

인천국제공항공사 경영현황과 부채감축계획 비판

2016. 9. 22.

김동근



121-865 서울시 마포구 연남동 259-12번지 3층
전화 02-778-4001,4002 팩스 02-778-4006 메일 psspawm@gmail.com 홈페이지 www.awm.or.kr

<요약>

- 인천국제공항공사는 부채감축계획을 통해 2014년부터 2017년까지 4년 동안 8,038억원의 부채를 감축하겠다고 발표했으며, 그 중 1,000억원 이상의 비용을 위탁용역비 감축을 통해 절감할 계획.
- 인천국제공항공사의 경영은 수익성, 안정성 측면에서 모두 양호하며, 향후 수익성 전망도 낙관적임. 인천국제공항공사가 주장하는 '부채감축계획' 필요성은 과장된 측면이 있음.

1. 인천국제공항공사의 부채감축계획은 잘못된 전망에 근거하여 수립된 계획이므로 중단되어야 함.

- (1) 부채감축계획은 2017년 말까지 8,038억원의 부채를 감축하는 것을 목표로 하고 있으나, 2015년 말 현재 이미 1조197억원의 부채가 줄어들었음. 부채감축계획의 목표를 2년 만에 초과 달성한 상황.
- (2) 인천국제공항공사는 매출액, 당기순이익, 부채 등 주요 경영 지표에 대해 모두 잘못된 예측을 했음. 잘못된 예측을 근거로 제출된 부채감축계획은 폐기되어야 하며, 인천국제공항공사는 잘못된 계획을 제출하고 소속 노동자들의 희생을 강요한 것에 대해 사과하여야 함.
- (3) 2015년까지의 실적과 2016년 전망을 고려할 때 인천국제공항공사는 실제로 부채감축계획을 폐기·조정할 수 있는 여력이 있음.

2. 인천국제공항공사는 외주노동자에 대한 일방적 희생을 강요하고 있음.

- (1) 인천국제공항공사의 막대한 이익과 높은 이익률은 외주노동자에 대한 초과

착취에 기반하고 있으며, 인천국제공항공사는 지금 당장 모든 외주노동자를 정규직으로 직접 고용할 충분한 여력이 있음에도 이를 외면하고 있음.

- (2) 이런 상황에서 위탁용역비 감축을 통해 1,000억원 이상의 비용을 추가로 절감하겠다는 인천국제공항공사의 계획은 도덕적으로 심각한 문제가 있음.
- (3) 인천국제공항공사의 외주노동자들의 인건비는 외주용역업체가 받는 금액의 71%에 불과하며, 이조차도 모두 지급되지 않고 있음. 외주용역업체는 과도한 이익을, 외주노동자는 과도한 중간착취를 당하고 있음.
- (4) 인천국제공항공사의 외주화로 인한 비용 손실은 2015년 한해 774억원에 이르는 것으로 추정되며, 이는 '비용절감을 통한 부채감축 목표액'의 81%에 해당하는 규모. 인천국제공항공사가 외주화 정책을 중단하고 직접고용으로 방향을 전환한다면 외주노동자 노동조건이 상승과 낭비되는 비용 절감을 동시에 달성할 수 있음.

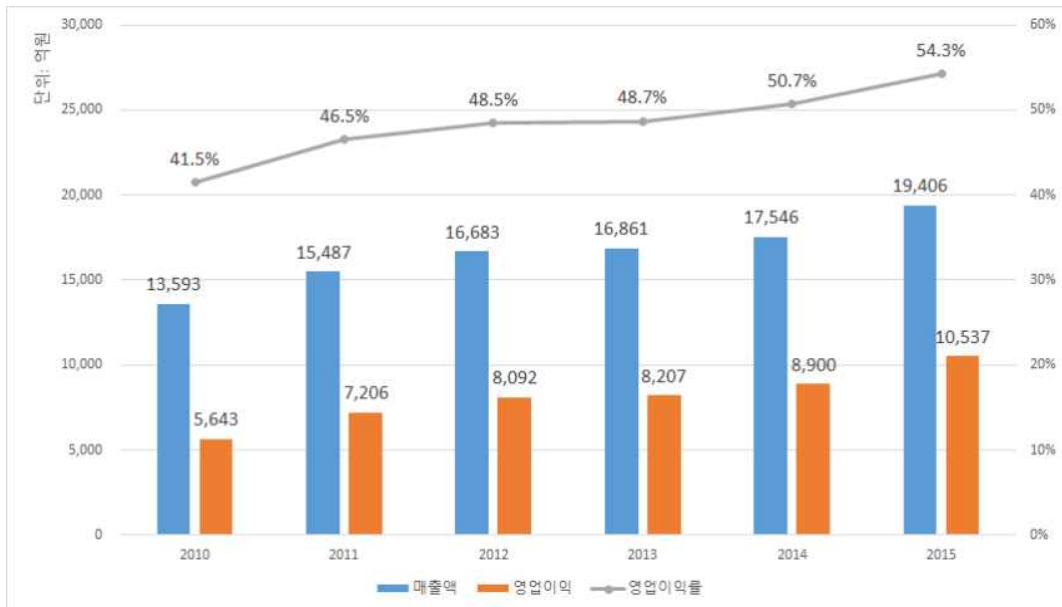
3. 정부는 인천국제공항공사의 3단계 건설사업에 적절한 지원을 해야 함.

- (1) 정부는 공익사업인 3단계 공항건설 사업의 사업비 4조9,000억원에 대해 전혀 지원하지 않고 있음. 1·2단계 공항건설 사업의 국고지원 사례를 참고하여 정부가 적절히 지원한다면 폭력적인 비용절감 대책이 없더라도 3단계 공항건설 사업을 차질 없이 추진할 수 있음.
- (2) 정부는 공공기관의 공익사업에 지원을 하지 않는 것도 모자라 지나친 배당으로 공공기관에 부담을 전가하고 있음. 정부는 지난 6년간 인천국제공항공사에서 배당금 6,528억원을 가져갔으며 배당성향을 지속적으로 높이고 있음.

1. 인천국제공항공사 경영현황

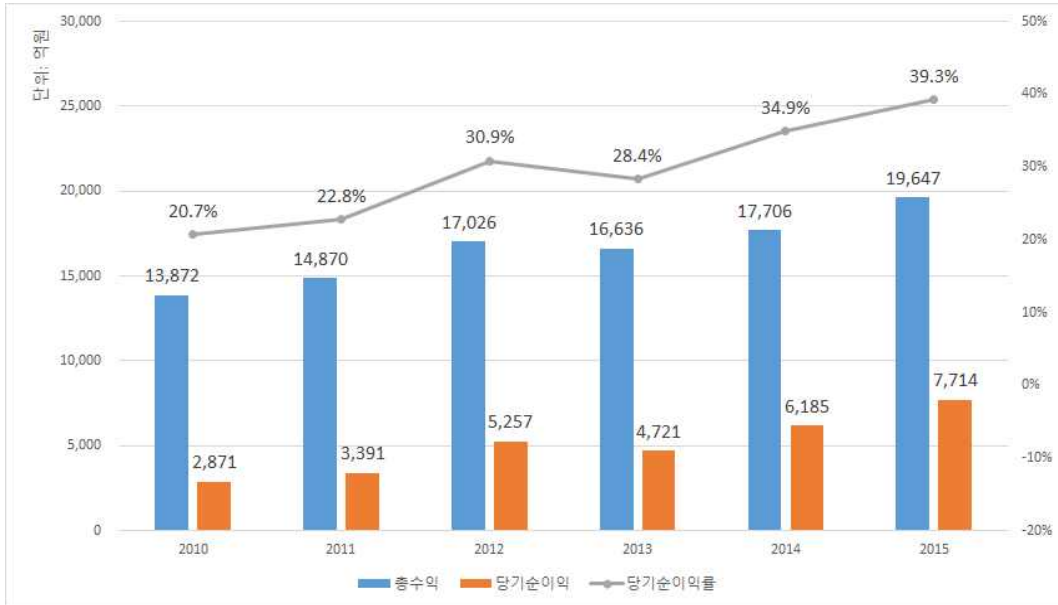
1) 수익성 지표

그림 1. 인천국제공항공사 매출액 및 영업이익 현황(연결)



- [그림1]은 인천국제공항공사가 주요사업으로 벌어들인 매출액 및 영업이익 현황. 5년 동안 매출액은 42.8%, 영업이익은 86.7% 증가했으며, 영업이익률은 2010년 41.5%에서 2015년 54.3%로 증가했음. 매출과 영업이익이 모두 가파르게 증가했으며, 극도로 높은 영업이익률을 기록하고 있음. 특히 매출액, 영업이익, 영업이익률 모두 한 해도 감소한 해가 없다는 점은 주지의 사실.

그림 2. 인천국제공항공사 총수익 및 당기순이익 현황(연결)



- [그림2]는 인천국제공항공사의 총수익 및 당기순이익 현황. 5년 동안 총수익은 41.6%, 당기순이익은 168.7% 증가했으며, 당기순이익률은 2010년 20.7%에서 2015년 39.3%로 증가했음. 매출과 영업이익 모두 가파르게 증가했으며, 당기순이익률 역시 극도로 높음을 알 수 있음.

- 「인천국제공항공사 2014~2017년 부채감축계획(안)」(이하 부채감축계획) 역시 “인천공항의 수익창출능력은 유럽의 선진공항이나 주변의 경쟁공항에 비해 월등한 수준”이라고 언급하고 있음. “자산규모 대비 EBITDA(영업현금흐름을 나타내는 지표)의 비중이 해외 유사공항 대비 매우 우수”하다는 것.

공항명	인천	나리타	창이	스키폴	프라포트
EBITDA/매출액	66%	43%	55%	40%	33%

- 「인천공항경영상황과 간접고용 노동착취」에서도 동일한 사항을 지적하고 있음. “(인천공항의 순이익률은) 세계 주요 공항들과 비교해도 가장 높은 수준에 속하며, 한국의 민간기업들과 비교해봐도 매우 높은 수익률을 기록”하고 있다는 것.

