한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

WEEKLY REPORT

KMI 동향분석

VOL.96
2018 AUGUST

발간년월 2018년 8월(통권 제96호) **주 소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) **발행인** 양창호
감 수 하동우 **인포그래픽** 김태한 **발행처** 한국해양수산개발원 **자료문의** 기획조정본부 연구기획·협력실
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.
이 내용은 발간예정인 '근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향 분석' 연구를 활용하였습니다.

근로시간 단축제도 안착을 위해 정부지원제도 강화해야

장정인 경제산업연구실장
(jeongin@kmi.re.kr/051-797-4717)
정수빈 경제산업연구실 전문연구원
(jsbeen@kmi.re.kr/051-797-4757)
최석우 경제산업연구실 전문연구원
(seokwoochoi@kmi.re.kr/051-797-4777)
최수빈 경제산업연구실 연구원
(choesubin@kmi.re.kr/051-797-4741)

우리나라 취업자의 연간 노동시간은 2017년 기준 2,024시간으로 OECD 회원국 중 멕시코에 이어 두 번째로 길며, OECD 평균인 1,729시간과도 큰 격차를 보인다. 이에 정부는 삶의 질 제고와 장시간 근로 관행 개선을 위해 근로시간 단축제도를 도입하였다. 개정된 근로기준법에 따라 근로시간이 주당 68시간에서 52시간으로 단축되었으며, 근로시간의 제한을 받지 않는 특례업종이 21개에서 5개 업종으로 대폭 축소되었다. 더불어 특례업종의 지나친 장시간 근로를 방지하기 위해 연속 휴식시간(11시간)을 제공하도록 규정을 신설하였다.

근로시간 단축제도의 적용을 받는 해양수산업 사업체 수는 약 4만 개 이하(해양산업 약 6,700개, 수산업 약 32,900개)로 추산된다. 세부업종별로 살펴보면 수산물 생산업은 근로기준법 적용 제외 규정에 의해 원래 근로시간의 제한을 받지 않았다. 수산물 운송업과 해운업은 특례가 존치되어 근로시간 단축의 영향을 받지 않는다. 반면 수산물 가공업은 근로시간 단축의 적용을 받으며, 수산물 유통업과 항만업의 일부 업종(도소매업 및 보관업 관련)은 특례에서 제외되어 근로시간 단축의 영향을 상대적으로 크게 받을 것으로 예상된다.

KMI는 해양수산분야 근로 현황과 근로시간 단축이 해양수산업에 미치는 영향을 파악하기 위해 해양수산업 1,155개 사업체를 대상으로 실태조사를 수행하였다. 실태조사 결과 해양수산업 종사자의 주당 평균 근로시간은 42.8시간이며, 주당 평균 근로시간이 52시간을 초과하는 기업의 비율은 6.0%로 나타났다. 해양수산업 사업체 중 52시간 이상 근로자가 1명 이상 존재하여 '근로시간 단축제도의 적용을 받는다'고 응답한 사업체는 21.2%이며, '근로시간 단축으로 영향이 있다'는 사업체는 8.5%였다. 주요 예견되는 문제점으로는 매출액 감소, 인력이탈, 일시적 수요에

대한 대응 불가 등이 꼽혔다. 또한 근로시간 단축제도 시행에 대한 대응방안 마련여부를 조사한 결과 대응방안이 마련되어 있는 사업체는 6.1%에 불과하였으며, 특히 기업의 규모가 작을수록 대응 방안 준비가 미흡한 것으로 나타났다.

한편 '근로시간 단축에 따른 신규채용 계획이 있다'고 응답한 기업이 15.2%로 나타나 근로시간 단축이 본래의 취지인 삶의 질 향상과 더불어 부가적으로 신규 고용 증가로 이어질 가능성이 제기된다. 다만 신규채용 관련 애로사항으로 인건비 부담, 업무 능력 보유자 구인의 어려움 등이 있어 실제 제도 시행이 고용 증가로 이어지기 위해서는 기업의 투자와 정부의 지원이 선행되어야 할 것으로 보인다.

또한 근로시간을 단축하더라도 생산량 및 고용을 현재 수준으로 유지하려는 기업이 대다수를 차지하여 생산성 향상이 향후 근로시간 단축제도의 정착을 위해 중요한 요소로 작용할 것으로 예상된다.

근로시간 단축제도가 올해 7월부터 단계적으로 시행되는 가운데 제도의 원활한 정착을 위해서는 정부의 정책지원 방안 마련이 시급하다. 첫째, 해양수산분야 기업들이 선호하는 종사자 임금지원, 법 준수 기업 혜택 제공, 인력교육 지원, 자동화 설비 구축 지원 등의 정부지원제도가 우선적으로 고려되어야한다. 둘째, 해양수산 세부 분야별 수요에 따른 지원정책을 마련하여 정책의 실효성을 제고할 필요가 있다. 정책발굴을 위해서는 특례가 제외되어 근로시간 단축의 영향이 클 것으로 예상되는 도소매업 및 서비스업, 특례가 존치되어 의무휴식시간이 신규 도입된 해운업 등 세부 업종에 대한 후속연구가 필요하며, 이를 통한 현실 진단 및 적절한 대책마련이 필요하다.

