

인천공항·항공·면세점 노동자 고용위기 대안 모색 토론회

일시 | 10월 30일(금) 14시 장소 | 국회의원회관 제간담회의장(201호)

- ✓ 조속한 인천공항 고용위기지역 지정
- ✓ 항공산업 노동자 고용안정과 일자리 보호에 역점을 둔 기간산업안정기금 운용
- ✓ 고용유지지원금 사용자 신청 의무화
- ✓ 매출액 50% 이상 면세점 협력업체도 특별고용지원업종에 포함

사회 김병권 정의당 정의정책연구소 소장

발제 박용석 민주노총 부설 민주노동연구원 원장
수열 민주노총 공공운수노조 정책국장

토론 한재영 공공운수노조 영종특별지부 조직국장
김성원 서비스연맹 백화점·면세점노조 면세점업종본부장
윤석진 인천연구원 연구위원
강왕구 한국항공우주연구원 박사
남우근 한국비정규노동센터 정책연구위원
오기환 고용노동부 지역산업고용정책과장
이정희 국토교통부 항공정책과장
전수한 금융위 금융안정지원단 산업지원팀장



주최 | 더불어민주당 정일영 의원, 정의당 강은미 의원, 정의당 배진교 의원, 정의당 심상정 의원,
민주노총(총연맹, 공공운수노조, 서비스연맹, 인천본부)

주관 | 인천공항·항공·면세점 노동자 고용위기 대책회의, 정의당 노동본부

인천공항·항공·면세점 노동자 고용위기 대안 모색 토론회

- 일 시 | • 2020년 10월 30일(금) 14시
- 장 소 | • 국회의원회관 제 1 간담회의장(201호)
- 주 최 | • 더불어민주당 정일영 국회의원
• 정의당 강은미 국회의원/배진교 국회의원/심상정 국회의원/이은주 국회의원
• 민주노총(총연맹/공공운수노조/서비스연맹/민주노총 인천본부)
- 주 관 | • 민주노총 인천공항·항공·면세점 노동자 고용위기 대책회의
• 정의당 노동본부

[자료집 순서]

인사말		
• 정일영 더불어민주당 국회의원		1
• 강은미 정의당 국회의원		2
• 배진교 정의당 국회의원		4
• 심상정 정의당 국회의원		5
• 이은주 정의당 국회의원		6
• 김재하 민주노총 비상대책위원회 위원장		8
발 제 문		
1. 인천공항·항공업·면세점업 고용위기 상황 및 개선 대책 - 박용석(민주노총 부설 민주노동연구원장)		11
2. 코로나19 위기와 항공산업의 방향 - 수열(공공운수노조 정책국장)		32
토 론 문		
1. 코로나19로 붕괴되고 있는 인천공항 일자리 유지, 노동자 권리 확보를 위한 정책 요구안 - 한재영 공공운수노조 영종특별지부 조직국장		61
2. 팬데믹 후 면세업종의 고용실태와 면세산업 변화 대응 - 김성원 서비스연맹 백화점면세점노조 면세점업종본부장		67
3. 고용위기지역 지정 및 복원력 중심의 지역산업정책 필요성 - 윤석진 인천연구소 연구위원		69
4. 강왕구 토론문 - 강왕구 한국항공우주연구원 박사		73
5. 남우근 토론문 - 남우근 한국비정규노동센터 정책위원		77
6. 오기환 토론문 - 오기환 고용노동부 지역산업고용정책과장		별지
7. 이정희 토론문 - 이정희 국토교통부 항공정책과장		별지
8. 전수환 토론문 - 금융위 금융안정지원단 산업지원팀장		별지
참고자료	인천공항 노동자 고용, 심리 실태조사 보고서	84

[인사말]

더불어 민주당 국회의원 정일영



반갑습니다. 더불어민주당 인천 연수를 국회의원 정일영입니다.

「인천공항·항공·면세점 노동자 고용위기 극복을 위한 토론회」 개최를 진심으로 축하드립니다.

우선, 뜻깊은 토론회를 준비해주신 민주노총 관계자 여러분과 여러 의원님들, 발제와 토론에 참여해주신 모든 분께 감사의 말씀을 전합니다.

코로나19는 우리 삶을 근본부터 바꿔놓고 있습니다. 전 세계적인 전염병 확산으로 해외 입국 제한, 노선 운항 중단, 항공 여객 급감 등의 피해가 심각한 상황입니다. 국내외의 노력에도 불구하고 불안정한 고용 상황은 지속 될 것으로 예측됩니다.

정부의 긴급 지원으로 초반 고비는 넘겼지만, 코로나 재확산으로 인한 위기가 완전히 극복될 때까지 중·장기적인 대안이 필요합니다. 특히 인천공항을 비롯한 항공업계와 면세점의 종사자들의 고용 위기 문제는 현장의 목소리가 반영된 구체적인 제도 개선이 이루어져야 합니다.

오늘 토론회를 통해 포스트 코로나 시대에 알맞은 고용 위기 극복 대안들이 마련되고 논의될 수 있기를 기대합니다. 저 또한 국회 기획재정위원회와 예산결산특별위원회 위원으로서 더 나은 미래를 위한 법과 제도를 마련하는 데 최선을 다하겠습니다.

토론회 개최를 다시 한번 축하드리며, 참석하신 모든 분의 가정에 건강과 행복이 가득하기를 기원합니다. 감사합니다.

2020년 10월 30일

더불어민주당 인천 연수를 국회의원 정일영

정의당 국회의원 강은미



정의당 원내대표 강은미입니다.

코로나 장기화로 전 세계 관문들이 막혀, 항공산업 전반이 큰 위기에 봉착했습니다. 모두가 힘든 시기이지만, 무엇보다 항공산업 전반은 국가기간산업으로 경제적인 충격이 크고, 대규모 고용에도 큰 영향을 끼칩니다.

기간산업의 특성과 코로나라는 전대미문의 상황을 고려해 정부는 적극적으로 고용 위기를 막고 항공산업 전반에 대한 재편에 나서야 합니다.

오늘 이 토론회에 관계부처와 전문가, 노동계가 함께 머리를 맞대게 된 점이 특히 의미있다고 생각합니다.

코로나 위기가 장기화 될 가능성이 높아짐에 따라 인천공항, 항공업, 면세점 업종에 대해서는 정부가 취할 수 있는 가장 최고의 고용유지 방안을 정책으로 구체화하는 것이 현 단계에서 가장 중요한 지점이라고 생각합니다.

무엇보다도 위기의 풍파를 노동자들이 전부 지고 가는 방식 자체가 이제 구시대적이고 실패한 정부 정책이 되었다는 점을 상기해야 합니다. 저는 노동자들을 실질적으로 보호하겠다는 국가 전략이 이 정부에 명확히 자리 잡아야 한다고 생각합니다.

지난 7월 발표된 한국판 뉴딜종합계획 등은 향후 우리 사회가 고용-사회 안전망을 통해 선도형 경제로 나아가고, 불평등 사회에서 포용사회로 발돋움하는 시대의 전환을 필요로 한다는 점을 역설했습니다. 이것이 말뿐인 것으로 그치지 않기 위해서는 이번 인천공항 및 항공업, 면세점업 노동자들의 불안전 고용구조에 대한 대책부터 시작해야 합니다. 눈부신 대한민국 항공 산업의 성장 뒤에는 다층화 된 고용과 상대적으로 낮은 임금, 불안정한 처우 등으로 차별받아온 많은 노동자들의 그늘이 있었습니다.

고용위기 지역 지정과 특별고용지원 업종을 확대하는 방안, 고용유지지원금 제도를 개선하고, 항공산업 정책에 대한 근본적인 변화에 기초한 기간산업 안정 기금과 고용유지 연계 방안 등 살펴볼 부분이 많습니다.

항공산업 전반의 고용관계가 광범위하게 외주화 되어 있고, 다단계 하청 등으로 현 제도가 제대로 작동하지 못하는 한계도 살펴 대안 마련에 노력해 나가겠습니다.

결국 이러한 문제들이 해결되지 않는다면, 항공산업 전반은 코로나 장기화 등 예측 불가능한 감염병의 확산, 대외 환경의 급격한 변화라는 위기에 살아남지 못하는 것이 불 보듯 뻔한 일이기 때문입니다.

정부가 8월에 발표한 항공산업 지원방안에 경쟁력 강화를 위한 중장기 계획을 포함한 것도 결국 우리가 위기 대응의 단기적 처방을 넘어 구조적인 문제 접근과 해결이 필요함을 알고 있기 때문입니다.

정의당은 코로나 시기 인천공항·항공·면세점 노동자들의 고용 위기 실태와 심각성 및 정부가 제출하고 있는 고용 위기 대책의 한계와 문제점을 꼼꼼히 짚어가겠습니다. 감사합니다.

정의당 국회의원 배진교



안녕하십니까, 정의당 국회의원 배진교입니다.

오늘 토론회 제목이 인천공항으로 시작하지만, 실은 우리나라 항공산업의 문제를 다루지 않을 수가 없을 것입니다. 항공산업은 코로나 사태 이전부터 구조적인 위기 상태에 놓여있었습니다. 수요가 쫓아가지 못할 정도의 공급 과잉과 수익성 악화, 그리고 열악한 일자리가 그것입니다. 이는 제대로 된 전략 없이 무책임한 규제 완화로 항공산업의 불균형과 과당경쟁을 불러온 국가 산업정책의 실패입니다.

항공산업은 코로나-19라는 직격탄을 맞고, 예정보다 훨씬 빠르게 심각한 위기 상태로 접어들었습니다. 이제 항공산업의 새판을 짜야 한다는 것이 저의 생각입니다. 코로나 사태로 더욱 명백하게 드러난 항공산업의 취약성을 극복하고, 국가의 미래를 위한 핵심 기간산업으로서 지속 가능한 항공산업을 만들기 위해 적극적으로 나서야 합니다. 그리고 이에 앞서, 치명적인 위기를 극복하기 위한 보호조치도 필요합니다. 이 모든 것의 시작은 무엇보다도 산업의 처음과 끝인 산업인력을 보호하는 '일자리 지키기'여야 할 것입니다.

노동자의 권익과 국가 산업의 미래를 함께 내다보고 적극적인 대안을 제시하는 이 토론회가 더없이 소중한입니다. 오늘 자리를 주관하는 [인천공항-항공-면세점 노동자 고용 위기 대책 회의]와 [정의당 노동본부], 주최에 함께해주신 민주당 정일영 의원님, 그리고 정의당 강은미, 심상정 의원님과 민주노동당 동지들께 진심으로 감사드립니다. 사회를 맡아주신 정의정책연구소 김병권 소장님, 발제와 토론에 수고해주시는 많은 분께도 감사의 말씀을 전합니다. 오늘 함께하는 모든 분들과 함께, 이 토론회를 통해 항공산업의 올바른 미래를 그리고, 코로나 위기 극복과 국가 기간산업 정책의 모범을 만들어갈 수 있길 기원합니다.

정의당 국회의원 심상정



안녕하세요 정의당 심상정입니다.

오늘 인천공항·항공·면세점 노동자 고용위기 극복을 위한 대안을 모색하기 위한 자리에 함께 해주신 동료 의원님들과 우리 민주노총 동지들, 그리고 정부부처 담당자분들, 각 분야 전문가분들께 먼저 감사 말씀드립니다.

올 여름 기록적 폭우로 섬진강 제방이 붕괴되며 하류의 주민들께서 참담한 피해를 입은 바 있습니다. 수해 참사가 발생한 뒤에야 평소 제방 관리의 문제점들이 쏟아져 나왔습니다. 미리 작은 문제를 해결해 제방이 무너지지 않도록 했더라면, 피해는 훨씬 최소화되었을 것입니다.

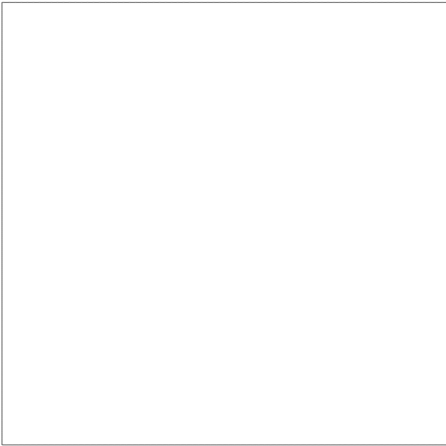
인천공항의 문제는 대한민국 항공산업과 더 나아가 노동의 제방을 지키는 문제와 같습니다. 정의당이 앞장서서 우리 인천공항 항공·면세점 노동자의 삶을 보호하고, 또 이스타항공 노동자들과 굳건히 연대해오고 있는 이유는 이 둑이 무너지면 과거 IMF 사태 때와 같은 대량해고 상황이 봇물처럼 쏟아질 것이 명약관화하기 때문입니다. 똑같은 비극을 다시 겪을 수 없기에 저와 정의당은 이 문제에 사력을 다하고 있다는 말씀을 드립니다.

저는 지난 인천공항공사 국감장에서 우리가 미처 살피지 못하고 있는 지하층의 사람들, 공항 송환대기실 직원 42명과 카트 노동자 175명, 이 비정규직 노동자들의 삶을 지켜야 한다고 호소드린 바 있습니다. 재난이 사방팔방에서 밀려오는 이 시대에 과거처럼 소 잃고 외양간 고치는 식의 대처로는 국민의 삶을 온전히 지켜낼 수 없습니다. 사회안전망을 더욱 촘촘히 갖추고, 불안정한 고용구조를 혁신하며, 과감한 고용유지정책을 펴야 합니다. 기업의 편법과 방임에 맞설 수 있는 정당한 힘을 노동자들에게 더 확실히 부여해야 합니다.

오늘 함께 하는 이 자리가 이러한 위기의식을 공유하고, 노동존중의 의지를 더 굳건히 할 수 있는 자리가 되기를 기대합니다. 또한, 정부와 머리를 맞대고 상생의 방안을 마련할 수 있기를 바랍니다. 감사합니다.

[인사말]

정의당 국회의원 이은주



국회 행전안전위원회, 예산결산특별위원회 위원 정의당 이은주 의원입니다.

오늘 인천공항, 항공, 면세점 노동자들의 고용위기 극복을 위한 간담회에 참석해 주신 여러분께 깊은 감사의 인사를 드립니다. 의정활동을 시작하고 인천공항과 롯데면세점을 연달아 찾아 노동자들과 간담회를 가진 바 있습니다. 승객과 고객들로 북적이던 공항과 면세점은 텅 비어 있었고, 노동자들은 코로나 팬더믹의 위기를 온 몸으로 겪고 있었습니다.

특별고용업종 지정과 고용유지지원금 특례, 무급휴직 지원금 등 정부의 지원 대책이 없는 것은 아니지만 허점이 적지 않았습니다. 인천공항에서 항공사 지상조업을 하고 있는 아시아나 케이오는 고용유지 지원금 신청을 돌연 철회하고 정리해고에 들어갔으며 민주노총 조합원들만 해고 명단에 올랐습니다. 마찬가지로 민주노총 조합원인 카트분회원들에게는 고용유지지원금 신청을 받고 싶으면 노동조합을 탈퇴하라고 요청했습니다.

면세점 근무 인력의 90% 가까이가 면세점 협력업체를 통해 고용되어 있고, 일부 협력업체는 직원 100%가 면세점에서만 일하고 있음에도, 업종 분류상 면세업이 아니라 제조업, 유통업 등이라는 이유로 특별고용지원업종 대상이 아니었습니다. 지난 두 차례 추경 과정에서 이 문제를 계속 지적해 공항 관련 노선 매출이 50%가 넘는 버스회사의 경우처럼 면세점 협력업체도 특별고용업종에 지정하라는 요청을 했고, 고용노동부가 저의 제안 취지대로 지원방안을 마련하고 있다는 것을 확인했습니다.

인천공항은 아시아 최대의 공항이고, 우리 면세점은 고부가가치산업입니다. 지금 이대로 고용 위기를 방치하면 항공산업과 면세업은 위기를 넘어 소멸의 위기에 처할 수 있습니다. 인력 중심 구조조정을 방치한다면 코로나 팬더믹이 종료된 이후에도, 항공과 면세산업의 경쟁력을 되찾을 수 없게 됩니다. 사람을 내치는 것이 아니라 사람을 지키는 대책이 결국은 경제를 살리게 되는 것입니다.

이미 수 차례 요청한 것처럼 고용유지지원제도의 실효성을 높여야 합니다. 까다로운 절차를 단순화하고, 사업주가 아니라 노동자도 고용유지지원 신청을 할 수 있게 해야 합니다. 특별고용지원업종 기업들이 고의로 고용유지지원금을 신청하지 않거나, 고용유지지원금을 미끼로 특정 노동조합을 와해하려는

부당노동행위를 저지르는 것을 막기 위해 강력한 근로감독이 필요합니다. 면세점 협력업체의 경우처럼 주요 매출이 항공, 면세, 관광, 공연 등에서 나오는 사업장에 대해서는 면밀히 실태조사를 하여, 실질적인 고용유지지원책을 내와야 합니다. 고용 유지와 고통 분담을 전제로 기간산업안정자금의 높은 문턱을 낮춰 과감한 자금 지원도 해야 합니다.

특히 강조하고 싶은 점이 현장입니다. 제가 예결특위에서 두 차례 제기했던 면세점 협력업체 문제도, 애초 노동부는 방안이 없다는 말만 반복했습니다. 그러다가 예결특위 질의에서 서비스연맹 노동자들이 직접 조사한 면세점 내 인력 현황 자료를 제시하자, 정부가 움직이기 시작했습니다. 탁상머리 행정으로는 위기를 극복할 수 없다는 점을 정부 관계자들은 명심해 주시기 바랍니다. 위기 극복과 고통분담의 방법은 현장에서 찾아야 합니다.

국정감사가 종료되고 이제 내년도 예산심의에 들어갑니다. 코로나 위기를 온 몸으로 겪고 있는 공항, 항공, 면세점 노동자들의 말씀을 오늘 이 자리에서 직접 듣고 현장에서 다시 지혜를 찾겠습니다. 경쟁력 높은 우리 공항, 항공, 면세산업을 지키기 위해 예결특위위원으로서 정의당의 의원으로서 최선을 다할 것을 약속드립니다.

민주노총 비상대책위원회 위원장 김재하



반갑습니다. 민주노총 비상대책위원회 위원장 김재하입니다.

아시다시피 코로나19는 공중보건위기뿐 아니라 대면서비스 업종을 중심으로 경제 위축과 고용위기도 수반합니다. 인천 공항·항공·면세점업은 그중에서도 코로나19로 인한 거리두기의 영향을 가장 직접적으로, 가장 많이 받은 업종에 속합니다. 실제 오늘 자료집에 제출되어 있는 통계나 실태조사 결과도 코로나19 상황에서 인천공항에 있는 항공·지상조업·면세점 노동자 등이 매우 심각한 고용위기 상황에 있

음을 입증해주고 있습니다.

이 속에서 이스타항공 노동자들은 10월 14일 605명 정리해고 통보와 이후 115명 추가 정리해 예정인 것에 맞서 정리해고 철회 및 운항재개를 위한 고통분담을 요구하는 릴레이단식으로 절규하고 있으며, 아시아나 KO 노동자들도 부당해고와 복직판결 불이행에 맞서는 노숙농성투쟁을 6개월째 계속하고 있습니다.

이스타항공이나 아시아나 KO 현안 문제 포함하여 인천공항, 항공산업, 면세점업 노동자들의 고용위기 극복을 위한 정부의 적극적인 노력과 책임있는 조치가 시급합니다. 사회적 재난 상황 극복을 위한 노력이 누군가의 고용불안으로 전가되는 일은 국가가 책임지고 최대한 막는 것이 맞습니다. 지금의 위기를 최대한 고용단절 없이 극복해야 코로나19 이후의 재도약도 가능해질 수 있습니다.

물론 정부도 고용특별고용지원업종을 연장하는 등 나름 노력을 하지 않은 바는 아닙니다. 하지만, 이러한 정부의 조치는 여전히 기존 틀과 관성에 갇혀 있기에 노동자들의 절박한 요구나 기대에는 턱없이 못미칩니다.

△조속한 시기에 인천중구 고용위기지역 지정을 위한 논의 재개, △고용유지지원 거부시 회사의 경영현황 공개 의무화 및 여타 정부 지원 배제 등 고용유지지원금 사용자 신청 의무화, △항공산업 노동자 고용안정과 일자리 보호에 역점을 둔 기간산업안정기금 사용 △매출액 50% 이상 면세점 협력업체도 특별고용지원업종에 포함 등 기존 틀과 관성을 넘어 인천공항·항공·면세점

노동자 고용위기 해소를 위한 보다 과감한 조치와 발상 전환이 시급합니다.

아무쪼록 오늘 토론회가 그러한 방향으로 정부 정책이 개선되는 계기가 될 수 있기를 바랍니다.

더불어 오늘 이와 같은 토론의 장이 열릴 수 있도록 토론회 개최에 함께 해주시고 힘써주신 많은 분들께 진심으로 감사의 인사를 전합니다.

민주노총은 인천공항·항공·면세점 노동자들을 필두로 한 노동자들의 요구와 여러분의 뜻을 받들어, 노동자, 국민의 건강권·생명권 침해가 최소화되는 코로나19 위기 극복, 고용단절 없는 코로나19 위기 극복, 한국사회대개혁을 앞당기는 코로나19 위기 극복 과정이 될 수 있도록 최선을 다하겠습니다. 감사합니다.

인천공항 · 항공업 · 면세점업 고용 위기 상황 및 개선 대책

- 박용석(민주노총 부설 민주노동연구원장) -

1. 서론 - 코로나19 확산 및 관광산업의 공황

1) 글로벌 코로나19 위기 및 봉쇄 지속

(1) 최악의 팬데믹 장기화

- 2019년 12월 중국 우한(무한)에서 시작된 코로나19 사태는 10개월이 지난 현재 전세계적으로 확산되면서 세계 경제 전반에 예측하지 못한 충격을 던져주고 있고, 특히 관광·여행 산업에 직격탄을 안겨주고 있음.
- 세계보건기구(WHO)는 2020.3.11. 코로나19에 대해 1948년 설립 이래 세번째 팬데믹(pandemic, 감염병 최고경고 등급)을 선언하고 전세계적인 강력한 방역 대응을 주문했으나, 8개월이 지난 현재까지 코로나19는 여전히 확산 국면에 있고, 100여년 전에 발생한 스페인독감 수준의 최악의 상황이 계속되고 있음.
- 전세계 각국이 코로나19 확산을 예방하기 위해 총력을 다하고 있던 4월19일 기준으로 227여만명이었던 코로나19 확진자는 마치 그간 각국의 방역 대책을 비웃기라도 하듯 6개월이 지난 현재 그 17배가 넘는 4,000만명에 육박하고 넘고 있음.
- 9월21일 기준으로, 100만명 이상 확진 국가 4개, 10만명 확진 국가 36개, 1만명 이상 확진 국가 96개에 달하면서, 2020년 전세계는 예측이 어려운 불확실 상황에 직면하고 있고, 10월 중순 프랑스·스페인 등 유럽에서 다시 코로나가 급증하고 있음.
- 이러한 코로나 확진자 증가세는 결코 단기간에 코로나 위기가 진정될 가능성이 없고, 코로나 사태로 인한 경제적 충격 역시 장기화될 수밖에 없다는 현실을 보여주고 있음.

[표] 주요 국가의 코로나 확진자 증가 현황

(단위:명)

구분	4.19.	5.22.	6.19.	7.20.	8.29.	9.21.	10.18.
미국	742,732	1,576,542	2,263,651	3,898,550	6,096,235	6,720,578	8,044,775
인도	16,365	112,359	381,091	1,118,107	3,461,240	5,308,014	7,432,680

브라질	36,559	293,357	983,359	2,098,896	3,812,605	4,528,240	5,224,362
러시아	36,793	317,554	561,091	771,546	980,405	1,092,915	1,376,020
아르헨티나	2,839	8,809	37,510	126,755	380,292	622,914	979,119
스페인	191,726	233,097	292,348	307,335	455,626	640,040	930,560
프랑스	111,821	144,163	158,641	174,674	253,963	442,194	843,471
영국	114,821	250,908	300,469	294,972	331,644	347,002	706,176
남아공	3,034	18,003	83,390	364,228	620,132	659,656	702,131
이탈리아	175,925	228,006	238,159	244,344	265,429	296,569	402,536
독일	143,342	179,021	190,126	202,845	242,114	272,932	364,664
사우디아라비아	8,274	65,077	145,991	197,278	312,924	329,271	341,854
터키	82,329	153,548	184,031	219,641	265,515	315,348	345,678
필리핀	6,087	13,221	27,779	67,377	209,544	283,460	354,338
인도네시아	6,248	19,189	47,262	86,521	165,887	240,687	357,762
중국	82,730	82,971	83,293	83,660	85,013	85,279	85,672
일본	10,807	16,513	17,668	31,261	65,573	78,662	92,670
싱가포르	5,992	29,814	41,473	50,369	56,666	57,558	57,904
한국	10,661	11,142	12,257	14,150	19,077	23,045	25,199
전세계	2,272,823	5,027,986	8,595,061	14,669,595	24,904,805	30,662,017	39,583,598

(2) 코로나 위기 국면에서의 전세계적 경기 불황

- 코로나 위기가 장기화하는 동안 세계경제에도 위기 상황이 가중되고 있는데, 아시아권을 비롯한 신흥국(인도·브라질·러시아·남아공·인도네시아 등)이 코로나의 폭발적 증가 추세로 인해 경제 충격이 가속화되고 있고, 미래 상황 역시 예측이 어려운 상황임. 1)
- IMF는 올해 들어 4차례 경제성장률 진단을 통해 세계 경제 성장을 뒷받침해온 신흥국이 코로나19 위기로 인해 갈수록 성장률 전망이 낮아지고 있다고 분석하고 있음. 다만, 유럽 국가들의 6월 이후 일부 봉쇄 해제 조치에 따라 올해 6월에 비해 10월 들어 2020년 경제 성장률 예측을 높여 진단하고 있지만, 최근 유럽의 코로나 재확산 추세로 인해 이같은 진단 역시 불확실한 상황임.
- IMF는 2020년 10월 경제성장률 진단을 통해 코로나 위기에 따른 상방위험(upside risk) 및 하방위험(downside risk)가 동시에 존재하는 불확실한 상황이 계속된다는 점을 들어 세계 경제 성장률 진단 역시 불확실함을 시사하고 있음. 2)

1) 이미 지난 3월에 경영 컨설팅업체 맥킨지(McKinsey)가 「세계경제 파급 시나리오」 보고서(2020.3.16.)를 통해 제시한 코로나19의 경제적 전망은 현실화되고 있음. △도대체 무엇을 모르는지조차 알 수 없는 상황 △예측이 불가능해서 나중에 돌이켜보고 설명할 수밖에 없는 상황 △극단적인 충격이 몰려올 수 있는 상황 등이 복합적으로 작용하고 있다고 맥킨지는 6개월여 전에 규정한 바 있음.

[표2] IMF의 2020년 세계경제 성장률 진단 (단위:%)

구분	2019년 진단	2020.1 진단	2020.4 진단	2020.6. 진단	2020.10. 진단
세계	2.9	3.3	-3.0	-5.2	-4.4
선진국	1.7	1.6	-6.1	-8.1	-5.8
미국	2.3	2.0	-5.9	-8.0	-4.3
유로존	1.2	1.3	-7.5	-10.2	-8.3
일본	0.7	0.7	-5.2	-5.8	-5.3
한국	2.0	2.2	-1.2	-2.1	-1.9
신흥국	3.7	4.4	-1.0	-3.1	-3.3
중국	6.1	6.0	1.2	1.0	1.9
인도	4.2	5.8	1.9	-4.5	-10.3
러시아	1.3	1.9	-5.5	-6.6	-4.1
브라질	1.1	2.2	-5.3	-9.1	-5.8

- OECD 역시 9월11일 발표한 미국과 중국의 2020년 경제성장률 전망은 6월에 비해 미국 (-7.8% → -3.8%), 중국(-2.6% → 1.8%), EU(-9.1% → -7.9%)은 다소 회복세의 전망을 보이고 있지만, 세계 경제성장을 주도하고 있는 인도(-3.7% → -10.2%), 남아공(-7.5% → -11.5%), 아르헨티나(-8.3% → -11.2%) 등의 신흥국들의 경제 상황을 매우 비관적으로 진단하고 있음.
- 특히, 홍콩(-6.5%), 필리핀(-7.3%), 싱가포르(-6.2%), 태국(-8.0%) 등 동아시아권 국가들 역시 코로나 위기에 따른 경제 불황이 심각한 것으로 나타나고 있는데, 이는 결과적으로 우리의 관광·여행산업의 장기적 전망에도 부정적 전망을 안겨주고 있음.

2) 봉쇄 속에서의 관광산업 공황 국면

(1) 해외출국 및 국내입국 여행자 축소

- 코로나위기 확산으로 인한 각국의 여행 제한(거리두기) 조치로 인해 올해 1월~8월까지 국민들의 해외 출국(out-bound) 여행객 및 외국인의 국내 입국(in-bound) 여행객은 전년 동기 대비 기준으로, 각각 80.2% 감소하였음. 작년 동기 대비 출입국 합쳐 31백만여명에 달했던 여행객은 올해 6백만여명으로 감소함.
- 이러한 여행객 축소는 지난 1995년 해외여행 자유화 조치 이후 처음 나타나는 상황으로

2) IMF가 진단하는 코로나 위기의 상방위험(upside risk)로는 △신속한 경제 정상화 △추가 재정 확대 △생산성 향상 △백신 개발·보급 및 치료법 발전 등이 있고, 하방위험(downside risk)로는 △코로나 재확산 △성급한 정책지원 철회 △금융여건 긴축 △기업 유동성 부족 및 도산 △사회적 불안 확대 △OPEC+국가간 갈등 및 지정학적 긴장 고조 △미·중 무역 갈등 심화 등을 지적했음(기획재정부, 10월 IMF 세계경제전망, 2020.10.13.).

서, 이후에도 코로나 위기 상황이 조기에 진정되지 않을 것으로 전망됨에 따라 과거 흐름을 회복하는데 상당 기간이 소요될 것으로 예측되고 있음.

[표3] 국민 해외 출국 및 외국인 국내 입국 현황 비교 (단위:명, %)

구분	2019		2020		증감현황(%)	
	국민 출국	외국인 입국	국민 출국	외국인 입국	국민 출국	외국인 입국
1월	2,912,331	1,104,803	2,513,030	1,272,708	-13.7	15.2
2월	2,617,946	1,201,802	1,046,779	685,212	-60.0	-43.0
3월	2,334,153	1,535,641	143,366	83,497	-93.9	-94.6
4월	2,246,417	1,635,066	31,425	29,415	-98.6	-98.2
5월	2,401,204	1,485,684	37,801	30,861	-98.4	-97.9
6월	2,495,798	1,476,218	48,338	36,943	-98.1	-97.5
7월	2,642,585	1,448,067	65,936	61,012	-97.5	-95.8
8월	2,427,634	1,586,299	88,838	68,797	-96.3	-95.7
합계	20,078,068	11,473,580	3,975,513	2,268,445	-80.2	-80.2

자료 : 한국관광공사, 「한국관광통계」

- 특히, 지난 7월 통계 기준으로 볼 때 국제선 여객(국민+외국인)의 해외 출국은 아시아권에서 대폭 감소한 결과로 나타남으로써, 아시아권을 주로 운항하는 항공사(주로 LCC)들 및 관련 노동자들의 피해가 클 것으로 분석됨. 실제, 우리 국민들의 해외여행 역시 이들 LCC 항공사들이 주로 운항하는 아시아권에 집중되어 있기 때문에, 3) 최근의 봉쇄 국면에서의 피해 역시 LCC 항공사들에게 집중될 것으로 예상됨.

[표4] 국제선 여객 현황(7월 기준) 비교 (단위:명, %)

구분	일본	중국	기타 아시아	미주	유럽	대양주	기타
2019년 7월	1,794,471	1,587,655	2,992,403	523,596	676,722	292,292	96,124
2020년 7월	9,425	33,373	59,395	69,174	31,150	2,835	12,784
증가율(%)	-99.5	-97.9	-98.0	-86.8	-95.4	-99.0	-86.7

자료 : 관광정보시스템, 한국문화관광연구원(2020.8)

3) 2018년 기준으로 국민들의 해외여행은 전체 28,695,983명으로 집계되었는데, 이중 80.5%(23,083,336명)가 동아시아 10개국(일본중국베트남태국필리핀홍콩대만마카오싱가포르말레이시아)에 집중된 것으로 나타남(한국관광공사, 「한국관광통계」)

(2) 관광수입-지출의 축소

- 국민들의 해외 출국 및 외국인의 국내 입국 감소 상황 속에 올해 1월~8월까지의 관광수입 및 관광지출 역시 전년 동기 대비 기준으로 55.3% 및 59.2% 각각 감소했음.
- 관광 수입 및 관광 지출의 축소는 결과적으로 공항 및 항공 산업 전반에 막대한 손실로 나타날 것으로 분석됨.

[표5] 관광 수입 및 관광 지출 현황 비교 (단위:백만USD)

구분	2019		2020		증감현황(%)	
	관광 수입	관광 지출	관광 수입	관광 지출	관광 수입	관광 지출
1월	1,548.8	2,686.6	1,579.7	2,507.3	2.0	-6.7
2월	1,554.4	2,204.0	1,147.5	1,418.2	-26.2	-35.7
3월	2,227.9	2,195.7	729.8	881.5	-67.2	-59.9
4월	2,098.0	2,308.9	351.8	577.6	-83.2	-75.0
5월	1,923.6	2,453.4	426.6	457.3	-77.8	-81.4
6월	1,543.9	2,445.4	414.5	670.8	-73.2	-72.6
7월	1,749.6	2,562.5	496.7	671.2	-71.6	-73.8
8월	1,853.6	2,424.4	505.6	677.0	-72.7	-72.1
합계	12,646.2	19,280.9	5,652.2	7,860.9	-55.3	-59.2

자료 : 한국관광공사, 「한국관광통계」

(3) 세계적인 관광산업 위축

- 유엔세계관광기구(UN-WTO)는, 9월16일 발표를 통해 7월11일 현재 전세계 115개국이 국가 또는 지역 단위로 외국인 관광객 입국을 제한하고 있는 가운데, 세계 관광산업은 올해 상반기 4천600억\$(543조원)의 손실을 보고 있고, 1억2천만명의 일자리가 위협에 처해 있다고 발표함.
- 여행객수는 4억4천만명(65%)이 감소했고, 이중에서도 아시아태평양 지역의 감소율이 가장 높으며(72%), 유럽(66%), 아프리카(57%), 아메리카(55%) 순으로 감소율이 나타나고 있다고 밝혔음. 올해 전체적으로 70% 수준의 여행객 감소를 전망하면서, UN-WTO는 지난 해 수준의 여행객 확보를 위해서는 짧게는 2년, 길게는 4년 정도의 기간이 경과할 것으로 예측함. 4)
- 더구나, 관광산업 비중인 높은 유럽의 주요 국가(프랑스,이탈리아,스페인 등)들이 2020년 7

4) UNWTO는 2020년 5월 「국제관광객 변화 전망」을 발표하면서, 시나리오1(2020년 7월 각국의 여행제한 해제)시 2020년 국제 여행객은 전년 대비 58%, 시나리오2(9월 여행제한 해제)시 70%, 시나리오3(12월 여행제한 해제)시 78% 등이 각각 감소할 것이라는 전망을 발표한 바 있으나, 5개월이 지난 현재 시나리오3 역시 불투명할 것으로 전망되고 있음.

월경에 조기에 여행 제한을 해제한 후 9월 이후 코로나 확진자가 다시 급증하는 상황이 나타남에 따라, 여행 제한은 예상보다 훨씬 장기화될 전망을 보이고 있음.

- 이러한 여행객 감소 및 여행 수지의 급격한 축소는 우리의 관광산업 전반(항공·여행·숙박·쇼핑·레저 등)에 미치는 효과가 크고, 특히 국민 해외 출국 및 외국인 국내 입국과 직결되는 인천공항·항공업·면세점업에 미치는 충격 역시 매우 강할 수밖에 없을 것임.

2. 인천공항·항공업·면세점업의 산업 및 고용 동향

1) 인천공항의 고용 위기 상황

(1) 글로벌 봉쇄에 따른 항공운송실적 급감

- 2020.4.12. 기준으로 한국 전역 입국 금지 132개국, 한국 일부지역 입국금지 4개국, 격리조치 15개국, 검역강화 25개국 등의 봉쇄(locked down)조치가 취해진 가운데, 동북아 허브공항 중 하나인 인천공항의 항공운송실적은 2020년 2월 이후 급감 추세를 보이고 있음. 현재 이러한 국제 봉쇄 흐름은 6개월이 지난 현재까지 큰 변화를 보이고 있지 않음.
- [표6]과 같이 인천공항의 경우, 2020년 1월부터 8월까지 실적을 전년 동기 기준으로 비교한 결과, 운항편수는 59.1%, 여객운송은 76.7%, 화물운송은 20.1% 각각 감소한 상태임. 동일 기간 동안 우리나라 전체 항공운송실적은 운항편수 43.8%, 여객운송 57.1%, 화물운송 24.9%가 각각 감소했음.

[표6] 각 공항별 운송실적 비교(각년 1~8월)

구분	운항편수			여객운송(명)			화물운송(톤)		
	2019	2020	증감률 %	2019	2020	증감률 %	2019	2020	증감률 %
인천공항	271,278	110,976	-59.1	48,181,344	11,228,589	-76.7	2,466,171	1,970,482	-20.1
김포공항	93,810	73,571	-21.6	16,846,689	11,208,295	-33.5	165,776	96,623	-41.7
김해공항	76,251	36,448	-52.2	11,609,127	4,828,690	-58.4	118,712	37,430	-68.5
제주공항	115,946	89,997	-22.4	20,619,058	13,370,892	-35.2	167,057	108,424	-35.1
기타 공항	60,401	36,194	-40.1	8,887,166	4,922,769	-44.6	63,035	26,444	-58.0
합계	617,686	347,186	-43.8	106,143,384	45,559,235	-57.1	2,980,751	2,239,403	-24.9

자료 : 인천국제공항공사, 「항공통계」(2020.9), 재구성

- [표7]과 같이 2020년 1월부터 8월까지 각 공항별로 월간 단위 운송실적을 비교해보면, 운항편수 및 여객운송 기준으로 국내 공항(김포, 제주 등)은 5월 이후 완만한 회복세를 보이고 있으나, 인천공항은 여전히 극히 저조한 실적을 보이고 있음.

[표7] 각 공항별 운송실적 월별 비교

구분	월 기준	운항편수		여객운송(명)		화물운송(톤)	
		2019	2020	2019	2020	2019	2020
인천공항	1월	34,292	35,718	6,252,497	6,309,369	309,813	302,497
	2월	31,069	26,803	5,777,502	3,381,632	265,180	276,161
	3월	34,187	9,861	5,882,519	609,516	331,228	250,377
	4월	32,930	6,659	5,786,717	153,514	308,391	220,702
	5월	34,207	7,747	5,820,380	137,924	308,737	223,427
	6월	33,699	7,581	6,027,624	182,523	309,957	219,324
	7월	35,228	8,155	6,231,861	219,153	315,572	240,660
	8월	35,666	8,452	6,402,244	234,958	317,293	237,334
	소계	271,278	110,976	48,181,344	11,228,589	2,466,171	1,970,482
	증가율(%)		-59.1		-76.7		-20.1
김포공항	1월	11,545	11,805	1,966,530	2,077,132	23,493	23,618
	2월	10,463	9,164	1,890,063	1,230,157	19,987	15,301
	3월	11,374	5,754	1,999,298	813,378	21,389	9,401
	4월	11,555	6,448	2,139,973	849,988	20,804	7,844
	5월	12,316	8,462	2,224,596	1,241,164	19,843	8,416
	6월	12,010	9,445	2,176,584	1,444,483	18,929	8,944
	7월	12,159	10,702	2,152,771	1,660,728	19,426	10,435
	8월	12,388	11,791	2,296,874	1,891,265	21,905	12,664
	소계	93,810	73,571	16,846,689	11,208,295	165,776	96,623
	증가율(%)		-21.6		-33.5		-41.7
김해공항	1월	9,786	9,137	1,510,402	1,394,866	16,928	14,786
	2월	8,917	6,988	1,406,236	667,932	15,036	8,020
	3월	9,689	2,140	1,441,217	243,471	15,548	2,760
	4월	9,263	2,179	1,415,169	265,298	14,241	1,649
	5월	9,636	3,114	1,429,104	432,974	13,938	2,064
	6월	9,566	3,914	1,471,238	554,583	14,006	2,366
	7월	9,667	4,414	1,440,350	619,004	13,946	2,689
	8월	9,727	4,562	1,495,411	650,562	15,069	3,096
	소계	76,251	36,448	11,609,127	4,828,690	118,712	37,430
	증가율(%)		-52.2		-58.4		-68.5
제주공항	1월	14,033	15,139	2,372,031	2,612,063	23,537	23,790
	2월	12,824	10,574	2,315,219	1,325,440	20,476	12,746

	3월	14,073	6,628	2,386,023	979,490	20,871	9,844
	4월	14,311	7,858	2,620,066	1,045,784	20,865	9,632
	5월	15,138	11,289	2,717,191	1,616,998	20,551	11,420
	6월	14,769	11,811	2,684,487	1,785,615	19,839	12,172
	7월	15,120	12,812	2,616,972	2,002,751	20,459	14,410
	8월	15,678	13,886	2,907,069	2,002,751	20,459	14,410
	소계	115,946	89,997	20,619,058	13,370,892	167,057	108,424
	증가율(%)		-22.4		-35.2		-35.1
기타 공항	1월	7,548	7,177	1,108,051	1,056,872	8,545	6,994
	2월	6,832	5,106	1,065,235	454,278	7,867	2,652
	3월	7,405	1,848	1,038,029	208,207	7,032	995
	4월	7,233	2,302	1,136,593	256,501	6,891	1,177
	5월	7,761	4,177	1,107,120	516,279	7,016	2,296
	6월	7,652	4,347	1,124,354	575,999	6,949	2,530
	7월	7,985	5,124	1,127,906	698,793	7,237	2,800
	8월	7,985	6,113	1,179,878	1,155,840	11,498	7,000
	소계	60,401	36,194	8,887,166	4,922,769	63,035	26,444
	증가율(%)		-40.1		-44.6		-58.0
합계	1월	77,204	78,976	13,209,511	13,450,302	382,316	371,685
	2월	70,105	58,635	12,454,255	7,059,439	328,546	314,880
	3월	76,728	26,231	12,747,086	2,854,062	396,068	273,377
	4월	75,292	25,446	13,098,518	2,571,085	371,192	241,004
	5월	79,058	34,789	13,298,391	3,945,339	370,085	247,623
	6월	77,696	37,098	13,484,287	4,543,203	369,680	245,336
	7월	80,159	41,207	13,569,860	5,200,429	376,640	270,994
	8월	81,444	44,804	14,281,476	5,935,376	386,224	274,504
	계	617,686	347,186	106,143,384	45,559,235	2,980,751	2,239,403
	증가율(%)		-43.8		-57.1		-24.9

자료 : 인천국제공항공사, 「항공통계」(2020.9)

- 특히, 코로나19 위기로 인한 봉쇄 조치가 본격화된 3월 이후 8월까지의 실적을 보면, 인천공항은 전년 동기 대비 운항편수 75.2%, 여객운송 93.7%가 감소하는 궤멸적 타격 수준에 처해 있는 것으로 나타남. 동일 기간 동안 김포공항은 운항편수 26.7%, 여객운송 39.2% 감소했고, 제주공항은 운항편수 31.3%, 여객운송 42.9%가 감소하는 등 인천공항에 비해서는 실적 급감 수준이 상대적으로 덜한 것으로 나타남.