그림 3. 인천국제공항공사 운항수익, 여객수익, 상업수익 현황

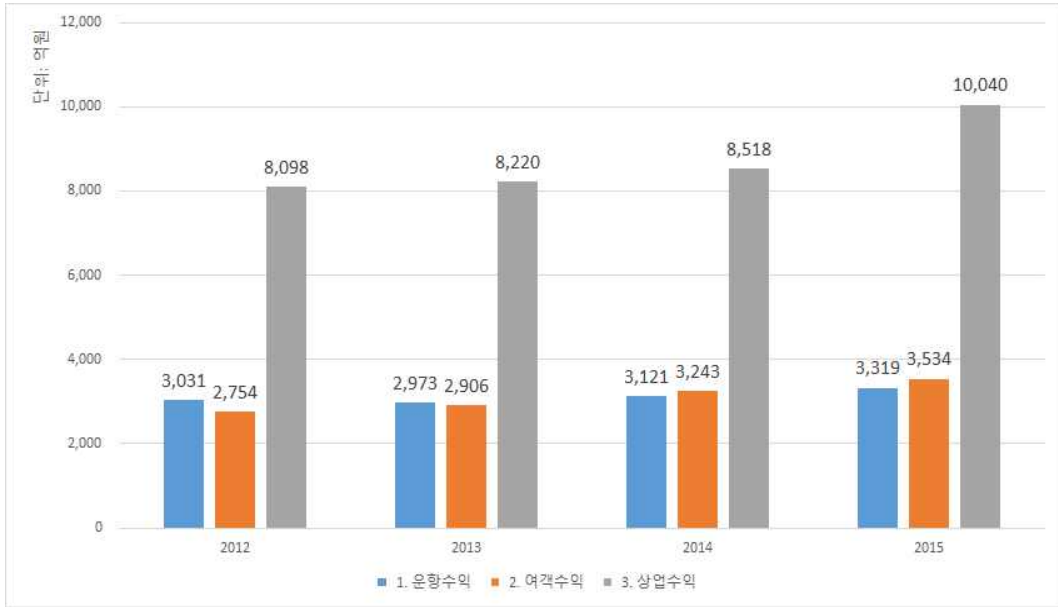
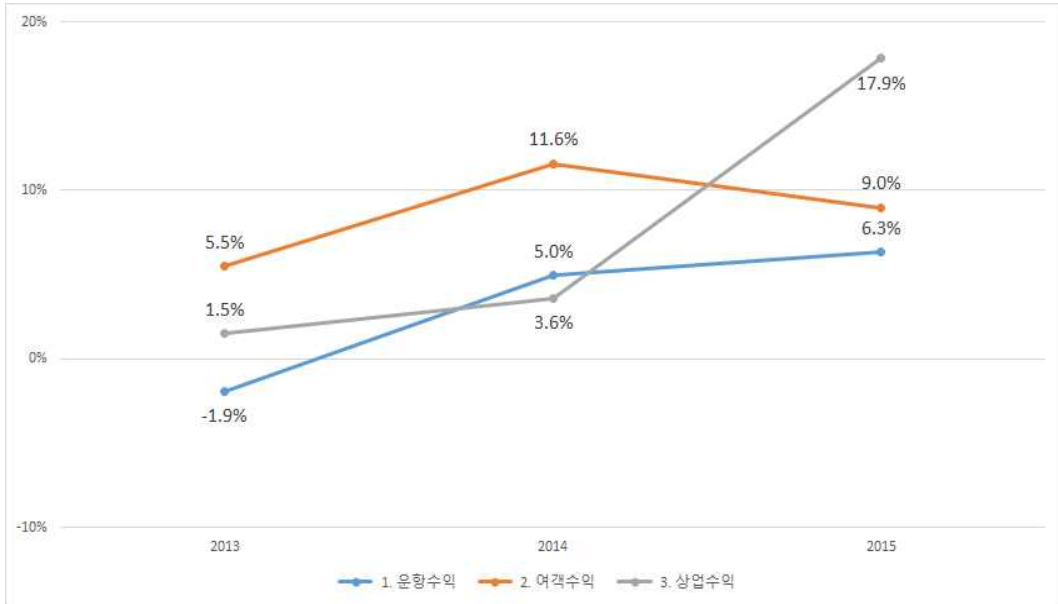


그림 4. 인천국제공항공사 운항수익, 여객수익, 상업수익 증가율 현황



- [그림3]과 [그림4]는 인천국제공항 매출의 주요 부문별 수익 및 증가율 현황. 매출의 주요 부문인 운항수익, 여객수익, 상업수익 모두에서 증가세를 나타내고 있다는 점에서 운영이 매우 견실하다고 볼 수 있음. 2013년 운항수익의 1.9% 감소만을 제외하면 각 부문에서 계속 증가세를 보였으며, 증가율도 대체로 상승.

그림 5. 인천국제공항공사 매출액 및 영업이익 현황(별도)

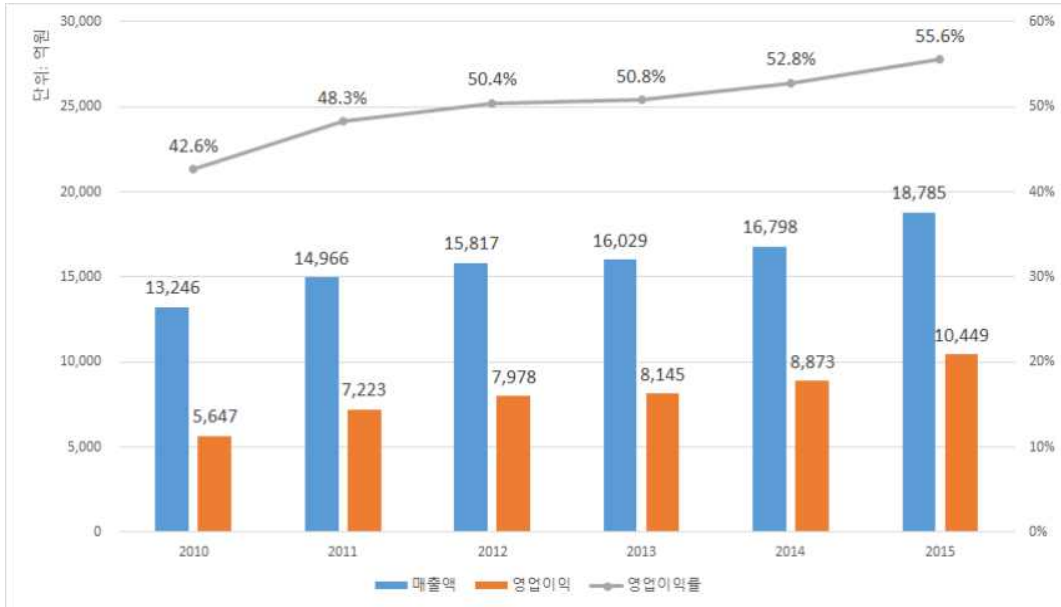


그림 6. 인천국제공항공사 총수익 및 당기순이익 현황(별도)

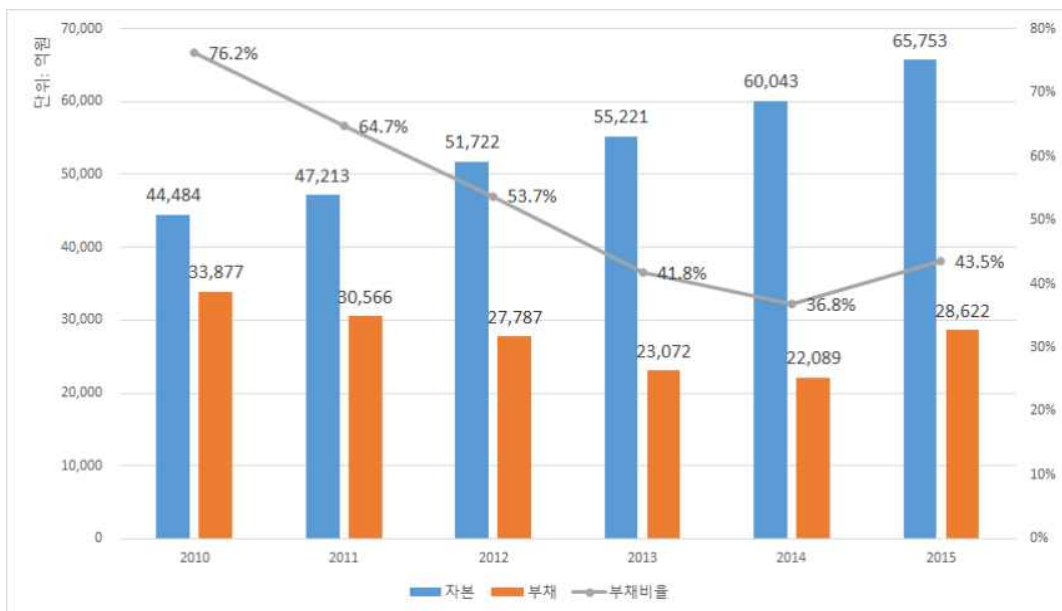


- [그림5]과 [그림6]은 인천국제공항공사의 자회사인 인천국제공항공사의 자회사인 ‘인천공항에너지(주)’ 및 ‘PT. Mitra Incheon Indonesia’를 제외하고 인천국제공항공사만을 대상으로 매출액 및 영업이익, 총수익 및 당기순이익을 살펴본 것. 자회사를 포함한 결과보다 대체로 더 좋은 경영실적을 기록하고 있는 것을 확인

할 수 있음. 이는 ‘인천공항에너지(주)’가 적자를 기록하거나 낮은 수익률을 기록하고 있기 때문.

2) 안정성지표

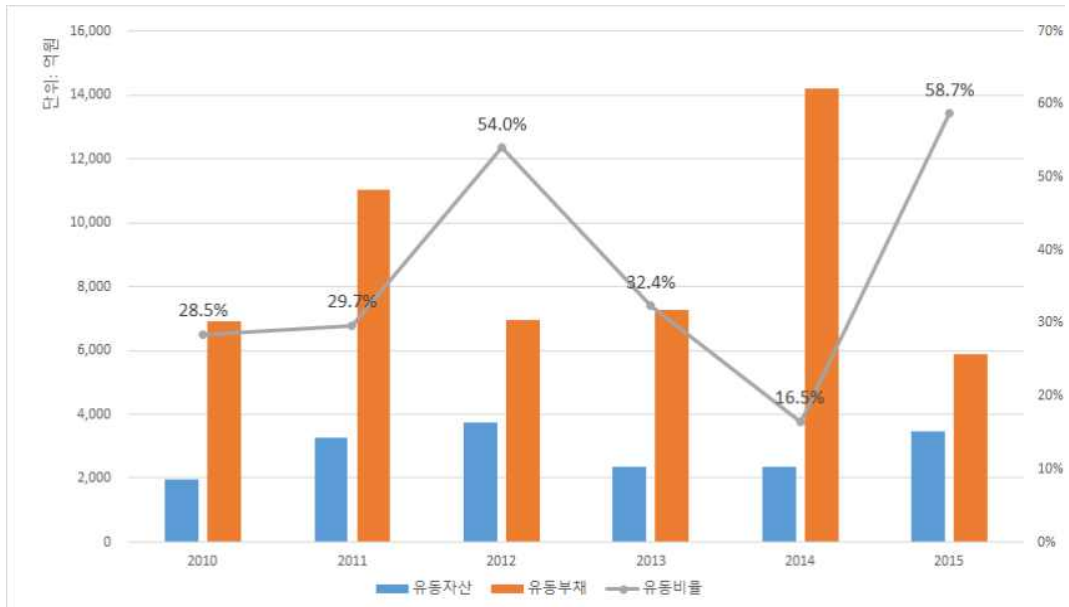
그림 7. 인천국제공항공사 자본, 부채 및 부채비율 현황(연결)



- [그림기]는 인천국제공항공사의 자본, 부채 및 부채비율 현황. 매년 큰 규모의 당기순이익을 기록한 결과, 자본이 꾸준히 증가하는 가운데 부채는 꾸준히 감소하고 있음을 확인할 수 있음. 2015년 부채가 증가하는데, 이는 영업활동에 문제가 생겼기 때문이 아니라 3차 공항건설 사업의 결과로 인한 것. 부채비율은 매우 낮은 상황이며, 역시 꾸준히 감소하다 2015년 조금 증가했음.
- 부채감축계획에서도 “2003년부터 지속적인 영업이익 창출 및 재무건전성을 위한 자구노력 등으로 통하여 공기업 최고수준의 부채 비율을 유지”하고 있음을 지적하고 있음. 더불어 “금융부채(1조 6,733억원)는 과다하나, 대응하는 재고(65억원), 유형자산(6조 8,972억원)이 7조 9,508억원에 달하는 점을 감안하면 부채상환능력은 충분”하다는 점 역시 지적하고 있음.