근로시간 단축, 근로기준법 개정 주요 내용

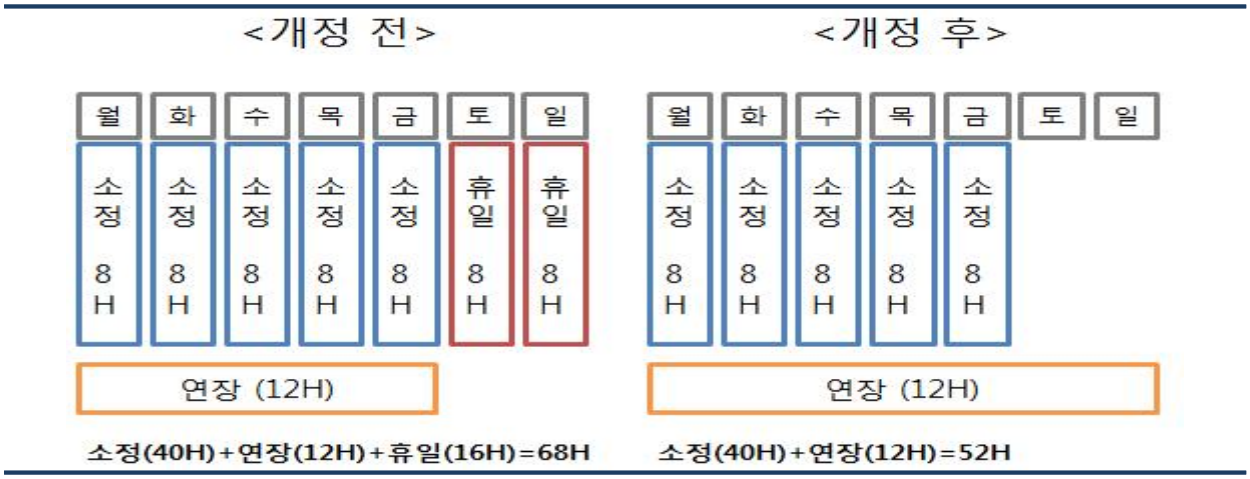
■ 근로자 삶의 질 제고와 장시간 근로시간 관행 개선 목적으로 근로시간 단축제도 도입

- 우리나라 근로자의 연간 노동시간은 2017년 기준 2,024시간으로 OECD 회원국 중 멕시코(2,257시간)에 이어 두 번째로 길며, OECD 평균인 1,759시간과도 큰 차이를 보임[1)]
- 우리나라 법정 소정근로시간은 주40시간(2003년 도입)으로 프랑스(35시간), 독일(38.5시간) 등에 비해 높은 수준이며, 소정근로시간을 고려하여 연간 노동시간을 볼 때 초과근로시간이 상당한 편임
- 이에 정부는 삶의 질 제고와 장시간 근로 관행 개선을 위해 근로기준법을 개정하였으며 근로시간 단축제도를 도입함

■ 근로시간이 주당 68시간에서 52시간으로 단축

- 개정된 근로기준법에 따라 2018년 7월 1일부터 300인 이상 상시근로자를 고용하고 있는 사업장에 근로시간 단축제도가 적용되기 시작하였음
- 기존에는 주당 40시간의 소정근로시간에 연장근로시간(12시간) 및 휴일근로시간(16시간)을 합하여 최대 68시간까지 근로가 가능했으나, 개정법 발효로 인해 휴일근로를 포함하여 연장 근로가 1주에 최대 12시간만 가능하게 되어 주당 52시간으로 근로시간이 단축 운영됨

그림 1. 근로기준법 개정 전후 근로시간 변화



자료: 「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료

1) OECD.Stat 홈페이지(https://stats.oecd.org), (2018. 8. 24. 검색)

- 근로시간 단축은 상시근로자 300인 이상부터 5인 이상까지 기업의 규모에 따라 단계적으로 시행됨
- 2018년 7월부터 상시근로자 300인 이상 사업체에 대해 근로시간이 단축되었으며, 2021년 7월부터는 5인 이상의 사업체까지 전면 확대되어 시행됨
- 30인 미만의 영세기업의 경우 근로자 대표와 서면합의가 있는 경우 2022년 12월까지 한시적으로 8시간의 연장근무를 허용함
- 4인 이하의 상시근로자를 고용한 사업체의 경우 근로기준법 상 연장근로 제한 규정을 적용 받지 않아 근로시간에 제한이 없음

표 1. 기업규모별 근로시간 단축 시행시기

기업규모	근로시간	시행일	법적근거
300인 이상	68→52	2018.7.1.시행	근로기준법 제2조 제2항 제1호
50인 이상 300인 미만	68→52	2020.1.1.시행	근로기준법 제2조 제2항 제2호
5인 이상 50인 미만	68→52	2021.7.1.시행	근로기준법 제2조 제2항 제3호
5인 이상 30인 미만 (한시적 연장근무 허용)	68→60	2021.7.1.~2022.12.31.	근로기준법 제53조 제3항, 부칙 제2조
	60→52	2023.1.1.부터	
4인 이하	미적용	-	근로기준법 제11조 제2항 근로기준법 시행령 제7조, [별표1]

자료:「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료
주1: 300인 이상의 기업 중 근로기준법 개정으로 특례업종에서 제외된 업종의 경우 2019년 7월 1일부터 시행
주2: 공공기관, 지방공사 및 공단, 정부가 1/2 이상 출연·출자한 기관·단체, 국가 및 지방자치단체는 규모와 관계없이 2018년 7월 1일부터 근로시간 단축 시행
주3: 30인 미만의 사업장에 대해서는 사용자가 근로자대표와 서면 합의한 경우 한시적(2022.12.31.까지)으로 8시간 추가 연장 근무를 허용함

■ 근로시간의 제한을 받지 않는 특례업종이 21개에서 5개 업종으로 대폭 축소

- 근로기준법 개정으로 근로시간에 제한을 받지 않는 특례업종이 기존 21개 업종에서 5개 업종으로 대폭 축소됨
- 특례가 존치되는 업종은 육상운송 및 파이프라인 운송업, 수상운송업, 항공운송업, 기타 운송관련 서비스업임
- 기존에 특례업종이었으나 개정법의 시행으로 특례에서 제외된 업종은 보관 및 창고업, 도매 및 상품중개업, 소매업, 숙박업 및 주점업 등이 있음