[표8] 각 공항별 봉쇄 시기(3~8월) 운송실적 월별 비교

구분	월 기준	운항편수		여객운송(명)	
		2019	2020	2019	2020
인천공항	3월	34,187	9,861	5,882,519	609,516
	4월	32,930	6,659	5,786,717	153,514
	5월	34,207	7,747	5,820,380	137,924
	6월	33,699	7,581	6,027,624	182,523
	7월	35,228	8,155	6,231,861	219,153
	8월	9,727	4,562	1,495,411	650,562
	소계	179,978	44,565	31,244,512	1,953,192
	증가율(%)		-75.2		-93.7
김포공항	3월	11,374	5,754	1,999,298	813,378
	4월	11,555	6,448	2,139,973	849,988
	5월	12,316	8,462	2,224,596	1,241,164
	6월	12,010	9,445	2,176,584	1,444,483
	7월	12,159	10,702	2,152,771	1,660,728
	8월	12,388	11,791	2,296,874	1,891,265
	소계	71,802	52,602	12,990,096	7,901,006
	증가율(%)		-26.7		-39.2
김해공항	3월	9,689	2,140	1,441,217	243,471
	4월	9,263	2,179	1,415,169	265,298
	5월	9,636	3,114	1,429,104	432,974
	6월	9,566	3,914	1,471,238	554,583
	7월	9,667	4,414	1,440,350	619,004
	8월	9,727	4,562	1,495,411	650,562
	소계	47,821	15,761	7,197,078	2,115,330
	증가율(%)		-67.0		-70.6
제주공항	3월	14,073	6,628	2,386,023	979,490
	4월	14,311	7,858	2,620,066	1,045,784
	5월	15,138	11,289	2,717,191	1,616,998
	6월	14,769	11,811	2,684,487	1,785,615
	7월	15,120	12,812	2,616,972	2,002,751
	8월	15,678	13,886	2,907,069	2,002,751
	소계	73,411	50,398	13,024,739	7,430,638
	증가율(%)		-31.3		-42.9
합계	3월	76,728	26,231	12,747,086	2,854,062
	4월	75,292	25,446	13,098,518	2,571,085
	5월	79,058	34,789	13,298,391	3,945,339
	6월	77,696	37,098	13,484,287	4,543,203
	7월	80,159	41,207	13,569,860	5,200,429
	8월	81,444	44,804	14,281,476	5,935,376
	계	470,377	209,575	80,479,618	25,049,494
	증가율(%)		-55.4		-68.9

자료 : 인천국제공항공사, 「항공통계」(2020.9)

(2) 인천공항의 고용 위기 확산

- 2020.5.31. 기준으로 인천공항에는 항공·면세·지상조업·물류업 등에 60,215명이 종사하고 있으나, 이중 47%(28,167명)의 노동자들이 유급·무급휴직 또는 희망퇴직 등으로 인한 고용 위기 상황에 직면하고 있음.
- 특히, 지상조업 업종의 경우 무급휴직 비율(34.4%) 및 희망퇴직 비율(14.6%)이 다른 업종에 비해 상대적으로 높게 나타나고 있어, 공항 관련 노동자들 중에서도 고용 위기가 상대적으로 더 심각하게 진행되고 있음을 반영함.

[표9] 2020년 인천공항 고용위기 상황 (단위:명, %)

구 분	인력규모	유급휴직	무급휴직	희망퇴직	소계
항공사	25,013	10,328	3,884	-	14,212
	(76개사)	(41.3%)	(15.5%)		(56.8%)
면세·상업시설	11,850	1,831	1,616	1,266	4,713
	(52개사)	(15.5%)	(13.6%)	(10.7%)	(39.8%)
지상조업	12,644	1,476	4,345	1,849	7,670
	(43개사)	(11.7%)	(34.4%)	(14.6%)	(60.7%)
호텔·카지노	3,559	617	865	90	1,572
	(29개사)	(17.3%)	(24.3%)	(2.5%)	(44.2%)
물류업	7,149	-	-	-	-
	(103개사)				
합계	60,215	14,252	10,710	3,205	28,167
	(303개사)	(23.7%)	(17.8%)	(5.3%)	(46.8%)

자료 : 민주노총 정의당 간담회(2020.9) 자료 재인용

2) 항공업의 고용 위기 상황

(1) 국내 항공사들의 항공운송실적 급감

- 2020년 1월~7월간 항공운송실적을 전년 동기 기준으로 비교한 결과, 전체 운항편수는 47.4%, 여객운송은 60.2%, 화물운송은 19.0% 각각 감소했음. 이는 앞서 [표6]에서 나타난 각 공항별 항공운송실적(운항편수 -43.8%, 여객운송 - 57.1%, 화물운송 -24.9%)과 대체로 유사함.
- 다만, 양 항공사(KAL·아시아나)의 화물운송 감소율(12.0%)이 저비용(LCC) 항공사에 비해 낮은 점, 여객운송 감소율(63.4%)이 LCC 항공사에 비해 높은 점, 그리고 LCC 항공사들이

수익률이 낮은 국내선 및 동아시아권(일본·중국·동남아 등) 중심으로 운항한다는 점 등을 고려해 볼 때, LCC 항공사들의 영업실적이 더 악화될 가능성이 높음.

- 특히, 일본 운항에 집중해온 상황에서 경영 위기로 인해 영업을 중지하고 있는 이스타항공의 경우 운항편수(-69.3%), 여객운송(-72.9%), 화물운송(-74.7%) 모두 최악의 운송실적을 나타내고 있음.

[표10] 각 항공사별 운송실적 비교(각년 1~7월)

구분	월 기준	운항편수		여객운송(명)		화물운송(톤)	
		2019	2020	2019	2020	2019	2020
양 항공사	대한항공	94,203	49,931	16,282,805	5,610,876	906,452	817,054
	아시아나항공	60,865	35,262	11,778,480	4,645,656	519,756	437,951
	소계	155,068	85,193	28,061,285	10,256,532	1,426,208	1,255,005
	증가율(%)	-	-45.1	-	-63.4	-	-12.0
저가 항공사	제주항공	46,445	22,515	7,790,125	3,305,102	58,899	20,891
	진에어	28,335	14,722	5,352,913	2,166,159	50,041	17,072
	에어부산	30,165	15,987	4,793,091	2,179,458	31,770	12,951
	이스타항공	21,975	6,743	3,629,223	984,718	25,547	6,452
	티웨이항공	29,482	17,681	4,794,015	2,561,467	35,419	15,015
	에어인천	898	747	0	0	14,537	6,743
	에어서울	6,730	3,367	1,183,568	568,133	10,493	3,481
	플라이강원	0	940	0	83,424	0	481
	소계	164,030	82,702	27,542,935	11,848,461	226,706	83,086
증가율(%)	-	-49.6	-	-57.0	-	-63.4	
합계	계	319,098	167,895	55,604,220	22,104,993	1,652,914	1,338,091
	증가율(%)	-	-47.4	-	-60.2	-	-19.0

자료 : 한국항공협회, 「항공통계」 (2020.9)

(2) 항공산업 노동자 고용 현황

- 현재 항공 업종은 항공기취급업을 하는 항공사보다, 항공사 자회사 또는 하청업체 위치에 있는 항공지상조업 업종의 고용 위기 상황이 [표9]에서와 같이 더 크게 나타나고 있음.
- 이러한 지상조업 노동자의 고용 위기 상황은 항공기취급업 및 항공지상조업이 갖는 다단계 하청구조에 따른 불완전 고용 체계로부터 비롯되고 있음. 현재 주요 지상조업사는 한국공항, 아시아나에어포트, 샤프, 에어코리아, 아시아나케이에이(KA) 등으로 구성되어 있는데, 이중 한국공항 및 아시아나에어포트는 항공사의 1차 협력사, 에어코리아 및 케이에이는 2차 협력사 위치에 있음. 이밖에 아시아나케이터링서비스(ACS), 아시아나케이오(KO) 등의 2차 협력사들이 있음.

- 코로나 위기에 따른 봉쇄 국면에서도 화물 지상조업이 어느 정도 회복되면서 한국공항, 아시아나에어포트, 샤프 등은 어느 정도 매출 회복이 이뤄지고 있으나 나머지 지상조업 사들은 대부분 경영위기에 직면하고 있음. 그런데, 이들은 협력업체 위치에서도 특별고용 지원업종으로 지정되어 고용유지지원금 제도 및 휴업보상 등이 가능하지만, 오히려 회사 측의 협조 거부로 고용 위기가 확산되고 있음.
- 현재 ACS는 고용유지지원금 연장 거부, KA는 무급휴직 후 권고사직·희망퇴직, KO는 무급휴직 전제로 복직 등이 이어지는 등 회사측의 고용 유지 노력이 매우 부실하여, 앞서 [표9]에서와 같은 지상조업의 고용 위기 국면이 두드러지고 있음.

3) 면세점의 고용 위기 상황

(1) 면세사업 매출 급감

- 2019년 하반기(7월~12월)와 2020년 상반기 면세사업 실적을 비교한 결과, [표11]에서와 같이 면세점 방문객은 68.9%, 면세점 매출액은 44.5% 각각 감소한 것으로 나타남.
- 매출액 기준으로 외국인(-39.9%)보다 내국인(-70.5%) 면세 소비 감소율이 훨씬 높은 것으로 나타남.

[표11] 면세사업 실적 비교(2019 하반기, 2020 상반기) (단위:명, 백만원)

구분		내국인		외국인		합 계	
		인원수	매출액	인원수	매출액	인원수	매출액
2019년	7월	2,448,230	350,094	1,661,985	1,664,799	4,110,215	2,014,893
	8월	2,364,630	329,659	1,707,181	1,854,806	4,071,811	2,184,465
	9월	2,151,061	315,132	1,729,392	1,927,054	3,880,453	2,242,186
	10월	2,260,461	325,076	1,806,199	1,862,226	4,066,660	2,187,302
	11월	2,219,298	324,528	1,720,714	1,963,650	3,940,012	2,288,198
	12월	2,247,632	337,570	1,773,029	1,947,218	4,020,661	2,284,788
	계	13,691,312	1,982,059	10,398,500	11,219,753	24,089,812	13,201,832
2020년	1월	2,223,479	323,022	1,613,966	1,701,739	3,837,445	2,024,761
	2월	1,043,513	129,117	710,662	973,438	1,754,175	1,102,555
	3월	325,736	25,895	262,143	1,061,444	587,879	1,087,339
	4월	236,625	20,275	117,737	966,464	354,362	986,739
	5월	374,712	39,808	91,973	978,127	466,685	1,017,935
	6월	415,941	46,524	68,142	1,066,486	484,083	1,113,010
	계	4,620,006	584,641	2,864,623	6,747,698	7,484,629	7,332,339
증가율(%)		-66.3	-70.5	-72.5	-39.9	-68.9	-44.5

자료 : 한국면세점협회, 「산업동향」(2020.9)

- 매출액이 최근 가장 많았던 2019년 11월 대비하여 2020년 7월 기준 기업부문(대기업, 공공기관, 중소기업)별 매출액 실적을 비교한 결과, [표12]에서와 같이, 대기업의 면세점 매출은 45.4% 감소했으나, 중소기업 면세점은 94.3% 감소한 것으로 나타남으로써 더 타격이 심한 상황임. 한편, 제주 지정면세점을 관리하는 제주국제자유도시개발센터(JDC)의 면세점 매출은 7.4% 감소에 그치고 있음.
- 2019년 11월 대비하여 2020년 7월 기준 각 사업부문(출국장 면세점, 제주공항 지정면세점, 입국장 면세점, 시내 면세점)별 매출액 실적을 비교한 결과, 출국장의 매출 감소가 가장 크게 나타남(대기업 89.0%, 중소기업 97.0%)

[표12] 기업, 사업부문별 면세사업 실적 비교 (단위:억원,%)

연도	대기업			공공기관 지정(*)	중소기업					계
	출국장	시내	소계		출국장	지정(*)	입국장	시내	소계	
2019.9	2,368	13,401	15,769	374	341	24	44	457	866	17,009
2019.10.	2,416	17,915	20,331	441	364	28	49	447	888	21,660
2019.11.	2,332	18,969	21,301	444	364	28	49	447	888	22,633
2019.12.	2,321	18,975	21,296	414	374	25	57	440	896	22,606
2020.1.	2,353	16,587	18,940	406	343	23	59	461	886	20,232
2020.2.	1,129	9,211	10,340	215	154	10	29	301	494	11,049
2020.3.	487	9,851	10,338	172	44	10	8	303	365	10,875
2020.4.	541	8,732	9,273	205	3	13	1	352	369	9,847
2020.5.	268	9,145	9,413	363	3	27	2	368	400	10,176
2020.6.	232	9,992	10,224	399	5	29	2	12	48	10,671
2020.7	257	11,363	11,620	411	11	28	2	10	51	12,082
증감	-2,075	-7,606	-9,681	-33	-353	0	-47	-437	-837	-10,551
증감율%	-89.0	-40.1	-45.4	-7.4	-97.0	0.0	-95.9	-97.8	-94.3	-46.6

*제주공항 지정 면세점

자료 : 관세청(양이원영 의원실 제출), 2020.9(자료 재구성)

(2) 면세사업 고용 위기 상황

- 면세사업의 매출액이 급감하는 동안 면세사업에 종사하는 노동자들의 고용 위기 상황도 심각한 바, 주로 면세점 하청 노동자(비소속), 중소기업 면세점 노동자들의 고용 충격이 더 강하게 나타남.
- 면세사업의 고용실적이 높았던 2019년 10월 대비하여, 2020년 7월의 고용 현황을 비교한 결과, [표13]에서와 같이 면세점 소속 노동자들의 고용 감소율은 4.7%(203명)에 불과했으나

나, 비소속 노동자의 고용 감소율은 32.6%(10,214명)에 달하고 있음. 따라서, 정부의 면세업에 대한 특별고용업종 지정은 결과적으로 비소속 노동자들의 고용 위기 상황에 전혀 기여한 바가 없는 것으로 추정됨.

- 한편, 대기업 면세점의 소속 노동자들의 고용감소율은 0.3%인 반면, 비소속 노동자들의 고용감소율은 32.4%에 달하고 있음. 참고로, 10월14일 장혜영의원(정의당)이 공개한 관세청 자료에서도 면세점 노동자는 올해 1월 34,969명에서 8월 23,400명으로 11,569명이 감소했는데, 감소 인원의 96.6%인 11,176명이 협력업체를 비롯한 비소속 직원으로 나타남.
- 2020년 7월 기준으로 대기업 면세점의 경우 직접고용(소속) 비율은 15.0%인 반면, 중소기업의 직접 고용(소속) 비율은 33.4%로 나타나고 있어 대기업 면세점의 고용구조가 심각한 상황임. 아이러니하게 이 구조 역시 간접고용 노동자들의 대규모 감축에 따른 결과임. 더 심각한 사실은 정부의 특별고용지원업종 대상(면세점업)에 이들 간접고용 노동자들은 해당되지 않는다는 것(도소매업종)임.

[표13] 면세사업 노동자의 고용 현황 (단위:명,%)

구분	대기업			공공기관			중소기업			계		
	소속	비소속	소계	소속	비소속	소계	소속	비소속	소계	소속	비소속	계
2019.9	3,155	26,842	29,997	232	1,027	1,259	807	2,207	3,014	4,194	30,076	34,270
2019.10	3,281	27,434	30,715	243	1,033	1,276	793	2,211	3,004	4,317	30,678	34,995
(%)	10.7	89.3	100.0	19.0	81.0	100.0	26.4	72.6	100.0	12.3	87.7	100.0
2019.11	3,286	27,472	30,758	242	1,030	1,272	764	2,191	2,955	4,292	30,693	34,985
2019.12	3,297	27,884	31,181	244	999	1,243	780	2,132	2,912	4,321	31,015	35,336
2020.1.	3,369	26,938	30,307	241	983	1,224	766	2,138	2,904	4,376	30,059	34,435
2020.2.	3,259	25,370	28,629	243	970	1,213	734	1,994	2,728	4,236	28,334	32,570
2020.3.	3,251	22,709	25,960	244	959	1,203	698	1,880	2,578	4,193	25,548	29,741
2020.4.	3,262	20,967	24,229	242	943	1,185	647	1,542	2,189	4,151	23,452	27,603
2020.5.	3,222	19,690	22,912	243	931	1,174	614	1,316	1,930	4,079	21,937	26,016
2020.6.	3,200	18,877	22,077	245	936	1,181	594	1,236	1,830	4,039	21,049	25,088
2020.7	3,270	18,550	21,820	252	939	1,191	592	1,178	1,770	4,114	20,667	24,781
(%)	15.0	85.0	100.0	21.2	88.8	100.0	33.4	66.6	100.0	16.6	83.4	100.0
증감(*)	-11	-8884	-8895	9	-94	-85	-201	-1033	-1234	-203	-10011	-10214
증감률(%)	-0.3	-32.4	-29.0	3.7	-9.1	-6.7	-25.3	-46.7	-41.1	-4.7	-32.6	-29.2

자료 : 관세청(양의원영 의원실 제출), 2020.9(자료 재구성)

3. 인천공항 · 항공업 · 면세점업 고용 위기 상황에 대한 개선 대책

1) 인천공항에 대한 고용위기지역 지정

(1) 지정 필요성

- 앞서 [표4]~[표6]에 제시된 각 공항별 운송실적을 보면, 국내 공항(김포·제주 등)의 여객 운송 실적을 보면 어느 정도 회복세를 보이고 있으나, 인천공항의 운송 실적은 거의 꺾일적 타격 수준(3~8월 기준 여객운송 전년 동기 대비 -93.7%)에 있음.
- 전세계적인 코로나의 확산세로 인한 국제관광·여행 제한의 장기화 전망에 따라 인천공항의 고용 위기 상황은 가속화될 것으로 예상됨.

(2) 정부의 고용위기 지역 지정기준

- 고용기본법 제32조(업종별·지역별 고용조정 지원) 및 이를 근거로 한 「고용위기 지역 지정기준 고시」(고용노동부 고시 2020-46호)에 의하면, “고용사정이 현저히 악화되었거나 급격한 고용 감소가 확실시 되는 지역”을 고용위기 지역으로 지정할 수 있음.
- 세부 지정기준(고시 제4호)에 따르면, 고용위기 지역에 대한 객관적 지정 요건과 무관하게 고용노동부 장관이 급격한 고용 감소가 확실시되는 지역에 대해 고용정책심의위원회를 거쳐 고용위기 지역으로 지정할 수 있음.
- 지난 2018년 4월 이후 6개 지역(군산시, 울산 동구, 통영시, 거제시, 고성군, 창원 진해구)이 1유형에 따른 요건을 충족한 것으로 보고 고용위기 지역이 지정되어 현재에 이르고 있고, 목포·영암지역의 경우 이러한 요건 충족과 무관하게 고용정책심의위원회 심의를 거쳐 2018년 5월 이후 지정되어 있음.

[표14] 고용위기지역 지정 기준

요 건	
1유형 (정량요건)	- 아래 1~3호를 모두 충족 또는 4호를 충족 1. 고용보험 피보험자(이하 “피보험자”라 한다) 증감률(고용위기지역 신청 직전 1년간 평균 피보험자 수와 그 전 1년간 평균 피보험자 수를 토대로 산정한 증감률을 말한다)이 같은 기간 전국 평균 피보험자 증감률 보다 5%p 이상 낮은 경우

	2. 고용위기지역 신청 직전 1년간 평균 피보험자 수가 그 전 1년간 평균 피보험자 수보다 100분의 5 이상 감소한 경우 3. 고용위기지역 신청 직전 1년간 구직급여 신규 신청자 수가 그 전 1년간 구직급여 신규 신청자 수보다 100분의 20 이상 증가한 경우 4. 고용상황의 지속적인 악화로 고용위기지역 신청 직전 1년간 평균 피보험자 수가 그 3년 전 1년간의 평균 피보험자 수보다 7% 이상 감소한 지역
2유형 (보조지표)	- 1유형의 1~3호 중 일부만 충족하는 지역에 대해 다음을 고려하여 지정이 필요하다고 인정되는 경우 1. 고용보험 피보험자격의 신규 취득 증감률 등 고용지표 1. 고용보험 피보험자의 신규 취득 대비 상실자 수 비율 등 실업지표 1. 고용보험 적용 사업장의 증감률 등 사업장 변경 1. 지역 주력산업의 고용규모 증감 등 산업구조 변화 1. 인구 순이동률 등 인구구조 변화
3유형 (정성요건)	- 지역 내 공장 이전 또는 폐업 계획 발표 등으로 대규모 고용조정이 예상되어 선제적 대응이 필요하다고 인정되는 경우
별도	- 위 내용(1~3유형) 모두 충족하지 않을 경우에도 대규모 고용조정이 발생하거나 급격한 고용감소가 확실시 되는 지역에 대해 고용노동부장관이 고용정책심의위 심의를 거쳐 지정

(3) 인천공항 고용위기지역의 쟁점 및 대책

- 인천광역시 중구청은 2020년 4월 인천항과 인천공항이 위치한 인천 중구 지역을 고용위기 지역으로 지정해 주도록 정부에 신청했고, 정부(고용노동부)는 7월31일 현장 실사가 예정되어 있었음. 그러나, 정부는 인천 중구 관계자 대상 자료조사 후 현장 실사를 생략한 채 지난 9월25일 고용정책심의위원회에서 지정하지 않기로 의결한 것으로 알려짐. 5)
- 정부가 인천공항(인천 중구)을 고용위기 지역으로 지정하는 것을 기피하는 이유는 △ 인천 중구 고용지표의 고용위기지역 지정 기준 미달 △ 항공업·지상조업 등의 특별고용지원업종 지정 △ 인천공항 입주 업체 본사의 타 지역 소재 △ 인천공항 노동자 상당수의 타 지역 거주 △ 타 공항이 위치한 지역의 고용위기 지역 신청 등으로 알려져 있음.
- 그러나, 이미 지정된 타 지역의 상당수가 이미 특별고용지원업종(특히, 조선 등)으로 지정된 업종이 주요 산업 기반을 이루고 있는 점, 노동자 거주지 역시 반드시 사업장 소재지와 일치하지 않는 점, 인천공항의 고용 위기 상황이 다른 공항에 비해 확연히 드러나고 있다는 점, 그리고 고용위기지역 지정의 정책 취지를 감안하면⁶⁾ 인천공항이 위치한 인천

5) 고용노동부의 인천 중구에 대한 고용위기지역 미 지정 결정은 해당 지역구 국회의원(배준영, 국민의힘)이 확인한 결과 밝혀졌는데 그 이유 역시 '타지역과의 형평성'으로 알려짐(인천일보, 2020.10.22.).

6) 2018년 군산시 및 목포시·영암군의 고용위기지역의 지정에 과정에서 정부(고용노동부)는 지정 요건을 계속 완화하면서 대상 지역을 확대해왔음. 군산시의 요건 미충족 상황에 대해서는 고용상황이 크게 악화될 수 있는 상황이 발생

중구에 대한 지정 기피는 적절치 않음.

2) 기간산업안정기금의 항공업종 지원 대상 확대

(1) 기간산업안정기금 지원 기준

- 정부는 코로나19 위기로 인한 경기 위축 및 매출 부진에 따른 고용 불안에 대한 특단의 대책으로 산업은행이 운영하는 또다른 정책금융인 기간산업안정기금 계획을 발표하기에 이룸(2020.5.20.).¹⁾
- 기간산업안정기금은 국민경제, 고용안정 및 국가안보에 중대한 영향을 미치는 업종을 중심으로 운영하도록 설계되었고, 5월 당시 항공업·해운업만 허용한 후 7월 이후 9개 산업, 12개 업종으로 확대 운영되고 있음.⁷⁾
- 다만, 지원 대상으로 국민경제, 고용안정 및 국가안보에 중대한 영향을 미치는 업종을 기간산업으로 규정하고, 또한 지원 기업 대상을 국민경제 역향이 큰 기업(총차입금 5천억원 이상) 및 고용영향이 큰 기업(근로자수 300인 이상)으로 제한하는데 문제가 있음. 정부 스스로 대기업 우대 정책을 노골적으로 드러내는 것이자, 우리의 기간산업 현실을 간과한 발상이 아닐 수 없음.
- 아울러, △상대적으로 높은 대출 금리(시중금리+ α) △주식연계증권 인수(지원총액 최소 10% 전환 사채 등) 등 산업은행의 정책금융 취지와는 어긋나는 투자 회수 가능성을 염두에 둔 자금 지원 방식을 중심에 두고 있는 반면, 고용 안정 노력(2000.5 기준 근로자수 최소 90% 이상 유지) 및 협력업체와의 상생 협력 사항의 공시 등 공적 정책 방향도 포함되어 있음.⁸⁾
- 이는 결과적으로 기간산업안정기금의 지원 취지도, 공적 정책 방향도 실현되기 어려운 비현실적인 정책금융 방안이 아닐 수 없음. 이로 인해 기업들의 신청 유인이 별로 없고, 급한 요구가 기업들은 지원 요건(코로나19 이후 경영위기, 기업 규모 등)의 장애가 작용함.

할 경우 고용노동부의 심의를 거쳐 포함하도록 기준을 완화했고, 영암군의 요건 미충족(타 지역 거주) 역시 목포시와 함께 묶는 방안이 가능하도록 기준을 완화한 바 있음. 이는 정부가 고용위기지역 지정 제도가 갖는 합목적성(고용위기의 적극적 대응 및 지원 확대)을 고려한 결과로 풀이됨. 결국, 인천공항 역시 정부의 의지만 있다면 충분히 요건 미충족 상황을 해소할 수 있는 제도적 보완책이 가능하다는 점을 시사하고 있음.

7) 7월 이후 지정된 업종은 △항공(항공운송업, 항공 운송 지원 서비스업) △해운(해상운송업, 항구 및 기타 해상 터미널 운영업, 수상화물 취급업) △자동차(자동차 및 트레일러 제조업) △조선(선박 및 보트 건조업) △기계(기타 기계 및 장비 제조업) △철강(1차 금속 제조업) △정유(석유 정제품 제조업) △항공제조(항공기, 우주선 및 부품 제조업) △석유화학(화학물질 및 화학제품 제조업; 의약품 제외)임.

8) 관계부처 합동, 「기간산업안정기금 운용방안」(2020.5)

- 국가 정책 수준에서 고용 안정 취지의 정책 금융을 추진하려 했다면 애당초 산업은행의 정책금융 취지(투자 손실의 국고 보전 법제화)에 맞는 기간산업안정기금이 제도화되었어야 했음.

(2) 항공업종에서의 기간산업안정기금 지원 쟁점 및 대책

- 현재 항공업종 정부의 기금 지원 대상 요건에 해당하는 경우는 대한항공 및 아시아나항공에만 적용되고 있고, 다른 저비용 항공사들에게는 적용되지 않고 있음. 지난 9월11일 아시아나항공에 2조4천억원이 1차로 지원된 바 있음. 그러나, [표10]에서와 같이 양 항공사는 화물운송 실적에서 회복세를 보이고 있기 때문에 비록 여객운송 실적의 급감에도 어느정도 경영위기에 대응할 수 있으나 화물운송 실적 비율이 낮은 다른 저비용 항공사들의 영업 타격이 크고, 특히 일본 운항을 주로 하는 이스타항공은 사실상 폐업 수준에 이르고 있기 때문에 정작 필요한 것은 이러한 저가항공사들임.
- 오히려 아시아나항공의 경영 위기는 이전 금호아시아나그룹의 방만 경영에서 비롯된 측면이 크고 최근의 위기 역시 현대산업개발(HDC) 인수 포기때 따른 신용 위기가 더 크게 작용한 것으로 알려지고 있음. 결과적으로, 코로나 위기가 경영 위기의 근본 원인이 아닌 아시아나항공만 지원하는 항공업의 기간산업안정기금 제도는 분명 대기업 편향 논란이 계속될 수밖에 없고, 9) 정책금융의 취지에 대한 논란 역시 제기될 수밖에 없음.
- 최근 정부는 「고용·경영 안정 및 경쟁력 강화를 위한 항공산업 지원방안」 발표(2020.8.27.)를 통해 저비용항공사 대상으로 중소기업 회사채인 ‘유동화회사보증(P-CBO) 업무처리와 관련한 고용유지 의무’를 제시한 바 있으나, 공정거래위원회가 정한 공시대상기업집단(자산 5조원 이상) 소속 기업만으로 한정하는 바람에 하나의 저비용 항공사(제주항공)만이 지원 대상에 포함되고 있음.
- 결국, 정부가 기간산업안정기금을 통해 기간산업의 고용유지를 적극적으로 유도할 정책 방향이었다면, 현재 코로나 위기에서 극심한 경영 위기에 직면한 항공업종에 대해서는 분명한 기준 완화 조치를 취해야 함. 아울러, 아시아나항공 등에도 영세한 협력업체들의 경영 위기 및 고용 조정 위협이 현실화되고 있는 상황을 고려하여, 협력업체의 적극적 고용유지를 지원 요건으로 설정할 필요가 있음. 이는 결국 정책금융인 기간산업안정기금 운영 원리의 적극적 전환(불가피한 투자 손실 인정)만이 해결책이 될 수 있음.

9) 정부는 유사한 상황이 계속되어왔던 쌍용자동차에 대해서는 경영위기의 직접 원인이 코로나 위기가 아니라는 이유로 기간산업안정기금 지원 대상에서 제외하고 있음.

3) 면세점·항공 지상조업 특별고용지원업종 제도의 실효성 확대

(1) 면세점 업종의 특별고용지원 쟁점 및 대책

- 앞서 [표13]에 나타난 바와 같이 2020년 글로벌 봉쇄로 인한 면세사업 고용위기 상황은 면세점 소속 노동자(-4.7%)보다 비소속(면세점 하청업체) 노동자(-32.6%)에게 크게 나타나고 있지만, 이들 비소속 노동자들은 면세점 업종에 해당되지 않기 때문에(도소매업종 노동자로 분류) 특별고용지원업종 지정 대상에서 제외되고 있음. 9월로 예정된 특별고용지원업종 지정이 2021년 3월까지 연기되었지만, 역시 이같은 불합리한 사각지대는 계속되고 있음.
- 정부가 면세점 업종에 대한 고용 위기 대책을 구체화하기 위해서는 이러한 면세점 업종의 고용구조를 충분히 반영한 실효성 있는 특별고용업종 지정의 제도적 보완책을 강구해야 할 것임. 예를 들어, 항공업 하청업체인 항공지상조업을 특별고용지원업종으로 지정하는 요건으로 매출액 50% 이상이 항공기취급업과 관련있는 사업주·노동자로 설정한 바 있듯이, 이러한 사례를 준용하여 면세점 협력업에 대해 도소매업 중 매출액 50% 이상 면세점 사업과 관련된 사업주·노동자로 설정할 경우 이들 하청업체 노동자들에 대한 특별고용지원업종 지정이 가능할 것임.
- 아울러, 시내면세점 및 출·입국장 보세판매장 특허갱신 시 고용안정 및 노동환경 개선 지표 강화를 통한 이행내역 평가 기준 개선 조치를 통해, 면세점 업종의 고용의 질 개선을 적극적으로 추진할 필요가 있음.

(2) 항공 지상조업 특별고용지원 쟁점 및 대책

- 앞서 언급한 바와 같이, 항공 지상조업은 면세점 업종과는 달리 협력업체라 하더라도 특별고용업종으로 지정되어 고용유지지원금 등의 제도적 혜택이 가능하지만, 하청업체로서 영세한 기업 규모를 지닌 회사측의 비협조(10% 부담 이유로 미 신청)로 고용유지지원금 제도의 실효성이 반감되고 있음.
- 현재 인천공항에 종사하고 있는 노동자 중 가장 고용위기 상황이 심각한 지상조업 노동자들 역시 이러한 고용유지지원금 제도의 사각지대에 놓여 있기 때문임.
- 따라서, 항공 지상조업의 특별고용지원 업종 지정의 실효성 확대를 위해서는, 이러한 사각지대를 해소하고 고용유지지원금 제도 활용을 강제할 수 있는 조치들이 필요함. 여기

에는 △고용유지지원 거부시 회사의 경영현황 공개 의무화 및 여타 정부 지원 배제 △사측의 10%를 제외한 고용유지지원금의 90% 일괄 적용 및 고용유지자금 용자사업 활성화 △원청의 고용유지비용 지원 제도화(지원시 기간산업안정기금 상환 부담 완화) 등이 검토될 수 있음.

4. 결론 : 코로나 위기 국면의 장기화에 대응하는 국가 전략

- 앞서 언급한 바와 같이, 코로나 위기는 현재 조기에 진정될 국면을 보이지 않고 장기화될 가능성이 매우 높고, 이러한 위기 국면에서 예측 불허의 가장 강한 충격이 가중되고 있는 인천공항, 항공업(지상조업 포함), 면세점 업종에 대해서는 정부가 취할 수 있는 가장 최고의 고용유지 방안을 정책으로 구체화하는 것이 현 단계에서 핵심적 과제일 것임. 그리고, 이러한 위기 국면에서 노동자들을 실질적으로 보호하겠다는 국가 전략이 그 기저에 자리잡고 있어야 할 것임.
- 문재인 대통령 역시 7월14일 「한국판 뉴딜 종합 대책」을 발표 기조연설을 통해 “튼튼한 고용-사회안전망을 토대로 디지털 뉴딜과 그린 뉴딜을 두 축으로 세계사적 흐름을 앞서가는 선도국가로 나아겠다”면서 “추격형 경제에서 선도형 경제로, 불평등 사회에서 포용 사회로, 대한민국을 근본적으로 바꾸겠다”는 국가 발전 전략의 일환으로 고용-사회 안전망의 중요성을 강조한 바 있음.
- 특히, 인천공항 및 항공면세점업 노동자들 상당수가 불완전 고용구조 속에 그동안 국가와 회사의 성장 혜택에서 차별받아온 위치에 있었는데도, 위기 상황에서 오히려 고용 위기의 1차적 희생양이 되고 있는 현실은 단지 고용의 문제를 넘어 문재인정부가 강조해온 공정과 정의의 문제, 즉 정권 존립의 정체성(촛불정신 계승 정부) 문제로까지 이어질 수 있음.
- 인천공항에 종사하는 다양한 업종의 노동자들 상당수는 정부의 고용유지 대책에 대해 매우 부정적으로 평가하고 있고(인천공항 노동자들의 고용실태조사, 2020.10 10), 코로나 위기 상황에서 정리해고 가능성(63.2%) 및 임금 삭감 가능성(49.2%)을 우려하고 있음. 당면한 고용 위기 해결을 위해 무급휴직 소득 보전(51.9%) 및 인천 중구 고용위기지역 지정

10) 공공운수노조 영종특별지부가 실시(2020.10)한 「2020 코로나가 휩쓸고 간 6개월, 인천공항 노동자 고용심리 실태조사」에는 530명이 응답하였고, 여기에는 면세점(31.1%), 항공사(24.9%), 지상조업사(21.1%), 공항관리(14.4%), 기타 서비스(7.2%) 노동자들이 포함되어 있음.

(45.8%)이 필요하다는 점도 아울러 밝힌 바 있음.

- 현재 인천공항·항공업·면세점업 부문에서 그동안 차별받았던 노동자들이 코로나 위기의 1차 대상으로 자리잡고 있는 상황에서, 이들 노동자들을 국가가 책임있게 보호하고 안정된 삶의 기반을 유지하는 것은 지금 전세계 국가들이 코로나 위기 국면에서 공동으로 추진하는 국가 전략임.
- 결국, 정부(고용노동부)가 인천 중구 지역에 대한 고용위기 지역 지정을 거부하고, 항공 지상조업사 및 면세점 하청 노동자들에 대한 실질적 고용 대책을 기피하는 것은 결국 위기 상황에서 정부가 가져야 하는 국가 전략의 한계로 보여짐.
- 인천공항, 항공업(지상조업 포함), 면세점 업종의 노동자들의 보호조치는 바로 이러한 위기 국면에서 국가가 전략적으로 취해야 할 핵심 국정 과제일 것임. 이러한 국정 방향을 정부가 재수립할 때 코로나 위기 국면에서 가장 타격이 심한 노동자들의 실질적 보호 대책은 구체화될 수 있을 것으로 전망됨.

코로나19 위기와 항공산업의 방향

수열(공공운수노조 정책국장)

1. 문제의식

- 정부는 기간산업 지원책을 발표하면서 하나의 기준을 제시했음. 코로나19 이전에 위기가 발생한 기업은 지원 대상에서 제외하고 통상의 기업 구조조정 프로그램을 밟겠다는 것.
- FSC에 비해 LCC의 상황이 열악하고 고용위기가 더 심각하다는 점이 확인됐음에도 정부는 기간 산업안정기금 지원 대상에서 대부분의 LCC를 배제했고, 이에 대한 노동조합과 시민사회의 비판에도 금융당국은 대상 기준을 바꾸지 않겠다는 뜻을 여러 차례 표명했으며, 기금 신청 기업이 없어 지원대상을 12개 업종으로 확대하면서도 이 기준을 바꾸지 않았음.
- 사실 정부의 이런 기준은 명시적으로 표현되지 않았을 뿐 코로나19 사태 초기부터 있었음. 지난 4월, 산업은행과 수출입은행은 이스타항공을 인수하려는 제주항공에 인수자금으로 1,700억 원을 지원하기로 했지만, 정작 이스타항공의 구제금융 요청은 거절함. 금융당국은 2월 발표한 3천억 원 규모의 금융지원 외에 LCC에 대한 추가 지원을 지속적으로 거부했음.
- 언뜻 합리적으로 보이는 이런 구분은 사실 정당성이 없음. 코로나19 사태 이전부터 국적사들은 위기에 빠졌음. 별도기준으로 2019년 대한항공의 당기순손실은 5,687억 원, 아시아나항공은 7,629억 원을 기록. 같은 시기 부채비율은 각각 813%, 1,795%. 아시아나항공은 매각 무산 이후 기간산업안정기금 지원 1호가 됐고, 대한항공에 대한 지원도 지속적으로 검토되고 있는데, 코로나19 사태 이전 위기냐 이후냐의 기준으로 이들과 다른 항공사를 구분하는 것은 불가능.
- 고사 위기에 빠진 항공사들에 대한 선별 지원을 고집하는 태도는 정부가 현 상황을 어떻게 인식하고 있는지 단적으로 보여줌. 항공사, 특히 LCC 난립으로 인한 공급과잉 상태를 이번 기회에 정리하겠다는 의미. 코로나19 위기가 한국 항공산업 구조조정의 기회가 되고 있는 셈.
- 그러나 이스타항공 사태에서 확인할 수 있듯 이러한 접근은 대량 해고를 동반하게 되고, 항공사만이 아니라 항공산업 전반과 연관 산업의 일자리 위기를 초래해 경제적 타격을 한층 가중시킬 수 있음. 과거 수차례 경제위기 대응으로 이러한 위기 증폭 과정을 경험했기에 ‘일자리 지키기를 코로나19 위기 극복의 핵심 과제’라고 강조해왔던 대통령의 입장과도 배치됨. 코로나19 위기 이후 산업과 경제의 재건을 위해서도 전 지구적 운송시스템으로서 경제와 교역의 핵심인 항공산업의 일자리를 유지·보호할 필요가 있음.
- 코로나19 위기로 한국 항공산업의 취약성이 드러났음. 따라서 이에 대한 대응은 (선별적인) 기업의 유동성 지원이 아니라 고용을 최대한 보호하는 가운데 지속가능한 산업으로의 재편을 위해 항공산업 정책의 전반적 변화를 모색하는 계기가 되어야 함. 이에 항공산업이 처한 위기의 구조적 원인을 짚어보고, 코로나19 위기 대응과 산업정책 전환 방향의 시사점을 검토하고자 함.

2. 한국 항공산업의 구조적 문제점

1) 규제 완화

- 항공산업 정책은 전략적 보호에서 규제 완화로 변화해 왔음
- 본래 항공시장은 영공주권의 원칙에 따라 정부의 엄격한 규제와 통제의 대상으로, 국제선 노선은 국가간 양자협정을 통해 항공사, 노선, 운항횟수, 운임 등 서비스의 범위와 조건을 엄격히 규제. 70년대까지는 많은 국가들이 '1국1항공사' 체제를 유지하며 운송·교역의 핵심 자산인 자국의 항공산업 보호에 주력. 이후 70년대 말 미국의 규제 완화와 80년대 말부터 시작된 유럽의 단계적 자유화 조치 등으로 항공자유화 정책이 세계적으로 확산. 항공산업 정책은 국적사 보호에서 규제 완화를 통한 시장 경쟁과 세계적 연결성 강화로 변화.
- 한국은 '69. 대한항공공사의 민영화 이후 자국 산업 육성과 국위선양 등의 목적을 위한 정부의 보호 속에 오랜 기간 대한항공의 독점 지속. 80년대 항공자유화 흐름, 올림픽 개최에 따른 항공 수요 급증을 이유로 '88. 복수민항 시대 개막. 2000년대 들어 항공자유화의 세계적 확산, 항공 협정을 통한 운수권 확대가 이뤄지며 양대 항공사의 과점 체제가 깨어지고 LCC 등장.

[표 33] 유럽 항공시장의 단계별 자유화

	'87. 이전	1차	2차	3차
적용 시기	-	'88.1.~'90.10.	'90.11.~'92.12.	'93.1.~'97.3.
제3, 4자유 배분	50:50	55:45 또는 60:40	60:40 → 75:25	완전 자유
국제선 Double Tracking	금지	한 국가가 승인하면 가능		가능
제5자유	금지	완전 통제	부분 통제	완전 자유
국제선 요금	양국 승인	할인요금 승인체제	확대적용시 승인체제	완전 자유
Cabotage	금지	금지	금지	완전 자유

* 자료: KDI 경제정보센터

- “과당경쟁 우려는 기득권 보호 논리”?
- '17.12. 국토교통부는 에어로케이의 항공사업자 면허 신청을 두 번째로 반려하면서 ‘국적사 간 과당 경쟁 우려’를 지적. 이에 청주 공항을 허브로 하는 에어로케이의 승인을 추진했던 충북 정치권은 크게 반발.
- '18. 에어로케이의 3번째 항공면허 신청을 앞두고 이시종 충북지사는 “국토부의 과당경쟁 주장은 기득권층을 보호하기 위한 논리”라며 “헌법소원을 내서라도 (에어로케이의 허가를) 관철”하겠다고 일갈.
- 청주시 청원구가 지역구인 더불어민주당 변재일 의원은 과당경쟁 우려 조항이 자의적 판단으로 기존 사업자를 과도하게 보호하고, 신규사업자의 시장 진입을 가로막는다며 항공사업 면허 기준

에서 ‘사업자 간 과당경쟁의 우려’ 조항을 삭제하는 <항공사업법> 개정안 발의.

