

## 1980년대 미국 산업의 脱규제가 주는 의미

조 홍 래\*  
현대경제사회연구원  
책임연구원

이 글은 1980년대 미국 산업에 대한 脱규제가 미친 영향에 대한 분석을 규제정책의 변화가 가장 컸던 9 개 산업에 대해서 정리하고 있다. 많은 연구 결과는 脱규제가 소비자의 효용 및 기업의 이윤에 긍정적인 영향을 미친 것으로 추정하고 있으나 고용과 임금 수준에 관해서는 산업에 따라 상반된 결과를 보이고 있다. 공기업의 민영화 등 일련의 규제완화 정책을 추진하고 있는 우리로서는 1980년대 미국의 각 산업에서의 脱규제 경험은 충분히 흥미할 만한 가치가 있다.

1980년대의 미국 경제는 호황과 불황의 교체, 무역적자와 재정적자의 확대, 세계개혁, 증권시장의 팽창, 기업의 합병 및 인수 붐, 빈부격차의 심화 등으로 묘사될 수 있다. 그러나 산업조직론의 관점에서 미국 경제를 분석하거나, 정치경제학의 시각에서 미국의 경제정책을

연구하는 학자들에게 있어 1980년대는 미국 산업에 광범위하게 펼쳐져 있던 규제가 전반적으로 완화되고 이에 따라 각 산업이 가격, 이윤, 고용, 소비자 효용의 측면에서 구조적인 변화를 경험하였던 기간을 의미한다.

각 산업에 따라 사정은 조금씩 다르지만 1970년대 말부터 미국의 주요 산업들은 각종 의회입법, 행정명령 및 법원의 판결을 통하여 대대적인 규제 완화의 과

\* 필자는 미국 예일대학 경제학 박사과정을 수료하였으며 「자본시장 개방에 따른 기업의 경쟁력 강화 방안」, 「현대중공업과 미쓰비시중공업의 경쟁력 비교 분석」 등의 프로젝트를 수행하였다.

정에 들어선다. 이런 추세는 레이건과 부시의 공화당 행정부가 경제정책에 대하여 가지고 있던 보수주의적 이데올로기와도 무관하지 않지만 무엇보다도 1970년대 말의 오일쇼크와 뒤이은 스태그플레이션의 와중에서 여러 산업에 대한 각종 규제의 폐해가 첨예하게 부각되기 시작하였기 때문이다. 이렇게 시작된 脱규제의 움직임은 해당 산업에 적지않은 영향을 미치게 되어 1980년대 말부터는 각 산업별 脱규제정책의 효과가 많은 학자들의 관심을 받게 된다.

여기서 다루는 규제란 단순한 행정 절차상의 규제가 아닌 경제 규제이며 그 중에서도 미국의 독점금지법 체계에 해당되는 규제라기보다는 특정 산업으로의 진입

업인에 이르기까지의 광범위한 계층에게 자신들의 이해와 직결되거나 중요한 학문적 연구 대상이 된다. 따라서 특정 산업에서의 규제정책, 또는 여러 산업에 영향을 줄 수 있는 특정 정책의 입안 과정에는 이들의 토의와 논쟁이 반드시 동반되고 정책에 대한 사후 평가도 엄밀하게 이루어지게 된다. 이러한 논쟁과 토의의 출발점이자 산물이기도 한 수많은 연구 결과가 이 글의 소재이다.

### 1980년대 미국 산업의 脱규제<sup>1)</sup>

1980년대를 통해 미국 산업에서 정부 규제를 받는 비중은 크게 줄어들었다. 1977년에는 미국 GNP의 17%가 규제산업 부

〈표 1〉 산업별 脱규제의 정도 및 영향

분 류	강	약
운 송 업	항공운송, 철도운송, 트럭운송	도심버스운송, 파이프라인운송, 해운업
통 신 업	전화산업, 케이블TV	TV 및 라디오 방송
금 용 업	은행업, 증권중개업	—
에 너 지	원유채굴업, 천연가스채굴업	전력공급, 가스공급
기 타	—	보험업, 의료 및 위생서비스업

과 가격 결정에 관한 규제에 초점을 맞추고 있다. 미국 경제에 중요한 영향을 끼칠 수 있는 규제정책의 변화는 의회 및 행정부의 정책 입안자뿐만 아니라 학자, 기

문에서 생산되었으나 수송, 통신, 에너

1) 산업별 규제의 폐해 및 脱규제의 내용은 Winston (1993)의 Table 1 (p. 1265) 과 Table 2 (p. 1269) 를 참조했음을 밝힌다.