표 2. 특례 존치 및 제외 업종

특례 존치 업종(5개)	특례 제외 업종(21개)
①육상운송업(「여객자동차 운수사업법」의 노선여객자동차운송사업 제외)(49), ②수상운송업(50), ③항공운송업(51), ④기타 운송관련 서비스업(529), ⑤보건업(86)	①보관 및 창고업(521), ②자동차 및 부품판매업(45), ③도매 및 상품중개업(46), ④소매업(47), ⑤금융업(64), ⑥보험 및 연금업(65), ⑦금융 및 보험 관련 서비스업(66), ⑧우편업(611), ⑨전기통신업(612), ⑩교육서비스업(85), ⑪연구개발업(70), ⑫시장조사 및 여론조사업(714), ⑬광고업(713), ⑭숙박업(55), ⑮음식점 및 주점업(56), ⑯영상·오디오 기록물 제작 및 배급업(59), ⑰방송업(60), ⑱건물·산업설비 청소 및 방제서비스업(742), ⑲하수·폐수 및 분뇨처리업(37), ⑳사회복지서비스업(87), ㉑미용·욕탕 및 유사서비스업(961)

자료: 「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료, 해양수산부, 노동시간 단축을 위한 근로기준법 개정안 주요 내용, 2018

주: ( )안은 한국표준산업분류표 상 중분류 및 소분류 코드

■ 특례업종, 11시간 연속 휴식시간 제공 규정 신설

- 특례가 존치되는 5개 업종에 대해서는 근로자에게 11시간의 연속 휴식시간을 보장하도록 하고 이를 위반 시 벌칙을 부과하여 지나친 장시간 근로를 방지하도록 함
- 근로시간의 제한이 없는 특례업종의 경우 근로자 대표와 사업체가 서면 합의하는 경우 무제한적으로 장시간의 노동을 할 수 있으므로, 근로자의 건강과 안전을 보장하기 위해 '근로 종료부터 다음 근로 시작까지 최소 11시간의 연속 휴식시간'을 의무적으로 보장하도록 함[2)3)]
- 연속 휴식시간의 제공 의무 위반 시 '2년 이상의 징역 또는 2천만 원 이하의 벌금'에 처한다는 벌칙조항이 신설됨

해양수산분야 근로시간 단축제도 적용 현황

■ 근로시간 단축제도의 적용을 받는 해양수산업 사업체 수는 약 4만 여개 이하(해양산업 약 6,700개, 수산업 약 32,900개)로 추산됨

- 해양산업(사업체: 17,854개, 종사자: 311,091명)[4)]에서 상시근로자 5인 이상 사업체 8,775개의 종사자수는 289,171명이며, 수산업(사업체: 125,283개, 종사자: 927,328명)[5)]에서 상시근로자 5인 이상 사업체 32,900개의 종사자수는 740,408명임[6)7)]

2) 고용노동부, 「노동시간 단축 가이드」, 2018, p.18.
3) 특례유지업종의 경우에도 근로자대표와 서면합의에 의해 특례제도를 도입하지 않았다면 11시간 연속휴식 부여 적용되지 않음
4) 해양수산부, 「2016년 기준 해양산업 통계조사보고서」, 2018. 03
5) 해양수산부, 「2016년 기준 수산업 실태조사」, 2018.
6) 2016년 기준 해양수산업 통계조사는 『해양산업 통계조사』와 『수산업 실태조사』로 분리 조사되어 단순 합산에는 무리가 있음

- 근로시간 단축제도의 적용을 받는 해양산업체 수는 6,717개이며, 수산업은 32,900개 이하로 추산됨[8)9)]

- 특례가 존치되는 업종 중 하나인 해운업에는 4,264개 사업체의 59,812명이 종사하고 있음

- 해양산업에서 상시근로자 300인 이상 사업체 47개(전체 사업체의 0.3%)의 종사자수는 57,521명(전체 종사자의 18.5%)이며, 50인 이상 300인 미만 사업체 1,265개(전체 사업체의 7.1%)의 종사자수는 126,990명(전체 종사자의 40.8%), 5인 이상 50인 미만 사업체 7,463개(전체 사업체의 41.8%)의 종사자수는 104,660명(전체 종사자의 33.6%)임[10)]

■ 수산물 생산업 및 수산물 운송업은 근로시간 단축 미적용, 수산물 가공업 및 일부 수산물 유통업(도소매업 및 보관창고업)은 근로시간 단축 적용

- 수산업 중 수산물 생산업(어로어업, 양식어업 등)의 경우 근로기준법의 적용 제외규정(제63조)에 따라 근로시간 및 휴일에 관한 규정의 적용을 받지 않음

- 수산물 가공업의 경우 근로시간 단축제도 시행의 영향을 받으며, 수산물 유통업은 특례가 존치된 업종(수산물 운송업)과 특례가 제외된 업종(수산물 중개 및 도소매업, 수산물 냉장 및 냉동창고업)으로 나뉨

- 특례가 존치된 수산물 운송업의 경우 근로시간 단축제도 시행에 영향을 받지는 않지만 개정법의 시행으로 사업주는 근로자에게 연속 휴식시간을 11시간 이상 주어야 하는 의무가 발생하며, 이를 위반 시 벌칙을 부과 받음

- 기존에 특례업종이어서 근로시간에 제한을 받지 않았으나, 근로기준법 개정으로 인해 특례에서 제외된 수산물 중개 및 도소매업, 수산물 냉장 및 냉동 창고업의 경우에는 근로시간 단축의 영향을 받는 정도가 상대적으로 클 것으로 예상됨

7) 해양산업 통계조사에 포함되는 해양산업에는 해양관광업, 해운항만업, 해양건설업, 해양자원개발업, 해양환경관리업, 선박 및 해양플랜트 건조·수리업, 해양기기장비제조업, 해양전문서비스업 등이 포함되며, 수산업 실태조사에는 수산물 생산업, 수산물 가공업, 수산물 유통업, 수산기자재 생산 및 설치업, 수산관련 서비스업 등이 포함됨

8) 이는 전체 해양수산업 사업체의 약 27.7%수준임

9) 수산업의 경우 5인 이상 사업체수(32,900개)로 추산하였으며, 통계의 한계 상 근로기준법 적용을 받지 않는 수산물 생산업 사업체(5인 이상) 수를 제외하지 못함

