

함께 살자, 다시 날자

아시아나KO 노동자 복직
청년학생 문화제 자료집



목차

Q1~Q7. 아시아나KO 복직 투쟁 알아보기

아시아나 KO 해고 노동자들의 복직 투쟁은 어떻게 이루어지고 있는지, 어떤 요구안이 있는지부터, 항공산업 위기까지 QnA로 살펴봅니다.

주최단위, 수레바퀴X전국학생행진 알아보기

문화제를 주최하는 전국학생행진과 수레바퀴, 어떤 이유로 연대하나요? 왜 하필 항공산업이고, 어떤 사회를 꿈꾸나요?

편집후기

자료집을 쓴 사람들의 이야기 : 우리는 이렇게 연대한다!

Q1. 아시아나KO 투쟁이란 무엇인가요?

A. 아시아나KO지부 (노동조합)의 정확한 사업장, 회사명은 (주) KO입니다. KO에 소속된 노동자들은 김포공항, 인천공항에서 아시아나항공기 승객 수화물과 객실 청소를 담당합니다. 2020년 초반에 정부는 항공산업 고용유지를 위해 고용유지지원책을 내놓았지만, 회사 측은 이를 사용하지 않고 직원들에게 무기한 무급휴직을 강요하였고, 이를 거부한 노동자 8명을 악의적으로 정리해고했습니다. 구조적으로 아시아나항공은 최상위 원청, 아시아나에어포트는 자회사, KO는 협력업체입니다. 금호아시아나문화재단 계열사는 노사협의를 통해 무기한 무급휴직 동의서를 작성하지 않은 직원을 상대로 정리해고를 진행했습니다.

Q2. 어떠한 부당대우를 받으셨는지 궁금해요!

A. 아시아나 비행기 객실 청소 하청업체인 아시아나케이오의 직원 8명은 지난해 5월 11일, 정부의 고용유지지원금 정책조차 활용하지 않은 회사의 무급휴직 처분에 동의 서명을 하지 않았다는 이유로 해고당했습니다. 이후 지방노동위원회¹⁾와 중앙노동위원회²⁾로부터 부당해고 판정을 받았지만 여전히 일터로 복귀하지 못하고 있습니다.

-
- 1) 노동위원회는 노·사·공익 3자로 구성된 준사법적 성격을 지닌 합의제 행정기관입니다. 그중 지방노동위원회는 ‘당해 관할구역에서 발생하는 사건’을 관장합니다
 - 2) 마찬가지로 노동위원회 중 하나로, 노동쟁의의 조정과 부당노동행위 등의 심판과 같은 여러 업무를 수행합니다.

이들은 1년 가까이 아시아나케이오 지분을 100% 소유하고 있는 금호문화재단(이사장 박삼구)과 부당해고 문제를 다루는 서울지방고용노동청 앞에서 해고 문제 해결을 촉구해 왔습니다. 또한 서울지방고용노동청장을 만나 부당 해고 문제를 조속히 해결해 달라고 촉구했습니다. 하지만 청장은 “노력하겠다”라는 말만 되풀이했습니다. 이에 노동자들은 그 자리에서 점거 단식농성을 시작했습니다. 하지만 이들은 농성 하루 만에 서울시에서 3차례의 퇴거 명령을 받고 경찰에 의해 강제로 끌려 나와 남대문경찰서로 연행됐습니다.

공공운수노조는 “정년을 앞두고 절박한 심정으로 진짜 사장 박삼구와의 면담자리를 마련해 달라고 목숨을 걸고 곡기를 끊었지만, 돌아온 것은 공권력 진압이었다”라고 비판했습니다. 공공운수노조는 “일감이 없으면 순환휴직도 수용할 테니 사실상 해고나 다름없는 무기한 무급휴직은 안 된다고 서명을 거부해 부당 해고된 6명의 노동자는 지노위·중노위에서 복직판정을 받았지만, 이유 없이 복직이 이행되지 않아 1년 가까이 길거리에서 싸워왔다”라며 “(그런데) 부당하게 해고된 노동자들의 복직판정 불이행에 대해 (회사는) 복직비용에 버금가는 거액의 변호사를 사서 행정소송을 벌이는 악질적인 행태를 보이고 있다”고 전했습니다. 이어 “이런 상황인데도, (서울지방고용노동청은) 어떠한 실효성 있는 조치도 취하지 않았다”고 지적했습니다.

이어 “진짜 사장과 만남을 위한 최소한의 노력은커녕 전화 한 통 시도도 없이, 12시간 만에 4회의 퇴거 요청서를 전달하고 경찰을 동원해 연행한 것은 최소한의 형식만 갖춘 속전속결 진압이었으며 애초 정리해고 문제를 해결할 의지가 전혀 없음을 보여준 것”이라고 말했

습니다.