지, 금융 등 여러 산업에서의 脫규제가 본격적으로 시작된 지 10년이 지난 1988년에는 GNP의 6.6%만이 규제산업 부문에서 생산된 것으로 집계되고 있다 (Winston 1993).

그러나 脫규제의 정도 및 영향이 모든 산업에서 비슷한 것은 아니다. <표 1>에서 보듯이 은행업과 증권업, 항공 트럭 철도운송업, CATV와 전화 산업, 그리고 천연가스 및 원유채굴업에서 脫규제의 정도와 영향이 비교적 컸던 것으로 보인다. 여기서는 脫규제의 영향이 상대적으로 컸던 위의 9개 산업을 중심으로 과거의 규제가 어떠한 문제점을 야기시켰으며 脫규제의 근간을 이루는 주요 정책 변화는 무엇이었는가를 살펴본다.

## 항공운송업

과거 항공운수업에 대한 규제로 인한 문제점은 대략 네 가지로 요약될 수 있다. 우선 항공운송업의 규제당국인 「민간항공 위원회」(Civil Aeronautics Board : CAB)가 설정한 가격산식에 의한 항공운임은 단거리의 경우 한계비용에 못 미치는 것이고 중장거리의 경우 한계비용을 훨씬 초과하는 것이었다. 둘째로 특정 항공 루트에 대한 진입과 퇴출에 관한 규제

로 인하여 가격경쟁력을 상실한 항공사가 시장으로부터 적시에 퇴출하지 못하고 항공편의 빈도 및 수하물 허용치 등과 같은 비가격 요소로 경쟁하는 수밖에 없었다. 셋째로 운임, 루트, 설비, 임금 등에 관한 규제로 인하여 항공사의 신속적인 비용 절감 노력이 불가능했다. 끝으로 항공산업의 규제로 인하여 특정 항공사나 특정 항공루트에서의 항공서비스 체계가 비효율적으로 조직되고 있었다.

이러한 문제점과 비판에 직면한 CAB는 1970년대 중반부터 진입 및 운임에 관한 규제의 일부를 시험적으로 완화하였다. 이와 함께 1978년부터 시행된 「항공산업규제완화법」(Airline Deregulation Act)은 항공산업에서의 본격적인 脫규제 움직임을 구체화시켰다. 그 결과 1982년부터는 항공산업에의 진입이 완전히 자유화되었고 1983년에는 모든 항공운임에 대한 규제가 사라지게 된다.

## 철도운송업

미국의 「州間商務委員會」(Interstate Commerce Commission : ICC)가 철도 운임의 결정권을 가지고 있었던 1970년대까지 철도화물의 운임은 대부분의 상품에 대해서는 한계 비용을 초과하는 것

이었다. 또한 철도업자들은 시장 진입 및 퇴출의 자유가 없었으며 비용 절감을 위한 운행 루트의 합리화가 거의 불가능한 상태였다. 이러한 규제는 생산성 향상, 기술 개발 및 경영 쇄신에 걸림돌로 작용한다는 비판이 있었다.

ICC는 1970년대 말에 철도운임의 자유화를 추진한다. 아울러 1980년에 제정된 「Staggers철도법」에 의하여 완전한 형태는 아니지만 본격적인 운임 자유화가 시작되었다.<sup>2)</sup>

그 결과 1980년대 말까지는 거의 모든 종류의 화물운임이 자유화되고 개별 철도업자와 화주 간의 운송계약 결정 과정에도 더이상 ICC가 개입하지 않게 된다.

### 트럭운송업

트럭운송업의 경우도 ICC가 규제 당국이며 운임의 결정권을 이 위원회가 가지고 있었다. 그러나 여기서 결정되는 운임은 운송에 소요되는 한계비용을 훨씬 초과하는 것으로 평가되고 있었다. 또한 특정 업자가 취급할 수 있는 화물의 종류 및 운행 가능한 루트에 관한 규제로 인하여

운수업자는 비용 절감의 기회를 상실하고 있었다.