10) 수산업의 경우 종사자 규모별 사업체 현황의 기준이 상이(100인 이상 사업체 수: 1,178개, 20~99인: 7,122개, 10~19인: 9,531개, 5~9인: 15,069개, 1~4인: 92,383개)하여 근로시간 단축 시행시기별 근로자수 도출이 불가함

표 3. 수산업 분야별 근로기준법 적용

해양수산특수분류		특례 및 법 적용 여부	근로시간 단축 여부
대분류	중분류/소분류		
수산물 생산업	어로어업, 양식어업, 소금채취업	근로기준법 적용 제외(제63조)	X
수산물 가공업	수산물 가공업	일반(근로기준법 적용)	단축(68→52시간) 적용
수산물 유통업	수산물 운송업	특례 존치	X
	수산물 중개 및 도소매업	특례 제외	단축(∞→52시간) 적용
	수산물 냉장 및 냉동창고업	특례 제외	단축(∞→52시간) 적용

자료: 「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료, 해양수산특수분류표 기준으로 저자 작성

주: 근로시간 제한 없음을 ∞기호로 표시함

■ 해운업 특례 존치, 항만업 중 보관·창고업 및 도매·상품중개업 특례 제외

- 해운업의 경우 수산운송업 및 기타 운송관련 서비스업에 해당하며 특례가 존치되어 근로시간 단축제도에 영향을 받지 않으나, 사용자는 근로자에게 연속 11시간의 휴식시간을 부여해야함

- 항만업의 경우 기타운송관련서비스업(529)에 해당하는 업종은 특례가 존치되어 근로시간 단축에 영향을 받지 않으나, 보관 및 창고업(521) 및 도매 및 상품중개업(529)관련 업종[11]은 특례에서 제외되어 근로시간 단축에 영향을 받음

표 4. 해운항만업 분야별 근로기준법 적용

해양수산특수분류			특례 및 법 적용 여부	근로시간 단축 여부
중분류	소분류	한국표준산업분류		
해운업	여객운송업	수상운송업(50)	특례 존치	X
	화물운송업	수상운송업(50)		
	기타해운업	수상운송업(50), 기타운송관련서비스업(529)		
항만업	항만운송 지원 서비스업	기타운송관련서비스업(529)	특례 존치	X
		보관 및 창고업(521)	특례 제외	단축(∞→52시간) 적용
	기타 항만업	도매 및 상품중개업(46)	특례 제외	단축(∞→52시간) 적용
		기타운송관련서비스업(529)	특례 존치	X

자료: 「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료, 해양수산특수분류표 및 한국표준산업분류 연계표 기준으로 저자 작성

주: 근로시간 제한 없음을 ∞기호로 표시함

11) 항만 내 보관 및 창고업, 선용품 전문 공급업 등이 이에 해당함

- 다만 선원의 경우 특별법인 「선원법」에 따른 근로시간 및 휴식시간의 규정을 적용을 받고 있음
- 선원법에서는 '임의의 24시간에 10시간 이상의 휴식시간'을 제공하되 1회 분할할 수 있으며, 분할된 경우 최소 6시간 이상의 연속된 휴식시간을 제공하도록 하고 있음(선원법 제60조 제3항)[12)]

표 5. 선원법 및 근로기준법 상 휴게시간 규정 비교

구분	선원법	근로기준법
휴게시간 규정	임의의 24시간에 10시간 이상	근로일 종료후 개시전 까지 연속 11시간 이상
휴게시간 분할 가능 여부	1회 가능 최소 6시간 이상 연속 보장	해당없음

자료:「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료,「선원법」 및「근로기준법」 규정을 바탕으로 저자 작성

해양수산분야 근로현황 및 근로시간 단축 영향

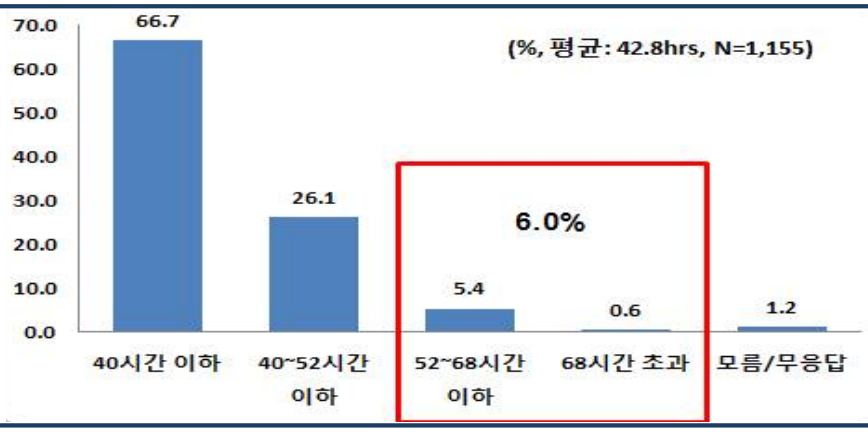
■ 해양수산분야 주당 평균 근로시간은 42.8시간, 주당 평균 근로시간이 52시간을 초과하는 기업의 비율은 6.0%

- KMI가 수행한 실태조사[13)] 결과에 따르면 지난 1년간 해양수산분야 상용근로자의 주당 평균 근로시간은 42.8시간이며, 분야별로는 해양수산기자재제조업(47.2시간), 수산물 생산업(45.1시간), 선박 및 해양플랜트 건조수리업(45.0시간)이 높음
- 주당 평균 근로시간이 52시간을 초과하는 기업의 비율은 6.0%임

12) 6시간의 휴식시간의 경우에도 예외규정(선원법 제 60조 4항)에 따라 단체협약을 체결하고 해양항만관청의 승인을 받으면 추가하여 분할 할 수 있도록 하고 있음

13) 본 실태조사는 해양수산분야의 근로현황 및 근로시간 단축이 해양수산분야에 미치는 영향을 파악하기 위해 수행됨. 해양수산업을 주 사업으로 하는 5인 이상 사업체(수산물 가공업은 1인 이상 사업체) 중 해양수산업 분류체계 대분류 기준으로 할당 표본 추출한 1,155개의 표본기업을 대상으로 설문을 진행함. 구조화된 설문지를 이용한 전화조사로 진행하였으며 조사기간은 2018.5.9.~2018.6.5.임

