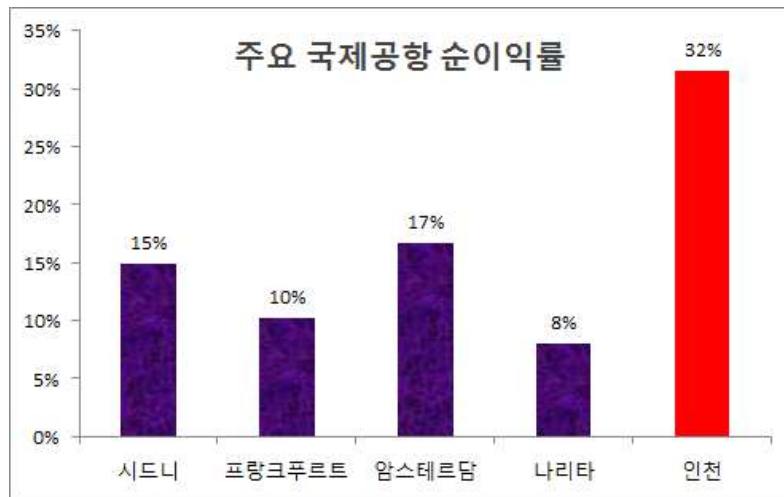


인천공항경영상황과 간접고용 노동착취

2013.11.27

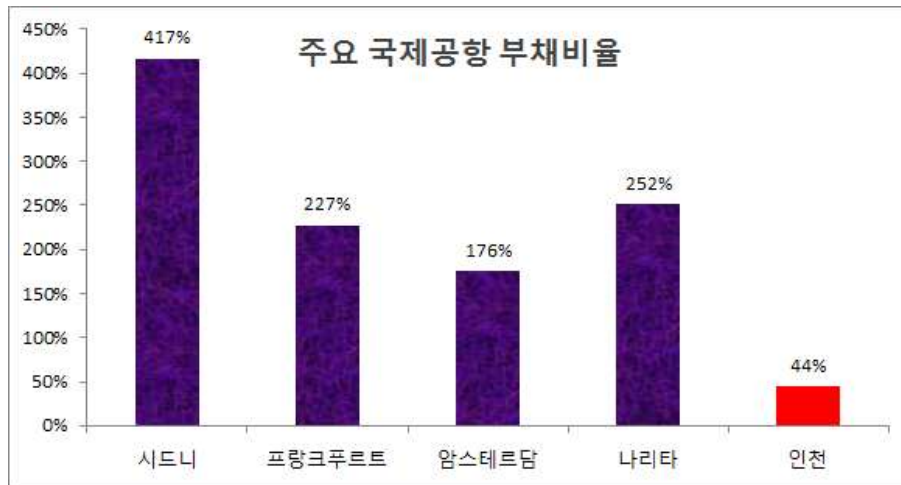
한지원(노동자운동연구소 연구실장)
한재영(사회진보연대 인천지부 집행위원장)

1. 인천공항은 세계에서 수익률이 가장 높은 공항 중 하나

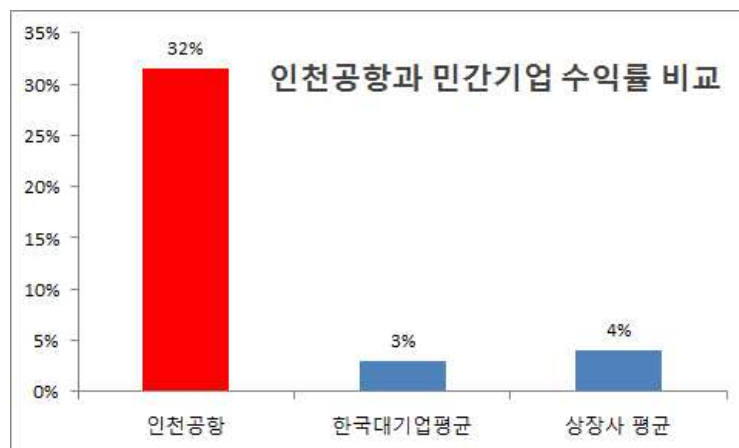


※자료: 각 공항 2012년 연차보고서

인천공항의 2012년 순이익률(당기순이익 / 매출액)은 32%다. 이는 세계 주요 공항들과 비교해도 가장 높은 축에 속한다. 인천공항이 경쟁상대로 여기는 일본 나리타 공항은 8.1%에 불과하다. 프랑크푸르트, 시드니, 암스테르담 등과 비교해도 월등히 높다.