Q3. 투쟁은 어떻게 진행되고 있나요?

2020.03.24. 회사 고용유지지원금 신청 거부
2020.04.10. 무기한 무급휴직 강요 및 정리해고 통지
2020.05.11. 정리해고
2020.07.13. 부당해고 판정(서울지노위/인천지노위)
2021.01.15. 회사 노동위원회 판정불복 행정소송
2021.03.10. 정리해고 300일
~현재 서울고용노동청(을지로) 천막농성 진행 중

Q4. 항공 산업이 위기라고요!?

Q4-1. 항공산업의 위기, 단지 코로나 19 때문에 발생한 것일까?

A. 사실 코로나 19 이전부터 국내 항공 업계는 이미 적자구조에 빠지기 시작했습니다. 대한항공과 아시아나 항공 또한 마찬가지였습니다. 대한항공은 2020년 1분기 영업손실 566억으로 2019년까지 유일하게 흑자경영을 유지하다 적자로 전환되었습니다. 특히 아시아나항공은 2020년 1분기 영업이익과 당기순이익은 각각 -2082억원과 -5490억원으로 전년 동기 대비 적자 폭이 확대되었습니다.

2020년 1분기 기준 아시아나항공의 부채비율은 6280%로, 직전 분기

(1387%)의 4.5배에 달하며 부채는 2019년 4분기 약 12조에서 2020년 1분기 약 13조로 크게 늘었습니다. 대한항공의 부채비율은 작년 말 871.5%에서 올 1분기 1222.6%로, 제주항공은 351.4%에서 483.3%로 각각 늘었습니다. 그리고 국내 저비용항공사(LCC)의 영업이익은 2019년부터 적자 전환된 데 이어 2020년 1분기에는 적자 폭이 더 커졌습니다. 2019년 국내 LCC들의 영업이익은 에어부산 제주항공, 진에어, 티웨이항공 순으로 -378억원, -329억원, -488억원, -206억원이 나타났는데, 2020년 1분기에 낸 적자가 이전해 전체 영업손실액과 비슷하거나 이를 뛰어넘는 수준을 기록했습니다.

Q4-2. 항공업계의 경영위기가 생긴 이유는?

A1. 수요를 고려하지 않은 항공사 허가 난립이 출혈경쟁으로 이어졌기 때문입니다.

특히 2005년 저비용항공사들의 출범 이후 최근까지 허가 난립이 지속 되면서 국내 항공업계의 구조조정이 가속화될 것이라는 경고는 2019년 초부터 본격적으로 나오기 시작했습니다. 2019년 국내 항공사 여객 수는 전년 동기대비 5% 늘어난 1억2336만6608명으로 사상 최대치를 기록했지만, 영업적자 역시 사상 최악을 기록했습니다.

이러한 아이러니한 현실의 원인은 출혈경쟁에 있습니다. 국내 1위 대한항공의 작년 여객 매출은 7조로 전년 동기대비 0.4% 늘었지만 km 당 여객 운임(Yield)은 93.3원으로 3.3% 줄었습니다. 저비용항공사 1위 제주항공 역시 마찬가지로 지난해 매출은 사상 최대를 기록했지

만 km당 운임은 일 년 전보다 7.6% 떨어졌습니다. 진에어의 km당 운임(Yield)도 68원으로 일 년 전보다 9% 줄었습니다. 저비용항공사도 승객은 늘었지만, 운임이 낮아 운행할수록 적자를 본다는 이야기입니다. 김포-제주 왕복항공권 요금이 서울-부산행 KTX 편도 가격보다 낮은 비정상적인 운행에 따른 당연한 결과입니다. 한마디로 공급과잉으로 인한 항공운임 저가 출혈경쟁이란 것입니다.

물론 처음부터 국내 항공사, 특히 국내 저가 항공사의 사정이 나빴던 것은 아니었습니다. 단거리 중심의 저운임 고빈도 전략으로 항공시장을 파고들기 시작한 국내 저가항공 산업은 2005년 한성항공(현 티웨이항공)이 처음 취항하면서 2018년까지 6곳으로 늘 만큼 급성장했습니다. 대한항공과 아시아나항공 조차 자회사를 운영하는 등 저가항공 산업은 지난 15년 동안 막힘없이 성장하는 듯 했습니다. 특히 해외여행 자유화 이후 폭발적으로 늘어난 국내외 여행수요는 제주도 특수까지 겹쳐 비약적인 발전을 이루었습니다.