[표 34] '19.8.27. 개정 <항공사업법> 신규 조문 비교

개정 전	개정 후
제8조(국내항공운송사업과 국제항공운송사업 면허의 기준) ① 국내항공운송사업 또는 국제항공운송사업의 면허 기준은 다음 각 호와 같다. 2. 사업자 간 과당경쟁의 우려가 없고 해당 사업이 이용자의 편의에 적합할 것	제8조(국내항공운송사업과 국제항공운송사업 면허의 기준)① ----- 2 항공시장의 현황 및 전망을 고려하여 -----

○ 180도 바뀐 항공사업 면허 기준

- 규제 완화의 흐름에 지역경제 활성화, 일자리 창출 등의 명목으로 정치권과 지자체가 합세. 국회는 법을 개정해 항공사업 면허 기준 수정.
- 결국 에어로케이와 플라이양양의 사업 허가 반려 사유였던 ‘노선 편종과 과당 경쟁 가능성 우려’가 1년여 뒤에는 ‘사업자 신규 진입으로 경쟁 촉진, 항공시장의 혁신 기대’로 둔갑. '19.3.5. 국토교통부가 3개사(플라이강원, 에어로케이, 에어프리미아)의 항공사업 면허 승인.
- 메르스('15), 한중갈등('17), 한일갈등('19) 등을 거치며 국제선 여객수요 증가율이 크게 꺾인 상황에서 LCC 3개사에 신규 허가 발급.

[표 35] 국제선 여객수요 증가율 추이

연도	2015	2016	2017	2018	2019
국적사(%)	10.9	18.9	11.4	11.9	2.8
전체(%)	8.2	18.1	5.4	11.7	5.2

* 자료: 국토교통부 항공정보포털

2) 공급 과잉, 노선 중복

○ 한국은 인구·국토 대비 항공사가 가장 많은 국가

- 국적사는 FSC 2개사, LCC 9개사(신규항공사 포함). LCC 수는 미국과 동일, 고속버스 회사('18. 기준 8개) 수를 상회.
- 인구나 국토 면적 대비 항공사 수는 세계에서 가장 많은 수준임.

[표 36] 주요 국가별 항공사 현황

국가	한국	일본	중국	태국	미국	유럽(18개국)
LCC 수	9	6	12	6	9	27
FSC 수	2	7	31	6	18	37
인구 천만명당 항공사 수	2.12	1.04	0.31	1.74	0.81	1.44
국토 만km ² 당 항공사 수	1.10	0.34	0.04	0.23	0.03	0.18

* 자료: 국토교통부, IMF, CIA(삼성증권 2020.5.4. 리포트에서 재인용)

- 항공 수요가 꾸준히 증가했지만, 공급량 증가를 따라가지는 못 했음.
- 한국의 항공여객은 국내선에 비해 국제선의 비중이 압도적('19.기준 27:73)
- 8개 국적사 체제가 갖춰진 '16.이후 '19.까지 국제선 이용객은 23.7% 증가한 반면, 국적사의 국제선 공급좌석은 27.4% 증가.(같은 시기 외항사의 경우 16.1% 증가) 국적사 이용객 증가율(28%)이 좌석 증가율을 웃돌았지만, 실 수는 공급을 따라가지 못함.

[표 37] 국제선 공급과 수요 증가 추이

연도	2016	2017	2018	2019	증가율('16~'19)
국적사 공급(석)	58,145,959	64,310,307	70,814,067	74,076,251	27.4%
외항사 공급(석)	31,928,821	30,565,057	33,353,714	37,076,549	16.1%
국적사 여객(명)	47,561,191	52,991,970	59,246,125	60,858,450	28.0%
전체 여객(명)	73,495,106	77,505,956	86,463,569	90,899,036	23.7%

* 자료: 국토교통부 항공정보포털

- 국제선은 일본, 중국 등 중단거리 지역에 집중되어 있어 운항노선의 중복이 심함.
- 최근 국적사의 국제선 여객 실적을 보면 일본, 중국, 아시아 지역이 80%를 넘게 차지하는데, 특히 LCC 노선이 이 지역에 집중되어 있음.
- '19. 신규 허가를 받은 플라이강원과 에어로케이도 주요 취항지로 중국, 일본, 대만 등지로 중단거리 노선 선정, 공급과잉이 더욱 확대될 수 있음.

[표 38] 국적사의 지역별 국제선 여객 실적

구분		일본	중국	아시아	미주	유럽	대양주	기타
'18	여객(명)	21,479,566	16,189,570	32,853,399	5,376,070	6,040,971	3,523,660	1,000,333
	비율(%)	24.8	18.7	38.0	6.2	7.0	4.1	1.2
'19	여객(명)	18,962,610	18,509,176	36,661,667	5,573,933	6,607,956	3,560,297	1,024,683
	비율(%)	20.9	20.4	40.3	6.1	7.3	3.9	1.1

* 자료: 국토교통부 항공정보포털

- 국적사들의 기단 구성 상 수요 변화에 따른 탄력적 대응이 어려움.
- LCC의 경우 비용이나 정비 효율 때문에 단일 유사 기종으로 기단(機團, fleet)을 구성.
- 국내 LCC의 항공기 보유 현황을 보면 대다수가 보잉사의 B737-800 및 유사 기종을 운용 중. 해당 기종의 항속거리 상 중국, 일본, 동남아시아 일부 국가 등 중단거리 노선에만 투입 가능.

[표 39] 국적 LCC 기단 현황

항공사	항공기 수		형식(대)
	Twin aisle	Single aisle	
에어로케이항공	-	1	A320-200(1)
에어부산	-	25	A320-200(8), A321-200(15), A321-200 NEO(2)
에어서울	-	7	A321-200(7)
에어인천	-	1	B737-400(1)
이스타항공	-	16	B737-8(2), B737-800(12), B737-900ER(2)
제주항공	-	44	B737-800(44)

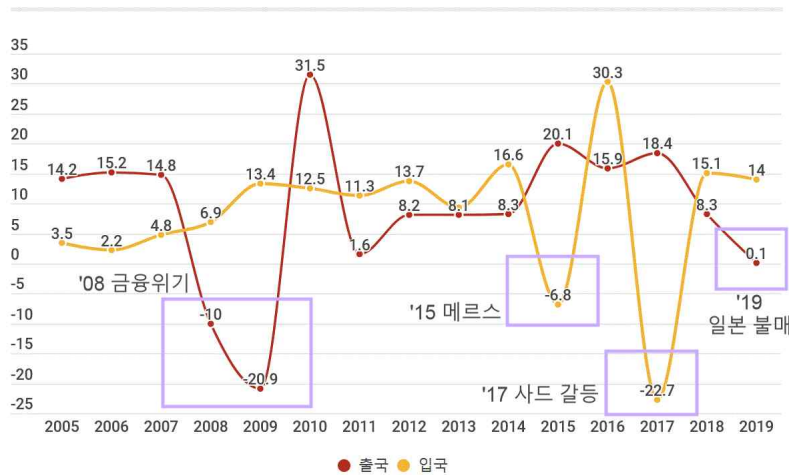
진에어	4	24	B777-200(4), B737-800(24)
티웨이항공	-	28	B737-800(28)
플라이강원	-	3	B737-800(3)

* 자료: 국토교통부 항공안전관리시스템('20.5.기준)

3) 수요의 한계

- 한국 항공여객산업은 국제선 중심으로 불안정한 항공 수요에 기대어 있음.
- '19. 기준 국내선과 국제선 여행객은 각각 3,338만 명과 9,090만 명으로 국제선 비중이 압도적.
- 항공수요는 사회적 분위기를 많이 타는 여행수요를 기반으로 하기에 국제선 수요 역시 사회적 분위기나 대외변수에 크게 좌우됨. 감염병(사스, 메르스, 코로나19), 대외 갈등(중국의 사드 보복, 일본 불매운동), 해외 사회문제(홍콩 민주화 시위) 등 국제적 환경에 따라 큰 폭으로 변동. 중국의 사드 보복이 한창이던 '17. 외국 관광객의 한국 유입은 1,333만 명으로 전년(1,724만 명)에 비해 22.7% 급감했고, '15.부터 연평균 15% 넘게 성장하던 내국인 출국은 일본 불매운동이 한창이던 지난해에는 0.1% 성장으로 주저앉음.
- 한때 일단락되는 것으로 보였던 미중간 무역갈등이 미국 대선을 앞두고 코로나19 사태의 책임 공방으로 비화해 다시 격화되고 있고, 팬데믹으로 인해 국가간 연결이 해체되고 있음. 경제위기의 장기화와 반복적인 감염 확산, 보호무역 증가 우려도 큰 상황이어서 가뜩이나 불안정한 항공 수요는 앞으로 더욱 자주 요동칠 수 있음.

[그림 69] 외래객 입국, 내국인 출국 증감율 (전년比 %)

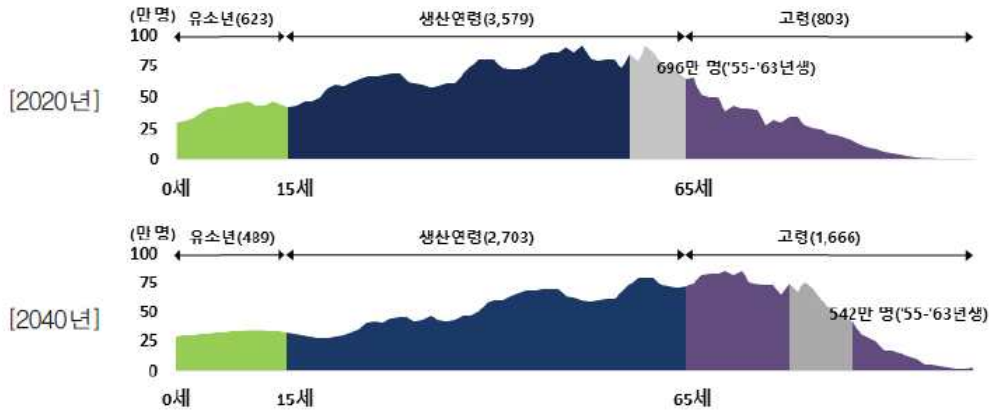


* 자료: 한국관광공사

- 그간 항공 수요를 견인해왔던 내국인 아웃바운드 수요 전망은 비관적
- '18. 국제선 이용객 중 아웃바운드(출국)는 2,772만 명(66.5%)로 그동안의 항공 수요는 내국인 아웃바운드가 견인해왔으나 (코로나19 상황을 배제하더라도) 이후 전망은 상당히 비관적임.

- '20.7. 통계청 발표에 따르면 한국 인구가 7개월 연속 자연감소. 전년비 사망자가 줄었지만 출생아가 더 많이 줄면서 7개월 간 인구가 15,589명 감소. 또, 10월 14일 발표한 「내·외국인 인구 전망:2017~2040년」에 따르면 생산연령인구(15~64세)는 베이비붐 세대가 고령인구로 진입하는 2020년대에는 연 36만 명 감소, 2030년대에는 연 52만 명 감소할 전망. 반면 고령인구는 '20. 803만 명(16.1%)에서 '40. 1,666만 명(34.3%)까지 빠르게 증가할 전망.

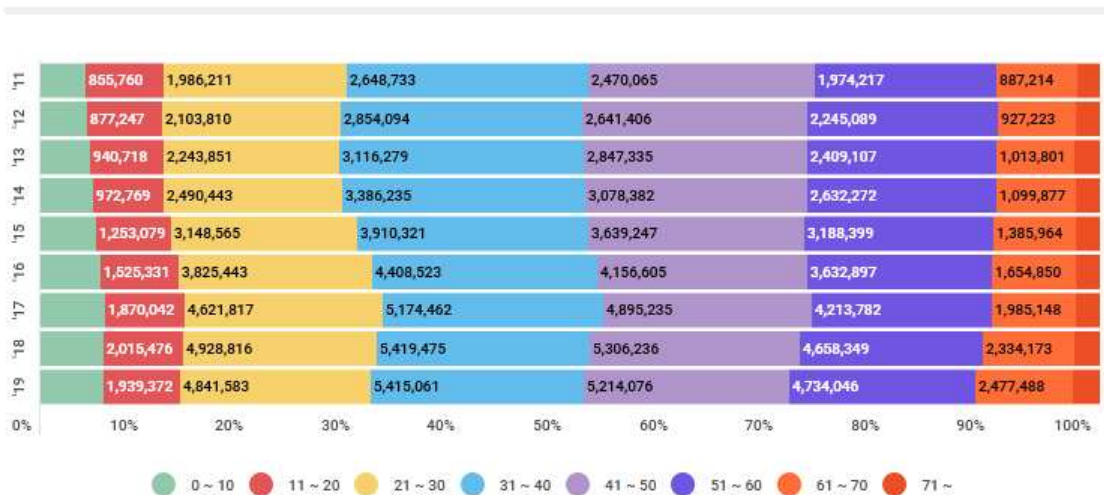
[그림 70] 주요 연령별 인구 구성



* 자료: 통계청

- 연령별 출국자 추이를 보면 생산연령인구의 비율이 다소 줄어드는 반면, 고령자의 출국 증가를 확인할 수 있음. 저출산·고령화 문제가 심각해질수록 항공 분야의 구매력 감소로 이어지고, 내국인 수요 증가는 더욱 어려워짐.

[그림 71] 연령별 출국자 구성 추이



* 자료: 한국관광공사

- 국내선의 경우 대부분 항공편 이용의 실익이 크지 않아 수요 증대를 기대하기 어려움.
- 작은 국토로 제주도 노선을 제외하고는 항공편 이용의 실익이 크지 않음. 서울~부산 간 철도 길

이는 441.7km로 KTX 이용시 3시간이 채 걸리지 않고, 고속버스로는 4시간 가량, 승용차를 이용해도 5시간 정도면 요금소 통과 가능. 김포~김해공항 항공편은 도착시간 기준 약 1시간 정도 소요되지만, 탑승수속·수하물 픽업 등의 부대 시간이 추가되고, 공항까지의 이동 시간도 고려하면 육상운송 수단과 비교해 시간상의 이점은 거의 없음.

- 때문에 주요 노선 몇 개를 제외한 대부분의 국내선은 처참한 상황. '18. 한 해 이용객이 100만 명을 넘은 노선은 6개(김포-제주, 김해-제주, 김포-김해, 제주-청주, 제주-대구, 제주-광주)뿐이며, 김포-김해-제주공항 이용객이 전체의 86%에 달함.

[표 40] 2018년 국내선 노선별 비교

노선	운항(편)	여객(명)	노선	운항(편)	여객(명)
김포-광주	1,441	173,890	인천-양양	7	138
김포-김해	20,354	2,633,199	인천-울산	2	142
김포-대구	529	60,711	인천-제주	164	28,300
김포-사천	1,397	117,695	인천-청주	1	53
김포-여수	2,854	314,689	제주-광주	12,105	1,812,235
김포-울산	5,138	531,369	제주-군산	1,798	291,941
김포-제주	87,729	16,396,749	제주-대구	11,305	1,861,162
김포-청주	1	172	제주-무안	1,509	216,581
김포-포항	1,358	83,818	제주-사천	515	64,991
김해-제주	22,965	4,101,909	제주-여수	2,132	275,307
김해-청주	1	122	제주-울산	2,049	285,830
인천-김해	4,122	462,504	제주-원주	690	85,725
인천-대구	1,453	92,335	제주-청주	12,811	2,135,097
인천-무안	1	144	청주-여수	1	116
* 자료: 한국공항공사			합계	194,432	32,026,924

- 국제선의 78%가 인천공항에 집중되어 있어, 국내선에 의존하는 대부분의 국내 공항은 만성적인 적자 상태에 빠져 있음.

[표 41] 2018년 공항 운영성과

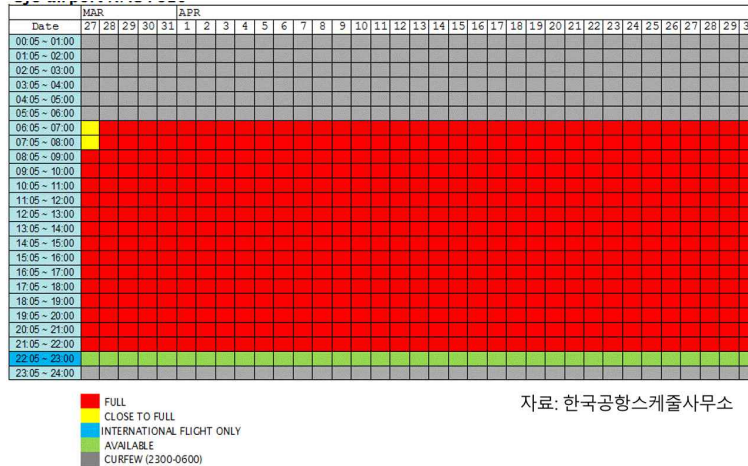
공항	매출액 (억원)	영업이익 (억원)	영업이익률 (%)	공항	매출액 (억원)	영업이익 (억원)	영업이익률 (%)
김포	3,738	1,042	27.9	양양	15	△151	△1,006.7
김해	2,362	1,210	51.2	여수	24	△169	△704.2
제주	2,113	722	34.2	사천	6	△70	△1,166.7
대구	326	84	25.8	포항	8	△140	△1,750.0
광주	83	△58	△69.9	군산	13	△41	△315.4
울산	30	△152	△506.7	원주	3	△42	△1,400.0
청주	159	△126	△79.2	무안	68	△160	△235.3

* 자료: 한국공항공사

○ 소위 장사가 잘 되는 주요 노선에서 수요를 더 끌어올리기도 어려운 상황

- 제주공항과 같은 주요 공항의 주간 슬롯은 포화 상태. 인기 노선이라고 무작정 비행기를 늘릴 수도, 수요를 더 끌어올릴 수도 없음.

[그림 72] 제주공항 슬롯 현황



자료: 한국공항스케줄사무소

4) 낮은 수익성과 열악한 재무 여건

○ 글로벌 항공사와 비교해 국적사들의 수익성은 매우 낮음.

- 최근 3년 간 평균 영업이익률을 보면 델타항공 12.48%, 라이언에어 19.87%, JAL 12.20%인데 비해 대한항공은 5.26%, 아시아나항공은 -1.84%에 불과함.
- 국내선에서 수익을 내기 어렵고, 국제선 의존도가 높아 공급을 계속 늘리지만 수요가 따라가지 못하고, 대외 변수에 따라 큰 폭으로 변동했음. 규제 완화로 항공사는 늘어났지만 중단거리 노선에 집중되면서 항공사들은 출혈경쟁을 계속하고, 실적은 하락하는 악순환이 지속됨.
- 한 언론사의 분석에 따르면 국내 항공사들이 '19. 한 해 동안 보도자료를 배포해 광고한 항공권 특가 이벤트만 총 83회로 한 달에 거의 7회, 주당 1.5회에 달하며, 이 중에는 소위 '0원 항공권' 행사도 다수 포함됨.

[표 42] 주요 항공사 영업이익률

연도	델타항공	라이언에어	JAL	대한항공	아시아나항공
2017	13.83	23.08	12.60	8.10	3.24
2018	12.10	23.32	11.80	5.27	△0.57
2019	11.50	13.21	-	2.40	△8.20

* 자료: 각사

○ 비정상적으로 큰 국적사들의 부채비율

- '19. 대한항공의 부채비율은 813.9%, 아이아시아나항공이 1,795.1%에 달해 '19.말 684개 코스피 상장사의 평균 부채비율(67.61%)과 비교 불가능한 수준.
- '19. 회계기준 변경으로 항공기 리스비용이 부채에 반영되어 크게 증가한 면이 있지만, 그 전을 보더라도 전체 산업에 비해 항공운송업의 부채비율이 매우 크다는 것을 확인할 수 있음.

- 국적사들은 부채비율 문제에 대해 항공업 특성일 뿐이라는 입장을 보여왔음. 항공기 도입은 외부 차입과 리스로 이뤄지니 부채가 많고, 임차료와 금융비용이 많이 들어가는 것은 항공사 모두 마찬가지라는 의미. 그러나 이것이 한국 항공산업의 특징일 수는 있어도 전체 항공산업의 특징은 아님. 대한항공의 지분을 소유하고 있기도 한 미국의 델타항공은 비슷한 시기 부채비율이 105%, 유럽 최대 LCC인 라이언에어는 176%, 대한항공과 항공기 보유대수가 비슷한 JAL은 74%를 기록했다.

[표 43] 2019년 항공사 부채비율

항공사	대한항공	진에어	아시아나항공	에어부산	에어서울	제주항공	이스타항공	티웨이항공	델타항공	라이언에어	JAL
부채비율(%)	813.9	267.4	1,795.1	811.8	자본잠식	352.7	자본잠식	327.7	105.0	176.0	74.0

* 자료: 각사, 별도기준. 델타항공은 '19.3. 기준, 라이언에어와 JAL은 '18.말 기준.

[표 44] 산업간 부채비율, 차입금 의존도

구분		'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18
부채비율	항공운송	740.57	700.05	769.90	877.05	836.57	1,003.7	516.31	457.83
	전체산업	112.8	106.96	103.07	99.11	95.18	89.81	85.10	82.40
차입금 의존도	항공운송	64.60	63.28	64.00	64.85	64.04	63.65	55.41	51.46
	전체산업	27.17	27.22	26.91	26.45	26.13	24.63	23.52	23.30

* 자료: NICE신용평가

- 국적사 대부분 유동비율이 극히 낮아 상시적으로 유동성 위기가 발생할 수 있음.
- '19. 기준 국적사의 유동비율을 살펴보면 대부분 유동성 위기가 심각한 수준임.
- 국적사들은 항공산업의 현금흐름이 빠르기 때문에 현재 보유한 자산이 적더라도 부채에 대응할 수 있다는 입장을 취해왔으나 코로나19 위기로 수요가 증발하면서 위기가 심화되고 있음.

[표 45] 2019년 국적사 유동비율

항공사	대한항공	진에어	아시아나항공	에어부산	제주항공	이스타항공	티웨이항공	플라이강원
유동비율(%)	43.0	115.3	32.5	41.4	80.5	29.4	99.2	186.3

* 자료: 각사, 별도기준

- 항공 수요뿐 아니라 항공사의 재무구조도 대외 변수에 매우 취약함.
- 항공기 리스료, 연료유류비, 정비비, 보험비 등 영업비용 전반에서 달러 결제가 이뤄지기 때문에 환율 인상에 매우 취약함. 특히 LCC의 경우 운용리스 비중이 커 더 많은 리스료를 부담하기 때문에 환율 인상에 더 큰 영향을 받음.
- 대한항공의 경우 '19.3.말 순외화부채가 92억 달러로, 환율이 10원 오르면 920억 원의 외화평가 손실 발생. 실제로 최근 대한항공은 3,563억 원('18), 3,699억 원('19)의 외화환산손실을 봤고, 같은 시기 아시아나항공은 544억 원과 1,429억 원의 회화환산손실을 기록.

[표 46] 국적사 외화환산손실 (단위: 억원)

연도	대한항공	아시아나항공	제주항공	티웨이항공	이스타항공
2018	3,563	544	9	46	13
2019	3,699	1,429	160	220	17

* 자료: 각사

[표 47] 국적사 항공기 구매 및 리스 현황

항공사	구매	금융리스	운용리스	운용리스 비율	항공사	구매	금융리스	운용리스	운용리스 비율
대한항공	60	76	28	17.1%	이스타항공	-	-	16	100.0%
아시아나항공	9	20	53	64.6%	제주항공	2	1	41	93.2%
에어로케이항공	-	-	1	100.0%	진에어	-	-	28	100.0%
에어부산	-	-	25	100.0%	티웨이항공	-	1	27	96.4%
에어서울	-	-	7	100.0%	플라이강원	-	-	3	100.0%
에어인천	-	-	1	100.0%					

* 자료: 국토교통부 항공안전관리시스템('20.5.기준)

5) 항공산업의 불균형 성장

- 항공산업은 운송산업 중심으로 불균형한 발전을 지속
- 항공산업에서 운송산업은 세계적 수준으로 발전한 반면, 항공기 리스, MRO, 부품제작 등 연관 산업이 발전하지 못함.
- '18. 항공운송 실적은 세계 6위를 기록한 반면, MRO는 과반을 해외에 의존하고 있음.

[표 48] 한국 항공운송 순위

구분		2018		2017	
		순위	실적(백만)	순위	실적(백만)
톤킬로미터	국내+국제선	6	29,147	8	24,627
	국제선	6	27,929	7	23,650
여객킬로미터	국내+국제선	13	178,239	14	149,335
	국제선	8	166,232	11	138,964
화물톤킬로미터	국내+국제선	5	11,930	4	11,002
	국제선	5	11,877	5	10,953

* 자료: 국토교통부 항공정보포털

[표 49] 2017년 국적사별 총 정비비 및 해외 의존도

항공사	분야	총 정비비(억원)	해외외주비(억원)	해외의존도
합계	기체정비	2,878.4	965.2	34%
	엔진·부품	17,377.1	10,405.5	60%
	운항정비	2,538.2	362.9	14%
	계	22,793.7	11,733.6	51%
대한항공	기체정비	1,599.0	143.0	9%
	엔진·부품	9,163.0	3,643.0	40%
	운항정비	1,084.0	182.0	17%
	계	11,846.0	3,968.0	33%
아시아나항공	기체정비	965.0	648.0	67%

	엔진·부품	5,001.0	4,496.0	90%
	운항정비	862.0	113.0	13%
	계	6,828.0	5,257.0	77%
LCC	기체정비	314.4	174.2	55%
	엔진·부품	3,213.1	2,266.5	71%
	운항정비	592.2	67.9	11%
	계	4,119.7	2,508.6	61%

* 자료: 김상훈 의원실, 2018년 국정감사 자료

○ 높은 MRO 해외 의존도

- 상업항공 MRO 수요는 '17. 기준 755억 달러로, 연평균 4.6% 성장해 '27.에는 약 1,180억 달러에 달할 것으로 추정.('17. 아태지역 MRO 시장은 세계시장의 30%(226억 달러) 수준으로 평가)
- 한국의 경우 '17. 기준 등록된 민수 항공기는 약 790대, 이중 여객기는 328대로, 민간 운항 분야의 MRO 시장규모는 2조2,400억 원 정도로 추정됨. 그러나 국적사들의 외주 수리 비중이 상당히 높음. '17. 대한항공(33%), 아시아나항공(77%), 6개 LCC(61%) 순.
- 전체 외주비용 1조1,733억 원 중 엔진·부품 분야 지출액이 1조4백억 원으로, 핵심MRO 영역의 해외의존도가 특히 높음. 아시아나는 90%를, LCC는 71%를 해외에 위탁.
- 싱가포르, 말레이시아 등 MRO 선두주자들이 전문 항공MRO 기업을 육성한데 비해 한국은 항공사 정비본부(대한항공) 위주로 운영되다가, 작년에서야 KAI의 자회사인 한국항공서비스(주)가 MRO 전문 기업으로 설립됨.

[표 50] 국적사별 항공정비 현황 ('18.7.말 기준)

구분	항공기		엔진	
	중정비	위탁정비	중정비	위탁정비
대한항공	자체수행	다만, A380은 루프트한자 필리핀(마닐라 소재)에 위탁	일부위탁	GP7270, GEnx(영국 GE) PW1500(미국 콜럼버스엔진센터)
아시아나	일부위탁	중국 GAMECO, 대만 EGAT, 필리핀 LTP	위탁정비	V2500(대만 EGAT, 일본 IHI, 독일 LHT), CF6(대만 EGAT, 독일 LHT, 미국CTS), PW4000(싱가포르 ESA, 한국 대한항공, 미국 United Airlines), TRENT 900(독일N3, 싱가포르 SAESL) TRENT XWB(홍콩 HAESL, 싱가포르 SAESL)
제주항공	위탁정비	대만 Air Asia, 중국 STAG, 중국 STAECO, 대만 China Airlines, 인도네시아 GMF	위탁정비	CFM56-7시리즈(KLM, CFM, ST Aerospace, STATCO, Standard Aero, GE)
진에어	위탁정비	대한항공	위탁정비	CFM56-7(대한항공), PW4090(대한항공)
에어부산	위탁정비	아시아나항공, 중국 GAMECO, 필리핀 LTP	위탁정비	아시아나항공에서 일괄 관리
이스타	위탁정비	중국 STAECO, 대만 Air Asia, 몽골 MIAT, 인도네시아 GMF	위탁정비	CFM56(싱가폴 ST Aerospace, 독일 MTU)
티웨이	위탁정비	대만 Air Asia, 몽골 MIAT	위탁정비	CFM56-7(중국 STATCO, 싱가포르 ST Aerospace, 캐나다 Standard Aero Ltd.)
에어서울	위탁정비	아시아나항공, 중국 GAMECO	위탁정비	V2500(아시아나항공(수리 등) 및 아시아나항공 계약업체 공동이용)
에어인천	위탁정비	대만 Air Asia	위탁정비	중정비 기간 미도래

* 자료: 김상훈 의원실, 2018년 국정감사 자료

○ 신규 항공정비사 고용 부진과 숙련 항공정비사 공급 부족

- LCC의 급성장에 따라 숙련 항공정비사에 대한 수요에 비해 공급이 부족해짐. 결국 신규인력을 고용해 양성하는 대신, FSC에서 퇴직한 고령의 숙련 항공정비사를 고용하는 추세 심화.
 - * 신규 항공정비사 자격증 취득자의 약 10% 정도만 항공정비사로 고용됨.
- 숙련 항공정비사의 자격취득은 항공운항사나 항공정비회사 근무를 통해서만 가능함. 비숙련 정비사는 숙련 정비사의 지시·감독 없이 독립적으로 정비 활동을 할 수 없고, 확인정비 자격을 취득하더라도 이륙 최종 허가나 독립적 정비 수행을 위해서는 자격 취득 후 최소 1~2년의 현장실습이 필요. 항공사들은 교육 인력의 유출 등을 우려해 교육투자에 소극적.
- 독일, 싱가포르, 말레이시아 등은 교육기관의 정비사 교육 과정에서 실제 운항사나 정비회사 현장실습 및 근무를 연계하고, 실습 비용 일부나 전액을 정부에서 지원하고 있음.

6) 질 낮은 일자리

○ 항공운송업의 광범위한 필수유지업무제도 적용으로 노동권 위협

- <노조법>은 ‘그 업무가 정지되거나 폐지되는 경우 공중의 생명·건강 또는 신체의 안전이나 공중의 일상생활을 현저히 위태롭게 하는 업무’를 필수유지업무라 하여 쟁의행위를 제한하고 있는데, 항공운송업의 업무 대부분이 필수유지업무에 해당함.

[표 51] <노조법>이 정한 항공운송업의 필수유지업무

가. 승객 및 승무원의 탑승수속 업무 나. 승객 및 승무원과 수하물 등에 대한 보안검색 업무 다. 항공기 조종 업무 라. 객실승무 업무 마. 비행계획 수립, 항공기 운항 감시 및 통제 업무 바. 항공기 운항과 관련된 시스템·통신시설의 유지·보수 업무 사. 항공기의 정비[창정비(Depot Maintenance, 대규모 정비시설 및 장비를 운영하여 수행하는 최상위 정비 단계)는 제외한다] 업무	아. 항공안전 및 보안에 관련된 법령, 국제협약 또는 취항 국가의 요구에 따른 항공운송사업자의 안전 또는 보안 조치와 관련된 업무 자. 항공기 유도 및 견인 업무 차. 항공기에 대한 급유 및 지상전원 공급 업무 카. 항공기에 대한 제설·제빙 업무 타. 승객 승하기 시설·차량 운전 업무 파. 수하물·긴급물품의 탑재·하역 업무 하. 「항공법」 제2조제16호에 따른 항행안전시설과 항공기 이·착륙 시설의 유지·운영(관제를 포함한다)을 위한 업무
---	--

- 파업 시에도 정해진 비율만큼 업무를 유지해야 하므로 단체행동의 효과는 거의 없음. 오히려 노조의 파업을 핑계로 회사는 비수익노선의 운항을 줄여 이득을 보기도 함. 노조는 협상력을 갖지 못하고, 항공산업 전반에서 노동조건을 악화시켜옴.
- 대한항공조종사노동조합은 '15. '16. 임금협상을 '18.에 들어서야 마무리할 수 있었음. 600일 가

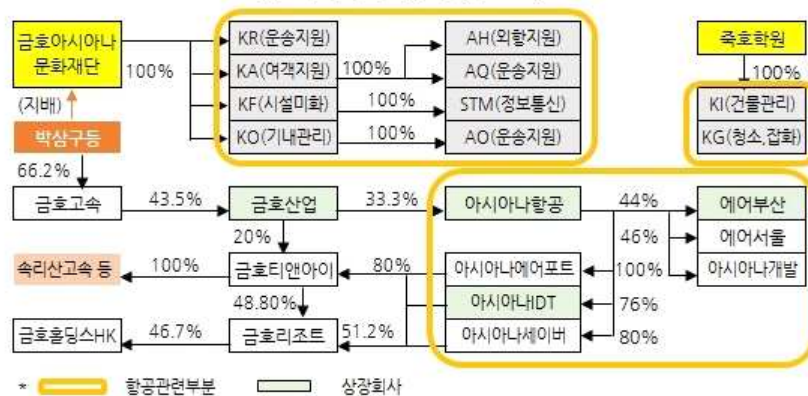
까운 쟁의상태였으나 당시 대한항공의 운행에는 전혀 문제가 없었음. 대한항공의 ‘땅콩 회항’이 나, 아시아나항공의 ‘승무원 기쁨조 논란’ 등은 단지 당사자들의 인성 문제가 아니라 오너 일가의 폭주를 제어할 수단이 없기 때문임.

- ILO 결사의자유 위원회는 한국의 필수공익사업이 지나치게 광범위하다는 점을 수차례 지적, 항공 분야 쟁의권 제한이 인정되는 필수서비스는 관제에 국한된다는 입장을 밝힌 바 있음.

○ 광범위한 외주화와 다단계하청

- 항공기 운항을 위해서는 조종과 객실서비스 외에도 수많은 노동이 필요함. 이중 항공기 지상조업(항공기 유도, 탑승교 운영, 수하물 하기, 수하물 이송, 기내 청소, 오물처리, 급유, 탑재, 캐터링, 급수, 발권·탑승수속, 탑승안내, 항공기 견인 등)은 광범위하게 외주화되어 있음.
- 지상조업사들은 계약을 따내기 위해 바닥을 향해 경쟁하고, 업무는 하청에 재하청으로, 최저임금 수준의 일자리로 충당. 원청 항공사는 다단계하청을 통해 비용을 최소화하거나, 복잡한 소유 구조를 활용해 오너 일가의 뒷주머니로, 그룹 지배력 확보를 위한 수단으로 활용.
- 코로나19의 확산에 따라 화물운임이 상승하며 화물영업에 집중한 대한항공이 지난 2분기 영업 이익을 기록한 반면, 대한항공의 지상조업을 담당하는 (주)한국공항은 창사 이래 최악의 실적(196억 원 규모의 영업손실)을 기록. 이익은 위로 독점하고, 손실은 아래로 전가.

[그림 73] 금호아시아나그룹 지배구조 개요



* 출처: 헤럴드경제. 2019.4.15.

○ 질 낮은 일자리로 인해 공항 노동자들의 생명과 건강이 심각하게 위협받고 있음

- 지상조업사들은 항공산업 성장에 따라 작업량이 늘자 인력을 충원하기보다 도리어 각 작업조당 인원을 줄이고 노동시간을 증가시키는 방식으로 대응. <근로기준법> 제59조에 따라 근로자대표와의 합의로 노동시간 연장, 휴게시간 축소 가능.
- 지상조업 노동자들은 불합리한 작업 기준과 불안정한 비행기 스케줄에 따라 쉬는 시간조차 제대로 보장받지 못한 채 장시간 노동에 시달리고 있음.

[표 52] 지상조업사 샤프항공의 2018년 1월 시간외 근무 수당 신청 내역

번호	직급	성명	확정OT			교통비	사용연차
			연장근무	휴일근무	휴일연장		
1	부장(상황실)	최00	57.5	8	4	\55,000	0
2	과장(상황실)	조00	80.5	0	0	\70,000	3
3	계장(상황실)	한00	84.5	0	0	\171,000	3
4	계장(상황실)	최00	86	0	0	\171,000	3
6	차장(BSA)	김00	98	0	0	\105,000	1
7	차장(BSA)	박00	97.5	0	0	\105,000	1
8	사원(BSA)	조0	125	0	0	\117,000	0
9	계장(BSA)	구00	111.5	8	9.5	\190,000	0
10	사원(BSA)	송00	103.5	0	0	\108,000	0
11	사원(BSA)	전00	111	0	0	\144,000	5
12	사원(BSA)	박00	118	8	6.5	\181,000	0
13	사원(BSA)	정00	131	0	0	\95,000	0
14	사원(BSA)	송00	102	8	8	\118,000	0
15	사원(BSA)	김00	113.5	8	7.5	\154,000	0
16	사원(BSA)	김00	143.5	0	0	\216,000	0
17	사원(BSA)	이00	124.5	8	7.5	\217,000	0
18	사원(BSA)	이00	127.5	8	8	\181,000	0
19	사원(BSA)	반00	126.5	8	7.5	\208,000	0
20	사원(BSA)	조00	136	8	7.5	\208,000	0
21	사원(BSA)	허00	125	0	0	\189,000	0
22	사원(BSA)	이00	122.5	8	8	\172,000	0
23	사원(BSA)	이00	109.5	0	0	\110,000	1

* 출처: 노동과세계 2018.3.3. 기사에서 인용

- '17.12. 대한항공의 지상조업사인 (주)한국공항에서 일하던 노동자가 과로에 시달리다 출근등록 10분 만에 현장에서 쓰러져 응급실 후송 중 사망하기도 했음. 고인은 사망 전인 9~11월 13주 동안 매주 연장 근로를 했으며, 주당 12시간 넘게 연장 근로를 한 주도 5주에 달했음.

[표 53] (주)한국공항 노동자 사망 당시 공항노동자들 증언

무더기 결항 사태 때에는 새벽 5시30분 출근한 조가 다음날 새벽 5시에 퇴근했다. 이날 새벽 1시에 퇴근한 사람이 당일 새벽 5시 출근하기도 했다. 사고나 경조사로 한 명이 빠지면 휴무자가 대체 투입된다. 부족한 인력이 들러막기 식으로 운영되기 때문에 연차가 소진될 여유가 없다.

- 램프여객 20년차 노동자 이모씨

'개인 사정으로는 연차를 쓰지 말라'는 지시를 자주 들어 진단서를 끊을 정도로 아프지 않으면 휴가를 내지 않는다. 10년 새 물량만 2배로 폭증해 하루 담당 항공기수가 7~13대 늘었다. 1대 작업을 마쳐도 화장실 갈 여유가 부족해 "기저귀 차고 나가야 하는거 아니냐"는 농담이 공공연히 나온다.

- 급유 13년차 노동자 손모씨

며칠 전 밤 10시 30분에 퇴근했다. 그럼 11시 40분쯤 귀가하고 씻고 누우면 12시 30분 정도는 된다. 다음날 6시 출근이면 적어도 5시 30분까진 공항에 나가야 하니 새벽 4시 30분엔 출발해야 한다. 이날 새벽 3시 50분에 기상했다. 3시간 정도 자는 셈이다.

- 케터링 7년차 노동자 박모씨

연장(근로)이 붙으면 오후 1시 출근해 다음날 새벽 1시 퇴근한다. 식사시간이 유일한 휴게 시간이다. 10시에 라면

하나 먹고 30분 쉬고 나면 연장이 붙을 때가 많다. 대부분 내일 비행기 화물 작업을 처리하라는 지시다. 1박2일 일을 하는 셈이다.

- 수출화물 18년차 노동자 김모씨

* 출처: '17.12. (주)한국공항 노동자 사망 당시 공항노동자들의 증언. '18.1.5. 미디어오늘 기사에서 재정리.

- '18. 인천대학교 노동과학연구소와 건강한노동세상이 공공운수노조 한국공항비정규직지부 조합원들을 상대로 한 건강권 실태조사에서 '하루 중 정해진 휴식시간이 없다'는 응답이 87.8%에 달함. 평균 54.6세의 응답자 대부분이 근골격계 질환을 비롯해 다양한 질병에 시달리고 있었음.

[표 54] 한국공항비정규직지부 조합원 보유 질환

보유 질환	근골격계 질환	위장 질환	신경성 질환	호흡기 질환	피부 질환
빈도	122	41	15	28	16
비율(%)	92.4	31	11.3	21.2	12.1

- '19.8. 공공운수노조 인천공항 청년노동자 노동실태조사에서 응답자들이 꼽은 이직 고려 사유는 저임금(36.4%), 장시간 노동(21.2%), 상사의 갑질(18.6%) 순. 회사가 최저임금을 지키지 않거나 (12%), 건강검진조차 시행하지 않는 경우(14%)도 상당한 것으로 나타남.

[표 55] 인천공항 노동자의 이직 사유

사유	저임금	장시간 노동	갑질 상사	기타	모름/무응답
비율(%)	36.4	21.2	18.6	20.3	3.4

3. 항공산업 지원 방안 검토

1) 기간산업안정기금

[표 56] 기간산업안정기금 개요

구분	주요 내용	비고
지원 대상	<ul style="list-style-type: none"> • 항공업, 해운업 + 금융위원회 인정 업종 → 이후 대상 업종을 12개로 확대 	<ul style="list-style-type: none"> • 금융위원회가 소관 중앙행정기관장의 의견을 들어 지정 가능(기재부장관과 미리 협의 필요)
대상 기업 요건	<ul style="list-style-type: none"> ① 총차입금 5천억 원 이상 ② 근로자수 300인 이상 (①, ② 모두 충족) 	<ul style="list-style-type: none"> • [예외] 기재부장관·금융위원회가 기금지원이 필요하다고 인정하는 경우. • 필요할 경우 '협력업체 지원 특화 프로그램' 도입.
자금지원 규모	<ul style="list-style-type: none"> • 경영상 필요자금 - 예상 매출 	<ul style="list-style-type: none"> 주채권은행 의견 등 수렴 후 기금운용심의회에서 심의·결정

지원 방식	<ul style="list-style-type: none"> • 자금 대출: 운영자금 부족분(시중금리+@) • 주식연계증권 인수(지원 총액의 최소10%) • 기타 	<ul style="list-style-type: none"> • 주식 관련 사채의 전환·행사가격은 최근 시장가격 반영, 전환청구·권리 행사기간은 기금종료일까지로 설정. • 기타: 자본력 보강, 자산매수, 채무 보증 등 활용
재원 조달	<ul style="list-style-type: none"> • 기금채권 발행 	<ul style="list-style-type: none"> • 40조 한도, 여건 고려해 순차 발행
지원 조건	<ul style="list-style-type: none"> • 고용유지: '20.5.1. 근로자수 기준 최소 90% 이상을 지원 시부터 6개월간 유지. 노사의 고용유지 노력 사항 산은에 제출. 협력업체 상생협력 사항은 기업이 자율 공개. • 경영개선: 불필요 자산 매각 등 유동성 확보 노력. • 이익공유: 주식연계증권 활용.(구체 조건은 별도 심사 후 약정) • 도덕적 해이 방지: 자금지원 기간 중 주주 배당 금지, 자사주매입 금지, 고소득 임직원 연봉 동결, 계열사 지원 금지 	<ul style="list-style-type: none"> • 고용유지 수준은 관계부처 의견수렴 등을 거쳐 하향 가능. • 자금 지원으로 보유한 기업 주식에 대해서는 (예외적 경우 제외하고는) 의결권 행사 배제. • 기업이 지원조건 미이행시 시정 요구, 미이행 지속시 가산금리 부과, 지원자금 감축·회수 등 조치.
기금운용심의회	<ul style="list-style-type: none"> • 기금 관리·운용 정책, 자금지원 및 지원 조건 부과 등 기금 관련 전반 사항 심의. 	<ul style="list-style-type: none"> • 구성: 국회 소관 상임위 추천 2, 기재부 장관·노동부 장관·금융위원장 추천 각 1, 대한상의 회장 추천 1, 산은 임직원 1명

- **지원의 목표를 고용안정으로 설정하고 기업에 이에 상응하는 의무를 부과하겠다는 점은 고무적**
 - 기업 지원에 대해 고용유지 조건을 설정하고, 일정비율 주식연계증권을 인수해 향후 회복에 따른 이익을 환원하고, 기업 스스로의 경영개선 노력과 도덕적 해이를 방지하도록 강제.
 - 코로나19 위기를 계기로 경제위기 대응에 있어 고용안정, 지원 기업의 도덕적 해이 방지, 이익의 사회 환원 등이 세계적인 추세로 자리매김 됨.
- **기금 지원 대상 기업이 매우 협소**
 - 항공산업 중 지원대상 업종은 항공사와 지상조업사로, 이종 대한항공과 아시아나항공만 차입금 조건 충족.(리스부채를 포함해 제주항공과 에어부산 추가.)
 - 이미 일자리 위기가 현실화되고 있는 LCC, 지상조업사, 하청·협력업체는 배제하고 '빛 많은 대기업만 대상'으로 해 지원의 형평성 문제 발생.
 - 항공산업 외에도 지속적으로 자금 지원을 요구하는 기업들을 배제하고 있어 정부가 기금을 통해 실제 기간산업의 고용안정을 도모하겠다는 의지가 있는지조차 의심스러움.
- **고용안정에 미달하는 고용유지 조건**
 - 별다른 근거 없이 고용유지 수준은 90%, 기간은 6개월로 설정. 항공사들이 점차 운항을 재개하고 있으나 항공수요 회복 전망은 매우 비관적인 상황. 고용유지 기간(6개월) 이후 더 큰 일자리 위기가 발생할 가능성도 큼.