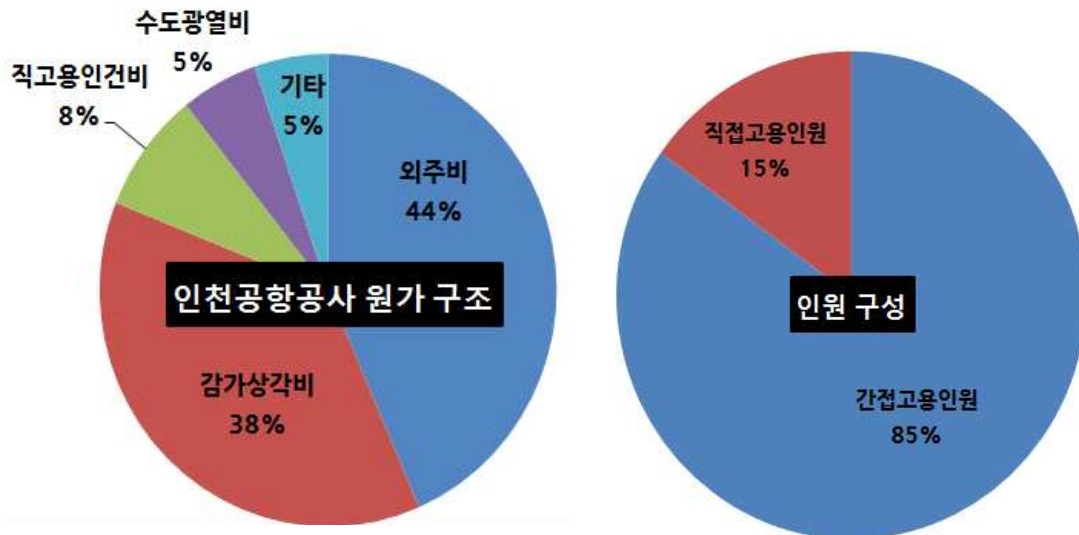
재무구조 역시 매우 안정적이다. 재무구조 안정성을 나타내는 대표적 지표인 부채비율을 보면 인천공항은 44%로 다른 공항과는 비교도 되지 않을 정도로 낮다. 일본 나리타 공항은 252%이며 시드니 공항은 417%에 이른다.



※자료: 인천공항공사 감사보고서, 한국은행 ECOS, 한국증권거래소 보도자료

인천공항은 심지어 한국의 민간 기업들과 비교 해봐도 매우 높은 수익률을 기록 중이다. 한 2012년 국대기업 평균이 3%, 상장사가 4%인 것을 감안하면 인천공항이 얼마나 돈을 잘 버는지 확인할 수 있다. 참고로 한국에서 제일 잘나가는 삼성전자도 순이익률이 12%에 불과하다.

2. 인천공항의 높은 수익은 간접고용 노동자에 대한 초과착취에 기반



※자료: 인천공항공사 감사보고서, 공공기관 경영정보 공개시스템

인천공항의 세계 최고 수준 수익률은 외주 간접고용 노동자에 대한 초과착취에 기반하고 있다. 2013년 상반기를 기준으로 보면 인천국제공항 원가(매출원가)의 44%가 외주비(위탁용역비)로 원가 중 가장 높은 비중을 차지하고 있다.

감가상각비나 수도권광열비 등은 인천공항공사가 조정할 수 있는 변수가 아니다. 인천공항공사 직고용 노동자 인건비 역시 그리 크지 않다. 결국 인천공항공사가 높은 수익률을 위해 쥐어짤 수 있는 비용은 외주비밖에 없다. 그리고 이 외주비의 대부분은 간접고용 노동자 인건비다.