금융부채 1.7조원 < 재고·유형자산 6.9조원 < 총자산 7.9조원
 (채권 등 1.7조) (재고 65억, 유형 6.9조)

그림 8. 인천국제공항공사 유동자산, 유동부채 및 유동비율 현황



- [그림8]은 인천국제공항공사의 유동자산, 유동부채 및 유동비율 현황. 유동비율은 전반적으로 낮은 편에 속하여, 유동성 문제를 겪을 가능성이 있음을 시사. 그러나 인천국제공항의 자산 규모와 높은 수익성을 고려할 때, 유동성 문제가 현실화될 가능성은 낮다고 볼 수 있음.
- 결론적으로, 인천국제공항공사는 수익성과 안정성 측면에서 모두 매우 우수하다고 평가할 수 있음. 부채감축계획은 인천국제공항공사의 부채 문제를 강조하면서 ‘비상대책위원회’를 구성해야 하는 상황이라고 주장하고 있지만, 이는 현실을 객관적으로 반영한 것이라고 볼 수는 없음. 예상되는 부채 증가 요인이 있기는 하지만 인천국제공항공사의 안정적인 운영을 저해할 것이라고 볼 수는 없기 때문. 부채 문제를 강조함으로써 추진하려고 하는 비용절감 및 수익증대 계획의 정당성을 획득하고 추진력을 얻기 위한 것이라고 보는 것이 사실에 더 가까움.

3) 인천국제공항공사의 2016년 전망 및 예산안¹⁾

- 인천국제공항공사는 「2016회계년도 예산 운영계획(안)」에서 ‘2016년 세계 항공 수요는 여객 4.6%, 운항3.1%, 화물5.0% 증가하는 등 견실한 성장’이 전망되며 특히 아시아-태평양 지역의 경우 ‘여객 7.1%, 화물 7.0%, 운항 5.5% 성장’하는 등 성장폭이 더 클 것으로 예상하고 있음. 국내 항공수요 역시 ‘국제여객(8.2%) 및 운항(5.5%)은 지속적으로 성장하며, 화물(3.1%) 역시 증가’할 것으로 예상.

표 1. 인천국제공항공사 추정 손익계산서(단위: 억원)

	2015년 실적	2016년 예산	증감	증가율%
I. 매출액	18,785	20,436	1,650	8.8%
1. 항공수익	6,853	7,221	368	5.4%
2. 비항공수익	11,932	13,215	1,283	10.8%
II. 매출원가	7,157	8,263	1,106	15.5%
III. 매출총이익	11,628	12,172	544	4.7%
IV. 판매비와관리비	1,180	1,993	813	68.9%
V. 영업이익	10,449	10,179	-269	-2.6%
V. 영업외수익	286	82	-205	-71.5%
VII. 영업외비용	476	563	86	18.1%
VIII. 세전순이익	10,259	9,699	-560	-5.5%
IX. 예비비	-	213		
X. 법인세비용	2,542	2,260	-282	-11.1%
XI. 당기순이익	7,716	7,226	-490	-6.4%

- 이러한 전망 아래 인천국제공항공사는 2016년 경영실적을 매우 낙관적으로 예상하고 있음([표1] 참고). 2015년 대비 매출액은 8.8%(항공수익 5.4%, 비항공수익 10.8%) 증가한 2조436억원, 당기순이익은 7,226억원, 당기순이익률 35.4%를 예상. 당기순이익의 경우 2015년 7,716억원에 비해 소폭 감소한 것이지만, 2015년이 개항 이래 최고의 경영실적을 기록한 해라는 점을 고려해야 함. 결론

1) 예산안 및 추정손익계산서는 인천국제공항공사의 별도재무제표를 대상으로 하므로 앞서 제시한 수치와는 다소 차이가 있음.

적으로 인천국제공항공사는 2016년 경영실적 전망을 매우 낙관적으로 보고 있음.

- 한편 「2016년 예산 운영계획(안)」은 2016년 배당금으로 2,145억원을 책정하고 있음. 이는 2015년 1,980억원에 비해 165억원 증가한 것으로, 당기순이익이 소폭 감소할 것으로 예상되고, 대규모 투자 계획이 잡혀있는 상황에서 배당성향을 오히려 높이는 계획으로 잘못된 것.

2. 인천국제공항공사 2014~2017년 부채감축계획(안)

1) 3단계 공항건설 사업 개요

- 제2여객터미널 건설, 제2여객터미널 전면시설, 여객·화물계류장, 수하물처리시설, 접근교통 등을 주요 사업으로, 2017년까지 완공을 목표로 하고 있으며, 총사업비 4조9,000억원. 연도별 사업비는 [표2]와 같음.

표 2. 3단계 공항건설사업 연도별 사업비

구 분	'09~'13	2014	2015	2016	2017	소 계
총사업비	2,042	6,874	12,364	17,148	10,875	49,303

- 다른 한편으로 2011년 개항 이후 14년이 경과함에 따라 중장기 시설 개선계획에 의거 공항시설 전반에 시설투자, 보수 및 개선공사 시행중이며, 2013년부터 2017년까지 5년간 약 7,000억원의 사업비가 소용될 것으로 예상. 연도별 사업비는 아래 표와 같음.

표 3 주요 개선사업 투자예산 (5년간 7,132억)

구 분	2013	2014	2015	2016	2017	소 계
총사업비	970	1,761	1,498	1,676	1,227	7,132

- 제2여객터미널 건설에는 국고지원이 전혀 없을 가능성이 많으며, 국가귀속시설(도로, 철도 등)조차 국고지원이 없을 것으로 예상. 국고지원이 전혀 없을 경우 3단계 공항건설 사업비 중 외부차입은 2조7,000억원에 육박할 것으로 예상.

표 4. 사업비 재원 조달 방안

구분(억원)	~2013	2014	2015	2016	2017	소 계
사업비	2,042	6,874	12,364	17,148	10,875	49,303
자체조달	1,635	4,570	5,815	5,128	5,288	22,436
외부차입	407	2,304	6,549	12,020	5,587	26,867

- 국고지원이 없고, 현 추세의 배당·비용 증가세가 유지될 경우 재무건전성이 상당히 훼손될 것으로 예상. 3단계 건설 이후에도 부채비율은 70%대로 양호한 수준이나, 대규모 시설투자에 따른 운영비용 급증이 재무건전성 악화를 초래하지 않도록 건설단계부터 부채관리를 강화하겠다는 것.

건설기간 (‘13~17)	• 부채비율 약 1.5배 악화 (40%대→70%내외)	운영기간 (‘18~)	• 수익성 급전직하 • ‘21년까지 순손실 발생 우려
------------------	----------------------------------	----------------	----------------------------------

- 인천국제공항공사는 3단계 공항건설사업의 결과 2021년까지 적자 운영이 예상된다고 전망하면서, 부채감축계획을 통해 사업 완료 직후인 2018년부터 흑자로 전환하는 것을 목표로 하고 있음. 부채감축계획을 통해 부채증가 역시 2018년부터 감소추세로 돌아설 것이라고 예상.
- 1·2단계 공항건설 사업의 경우 총사업비가 8조7,241억원(5조6,323억원 + 3조918억원)이었으며, 재정지원율은 1단계 약 40%, 2단계의 경우 약 33% 수준이었음. 국고지원 규모는 합계 3조2,700억원 정도에 달했음. 3단계 공항건설 사업에도 동일한 비율로 국고지원이 이루어진다고 가정했을 때, 국고지원금은 1조8,700억원 정도임. 이 경우 자체조달 금액은 3조600억원 정도.

2) 부채감축계획

- 부채감축계획은 2012년에서 2017년 사이 부채증가분으로 예상되는 2조8,100억

원(중장기 재무관리계획)의 12.7%에 해당하는 3,557억원을 감축하는 것을 목표로 하고 있음. 이는 당초 재무전망 대비 8,038억원을 감축하는 것. 부채감축의 구체적인 방안은 [표5]와 같음.

표 5. 부채감축계획 구체 내용(단위: 억원)

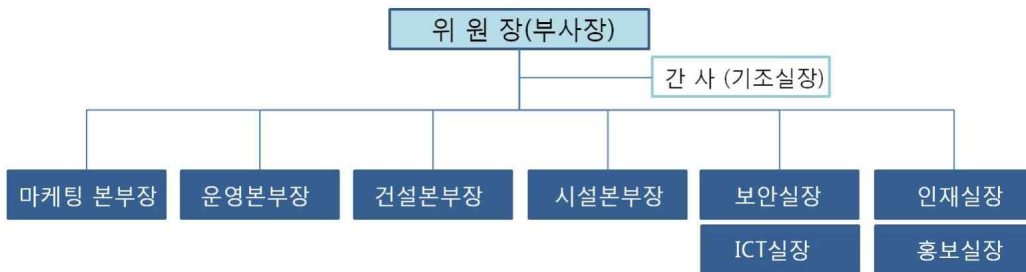
	재무전망	중장기 재무관리 계획	부채감축 계획	합계	내용
비용 절감	0	776	634	1,410	· 공항인력 최소화, 아웃소싱 대가 합리화를 통해 위탁용역비 및 시설관리비를 2013년 금액의 연평균 10% 이상으로 절감(4년간 1,193억원). → 위탁용역비·시설관리비 추가절감(4년간 874억원). 두 가지 계획을 합치면 2013년 대비 연평균 16% 이상 절감하는 '담대한' 목표.. · 직원당 복리후생비 절감, 간부직 임금인상분 절감. · 경상경비 10% 감축.
수익 증대	0	777	1,058	1,835	· 항공수익은 공항사용료 인상이 불가하고, 상업시설 임대수익 역시 2015년 3월까지 계약되어 있어 추가수익 창출 곤란. · 신규 임대공간 확보, 신규 광고원 확보. · 상업시설 임대수익 증대를 위해 전문기관 용역을 통해 제3기 상업시설 분리입찰 시행. · 공항 주변 유희부지에 민간사업자 끌어들여 투자를 유도하고 지원시설 개발을 통한 토지임대수익, 신사업 발굴 등.
사업 조정	0	2,756	1,163	3,919	· 3단계 건설을 제외한 투자사업의 30% 이상을 폐지, 축소, 시기 조정. · 탑승동 문화복합공간 개발 취소 등.
자산 매각	0		618	618	· 토지를 제외한 자산은 모두 공항운영에 직접 활용되고 있으므로 매각가능한 자산은 토지.
이자 절감	0	172	84	256	
합계	0	4,481	3,557	8,038	

- 직접적으로 문제가 되는 것은 '비용절감' 항목. "공항인력 최소화, 아웃소싱 대가 합리화를 통해 위탁용역비 및 시설관리비를 2013년 금액의 연평균 10% 이상으로 절감(4년간 1,193억원)", "위탁용역비·시설관리비 추가절감(4년간 874억원)"을 중장기 재무관리계획과 부채감축계획에서 제시하고 있음. "두 가지 계획을 합치면 2013년 대비 연평균 16% 이상 절감하는 담대한 목표"라고 언급. 공

항공사 정규직에 대해서는 “직원당 복리후생비 절감(4년간 94억원), 간부직 임금 인상분 절감(4년간 8.8억원)”을 제시하고 있음.