그러나 인구 5천만의 국내 항공이용객의 수요증가는 이미 한계가 정해져 있었고 국내에서 유일한 장거리 항공기 수요노선인 제주공항을 기점으로 하는 수익 노선의 확보는 치열한 슬롯확보와 운임경쟁에 시달려야 했습니다. 2010년대 이후부터 동남아시아와 중국, 일본의 단거리 해외노선 확보를 통한 수익구조의 다변화가 성공을 거두는 듯 했지만 불안한 사드 배치로 인한 미-중-일의 관계 악화와 일본불매운동까지 겹치면서 단거리 해외 노선의 수요는 급감하기 시작했습니다.

A2. 항공산업은 환율 압박에 취약하기 때문입니다.

2017년부터 지속적으로 오르기 시작한 달러와의 환율압박으로 인해 저비용항공사들의 수익성 악화는 치명적이었습니다. 업계의 특성상 항공사들은 달러화 강세, 원화 약세가 지속될 경우 수익성이 악화되고 비용이 증가할 수밖에 없습니다. 항공사들은 달러 차입금으로 항공기를 구매 또는 임대하고 원유를 수입하기 때문에 외화지출이 외화수입보다 많고, 외화차입금 비중도 높아 환율상승은 수익성 저하를 일으킬 수 있습니다. 세부적으로 영업비용 측면에서는 원화 환산 유류비 지급액 증가, 영업 외적으로는 외화차입금에 대한 외화환산 손실 증가 등의 부정적인 영향을 받습니다.

항공업계에서는 달러 대비 원화 환율이 10원 오르거나 내릴 때 대한항공에 약 790억원의 외화평가손익이 발생하는 것으로 보고 있으며 아시아나항공은 환율 10% 변동 시 2046억원, 제주항공도 환율 5% 변동 시 236억원의 순이익 및 자본 조정이 발생하는 것으로 보고 있습니다. 대한항공의 올해 1분기 매출은 2조3523억원이었지만 환율상승으로 인한 외화환산차손실³⁾이 5368억원에 달했습니다. 환율인상과 유가상승에 겹쳐 터진 일본불매운동은 그를 그나마 버틸 수 있었던 대형항공사들과는 달리 저비용항공사들에게 직격탄이었습니다.

Q5. 항공사의 재무 여건의 현실은?

A. 여타 산업에 비해 국적항공사의 부채비율은 비정상적으로 큼니다. 2019년을 보자면 압도적인 국내 1위 항공사 대한항공의 부채비율은

3) 외화를 원화로 환산하였을 때, 환율로 인해서 발생하는 손실을 말합니다.

800%를 넘고, 아시아나항공은 1,795%에 달합니다.(별도기준) 이는 2019년 말 684개 코스피 상장사의 별도기준 평균 부채비율 67.61%와 비교 불가능한 수준입니다. 다만 2019년에 회계기준이 변경됐기 때문에 전에는 부채로 보지 않던 항공기 리스비용이 포함되면서 부채가 크게 증가하기는 했습니다. 하지만 변경 전 상황을 보더라도 마찬가지입니다.

국적사들 전반이 부채비율이 높다고 해서 문제가 없는 것도 아닙니다. 그 빚을 갚을 능력이 있느냐를 따져봐야 합니다. 기업의 재무건전성을 평가하는 중요한 지표 중 하나가 유동비율인데, 이는 1년 내 갚아야 할 부채에 비해 1년 내 현금화할 수 있는 자산이 얼마나 있는지를 나타내는 것입니다. 이 비율이 200%가 넘으면 건실한 기업으로, 100% 미만이면 유동성 위기 가능성이 있다고 평가합니다. 2019년 기준으로 국적사의 유동비율을 살펴보면 진에어와 플라이강원을 제외하고는 모두 100%에 못 미칩니다. 대한항공의 유동비율이 43%에 불과하며, 현재 매각이 진행 중인 아시아나항공과 이스타항공은 각각 32.5%와 29.4%에 불과해 유동성 위기가 심각한 수준입니다.

항공사들의 수익성도 별로 좋지 않습니다. 글로벌 항공사와 비교해 국적사들의 영업이익률은 상당히 낮은 수준입니다. 최근 3년간 평균 영업이익률을 보면 델타항공이 12.48%, 라이언에어가 19.87%, JAL이 12.20%에 달하지만 대한항공은 5.26%, 아시아나항공은 -1.84%에 불과합니다.

Q6. 하청기업이 얼마나 많길래요?