- 관계부처 의견 수렴 통해 고용유지 수준을 하향할 수 있으나 구체적 사유나 기준 없음. 더구나 이 수준에 직접적인 영향을 받는 노동자들의 의견 수렴 경로조차 부재.
- 하청·협력업체의 일자리 위기는 외면하고 있음. 업체의 사업 지속은 원청의 선택에 달려있음. 원청의 계약 해지 시 협력업체 노동자의 고용유지는 거의 불가능한데도 협력업체 상생노력은 기업의 자율 사항에 불과함.

○ 지원 대상 기업에 대한 공적 개입 어려워

- 자금 지원으로 보유하게 된 기업 주식은 의결권을 배제하고 있고, 향후 기업 정상화 시 기존 주주(재벌 오너)의 우선 매수 기회만 충실히 보장하고 있음.
- 낮은 수익성, 비정상적 부채 누적, 열악한 재무여건 등 항공사의 잘못된 경영을 바꾸지 않으면 밑 빠진 독에 물 붓기, 혈세를 투입한 재벌 살리기로 전락할 것.

○ 기금 운용에서 노동자 배제

- 40조 원에 달하는 기금 운용 전반에서 노동자 참여 배제.
- 기금운용심의회 구성에서 애초 산자부 장관 추천 몫이 대한상의 회장 추천으로 변경. 기금 관련 정책 결정에 큰 영향을 받는 직접 이해당사자이자 기금의 부담을 함께 져야 할 주체인 노동자는 철저히 배제되고 기업의 입장만 반영하고 있음.

2) 협력업체 지원 프로그램

[표 57] 기간산업 협력업체 운영자금 지원 프로그램 개요

구분	주요 내용	비고
지원 규모	<ul style="list-style-type: none"> • 최대 5조 원의 운영자금대출 공급 	
대출 대상 기업	<ul style="list-style-type: none"> • '20.5.1. 이전에 설립된 중소기업 또는 중견기업 • 산업은행법령의 기간산업안정기금 지원대상 업종 내 기업 • 산업생태계의 경쟁력 확보, 고용 안정, 공급망(value chain) 유지 등에 핵심적 기능을 수행하는 기업 • 코로나19에 따른 매출액 감소 등의 영향으로 운전자금 부족이 예상되는 기업 	<ul style="list-style-type: none"> • 원청기업, 소관부처 등과 협업하여 산업생태계 유지 차원에서 필수적인 협력업체 선정 • 기간산업안정기금과 동일하게 코로나19 전부터 구조적 취약요인이 있던 기업은 제외(기존채무 연체, 세금체납, 회생·구조조정 절차 진행 중, 3년 연속 당기순손실, 완전자본잠식 기업 등)
대출 취급 금융회사	<ul style="list-style-type: none"> • 협력업체는 프로그램 참여 은행중 거래를 원하는 채권은행에 대출 신청 가능 	
대출 요건	<ul style="list-style-type: none"> • (자금용도) 코로나19로 인한 경영상 어려움 해소를 위한 신규 운영자금 대출 • (대출한도) 기존 대출한도 외 추가 한도 부여(유사 	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 은행권 대출 상환 용도로 활용 금지 • 필요자금 규모 = 경영상 필요자금

	<p>프로그램 지원 금액은 필요자금 규모에서 차감) 추가 대출한도 산정(안) : Min(필요자금규모, 1천억 원, 연간 매출액의 50%)</p> <ul style="list-style-type: none"> • (대출만기) 2년 • (금리) 은행 심사기준에 따라 산정 	<p>(매입채무+이자비용+운영비용) - 예상 매출</p> <ul style="list-style-type: none"> • 기업의 고용유지 노력에 대해 금리 감면 등 인센티브 부여
운영 기간	<ul style="list-style-type: none"> • 프로그램 시행 시점부터 우선 6개월간 운영 • 기업자금조달 여건, 대출 규모 및 운영성과 등을 종합적으로 감안해 기간 연장 여부 검토 	<ul style="list-style-type: none"> • 6개월간 대출 취급 → 동 기간 동안 실행된 대출채권을 기초로 유동화 증권 발행
재원 조성 방안	<ul style="list-style-type: none"> • (SPV 설립) 기간산업안정기금이 출자해 특수목적기구(SPV) 설립 • (유동화 기초자산 구성) SPV는 은행으로부터 기준을 충족하는 운영자금대출 채권을 매입해 기초자산 풀 구성 • (유동화증권 발행) SPV가 운영자금대출 채권을 기초로 유동화증권(P-CLO) 발행 	<ul style="list-style-type: none"> • 필요시 단기차입 등을 통해 유동성 조달 • 운영자금대출 채권의 SPV 양도 이후에도 대출채권 관리는 취급은행이 수탁받아 수행

○ 기간산업의 하청·협력업체에 대한 지원 필요성 인정

- 코로나19로 인해 위기에 빠진 협력업체의 유동성 위기를 해소하기 위해 총 5조 원 한도로 기간 산업 업종 기업의 협력업체에 운영자금을 시중 은행을 통해 대출(2년 만기) 해주는 프로그램.
- 기간산업안정기금의 출자로 SPV를 설립하고 유동화증권을 발행해 재원을 조성함.
- 기간산업 하청·협력업체에 대한 지원 필요성을 인정하고 대책을 마련했다는 점에서 의의.

○ 프로그램의 실효성이 매우 떨어짐

- 기존 대출 상황 용도로 사용할 수 없는데, 인력 공급 중심의 지상조업 하청업체들의 경우 대출 상황 외 별도의 운영자금 수요가 떨어짐.
- 대출 금리는 은행 기준에 따라 달라지는데 시중금리보다 높게 책정될 것이어서 기업 입장에서는 부담.
- 하청업체 대부분이 사용자 부담금, 낮은 제도 이해 등으로 고용유지지원금조차 신청하지 않는 상황에서 적극적인 프로그램 참여를 기대하기는 어려움.

○ 하청·협력업체의 고용유지 대책에 미달

- 기간산업안정기금의 출자로 운영되는 프로그램임에도 기간산업안정기금 지원과 같은 고용유지 의무를 부여하지 않음.
- 고용유지를 할 경우 금리 감면 등의 인센티브를 제공하는 식의 유인책이 마련되어 있으나, 애초 시중금리보다 높게 설정된 상황에서 어느 정도의 메리트가 있을지 의문.

3) 「고용·경영 안정 및 경쟁력 강화를 위한 항공산업 지원방안」(8/27)

[표 58] 8.27. 항공산업 지원방안 개요

[단기] 국제선 회복 지연 → 항공산업 생존을 위한 추가 지원

① 금융 지원

- △ (항공사) 고용안정·자구노력 전제 하반기 유동성 지원
- △ (지상조업) 기안기금 협력업체 지원 프로그램 등을 활용한 신속 지원

② 고용안정 지원 (8.20, 고용정책심의회 既발표)

- △ 특별고용지원 업종 지정기간 연장 : '21.3월까지
- △ 고용유지지원금 지원기간 연장 : 추가 60일 ('20년 최대 240일)

③ 공항시설 사용료 등 감면 연장 → 최대 5,081억원 추가 감면

- △ (공항시설) 정류료·착륙료·항행안전시설사용료 등 감면·납부유예 연장(최장 4개월)
- △ (상업시설) 면세점 등 상업시설 임대료, 여객감소율 연동 감면폭 확대
- △ (업무시설) 국제선 터미널 내 항공사 라운지 및 사무실 임대료 50% 감면

[중장기] 항공산업 경쟁력 강화 필요 → 항공조합 설립 등 기반 마련

① 항공산업발전조합 설립

- △ 산업경쟁력 강화를 위한 보증·투자사업 및 위기시 경영안정 지원 등 추진

② 兩 공항공사 역할 확대

- △ 공항공사법 개정('20.하) → 항공산업 생태계 육성 지원

③ 항공산업 포트폴리오 다각화

- △ 항공화물 확대, 인바운드 수요 창출, 신규 항공시장 개척 등 로드맵 마련('20.12)

- 코로나19 위기의 장기화에 따른 추가적인 지원책을 마련했으나 이전 대책의 연장이나 종합 수준에 머물고 있음.
- 코로나19 위기의 장기화로 인한 항공산업 고용위기를 우려해 특별고용지원업종 지정과 고용유지지원금 지급 기간을 연장.
- 기간산업안정기금에서 배제된 항공사를 위한 지원 필요성을 인정하고, 단기적인 위기 대응만이 아니라 항공산업의 경쟁력 강화 방안을 모색하고 있다는 점에서 긍정적.
- 그러나 항공산업 금융지원은 이미 나온 대책을 반복한 것에 불과하고, 고용안정 지원이나 공항 상업시설 지원 등은 기존 지원을 연장하는 등 새로운 대책이라기 보기는 어려움.

○ **항공산업 고용안정 대책은 턱없이 부족**

- 특별고용지원업종 지정과 고용유지지원금 지급 기간 연장만으로는 고용유지지원제도의 사각지대 문제를 해결할 수 없음.
- 하청·협력업체 사업주들이 자기부담금을 회피하기 위해 고용유지지원금을 신청조차 하지 않는 경우가 많고, 노동자가 받은 고용유지지원금을 갈취(페이백)하는 경우도 발견됨. 결국 해당 업체 노동자들은 해고를 당하거나, (무기한) 무급휴직을 강요당하는 등 심각한 고용위기에 처해 있음.
- 면세점 등 공항 내 업체의 시설 사용료·임대료 감면 조치 등을 연장하겠지만 이곳에서 일하는 노동자들 대다수는 인력파견업체나 입점업체 소속의 간접고용 노동자. 이들이 소속된 업체는 특별고용지원업종에 해당하지 않아 기존 고용유지 지원제도에서도 배제되고 있어 수많은 공항 노동자들의 일자리 위기를 해결할 수 없음.

○ **정책금융 지원 대책도 고용유지 대책에 미달**

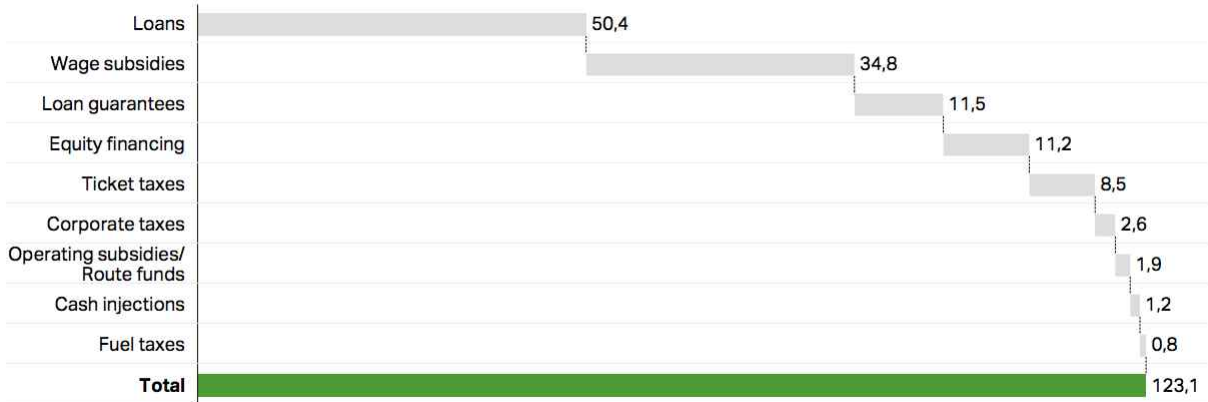
- 기간산업안정기금 지원에서 배제된 항공사 등에 P-CBO 등 정책금융지원 프로그램으로 유동성을 지원한다는 계획.
- 지난 5월, ‘코로나19 피해 대응 유동화회사보증 업무처리방법’ 개정 시 P-CBO 지원에 따른 고용총량 유지 의무는 공시대상기업집단(총 자산 5조 원 이상)에만 부과.
- LCC 중 공시대상기업집단에 속하는 항공사는 제주항공이 유일함. 다른 LCC에 정책자금이 지원 되더라도 고용유지 의무는 부과되지 않음.

○ **항공산업 경쟁력 강화 방안도 근본 대책에 미달**

- 한국 항공산업의 한계로 ▲화물보다는 여객, ▲외국인 관광객 유치보다는 내국인 출국, ▲장거리 노선보다는 아시아 노선 편중을 지적, 이에 대해 ▲여객 편중 극복, ▲인바운드 수요 창출, ▲노선 중복 문제 해결을 위한 포트폴리오 다각화를 제시. 진단의 정확성은 차치하고, 제시된 방안의 실현 가능성도 낮음.
- 항공화물의 경우 2분기 반짝 실적의 주축이 되었지만, 3분기 공급 증가로 인한 화물운임 하락 등에서 알 수 있듯 확대 수준은 한계적. 인바운드 수요 창출은 관광 자원 및 서비스 개발과 연계되어 간단치 않은 문제. 노선 편중은 신규 항공시장 개척이 아니라 공급과잉을 해소해야 함. 더구나 코로나19 사태의 장기화, 코로나19 이후에도 항공수요 회복은 매우 더디게 진행될 전망인데, 인바운드 수요 창출과 신규 항공시장 개척이 과연 가능한 계획인지 의문.
- 코로나19를 계기로 드러난 한국 항공산업의 취약성을 면밀히 검토하고, 이를 해결하기 위한 정책 전환이 필요.

4) 세계의 항공산업 지원 현황

[그림 74] 정부의 코로나19 항공사 지원 수단별 현황 (단위: 10억\$)



* 자료: IATA. '20.5.15. 기준

○ 일자리 보호 지원

- 팬데믹으로 전 세계 항공산업이 큰 타격을 받으면서 일자리 보호는 한국만이 아니라 세계 여러 곳에서 위기 대응의 핵심 목표로 설정됨.
- 미국의 경우 Cares Act의 일환으로 직접적 재정 투여를 통한 급여 지원 프로그램을 수행. 항공사만이 아니라 지상조업사, 항공운송업 관련 업무를 수행하는 하청업체까지 대상으로 함.
- 싱가포르의 경우 임금 지원 외 항공부문 노동자를 다른 분야의 서비스노동자로 재배치해 고용 위기에 대응.
- 폴란드의 경우 제로금리 대출을 통해 코로나19로 타격받은 모든 산업을 지원하는데, 대출 기간 고용을 유지할 경우 대출금의 상당액을 보조금 형태로 탕감하는 방식으로 고용안정 유도.

[표 59] 해외 항공산업 지원책: 일자리 보호 유형

국가	대상	개요	조건 / 특징
뉴질랜드	항공산업	1억5,040만\$의 임금 보조 (4~10월)	- 대부분 항공사 노동자에게 지원. - 12주의 보조금 지급에 10주 추가.
미국	항공운송업, 지상조업사, 하청사	급여 지원 프로그램 - 항공사 320억\$ + 기타 70억\$ - 직접 재정 지원 (~9월)	- 지원 필요한 모든 항공사, 여객항공사와 계약한 지상조업사, 공항에서 항공운송업과 직접 관련 업무를 수행하는 계약하청업체 대상. - 전액 임금으로 사용. 기업 임원 배제. - 12개 대형항공사의 경우 재정지원의 30% 상환, 재부무는 주식연계증권 취득. - ~'20.9. 해고·일시해고, 임금·복리후생 삭감 금지. - ~'21.9. 자사주 매입, 배당금 지급 등 금지. - '20.3.24.~'22.4.24 고임금 고용인의 연봉 제한.
싱가포르	항공부문	5억4,784만\$ 펀딩(7.5억\$)(일자리 지원: ~'21.3., 나머지: ~'20.10.)	- 일자리 지원 4억\$(정부가 임금의 75%까지 지급), 항공지원 패키지 3.5억\$(해외 싱가포르인의 귀국이나 물품 공급 위한 항공 연결 지원) - 정부는 항공부문 노동자를 병원을 포함한 다른 분

			야의 서비스노동자로 재배치.
캐나다	항공사	노동자 급여의 75% 지원 (3/15~6/6)	- 캐나다의 모든 산업에 대한 임금 보조 프로그램의 일부로 매출 30% 이상 하락한 기업 대상. - 개인별 주당 최대 847달러의 보조금 지급.
폴란드	전 산업	220억€(혹은 GDP의 4.5%) 규모의 3년 만기 제로금리 대출	- 대출 기간 고용유지 시 대출금의 60%(중소기업은 75%) 탕감.

○ **지분 소유, 인수**

- 막대한 재정이 투입되는 만큼 정부가 항공사 주식이나 전환사채를 인수하거나, 항공사를 소유·의결권 행사 여부나 정도는 국가별로 상이함.
- 이스라엘의 경우 신주를 발행하되 국가의 매입과 이를 통한 기업 인수 가능성을 열어두고 있음.
- 이탈리아의 경우 코로나19 사태로 항공 네트워크 유지가 위협을 받자 국적 항공사의 필요성이 부각, '17. 파산한 알이탈리아항공의 국유화 방침 선언.

[표 60] 해외 항공산업 지원책: 지분소유, 인수 유형

국가	대상	개요	조건 / 특징
독일	루프트한자	90억€ '안정화 패키지' - 독일재건은행 30억€ 대출 - 연방경제안정화기금 57억€ 대출 + 3억€ 지분인수	- 대출은 3년 만기 - 항공사의 지분 20% 소유. - 매각 시 거부가능한 의결권 주식으로 전환 가능.
싱가포르	싱가포르항공	138.8억\$(190억\$) 규모 (~'21.7.)	- 대부분 주식 및 전환사채로 조달. - DBS그룹(싱가포르은행)이 40억\$의 브릿지론 제공. SIA는 최대 62억\$의 의무전환사채 옵션 보유.
이스라엘	엘알이스라엘항공	2.5억\$의 정부 보증 대출	- 항공사는 1.5억\$의 주식 발행, 매수자가 없을 경우 정부가 매입. - 팬데믹 이후 정부가 항공사 소유할 수도 있음.
이탈리아	알이탈리아항공	6.5억\$ 투자	- 이탈리아 정부가 6.5억\$ 투자로 알이탈리아 소유.
홍콩	케세이퍼시픽, 수하물 운반노동자	50억\$(390억HKD\$)의 구제금융	- 패키지는 대출 및 우선주 매입으로 구성, 나머지는 신주 발행. - 정부는 Aviation2020을 통해 주식 및 의결권을 갖는 지분(195억HKD\$ 상당) 보유. 기존 주주의 주식 감소. 정부는 이사회에 2명의 옵저버 확보.

○ **연결성, 산업의 유지·확대**

- 항공운송을 통한 필수서비스를 유지하거나 경제·교역의 핵심인 항공 네트워크를 보호하기 위해 항공산업을 유지·확대하는 경우. 항공사 경영개입의 한 형태이지 적극적인 산업정책.
- 뉴질랜드의 경우 국제화물운송을 지원하면서 일정 수준의 정기 운항스케줄을 권고함.
- 브라질의 경우 항공사업자 지원의 조건으로 최소 항공서비스 유지를 위한 정부와의 협력 제시.
- 호주는 국내선 운항을 늘리고, 이에 따라 이미 해고된 노동자들의 복직을 통해 회복 모색.

[표 61] 해외 항공산업 지원책: 산업의 유지·확대 유형

국가	대상	개요	조건 / 특징
뉴질랜드	항공산업	6억\$ 펀딩	- IAFC에 3.1억\$(수출입 운송비 지원을 위해 항공사에 배분. 8월부터 매주 53~70회의 일관된 운항 스케줄 권고) - 2천만\$의 필수 운송 연결성(효과적인 지역 연결성을 위한 네트워크 유지) - 다른 지원 수단을 모두 소진한 모든 운송업체가 사용 가능.
브라질	국적사	(운항 및 공항 사용료) 납부 연기, 세금 감면. 5년 만기 신용대출	- 최소 항공서비스 유지를 위한 필수적인 국내 네트워크 구축을 위해 항공사업자와 정부의 협력 - 지원 대상 기업의 보너스 및 배당금 삭감
호주	국적사	1억6천5백만\$ 지원 (4/17~)	- 국내선 증대 - 이전에 해고된 노동자의 복직

○ 산업의 축소

- 위의 유형과는 반대로 항공산업의 축소와 친환경 교통수단으로의 전환을 모색하는 경우. 강력하게 탄소를 규제하는 유럽연합 기후정책의 영향으로 판단됨.
- 프랑스는 항공사 지원의 조건을 환경 규제와 연계. 이산화탄소 배출량의 극적 감축과 지속가능한 에너지원의 사용, 철도 등 친환경 교통수단으로의 전환을 강제하고 있음.

[표 62] 해외 항공산업 지원책: 산업의 축소·전환 유형

국가	대상	개요	조건 / 특징
프랑스	에어프랑스 -KLM	총 70억€ (정부 보증 대출 40억€, 정부 직접 대출 30억€)	환경 관련 요구사항 연계 - ~'30. 승객-킬로미터당 이산화탄소 배출량을 절반으로 감축 - ~'24.말 국내선 배출량을 절반으로 감축 - ~'25. 지속가능한 에너지원으로 연료의 2% 충당 - 2.5시간 미만이며 철도로 대체 가능한 네트워크에서 국내선 항공편 감축

4. 시사점

○ 코로나19 사태를 계기로 한국 항공산업의 취약성이 드러났음

- 코로나19 사태를 계기로 한국 항공산업의 구조적 문제들이 확인되었음. 공급과잉, 노선중복으로 인한 낮은 수익성에도 불구하고 과당경쟁을 이어오던 항공사들은 내국인 아웃바운드 수요와 빠른 현금 흐름으로 버텼지만 코로나19 사태로 수요가 증발하면서 위기가 급격히 심화됨.
- 정부가 공항·항공 분야를 특별고용지원업종으로 지정하며 고용유지를 위한 각종 정책을 폈지만,

광범위한 외주화와 다단계 하청으로 인해 정부의 고용유지지원제도가 제대로 작동하기 어려울 정도로 항공산업의 고용구조는 무너져 있음.

- 항공산업의 이런 문제들을 해결하지 않는다면 감염병 장기화나 주기적 확산, 대외 충격 등으로 위기가 반복될 수밖에 없음. 정부가 8.27 항공산업 지원방안에 항공산업 경쟁력 강화를 위한 중장기 계획을 포함한 것도 현재의 위기 대응을 넘어 구조적 문제 해결의 필요성을 인식한 것으로 이해할 수 있음.

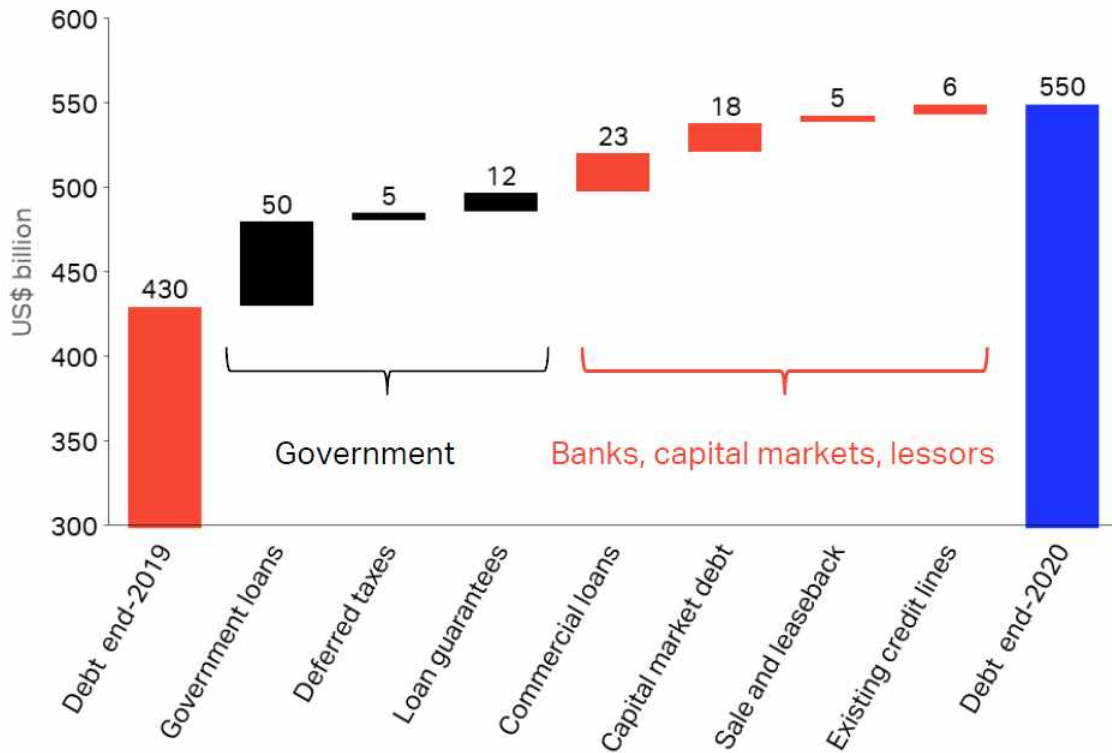
○ 항공산업 위기는 팬데믹이 아니라 산업정책의 실패에서 기인함

- 정부의 코로나19 항공산업 대책은 전반적으로 선별 지원을 통해 공급과잉을 해소하고, 시장을 안정화하는 방향으로 설정. 그러나 이는 항공산업의 공급과잉을 만든 책임을 은폐함.
- 공급과잉으로 인한 과당 경쟁과 수익성 악화는 규제 완화를 통해 항공운송의 양적 성장에 치중해온 산업정책의 필연적 결과. 정부는 경쟁을 촉진한다는 명목으로 허가를 남발했고, 정치권은 지역 개발과 일자리 창출이라는 명목으로 이를 부추겨왔음. 국적사들은 코로나19 발생 이전부터 이미 심각한 위기 상황에 직면했음.
- 항공산업에서 '규제 완화 → 공급과잉 → 과당 경쟁 → 수익성 악화 → 항공사 파산'이라는 흐름은 세계 곳곳에서 확인할 수 있음. 세계 최대 항공산업 국가인 미국의 경우 '78. 항공자유화 조치 이후 '85.까지 신규항공사만 118개사가 등장했다가 공급과잉으로 99개가 퇴출되고, 이후 인수합병을 거쳐 4대 항공사 중심으로 재편.
- EU가 세계에서 두 번째로 큰 항공시장으로 성장할 수 있었던 것은 단지 항공자유화 정책과 규제 완화 때문이 아님. 공동항공운송정책('86)을 출발로 역내 단일 항공시장을 구축하고, 이에 따라 인수합병을 통해 등장한 대형항공사들이 규모의 경제와 범위의 경제 효과를 취했기 때문. 지역 항공블록을 형성하기 힘든 한국의 조건상 규제 완화의 효과는 그 피해에 비해 매우 제한적.
- 공급과잉은 위기의 원인이 아니라 증상이기 때문에 한계기업 몇 개를 퇴출시키는 대증요법이 아니라 그 증상을 만든 근본 원인(산업정책)에 대한 치료가 필요함.

○ 항공산업에 대한 정부의 적극적 개입이 불가피함

- 산업정책의 실패가 구조적 위기를 만들었다면, 항공사들의 경영 실패는 그 위기를 키워왔음. 항공사들의 과당-출혈경쟁, 노선중복과 장기적인 성장 전략 부재, 막대한 부채 누적, 재벌의 복잡한 다단계 하청구조와 수익 편취, 질 낮은 일자리 양산 등을 바꿔야 항공산업이 지속가능함.
- IATA에 따르면 전 세계적으로 정부가 항공산업에 지원한 금액은 5월 기준 약 1,230억\$로, 지원의 약 55%는 부채가 발생하는 방식. 따라서 항공산업의 회복은 코로나19 대응으로 투입된 막대한 부채를 안고 시작하는 작업이며, 한국의 항공사들은 기존의 비정상적인 누적 부채까지 전제됨. 재무건전성 관리 등 정부의 적극적인 관리·감독이 상당 기간 불가피함.

[그림 75] '19.말~'20.말 항공업계의 누적 순부채 추정치



* 자료: IATA. (2020).

- 무엇보다 팬데믹 상황이 항공산업의 조건을 근본적으로 바꾸어 놓았음을 인식해야 함. 항공운송 재개 방안으로 비교적 안전한 트래블버블(travel bubble)이 검토되고 있음. 그러나 버블 내 항공 용량이 부분적으로 회복된다고 하더라도 이원권 인정은 불가능해 산업적 회복에는 미달. 각국의 항공산업 보호나 규제 강화도 예상 가능함. 어느 정도 항공자유화 이전으로의 회귀를 의미하므로, 항공산업 보호와 회복을 위해 정부가 적극적인 역할을 수행해야 함.

○ **항공산업 지원방안이 수차례 나왔지만 항공산업 고용위기 극복에는 한참 부족함**

- 항공산업 지원방안의 실효성이 매우 떨어져 고용위기 극복이 어려울 것으로 판단됨.
- 기간산업안정기금의 경우 9월 11일에 기금운용심의회가 지원을 결정한 아시아나항공이 유일한 기금 지원 사례. 대상 업종을 12개로 확대했지만 신청 기업은 매우 제한적일 것으로 보임. 고용 위기가 훨씬 심각한 LCC, 지상조업사 등은 기금의 대상에서 배제되고, 대상이 되는 대기업의 경우 다른 경로로 유동성 공급이 가능한데 고용유지 의무, 지분을 침식, 높은 금리, 짧은 대출 기간 등을 감수하며 기금을 신청할 유인이 없기 때문. 기간산업의 고용안정 도모보다는 금융자본의 회수 가능성에 무게를 두고 기금이 설계·운용되는 것은 아닌지 의문을 갖게 됨.
- 하청·협력업체에 대해서는 기반기금이 출자한 SPV를 통해 운영자금을 공급한다는 계획으로 고용안정이 아닌 기업 유동성 지원에 방점. 기존 채무 연체나 세금체납 등 이미 위기에 빠진 기업은 배제하는데다 대출금은 기존 대출 상환 활용이 금지되고, 대출 기간이 2년으로 짧게 설정되

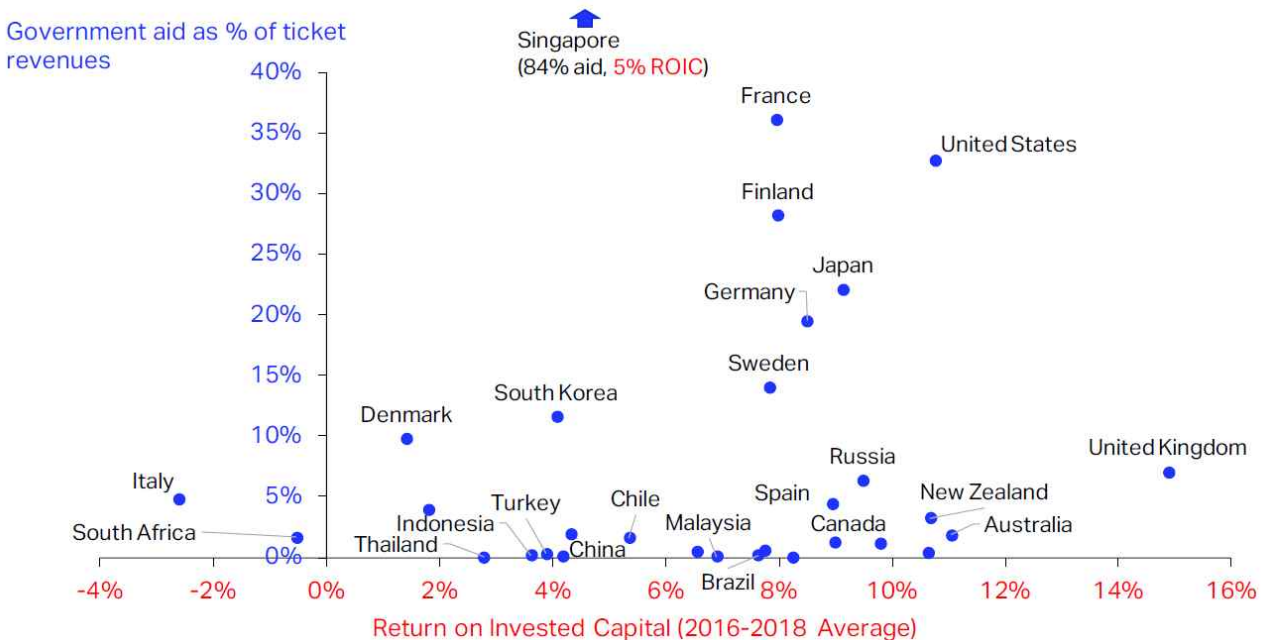
어 마찬가지로 신청 기업이 매우 제한적일 것. 원청이 계약을 해지하거나 일감을 줄일 경우 하청업체는 고용을 유지할 수 없는 상황으로, 이에 대한 대책이 필요.

- 코로나19 사태의 장기화로 정부가 특별고용지원업종 지정과 고용유지지원금 지원 기간을 연장했지만, 사업주들이 자기부담금을 회피하려고 아예 고용유지지원금을 신청하지 않아 노동자들은 해고되거나, 해고되지 않더라도 (무기한) 무급휴직, 고용유지지원금 갈취(페이백) 등으로 심각한 생계 위기에 직면해 있음. 다단계 하청과 외주화로 수많은 하청노동자들은 지원제도에서도 배제되고 있음.
- 정부의 항공산업에 대한 대응은 과거 IMF 시기 기업부문의 구조조정(재벌개혁, 부실기업 정리, 개별기업 차원의 정리해고와 고용조정을 통한 수익성 개선 등)을 답습하고 있음. (재벌)항공사에 대한 선별적 지원, 코로나19 사태 전후의 위기 구분을 통한 부실기업 정리, 부족한 고용 연계에 기반한 유동성 공급과 개별기업의 고용조정 등. 이런 식의 위기 대응이 어떠한 결과를 낳았는지는 역사적 사실을 복기하지 않더라도 바로 지금 이스타항공의 대량 해고 사태에서, 아시아나항공의 지상조업 하청업체 (주)KO의 부당해고와 복직 거부 상황에서 확인할 수 있음.

○ 실제 고용 안정을 도모할 수 있도록 항공산업 지원책 개선이 시급

- 고용 안정을 도모하기 위해서는 항공산업에 대한 지원이 훨씬 더 많이 이뤄져야 함. 다양한 지원 프로그램이 단지 기업의 유동성 지원만이 아니라 항공산업의 고용 안정을 목표로 한다면 일종의 간접적인 고용유지 지원금이라 볼 수 있음. 따라서 자금의 회수 가능성이 아니라 고용유지 최대화에 중점을 두고 운용되어야 함.

[그림 76] 코로나19 위기 이전 항공산업 수익성과 정부 지원 수준(항공권 매출액 대비)



* 자료: IATA. (2020).

- 다른 나라의 코로나19 지원책을 살펴보면 정부의 지원 규모와 해당 기업의 경제적 생존가능성 간에는 아무런 연관이 없음. 아시아나항공에 대한 기간산업안정기금 투입으로 이미 그 정당성을 찾을 수 없는 ‘코로나19 사태 전후의 위기 구분’을 없애고, 적극적인 지원 방안을 모색해야 함.
- 항공산업 지원을 위한 정부의 재정 투입에서도 물론 재정건전성을 고려해야지만, 그 자체가 경제정책의 목표일 수는 없음. 송민기(2020)에 따르면 유로존 재정위기 대응에서 잠재GDP의 영구 하락을 막기 위해 재정을 적극적으로 지출한 경우가 그렇지 않은 경우보다 재정건전성이 덜 악화되었음. 때문에 재정건전성 판단은 국가채무 비율의 현 수준 대비 상승폭이 아니라 재정을 적극적으로 지출하는 경우와 그렇지 않은 경우 각각이 초래하는 국가채무 비율의 상호 비교로 이뤄져야 함.(송민기, (2020). 소극적인 코로나19 위기 대응에 따른 재정건전성 훼손 위험. 금융브리프(한국금융연구원), 29-16.) 항공산업 일자리 위기로 인한 경제적 타격을 고려해 보다 적극적인 정부의 재정 투입을 고려해야 함.

5. 결: 항공산업의 코로나19 위기 극복과 회복을 위한 제언

1) 코로나19 위기 대응: 일자리 보호로 항공산업의 회복과 재편 동력 확보

- 기간산업안정기금 등 항공산업 지원책 개선
 - (실효성 제고) 고용 유지·보호를 위해 기업이 지원책을 최대한 활용하도록 유도해야 함. 여러 제약 조건을 부과하기보다는 폴란드의 ‘일자리 보호 방안’처럼 고용유지라는 목표에 충실할 경우 대출금 탕감 등 상당한 인센티브를 제공하는 방식으로 강력히 유인해야 함. 대신 이에 상응해서 ▲6개월에 불과한 고용유지 기간을 대출 상환 시까지로 연장하고, ▲고용유지 사항에 지상조업 사나 하청·협력업체 계약 고용유지를 포함하고, ▲고용유지 수준을 상향하고, 만일 고용유지 수준을 조정할 경우에는 해당 노동자들의 의견을 수렴하는 등 고용유지 조건을 보다 강화해야 함. 기간산업안정기금의 경우 신청 주체에 채권단을 추가해 보다 적극적으로 기금을 신청하도록 하는 방안도 검토 필요.
 - (대상 확대) 기간산업 보호를 위한 정부 지원은 항공산업의 다단계 하청 구조 최상층에 집중되지만, 고용 위기는 하층에서 더 먼저, 훨씬 심각하게 발생하고 있음. 그러나 기간산업안정기금을 제외하고는 지원-고용 연계가 매우 낮음. 미국의 급여지원 프로그램처럼 항공사, 지상조업사, 하청업체를 망라해 고용과 연계한 지원이 이뤄져야 함.
- 일자리 보호·확대

- 국가 기간산업인 항공산업은 항공 관련 직접 일자리만 약 26만5천 개, 연관 산업 포함 약 84만 개의 일자리를 창출하고 있음. 때문에 항공사의 대량 해고는 대규모 일자리 위기로 이어져 전체 경제에 큰 타격을 줄 수 있음. 코로나19 위기 이후 산업과 경제의 재건을 위해서도 전 지구적 운송시스템으로서 경제와 교역의 핵심인 항공산업의 일자리를 유지·보호할 필요가 있음.
- 코로나19 위기 이전 항공산업은 여러 부문에서 인력 부족이 심각했음. 앞서 살펴보았듯 지상조업사나 하청업체 노동자들은 만성적인 인력 부족과 장시간 노동에 시달려 왔음. 또 '18. 기준으로 인천공항 이용객은 개항 대비 264% 증가했지만, 출입국 심사인력은 49% 증가에 불과해 늘어난 시설만큼의 용량 확대가 이뤄지지 않았음. 공항 용량 확대를 위해서는 CIQ(세관, 출입국, 검역) 인력 증원이 절실함. 이는 항공수요 회복에 따라 유희인력 흡수가 충분히 가능하다는 의미.
- 코로나19로 인한 거리두기 및 방역 조치 강화는 항공산업 현장에 큰 변화를 요구하고 있음. ITF(2020)는 소독과 건강 점검 조치의 강화로 비행기 환승 시간이 약 120분 연장되는 효과가 발생해 주요 허브공항을 통과하는 환승편이 18% 감소하고, 공급좌석이 연평균 약 4억 개 감소할 것으로 전망.(Chatterjee, R. (2020). Global aviation: Short-term recovery and looking to the future. ITF.) 기내 및 외부 청소·소독 기준의 변화가 비행기 회전 시간, 슬롯 등에 매우 큰 영향을 줄 수밖에 없음. 이전보다 훨씬 더 많은 인력이 투입되어야 항공산업의 회복을 도모할 수 있다는 의미.
- 노동안전, 충분한 용량 확대, 팬데믹 회복 등을 위해서는 코로나19 이전과는 인력 운용의 기준이 변화되어야 한다는 점을 고려해 좋은 일자리를 늘리려는 노력이 절실함.

2) 코로나19를 넘어: 지속가능한 항공산업으로의 재편

- **항공산업 재편 방향**
- 팬데믹으로 인한 전 세계 항공산업의 침체와 조건의 극적인 변화는 우리에게 항공산업의 재설계에 준하는 변화를 요구하고 있음. 항공산업의 체질을 개선해 지속가능한 성장 전략을 적극적으로 모색해야 할 때임.
- 자유로운 시장 경쟁으로는 항공 네트워크의 유지조차 불가능한 상황으로 항공산업에 대한 적극적인 공적 개입이 불가결함. 면허 기준 개정 등 공급을 조절하고, 항공사 간 인수합병을 통한 대형화, 항공사의 장기적 성장 전망을 고려한 노선 배분을 통한 전문화를 모색하고, 항공사의 경쟁력을 강화해야 함. 이 과정에서 불합리한 소유구조, 광범위한 외주화와 다단계하청을 축소해 항공산업의 상생과 동반성장을 도모해야 함.
- 질 낮은 일자리, 전문성 없는 인력파견 업체, 항공안전을 외면한 비용 경쟁에 내몰리는 지상조

업의 경우 면허 기준이나 운영 규제를 강화하고 대형화, 전문화, 직영화를 모색해야 함. 업체에 대한 재무적정성, 안전성, 전문성, 안전 관련 기준 등을 대폭 강화해서 진입 장벽을 높이고, 운영과정에서도 공항공사 등을 통한 평가와 인증을 통해 감독해야 함.