3) 추진계획

- (조직) 효율적 부채감축 및 속도감 있는 정상화 실행을 위해 비상대책위원회를 구성하며, 비상대책위원회는 부사장을 위원장으로 상임이사 및 경영진 11명으로 구성.



- (역할) 비대위 위원-조합 집행간부 1:1 담당 등 노조.직원에게 사안의 시급성과 개선 불가피성에 관한 공감대 형성을 전담하고, 월 단위 부채관리실적/계획을 주기적으로 점검.
- (운영) 월 1회 대책회의 정례화 등 목표달성형 조직으로 운영.

3. 부채감축계획안 비판

1) 인천국제공항공사의 부채감축계획은 잘못된 전망에 근거하여 수립된 계획이므로 중단되어야 함.

□ 인천국제공항공사는 이미 부채감축계획의 재무전망을 초과달성했음.

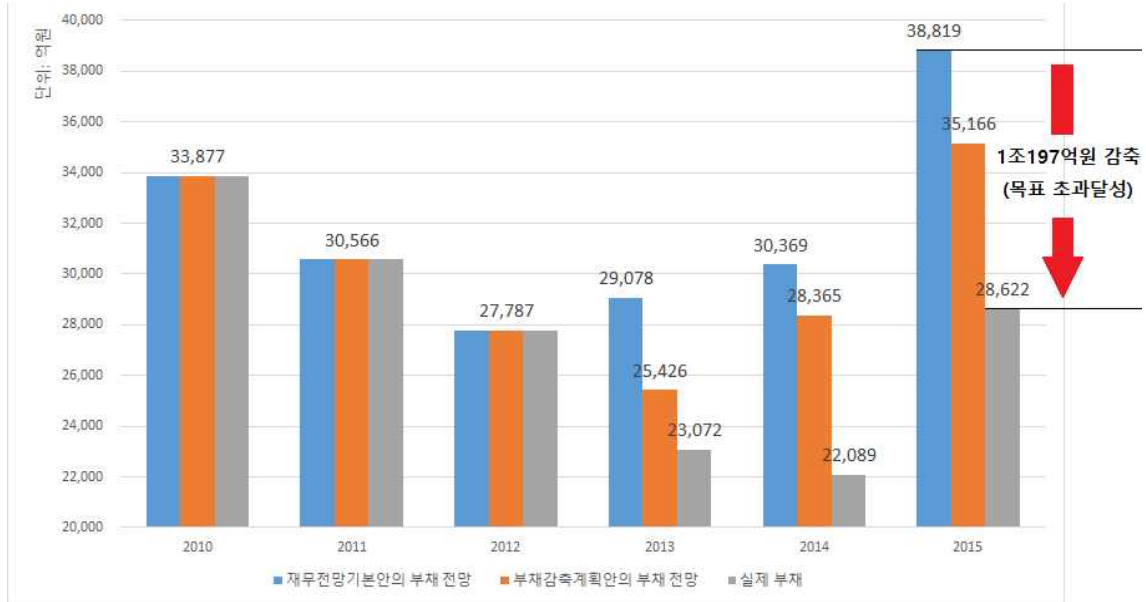
- 부채감축계획은 2012년까지는 실제 발표된 재무제표를 바탕으로 하고 있으며, 2013년부터는 추정치를 사용하고 있음. 2017년 3단계 공항건설 사업의 결과, 사업비가 본격 투입되는 2014년부터 부채가 증가할 것이라고 전망하고 있음.

표 6. 부채감축계획에 따른 재무전망

구분	상세구분	재무전망			
		'14	'15	'16	'17
재무전망 기본안	부채	30,369	38,819	53,038	60,367
	부채비율	52%	62%	80%	86%
자구노력 소계	부채규모 변동분	▲2,004	▲3,653	▲5,585	▲8,038
	부채비율 변동(%p)	▲4	▲7	▲11	▲16
부채감축 계획	부채	28,365	35,166	47,453	52,329
	부채비율	48%	55%	69%	70%

구분	2012	2013	2014	2015	2016	2017
자산	79,508	80,162	87,571	99,164	116,344	126,736
부채	27,787	25,426	28,365	35,166	47,453	52,329
자본	51,722	54,736	59,206	63,998	68,891	74,407
이익	5,257	4,019	5,852	6,255	6,456	7,131
부채비율	54%	47%	48%	55%	69%	70%
이자보상배율	7.9	12.8	14.1	11.9	8.2	6.6

그림 9. 부채감축계획 부채 전망 및 실제 추이



- 그러나 2015년 말까지의 재무제표에 따르면, 2013년 부채는 부채감축계획안 대비 2,354억원 더 감소했으며, 2014년 부채가 증가할 것이라는 부채감축계획안의 전망과 달리 인천국제공항공사의 부채는 오히려 감소했음.
- 부채감축계획은 2015년 말 부채 규모 3조5,166억원을 목표로 하고 있으나, 실제 2015년 말 부채는 2조8,622억원. 이는 재무전망 기본안 대비 1조197억원 줄어든 것이며, 부채감축계획보다도 6,544억원 줄어든 것임. 애초 부채감축계획의 목표가 2017년까지 재무전망기본안 대비 부채를 8,038억원 감축하는 것이었으므로, 2015년 말 현재 이미 부채감축계획의 목표를 초과 달성했음. 2017년까지 감축하려던 목표를 2년 만에 2,159억원 초과 달성한 것.²⁾
- 인천국제공항공사 스스로 설정한 부채감축계획의 목표를 초과 달성한 현재 상황에서 더 이상 부채감축계획의 실행은 필요하지 않은 상황. 특히 부채감축계획의 4대 영역 중 수익증대, 사업조정, 자산매각은 그야말로 사업적인 판단의 부분이기 때문에 계속 추진할 수 있다고 하더라도, 비용절감 부분은 대부분 노동자의

2) 자료의 제한으로 [그림기]에서 재무전망기본안의 2013년 부채는 2012년과 2014년의 평균치를 사용.

희생을 전제로 하는 것이므로 수정될 필요가 있음.

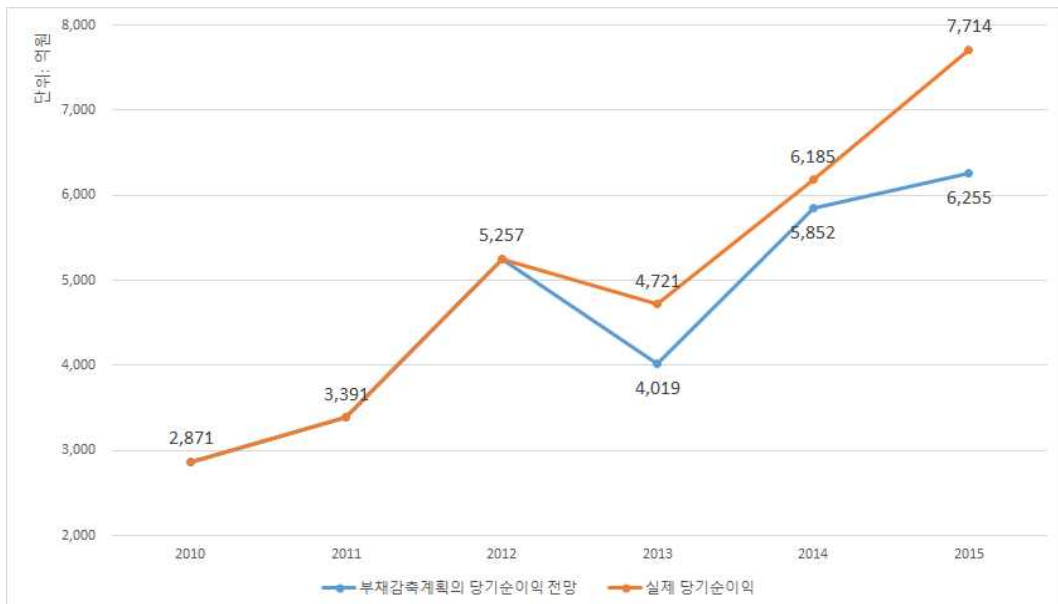
□ 인천국제공항공사는 잘못된 예측으로 도출된 부채감축계획에 대해 책임져야 함.

- 인천국제공항공사는 부채감축계획에서 ‘2012년 → 2013년 수익 증가금액이 212 억원에 불과’하다는 것을 근거로 ‘인천공항의 수익정체가 본격화’되었다고 전망했으나, 2014년과 2015년 수익은 대폭 증가하여 인천국제공항공사의 ‘인천공항의 수익정체가 본격화’되었다는 전망이 틀렸다는 것이 드러났음([표7] 참고).

표 7. 인천국제공항공사의 매출액 추이

	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
매출액	13,593	15,487	16,683	16,861	17,546	19,406
매출액 증가		1,894	1,196	178	685	1,860
매출액 증가율		13.9%	7.7%	1.1%	4.1%	10.6%

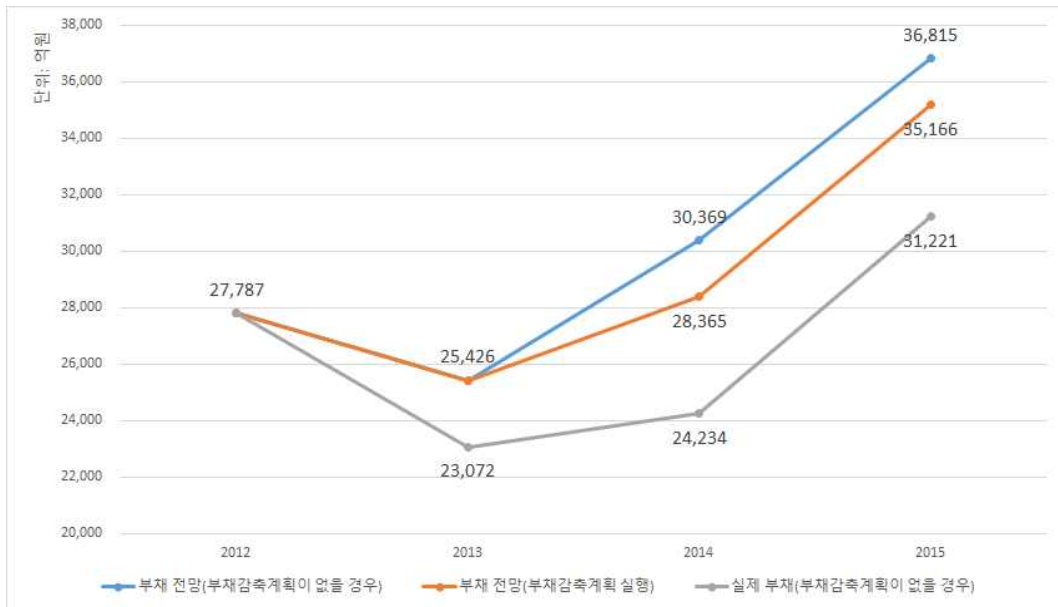
그림 10. 부채감축계획 당기순이익 전망 및 실제 추이



- 당기순익 증가추세 역시 당초 예상을 뛰어넘고 있음. [그림10]은 부채감축계획이

전망하고 있는 당기순이익과 실제 추이를 비교한 그래프. 인천국제공항공사는 부채감축계획을 모두 실행하더라도 당기순이익은 2013년 4,000억원 수준으로 떨어질 것이며, 2015년에도 6,200억원 수준에 그칠 것이라고 전망으나, 실제 당기순이익은 2013년 4,700억원 수준으로 그다지 떨어지지 않았고, 2014~2015년 가파르게 상승하여 2015년에는 7,714억원에 이르고 있음.