ICC는 1970년대 말에 철도운임과 함께 트럭운임의 자유화도 추진하여 그 결과 비록 완전한 형태는 아닐지라도 운임의 자유화가 실현되었으며 운수업자는 ICC에 대해 현재 자신이 부가하는 운임 체계를 등록할 의무만을 지니게 되었다. 또한 공공 이익에 반하는 경우를 제외하고는 시장으로의 진입이 자유롭게 허용되었다.

### 전화산업

1980년대 초까지의 전화산업에 대한 규제는 크게 두 가지 특징을 갖고 있다. 우선 「연방통신위원회」(Federal Communications Commission : FCC)에 의하여 결정되는 州間 장거리 전화요금 체계는 한계 비용을 초과하는 수준이고 그 초과분이 각 주의 통신 관련 당국에 의한 규제를 받는 지역 전화서비스 시스템에서 발생하는 손실을 보전하는 보조금으로 사용되고 있었다. 또한 FCC는 장거리전화 서비스를 위한 통신 시설을 AT&T가 통제하도록 규제함으로써 전화산업에서의 기술개발과 생산성 향상을 저해한다는 비판을 받고 있었다.

독점금지법과 관련된 수많은 법원 판결

2) 일부 상품의 경우, 그 상품의 시장지배도에 따라 운임가이드라인이 설정되는 정도의 규제는 남아있다.

과 1982년에 있었던 AT&T의 분할(divestiture) 명령으로 미국 전화산업에 대한 규제정책은 큰 변화를 겪게 된다. 전화산업에 관련된 규제정책의 변화는 AT&T의 독점력을 제거하고 장거리 전화 시장에서의 경쟁을 도모하는 방향으로 진행되어 왔다. 이런 변화는 전화산업에 대해서는 脱규제를 의미하지만 AT&T의 입장에서는 자신이 향유하던 장거리 전화 산업과 통신 시설 관리에서의 독점적인 지위를 잃게 되어 오히려 규제의 강화를 의미한다. 우선 AT&T는 지역 전화사업에서 손을 떼고 장거리 전화사업에만 종사하게 되었다. AT&T가 부과하는 장거리 전화요금은 규제의 대상이지만<sup>3)</sup> 다른 경쟁업체는 요금을 자유롭게 결정할 수 있고 시장 진입과 퇴출에도 거의 규제를 받지 않는다. AT&T는 통신시설 시장에 참여할 수 있으나 각 지역의 전화서비스를 담당하는 지역 전화회사들은 통신시설 시장 및 장거리 전화사업에 참여할 수 없다. 또한 이들은 AT&T 분할 직후에는 통신정보 서비스업으로의 진출이 제한되었으나 현재는 허용되고 있다.

## 케이블TV산업

1980년대 이전에는 FCC에 의해서 케이블TV가 제공할 수 있는 프로그램의 종류가 제한되었으며 각 시당국은 방송국이 지불하는 franchise fee와 시청자가 납부하는 케이블TV 시청료를 규제하여 소비자에게 부담을 가중시키는 결과를 가져왔다. 그러나 1970년대 말부터 실시된 FCC의 규제 정비와 1984년에 입법된 「케이블TV 규제 완화법」(Cable Television Deregulation Act)에 의하여 시당국은 효율적인 시장 경쟁을 도모하는데 필요한 자격 요건을 갖춘 업체들에게는 franchise계약을 통하여 시장 진입을 허용하고, 이러한 진입 규제의 철폐로 인하여 복수의 사업자가 효율적인 경쟁을 한다고 판단 되는 경우 시청료에 대한 가격 규제도 철폐하게 되었다.<sup>4)</sup>

## 은행업

1980년대 이전 미국 상업은행들에 대한 규제 중 문제가 되는 것은 대략 세 가지로 구분된다. 첫째, 예금금리에 대한

3) 그러나 1980년대 후반부터 AT&T는 경제진 범위 내에서 장거리 전화요금을 결정할 수 있게 된다.

4) 그러나 시 당국의 행정관할 지역에 있는 케이블 TV 시장이 경쟁적이지 않게 될 경우에는 가격 규제를 실시할 수 있다.