- 노동자들의 생명과 건강을 심각하게 위협하는 인력 부족과 장시간 노동 문제를 해결하기 위해 인력 운용 기준의 변경과 함께 <근로기준법> 제59조의 개정, 지나치게 광범위한 필수공익사업으로 인한 노동기본권 제한을 해결하기 위해 필수유지업무제도를 바로잡아야 함.
- <한국산업은행법> 제1조는 산업의 개발·육성을 비롯해 지속가능한 성장 촉진 등에 필요한 자금을 공급·관리해 국민경제의 건전한 발전에 이바지하는 것을 산업은행의 역할이자 법의 목적으로 밝히고 있음. 산업은행을 비롯한 국책은행이 정책금융기관으로서 항공산업의 성장에 이바지할 수 있는 자금 운용 등 적극적인 역할을 모색해야 함.

○ **노동자가 함께 참여하는 산업 전략 모색**

- 위에 언급한 사항 외에도 대외의존도 축소, MRO 육성 등 균형적 산업발전, 지방공항의 만성적자 문제 등 항공산업 성장을 위해 해결해야 할 다양한 문제들이 있음. 지역 일자리 창출 등의 개발 논리를 넘어 균형적 산업발전을 모색하고, 기후위기에 따른 생태적 고려 속에 장기 전망을 마련해야 함. 장기 산업정책, 사업모델과 경영, 노동기준 등 다각적 고려가 필요, 노사정이 함께 지속가능한 항공산업으로의 재편을 고민할 수 있는 틀거리가 필요함.
 - 정부가 8.27 항공산업 지원방안을 통해 보증·투자사업, 경영안정 지원 등을 위해 항공산업발전조합 설립 계획을 밝혔는데, 이를 활용하는 방안도 고민해볼 수 있음. (끝)
-

코로나19로 붕괴되고 있는 인천공항 일자리 유지, 노동자 권리 확보를 위한 정책 요구안

한재영 공공운수노조 영종특별지부 조직국장

<요약: 인천공항 · 항공 고용위기와 대응방안>

- (위기전개) 강제연차 소진→무급휴직 강요→권고사직 · 희망퇴직→정리해고 순으로 코로나19로 인한 인천공항 사용자 대응이 나타남. 소규모업체, 인력파견업체 집계가 정확히 반영되지 않은 인천공항 고용불안 지표(5.31기준) 상 28,167명(전체 고용인원의 47%)가 유무급 · 희망퇴직 상태로 파악됨.
- (실태조사) 현재 인천공항의 위기는 개항 후 가장 심각하고, 가장 오래갈 것으로 재직자들은 파악. 수요 회복 시점을 2022년~2023년 이후로 예상한다는 응답이 45.6%에 달함.
- 항공운수부문 노동자들은 66.3%가 연차강제, 항공사 노동자 71.3%가 무급휴업휴직 강요 등 현재 재직상태의 항공사 · 지상조업 노동자들은 극심한 위기에 놓여있음. 코로나19 위기에 비용절감, 실적양산을 통해 사용자들이 대응하고, 정부지원금 신청을 하지 못했다는 응답자 중 25.6%가 사용자의 신청거부를 경험함.
- 위법의 만연과 고용위기 속 대책 부재와 사각지대로 인하여, 인천 중구와 서울 거주 응답자는 정부대응 평가에서 ‘부정’ 평가가 높게 나타남. 세대별로 2030은 미래보장 지출을 줄이고, 4050은 대출 등을 통해서 소득감소를 보전하고 있음. 응답자들은 무급휴직 · 휴업의 연장과 고용불안에 따른 우울 · 불안감 증가로 생계와 심리적 어려움이 누적되고 있음. 이는 지역(인천 중구, 영종도) 차원의 장기화되는 문제로 확대되고 있음에도 정부는 9월 인천중구 고용위기지역지정을 거부하고 심화되는 위기를 방치하고 있음
- (대응방안) 현재 인천공항의 위기는 개항 후 가장 심각하고, 가장 오래갈 것으로 예상할 수 있음. 지난 6개월의 정책 평가와 사용자의 대응을 통해, [인천공항 · 항공 노동자 고용유지] ①사용자 신청 거부에 따른 고용유지 지원제도 보완 ②사업주 지원을 통한 고용유지 유인 방안 ③무급 휴업 · 휴직(생계위기) 장기화 대응을 제시함. [항공업 보호와 사각지대 해소] ④기간산업안정기금 활용 방안 ⑤ 인천 중구 지역 지원 강화를 제시함.

[인천공항 · 항공 노동자 고용유지]

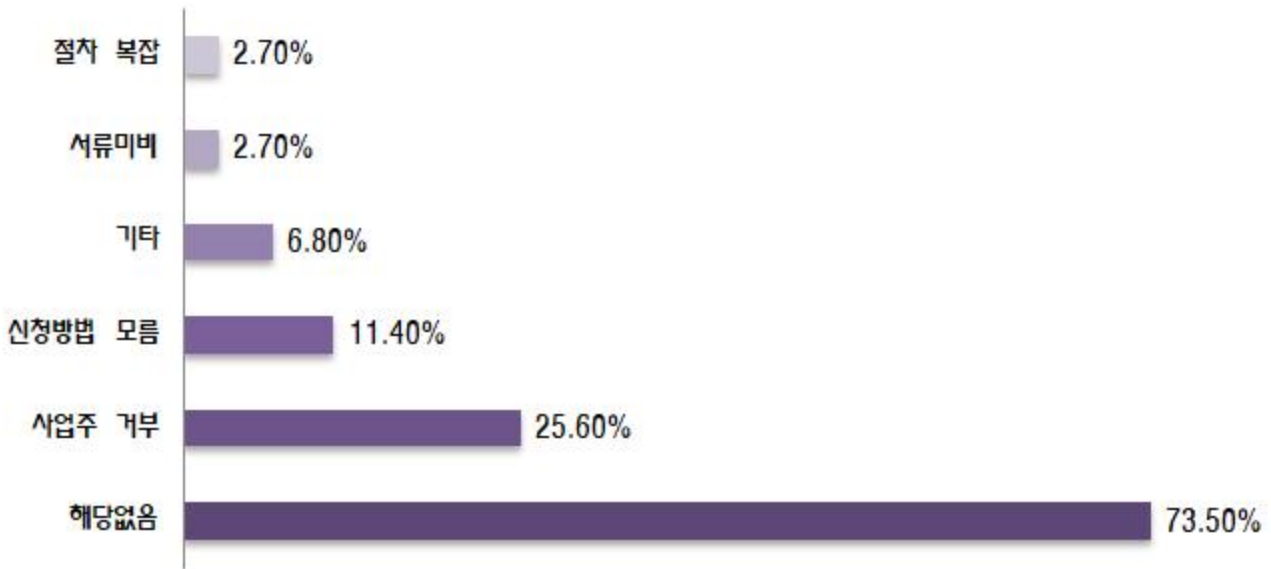
① 사용자 신청 거부에 따른 고용유지지원제도 보완

(요구1) 고용유지지원제도 거부 시 회사 경영현황 공개 및 여타 정부지원 배제



소득감소 경험(좌) 소득 감소 직장인을 위한 정부 정책 신청 경험(우)

- (실태조사) 코로나19로 인하여 소득 감소를 응답한 인천공항·항공·면세점 노동자들은 81%에 달하며, 소득감소에 따른 정부 지원 정책 신청 응답은 ‘고용유지지원금 47.5%’, ‘없음 41.3%’로 나타남. 정부 고용유지지원금 제도를 통해 (유무급)휴업·휴직 수당 지원이 일정정도 역할을 해오고 있음. 그러나, 거의 절반에 가까운 응답자는 “없음”을 선택.



- (의미) “없음”의 이유는 사업장에 해당 없음 73.5%, 사업주 거부 25.6%를 차지(중복응답). 특별고용지원업종 지정 적용을 받는 업종이 많은 인천공항임에도 항공기취급업(항공매출50%이상) 조건이나, 면세점 업체(도소매업 분류) 미포함으로 사각지대가 광범위함. 또한 ‘고용유지지원금’ 신청은 전적으로 사업주 의지에 맡겨져 있음. 자기 부담금을 내지 않고자, ‘무급휴직’과 ‘희망퇴직’만 고집하면 대응할 방안이 없음을 재확인.

- (방안) 법적으로 고용유지지원금 신청을 강제할 방안 마련이 어렵다면, **최소한 사용자가 고용유지지원금 신청 거부의 근거를 노동자 및 관할 노동청에 제출할 수 있는 방안 필요**. 특히, 특별고용지원업종 사용자는 노동자 고용유지는 외면하고 사업주 부담을 줄이는 선택적 신청(ex>4대보험 납부유예 등)을 하기도 함. 따라서 최소한의 의무방안(경영현황 등 제출)을 공개하지 않을 시, 지원제도 전체를 배제시키는 방안이 필요함.

ex> 고용유지지원제도 미신청 사업장(사용자) 노동자 진정 → 회사 경영현황 제출(노동청) → 노동청: 신청가능 여부 및 제도 사용자에게 안내, 진정 노동자에게 답변 → 고용포기 발생 시, 정부 지원 방안 배제(특별고용지원업종 배제 및 향후 정부지원 배제)

②사업주 지원을 통한 고용유지 유인 방안

(요구2) 고용유지지원금 90% 일괄 적용 및 고용유지자금 융자사업 활성화

- (현행) 특별고용지원업종 300인 미만 중소기업은 최대 90% 수준으로 고용유지지

원금을 지원해 옴. 그러나 지원비율이 일정치 않고 사용자 부담이 존재하며, 지원기한도 2020년 3월 종료 시점 이후 대책이 없음. 사용자는 불확실한 지원비율과 무급휴직 상황에서 발생하느 퇴직급여 적립·건강보험을 줄이기 위해, <유급휴직 대신 무급휴직, 무급휴직 상태에서 수시로 권고사직·희망퇴직>을 시행.

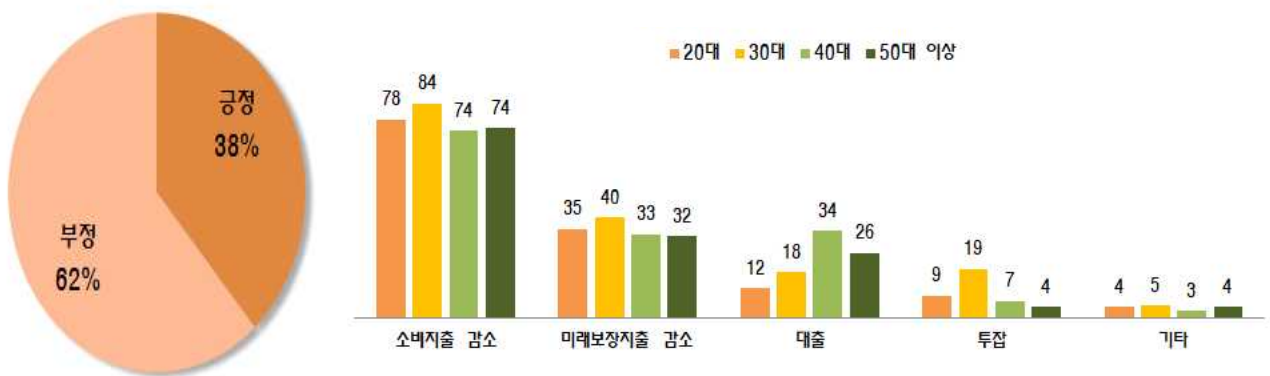
- (사례) 매출·조업 하락에 따른 경영 악화·유동성 위기가 중소기업에 존재하는 것도 엄연한 사실. 200명 규모 아시아나항공 2차 하청 (주)ACS는 월 8천 만 원 부담을 버티지 못하여 폐업 공고까지 갔었음.

※ 고용유지지원금 외에 자기부담금 휴업수당*(최소)10% + 4대보험 최소부담금 평균임금*12%(퇴직급여+건강보험).

- (방안) 300인 미만 사업장(협력업체의 경우 지역별/사업장별 적용)에 한하여, 고용유지지원금 최대 90% 지원 → 일괄 90% 지원(고정 비율)으로, 고용유지 유인을 높여가야 함. 또한 유동성 위기로 해고·폐업으로 이어지지 않도록 고용유지자금 융자사업(인건비 선대출+후상환) 점검을 통해 활성화 시켜야 함. (요구1) 회사 경영현황 공개 자료를 심사·검토하여, 노동청이 융자사업을 적극 유도하도록 보완.

③ 무급 휴업·휴직(생계위기) 장기화 대응

(요구3) 무급휴직 고용유지지원금 제도 완화



정부 고용안정 정책 평가(좌) 세대 별 소득감소 대응방안(우)

- (실태조사) 50만원 이하 감소(30.9%), 51-100만원 이하 감소(14.3%)가 절반 가까이 응답함. 이에 전 연령대가 소비지출을 줄이고 있는 것으로 나타났고, 20-30대의 경우 보험·적금 등 미래보장을 위한 지출까지 줄이는 상황. 40-50대는 생활자금 대출 등을 통해 소득감소에 대응하고 있음.

- (의미) 20-30대 일자리의 경우, 원청(항공사면세점)이 아닌 다단계 하청구조 상 협력업체에 속하여 수입이 많지 않음. 이에 소득 감소가 겹치자, 소비지출 뿐 아니라 미래를 위한 지출을 당겨서 메우고 있음. 20대 응답자는 해고·권고사직·희망퇴직 거부가 22.1%에 불과했고, 실직을 수용하거나 실업급여 수급 후 인천공항 밖에서 일자리를 구하겠다고 47.0%나 응답.
- (의미) 다단계 하청구조와 청년 일자리가 코로나 위기로 인해, 상당한 소득감소와 이직의사를 양산하는 지 확인이 가능함. 다른 연령대에 비해 20, 30대는 각각 67.1% 52.0%로 무급휴업·휴직 소득보전 요구가 필요하다고 응답. 따라서 청년 일자리를 지키고, 이후 항공업 복구 시 사회적 비용 최소화과 인천공항 이탈을 줄이기 위한 방안이 필요함.
- (현행) 무급휴직 고용유지지원금 제도는 특별고용지원업종의 경우 일반절차와 신속절차가 존재. 신속절차는 최대 90일, 월 50만원 지원. 일반절차는 30일 이상의 휴업을 진행했을 경우 신청이 가능. 일반절차는 심사위원회를 통해 노동자 1인당 180일까지(평균임금 50% 수준) 정부지원이 가능. 지원 기간 후 1개월 간 인위적 고용조치 불가.
- (문제) 180일은 사업장 기준이 아니라, 노동자 전체 생애를 기준으로 함. 노동청은 고용유지지원금 제도가 제조업 중심으로 설계되어, 그간 신청 사업장이 거의 없었고, 공항·항공 사업장 적용에 어려움이 있다고 인정함.
- (방안) ① **유급휴직을 휴업으로 인정하는 방안.** 무급휴직 고용유지지원금 제도 신청 요건을 완화하여 사용자의 신청 유도를 해야 함. 즉, 사용자는 최소 30일은 휴업수당을 지급하고, 그 이후 180일은 정부지원을 통해 고용유지. 항공사 및 조업사의 경우 상당수 유급휴직을 1개월 이상씩 진행했기 때문에 휴직을 휴업으로 인정 할 시 제도 활용 가능. ② **노동자 전체 생애 기준 변경이 필요,** 고용유지지원금 신청과 동일하게 해가 바뀔 시 재신청 가능하도록 하거나, 180일 이상으로 기한을 추가 연장하는 방안.

[항공업 보호와 사각지대 해소]

④기간산업안정기금 활용 방안

(요구4) 원청의 협력업체 고용유지비용 지원 시, 기간산업 안정기금 탕감

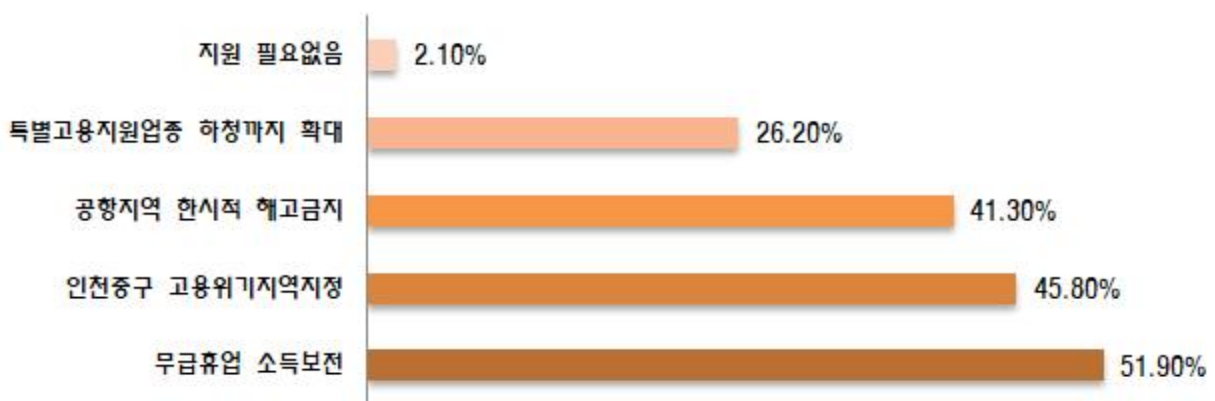
- (현행) 아시아나항공의 경우 기간산업 안정기금 2.4조원을 투입하기로 결정함. 협력업체 고용유지 의무는 없고 권고(자율) 조건. **기간산업 안정기금 투입 기업은 최소한 협력업체 수, 고용규모 등을 필수서류로 제출하게 해야 함.** 이를 통해, 연계업체·산업 노동자와 하청 구조 파악을 해나가야 함. 다단계 하청구조의 유지가 이번 코로나 사태 이후 회귀점

이 되어선 안 됨.

- (국책은행) 산업은행은 아시아나항공의 주채권단으로, 기안기금 1호 수혜자이자 집행책임자. 2조 4천억 원 셀프투입으로 비춰지고 있음. 또한 제주항공 역시 1,700억 원 규모의 기안기금 신청을 준비 중에 있음. 기안기금의 취지가 항공업 보호와 노동자 고용유지인 만큼, 1호 수혜자이자 집행책임자인 국책은행이 모범을 보여야 함. 이미 시중금리보다 높은 이자로 비판을 받고 있고, 기안기금 신청이 저조함.
- (활용방안) ①국책은행(산업은행)은 선제적으로 협력업체 수, 고용규모 등을 파악하여 필수서류로 제출하고, 항공업 생태계와 원하청 포괄 고용유지 방안을 발표해야 함. 이를 위해, 하청 노동자 고용유지 기금 투입이 필수적임. 정부는 이를 지시·감독하여 국가책임을 다해야 함. ②기안기금 투입 기업의 하청고용 책임을 높이기 위해, 노동자 고용유지 90%(5.1기준, 6개월)가 필수조건인 만큼, 원청과 협력업체-근로자대표 간 고용안정 지원 협약제도 발굴도 동반되어야 함. ③현행 협력업체 지원 프로그램에 기금을 추가 투입하고, 고용유지를 위해 노력하는 사용자에게 조건을 완화하여 지원할 수 있어야 함.

주체	정부(기간산업안정기금)	원청/협력업체	노동자
역할	원청 기금 협력사 고용보호 사용권장 및 인건비 용 기금 탕감	노동자 휴업수당 등 지급	근로자대표 동의 (휴업수당 비율 등)
효과	연대고용 분위기 형성	고용의무조치 (지원 이후 1개월까지)	고용 및 생계 유지

(요구5) 인천 중구지역 지원 강화



고용문제 해결을 위한 정부정책 우선순위(복수응답)

- (실태조사) 고용불안 해결을 위한 정부정책 우선순위(복수응답)는 무급휴업·휴직 소득보전 (51.9%), 인천중구 고용위기지역지정(45.8%) 순으로 나타남. 업종 별 분류에 대한 정부지원이 한계적이고, 소득보전을 우선으로 하되 항공업 회복 시점 전까지 내다본 결과라고 할

수 있음. 중구 거주 응답자의 경우 고용위기지역 지정이 61.9%로 무급휴업·휴직 소득보전 보다 높았고, 서비스부문 노동자 응답 중에서도 53.5%로 가장 높았음.

- (실태조사) 코로나 이후 인천공항 일터 변화에 대한 응답은 다음과 같음. 위기로 인한 소득감소 보전 정부정책(59.6%), 노동법 및 근로감독 강화(47.5%) 순. 항공사(132명), 지상조업(90명), 면세점(170명) 소속 응답자들이 위법과 체불임금, 무급휴직을 겪어 온 결과로 볼 수 있음.

- (방안) 따라서 6개월 동안 드러난 상황을 토대로 중기적 관점에서 인천공항-영종도 지원이 필요함. 업종 별 분류가 양산하는 사각지대를 줄이고, 위기업종이자 지역자체를 보호하기 위한 방향이 절실함. 첫째, 인천 중구 고용위기지역 지정, 둘째, 근로감독 및 고용정책 안내를 위한 노동청 출장소 영종도 내 설치가 연내에 우선되어야 함.

- (방안) 장기적인 관점에서 다음과 같은 시도가 적극 검토되어야 함. 작년, 공공운수노조 전략조직팀(인천공항·항공운수사업단)은 10회에 걸쳐 인천공항·영종도 등에서 ‘인천공항 2030 청년노동자 노동실태, 생활만족도 실태조사’를 진행함. 국회 토론회를 거치며 제시한 요구 중 하나가 <인천공항 좋은일자리 노사정TF> 구성이었음. ‘**인천공항 상주기업 노동표준**’ 마련을 위해 인천공항공사·인천시·노동부·노동조합·상주업체 등이 올해를 경유하면서 노동표준 모색을 반드시 진행해야 함.

팬데믹 후 면세업종의 고용실태와 면세산업 변화 대응

(면세점 협력업체 노동자를 중심으로)

서비스연맹 백화점면세점판매서비스노동조합

면세점업종본부장 김성원

1. 면세점 고용위기 실태

1) 각 면세점의 상황

- 면세점의 경우 2019년 9월~12월과 2020년 1월~6월을 비교하였을 때 고객 68.9% 감소, 매출 44.5% 하락.
- 관세청이 면세점의 재고물품 제3자 해외반출을 한시적 허용, 내수판매 등 규제완화로 5월 이후 매출이 상승.
- 면세점의 고용감소는 4.7%

2) 각 면세점 협력업체의 상황

- 전체 인원 약 30,598명(2019년 12월 말 기준)에서 약 1만 명이 줄어든 20,217명(2020년 7월 말 기준)
- 협력업체의 매출 구조는 면세점에서 판매된 매출에 대하여 수수료 식으로 지불받는 방식이 대부분이며 이로 인하여 면세점 판매가 줄어들면 협력업체의 매출도 줄어드는 구조.
- 더 나아가 면세점 원청이 제품 오더를 하지 않으면 이 후의 매출이 원천 봉쇄되는 구조.

2. 면세업종에 대한 정부의 대처

1) 긍정적 부분

- 관세청이 면세점의 재고물품 제3자 해외반출을 한시적 허용, 내수판매 등 규제완화로 5월 이후 매출이 상승.
- 국토부와 인천국제공항공사의 노력으로 인천공항 입점 면세점에 대한 임대료를 한시적으로 유예 해준 것.

2) 부정적 부분

- 결국 면세업종을 보호하기 위하여 한 거의 모든 정부의 정책은 대기업 유통재벌로 분류되는 롯데, 신라, 신세계, 현대 등이 수혜를 입었다.
- 정부의 정책은 주로 면세업종에 대하여만 초점을 두고 마련되어 면세점의 고용구성이 10%의 소속직원과 90%의 비소속 직원으로 구성되어 있다는 것을 간과하고 이루어진 점.
- 관세청이 면세점을 관할하는 주무부서임에도 불구하고 현 시점에서 관세청의 주 업무는 보세물품에 대한 관리에만 주안점을 두고 운영과 구성이 이루어져 있다는 점.
- 특별고용지원업종 선정이 WHO의 팬데믹 선언(3월 12일) 이후 약 7개월이 지난 지금에서야 가시권에 들어오고 있다는 점.

3. 면세업종의 보호를 위한 대안

1) 현재

- 하루 속히 면세업종과 관련 있는 모든 협력업체에 대하여 특별고용지원 업종에 포함되도록 하는 정책을 시행.
- 고용유지지원금 제도를 최대한 활용하는 방안.
- 면세산업은 100% 국가의 특허권을 바탕으로 사업이 이루어지는 독점적 구조이고, 구매자의 조건이 해외 입출국객이라는 명확한 구분이 있으므로 판매 방식을 규제하여 면세점의 온라인 판매방식을 억제하고 오프라인 판매를 확장시키는 방법.

2) 미래

- 하루빨리 면세산업의 산업구조 개편에 대한 논의를 노사정이 모여서 논의.
- 면세점은 특허를 획득하고 사업을 전개하는 구조로 정부에서 엄격히 보호를 하는 엄청난 사업적 이점을 가지고 있음. 이러한 이점이 오로지 사업체에만 특혜로 작용하는 것이 아니라 분명한 사회적 책임을 질 수 있도록 하는 제도적 보완장치의 마련이 필요. 이를 위하여 '보세판매장 특허심사 기준'을 개선하여 관세청의 특허심사심의 위원회가 사전심의를 하는 과정에 '중소, 중견기업과의 협력관계 구축 우수성' 부분의 배점과 '근로환경 적정성' 등의 배점을 높이는 논의 필요.
- '고용창출 및 지역 경제, 사회 발전기여 가능성' 부분에서 고용창출을 세분화하여 원청의 고용뿐만 아니라 협력업체를 포괄하여 배점을 부여하는 방식에 대한 논의 필요.
- 면세점 특허수수료의 50%가 관광진흥개발기금으로 사용되는데 이를 면세산업의 개편을 대응하는 재원으로 활용.

4. 기타 보완해야 할 점

1) 고용유지지원제도의 맹점

- 고용유지지원제도라는 이름이 무색하게 고용유지 지원금을 신청하는 순간 해당 기업체는 고용이 금지되는 모순된 구조.
- 유통업의 경우 자진퇴사 등으로 인하여 자연 감소되는 인원이 일정부분 있음에도 불구하고 고용유지 지원금을 신청했다는 이유만으로 고용을 추가적으로 하지 못하여 내부적으로 인력 운영의 어려움을 겪는 사업장이 있음.
- 고용유지지원금을 신청하는 시점에서의 총 고용인원에 대하여는 계속적으로 지원하고, 확인된 총 공용인원에 대해서는 자연감소 인원수에 대하여 추가 고용을 통하여 유지할 수 있도록 하는 변화가 필요.

2) 특별고용유지업종 지정 제도의 허점

- 특별고용유지업종에 지정되더라도 결국 사업주의 선의에 기인한 정책의 발현이라는 결과가 나오므로 이를 보완하기 위하여 고용관계에 있는 노동자의 대표가 합의, 협의 기타 여러 가지 방법 등을 통하여 이를 신청할 수 있도록 하는 길을 열어줄 필요가 있음.

고용위기지역 지정 및 복원력 중심의 지역산업정책 필요성

윤석진 인천연구원 연구위원

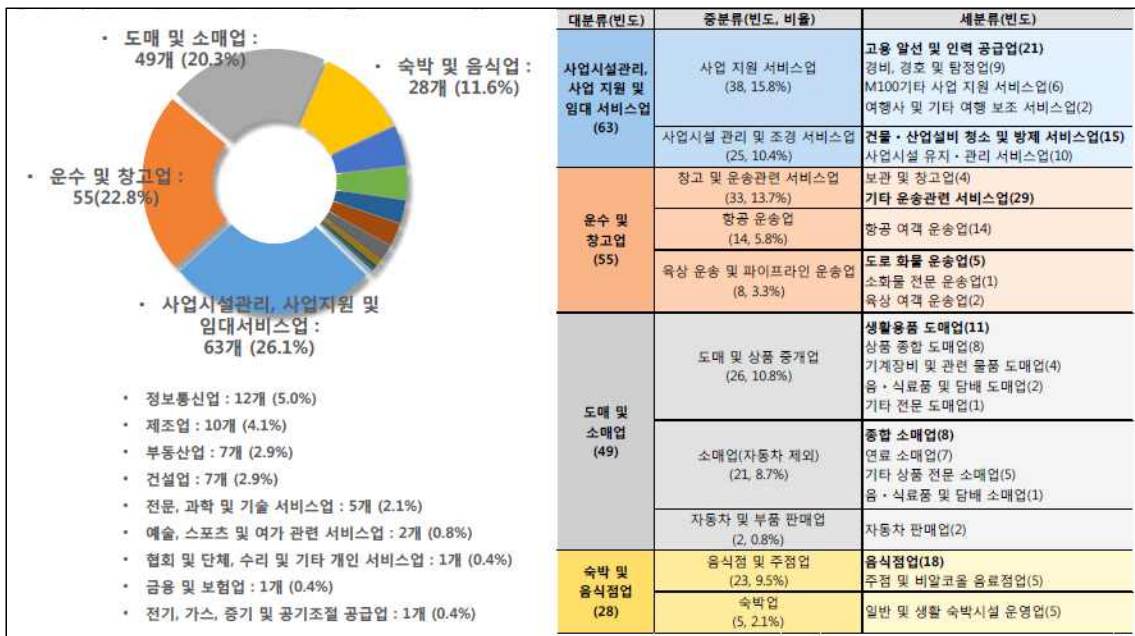
1. 인천 중구의 산업·노동 위기의 현황

- 2020년 5월 기준, 인천공항 관련 산업의 종사자 60,215명 중 47%에 달하는 28,167명이 휴직 또는 퇴직하였다는 사실이 인천국제공항공사의 조사를 통해 확인된 바 있음. 이 외에도 다양한 지표들이 인천 중구에서 발생하고 있는 산업·노동 위기의 심각한 상황을 나타내고 있음
- 인천 중구 구인배수는 2020년 상반기 동안 0.30으로 전국보다 낮으며 전년 동기 대비 53% 급감하였음. 또한 2020년 상반기 신규구직자가 2,171명으로 전년 동기 대비 31.6% 증가하였는데, 이는 전국 4.2% 및 인천 3.6%에 비하여 매우 큰 수치임. 또한 인천 중구의 2020년 상반기 취업률 감소는 -9.2%로 큰 폭 하락함. 한국고용정보원 고용데이터를 분석해보면, 인천 중구의 실업급여 지급자수는 '20.5월 2,549명으로 전년 동월 1,437명 증가하여 129.2% 증가율을 보임. 2020년 2월 이후 중구의 실업급여 지급자수가 전월대비 지속 증가세를 보이며, 다른 지역에 비하여 가파른 증가세가 특징적임.
- 소상공인의 경영난 또한 가중되고 있음. 인천신용보증재단의 융자지원현황을 살펴보면, 2019년 상반기 대비 2020년 상반기의 인천(전체) 지원건수 78% 지원액이 90% 상승한데 비해, 중구지역의 지원건수 및 지원액은 300% 이상 폭발적으로 상승하여 중구 소재 소상공인의 경영난이 심각한 수준임을 알 수 있음. 2020년 5월 기준 중구의 신한카드 매출액 추이를 보면 전년동월 比 45% 감소. 동일 기간 전국 매출액은 4.9% 감소하였고 인천 매출액은 14.9% 감소. 인천 중구의 관광객 감소와 소득 감소에 따른 소비 위축이 타지역보다 크다는 사실이 확인됨
- 2020년 하반기에도 산업·노동 위기 국면은 지속되고 있음. 인천공항공사 공항산업기술연구원의 예측에 따르면, 긍정적 시나리오의 경우 2020년 항공수요는 전년 대비 65% 하락하고, 부정적인 시나리오의 경우에는 80%까지 하락할 것으로 전망함. 이에 따라 2019년 대비 취업유발 69.5% 및 생산유발 63.5% 감소가 전망되었으며, 항공사 매출액 약 9조 원 감소, 공항운영비용 약 4천억 원 감소, 외래 관광객 지출액 약 14조 원 감소가 발생할 것으로 예측됨.

2. 인천지역 공항경제권 산업생태계에 대한 고용위기지역 지정의 적합성

- 인천 중구의 항공 및 공항 관련 산업 집적지는 코로나19에 따른 전세계적 봉쇄조치의 여파로 인적·물적 이동이 극도로 제한되면서 중대한 위기 상황에 처하게 되었음. 공항 관련 산업에 종사하는 노동자들을 보호하고 지역의 산업생태계를 보존하기 위하여 2020년 4월 고용위기지역 지정을 신청하였고, 5월 산업위기특별지역 지정 신청을 검토하였음.
- 인천지역 항공·공항 산업의 집적지역은 인천국제공항과 국적항공사를 앵커로 하여 다양한 기업들이 상호 협력하고 다단계 하청 관계를 구성하고 있는 서비스업 산업생태계라는 특징이 있음. 기본적으로 항공여객·물류 네트워크에 연결된 모든 산업이 망라되어 있는 산업집적지이기 때문에 코로나19로 인한 항공산업의 위기는 단순히 몇 개의 산업군에만 영향을 미치는 것이 아니라 항공사에서부터 지역의 소상공인들에게까지 위기가 파급되고 있음

<인천국제공항 상주기업의 업종 분포>



출처: 인천지역인적자원개발위원회. 2019.

- 수도권지역 광역시에 입지한 공항경제권의 특성상 종사자들의 지리적 분포가 넓음. 2019년 인천국제공항공사·인천지역인적자원개발위원회가 25,569명의 종사자를 대상으로 조사한 결과, 인천지역 71.3%, 서울 13.3%, 경기 12.8% 비율로 거주지 분포가 나타남. 주목할 점은 고용상의 신분이 안정적이고 학력이 높을수록 평균 이상의 비율로 인천보다는 서울 및 경기 지역에 거주하고, 상대적으로 낮은 학력과 불안정 고용 상황에 있는 노동자들일수록 인천 거주 비율이 높다는 사실임

〈인천국제공항 상주기업 종사자의 고용형태별·최종학력별 거주지 분포〉

(단위 : 명, %)

구분	빈도 (명)	인천 (%)	서울 (%)	경기도 (%)	기타 (%)	무응답 (%)	
전체	25,569	71.3	13.3	12.8	.0	24	
고용신분	정규직	15,200	67.3	16.0	14.5	.0	20
	무기계약직	1,299	76.4	8.8	11.5	.0	32
	기간계약직	7,550	77.8	9.4	10.1	.0	25
	기타	544	78.9	10.1	8.3	.0	20
	무응답	976	72.1	9.1	11.9	.0	66
최종학력	고졸이하	7,572	77.5	9.6	9.6	.0	30
	전문학사	7,677	70.7	12.7	14.6	.0	1.7
	학사	8,666	67.3	16.8	14.1	.0	1.5
	석사	369	62.6	23.0	11.9	.0	1.6
	박사이상	35	42.9	31.4	25.7	.0	0.0
	무응답	1,250	68.2	10.9	11.4	.0	9.4

출처: 인천지역인적자원개발위원회. 2019.

- 이러한 특성을 고려할 때, 배제적·산업별 방식의 특별고용업종 지원제도보다는 포괄적·지역적 방식의 고용위기지역 지정이 산업생태계 전체의 회복탄력성을 보존하고 불안정한 취약 노동자층을 보호할 수 있는 방식으로 판단됨. 타지역에 거주하는 노동자를 보호할 수 없다거나 타지역에 본사가 있는 기업을 지원할 수 없다는 주장은 제도에 대한 오해에 불과한데, 고용위기지역의 각종 지원 제도는 타지역에서도 통근하는 노동자들도 적용 대상에 포함되어 있으며, 군산의 경우 한국 한국GM 협력사를 타지역 기업까지 포함하였음

3. 중앙정부 지원제도의 개선 및 지방정부 역할 확대의 필요성

- 인천일보의 10월21일 보도에 따르면, 배준영 의원실이 공개한 고용노동부의 서면답변에서 “전문위원회는 인천 중구 주력기업의 경영상황이 악화하고 지역경제가 어렵다는 것엔 공감했으나, 중구가 고용위기지역 지정을 위한 정량 요건을 충족하지 못하고 있다고 봤다”며 “무엇보다 코로나19 확산으로 경제 침체가 전국적으로 확산한 만큼 특정 지역만 위기지역으로 지정하는 것에 신중한 판단이 필요하다는 점을 고려한 결과”로서 고용위기지역을 지정 거부 의사를 표명함. 고용위기지역 지정은 경제적으로 어려움에 직면한 지역에 대한 특별한 지원을 위한 조치이기 때문에 지역간 형평성 문제가 일차적인 고려 기준이 될 수는 없음. 오히려 고용위기지역 (또는 산업위기특별지역) 제도 자체가 갖는 문제점

이 걸림돌로 작용하고 있는 것으로 판단되며, 이러한 문제점을 개선할 필요가 있음

- 첫째, 지역산업에 대한 충격 발생 시점과 제도의 적용 시점 간에 최소 6개월 이상의 시차가 발생함. 충격의 발생 후 시간이 흘러 법률적 요건으로 규정된 각종 양적 지표가 충족되었다는 것은 해당 지역의 산업생태계가 이미 심각하게 손상되었다는 의미함. 때문에 “급격한 고용감소가 확실시 되는 지역” 혹은 “2개 이상의 산업에 위기가 발생하였다고 판단되는 지역”이라는 정성적 요건에 대한 규정이 있는 것인데, 제도의 기준을 보수적으로 적용하면 금번 인천 중구의 경우와 같이 취약계층의 고통을 가중시키는 결과를 초래함. 위기가 심화될 때까지 방지하는 문제를 반복하지 않기 위해서는 지역 단위에서 발생하는 산업·노동 위기의 심각도를 단계화하여 지원제도의 적용을 유연하고 신속하게 운영할 수 있음.
- 둘째, 중앙정부 주도의 공모방식 의사결정에 대한 개선이 필요함. 인천 중구에 대한 고용위기지역 지정 심사 과정을 살펴보면, 가장 중요한 절차는 지난 8월 ‘고용노동부 민관합동조사단의 현장실사’와 9월 ‘전문위원회의 의견청취’였음. 8월에 이루어진 민관합동조사단의 현장실사에서 조사단은 실제 현장에 대한 조사는 수행하지 않았으며 중앙정부 단위에서 충분히 수집·분석 가능한 데이터를 기초자치단체에 반복적으로 요구하였고, 인터뷰조차 조사단이 직접 수행하지 않고 기초자치단체 공무원들에게 동영상으로 제작하여 제출할 것을 요구함. 9월의 전문위원회는 지방정부 공무원드를 소환하여 10분간 소명 기회를 주고 질의응답도 하지 않는 요식 행위로 그침. 조사단이 지역에 체류하면서 실질적 조사를 수행하지 않았을 뿐만 아니라 전문위원회가 지역의 전문가들과 토론하는 자리가 되지 않았다는 사실은 사실상 중앙정부가 고용위기지역 지정을 일반적인 공모사업처럼 인식하고 운영하고 있다는 것을 증명함
- 셋째, 지방정부와 지역사회가 주도하는 자체적인 산업·노동 위기 대응체계를 구축해야 함. 인천 중구에서 진행 중인 산업·노동 위기는 지난 3월부터 본격화되기 시작하였으나 9개월이 경과된 지금까지 인천시의 자체적인 피해실태조사 조차도 이루어지지 않고 있음. 뿐만 아니라 지역의 주체들이 함께 위기에 대한 대응을 논의하고 공동 행동을 수행할 수 있는 협력체의 구성·운영도 제대로 이루어지고 있지 못한 실정임. 지방정부를 비롯한 지역의 주체들은 ① 산업·노동 위기에 대응하기 위한 공동의 의사결정 체제 구축, ② 피해지역에 대한 정확한 실태조사 수행, ③ 위기에 대응하기 위한 자체 재원으로 지역경제연대기금 조성, ④ 지역 차원의 자체적 사업 수단으로서 상생고용협약 및 직업교육훈련, ⑤ 공항경제권 구상에 제시된 다각적 산업 육성 투자의 조속한 추진 등을 체계적으로 계획하고 수행해야 함. 또한 이러한 일련의 지역적 조치들을 뒷받침할 수 있는 조례 제정 등의 제도적 기반 구축을 강구해야 함

토론문

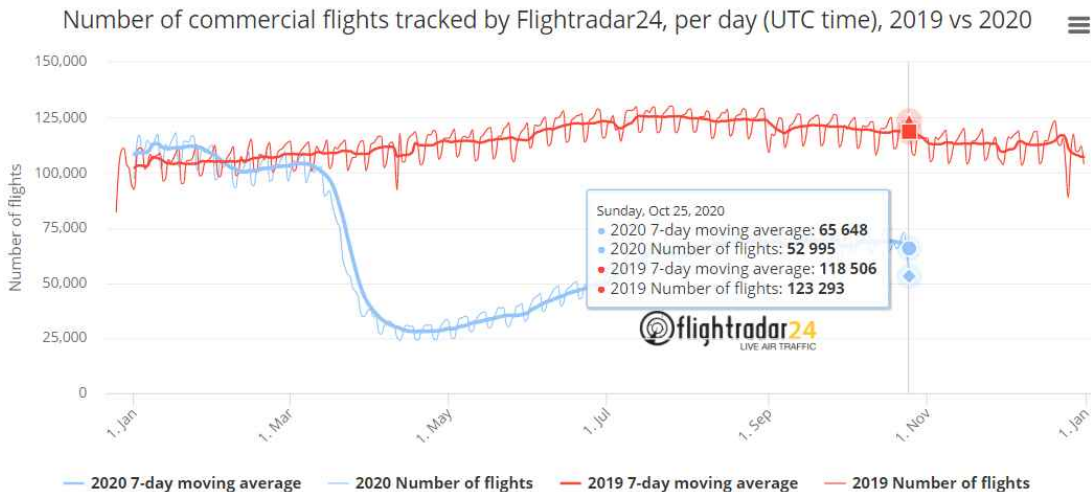
- 강왕구(한국항공우주연구원) -

1. 들어가며

- 먼저 훌륭한 발제를 해주신 민주노동연구원의 박용석 원장님, 수열 공공운수노조 정책국장님께 감사드립니다. 현재 우리 항공산업이 처해있는 현실을 데이터에 기반해 분석해주신 정확하고, 시의적절한 발제문이었습니다.
- 항공산업에 종사하는 일인으로서, 민주노동에서 항공산업 전반에 대한 상황을 요약하고, 노동자의 입장에서 향후 개편방향을 제시해주셨습니다. 이에 몇가지 사안에 대한 제 의견을 간략하게 말씀드리도록 하겠습니다.

2. 코로나19 이후 항공운송실적 급감

- 코로나19이후 전세계적으로 항공운송실적이 급감했습니다. 항공기 추적 사이트인 Flightradar24에 따르면, 2020년 10월 전세계 민항기 운항대수는 일일 6만5천여대로, 2019년 동일기간의 12만와 비교시 55%에 머물고 있습니다.



- 우리나라 항공산업은 국제평균보다 더 큰 타격을 받고 있습니다. 2020년도 8월, 우리나라 국제 운항편수는 전년 동일기간 대비 -82%가 감소했습니다. 국내 편수가 5.7% 증가해, 전체 운항편수는 -59% 감소했습니다. 국제평균과 비교시 우리가 15%가량 더 감소했음을 알 수 있습니다. 실제 운송된 국제여객수는 지난해 동기간에 비해 -97% 감소했습니다. 이는 비행편수보다 훨씬 더 큰 실적감소입니다. 현재 비행중인 대부분의 여객기가 텅텅 비어있다는 것을 의미합니다.