그림 11. 인천국제공항공사의 부채 전망과 실제 부채 추이



- [그림11]은 부채감축계획의 부채전망과 실제 부채 흐름을 나타낸 것. 인천국제공항공사는 부채감축 노력이 없을 경우 2015년 말 부채가 3조6,815억원에 이를 것이라 전망하면서, 부채감축계획을 실행할 경우 2015년 말 부채를 3조5,166억원으로 줄일 수 있다고 전망. 그러나 실제 부채 흐름은 인천국제공항공사의 예상과 전혀 달랐음. 전망이 제출된 첫 해인 2013년부터 2,000억원 이상 차이가 났으며, 2015년에는 5,800억원 이상 차이가 났던 것. 부채감축계획을 실행하지 않더라도 실제부채 흐름은 부채감축계획 실행 시의 전망보다 오히려 낮았음.³⁾

3) 부채 전망(부채감축계획이 없을 경우): 부채감축계획의 부채 전망에서 연도별 감축목표를 뺀 것.
 부채 전망(부채감축계획 실행): 부채감축계획의 부채 전망
 실제 부채(부채감축계획이 없을 경우): 실제 부채에서 연도별 부채감축 실행치([표8] 참고)를 뺀 것.
 실제 부채(부채감축계획 실행): 실제 부채.

- 결론적으로, 인천국제공항공사는 매출액, 당기순이익, 부채 등 사업 계획을 세우는데 있어서 핵심적인 주요 수치들에 대해 모두 잘못된 예측을 했고, 잘못된 예측을 근거로 부채감축계획을 세웠음. 부채감축계획이 전제하고 있는 경영실적 전망은 지나치게 비관적인 것으로 드러났으며, 인천국제공항공사는 현재 추가적인 비용절감대책이 필요한 상황이 아님. 인천국제공항공사는 잘못된 예측을 한 것, 그리고 이를 근거로 부채감축계획을 내놓고 소속 노동자들의 희생을 강요한 것에 대해 사과해야 함. 그리고 변화된 현재 상황에 맞게 부채감축계획을 폐기해야 함.
- 그럼에도 불구하고 인천국제공항공사는 부채감축계획 목표보다 더 강도 높은 부채감축을 실행하고 있음. [표8]은 부채감축계획의 연도별 목표치와 실제 부채감축계획 실행 현황을 정리한 것. 인천공항공사는 2014년 목표치보다 141억원, 2015년 950억원 더 큰 규모의 부채감축계획을 실행했음. 이는 공공성과 수익성의 조화를 목표로 운영되어야 하는 공공기관의 운영행태로 이해하기 힘든 것.⁴⁾

표 8. 부채감축계획 목표와 실제 현황(단위: 억원)

	2014년	2015년
부채감축계획 연도별 목표치	2,004	1,649
실행된 부채감축계획	2,145	2,599

□ 2016년 전망 역시 낙관적이므로, 부채감축계획은 폐기되어야 함.

- 인천국제공항공사는 「2016회계년도 예산 운영계획(안)」에서 ‘2016년 세계 항공 수요는 여객 4.6%, 운항3.1%, 화물5.0% 증가하는 등 견실한 성장’이 전망되며 특히 아시아-태평양 지역의 경우 ‘여객 7.1%, 화물 7.0%, 운항 5.5% 성장’하는 등 성장폭이 더 클 것으로 예상하고 있음. 국내 항공수요 역시 ‘국제여객(8.2%)

4) 부채감축계획 연도별 목표 및 실제 부채감축 실행 현황은 인천국제공항공사가 제출한 ‘부채감축계획 실행내역자료’를 토대로 한 것.

및 운항(5.5%)은 지속적으로 성장하며, 화물(3.1%) 역시 증가'할 것으로 예상.

- 항공수요에 대한 낙관적 전망은 2015년에도 인천국제공항공사 내부에서 제시된 바 있음. 2015년도 제1차 재무리스크관리위원회 회의록에는 '항공 수요 평균 증가율을 5% 정도로 예측'했으며, '(인천국제공항의) 총 여객수는 당초 예상보다 1년~2년 정도 앞서고 있으며, 금년 초 중국 때문에 급격한 여객 증가가 일어났으며, 올해 내년분 예상 여객 수를 달성할 것으로' 보인다고 언급.
- 이러한 전망 아래 인천국제공항공사는 2016년 경영실적을 개항 이래 최고의 경영실적을 기록한 2015년과 비슷한 수준으로 예상하고 있음. 2016년 매출액은 2015년 대비 8.8% 증가한 2조436억원, 당기순이익은 2015년 대비 6.4% 감소한 7,226억원으로 예상한 것([표1] 참고).
- 2015년까지의 실적도 예상치를 훨씬 웃돌았고, 2016년 전망 역시 낙관적인 상황이기 때문에, 인천국제공항공사는 실제로 부채감축계획을 폐기·조정할 수 있는 여력이 충분한 상황임.

□ 보론: 공항사용료 인상은 절대 불가능하다는 인천국제공항공사의 입장.

- 부채감축계획은 인천공항이 성공한 주요 원인 중 하나로 “저렴한 공항사용료”를 들고 있음. 또한 “공항사용료를 개항 이후 최대 12년간 동결”하고 있음에도 불구하고 “(항공수익 증대는) 공항사용료의 인상을 배제”하고 있다고 밝히고 있음. 인천국제공항공사의 부채감축계획은 “사용료 인상을 철저히 배제”하고 있음.
- 한편, 2015년 12월 30일 열린 2015년도 제16차 이사회 회의에서는 <인천공항 사용료 체계 개편(안)>이 논의되었음. 2015년 12월 “현 인천공항 사용료체계 적용기간 만료시한이 도래하여 새로운 사용료체계를 마련”하기 위한 것이었음. 논

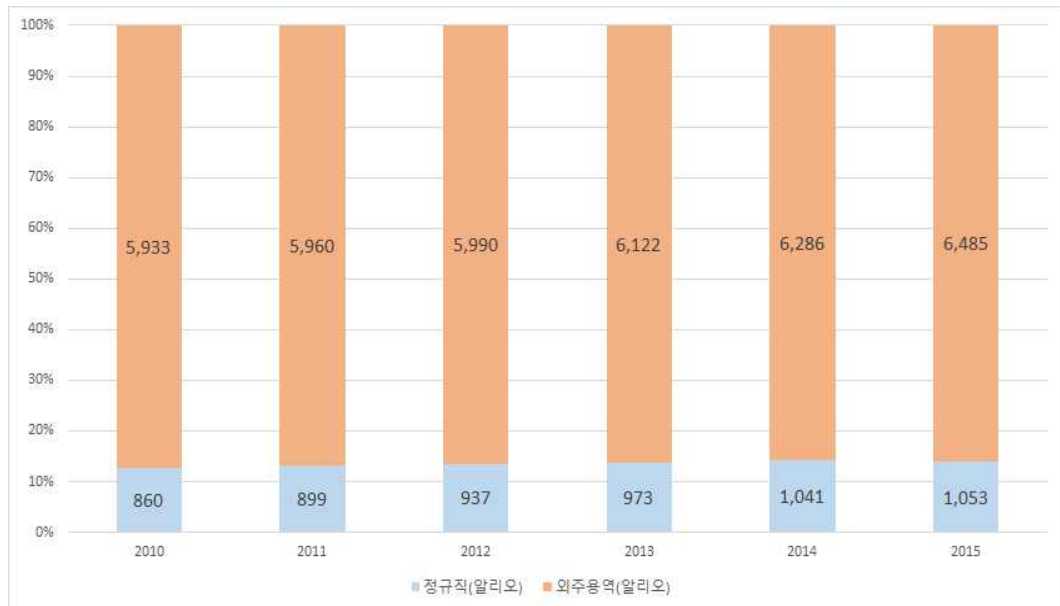
의 과정에서 사용료 인하와 취항항공사 증가와의 관계에 대한 질의가 있었음. 답변은 “유의미한 검증결과는 없으나 주변 공항과의 경쟁을 감안한다면 인천공항의 허브화 추진을 위해 경쟁력있는 사용료체계 개편·시행이 필요”하다는 것.

- 2016년 3월 국토교통부와 인천국제공항공사가 발표한 <인천공항 경쟁력 강화 방안>에서도 공항사용료 인하 및 감면 대책이 폭넓게 제시되고 있음. 국제선 신규취항 노선 사용료 감면, 신규취항 노선 항공사에 1년간 사용료 및 사무실 임대료 전액면제와 광고비 지원, 착륙료 감면(평균 4% 인하), 조명료 감면 연장 등 사용료 인하, 2터미널 개장과 함께 외항사 유치와 국적항공사의 환승네트워크를 강화할 수 있는 보다 경쟁력 있는 사용료 체계 개편 등.
- 인천국제공항공사는 국제공항의 안전과 서비스 질, 그리고 노동자의 생존에 매우 중요한 인건비에 대해서는 무차별적인 절감 계획을 내놓으면서, 명확한 근거도 없이 공항사용료에 대해서는 동결 내지 인하 방침을 고수하고 있음. 이 부분에 대한 책임 있는 해명이 필요.

2) 인천국제공항공사는 외주노동자에 대한 일방적 희생을 강요하고 있음.

□ 인천국제공항공사는 외주노동자에 대한 착취로 초과이익을 얻고 있음.

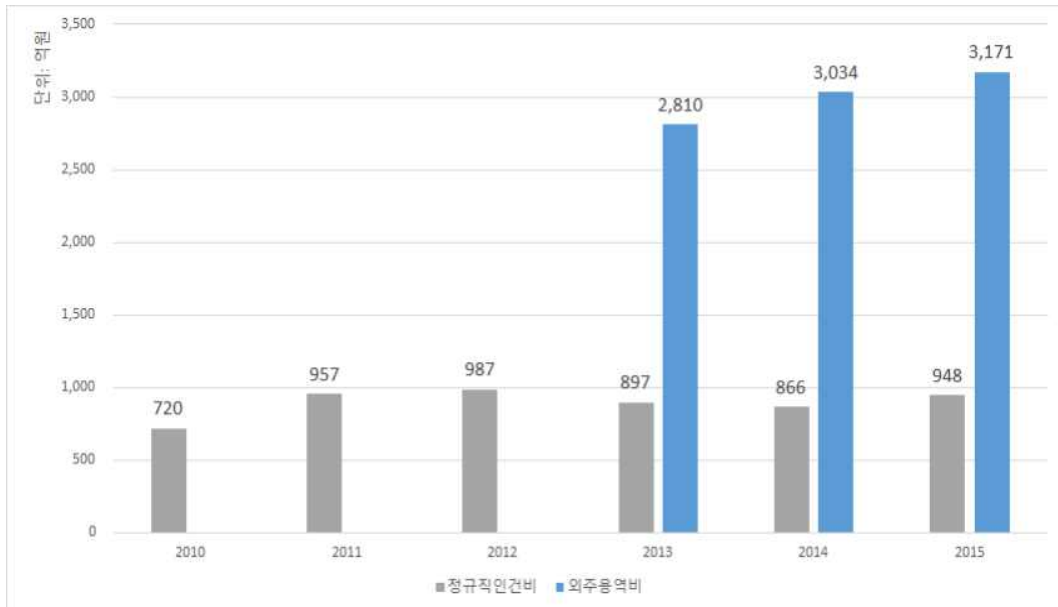
그림 12. 인천국제공항공사 인력 구성 현황



- [그림13]는 인천국제공항의 인력 구성 현황임.⁵⁾ 전체 인력은 꾸준히 증가하고 있는 가운데, 외주용역노동자가 대부분의 인력을 구성하고 있는 상황은 변하지 않았음. 인천국제공항공사의 인력 중 외주용역노동자 비율은 85.8~87.3%로 거의 변하지 않았으며, 2015년 말 현재 외주용역노동자 비율은 86.0%임.