규제로 인하여 예금주들은 시장금리에서 얻을 수 있는 이익을 누리지 못하고 있었으며 이런 금리 체계 상의 왜곡은 은행의 자금 중개인으로서의 역할에 지장을 초래하였다.<sup>5)</sup> 둘째, 상업은행의 州間 영업이 제한되어 은행간 금리 및 서비스 경쟁을 약화시키고 은행이 위험을 적절히 분산시킬 수 없었다. 셋째, 은행의 자산운용 방법과 은행이 고객에게 제공할 수 있는 서비스의 종류도 규제 대상이었고 이런 규제가 은행의 효율적인 자산관리를 저해하고 소비자의 효용을 감소시킨다는 비판을 받고 있었다.

1980년부터 미국 은행업은 脱규제로 인하여 큰 변화를 겪게 된다. 우선 1980년에 발효된 「예금기관 규제완화 및 통화규제에 관한 법」(Depository Institutions Deregulation and Monetary Control Act)에 의하여 요구불예금을 제외한 모든 예금금리가 자유화되고 예금기관들은 새로운 금융 상품인 NOW 구좌를 제공할 수 있게 되었다. 또한 1982년에 통과된 「Garn-St. Germain 예금기관법」(Garn-St. Germain Depository Institutions Act)은 주정부가 인정하는

5) 일반 상업은행들이 소비자들의 주택자금 용자에 필요한 재원을 충분히 확보할 수 없었던 것도 이러한 폐해의 예이다.

상호신용금고에서 담보대출금리를 자유롭게 정할 수 있도록 하였다. 이러한 일련의 자유화 조치 결과 예금기관들의 금융서비스 경쟁이 더욱 치열하게 되었으며 금융기관들의 자산 관리의 융통성이 증가하게 되었다.

## 증권중개업

1975년까지는 증권 중개수수료에 관한 규제로 인하여 수수료가 경쟁없이 일률적으로 결정되었다. 그러나 1975년에 개정된 증권법(Securities Act Amendments)에서는 증권거래위원회(Securities Exchange Commission : SEC)로 하여금 뉴욕 증권거래소에 상장된 증권의 거래시 중개수수료를 담합하거나 획일적으로 결정하는 것을 불법 처리하도록 하여 증권 중개업에서의 가격 경쟁을 촉진시켰다.

## 원유채굴업

1970년대에는 미국산 원유 및 석유제품에 대한 최고 가격제가 실시되어 자유시장가격에 못 미치는 가격으로 원유와 석유제품이 거래되고 있었다. 그 결과 채굴업자들은 장기적인 안목에서의 유전 개

발에 대한 유인을 잃고 있었다. 그러나 1979년부터 시작된 일련의 행정 명령으로 원유 및 석유제품에 대한 가격 통제가 제거되기 시작하여 1981년에는 완전한 가격 자유화가 실현되었다.

### 천연가스채굴업

1978년까지는 가스田에서의 천연가스 판매 가격에 대한 통제로 인하여 천연가스의 생산가격이 국제 현물 시장에서의 가격에 못 미치는 수준이었고 그 결과 새로운 가스田 개발에 대한 투자가 감소하였다. 또한 장기적인 공급 부족에 대한 우려로 인하여 중간 공급업자들은 최종 소비자들이 지불하는 가스 가격을 자유 경쟁가격 수준보다 높게 책정하고 있었다. 1978에 제정된 「천연가스정책법」(Natural Gas Policy Act)는 가스田에서 생산업자가 중간공급업자에게 판매하는 생산자 가격에 관한 규제를 제거하였다.<sup>6)</sup>

6) 그러나 이 법에서는 파이프라인을 소유하고 가스의 중간공급을 담당하는 사업자 및 최종 소비자에게 가스를 공급하는 소매업자들에 대한 규제는 다루지 않고 있다.

7) 각 산업별 탈규제의 영향에 대한 내용은 Winston (1993)의 Table 3(pp. 1274-1275), Table 4(pp. 1278-1279), Table 5(p. 1282)와 Table 6(p. 1284)을 참조하였음을 밝힌다.

8) 원유채굴업의 경우는 제외한다. 원유채굴업의 경우, 탈규제의 영향에 관한 연구가 충분히 축적되지 않았기 때문이다.