A. 1대의 항공기를 운행하기 위해서는 조종(파일럿)과 객실서비스(승무원) 외에도 수많은 노동이 필요합니다. 예를 들어 ‘항공기 지상조업’은 비행기가 착륙해서 다시 이륙할 때까지 지상에서 행해지는 모든 작업을 의미합니다. 그 과정을 살펴보면 비행기가 활주로에 내리면 지상요원들의 수신호(항공기 유도)에 따라 계류장으로 이동해 탑승교를 연결(탑승교 운영)하고 승객이 내립니다. 이후 컨베이어 벨트를 통해 화물을 내려(하기) 터미널로 옮깁니다. (수하물) 이후 비행기 이륙을 위한 작업이 진행됩니다. 내부를 청소(기내 청소)하고, 오물수거 트럭으로 화장실도 비웁니다.(오물처리) 기름을 넣고(급유), 수하물과 기내식, 음용수를 싣습니다.(탑재, 캐터링, 급수) 승객들이 비행기에 탈 준비(발권수속, 탑승수속)도 이때 이뤄집니다. 이륙 준비가 끝나면 게이트에서 승객들의 티켓을 확인해 탑승을 시작(탑승안내)합니다. 그리고 승객의 탑승이 끝나면 토잉 트랙터가 비행기를 계류장에서 출발점까지 끌고 갑니다.(항공기 견인) 토잉 트랙터가 분리되면 비로소 이륙할 수 있는 상태가 됩니다. 이러한 과정을 통해 우리는 항공기 운행을 위해서 얼마나 많은 하청기업이 존재하는지 알 수 있습니다.

Q7. 정부 정책이 왜 실효성이 없었던 것인가요?

A. 정부의 기간산업안정기금이 빛 많은 대기업으로만 집중되었기 때문입니다.

위기가 본격화했던 2020년 상반기부터 정부는 공항·항공산업이 전후방 산업경제에 미치는 막대한 영향을 고려해 아시아나항공에 총 2조 4천억 원 규모의 기간산업안정기금을 지원하는 등 천문학적인 정부

재정을 투입했습니다. 국가 차원에서 공항·항공산업을 긴급히 보호하고 지원하는 것이 산업 전체의 붕괴를 막을 수 있는 조치라고 판단했기 때문입니다. 코로나19 이전부터 지속적으로 공급 과잉과 수요 한계에 부딪힌 항공 기업들의 재무 여건이 건전하기는 어려웠습니다.

대부분의 항공사들은 비정상적인 부채비율과 낮은 수익성을 보입니다. 그럼에도 정부는 기간산업안정기금 지원의 대상을 '빛 많은 대기업'으로만 한정했습니다. 이 기금의 지원을 받으려는 기업은 '총차입금 5천억 원 이상, 종사자 수 300인 이상'이 되어야 합니다. 즉, 빛 많은 대기업이어야 한다는 의미인데, 이 요건을 충족하는 국적사는 대한항공과 아시아나항공뿐입니다. LCC(저비용항공사)나 지상조업사, 하청업체에서는 이미 해고의 칼바람이 불고 있는데, 아시아나케이오와 마찬가지로 이들은 지원 대상에서 배제되었습니다. 또한 문재인 대통령은 기간산업안정기금 지원 조건으로 "고용 총량 유지와 자구 노력, 이익 공유 등의 장치를 마련하겠다"라고 약속했지만, 이는 미사여구에 그쳤습니다. 기금을 지원받는 기업은 6개월 이상 90% 이상의 고용총량을 유지해야 한다는 전제가 붙었는데, 간접고용 노동자의 고용유지를 '의무화'하는 조치는 정작 찾아볼 수 없었습니다. 정부의 '적시지원, 고용안정' 프로그램의 허점은 이에 그치지 않았습니다. 휴업급여의 최대 90%를 정부가 지원하는 고용유지지원금 신청을 하도급업체 사업주가 아예 회피하고 무급휴직과 정리해고를 단행하는 경우 또한 방지할 수 없었기 때문입니다.

참고자료

어쩔 수 없다? 항공기 청소노동자들이 해고된 '진짜' 이유
-단식농성 이어, 오체투지 나선 아시아나케이오 해고 노동자들
오마이뉴스 임용현 기자 2021.04.26.

http://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0002738448

필수유지업무제도와 다단계 하청 [한국 항공산업의 구조적 문제④]
질 낮은 일자리들
공공운수노조 정책기획국장 2020.06.12.