5) 공공기관정보공개시스템에 공개된 자료를 인용했으며, 직접고용비정규직이 일부 있지만 매우 작은 부분을 차지하고 있어 본 분석에서는 제외했음. 인천국제공항공사의 직접고용비정규직 규모는 2013년 5명, 2014년 30명, 2015년 27명임.

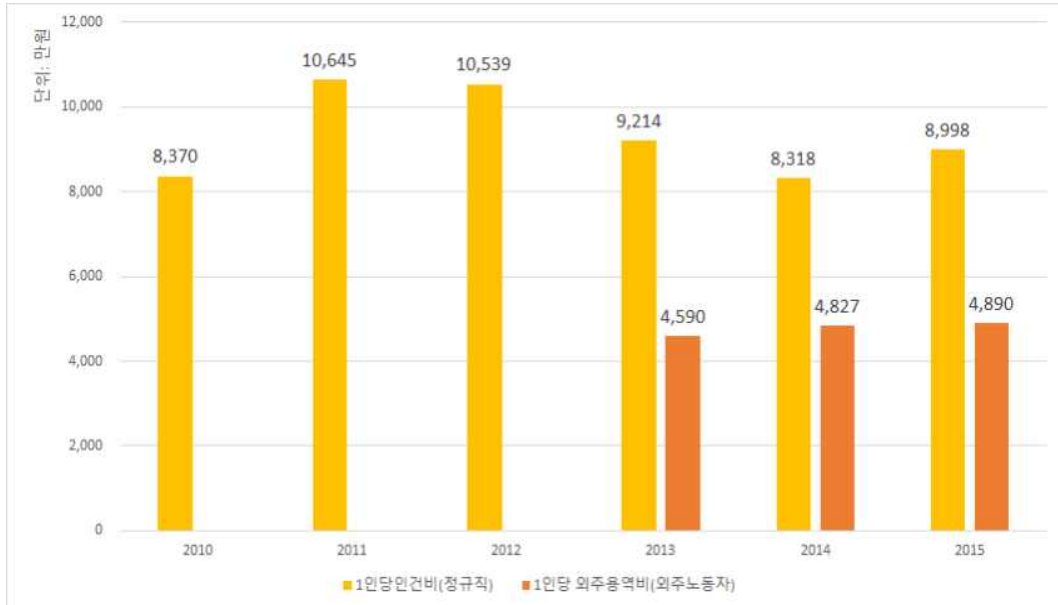
그림 13. 인천국제공항공사 정규직인건비, 외주용역비 현황



- [그림14]은 인천국제공항공사의 정규직인건비 총액과 외주용역비 총액을 나타낸 그래프임. 2015년 기준 인건비 총액은 948억원이며, 외주용역비 총액은 3,171억원임. 이는 인천국제공항공사가 대부분 인력을 외주화함으로써 결산서상 인건비를 줄이고 있다는 사실과,⁶⁾ 인천국제공항공사가 거둬들이고 있는 막대한 이익이 외주노동자에 대한 초과착취로 이루어진 것이라는 사실을 나타내는 것. [그림11]을 통해 이를 더욱 분명히 확인할 수 있음.

6) 인천국제공항공사의 노동소득분배율은 2015년 기준 6.6%에 불과한데, 인천국제공항공사는 결산서를 통해서 '핵심업무 제외한 공항운영의 외주로 인해 노동소득 분배율은 10% 미만 유지'하고 있다고 언급하고 있음.

그림 14. 인천국제공항공사 1인당 정규직인건비 및 외주용역비 현황



- [그림15]은 인천국제공항공사의 1인당 외주용역비와 정규직인건비를 나타낸 그래프임. 2015년 기준 1인당 외주용역비는 4,890만원으로, 정규직인건비의 절반 수준에 불과하다는 것을 알 수 있음. 동일한 기업에서 일하는 노동자 간에 고용 형태 차이를 이유로 인건비 차이가 이렇게까지 크게 차이나는 것은 그 심각한 문제임. 게다가 [그림11]은 실제 외주노동자 임금을 반영하지 못하고 있음. 인천국제공항공사가 외주업체에 지급한 외주용역비를 기준으로 계산한 것이기 때문에 실제 외주노동자가 받는 임금은 이에 훨씬 못 미치기 때문. 이와 관련해서는 뒤에서 추가적으로 분석.
- 인천국제공항공사 외주노동자 6,485명에 대해서 1인당 외주용역비를 정규직인건비 수준으로 지급한다고 가정할 경우 2015년 기준으로 2,664억원의 추가비용이 발생. 이는 2015년 당기순이익의 34.5%에 해당하는 것임. 두 가지 의미를 지니는데, 첫 번째로 인천국제공항공사의 막대한 이익과 높은 이익률은 외주노동자에 대한 초과착취에 기반하고 있다는 점이고, 두 번째는 인천국제공항공사는 지금 당장 모든 외주노동자를 정규직으로 직접고용할 충분한 여력이 있다는 점.

- 인천국제공항공사는 현재 비용절감을 통해 4년간 1,410억원의 부채를 감축하겠다고 밝히고 있으며, 그 대부분을 위탁용역비·시설관리비에서 감축하겠다는 계획. 인천국제공항공사의 경영실적 호조의 핵심 원인 중 하나가 외주화를 통한 비용절감, 즉 외주노동자의 희생임에도 불구하고 초과 착취를 더욱 심화시키겠다는 인천국제공항공사의 계획은 도덕적으로 심각한 문제가 있음.

□ 외주용역 중심의 구조는 과도한 중간착취·비용낭비를 초래하고 있음.7)

- 2016년 6월 현재 인천국제공항공사는 46개 분야에서 50개 업체와 위탁용역계약을 체결하고 있으며, 여러 분야에 걸쳐 계약을 체결한 업체들이 있어 실제 인천국제공항공사와 위탁계약을 맺고 있는 업체는 41개 업체임. 전체 외주노동자 수는 6,767명이며, 업체별 평균 141명이 고용되어 있음. 위탁용역계약비 총액은 3,575억원이었으며, 업체당 평균 외주용역비는 74억4,730만원이었음. 각 분야별 위탁용역계약현황은 [표9]과 같음.

표 9. 인천국제공항공사 위탁용역계약 현황

분야	계약업체	분야	계약업체
경비보안시스템운영및유지관리용역	케이티텔레캅(주)	전력시설및방재시스템유지관리용역	동우공영(주)
공항통신인프라운영및유지관리용역	주식회사포스코아이씨티	조경시설유지관리용역	주식회사 장원조경
	하나정보기술주식회사	공항소방대운영용역	주식회사 한방
	아시아나IDT(주)	승강설비유지보수용역	오티스 엘리베이터 유한회사
공항플랜트시스템운영및유지관리용역	공항시설관리주식회사	항공등화시설유지관리용역	서광종합개발 주식회사
교통센터및부대건물유지관리용역	(주)우리피앤에스	수하물처리시설유지관리용역	주식회사포스코아이씨티
U-Airport서비스운영및유지관리용역	아시아나IDT(주)	보안경비용역A	서온에스티에스(주)
열원공급시스템운영및유지관리용역	(주)맥서브	보안경비용역B	주식회사 삼구아이앤씨

7) 아래 내용은 인천국제공항공사가 제출한 ‘인천국제공항공사 아웃소싱용역계약서 일체’를 토대로 분석한 것임. 2015년을 기준으로 분석했으며, 계약기간 등의 이유로 2015년 자료가 없는 경우에 한해서 2016년을 기준으로 분석했음. 46개 분야에서 아웃소싱용역계약이 체결되었는데, 그 중 ‘위탁수하물검색장비유지보수용역A’, ‘위탁수하물검색장비유지보수용역B’ 두 분야는 계약서에 관련 정보가 제시되어 있지 않아 분석에서 제외했으며, 소프트웨어부문 인력의 경우 인건비 계산 기준이 달라 역시 분석에서 제외했음. 분석에서 제외된 인력 규모는 94명으로, 전체 인력 6,767명과 비교했을 때 작은 규모이므로 분석 결과에는 큰 영향을 미치지 않았을 것으로 추정됨.

한편, 분석 내용은 계약서에 제시된 각종 비용 내역을 토대로 한 것이므로, 실제 지급된 인건비와는 차이가 있을 것으로 추정됨. 특히 인천국제공항공사 스스로 예산으로 책정된 위탁용역비를 실제 지출과정에서 절감했다고 밝히고 있다는 점, 또한 외주업체들이 계약서에 제시된 것보다 과소하게 임금을 지급하고 있는 상황 등을 고려할 때 실제 외주노동자들의 임금은 분석된 것보다 적을 것으로 추정됨.