현재 인천공항공사 고용인원 중 85%가 간접고용 노동자며, 이들 노동자의 임금 수준은 직고용 노동자의 절반도 되지 않는다.

3. 노조 임금 요구안은 공사 경영 상태로 볼 때 매우 소박한 수준이다.

인천공항공사는 간접고용을 이용해 비정상적이라 할 만큼 많은 돈을 벌고 있다. 다른 공항 정도로 수익률을 낮춘다면 인천공항공사가 간접고용 노동자들의 노동조건 개선을 위해 많은 것을 할 수 있다.

<외국 공항 수익률로 낮췄을 때 인천공항이 추가로 지불할 수 있는 금액>

수익률기준공항	시드니	프랑크푸르트	암스테르담	나리타
추가지불능력	2,759억원	3,542억원	2,468억원	3,906억원

※ 2012년 매출액과 순이익 기준.

예를 들면, 위 표에서 볼 수 있듯이 인천공항공사가 일본의 나리타 공항 수준 수익률만 올린다고 목표한다면 인천공항공사는 3천9백억 원을 더 지출해도 상관없다. 인천공항 다음으로 수익률이 좋은 암스테르담 공항을 기준으로 하면 2천5백억 원을 추가 지출할 수 있다. 마음만 먹으면 얼마든지 간접고용 노동자들의 노동조건을 개선할 수 있는 것은 물론, 더 나아가 불법과건 여지가 많은 현 간접고용 노동자들을 직고용해도 무방하다는 것이다. 6천여 명의 간접고용 노동자 직고용 시 비용은 연 약 2천억 원 정도로 추산된다. 인천공항공사 사정으로 충분히 할 수 있다는 이야기다.

현재 인천공항지역지부 임금 요구안은 근속수당 신설과 교통비 현실화다. 이 두 가지는 공사 직고용 노동자들과 차별을 받고 있는 대표적 항목들이다. 예를 들면 똑같이 먼 거리를 출퇴근하고 있음에도 간접고용 노동자들은 직고용 노동자들에 비해 출퇴근 지원비를 월 22만원 적게 받고 있다.

노조가 요구하는 안을 100% 공항공사가 받아들일 경우 2014년 219억 원 정도가 추가로 소요될 것으로 보인다. 그리고 근속연수 증가로 매년 12억 원 정도가 추가로 늘어난다.

<노조 요구안에 따른 총비용 추정>

노조 요구안	총비용
근속수당 신설 (3년부터 시작 연 2만원)	2014년 61억원, 이후 매년 12억원씩 증가
교통비 현실화 (월 22만원 인상)	연 158억원

※외주인원 6,000명 기준. 근속수당은 노조 조합원 근속년수 조사 자료를 근거로 6천명 환산. 근속수당 및 교통비 인상은 노사합의로 통상임금에 포함하지 않는다는 전제로 계산.

노조 요구안을 인천공항공사가 받더라도 경영에 미치는 영향은 사실 미비하다. 외주비는 7% 정도만 증가하고, 영업이익은 단지 2% 정도 감소에 그친다. 인천공항공사의 수익률을 감안할 때 그다지 큰 변화라 할 수 없다. 근속 수당으로 인해 장기적으로 비용이 계속 증가하는 것은 사실이나 이 또한 연 12억 원 정도에 불과하다.

	인천공항공사 경영 변화
외주비 변화	'13년 3천1백억원* → '14년 3천3백억원 (약 7% 증가)
영업이익 변화	'13년 8천억원** → '14년 7천8백억 (약 2% 감소)

*2013년 상반기 감사보고서를 기준으로 추정. ** 역시 2013년 상반기 기준으로 추정

현재 인천공항공사는 노조 요구에 대해 자신이 사용자 책임이 없다는 이유로 교섭을 회피하고 있다. 하지만 외주 업체의 임금인상 능력은 전적으로 인천공항공사의 도급비 책정에 달려 있다는 것은 누구나 아는 사실이다. 인천공항공사는 지금이라도 전향적으로 노조 요구를 수용해야 한다.