<http://www.redian.org/archive/144037>

부당해고 논란 아시아나KO 천막농성 돌입
TBS 시민의 방송 2020.06.02.

https://www.youtube.com/watch?v=YtQDcaH_sFE&ab_channel=TBS%EC%8B%9C%EB%AF%BC%EC%9D%98%EB%B0%A9%EC%86%A1

“하청업체 노동자부터 무더기 해고”...고용 칼바람 시작
KBS뉴스(News) 2020.03.24.

https://www.youtube.com/watch?v=p9fbvYa6KtE&ab_channel=KBSNewsKBSNews

중앙노동위원회 홈페이지

주최 단위 소개

고려대학교 정치경제연구회 수레바퀴

정치경제연구회 수레바퀴는 고려대학교 중앙동아리 사회과학학회입니다. 수레바퀴는 노동권, 여성권, 생태권, 평화권 등을 주장합니다. 매주 열리는 세미나에서의 학습을 통해, 수레 학회원들은 사회를 바라보는 수레바퀴만의 관점을 세워나갑니다.

수레바퀴의 활동은 학습에서 그치지 않습니다. 수레바퀴는 더 나은 사회를 꿈꾸며 다양한 연대와 투쟁 활동에 참여하고, 수레 활동을 통해 형성한 지식과 의견을 사회에 공유해나갑니다.

전국학생행진

전국학생행진은 노동, 페미니즘, 학생자치 등 다양한 사회문제를 함께 공부하고, 때로는 실천합니다. 행진회원은 학회, 학생회, 소모임 등 자치공간에서 각자의 활동을 이어나갑니다. 이와 별도로 행진과 함께 여러 프로젝트를 만들어가기도 합니다.

지금까지 행진은 430 청년학생문화제, 反신자유주의 선봉대-더 나은 내일을 위한 청년활동 구성 등을 통해 많은 활동가를 배출해왔습니다. 행진은 사회운동이 더 나은 사회를 만드는 원동력이라고 생각합니다. 단순한 이익집단이 아니라 대안적 사회운동을 복원하고, 학생자치를 복원하기 위해 활동하고 있습니다.

사전 자료집 제작을 하면서 조금이나마 이해도가 높아지고, 어떠한 과정을 거쳐 투쟁이 진행되어왔는지, 어떠한 구조적 문제가 있었는지 파악할 수 있어서 뜻깊은 시간이었습니다.

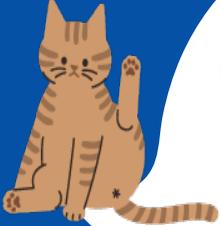
더 좋은 퀄리티로 자료집을 제작하고 싶었으나, 능력의 한계로 인해 부족한 부분이 많은 것 같습니다 ππ 개인적으로 이번 문화제와 저희의 사전자료집을 통해서 더 많은 분들이 현재 항공산업의 구조적 문제를 인식하고, 어떠한 부당 대우가 있었는지 알 수 있었으면 좋겠습니다. 이번 문화제를 시작으로 다른 여러 연대에 참여하고 또 활동하면서 잘못된 부분을 바로 잡는데 도움이 되고 싶습니다!

마지막으로 사전자료집의 내용과 편집 등을 도와주신 전국학생행진과 수레바퀴 여러분에게 감사의 말씀을 보냅니다!

민서



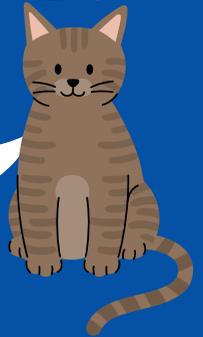
혜경



우선 저에게 사전 자료집 제작이라는 기회를 주신 전국학생행진과 수레바퀴 여러분에게 감사드립니다! 자료집 제작이라는 ‘연대’ 활동으로부터 얻은 지식과 느낀 감정은 앞으로 이어가갈 또 다른 활동을 향한 디딤돌이 되어줄 것 같습니다. 아직은 많이 부족하고 무지하지만, 연대를 위해 노력하며 수레바퀴 구성원으로서, 더 나아가 몇몇한 사회 구성원으로서 기능할 수 있도록 성장하겠습니다. 이번 사전 자료집이 많은 분들에게 아시아나KO 투쟁, 그리고 항공 산업의 시사점을 전달하는데 도움이 되었으면 좋겠습니다. 감사합니다.

행진에서 활동하고 있습니다. 자료집을 간단하게 편집했습니다. 여기 문화제에 앉아계신 여러분은 항공산업에 왜 연대하시는지요? 저는 항공산업의 미래가 걱정됩니다. 앞으로도 구조조정이 예정되어있고, 국가의 많은 돈이 투입되었습니다. 내 자산 말고, 나라 미래를 함께 걱정하는 청년들이 더 많아지길 기원합니다.

준서



고려대학교 정치경제연구회 수레바퀴X전국학생행진

인스타 ku_wheel

인스타 stu_link