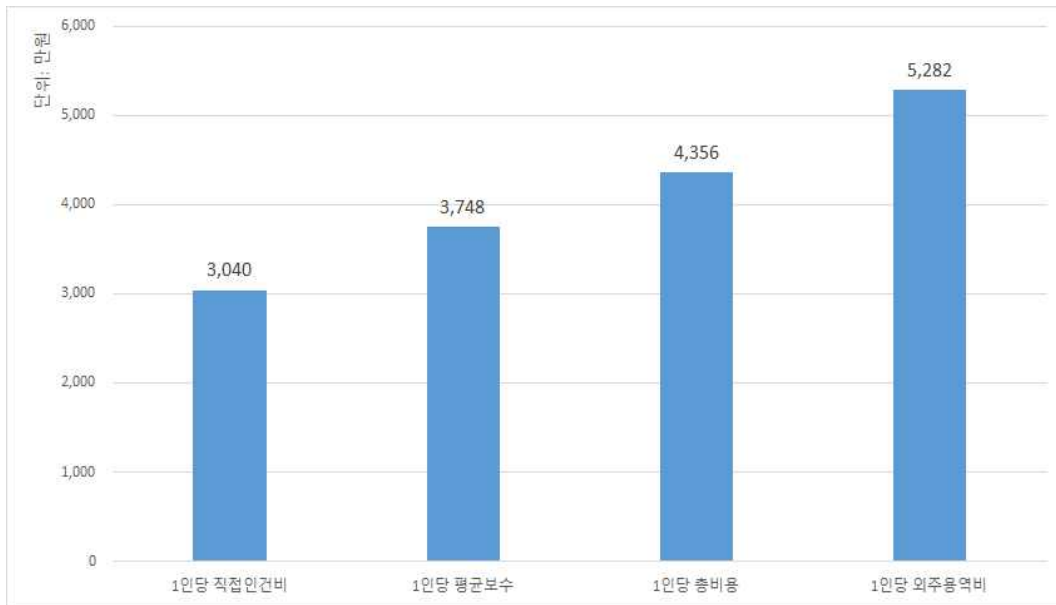
환경감시시설운영및유지관리용역	한국산업기술시험원	보안경비용역C	(주)조은시스템
인천공항귀빈실운영용역	(주)리드원종합관리	보안검색용역A	(주)유니에스
자료관리용역	(주)덱스	보안검색용역B	주식회사 건은
공항정보시스템운영및유지관리용역	아시아나DT(주)	탐승교유지보수용역	협성개발(주)
	메타빌드 주식회사	위탁수하물검색장비유지보수용역A	엘쓰리커뮤니케이션스코리아주식회사
야생동물통제관리용역	주식회사 한방	위탁수하물검색장비유지보수용역B	모포디텍션인터내셔널엘씨(영업소)
운항기반시설유지관리용역	(주)한진중공업	자원회수시설유지관리용역	주식회사 티에스케이워터
전력계통시설유지관리용역	한전산업개발주식회사	여객터미널탐승교운영용역	주식회사 원봉기업
토목시설유지관리용역	주식회사 케이알산업	탐승동탐승교운영용역	백상기업(주)
셔틀버스운영용역	(주)공항리무진	교통주차시스템유지관리용역	대보정보통신 주식회사
중수도시설유지관리용역	브니엘네이처 주식회사	셔틀트레인운영및유지보수용역	부산교통공사
교통관리운영용역	아이서비스(주)	아우리운영및유지관리용역	대우정보시스템 주식회사
여객터미널운영용역	(주)인터비즈시스템		주식회사 메타넷에스엔씨
인재개발원운영용역	에스티엘주식회사	여객터미널환경미화용역	협성개발(주)
탐승동,교통센터및부대건물환경미화용역	주식회사 삼구아이앤씨	탐승동환경미화용역	4.19 민주혁명회
여객터미널건축시설유지관리용역	주식회사 삼구아이앤씨	자기부상철도운영및유지보수용역	공항철도주식회사
기계시설및자동제어시스템유지관리용역	(주)우리피앤에스	자유무역지역(FTZ)통합유지관리용역	주식회사 원봉기업

- 인천국제공항공사와 외주용역업체 간 체결되는 위탁용역계약의 비용은 [표10]에 제시된 여러 항목들로 구성되어 있는데, 이들 항목을 성격에 따라 분류하면 직접임금, 간접임금, 기타비용, 용역회사 몫, 부가가치세로 나눌 수 있음. 이 중 ‘직접임금’과 ‘간접임금’이 외주노동자에게 지급되는 임금 부분. ‘기타비용’은 외주용역업체의 운영에 필요한 제반비용으로, 수십개의 용역회사로 나누어 운영됨으로써 효율성이 저하되고 낭비가 발생하고 있는 부분으로 볼 수 있음. ‘용역회사 몫’은 외주용역업체가 가져가는 수익 부분, ‘부가가치세’는 위탁용역계약에 따라 발생하는 세금으로, 둘 다 외주운영이 아니라면 발생하지 않는 비용.

표 10. 위탁용역비에 포함되는 항목의 성격별 분류

	항목
직접임금	- 외주노동자에게 직접 지급되는 임금 - 기본급, 제수당, 상여금, 성과용역비, 퇴직충당금을 모두 포함.
간접임금	- 법정복리후생비(건강보험, 장기요양보험, 국민연금, 산재보험, 고용보험, 임금채권보장보험, 석면피해구제분담금 등) - 기타복리후생비(체력단련비, 급식비 등) - 물가변동비, SLA인센티브
기타비용	- 경비(차량유지비, 법정선임료, 공구손료, 소모품비, 통신비 등) - 변동비(수선수리비, 수선재료비, 피복비, 기술지원비, 비상대근비, 보육시설지원비, 건강관리비, 상생협력비 등)
용역회사 몫	- 일반관리비(인건비, 법정복리후생비, 기타복리후생비, 경비를 합한 금액의 3%를 산정하여 지급) - 이윤(인건비, 법정복리후생비, 기타복리후생비, 경비, 일반관리비를 합한 금액의 7%를 산정하여 지급)
부가가치세	- 위 모든 항목을 더해서 산출된 전체 비용의 10%를 부가가치세로 별도 지출.

그림 15. 인천국제공항공사 외주노동자 인건비 관련 현황

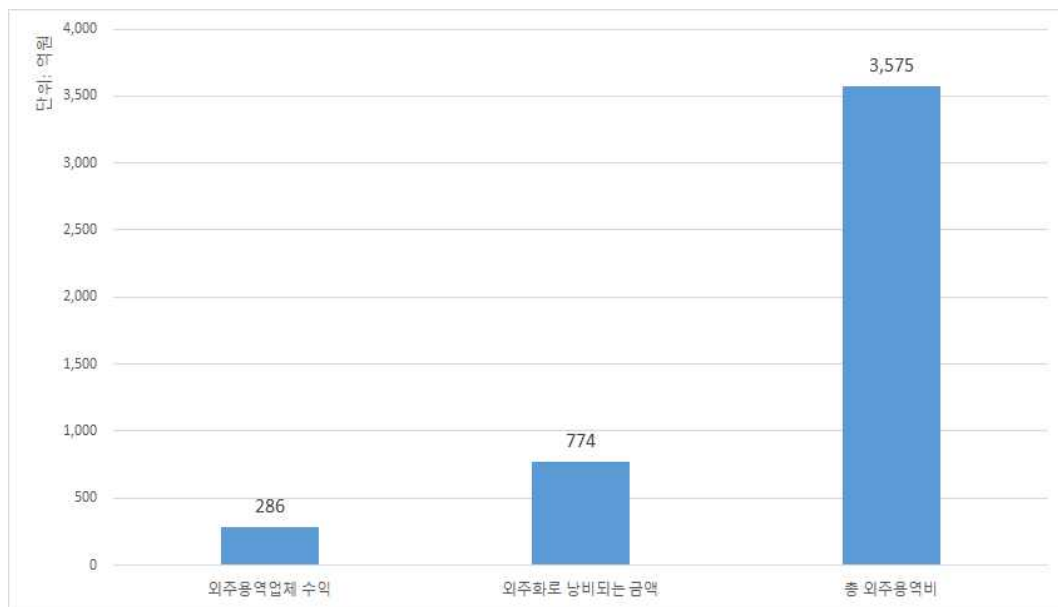


- [그림16]에 나타난 바와 같이, 인천국제공항공사 외주노동자의 2015년 1인당 직접인건비는 3,040만원, 간접인건비까지 포함한 평균보수는 3,748만원, 경비·변동비까지 더한 총비용은 4,356만원, 외주용역비 전체는 5,282만원. 이 그래프는

인천국제공항공사의 외주화정책으로 인해 노동자들이 얼마나 많은 중간착취를 겪고 있는지를 적나라하게 보여주는 것. 1인당 5,282만원이 외주용역비로 지급되지만, 실제 외주노동자들은 71%에 불과한 3,748만원밖에 받지 못하고 있다는 것. 이마저도 계약서대로 임금이 모두 지급될 경우를 가정한 것으로, 실제로는 외주용역업체는 더 많은 편법적인 이익을, 외주노동자는 더 많은 중간착취를 당하고 있는 상황.

- 외주노동자 입장에서 중간착취당하는 금액은 인천국제공항공사 입장에서는 낭비되는 비용임. [그림17]을 통해 관련 현황을 분석.

그림 16. 총 외주용역비, 외주용역업체 수익, 외주화로 낭비되는 금액



- 2015년 인천국제공항공사가 외주용역업체와 체결한 계약의 총 규모는 3,575억 원이었으며, 이 중 외주용역업체 수익으로 설정된 금액은 286억 원이었음. 외주용역업체의 이익률은 8%로, 2015년 전체 법인기업 평균 영업이익률 5.2%⁸⁾보다도 더 높게 설정된 것. 게다가 외주용역업체가 실제 외주노동자에게 지급하는 임금이 계약서상 설정된 임금보다 과소하다는 점, 물가변동비와 SLA인센티브

8) 2015년 기업경영분석(한국은행, 2016.5)

등을 전액 임금으로 설정했다는 점 등을 고려할 때 외주업체의 실제 수익은 이보다 더 클 것으로 추정됨.

- 외주화로 인해 낭비되는 금액은 외주용역업체의 수익인 286억원보다 훨씬 큰 것으로 추정됨. 부가가치세 10%는 위탁용역계약이 아니라면 발생하지 않았을 비용이며, '기타비용'인 경비와 변동비 역시 수십 개의 영세한 외주용역업체가 각각 운영됨으로써 발생하고 있는 낭비적인 요인이 상당 부분 존재할 것으로 추정되기 때문. '외주화로 낭비되는 금액'⁹⁾은 774억원으로 총 외주용역비 3,575억원의 21.7%에 해당하는 규모.
- 인천국제공항공사가 부채감축계획에서 밝힌 부채감축 목표액은 4년간 8,038억원으로 연평균 2,010억원 규모임. 이 중 비용절감을 통한 부채감축 목표액은 4년간 1,410억원, 연평균 353억원. 인천국제공항공사의 과도한 외주용역으로 인해 외주용역업체가 가져가는 수익만 한 해 286억원으로 비용절감을 통한 부채감축 목표액의 81%에 달하고, '외주화로 인해 낭비되는 금액'은 전체 부채감축 목표액의 39%에 이르고 있음. 인천국제공항공사는 외주노동자들의 노동조건을 최대한 열악하게 유지하기 위해 무리한 외주용역화를 도입해서 막대한 금액을 낭비하고 있으면서, 또다시 외주노동자의 희생을 강요하는 부채감축계획을 추진하고 있는 것. 그러나 객관적인 상황이 보여주는 것은, 인천국제공항공사가 외주화 정책을 중단하고 직접고용으로 방향을 전환한다면 외주노동자 노동조건의 상승과 낭비되는 비용 절감을 동시에 달성할 수 있는 가능성임.

9) '용역회사 몫'인 일반관리비와 이윤, '부가가치세', '기타비용'인 경비와 변동비의 50%를 합하여 계산.

□ 부채감축계획은 외주노동자의 추가적인 희생을 강요하고 있음.

표 11. 위탁용역비 예산 및 실제 지출 현황

구분	2013년	2014년	2015년	2016년 ¹⁰⁾
위탁용역비 예산	3,094억원	3,314억원	3,566억원	3,688억원
실제 위탁용역비	2,810억원	3,034억원	3,171억원	1,339억원
위탁용역비 감소규모 (예산-실제)	284억원	280억원	395억원	474억원
위탁용역비 감소비율	9.2%	8.4%	11.1%	12.9%
인원	6,128명	6,279명	6,481명	6,801명

- 인천국제공항공사가 발표한 위탁용역비 예산 및 실제 지출 현황 자료에 따르면 인천국제공항공사는 매년 예산 대비 8~13% 정도를 감축해왔으며, 부채감축계획이 본격적으로 실행된 2014년부터 그 비율이 점점 커지고 있음. 부채감축계획이 실행된 후 외주노동자에 대한 추가적인 비용절감이 실제 이루어졌음을 보여주는 것. 2015년의 경우 예산 대비 지출이 11.1% 적었으므로, 외주노동자 평균보수로 실제 책정된 금액은 3,748만원이 아닌 3,332만원이었을 것.
- 부채감축계획이 목표하고 있는 비용절감, 특히 인건비 절감에서도 노동자의 지위에 따른 차별은 매우 심각한 것으로 보임. 부채감축계획은 위탁용역비 및 시설관리비를 4년간 2,000억원 이상 절감하겠다는 목표를 제시하고 있는 반면, 정규직에 대해서는 간부직 임금인상분 절감 및 복리후생비 절감으로 4년간 104.8억원을 감축하겠다는 목표를 제시.
- 인천국제공항공사의 하청노동자는 정규직노동자에 비해 6배 정도 많은 수인데, 목표로 하고 있는 비용절감의 규모는 20배 정도 더 많음. 하청노동자의 평균임금이 상대적으로 많이 낮다는 점을 감안할 때 이러한 비용절감 목표는 명백히 차별적임. 노동자들의 책임과 전혀 무관한 시설투자를 명분으로 임금을 삭감하

10) 2016년 5월까지의 자료를 토대로 연단위로 환산.