### 탈규제의 영향<sup>7)</sup>

이제 앞에서 설명된 주요 산업별 탈규제 정책에 의한 산업별 영향을 살펴보자.<sup>8)</sup> 규제정책의 변화가 각 산업에 주는 영향에 관한 연구의 분량은 무척 방대하지만 그 중에서 대표적인 연구 결과를 중심으로 정리하면 다음과 같다.<sup>9)</sup>

#### 항공운송업

항공운송업에서의 탈규제로 인하여 소비자에게 최저 88억 달러에서 최고 148억 달러에 상당하는 효용 증대 효과가 있었던 것으로 나타났다. 한편 항공사들의 이윤은 약 50억 달러 정도 증가하였으며 근로자들의 평균 임금 수준은 다소 감소하였으나 고용은 약 6% 증가한 것으로 계산되고 있다(Levine 1989; Morrison and Winston 1986).

#### 철도운송업

Winston et al. (1990)에 의하면 철도 산업에 대한 규제정책의 변화는 소비자에게는 최고 97억 달러의 효용 증대 효과를

9) 여기에서 인용된 각 산업별 영향은 1990년도 불변 가격으로 계측된 것이다.

가져왔으며 생산자에게는 32억 달러의 이윤 증가 효과를 가져왔다. 그러나 철도산업에 종사하는 근로자들의 평균 임금은 20% 정도 하락하였으며 고용 수준에는 변화가 거의 없었던 것으로 나타났다(Boyer 1987; Levin 1981; Winston et al. 1990).

### 트럭운송업

가격규제의 완화는 트럭운송업에서도 소비자의 효용을 증대시켰다. Winston et al. (1990)은 脱규제로 인한 트럭운송업에서의 소비자 효용 증대가 약 154억 달러 정도인 반면 운송업자의 이윤은 오히려 48억 달러 정도 감소한 것으로 계산하고 있다. 이들의 연구에 의하면 고용은 감소하였고 Rose (1987)는 근로자 임금도 脱규제 이후에 하락하였다고 밝히고 있다(Rose 1987; Winston et al. 1990).

### 전화산업

Crandall (1991)은 전화산업 특히 장거리 전화산업에 대한 규제정책의 변화로 인한 소비자의 효용 증가분이 최고 16억 달러에 이른다고 추정하였다. 그는 또한

장거리 전화산업에서의 근로자 임금 수준은 변하지 않았으나 고용 수준 및 통신기기 분야에서의 임금 수준은 하락했다고 주장하고 있다(Crandall 1991).

### 케이블TV산업

Hahn and Hird (1991)의 연구에 따르면 케이블TV산업에 대한 진입 규제의 완화와 가격 자율화 정책 결과, 최고 13억 달러에 상당하는 소비자 효용의 증가가 있었다. Owen and Wildman (1992)은 脱규제로 인한 신규 사업자의 등장으로 케이블TV 시장에서의 고용은 증가하였음을 보여주고 있다(Hahn and Hird 1991; Owen and Wildman 1992).

### 은행업 및 증권중개업

Litan (1987)에 의하면 은행업에 대한 규제 완화는 은행업무의 다각화를 촉진하고 그 결과 고용을 증가시키는 역할을 했다. 비록 은행산업 전체를 볼 때 총 고용인력은 감소하였을 수 있으나, 이는 부동산경기 침체 등의 이유로 수많은 Savings & Loans 기관이 도산하였기 때문이며 규제 완화 자체는 고용에 긍정적인 기여를 했다는 주장이다. 또한 증권



중개수수료를 자유화한 결과, 증권사의 고객들은 약 1억 4,000만 달러에 이르는 효용 증대 효과를 누린 것으로 나타났다(Litan 1987; Mann 1975; Tinic and West 1980).

### 천연가스채굴업

Jorgenson and Slesnick(1987)은 일반균형이론을 사용하여 천연가스채굴업에 대한 脱규제가 주는 효용증가분을 계산한 결과 脱규제로 인하여 최적 가격과 최적 서비스가 실현될 경우, 사회 전체로 볼 때 최고 41억 달러의 효용 증대 효과가 있을 것으로 보았다. 그러나 규제 정책의 변화가 소비자 효용 및 공급업자의 이윤에 미친 영향에 대한 실증적인 연구 결과는 아직 찾을 수가 없다(Jorgenson and Slesnick 1987).