그림 2. 해양수산분야 상용근로자 주당 평균 근로시간 분포

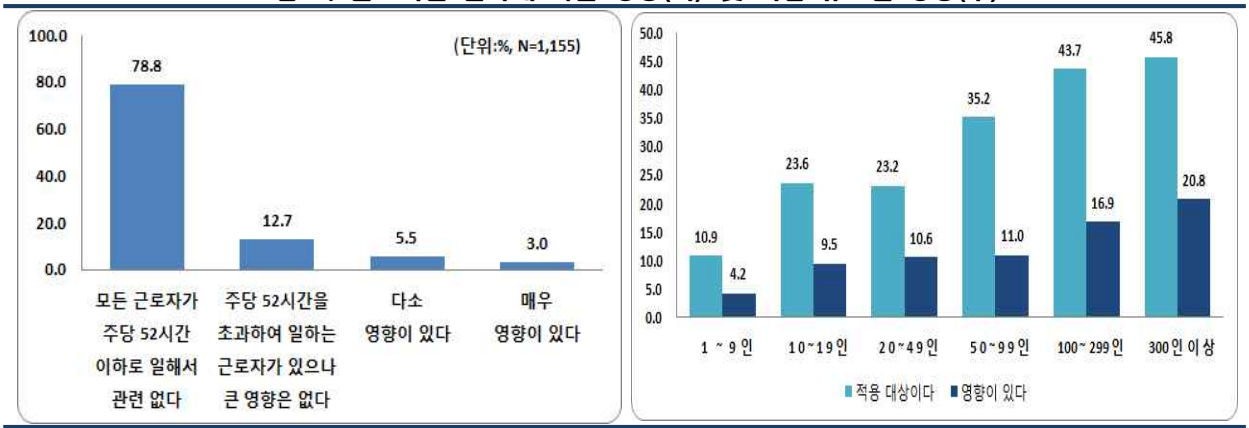


자료 :「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료

■ 해양수산분야 사업체 중 근로시간 단축제도에 적용을 받는 업체는 21.2%, 제도시행으로 영향이 있다고 응답한 업체는 8.5%

- 해양수산업을 주산업으로 하는 5인 이상 사업체를 대상[14]으로 설문조사한 결과 주당 52시간 근로자가 1명 이상 존재하여 근로시간 단축제도에 적용을 받는다고 응답한 업체는 21.2%이며, 근로시간 단축으로 인해 영향이 있다고 응답한 업체는 8.5%임
- 해양수산 세부 분야별로 보면 근로시간 단축으로 인해 영향이 있다고 응답한 비율은 선박 및 해양플랜트 건조수리업, 해양수산레저관광업이 높게 나타남
- 기업 규모별로 보면 기업의 규모가 클수록 근로시간 단축에 따른 영향이 큰 것으로 나타남

그림 3. 근로시간 단축에 따른 영향(좌) 및 기업 규모별 영향(우)



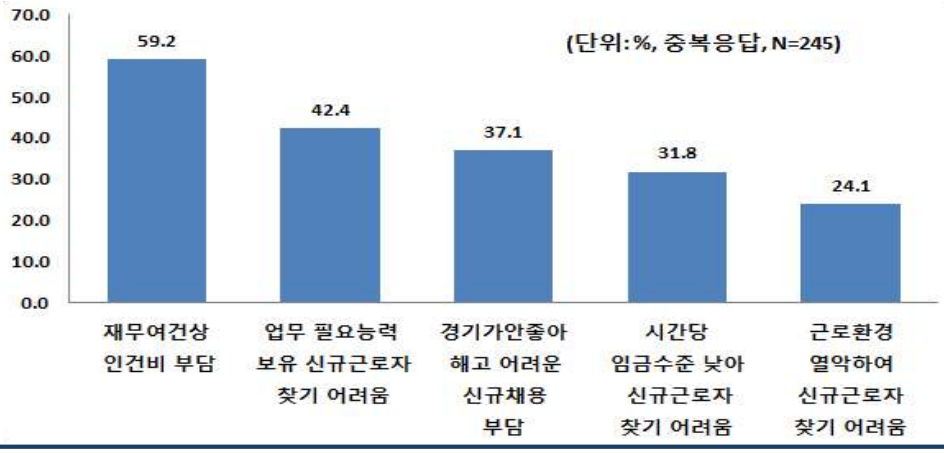
자료:「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료

14) 수산물 가공업의 경우 규모가 영세한 사업체가 대다수를 차지하여 1인 이상 사업체를 대상으로 설문조사를 진행하였음

■ 근로시간 단축에 따른 신규채용 계획은 15.2%, 신규채용의 애로사항으로 인건비 부담, 업무 능력 보유 근로자 구인의 어려움 등

- 신규채용계획에 대해서 조사한 결과(중복응답, 합 100%초과) 신규채용계획이 있다는 응답은 전체의 15.2%였으며, 상대적으로 대기업일수록 신규채용을 고려하고 있는 비율이 높음
- 신규채용의 애로사항에 대해서 조사한 결과 '재무여건상 인건비 부담이 크다'는 응답이 59.2%로 가장 높게 나타났으며, '업무에 필요한 능력을 보유한 근로자를 찾기 어렵다'가 42.4%, '경기가 좋지 않아 신규채용이 부담스럽다'는 응답이 37.1% 순으로 나타남
- 근로시간 단축제도 시행이 실제로 신규채용 및 고용 확대로 이어지기 위해서는 애로사항 해결을 위한 기업의 노력과 정부지원이 필요함