는 것은 간부직, 정규직, 하청노동자를 불문하고 잘못되었지만, 그 과정에서도 심각한 차별이 존재한다는 것은 큰 문제임.

3) 정부는 인천국제공항공사의 3단계 건설사업에 적절한 지원을 해야 함.

□ 정부는 공익사업인 3단계 공항건설 사업에 전혀 지원을 하지 않고 있음.

- 부채감축계획은 부채 증가의 핵심적인 원인으로 “총자산 8조원 내외의 1개 기업이 3단계 사업비 4조9,000억원 전액을 자체 조달하다보니 부채 증가가 불가피”하다는 것을 지적하고 있음. 2012년에서 2017년 부채증가의 대부분은 3단계 공항건설 사업으로 인한 것인데, 이에 대한 정부 지원이 전무하다는 것.

구 분(억원)	2014	2015	2016	2017	'12년→'17년
부채증가분(전년대비)	3,416	7,497	13,133	6,414	28,100
3단계로 인한 외부 차입	2,304	6,549	12,020	5,587	26,728

- 부채감축계획은 또한 “특히 3단계 완공후 국가로 귀속되는 연결철도/접근도로 사업비까지 인천공항 책임으로 조달하다보니, 부채부담이 가중”되고 있다고 지적하고 있으며, 여타 국가에서도 공항 확장시 전폭적 지원을 통해 국가사업으로 진행되었다고 지적하고 있음.

· (사례 1) 싱가포르 총리가 창이공항 T5 건설계획을 언론에 직접 발표('13. 8. 19)
 · (사례 2) 일반적으로 50% 이상 사업비를 국고지원 (홍콩 77%, 상하이 67% 등)
 · (사례 3) 배당 축소 또는 면제 (베이징 '08년 T3 오픈 후 '10년 배당미시행 등)

- 실제 1·2단계 공항건설 사업의 경우 총사업비가 8조7,241억원(5조6,323억원 + 3조918억원)이었으며, 재정지원율은 1단계 약 40%, 2단계의 경우 약 33% 수준이었음. 국고지원 규모는 합계 3조2,700억원 정도에 달했음. 3단계 공항건설 사업에도 동일한 비율로 국고지원이 이루어진다고 가정했을 때, 국고지원금은 1조

8,000억원 정도임. 이는 부채감축계획이 목표로 하고 있는 8,038억원의 두 배가 넘는 금액임. 결론적으로, 정부의 적절한 지원만 있다면 폭력적인 비용절감 대책이 없더라도 3단계 공항건설 사업을 차질 없이 추진될 수 있음.

- 2009년 7월 이루어진 예타당성조사에서도 “경제학적으로 볼 때 본 사업과 같은 공항시설의 경우 국가 중요 기반시설로서 안정적인 서비스의 공급이 필요하다는 점에서 정부의 개입이 인정”되며, “정부지원의 법적근거로서 「수도권신공항건설 촉진」 제15조와 「인천국제공항공사법」 제4조가 있으며, 과거 1.2단계 사업에 있어서도 국고지원이 이루어진 바가 있”다는 것을 이유로 “정부지원의 경제적·법적 타당성을 확보하고 있는 것으로 판단”된다고 언급하고 있음.

□ 뿐만 아니라 정부는 과도한 배당으로 인천국제공항공사를 착취하고 있음.

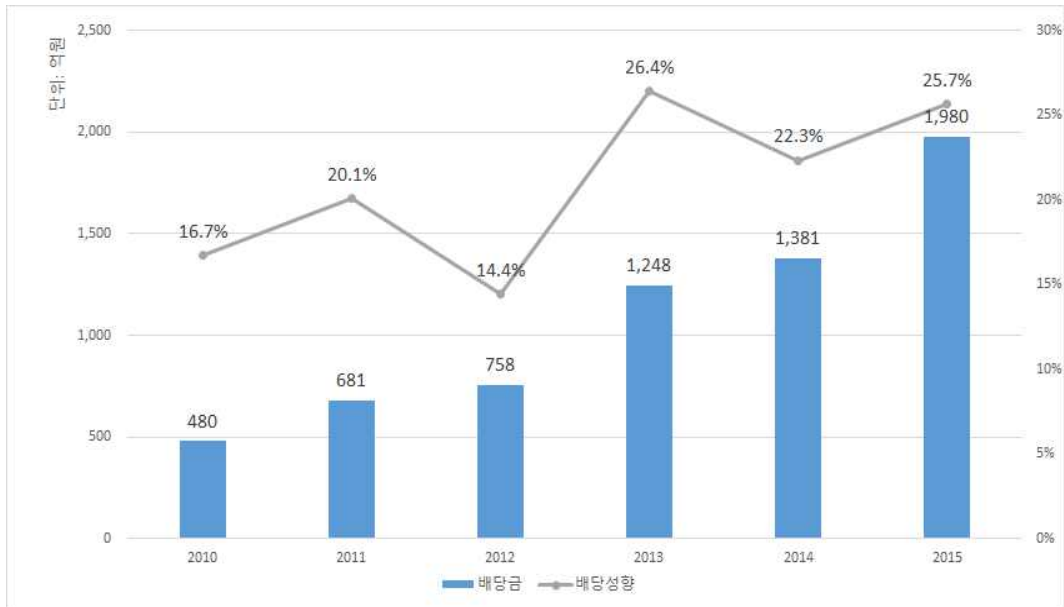
- 정부는 인천공항공사의 지분 100%를 소유하고 있음. 매년 상당 규모의 배당금을 가져가고 있는데, 문제는 인천국제공항공사의 배당성향이 지나치게 높아 미래를 위한 투자에 장애가 되고 있으며, 배당성향이 점점 더 높아지고 있다는데 있음.

- 정부는 2010년부터 2015년까지 인천국제공항공사의 당기순이익에서 배당으로 6,528억원을 가져갔음. 2010년에 16.7%였던 배당성향¹¹⁾은 2015년 25.7%에 달하고 있어, 한국 기업의 평균 배당성향이 16.75%인 것에 비해 지나치게 높음.¹²⁾

11) '배당'이란 기업이 일정기간 동안 영업활동을 해 발생한 이익중 일부를 주주들에게 나눠 주는 것을 말하며, '배당성향'은 당기순이익 중 현금으로 지급된 배당금 총액의 비율을 의미. 배당성향이 높을수록 이익 중 배당금이 차지하는 비율이 높아져 재무구조의 악화요인이 됨.

12) 블룸버그 집계. 2015년 5월 31일 기준.

그림 17. 인천국제공항공사의 배당금 및 배당성향 추이



- 정부가 지난 6년간 가져간 배당금 총액은 인천공항공사 부채감축계획이 목표하고 있는 8,038억원의 81%에 달하며, 배당성향을 2010년 수준인 16.7%로 가정하면 1,495억원의 재원이 추가로 마련되어 외주노동자에 대한 폭력적인 비용 절감을 피할 수 있음.
- 2015년도 제3차 재무리스크관리위원회 회의록에는 정부의 과도한 배당금 문제에 대한 언급이 있음. 공사는 3단계 공항건설 사업을 위해 국고지원과 배당금 감소를 요청하고 있지만 정부는 오히려 배당률을 높여가고 있으며, 40%까지 배당성향을 높일 계획을 가지고 있다는 것. 회의에서는 ‘회계적으로 당기순이익을 줄이는 방법’까지 검토하고 있는데, 이는 위법 소지가 있는 심각한 사안임.

(이** 위원) 경제사정도 불확실하고 여러 가지 사유를 내세워서라도 배당금을 줄이고 사내유보금을 늘려나가는 것이 향후 리스크 대비를 위해 필요할 것 같음.

(간사) 정부와 배당금에 대한 논의를 하지만, 정부는 배당 성향을 40%까지 올릴 계획을 갖고 있음. 작년 배당성향은 32%였음.

(홍** 위원장) 공사는 정부에 3단계 건설비용 조달 때문에, 1,2단계처럼 국고지원이나 배당금을 줄이자고 요청하고 있지만, 정부에 자금이 부족하여 배당률을 높여가고 있음.

(이** 위원) 회계적으로 컨트롤 할 수 있다면 당기순이익을 줄이는 방법도 찾아보시기 바람.

「2015년도 제3차 재무리스크관리위원회 회의록」 중
‘2016년도 자금차입 계획(안) 보고’ 발췌

- 한편 인천국제공항공사는 2016년 배당금으로 2,145억원을 책정하고 있음. 이는 2015년 1,980억원에 비해 165억원 증가한 것으로, 당기순이익이 소폭 감소할 것으로 예상되고, 대규모 투자 계획이 잡혀있는 상황에서 배당성향을 오히려 높이는 계획으로 잘못된 것.
- 정부는 인천국제공항공사가 경쟁력을 가지고 발전할 수 있도록 지원하는 책임은 도외시하면서 과도한 배당으로 오히려 발전을 저해하고 있음. 인천공항이 국가 기간시설로 공공성이 매우 높은 시설이라는 점을 감안하면 이는 정부의 기본적인 임무를 방기하는 것임.

■ 참고문헌

공공기관 경영정보 공개시스템(alio.go.kr)

「인천공항경영상황과 간접고용 노동착취」(노동자운동연구소, 2013.11.)

「인천공항 경쟁력 강화 방안」(국토교통부·인천국제공항공사, 2016.3.)

「인천공항 ‘헬공항’ 만드는 노동자 해고 계획 철회하라 - 인천공항 부채감축 계획, 인력감축 연구용역 관련」(전국공공운수노동조합 인천공항지역지부, 2016.4.)

『인천국제공항 3단계 확장(2009년도 예비타당성조사 보고서)』(한국개발연구원, 2009.7.)

인천국제공항공사 2014~2016년 위탁용역비 집행내역, 절감액 및 절감 세부내역 현황(인천국제공항공사, 2016.6.)

「인천국제공항공사 2014~2017년 부채감축계획(안)」(인천국제공항공사, 2014.3.)

「인천국제공항공사 2016회계년도 예산 운영계획(안)」(인천국제공항공사, 2016.2.)

인천국제공항공사 부채감축계획 실행내역자료(인천국제공항공사, 2016.6.)

인천국제공항공사 아웃소싱용역계약서 일체(인천국제공항공사, 2016.6.)

『인천국제공항공사 결산서』(2011~2015년)

「인천국제공항공사 이사회 회의록」(2015~2016년)

인천국제공항공사 재무리스크관리위원회 회의록(2013~2015년)

『인천국제공항공사 재무제표 및 감사보고서』(2011~2015년)