〈표 I-1〉 운항 및 여객 실적

(단위: 편, 명, %)

구분	8월 실적			누적 실적			
	'19년 8월	'20년 8월	증감(%)	'19년 1~8월	'20년 1~8월	증감(%)	
운항 (편)	국내	17,196	18,173	5.7	130,109	109,553	-15.8
	국제	47,052	8,458	-82.0	357,468	128,170	-64.1
	계	64,248	26,631	-58.5	487,577	237,723	-51.2
여객 (명)	국내	3,010,227	2,826,597	-6.1	21,753,869	15,910,792	-26.9
	국제	8,140,627	234,218	-97.1	61,666,268	13,421,138	-78.2
	계	11,150,854	3,060,815	-72.6	83,420,137	29,331,930	-64.8

주: 유임, 국내선 출발, 국제선 출발+도착, 단, 국제선 국내공항 경유지는 출발 기준

3. 항공산업 위기진단

(1) Full Service Carrier

- 대한항공과 아시아나의 과도한 부채비율에 대한 지적은 너무나 타당합니다. 유사한 규모를 가진 해외 경쟁사들과 비교해도 이 두 회사의 부채규모는 너무나 큼니다. 정부는 이 두 회사에 어떤 유무형의 지원을 할 경우에, 무엇보다도 재무구조 개선이 우선되어야 함을 명백하게 밝혀야 합니다.
- 대한항공과 아시아나는 코로나19 상황에서 화물운송의 호황으로 매출 측면에서는 매우 선방하고 있습니다. 그럼에도 불구하고, 발제자분들께서 지적하신 바와 같이 정부 지원금이 이 두 회사에 집중된다면, 정부는 지원 조건으로 재무구조 개선이 우선되어야 함을 명백하게 밝혀야 합니다. 최근 대한항공이 LA의 월셔호텔에 대한 1조원 긴급수혈 등을 결정한 것은, FSC들의 도덕적 해이까지 의심해야 할 사항입니다. 아시아나는 이보다 더 심각한 경영상의 배임 등이 의심되고 있습니다. 정부는 만약 지배주주들이 이러한 경영과정에서 도덕적 해이가 지속될 경우, 명백하게 지원중단과 국민연금을 통한 지배구조 변경등을 밝힐 필요가 있습니다.

(2) LCC의 경영난 심화

- 코로나19로 인해, LCC들의 위기가 심화되고 있다는 점은 두분 발제자께서 모두 공통적으로 지적해 주셨습니다.
- LCC가 코로나19에 특히 취약한 이유로, 수월 조직국장님께서 (1) 규제완화에 의한 기업수 증가, (2) 공급과잉, 노선중복, (3)수요의 한계, (4) 낮은 수익성과 열악한 재무 여건, (5) 항공산업의 불균형 성장 등을 제시하셨습니다.

- 먼저 규제완화로 인해 LCC 기업수가 급증했고, 이로 인해 코로나19 위기상황에 적절하게 대응하기 못했다는 것에 대해서 전적으로 동의합니다. 개인적으로 국내 LCC는 코로나19와는 관련없이 경영상의 한계와 위기상황에 도달했다고 진단합니다. 수열 국장님의 발제문 [표 7]에서 알 수 있듯이 국내 LCC는 매우 영세한 규모를 유지하고 있습니다. 전체 여객기 보유대수는 국내LCC 전체를 합쳐도 153대에 지나지 않습니다. 가장 많은 여객기를 보유한 제주항공이 44대에 지나지 않습니다. 미국의 대표적인 LCC인 사우스웨스트의 737대, 유럽의 대표적인 LCC인 easyjet의 320대, 라이언에어의 271대와는 비교할 수도 없으며, 아시아의 대표적인 LCC인 말레이시아 에어아시아의 255대, 인도네시아 LionAir의 125대에도 턱없이 못 미치고 있습니다.
- 수열 국장님께서 지적하신 MRO 등의 과도한 해외의존도 국내 LCC가 가진 대표적인 한계의 하나입니다. LCC는 단일기종을 바탕으로, 조종사훈련, 기체 정비 및 유지, 항공사 운용등을 대대적으로 단순화한 모델입니다. 하지만 국내 LCC는 그 이름과는 다르게 지역항공사 (regional air)처럼 운영되고 있습니다. 특히 MRO의 해외의존으로 인해, 정비 및 유지보수에 대한 규모의 경제가 절대 달성될 수 없는 구조입니다.
- 국내 LCC는 규모의 영세함으로 인해, 현재 코로나19 위기를 자체적으로 해결할 능력이 없습니다. 이번 코로나19사태에 의한 경영악화를 계기로 정부는 LCC에 대한 대대적인 구조개편에 나서야 합니다. 그 방향은 정부주도로 대대적인 합병을 통한 규모의 경제 달성이 되어야 합니다.
- 그럼에도 불구하고, 국내항공산업이 수요의 한계를 가지고 있다는 것에 대해서는 선뜻 동의하기가 어렵습니다. 비즈니스 승객보다, 여행승객이 다수를 차지하는 것은 우리나라만의 독특한 현상이 아니라, 전 세계적으로 공통된 사항입니다. 물론 코로나19로 인해 항공여행산업은 혹독한 겨울을 지나고 있습니다. 또 단기일내에 이 상황이 개선되리라 생각하기도 어렵습니다.
- 하지만 국제적인 통계를 살펴보면, 많은 국가들에서 여행숙박업은 전체 GDP에서 많게는 12%, 작게는 7~8%를 차지하고 있습니다. 우리나라는 그 비율이 4% 내외에 머물고 있습니다. 이러한 통계는 국내 여행업이 앞으로 두배이상 성장할 수 있는 충분한 잠재력을 가지고 있음을 보여줍니다.
- 또, 향후 20년간은 동남아시아가 세계 경제성장의 주요 축으로 부상할 것으로 예상되고 있습니다. 보다 부유해진 동남아시아인들의 해외관광수요도 그 만큼 더 커질 것으로 기대되고 있습니다. K-pop, K-drama 등으로 한국에 대한 동남아시아에서의 이미지가 매우 좋기 때문에 동남아시아에서 한국을 방문하는 항공여객수요는 장기적으로는 크게 늘 가능성이 있다고 봅니다. 이에 대한 대비가 국가적으로 필요해 보입니다.

4. 결론

- 코로나19로 인해 항공산업이 위기를 맞았습니다. 민주노총이 전체적인 정부지원의 방향을 FSC(대한항공, 아시아나)에서 LCC와 면세업 등으로 방향을 전환해야 한다는 것에 절대적으로 동의를 표합니다.
- 또, 항공산업의 위기극복을 위해서는 전체적인 구조조정이 필수적이며, 단지 자본의 관점이 아닌, 노동자의 관점에서 현 상황을 바라볼 필요가 있다는 점에 대해서도 동의합니다.
- LCC문제와 관련해서는 이번 코로나19 상황이, 국내 LCC업계의 구조조정을 위한 매우 적절한 시기임을 정부당국은 물론이고, 노동자측면에서도 공감대를 가지고 있다는 것을 확인할 수 있었습니다. 민주노총, 정의당 그리고 민주당 등의 정치권, 그리고 국토부를 비롯한 정부 부처에서도 단지 이 위기를 넘기는 수단으로서의 지원이 아니라, 장기적으로 국내 산업과 고용을 보호하고, 또 고도화시킬 수 있는 최적의 기회로서 현 상황을 바라봐 주시길 바랍니다.

토론문

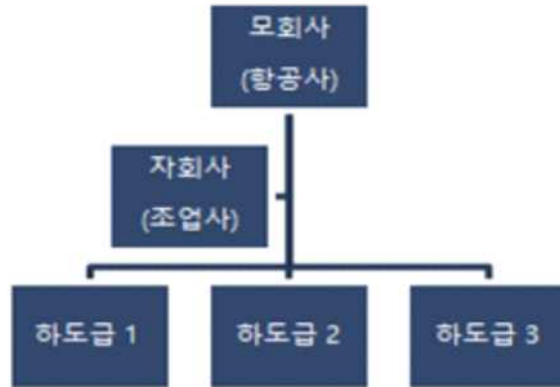
- 남우근(한국비정규노동센터 정책위원) -

○ 다단계 하청구조에 의해 떠받쳐지고 있는 항공 산업

- 인천국제공항공사의 높은 간접고용 비율에서 알 수 있듯이 항공산업 자체가 다단계 하도급 구조로 인력을 활용하고 있음. 항공, 지상조업, 면세점 등 공항을 구성하는 모든 사업 부문에서 간접고용이 다양한 형태로 사용되고 있음.

○ 지상조업사 고용구조

- 국내 지상조업시장은 비용 절감을 목적으로 항공사가 자체 조업사를 설립하여 운영 중으로 대한항공과 아시아나항공을 비롯한 저비용항공사(제주항공, 티웨이항공, 이스타항공)도 자체 조업사를 설립하여 운영 중임. 현재 항공기 취급업자 중 원도급업체는 비용 절감을 위해 재하도급에 발주하는 형태로 운영 중임.



* 최유진 외(2019)

- 고용형태공시자료(2019년)를 통해 지상조업사의 인력 현황을 살펴보면 다음과 같음. 대한항공의 자회사인 한국항공은 직접고용 인력이 3,024명이며, 외주용역인 소속 외 인력은 3,107명임.

<공시자료를 통한 지상조업사 인력 현황>

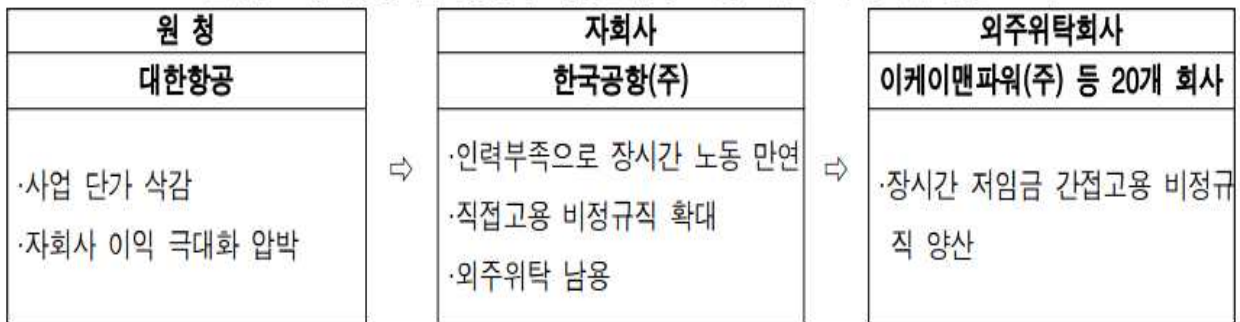
지상조업	한국공항	아시아나에	스위스포트	JAS	티웨이 에어	이스타포트
------	------	-------	-------	-----	--------	-------

사	(KAS)	어포트 (AAP)	코리아 (SPK)		서비스 (TAS)	
모기업	대한항공	아시아나항 공	스위스포트 인터내셔널	제주항공	티웨이항공	이스타항공
직접고용	3,024	2,201	853	625	미공시	313
간접고용	3,107	798	0	0		0

* 고용형태공시제 원자료(2019년)

- 대한항공은 자신들의 우월한 지위를 이용해서 자회사에게 경영부담을 전가시킨다는 의혹을 받고 있으며 소속 노동자들은 장시간 저임금 노동에 시달리고 있음.

<대한항공-한국공항의 하청흐름과 노동조건이 악화되는 원인>



* 이영수(2018)

○ 면세점 고용구조

- 면세점을 포함한 유통업 고용구조는 직영사원(직접고용)과 용역사원(간접고용) 그리고 입점협력업체 동료사원(직접, 간접고용)으로 구분됨. 백화점과 할인점 고용은 직영사원인 정규직보다 비정규직과 입점협력업체(수수료, 임대매장) 종사자가 더 많음.
- 면세점은 백화점과 동일한 고용구조이며, 판매상품의 소유에 차이가 있음. 백화점 상품은 입점업체 소유지만, 면세점 상품은 면세점이 선매입 후 입점업체가 판매하는 것임.
- 백화점은 입점업체 매출액의 약 30% 수준인 판매수수료를 수취. 백화점은 판매수수료 및 백화점 입점비, 소비세가 원가에 반영되나, 면세점은 상품판매 마진에서 운영비와 판촉비가 책정됨.

<롯데면세점 직영 및 비직영 종사자 규모 - 잠실점>

구분	고용형태	인원	비율
직영사원	정규직, 비정규직	150명	11.5%
비직영 사원	간접고용 비정규직	150명	11.5%
	입점협력업체 사원(정규, 비정규)	1,000명	76.9%

* 국가인권위(2015)

○ 재난에 가장 약한 고리 - 다단계 하청 노동자

- 재난은 모두에게 동등하게 오지 않음. 사회적 취약층 노동자가 가장 많은 피해에 노출됨. 이는 재난조차도 사회적 메커니즘을 통과하면서 평등하지 않다는 것을 보여줌. 발제1에서 대기업-중소기업, 직접고용 노동자-하청 노동자 간의 고용 피해 차이가 이를 잘 보여주고 있음.
- 사회정의 차원에서 볼 때 재난에 대응하기 위한 공적 지원은 당연하게도 가장 약한 고리에 보다 많이 적용되어야 함. 당장의 고용위기를 완화하기 위한 지원만이 아니라 차제에 불평등한 고용구조를 개선하는 것에 사회적 관심이 집중되어야 함.

○ 공공성에 기반한 항공 연관 산업의 정규직화 필요

- 현 정부의 공공부문 정규직화 정책을 민간으로 확산시키는 차원에서 공공성에 기반한 항공 연관 산업의 정규직화가 필요함.
- 항공운수사업은 노조법상 필수공익사업이고, 공공성의 성격을 띠고 있으나, 경제성을 우선시하는 민간기업에 의해 운영되므로 지상조업에 투입되는 비용 절감을 위해 아웃소싱하고 있음. 비용논리에 따라 운영되는 지상조업은 노동자의 장시간, 저임금 노동을 강제하고 있고, 이는 공항을 이용하는 시민의 안전에도 영향을 미침.
- 면세점 역시 면세점사업 특허권 획득과 관련해 사업자 지정 시 매번 특혜 의혹이 불거질 정도로 조세특례를 적용하고 있으므로 사업자에 대한 사회적 통제가 필요함. 면세점 사업자는 일반적인 기업의 사회적 책임을 넘어서는 이해당사자에 대한 책임있는 자세를 보여야 하고, 이에 대한 사회적 강제가 필요함. 고용구조 개선이 우선적으로 필요함.

○ 기업의 기회주의적 행태에 대한 사회적 제어 필요

- 지상조업사 등 특별고용지원 요건에 해당됨에도 불구하고 회사의 비협조로 고용위기가

가중되는 경우에 대한 사회적 제재 필요

- 고용지원제도에 대한 선택적 활용을 통해 구조조정을 용이하게 하겠다는 자본의 민낯임.

○ 재난에 대응하는 사회적 연대를 어떻게 구축할 것인가

- 재난에 대한 일시적 대응을 넘어 항공산업 고용구조 개선으로 나아가야 함. 항공산업의 공공성에 기반해서 연관산업의 고용개선 노력을 사회적으로 요구해야 함.

토론문

- 오기환(고용노동부 지역산업고용정책과장) -

<별지>

토론문

- 이정희(국토교통부 항공정책과정) -

<별지>

토론문

- 전수환(금융위 금융안정지원단 산업지원팀장) -

<별지>

<참고자료>

2020 코로나가 휩쓸고 간 6개월, 인천공항 노동자 고용, 심리 실태조사 보고서

-공공운수노조 영종특별지부

1. 조사 개요

1) 배경 및 목적

- 전세계를 강타한 코로나19는 항공업에 궤멸적 타격을 줌. 국내 최대규모 인천국제공항은 사태가 본격화되자 가장 빠르고 큰 피해를 입은 산업, 지역이 되었고, 가장 느린 복구가 예상됨
- 인천국제공항산업은 공공부문 및 항공, 물류, 서비스 등 다양한 업종, 다단계 하청 구조로 복잡한 상태에서 정부의 고용유지 정책들의 사각지대가 드러나고, 코로나 본격화 6개월 후에 지속적으로 문제가 확대되고 있는 상황
- 본 조사는 지난 6개월 간 코로나19로 타격을 받은 인천공항산업 내 다양한 노동자들의 고용, 심리상태를 성별, 나이, 고용형태, 사용자형태, 업종, 사업장규모, 노조여부, 급여수준 별로 살펴봄
- 조사 결과를 바탕으로 정부 지원정책이 인천공항에서 갖는 문제점을 분석하고, 집중 지원대상 및 맞춤형 정책 등 현장에 기반한 제안을 통해 인천공항 노동자들의 일자리, 권리 보장에 기여하고자 함

2) 설계

- 본 조사는 인천공항에서 근무하는 모든 노동자들을 대상으로 함
- 온라인 조사는 2020년 8월 20일-9월 17일까지 공공운수노조 영종특별지부 익명상담 카톡오픈

채팅방, 구글 독스 링크 등을 통해 총 39일간 실태조사표를 이용해 진행함

○ 코로나19 방역을 위한 사회적 거리두기로 인해 불특정 다수를 대상으로 하는 현장 면접조사는 진행하지 못 함. 노동조합 조합원을 대상으로 방역지침에 따라 집합하지 않은 상태에서 87명 진행

구분	조사내용
조사기간	2020.8.20 ~ 9.17, 총 39일간
조사방법	조사표를 이용한 현장 면접조사 및 온라인 조사
조사대상	인천공항에서 근무하는 노동자 누구나
표본수	530명(온라인 443명, 오프라인 87명)

3) 내용

○ 실태조사표는 [A.기본정보] [B.코로나19에 대한 인식] [C.코로나19로 인한 직장생활 변화] [D.코로나19 정부정책 평가] [E.코로나19 극복 방안]에 대한 내용으로 구성됨

구분	조사내용
기본정보	거주지역, 성별, 출생년도, 부양가족 수, 고용형태, 업종, 사업장 규모, 근속기간, 노조 존재 및 가입 유무
코로나19에 대한 인식	직장에서의 안전, 불안감 및 우울감, 기존 월급 수준, 코로나 전후 월급 차이, 소득 감소 이유 및 대응
코로나19로 인한 직장생활 변화	6개월 후 고용안정 여부 및 이직 전망, 코로나19로 인한 직장 내 불이익과 부당 처우 정도
코로나19 정부정책 평가	인천공항 고용위기 대응 평가, 정부정책 신청 유무 및 미신청 사유, 위법사항 정부 신고 여부 및 미신고 이유
코로나19 극복 방안	코로나19 이전으로의 회복 시기, 회복 시 인력 규모, 고용관계 변화, 퇴직 요구 시 대응, 고용불안 해결을 위한 정부정책 우선순위, 코로나19 이후 일터의 변화 순위

*코로나19로 인한 인천공항의 궤멸적 타격과 3만명 이상 노동자의 고용불안

-민주노총 공항항공면세점 고용안정 TF 회의자료 인용

국민 해외 출국 및 외국인 국내 입국 현황 비교 (단위:명)

구분	2019		2020		증감현황(%)	
	국민 출국	외국인 입국	국민 출국	외국인 입국	국민 출국	외국인 입국
1월	2,912,331	1,104,803	2,513,030	1,272,708	-13.7	15.2
2월	2,617,946	1,201,802	1,046,779	685,212	-60.0	-43.0
3월	2,334,153	1,535,641	143,366	83,497	-93.9	-94.6
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
6월	2,495,798	1,476,218	48,338	36,943	-98.1	-97.5
합계	15,007,849	8,439,214	3,820,739	2,138,636	-74.5	-74.7

자료 : 한국관광공사, 「한국관광통계」

각 공항별 운송실적 비교(각년1 ~7월)

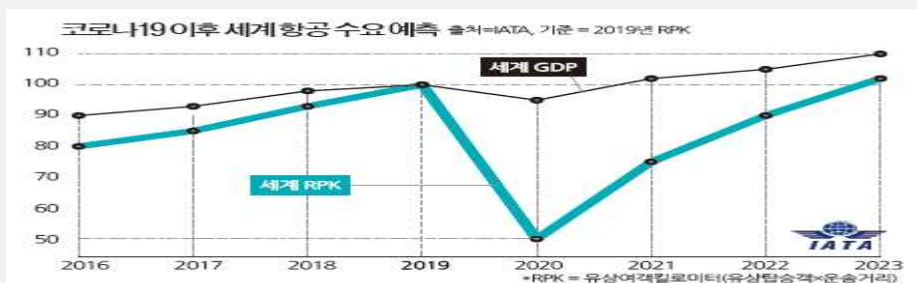
구분	운항편수			여객운송(명)			화물운송(톤)		
	2019	2020	증감률(%)	2019	2020	증감률(%)	2019	2020	증감률(%)
인천공항	235,612	102,524	-56.5	41,779,100	10,993,631	-73.7	2,148,878	1,733,148	-19.3
김포공항	81,422	61,780	-24.1	14,549,815	9,317,030	-36.0	143,871	83,959	-41.6
김해공항	66,524	31,886	-52.1	10,113,716	4,178,128	-58.7	103,643	34,334	-66.9
제주공항	100,268	76,111	-24.1	17,711,989	11,368,141	-35.8	146,598	93,744	-35.9
기타 공항	52,416	30,081	-42.6	7,707,288	3,766,929	-51.1	51,537	19,444	-62.3
합계	536,242	302,382	-43.6	91,861,908	39,623,859	-56.9	2,594,527	1,964,899	-24.3

자료 : 인천국제공항공사, 「항공통계」(2020.9), 재구성

2020년 인천공항 고용위기 상황 (단위:명, %)

구분	인력규모	유급휴직	무급휴직	희망퇴직	소계
항공사	25,013	10,328	3,884	-	14,212
	(76개사)	(41.3%)	(15.5%)		(56.8%)
면세·상업시설	11,850	1,831	1,616	1,266	4,713
	(52개사)	(15.5%)	(13.6%)	(10.7%)	(39.8%)
지상조업	12,644	1,476	4,345	1,849	7,670
	(43개사)	(11.7%)	(34.4%)	(14.6%)	(60.7%)
호텔·카지노	3,559	617	865	90	1,572
	(29개사)	(17.3%)	(24.3%)	(2.5%)	(44.2%)
물류업	7,149	-	-	-	-
	(103개사)				
합계	60,215	14,252	10,710	3,205	28,167
	(303개사)	(23.7%)	(17.8%)	(5.3%)	(46.8%)

자료 : 민주노총 정의당 간담회(2020.9) 자료 재인용

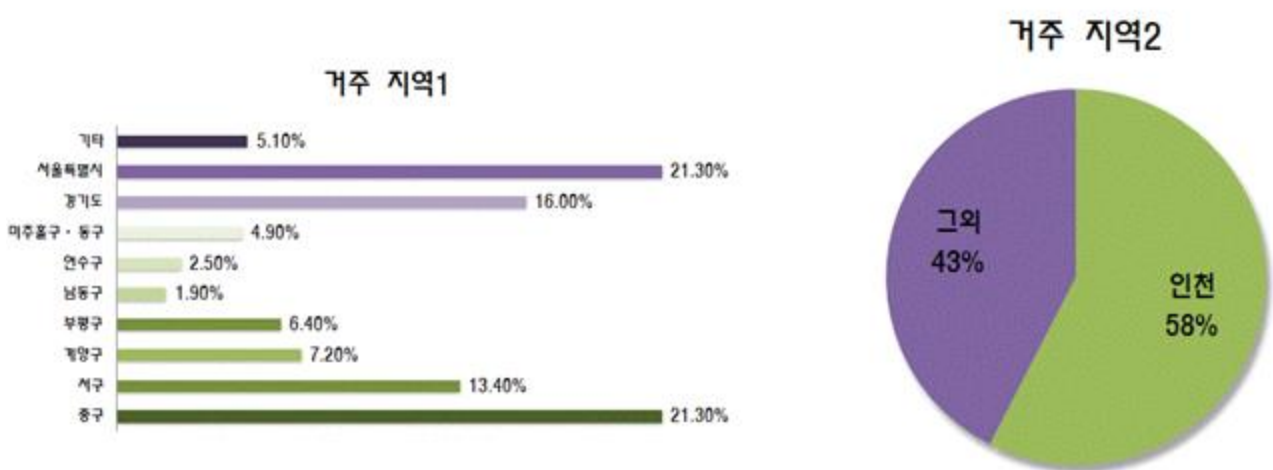


2. 조사 결과

1) 응답자 분포

(1) 기본정보

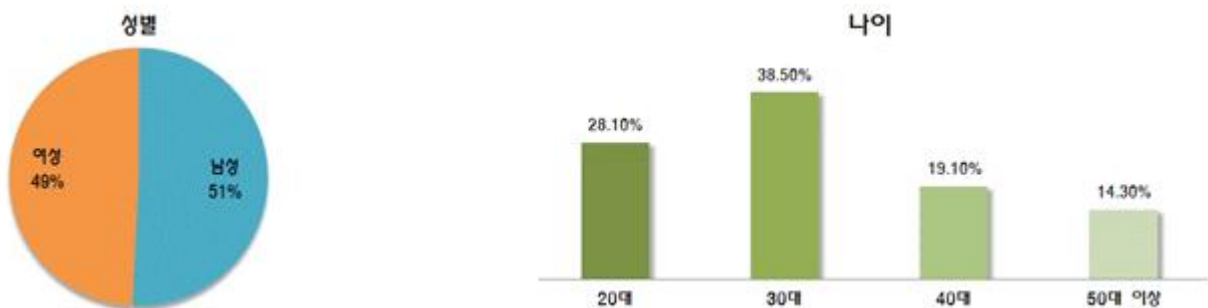
① 거주지역



○ 인천 중구는 인천공항이 위치한 지자체로서 기초단체 중에서 가장 높은 21.3% 응답률을 기록함.

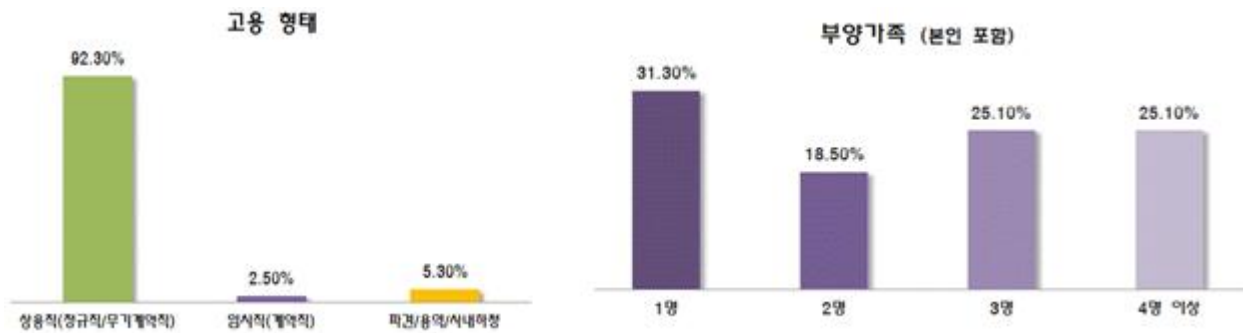
○ 인천 58% 이외에 서울 23.3%, 경기 16% 등 인천공항을 둘러싼 3개 광역단위에 응답자가 분포하여 인천공항 노동자들의 특성을 골고루 반영한 결과로 볼 수 있음.

② 성별/ 나이/ 부양가족/ 고용형태



○ (성별) 여성, 남성 비율이 거의 동일. 여성의 응답이 상대적으로 높고, 여성 노동자들의 상태를 좀 더 구체적으로 살펴볼 수 있는 자료가 됨. 2019년 인천국제공항공사 자료에 의하면 남성 51%, 여성 42.3%, 무응답 6.7%.

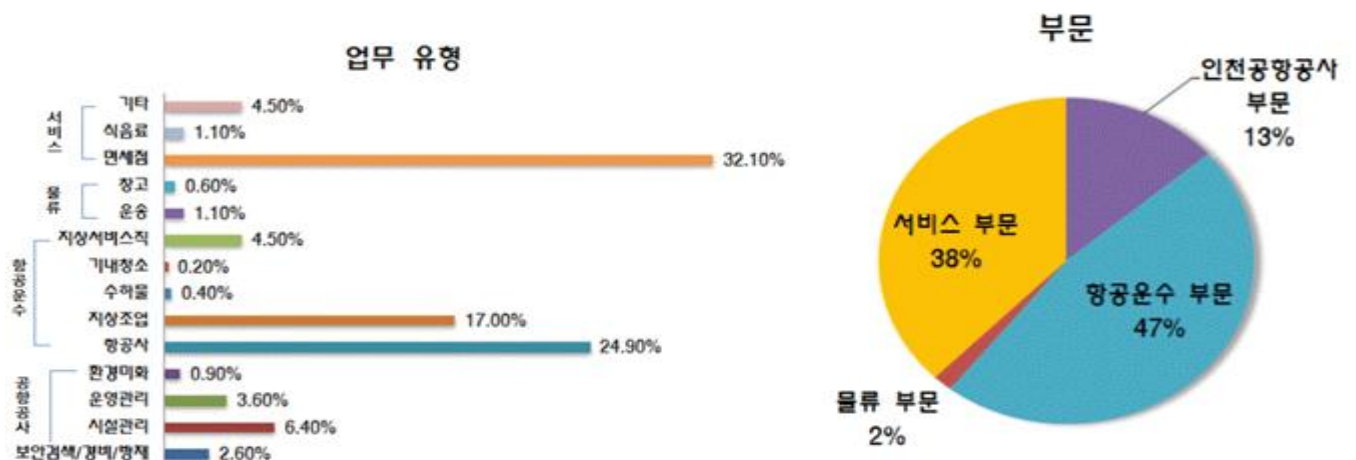
○ (나이) 대면서비스가 많은 인천공항 산업의 특성 상 20대 28.1%, 30대 38.5%가 다수 차지. 2019년 인천국제공항공사 자료는 20대 33.7%, 30대 28.2%, 40대 18.2%, 50대 이상 17.5%로 20대와 30대의 비율이 상반되게 응답이 나옴



○ (고용형태) 상용직 92.3%로 압도적 다수 차지. 비정규직(계약/파견/용역/사내하청)은 7.8% 응답. 코로나19로 대면 조사가 어려워 미조직 노동자들을 오프라인으로 만날 수 없는 조건, 이미 임시, 파견용역하청 노동자 고용조정이 일정 정도 진행된 상황 때문에 비정규직 노동자 응답 비율이 낮을 수밖에 없었음

○ (부양가족) 1명이 31.3%로 가장 많은 응답. 20, 30세대 젊은층이 많은 것과 연동. 2-4명 가족 단위도 68.7%로 부양가족 분포는 대체로 균등

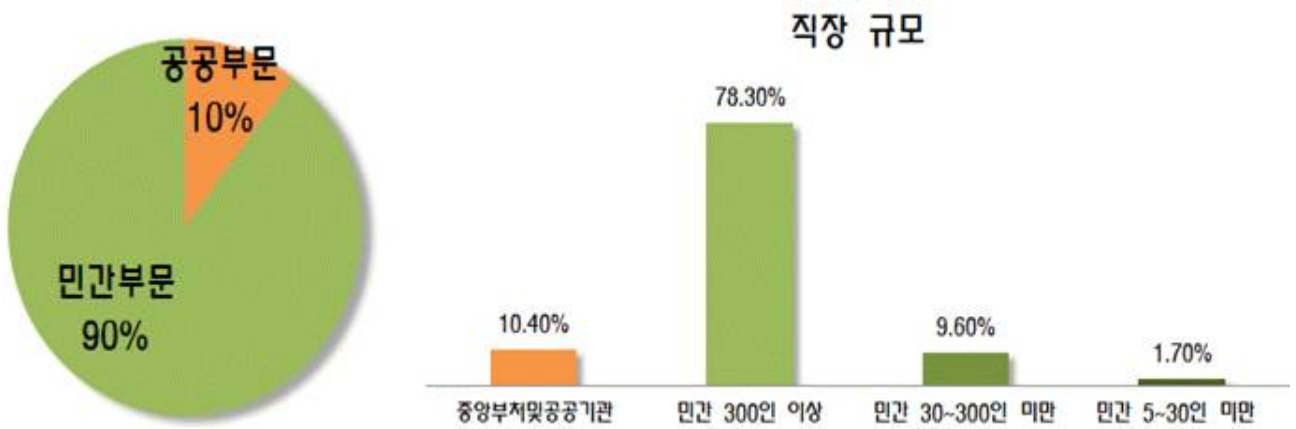
③ 업무유형



○ (업종) 면세점 31.1%, 항공사 24.9%, 지상조업 17.0%로 코로나19로 가장 먼저, 가장 큰 타격을 입은 업종 노동자들의 응답이 가장 높게 나옴. 위기 업종의 상태를 구체적으로 살펴볼 수 있는 자료.

○ (부문) 산업부문 구분으로는 항공운수부문이 47%로 가장 높은 응답을 보였고, 물류부문이 2%로 실제 분포에 비해 과소한 응답을 보였음. 참고로 인천국제공항공사(20.5.20 현재)에 따르면 민간부문 상주노동자 비율은 항공사(항공+지상조업기내식) 61%, 서비스(면세상업시설 +호텔카지노) 26%, 물류업 12%.

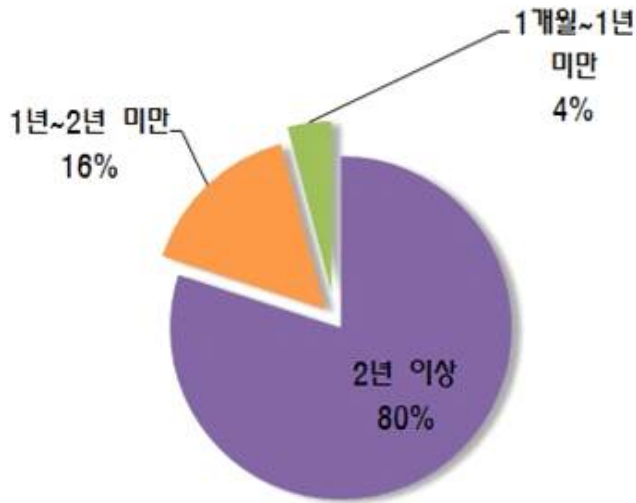
④ 사용자 형태 및 직장 규모



○ (사용자 성격) 공공부문 10%, 민간부문 90% 응답. 알리오 등을 통해 확인되는 공공부문 17%와 비교하면 공공부문 응답이 과소한 상황. 인천공항이 코로나19 위기를 극복하기 위해서는 민간부문의 활력이 중요함을 보여줌.

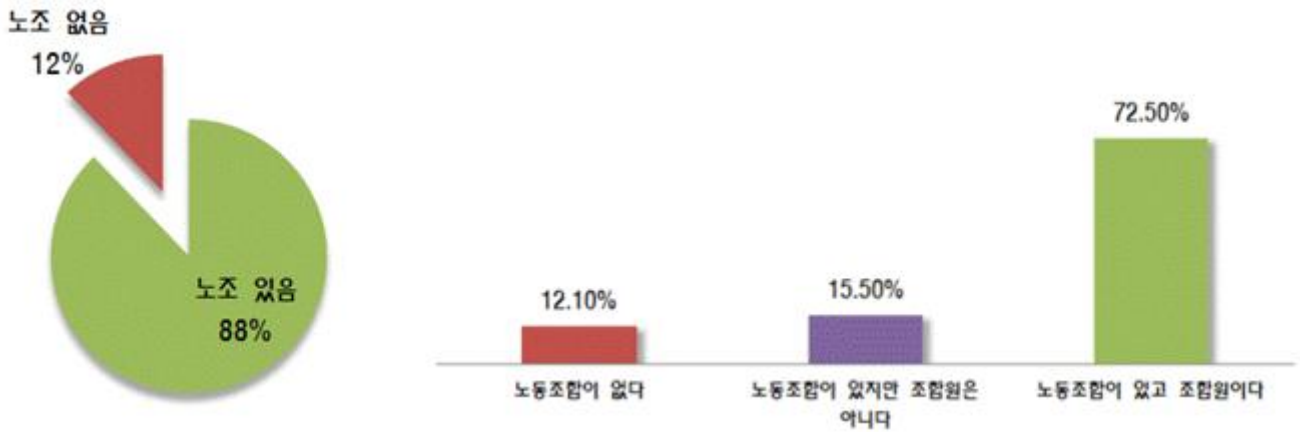
○ (민간사업장 규모) 300인 이상이 78.3%로 압도적으로 다수 차지. 인천공항산업에 진입하기 위해서는 일정 정도 규모가 필요함. 50인 미만을 기준으로 삼았던 정부의 고용안정지원조치(긴급고용안정지원금 등)이 인천공항에 적합하지 않음을 보여 줌.

⑤ 근무기간



○ 80%가 2년 이상 근무자들이 응답함으로써 실제 인천공항을 운영해 온 숙련된 노동자들이 코로나19가 6개월간 휩쓸고 간 후 어떤 상태에 처해있는지 확인할 수 있음.

⑥ 노동조합 여부



○ 응답자 중 88%는 노조가 있는 사업장 소속이고, 72.5%가 노조에 가입해있다고 응답. 코로나19로 인한 고용불안이 노조 유무, 가입 유무와 어떤 관계가 있는지 확인하고, 고용안정을 위한 노조의 역할 및 과제를 분석해볼 수 있음.

○ 노조있음 응답이 88%이므로 본 실태조사는 인천공항 내 상대적으로 보호받고 있는 고용, 임금 상위 계층 노동자들의 상태를 보여줌. 이미 일자리를 잃은 미조직 노동자들의 상태는 이보다 훨씬 열악하다고 보아야 하고, 재취업 및 보호 방안을 찾아야 함.

(2) 코로나19에 대한 인식

① 코로나19로부터 직장에서의 안전



인천공항 노동자 응답



직장갑질119 응답

○ 인천공항 노동자들은 코로나19로부터 안전하다 38%, 안전하지 않다 62% 기록. 전국 단위로 조사한 <직장갑질119>에서 발표자료는 안전하다 53.8%, 안전하지 않다가 46.2%. 일반적인 노동자들보다 덜 안전하고 더 위험한 인천공항 노동자들의 상태를 확인할 수 있음.

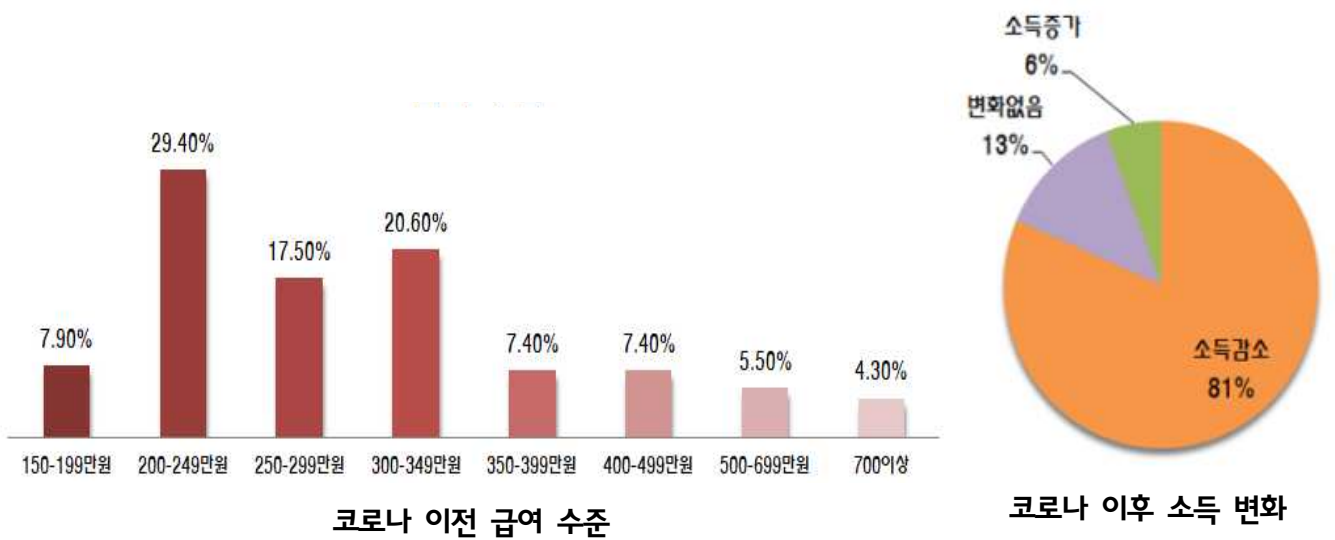
② 코로나19로 인한 불안감(좌), 우울감(우)



○ 코로나19로 인천공항 노동자들의 심리 상태가 심각한 수준임을 확인. 불안감과 우울감이 같은 경향의 응답을 보이고 있음.

○ 우울감 14일 이상 응답이 나오면 치료가 필요한 상태(DSM-5 기준). 7일 이상 응답자 13.8%는 코로나 위기 지속에 따라 치료가 필요한 상태로 악화될 수 있고, 거의 매일 응답자 24.2%는 당장 치료가 필요한 상태일 수 있음.

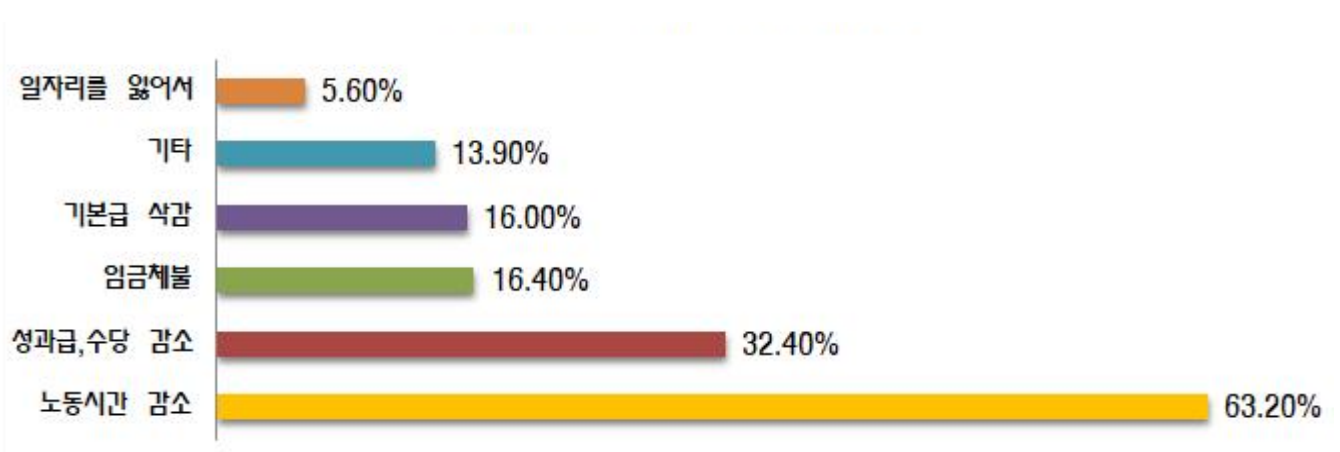
④ 코로나 이전(19.12) 소득현황과 현재(20.8-9) 변화



○ (급여수준) 200-249만원 구간이 29.4%로 가장 많은 응답. 200-349만원 구간에 67.5% 노동자들이 집중되어 있음을 확인

○ (소득감소) 81.0% 노동자들의 소득이 감소했다는 충격적인 응답. 코로나19로 인한 인천공항 산업의 어려움을 상징적으로 보여주는 수치.