그림 4. 신규채용의 애로사항

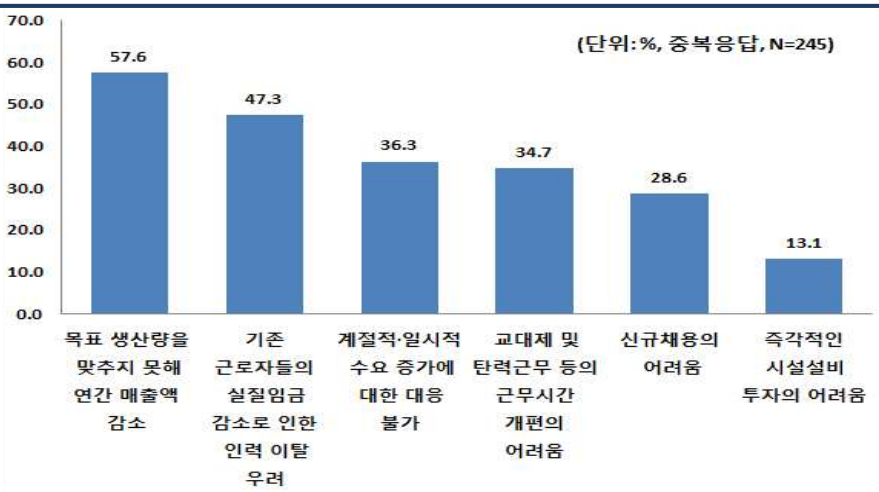


자료 : 「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료

■ 근로시간 단축으로 연간 매출액 감소, 인력이탈 우려, 일시적 수요증가에 대응 불가 등 우려

- 근로시간 단축제도 시행으로 예상되는 문제로는(중복응답, 합 100%초과) '목표 생산량을 맞추지 못해 연간 매출액 감소'가 우려된다는 응답이 57.6%로 가장 높았으며, '기존 근로자들의 실질임금 감소로 인한 인력 이탈 우려'가 47.3%, '계절적·일시적 수요 증가에 대한 대응 불가'가 36.3%로 조사됨

그림 5. 근로시간 단축에 따른 문제점

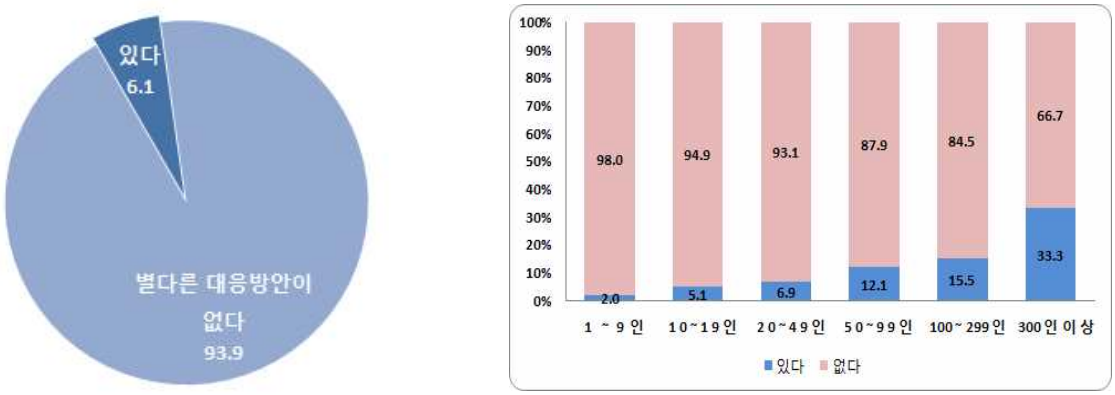


자료 :「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료

■ 근로시간 단축제도 대응방안 마련 6.1%에 불과, 규모가 작을수록 대응방안 마련 미흡

- 근로시간 단축제도 시행에 대한 대응방안 수립여부에 대해서 조사한 결과, 대응방안이 '있다'는 응답이 6.1%에 불과하였으며 대응방안이 '없다'는 응답이 93.9%로 조사되어 전반적으로 근로시간 단축에 대한 대응방안 마련이 부진한 것으로 나타남
- 기업 규모별로 대응방안 마련여부를 보면 규모가 클수록 상대적으로 대응방안을 마련하고 있는 비율이 높으며, 규모가 작은 기업일 수로 대응방안이 미흡한 것으로 나타남

그림 6. 근로시간 단축 대응방안 수립여부(좌) 및 규모별 대응방안 수립여부(우)

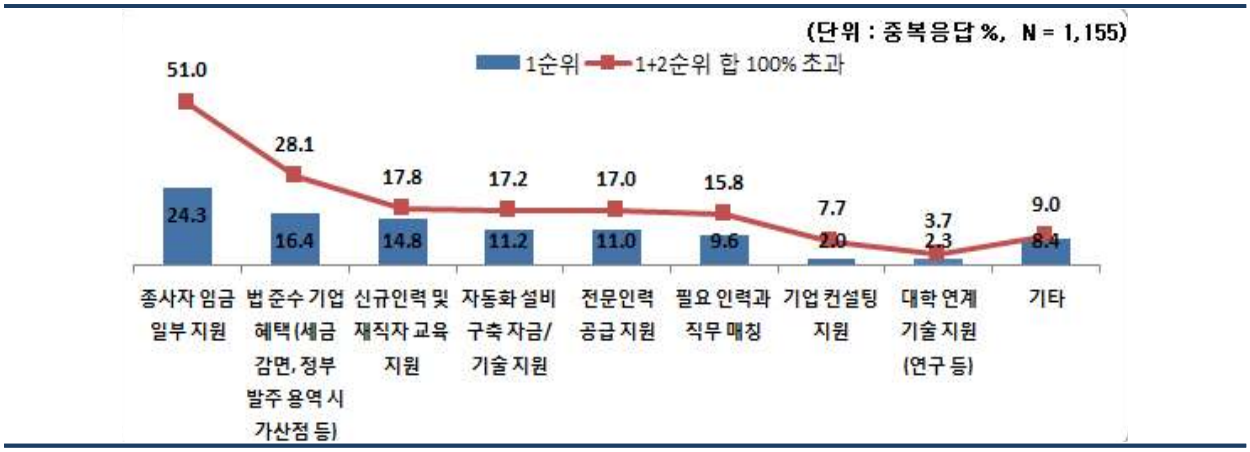


자료:「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료

■ 정부지원제도로 종사자 임금 지원, 법준수 기업 혜택 제공, 인력 교육 지원, 자동화 설비 구축 지원 등 필요

- 근로시간 단축과 관련하여 희망하는 정부지원제도에 대해서 조사한 결과(중복응답, 합 100% 초과 기준) 종사자 임금지원(51.0%), 법준수 기업 혜택 제공(28.1%), 인력 교육 지원(17.8%), 자동화 설비 구축 지원(17.2%) 순으로 나타남
- 자금지원, 혜택 제공 등 직접적 지원제도를 제외하면 인력관련 지원 제도(교육, 전문 인력 공급, 인력 매칭)를 희망하는 기업의 비율이 매우 높은 것으로 나타남