이상에서 보았듯이 각 산업에서의 脱규제는 일반적으로 소비자의 효용을 증대시키는 결과를 가져왔다. 특히 항공, 철도, 트럭 등 운송산업의 경우에 가격 규제의 완화로 인한 소비자 효용의 증가가 두드러진다. 이들 3개 산업에서의 소비자 효용 증대의 합계는 최고 400억 달러 수준에 이른다. 그 밖에도 전화, 케이블TV, 증권중개업에서도 규제정책의 변화가 소

비자의 효용 증가로 직결되었던 것을 알 수 있다. 기업의 입장에서 脱규제는 트럭 운송업과 증권중개업의 경우를 제외하고는 전반적으로 이윤의 증대를 의미하였다. 脱규제가 고용과 임금 수준에 미친 영향에 대한 분석 결과는 대체로 양분되어 있다. 미국 산업의 규제 완화가 산업별 고용 및 임금 수준에 미친 영향에 관한 연구는 앞으로 노동경제학과 산업조직론을 연구하는 학자들의 좋은 연구과제가 될 것이다.

### 脱규제가 주는 의미

1인당 국민소득이 6,000 달러가 넘고 연간 1,500억 달러 이상의 무역 실적을 올리는 우리나라는 비슷한 경제규모를 가진 다른 나라와 비교해 볼 때 민간 경제에 대한 정부의 규제가 심한 편이다. 몇몇 조사 결과에 따르면 기업인은 물론이고 정부 부처의 공무원들도 우리의 규제 체제가 비효율적이며 민간 경제에 대하여 필요 이상으로 많은 규제가 가해진다고 인식하는 것으로 나타났다.<sup>10)</sup> 이러한 문제를 해결하기 위해서 정부도 경제활동에

10) 우리나라의 규제 문제를 보는 기업인과 공무원의 인식에 관한 조사는 김재홍·홍성중(1993)과 행정규제 민간연구센터(1992)을 참고하라.

대하여 가해지는 정부규제 체계를 정비하여 불합리한 점을 개선하려는 노력을 보이고 있다. 물론 우리의 정부규제는 일반 행정절차상의 규제가 큰 비중을 차지하고 있기 때문에 산업에 대한 진입규제 및 가격규제의 문제가 시급한 개선의 대상이라고 생각하는 사람은 별로 없다. 그러나 진입 및 가격 규제도 막상 특정 산업과 관련되어 이슈로 대두될 때, 토론의 근거나 정책입안 자료의 역할을 할 수 있는 연구 결과가 축적되어 있지 않다면 규제정책의 변화에 따른 예상 효과에 대한 충분한 논의가 결여된 채로 정책이 추진될 위험이 있다.

따라서 미국 산업의 脫규제정책 및 그 영향에 대한 연구 결과를 참고하는 것은 거기에 사용된 분석 기법에 대한 학문적 호기심을 충족시키는 것 이상의 정책적인 의미를 갖고 있다. 예를 들어 현재 정부가 추진중인 공기업의 민영화 계획과 관련하여 미국의 자연독점적 산업에서의 가격 및 진입규제 완화 과정과 그에 따른 영향은 충분히 흥미할 만한 가치가 있다.

미국과 우리는 산업구조, 각 산업에서의 시장 지배도, 내수 규모 및 세계 시장에서의 경쟁력 수준이 다르기 때문에 산업에 대한 규제정책이 평면적으로 비교될 수는 없다. 아울러 경제규제의 범위와 깊

이, 규제정책의 목표, 정책입안 및 실행 과정에서의 차이도 양국 규제정책의 단순 비교를 어렵게 하고 있다. 또한 위에서 논의된 미국 산업의 경우만을 보더라도 수요 규모, 시장의 분화 정도, 기술적 요인이 기업의 경쟁력에서 차지하는 비중 등 각 산업의 특성이 제각기 다르다. 따라서 1980년대 미국 산업의 脫규제가 주는 의미를 산업경제학의 관점에서 단순화 내지 일반화시키는 것은 무리일 것이다.