④-1 소득감소 이유(복수응답)

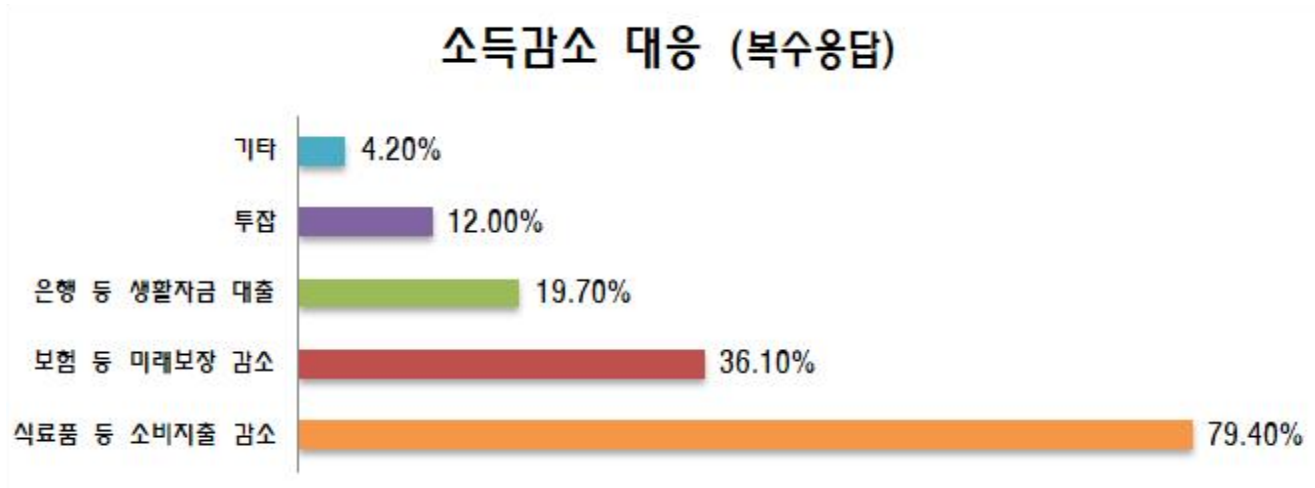


○ 기본급 삭감이 16%임을 볼 때 노동시간 감소 대부분은 연장, 휴일 근무시간 축소일 가능성이 높음. 코로나19 이전 장시간 노동으로 인력충원을 대신해 왔음을 반증하는 근거.

○ 임금체불은 2월부터 이어지고 있는 이스타항공의 문제가 가장 클 것으로 예상.

○ 일자리를 잃었다는 응답은 5.6%. 이는 이미 항공부문 하청업체들을 중심으로 2,3,4월 최소 2천명 이상 미조직 노동자들이 일자리를 잃은 상황. 일자리 잃은 미조직 노동자들은 응답 기회 자체가 적을 수밖에 없음.

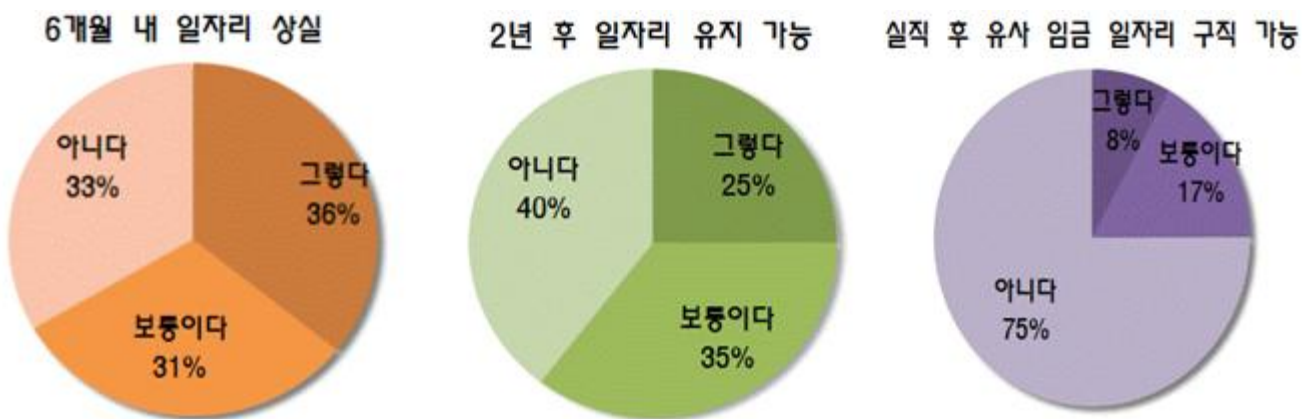
④-2 소득감소 대응(복수응답)



○ 소득이 감소한 인천공항 노동자들은 당장의 소비지출 감소 79.4%를 통해 대응. 대출 18.7% , 보험 등 36.1% 미래 소득을 당겨서 현재 소득을 벌충하는 경우도 높은 응답을 기록. 세대, 소득수준 등에 따라 소득 감소 대응의 양상이 다르게 드러남을 후술.

(3) 코로나19로 인한 직장생활 변화

① 현 직장 일자리 유지 전망



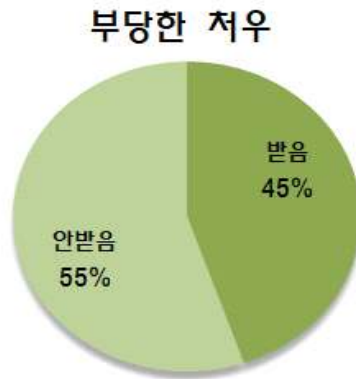
○ (단기, 6개월 내 일자리 상실) 36%가 그렇다 응답. 당장의 일자리 유지 자체에 위협을 느끼고

있음.

○ (장기, 2년 후 일자리 유지 가능) 40%가 아니다 응답. 6개월 내 상실 응답보다 4% 높게 나오면서 현재보다 미래에 고용불안이 심해질 것으로 응답. 이는 코로나19 회복의 비관적 전망 응답이 높게 나온 것과 조응하는 응답.

○ 일자리 유지가 어려운 노동자들은 현재 수준의 임금을 받지 못하겠다는 응답이 75%로 암울한 코로나19 인천공항 전망을 보여 줌.

② 회사로부터 코로나19로 부당처우 여부



○ 코로나19로 부당한 처우를 받은 사람이 45%로 절반에 육박하는 상황. 노조 조합원 응답이 78%인 상황을 감안하면, 인천공항 내 부당(위법) 행위 압박은 지금까지 경험해보지 못한 수준으로 예상

③ 코로나19로 직장에서 경험한 사업장 내 부당행위

항목	경험 비율(%)	
	전국조사	인천공항
연장근무 등 정당한 보상 거부	12	9
다른직원과 차별 대우	10	8
권고사직/해고/계약해지	10	11
임금삭감/임금반납	14	20
무급휴업 강요	19	21
연차휴가 사용 강요	19	25

○ 전국단위 조사와 비교해 인천공항은 연차휴가, 임금삭감/반납이 6%가량 높은 응답을 기록함.

○ 코로나19로 인한 부당한 불법행위는 기존 상담 등을 통해 영종특별지부가 확인했던 비용절감·인력감축 절차를 재확인할 수 있음.

연차강요 25%, 임금삭감/반납20%

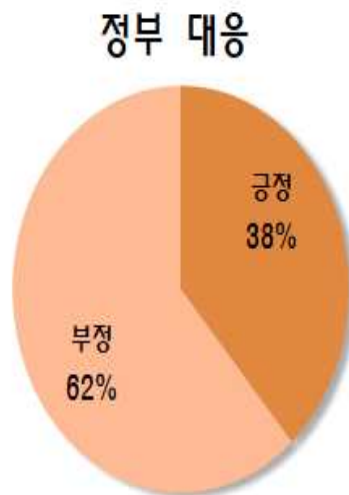
⇒ 무급휴업·휴직 강요 21%

⇒ 권고사직 11%

○ 응답에서 알 수 있듯 사용자는 물량감소로 인한 비용절감을 위해 가능한 모든 수단을 동원하여 임금, 고용 조정에 나서고 있음. 그 과정에서 노동자들이 불법 소지가 큰 연차강요, 휴업·휴직 강요 등에 노출되어 있음을 알 수 있음. 코로나19 과정에서 사용자들의 위법행위 학습은 회복 이후 악성 노무관리로 이어져 인력수급 위협 요소가 될 가능성이 큼.

(4) 코로나19 정부 정책 평가

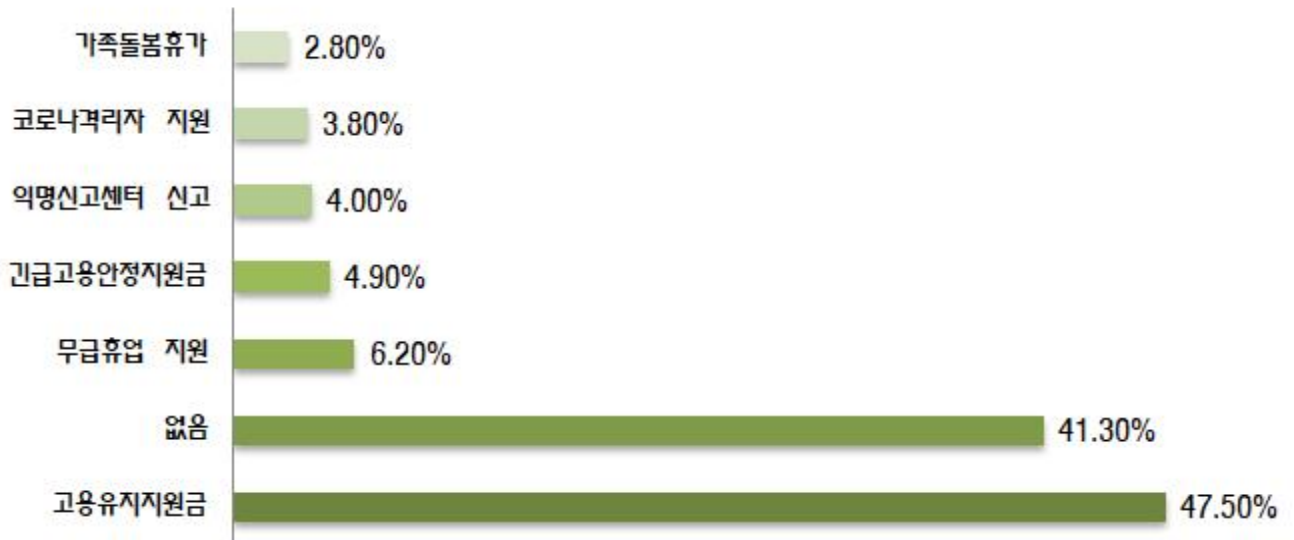
① 정부의 인천공항 코로나19 고용위기 대응 평가



○ 정부 대응에 부정평가가 2/3에 육박하는 62%. 정부는 인천공항산업을 겨냥해 항공업, 면세업, 관광업 등을 특별고용지원업종으로 3월부터 선정하고 다양한 정책들을 발표해 대응 중. 하지만 현장 노동자들의 체감과 평가는 정반대로 부정이 지배적. 다양한 업종이 복잡하게 얽혀 있는 인천공항산업을 구체적인 현실에 대한 구체적인 정책의 추가 개발 및 신속 시행이 절실한 상황.

② 소득 감소 직장인을 위한 정부 정책 신청 경험

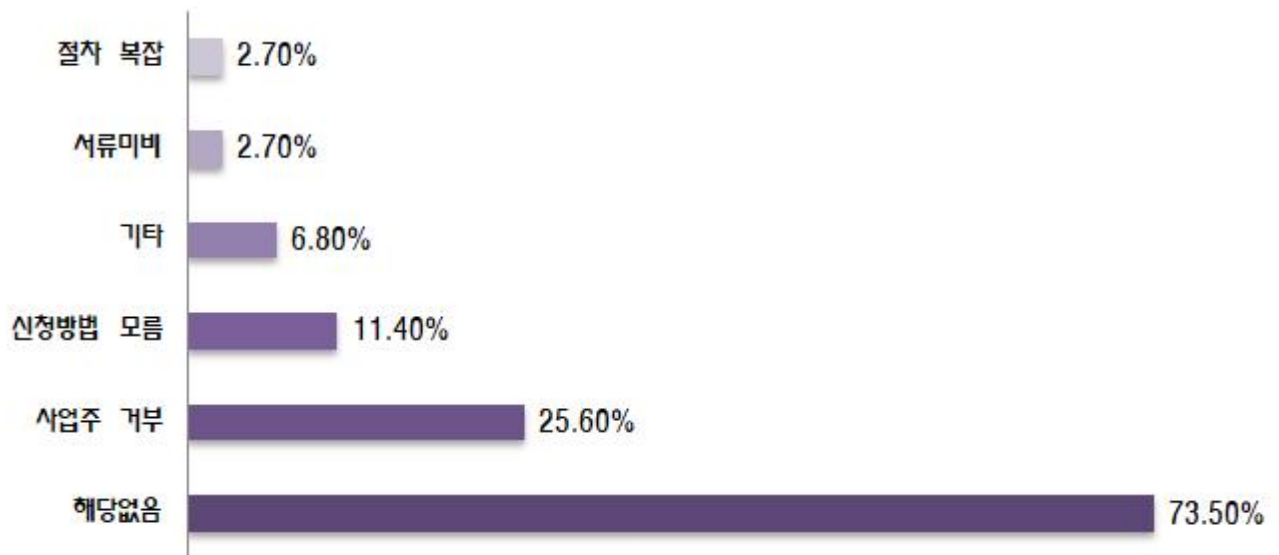
○ 정부가 코로나19 위기 극복을 위해 대표적으로 추진한 ‘고용유지지원금’ 신청 47.5%로 가장 많



은 신청 응답을 기록. 하지만 아무런 지원도 신청하지 못했다는 ‘없음’이 41.3%로 정부지원 사각 지대가 상당히 광범위하다는 사실을 유추해볼 수 있음.

○ 무급휴업/휴직 지원 6.2%, 가족돌봄휴가 2.8% 등 코로나19 시기 긴급하게 활용할 수 있지만 신청이 저조한 정책들은 적극적인 홍보와 독려가 필요.

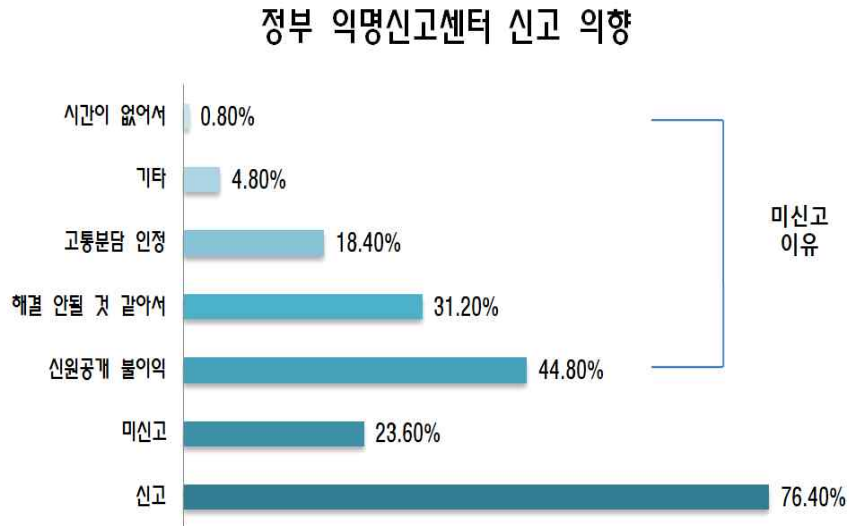
②-1 정부 정책 미신청 이유



○ 해당 없음이 73.5%로 최다 응답, 신청방법 모름 11.4%이 3위를 차지. 정부의 코로나19 고용 지원정책이 인천공항의 현실에 적합하지 않았거나, 복잡한 지원정책 자체를 모르는 노동자들이 절대다수였음이 확인.

○ 사업주 거부는 25.6%로 두 번째로 높은 응답을 기록. 임금체불로 일관한 이스타항공, 고용유지 지원금 신청 거부 아시아나KO 등 사업주들이 최소한의 자기부담 자체를 거부하면서 노동자들의 지원정책 신청 요청을 묵살한 사례일 것으로 보임.

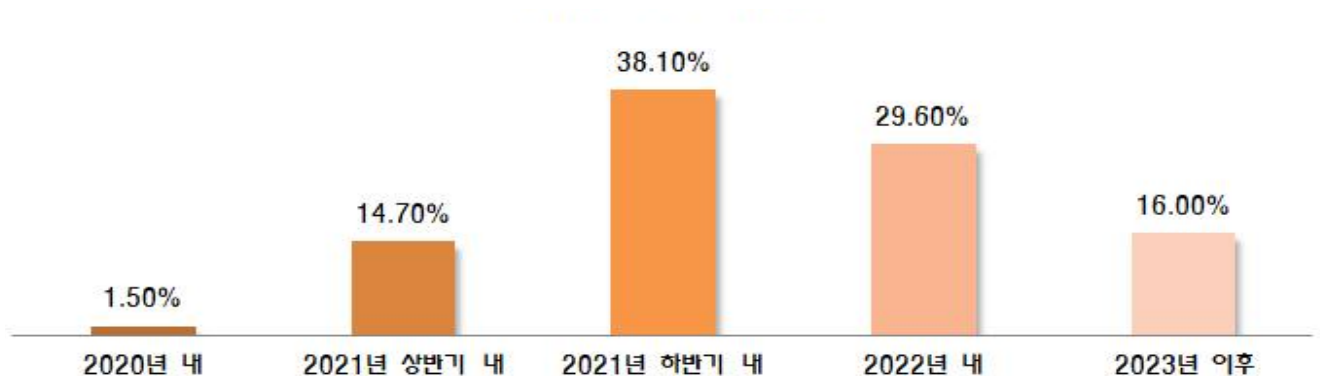
③ 코로나19 이후 연차강요 등 위법사항 익명신고센터 신고 의향 및 미신고 이유



○ 다양한 위법을 경험하면서 노동자들은 정부의 익명신고센터 신고 의향이 76.4% 있다고 응답. 하지만 4명 중 1명은 신고하지 않을 것이라고 응답했는데, 이는 신원공개 불이익 44.8%, 정부의 해결능력 의문(해결 안될 것 같아서) 31.2% 때문으로 드러남.

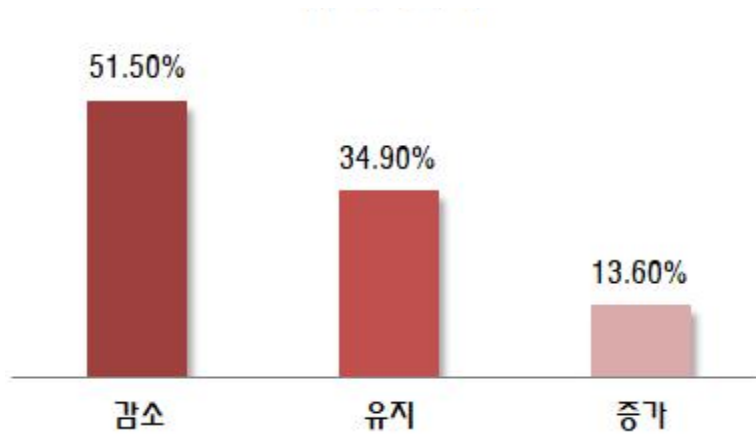
(5) 인천공항 코로나19 위기 전망 및 극복 방안

① 코로나19 위기 이전으로 인천공항 수요 회복 시점 예상



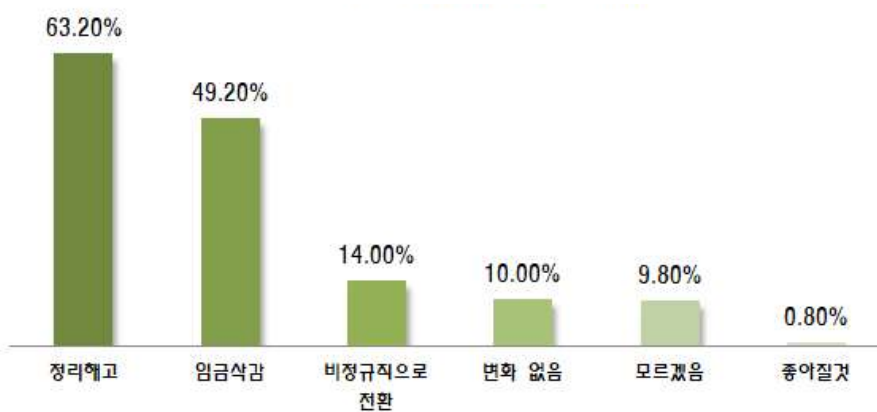
○ 2021년 하반기 내가 38.1%로 가장 높은 응답 차지. 2022년 이후도 합계 45.6%로 절반에 육박. 공항 현장에서 코로나19 불황을 체감하고 있는 노동자들은 수요 회복에 비관적인 전망을 내놓고 있음.

② 코로나19 위기 이전으로 인천공항 수요 회복 시 인력 변화 예상



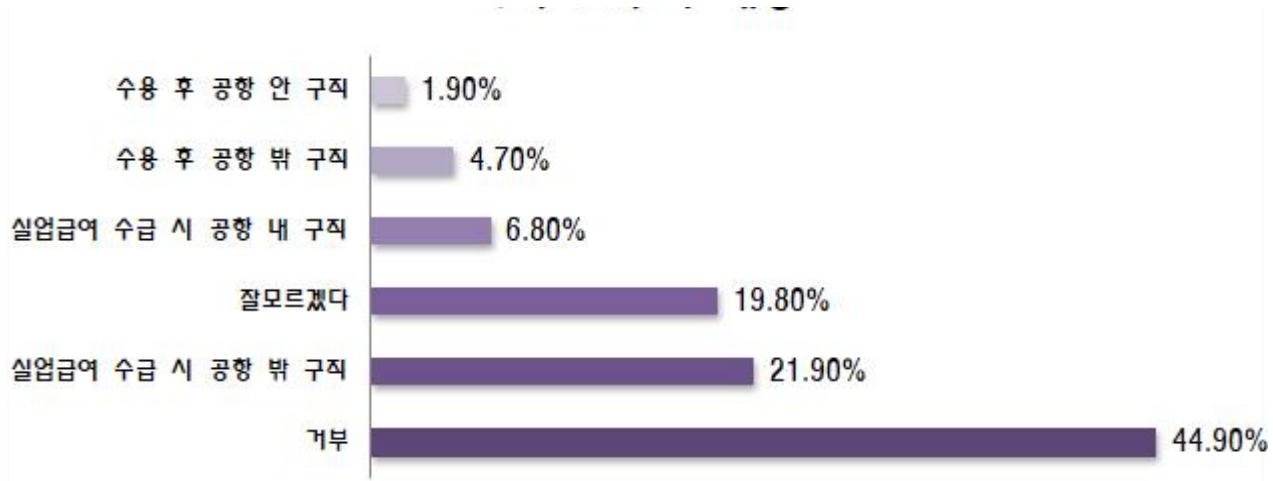
○ 51.5% 노동자들이 수요가 코로나19 이전으로 회복되어도 인력은 당시보다 감소할 것으로 응답함. 위기를 학습한 사용자들이 언제 또 닥쳐올지 모를 위험에 대비한 보수적인 경영을 할 것으로 예상. 전체 응답자 중 약 37.5%가 현재보다 25% 인력감축을, 14.0%가 50% 인력감축을 예상하여 코로나 이후 심각한 노동강도 강화를 우려하는 것으로 드러남.

③ 코로나19 위기 이후 직장 내 고용관계 변화 예상(복수응답)



○ 인력감축을 예상한 노동자들은 그 방식으로 63.2%가 정리해고를 예상했음. 다음으로는 49.2%가 임금삭감이 있을 것으로 응답하여 코로나19로 고용, 임금 불안정화 시도가 나타날 것으로 응답.

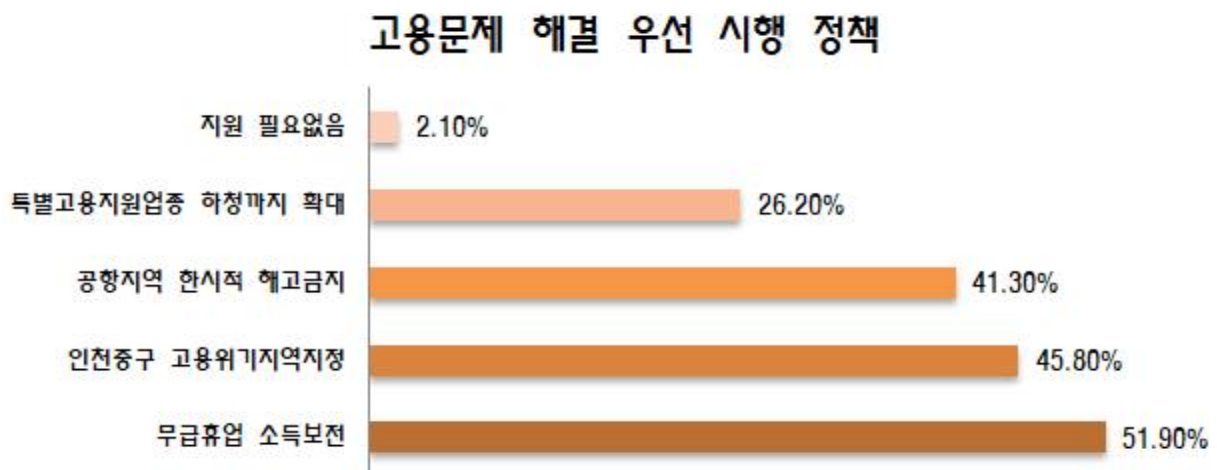
④ 코로나19 위기 이후 경영악화로 해고/권고사직/희망퇴직 요구 시 대응



○ 사용자의 다양한 퇴사 요구에 44.9% 노동자들이 거부로 응답. 코로나19로 현재 일자리를 잃게 되면 유사임금의 다른 일자리를 구하기 어렵다는 판단이 있을 것으로 예상. 하지만 노동조합원 비율이 72.5%에 달하는 상황을 감안하면, 사용자의 퇴사 요구에 일자리를 지킬 수 있다는 응답이 상대적으로 적다고 볼 수 있음.

○ 응답자들은 새로운 일자리를 구할 때 공항 “밖”에서 일자리를 구하겠다는 응답 비율이 실업급여 수급 시 21.9%, 비수급 시 4.7%로 25.6%를 기록. 응답자 4명 중 1명이 기회가 되면 인천공항을 떠나겠다고 응답. 공항 인력 공급 부족이 코로나19로 심화될 것으로 예상되고, 정부와 지자체의 인천공항 청년일자리 창출 정책이 노동자들의 외면으로 실패할 가능성도 높아지고 있는 상황. 현재 일자리부터 지키기 위한 특단의 대책이 필요.

⑤ 고용불안 해결을 위한 정부정책 우선 순위(복수응답)

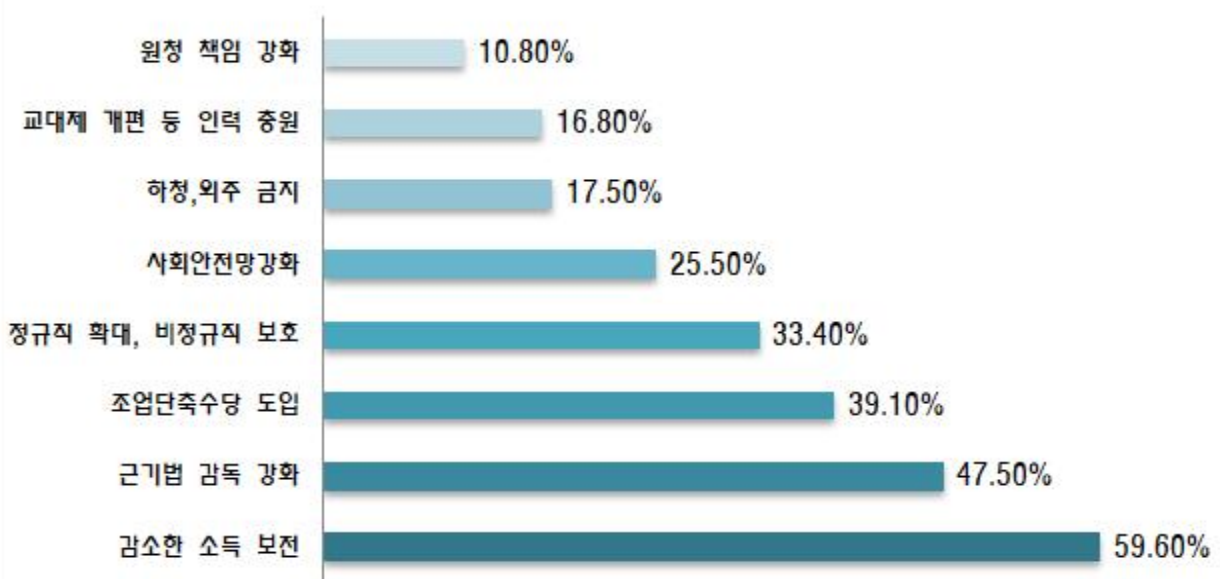


○ 응답자들은 ‘무급휴직자 소득보전’을 51.9%로 가장 최우선 과제로 뽑음. 물량 감소로 인한 소

득 감소가 인천공항 노동자들의 가장 큰 타격 지점임을 보여주는 응답. 하지만 정부의 2차 긴급고용안정지원금 등 무급휴업자 소득보전 정책은 50인 이하로 한정되는 등 인천공항의 구체적인 상황에 적합하지 않은 부분들이 있었음.

○ 인천중구 고용위기지역지정은 두 번째로 높은 45.8%를 기록하였는데, 이는 사각지대가 많고 회복의 기미가 보이지 않는 인천공항에 가능한 모든 수단을 동원해야 한다는 현장 노동자들의 판단일 것으로 예측. 26.2%를 기록한 특별고용지원업종 하청까지 확대 역시 정부 고용지원정책의 사각지대를 해소할 것을 요구하는 응답으로 고용위기지역 지정과 유사한 맥락으로 볼 수 있음.

⑦ 코로나19 이후 달라져야 할 고용정책 과제(복수응답)



○ 응답자의 59.6%가 감소한 소득보전을 코로나19 이후 달라져야 할 정부 과제로 제시. 발생 주기가 짧아지는 생태위기로 인한 고용불안에 정부의 소득보전 정책이 필요함을 보여 줌. 이후 고용보장 법제도 개선에 감안해야 할 부분.

○ 그다음 응답으로 47.5%가 근로기준법 감독 강화를 꼽은 것은 앞서 살펴 본대로 코로나19로 경영위기가 닥치자 절반 이상의 노동자들이 위법을 강요당했기 때문으로 인과관계를 분석해볼 수 있음. 근로기준법 준수는 노동자권리 보호, 좋은 일자리 창출과 연동되기 때문에 민주노총이 기존에 지속적으로 요구해 온 ‘노동청 분소 영종도 설치’ 등을 적극적으로 검토해야 함.

2) 전체 응답자 특성표

【 응답자 특성표 】				
■ 전 체 ■			사례수	%
			539	100.0%
거주 지역	지역1	중구	113	21.3%
		서구	71	13.4%
		계양구	38	7.2%
		부평구	34	6.4%
		남동구	10	1.9%
		연수구	13	2.5%
		미추홀구·동구	26	4.9%
		경기도	85	16.0%
		서울특별시	113	21.3%
	기타	27	5.1%	
	지역2	인천	305	57.5%
		그 외	225	42.5%
성별		남성	269	50.8%
		여성	261	49.2%
출생연도		20대	149	28.1%
		30대	204	38.5%
		40대	101	19.1%
		50대 이상	76	14.3%
부양가족 (본인포함)		1명	166	31.3%
		2명	98	18.5%
		3명	133	25.1%
		4명 이상	133	25.1%
고용형태		상용직(정규직/무기계약직)	489	92.3%
		임시직 노동자(계약직)	13	2.5%
		파견/용역/사내하청 노동자	28	5.3%
업무 유형 (업종)		보안 검색/경비/방재	14	2.6%
		시설관리	34	6.4%
		운영관리	19	3.6%
		환경미화	5	0.9%
		항공사	132	24.9%
		지상조업	90	17.0%
		수하물	2	0.4%
		기내청소	1	0.2%
	지상서비스직	24	4.5%	

【 응답자 특성 표 】				
■ 전 체 ■		사례수	%	
		539	100.0%	
		운송	6	1.1%
		창고	3	0.6%
		면세점	170	32.1%
		식음료	6	1.1%
		기타	24	4.5%
부문	공공	인천공항공사 부문	72	13.6%
	민간	항공운수 부문	249	47.0%
		물류 부문	9	1.7%
		서비스 부문	200	37.7%
사용자 형태 및 직장 규모		중앙부처및공공기관(사업장규모무관)	55	10.4%
		민간부문 300인 이상 사업장	415	78.3%
		민간부문 30~300인 미만 사업장	51	9.6%
		민간부문 5~30인 미만 사업장	9	1.7%
근무기간		2년 이상	424	80.0%
		1년 이상 ~ 2년 미만	84	15.8%
		1개월 이상 ~ 1년 미만	22	4.2%
노동조합 여부		노동조합이 없다	64	12.1%
		노동조합이 있지만 조합원은 아니다	82	15.5%
		노동조합이 있고 조합원이다	384	72.5%
직장 안전		안전	200	37.7%
		비안전	330	62.3%
불안감		없음	164	30.9%
		7일 이내	165	31.1%
		7일 이상	73	13.8%
		거의매일	128	24.2%
우울감		없음	145	27.4%
		7일 이내	165	31.1%
		7일 이상	100	18.9%
		거의매일	120	22.6%
급여 수준		150만원-199만원	42	7.9%
		200만원-249만원	156	29.4%
		250만원-259만원	93	17.5%
		300만원-349만원	109	20.6%
		350만원-399만원	39	7.4%

【 응답자 특성 표 】				
■ 전 체 ■		사례수	%	
		539	100.0%	
		400만원-499만원	39	7.4%
		500만원-699만원	29	5.5%
		700만원 이상	23	4.3%
소득 변화		소득감소	432	81.5%
		변화없음	68	12.8%
		소득증가	30	5.7%
소득감소이유 (복수응답)		노동시간 감소	273	63.2%
		성과급, 수당 감소	140	32.4%
		임금체불	71	16.4%
		기본급 삭감	69	16.0%
		기타	60	13.9%
		일 자리를 잃어서	24	5.6%
소득감소대응 (복수응답)		식료품 등 소비지출 감소	343	79.4%
		보험 등 미래보장 감소	156	36.1%
		은행 등 생활자금 대출	85	19.7%
		투잡	52	12.0%
		기타	18	4.2%
고용 안정 인식 상태	6개월 내 일자리 상실 여부	동의	190	35.8%
		보통	163	30.8%
		비동의	177	33.4%
	실직 후 유사 일자리 구직 가능 여부	동의	43	8.1%
		보통	89	16.8%
		비동의	398	75.1%
	2년 후 일자리 유지 가능 여부	동의	132	24.9%
		보통	188	35.5%
		비동의	210	39.6%
코로나 19로 직장에서 경험한 불	연차강요	경험	261	49.2%
		미경험	269	50.8%
	무급휴업강요	경험	215	40.6%
		미경험	315	59.4%
	권고사직/해고	경험	110	20.8%
		미경험	420	79.2%
	임금삭감/반납	경험	209	39.4%
		미경험	321	60.6%
		경험	23	4.3%

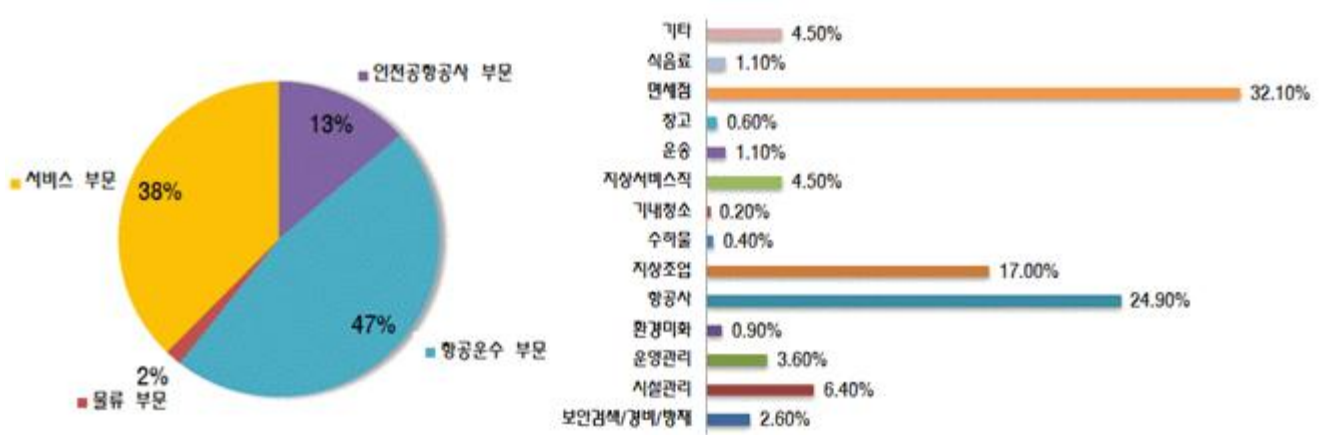
【 응 답 자 특 성 표 】				
■ 전 체 ■			사례수	%
			539	100.0%
비행사의	가족돌봄휴가불허	미경험	507	95.7%
	재택근무불허	경험	38	7.2%
		미경험	492	92.8%
	다른직원과차별대우	경험	80	15.1%
		미경험	450	84.9%
	연장근무등보상거부	경험	94	17.7%
		미경험	436	82.3%
	부당한 처우		동의	237
비동의			293	55.3%
정부 대응 평가		긍정	204	38.5%
		부정	326	61.5%
정부정책 신청 경험		고용유지지원금	252	47.5%
		없음	219	41.3%
		무급휴업 지원	33	6.2%
		긴급고용안정지원금	26	4.9%
		익명신고센터 신고	21	4.0%
		코로나격리자 지원	20	3.8%
		가족돌봄휴가	15	2.8%
정부정책 미신청 이유		해당없음	161	73.5%
		사업주 거부	56	25.6%
		신청방법 모름	25	11.4%
		기타	15	6.8%
		서류미비	6	2.7%
		절차 복잡	6	2.7%
정부익명신고센터 신고의향		신고	405	76.4%
		미신고	125	23.6%
미신고 이유		신원공개 불이익	56	44.8%
		문제해결 안될것같아서	39	31.2%
		고통분담 인정	23	18.4%
		기타	6	4.8%
		시간이 없어서	1	0.8%
공항 수요 회복 전망		2020년 내	8	1.5%
		2021년 상반기 내	78	14.7%
		2021년 하반기 내	202	38.1%
		2022년 내	157	29.6%

【 응답자 특성 표 】			
■ 전 체 ■		사례수	%
		539	100.0%
	2023년 이후	85	16.0%
인력 변화 전망	감소	273	51.5%
	유지	185	34.9%
	증가	72	13.6%
코로나19 이후 고용관계 변화예상	정리해고	335	63.2%
	임금삭감	261	49.2%
	비정규직으로 전환	74	14.0%
	변화 없음	53	10.0%
	모르겠음	52	9.8%
	좋아질 것	4	0.8%
사직요구 시 대응	거부	238	44.9%
	실업급여 수급 시 공항 밖 구직	116	21.9%
	잘 모르겠다	105	19.8%
	실업급여 수급 시 공항 내 구직	36	6.8%
	수용 후 공항 밖 구직	25	4.7%
	수용 후 공항 안 구직	10	1.9%
고용문제해결 정부정책 우선 순위 응답	무급휴업 소득보전	275	51.9%
	인천중구 고용위기지역지정	243	45.8%
	공항지역 한시적 해고금지	219	41.3%
	특별고용지원업종 하청까지 확대	139	26.2%
	지원 필요없음	11	2.1%
코로나19 이후 달라져야 할 고용정책 과제	감소한 소득 보전	316	59.6%
	근기법 감독 강화	252	47.5%
	조업단축수당 도입	207	39.1%
	정규직 확대, 비정규직 보호	177	33.4%
	사회안전망강화	135	25.5%
	하청, 외주 금지	93	17.5%
	교대제 개편 등 인력 충원	89	16.8%
	원청 책임 강화	57	10.8%

3) 코로나19 6개월, 키워드 별 인천공항 노동자들의 상태

***키워드1 <항공/서비스업>: 인천공항산업 한 축이 무너지고 있다!**

○ 인천공항산업의 주요 축인 항공, 서비스업



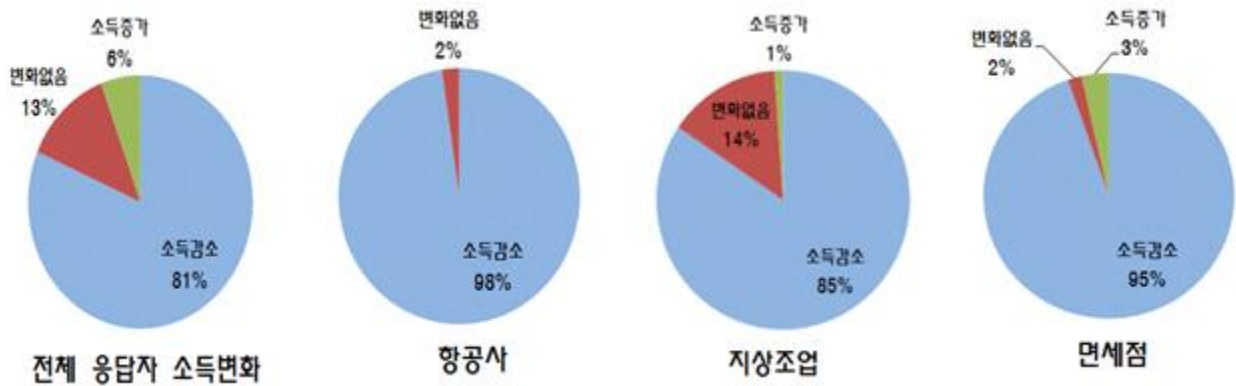
-응답자 중 항공운수 47%, 서비스 38% 부문이 가장 큰 부문이고, 업무 유형으로 보면 면세점 32.1%, 항공사 24.9%, 지상조업 17.0%

○ 코로나19로 위험에 처하고, 불안하고 우울한 항공사와 면세점 노동자들



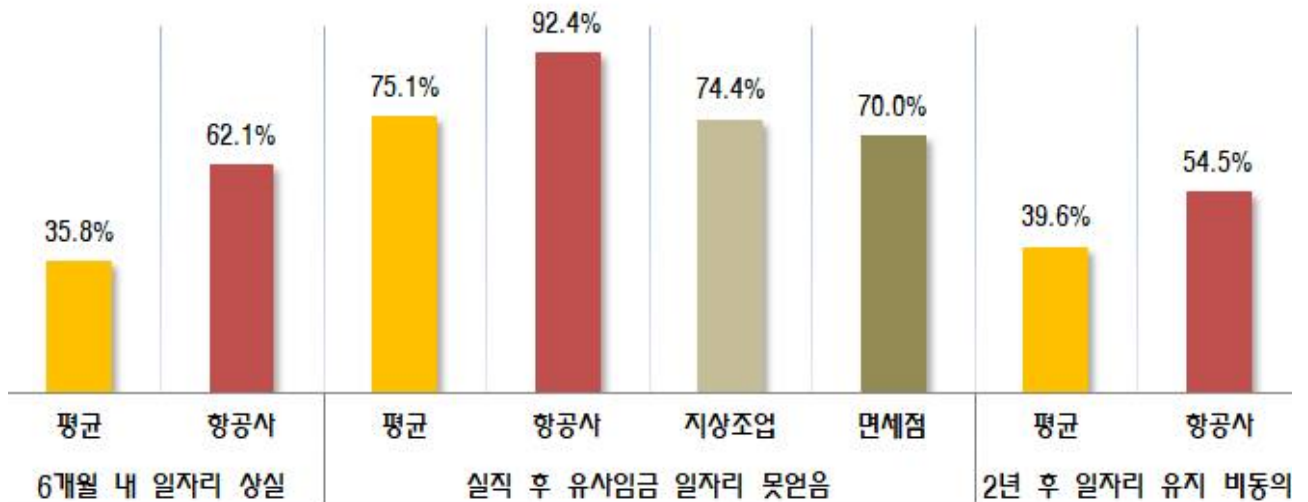
-항공사 노동자들의 안전, 건강 상태에 적신호가 켜진 상황. 코로나19가 장기화됨에 따라 불안하나는 질문의 응답 경우 7일 이상 지속되는 노동자가 56.1%로 평균보다 15%가량 높은 응답을 기록. 참고로 14일 이상 우울하다는 응답은 DSM-5 기준에 따르면 치료가 필요하다고 볼 수 있는 심각한 수치.