그림 7. 근로시간 단축 관련 희망 정부지원제도

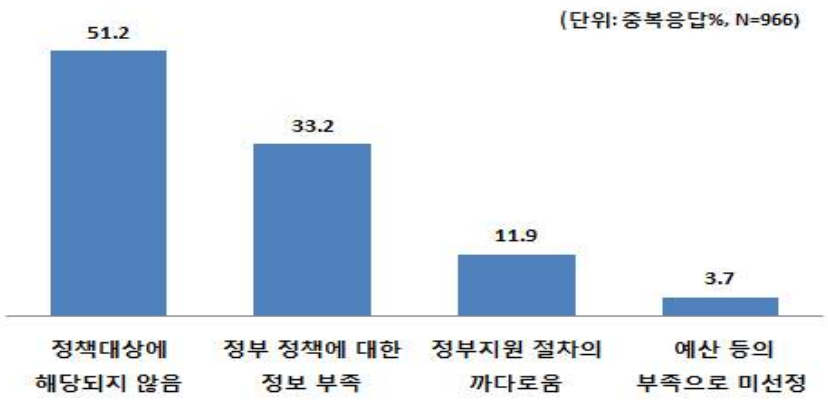


자료: 「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료

■ 현행 정부지원제도 활용도 낮아 활용도 높이기 위한 방안 마련 필요

- 근로시간 단축 관련 정부가 현재 지원하고 있는 제도(시간 선택제 신규고용 지원 사업, 일자리 함께하기 지원 사업 등)의 활용여부에 대해서 조사한 결과 83.6%가 정부지원제도를 활용하지 않는 것으로 나타났으며, 16.4%만이 지원제도를 활용함
- 정부지원제도를 활용하지 않는 이유에 대해서 조사한 결과 '정책대상에 해당하지 않음'이 51.2%로 가장 높았으며, '정부 정책에 대한 정보 부족'이 33.2%, '정부 지원 절차의 까다로움'이 11.9% 등으로 나타남
- 정부지원제도의 활용도를 높이기 위해서 정부 지원 예산 및 지원 대상의 확대가 필요하며, 정책에 대한 홍보 및 지원 절차의 간소화를 통해 지원제도에 대한 접근성을 높여야함

그림 8. 현행 정부지원제도 미활용 이유



자료:「근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향분석」, KMI, 2018. 최종보고자료
주: 중복응답 100% 환산 기준으로 집계함

제도 안착을 위해 정부지원 강화 필요

■ 근로시간 단축에도 불구하고 생산량 및 고용을 유지하려는 기업이 대다수를 차지하여 생산성 향상이 관건

- 대부분의 기업이 근로시간 단축제도의 시행에도 총생산량을 유지하고 고용규모를 유지하려는 경향을 보여[15] 생산성 향상이 근로시간 단축제도의 안착을 위해 매우 중요한 요소로 작용할 것으로 예상됨

- 우리나라의 시간당 노동생산성은 2016년 기준 32.4달러로 OECD 36개국 중 27위이며, 1위인 아일랜드(82.1달러)의 40% 수준에 그치며, OECD평균인 47달러에도 한참 못 미치는 것으로 나타나, 노동 생산성 제고를 위한 다각적이 노력이 필요함[16]

- 한국보다 1년 먼저 근로시간 단축을 시행한 일본[17]에서도 노동 생산성 향상이 가장 큰 이슈이며, 근로시간 감축에도 생산성 증가로 기업의 실적이 증가하여 급여증가로 이어지는 선순환이 가능하도록 특별급여 지급, 생산성 향상을 위한 프로그램 도입 등 다양한 유인책을 모색하고 있음[18]

15) 실태조사 결과에 따르면 근로시간 단축 시행에도 총생산량을 유지하겠다는 응답이 75.3%였으며, 고용규모을 유지하겠다는 응답이 85.6%로 조사됨
16) OECD Data 홈페이지(https://data.oecd.org/lprdty/gdp-per-hour-worked.htm), (2018. 7. 10. 검색)
17) 일본은 2017년 근로시간을 단축하였고, 소정 근로시간을 1주 40시간, 초과근로시간을 월 45시간, 연 360시간으로 규정함
18) 중앙일보플러스, 이코노미스트, 1448호. p.46.

■ 해양수산 세부 분야별 맞춤 지원을 통한 정부지원제도의 실효성 제고 필요

- 해양수산 기업은 근로시간 단축과 관련하여 정부 지원제도로 직접적인 지원제도를 제외하면 인력 교육 지원, 전문 인력 공급 지원, 인력과 직무 매칭, 자동화 설비 지원 등 생산성 향상과 관련된 지원을 주로 필요로 함
- 분야별로는 수산물 가공업의 경우 자동화설비 구축 지원, 해양수산관련 서비스업은 인력교육 관련 지원, 해양수산기자재 제조업은 전문 인력 공급 지원과 자동화설비 구축 지원 등이 필요함
- 향후 노동생산성 향상을 위해 해양수산 분야별 맞춤 지원을 통해 정부지원제도의 실효성을 제고할 필요 있음
- 또한 실효성 있는 정책 발굴을 위해서 특례가 제외되어 근로시간 단축의 영향이 클 것으로 예상되는 도소매업 및 서비스업, 특례가 존치되어 의무휴식시간이 신규 도입된 해운업 등 세부 업종에 대한 후속연구가 필요하며, 이를 통한 현실 진단 및 적절한 대책마련이 필요함

KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 이상 줄어들 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산양식산업, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -'2017 KMI 해양수산 전망대회'지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅 데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 '학습지도요령 개정안'에 독도는 '일본 고유 영토' 명기 -	2017.02.23
제18호	'전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어' 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 벙커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 '양회', '해양강국' 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7%, 해양수산에 '보통 이상의 관심', 국민 인식과 정책 수립 함께 가야: KMI, '전국' 규모의 '해양수산 국민인식조사' 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 지혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 일대일로, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01
제31호	4차산업혁명의 첨병!,로보틱·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	'여객 안전'과 '일자리 창출' 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28

구분	제목	발간일
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택, 국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스 변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 '판'을 키워야 : '2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나' 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 괭생이모자반, 다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담,북방경제 협력 기회 - '9 브릿지'를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불개미 확산 우려, 방역체제 마련 시급	2017.09.20
제49호	항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요	2017.09.29
제50호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 강원세미나' 지상중계	2017.09.29
제51호	'국민 횟감' 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12
제52호	부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요	2017.10.23
제53호	대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 물적, 인적, 제도적 측면에서의 과학적 사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요 -	2017.10.27
제54호	미국의 수산물 수입 모니터링 프로그램시행에 대한 국내 대책 필요	2017.10.27
제55호	국내 해양치유관광 육성 계기 마련	2017.11.01
제56호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 충남 지역세미나' 지상중계	2017.11.10
제57호	수산직불제 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요 -	2017.11.15
제58호	새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야	2017.11.22
제59호	1만 톤급 이상 대형 제2쇄빙연구선 건조 시급	2017.11.24
제60호	제19차 당 대회를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향	2017.11.29
제61호	바다의 반도체 김, 수출 1조원 달성 전략	2017.12.06
제62호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 전남 지역세미나' 지상중계	2017.12.13
제63호	골고루 잘사는 국가 실현, 지역 경제 활성화 위해 작은 SOC 사업을 강화해야	2017.12.20
제64호	부산항, 2,000만 TEU 달성의미와 향후 과제	2017.12.27
제65호	'핵심 키워드'로 본 2017년 글로벌 해양수산	2018.01.03
제66호	빅데이터로 본 2017 해양수산	2018.01.10

구분	제목	발간일
제67호	해양수산과 국민경제 - '2018 해양수산 전망과 과제' 지상 중계 -	2018.01.17
제68호	'2017년 KMI 물류기술수요조사'를 바탕으로 물류 R&D 추진되어야 - 범부처 R&D 추진필요 -	2018.01.24
제69호	바다낚시 정책, 안전·환경·자원 관리 차원에서 접근해야	2018.01.31.
제70호	해상 안전과 국민의 삶의 질 향상을 위한 연안해상교통의 대중교통화 추진 필요	2018.02.07.
제71호	일본 '영토·주권전시관' 개관에 대한 우리의 대응방안 - 중요 사료의 영문화 작업을 통하여 세계 주요 전문가 대상 홍보 강화해야 -	2018.02.07.
제72호	자율운항선박, 침체된 해운산업 및 조선 산업의 새로운 성장 동력	2018.02.14.
제73호	중국 '북극정책백서' 공식화로 북극 투자 증가할 듯	2018.02.21.
제74호	스마트항만(Smart Port), 전체 물류망을 고려한 로드맵 수립 필요	2018.02.28.
제75호	대형 재난시 신속한 대응을 위한 선박 및 항만시설 활용방안 강구 필요	2018.03.09.
제76호	연안지역 인구감소 및 지역소멸 방지를 위한 지역 중심 대응방안 마련 시급	2018.03.14.
제77호	바다이용의 대전환, 해양공간계획 추진을 위한 대책 마련 시급	2018.03.21.
제78호	전국 해양수산 현안과 정책 공유로 지역혁신성장과 균형발전에 본격적 돌입	2018.03.30.
제79호	정부의 해운재건 5개년 계획의 의의와 과제 - 해운 정책 지속적 추진 필요 -	2018.04.13.
제80호	국민 92.2%, 미래 국가발전에 해양이 중요하다고 인식: '2018 해양수산 국민인식조사' 결과	2018.04.20.
제81호	2017년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 크게 개선	2018.04.30.
제82호	한·일 대륙붕 공동개발협정 이행을 위한 대응책 마련 절실... 2028년 종료에 대비한 종합적인 대응전략 수립 시급	2018.05.10.
제83호	연안여객 안전 지원을 위해 해상여객안전공단(가칭) 설립 필요	2018.05.16.
제84호	전복 수요 증대를 위해 산지 온라인 직거래 활성화 등 대책 마련 필요 - 수익개선 위한 폐사율 저감 혁신 세워야	2018.05.24.
제85호	해양 플라스틱 쓰레기 재활용 정책 확대해야	2018.05.31.
제86호	6.13 지방선거 이후, 지역 해양수산 정책대응 필요	2018.06.11.
제87호	섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요	2018.06.14.
제88호	수산양식, 국제양식규범에 맞게 생산체제 개선해야	2018.06.20.
제89호	한일 대륙붕 공동개발에 정부 적극 나서야 : 동티모르 호주 조정 사건의 시사점	2018.06.27.
제90호	빅데이터 분석은 해운에서 어떻게 활용되는가	2018.07.04.
제91호	남북한 해양협력 증진을 위해 국제기구를 통한 남북협력 추진 필요	2018.07.11.
제92호	북한 경제 특구를 활용한 남북 해양수산 협력 필요	2018.07.18.
제93호	해양벤처 육성을 위해서는 해양 분야 전용펀드 조성해야	2018.07.25.
제94호	김 재고 증가, 과잉생산 대책 마련 시급	2018.08.01.
제95호	4차산업혁명과 바이오경제시대의 도래, 해양바이오 기술사업화에 주력해야	2018.08.14.
URL: https://www.kmi.re.kr/		