그러나 위에서 언급된 것처럼 미국 산업에서의 규제는 생산 가격이 전반적으로 한계비용을 넘게 책정되는 결과를 초래하였으며 해당 기업의 비용절감 노력이나 기술개발에 장애로 작용하였다는 것이 일반적인 평가이다. 전통적으로 규제가 필요하다고 인식되어 왔던 산업 분야에서 실시된 가격 및 진입 규제가 생산과 소비, 고용에 있어 많은 비효율과 후생의 감소를 유발하였고 이를 극복하기 위하여 실시한 과감한 脫규제정책의 결과 기업과 소비자의 효용이 증가할 수 있었다는 사실은 우리에게도 많은 시사점을 던져주고 있다. ♣

## 참 고 문 헌

- 김재홍, 홍성중. 1993. 「정부규제의 평가 및 개선방안」. 서울 : 한국경제연구원 규제연구센터.
- 신동천. 1992. 「경제자유화의 진전과 정부규제의 완화방향」. 서울 : 대한상공회의소 한국경제연구센터.
- 행정규제완화 민간자문위원회. 1992. 「행정규제완화에 관한 건의-건의서 : 기업활동 編」. 서울 : 행정규제완화 민간자문위원회.
- 행정규제 민간연구센터. 1992. 「정부규제의 문제점과 개선방안에 관한 연구」. 서울 : 행정규제 민간연구센터.
- 현대경제사회연구원. 1993. 「기업에 대한 규제 및 지원정책」. 서울 : 현대경제사회연구원.
- Baumal, William J. et al. 1982. *Contestable markets and the theory of Industry Structure*. San Diego : Harcourt Brace Jovanovich.
- Crandall, Robert W. 1991. *After the Breakup: U.S. Telecommunications in a More Competitive Era*. Washington D.C. : The Brookings Institution.
- Hahn, Robert W. and Hird, John A. 1991. The Costs and Benefits of Regulation : Review and Synthesis. *Yale J. Reg.* 8 : 233 ~78.
- Jorgenson, Dale W. and Slensnick, Daniel T. 1987. General Equilibrium Analysis of Natural Gas Price Regulation. *Public Regulation: New Perspectives on Institutions and Policies*. Cambridge : MIT Press. 153~90.
- Joskow, P. L. and N. L. Rose. 1989. The Effects of Economic Regulation. in Schmalensee R. and R. D. Willig (eds). *Handbook of Industrial Organization*. Amsterdam : Elsevier Science Publishers.
- Keeler, Theodore E. 1978. Domestic Trunk Airline Regulation : An Economic Evaluation. *Studies on Federal Regulation*. Committee on Governmental Affairs. U.S. Senate. Dec : 75 ~160.
- Levin, Richard C. 1981. Railroad Rates, Profitability, and Welfare under Deregulation. *Bell J. Econ.* Spring. 12 : 1~

- 26.
- Levine, Michael E. 1989. The Economic Theory of Regulation after a Decade of Deregulation : Comments. *Brookings Pap. Econ. Act: Microeconomics*: 42~48.
- Litan, Robert E. 1987. *What Should Banks do?*. Washington D. C. : The Brookings Institution.
- Mann, H. Michael. 1975. The New York Stock Exchange : A Cartel at the End of Its Reign. in Alimirin Phillips (eds). *Promoting Competition in Regulated Markets*. Washington D. C. : The Brookings Institution.
- Morrison, Steven A. and Winston, Clifford. 1986. *The Economic Effects of Airline Deregulation*. Washington D. C. : The Brookings Institution.
- \_\_\_\_\_. 1990. The Dynamics of Airline Pricing and Competition. *Amer. Econ. Rev.* May. 80 : 389~93.
- Owen, Bruce and Wildman, Steven S. 1992. *Video Economics*. Cambridge : Harvard Univ. Press.
- Peltzman, Sam. 1989. The Economic Theory of Regulation after a Decade of Deregulation. *Brookings Pap. on Econ. Act. : Microeconomics*: 1-41.
- Rose, Nancy L. 1987. Labor Rent Sharing and Regulation : Evidence From the Trucking Industry. *J. Polit. Econ.* Dec. 95 : 1146~78.
- Tinic, S. M. and R. R. West. 1980. the Securities Industry under Negotiated Brokerage Commissions : Changes in the Structure and Performance of New York Stock Exchange Member Firms. *Bell Journal of Economics* 11(Spring) : 29-41.
- Winston, Clifford. 1993. Economic Deregulation : Days of Reckoning for Microeconomists. *Journal of Economic Literature* 31(September) : 1263-89.
- Winston, Clifford et al. 1990. *The Economic Effects of Surface Freight Deregulation*. Washington D. C. : The Brookings Institution.