○ 공항에서 가장 큰 소득감소 응답을 보이고 있는 항공업, 면세점 노동자들



-인천공항 노동자들의 소득감소는 5명 중 4명으로 심각하지만, 항공업과 면세점 노동자들은 평균치를 웃도는 극단적인 소득감소를 겪고 있음. 특히 항공업은 '151만 원 이상 감소'가 78%나 차지하고 있어 위기의 정도를 보여주고 있음

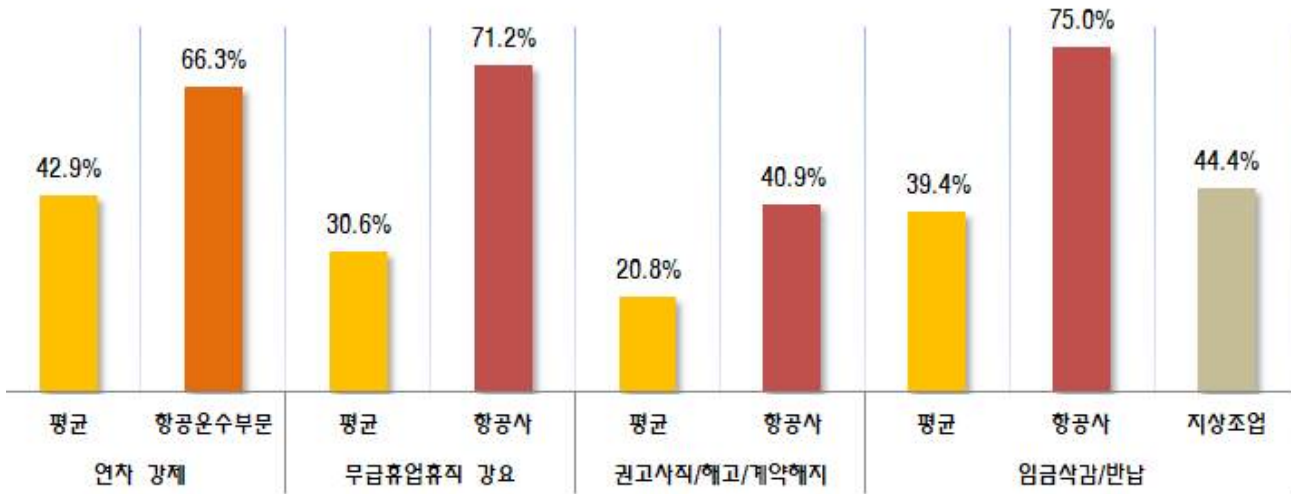
○ 고용위기에 노출된 항공업 노동자들



-항공업에서 가장 나은 일자리로 평가받는 항공사 노동자들은 단기(6개월 내 일자리 상실), 장기(2년 후 일자리 유지) 일자리 유지 응답에서 다른 업종의 공항 노동자들보다 매우 높은 부정적 응답을 기록. 특히 실직 후 유사한 일자리를 얻지 못할 것이라는 응답에서 92.4%를 기록하여 코로나 19가 가져온 고용불안의 압박이 강함을 알 수 있음.

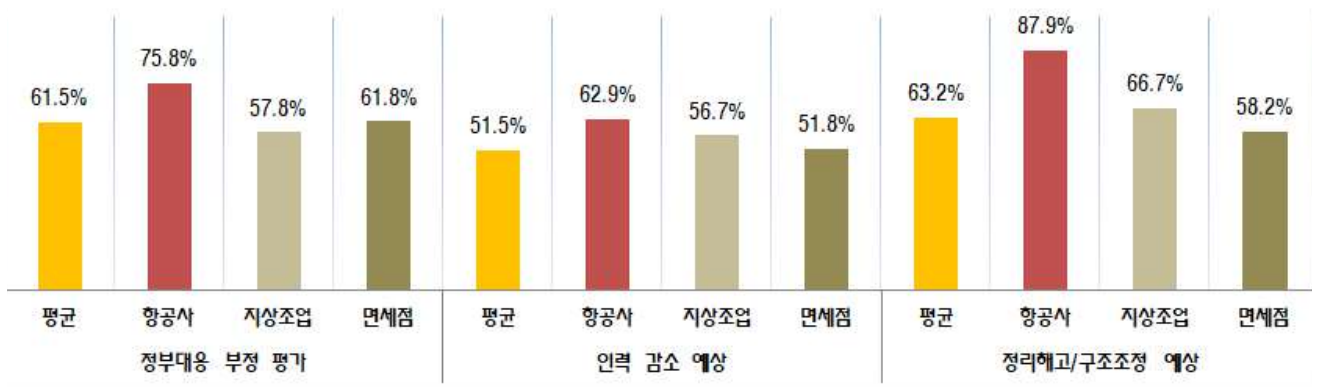
○ 고용불안 위에서 창궐하는 위법행위

-인천공항 내 항공운수부문과 항공사, 지상조업 등 관련 업종은 모든 위법행위에서 평균에 비해 높은 경향을 해오고 있음. 코로나19 경영위기는 위법행위를 통한 비용절감, 고용위기로 이어지고 있음. 항공운수부문 일자리 보호를 위해서는 노동 관련 법률에 대한 당국의 특별감독이 필요.



○ 추락의 늪에서 비관하고 있는 항공업 노동자들

직종별 비교



-항공 관련 업종인 항공사 노동자들은 정부 정책 평가, 인력 감소 예상, 정리해고 구조조정 예상 모든 면에서 평균 이상의 부정적 응답을 내놓음. 원하청 구조를 이루는 지상조업과 후방 산업인 면세업 노동자들도 전반적으로 부정적 평가를 보이고 있음.

***키워드2 <인천 중구>: 공항이 위치한 중구에 대한 모든 가능한 지원을 집중해야!**

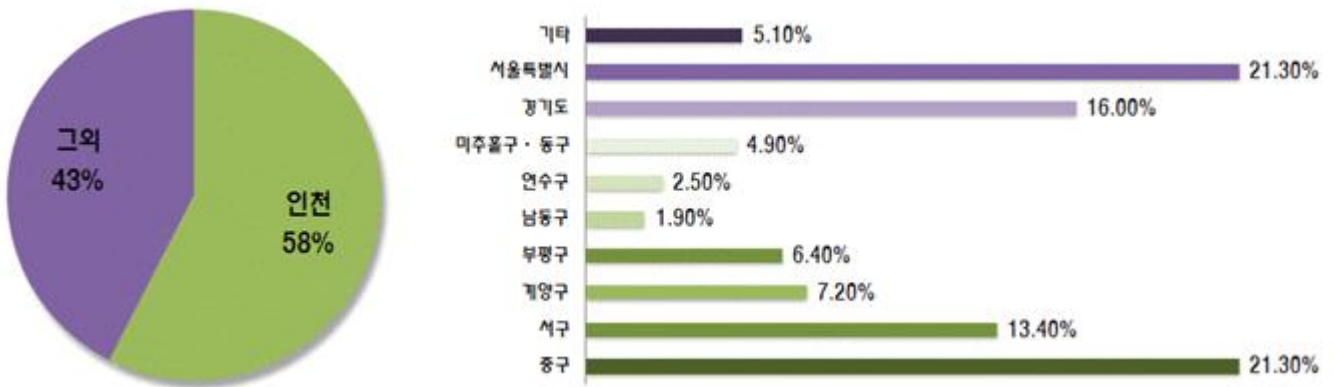
***인천공항이 위치한 중구가 위태롭다!**

“코로나19로 중구지역의 신용카드 매출액이 전년 동기 대비 14%나 감소했다.....공항신도시 상인회와 월미도 상인회는 코로나19로 매출이 50% 이상 줄었다면서 대책 마련을 요청하고 있다. 소상공인과 자영업자들이 큰 어려움을 겪으면서 도·소매업과 음식·숙박업의 일자리가 줄었고, 일용직도 감소하는 악순환이 지속되고 있다.” -홍인선 인천 중구청장 경기일보(7월 17일자) 인터뷰 중-

인천국제공항이 위치한 인천 중구는 심각한 코로나19 타격을 입은 기초단체 중 하나. 특히 실태조사 응답 중 2030 비중이 가장 높은 지역으로 <인천공항-중구-2030 청년 일자리> 위기로 연쇄작용하고 있음을 확인할 수 있음. 중앙 정부와 지자체는 양질의 청년 일자리 창출이라는 기존 목표를 달성하기 위해서는 특단의 인천 중구의 위기 대책 수립을 해야 함

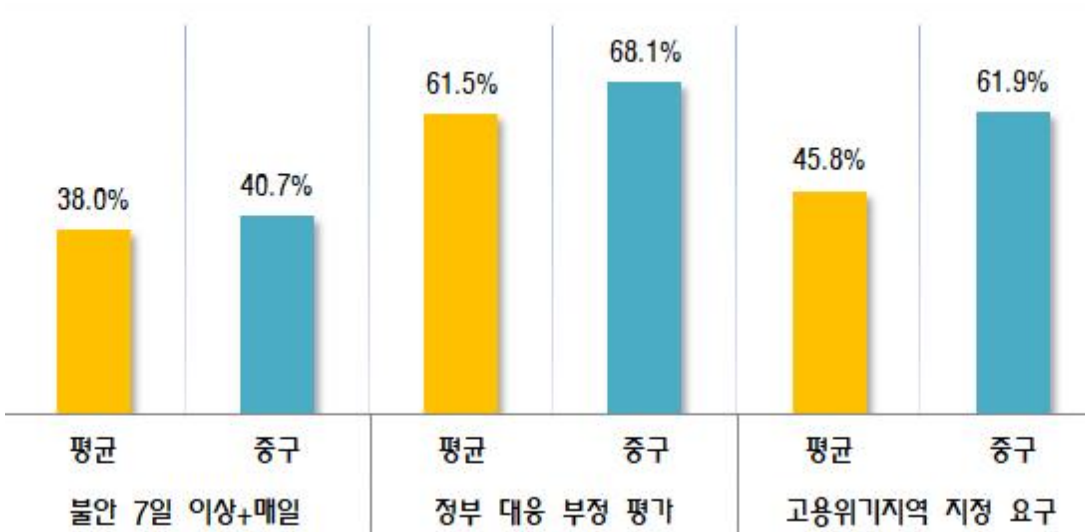
① 인천공항이 위치한 인천 중구가 위기다!

○ 최다 거주지역 인천, 기초단체 중 최다 응답지역 중구



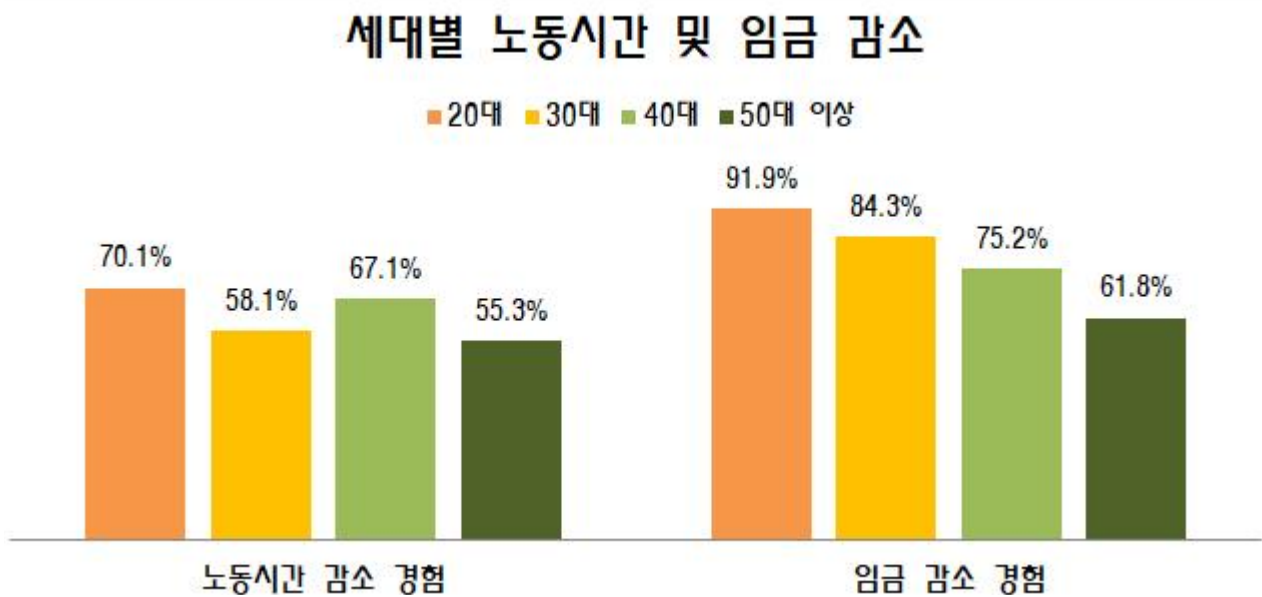
② 코로나19 위기의 중심에 선 인천 중구

○ 인천공항이 위치한 중구의 노동자들은 평균보다 높은 불안을 느끼고 있으며, 정부 대응에 더 부정적인 평가를 내리고 있음. 그 이유는 인천공항이 위치한 중구가 심대한 타격을 받고 있음에도 정부가 할 수 있는 정책들을 방기했기 때문으로 보임. 그 근거로 1만 서명운동 등을 통해 중구 노동자들의 지지를 받았지만 6개월째 조사만 하고 있는 ‘고용위기지역 지정’을 모든 거주지역 응답 중 가장 높은 응답률을 들 수 있음. 현재 인천공항의 위기는 개항 후 가장 심각하고, 가장 오래갈 것이기 때문에 가능한 모든 수단을 동원해 공항산업생태계가 붕괴되는 것을 막아야 함.



*키워드3 <2030>: 인천공항을 떠나고 있는 청년들을 잡아야 코로나19 극복도 가능!

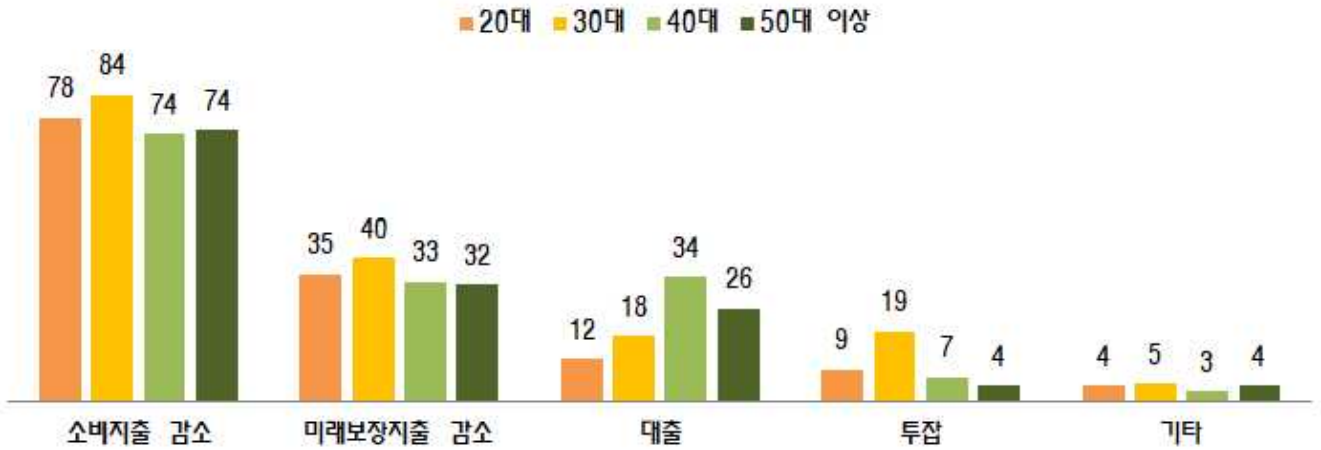
① 코로나19 젊은 세대일수록 임금을 더 빼앗아



○ 20대 임금 감소 경험은 91.9%를 시작으로 50대 이상으로 갈수록 그 수치가 낮아지고 있음. 10명 중 9명이 감소한 20대에 비해 50대는 10명 중 6명으로 30% 가량 차이를 보임. 전체적으로 임금 감소가 심각하지만 후술할 20,30대의 임금감소 대응 방안까지 감안하여 특단의 대책필요.

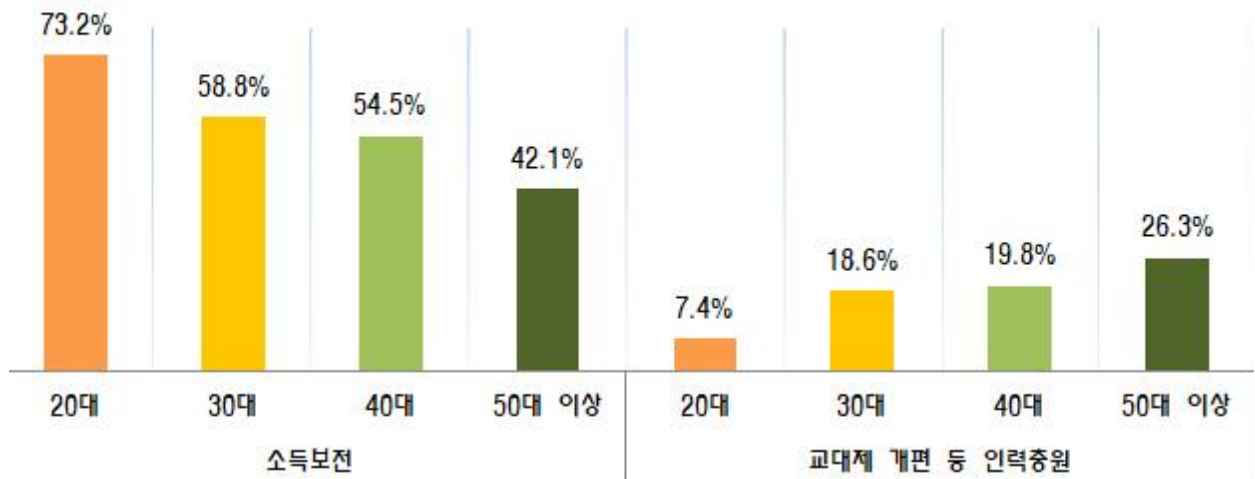
② 벌어지는 격차, 미래가 불안해지는 2030

세대별 소득감소 대응 방안



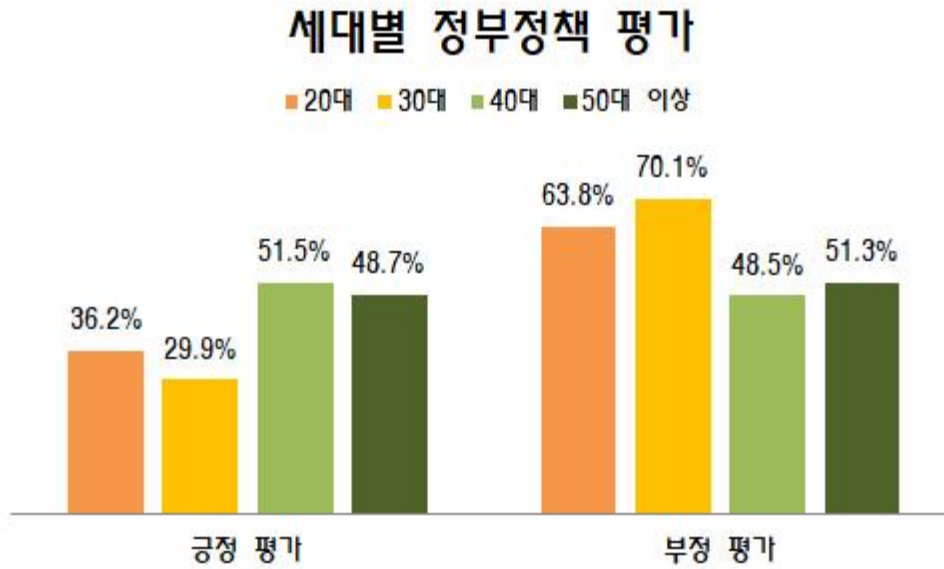
○ 임금이 더 많이 줄어든 2030세대는 당장의 소비지출 뿐 아니라 보험, 적금 등 미래보장 지출도 4050보다 더 많이 줄이면서 코로나19 위기를 버티고 있는 상태. 근속기간이 상대적으로 더 길어 자산형성이 더 많이 되었을 4050은 대출을 통해 유동성 위기를 막고 있다고 볼 수 있음.

세대별 선호 정책 차이



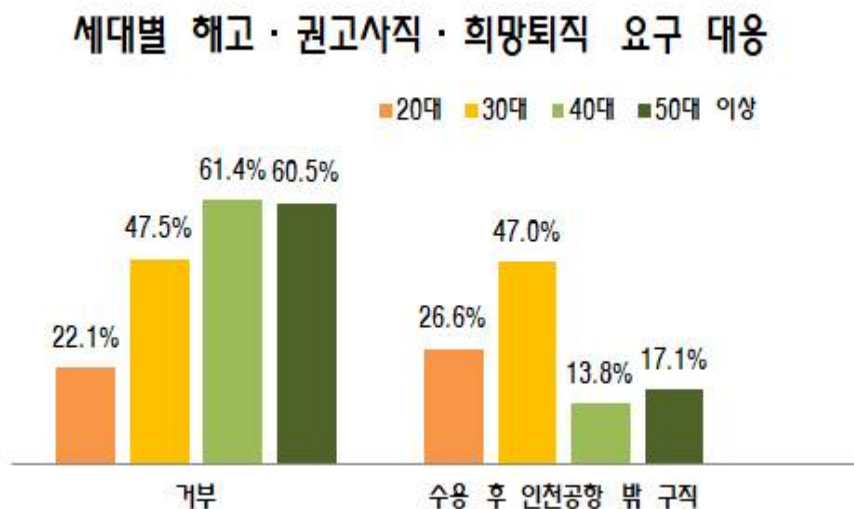
○ 당장 현금이 부족한 젊은 세대일수록 즉각적인 소득보전 정책을 선호하는 것으로 드러남. 반면 코로나 이후 일터가 바뀌어야 하는 과제를 꼽는 응답에서는 4050세대로 갈수록 교대제 개편 등 인력충원, 즉 현재 일터의 근로조건 개선을 원하는 응답이 높게 나옴.

③ 정부마저 믿지 못하고 기댈 곳 없는 2030



○ 위기의 영향이 다른 만큼 정부 정책의 평가도 세대별로 엇갈림. 2030세대는 긍정평가 평균인 38.5%를 밑돌고, 부정평가 평균 61.5%를 웃도는 응답이 나옴. 정부는 젊은 층의 소득, 직장 상태 등을 면밀히 파악해 맞춤형 청년대책을 내놓을 필요가 있음. 대면서비스가 많은 공항산업의 특성상 2030 세대비율이 높은 만큼 코로나19 이후 인천공항 재도약을 위해 코로나19 시기를 버틸 수 있는 청년정책이 필요.

④ 코로나19로 2030세대는 인천공항 일자리를 버릴 마음이 있음



○ 해고/권고사직/희망퇴직(사직) 요구 시 대응에 대해서 2030세대는 22.1%, 47.5%가 거부하겠다고 응답한 반면, 4050은 60%가 넘는 응답을 보임. 현재 인천공항 내 일자리에 대한 애착이 세대

별로 현저히 다름.

○ 사직 요구를 수용하는 경우에도 인천공항 밖에 일자리를 구하겠다는 응답이 2030과 4050 사이에 2배 이상의 격차를 보이고 있음. 코로나19 시기 임금감소, 허술한 정부정책에 실망한 2030 젊은 세대는 기회가 되면 인천공항을 떠나려고 마음먹고 있음을 보여줌.

(4) 노동조합: 코로나19 극복은 노동조합과 함께 가능하다!

*코로나19 인천공항 위기로부터 노동자를 보호하려 노력해 온 노조, 영종특별지부

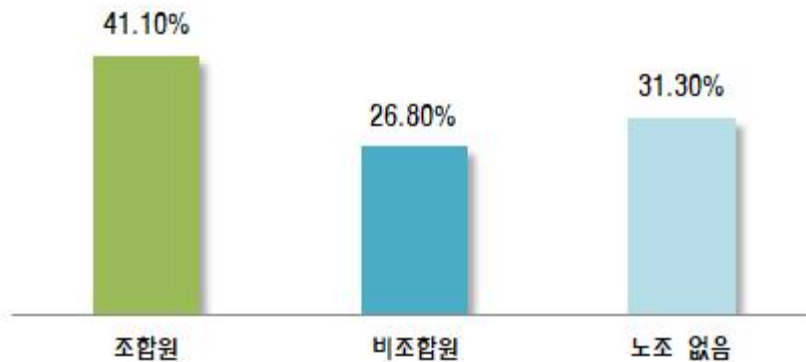


신속한 법률상담	고용안정 정책 안내
위법 사업장 대응	고용안정 제도 개선 캠페인



① 조합원일수록 코로나19로부터 직장에서 안전하다고 응답

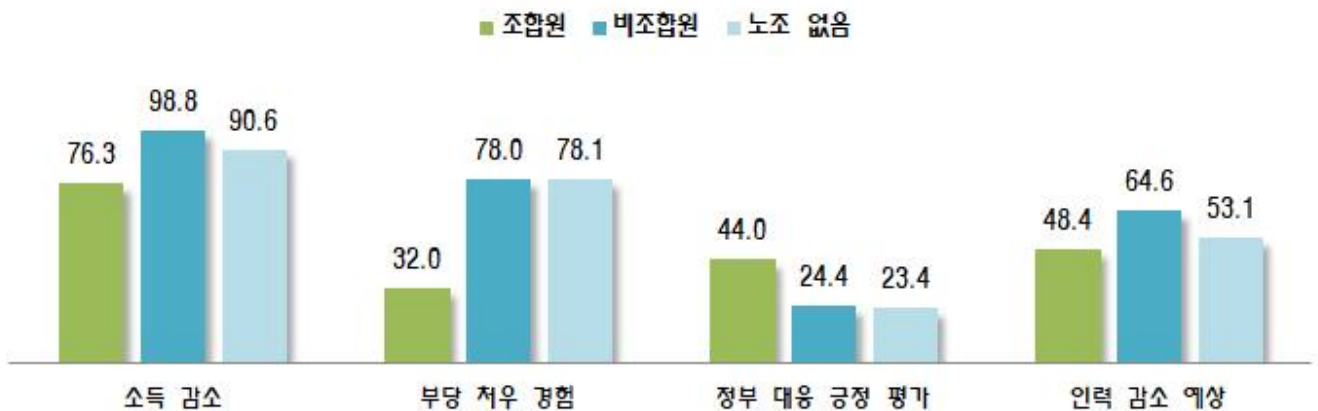
코로나 직장 안전



○ 조합원의 경우 41.1%가 직장에서 코로나19로부터 안전하다고 응답. 하지만 비조합원의 경우 15%가량 낮은 26.8%를 응답하였고, 무노조 사업장 응답자는 31.3% 기록. 노조가 사업장 내 방역 지침 준수 등 노동자 건강에 긍정적 요인으로 작용했음을 확인.

② 조합원일수록 코로나19 위기를 극복하기 위한 긍정요인으로서 노조

조합원/비조합원 비교



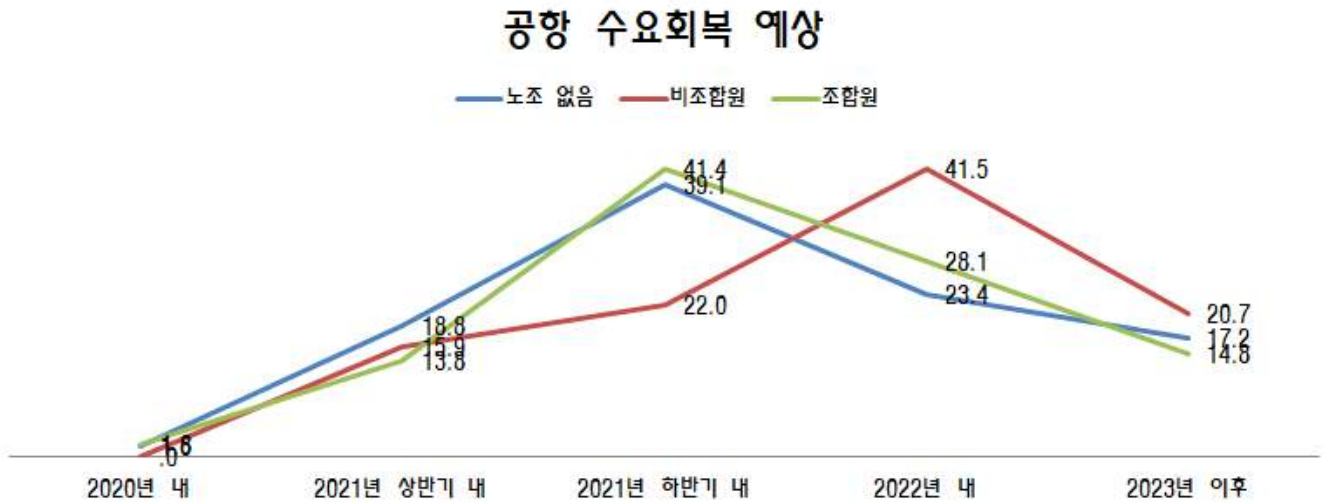
○ 개별적으로는 비대칭적일 수밖에 없는 노사관계. 노조는 노동자들의 단결을 도모해 사용자와 교섭력을 끌어올리는 역할을 함. 그 결과 코로나19 위기 시기에 노동자 권리를 지킨 것으로 드러남. 소득감소 응답은 비조합원 보다 22.5%, 무노조 보다 14.3% 낮게 나옴. 하지만 인천공항 고용 위기가 심각하여 노조가 있는 사업장에서도 소득감소가 76%에 달하는 심각한 응답이 나옴.

○ 부당처우의 경우 동의(경험) 응답에서 노조는 비/무노조 78%보다 훨씬 낮은 32%를 기록. 임금 이외의 근로조건 관련 사용자들의 부당처우에서 노동자를 보호하는데 상당히 큰 역할을 한 것으로 볼 수 있음. 인력감소 전망 역시 조합원이 가장 긍정적 응답을 보임.

○ 노조는 정부 고용유지정책의 홍보자, 집행자

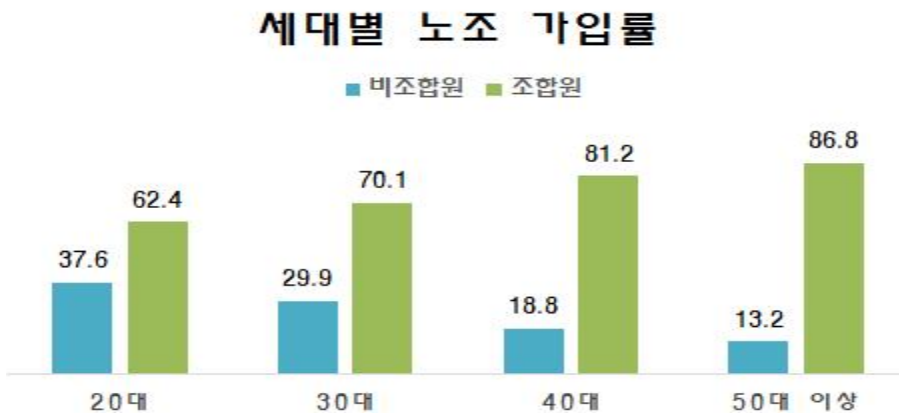
-조합원일수록 정부정책 평가에 긍정적인 것으로 나타남. 조합원은 44.0% 비노조 24.4%, 무노조 23.4%로 응답. 앞선 정부정책 미신청 사유를 묻는 문항에서 ‘사업주거부’가 25%로 ‘해당없음’ 다음으로 높았음. 즉, 노조가 사업장에서 정부의 고용유지정책을 홍보, 관철시키는 역할을 해왔고, 그 결과 정부정책에 대한 긍정적 평가가 높았던 것으로 볼 수 있음. 코로나19 시기 위험을 회피하고 고용을 조정하여 전체 산업을 위태롭게 하는 사용자들이 정부정책을 수용해 일자리 지키기에 나설 수 있도록 노조와의 공동사업 등을 고민할 필요 있음.

○ 노조와 함께 할수록 밝은 코로나19 회복 전망



-일 자리를 유지하고 있는 조합원의 경우 상대적으로 공항 수요 회복시기를 가깝게 보고 있음. 객관적인 물량 회복과 별개로 인천공항 노동자들의 심리적 사기 진작에 노조가 긍정적 역할을 하고 있음을 확인.

○ 젊은 세대에게 더 많이 접근해야 할 노동조합



-20->50대로 갈수록 노조에 가입했다는 응답률이 높아짐. 좀 더 보호받는 위치에 기성세대가 있다는 의미. 상대적으로 취약할 수밖에 없는 젊은 층에 노조가 접근할 수 있는 사업을 준비해야 함

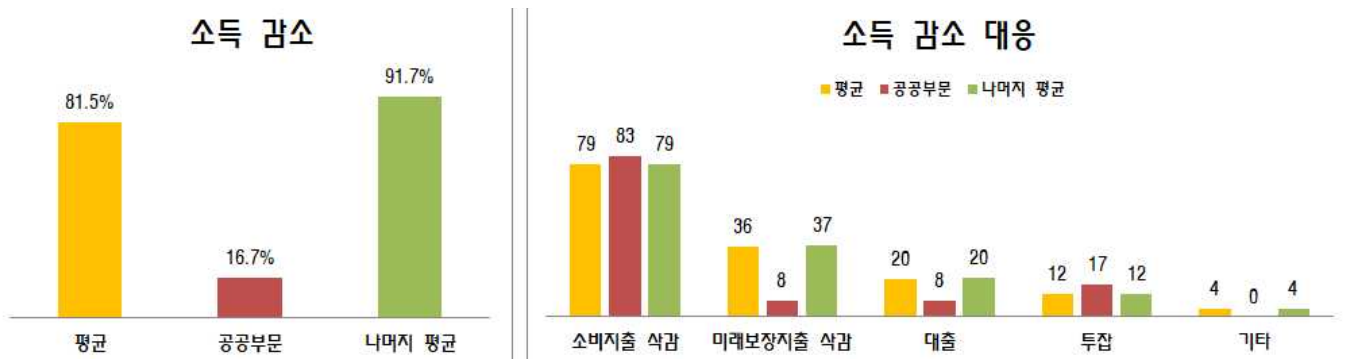
(5) 모범사용자: 코로나19 위기 공공부문의 모범을 민간부문으로!

○ 공공부문, 직장 안전과 노동자 심리의 파수꾼

-정부 지침 준수의 강제성을 가진 공공부문 응답자들은 인천공항 내에서 민간부문보다 모든 면에서 긍정적인 응답을 보임. 코로나19 위기 시기 모범사용자로서 더욱 큰 역할과 책임이 주어진 상황. 정부는 인천공항이 공공, 민간부문이 다양한 영역에서 복잡하게 관계를 맺으며 운영되고 있는 만큼, 공공부문의 안정성이 민간으로까지 확산될 수 있는 방안에 대해서 고민해야 함.

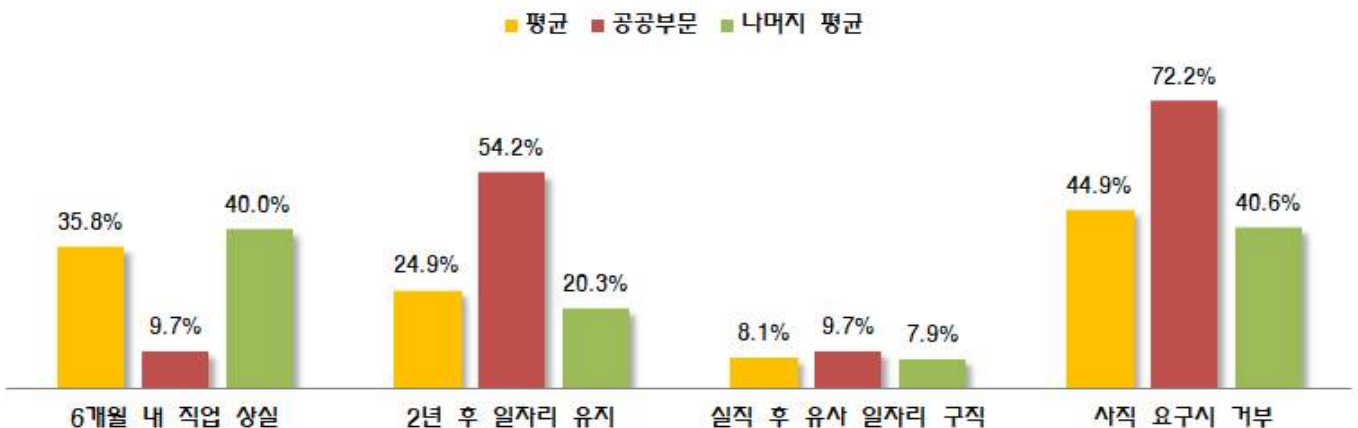
-앞서 검토해본 모든 요인들에서 공공부문은 민간부문보다 긍정적인 응답 기록. 소득감소와 대응 방안, 코로나 관련 직장 안전과 심리 상태, 장단기 일자리 유지(6개월 내 직업상실, 2년 후 일자리 유지), 각종 부당처우(연차강요, 무급휴업·휴직강요, 사직강요, 임금삭감반납강요 경험), 코로나회복 관련 전망(시기, 회복 후 인력수요, 회복 후 고용변화)

○소득감소와 대응방안



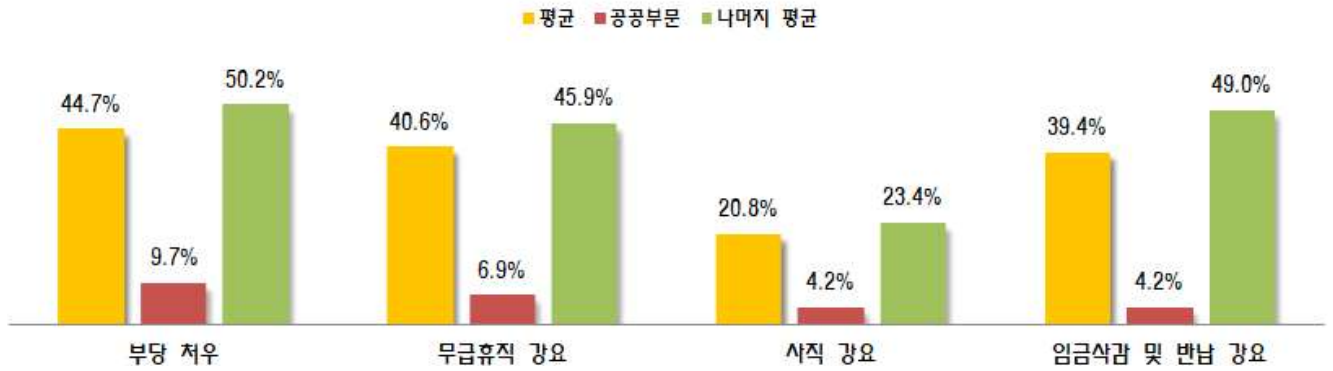
○ 코로나 관련 직장 안전과 심리 상태, 장단기 일자리 유지와 재구직

일자리 유지 및 재구직



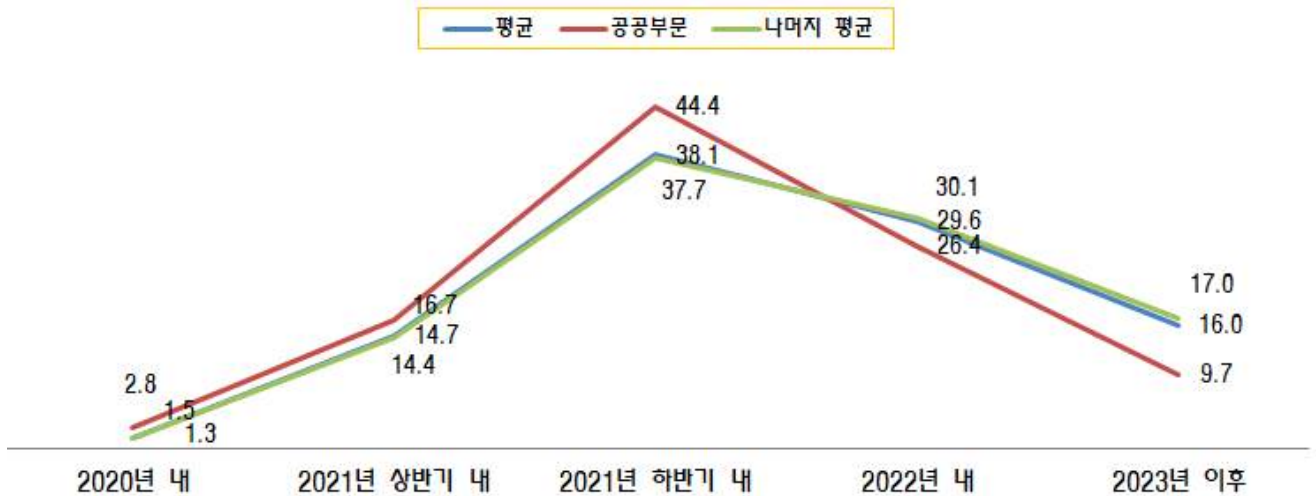
○ 각종 부당처우

부당 처우 및 위법 강요



○ 코로나회복 관련 전망(시기, 회복 후 인력수요, 회복 후 고용변화)

코로나 회복 시기 전망



회복 이후 전망

