

港灣機能의 變化와 港灣運送事業

—仁川港灣을 中心으로 하여—

李 奎 昌*

1. 港灣性格의 變化와 港灣運送事業

흔히 港灣이란 陸運과 海運의 連結地로서 貨物의 通過地域으로 認識되어져 왔다.

이러한 港灣이 國民經濟의 問題와 연관하여 관심의 촛점이 되어진 것은 그 나라의 經濟發展의 문제와 연관하여서 인데 특히 國際間의 經濟的 紐帶關係가 深化됨에 따른 貿易量의 增加에서부터였다.

보건대 한 나라의 經濟發展에 따른 生產規模의 확대는 國際間의 경쟁의 극화를 초래하여 상대적으로 국제시장의 협일화를 가져 올 것이明白하여 진다. 여기에서 國際競爭에 이기기 위한 生產規模의合理化를 어느 나라에서나 試圖할 뿐 아니라 流通의合理化라고 하는 課題가 주어지게 되었다.

이러한 過程에서 流通部門의合理化란 저렴한 수송비용과 質的으로 높은 輸送水準 및 量的 확대를 뜻하는 것인데 이를 위한 海上運送手段의 변화가 海運의 技術革新에 따른 船舶의 大型化, 專用化, 單位化(Unitization) 等等 이었다.

이렇듯 海上運送體制가 經濟的需要의 必要에 따라 변화하였다고 하여 그것만으로 流通部門의合理화 問題가 解決될 수는 없는 일이다.

여기에서 이제까지 認識되어져 있었던 港灣에 대한 機能의 變化를 要求하게 된다.

즉 港灣이 單純히 陸運과 海運의 連結地로서의 機能만으로 변화하는 海上運送體制를 수용할 수 없게 되기 때문이다. 여기에서 港灣은 이러한 海上運送體制를 받아 들일 수 있는 設備, 機械, 倉庫와 같은 物理的諸條件을 갖추기 위한 投資가 行하여져야 하고 港灣을 運營하여야 할 管理組織이 必要하여진다.

이리하여 港灣은 單純히 貨物이 陸運에서 海運으로 그리고 海運에서 陸運으로 옮겨지는 접촉

* 本研究所 研究員, 商經大 教授(經博)

점이 아니라 陸運과 海運의 終點임과 同時に 始發點이 되는 交通用役의 生産의 場으로서의 역할을 수행하여야 하게 되었다.¹⁾

이렇게 볼 때 港灣은 港灣基本施設, 設備 등의 物的 要素와 港灣勞動 等의 人的 要素와 같은 生產要素를 結合하여 交通用役을 生產하고 그 代價를 받는 個別經濟의 한 部門이라고 할 수 있을 것이다.

여기에서 單純히 港灣이 國民經濟와 產業의 發展에 기여하는 바 比重이 크다고 하는 點에서만 아니라 個別經濟에서 당연히 要求되어지는 行動原則에 입각해서도 港灣運營에 있어서의 效率性이 要求되어지는 것이다.

특히 港灣의 경우 다른 輸送手段보다 海運이 주는 ton-km當 輸送費用의 절감에 따른 우위성을 어떻게 受容할 것인가가 運營에 있어 커다란 課題로 남게 되는데 그것은 港灣에 대한 投資가 막대함에 따른 terminal費用이 크기 때문인 것이다.²⁾

이러한 港灣運營의 效率化는 港灣을 構成하고 있는 어느 特定要因에 의해서 이룩되는 것이 아니라 港灣의 物理的 要因, 人間的 要因 및 社會經濟的 要因의 合理的인 結合에 의해서 비로소 可能해 지는 것이다.

여기서 物理的 要因이란 海運 運送體系의 合理化에 따른 港灣 접안능력, 하역능력의 提高를 위한 諸施設 設備와 이를 조작할 技術을 뜻하는 것이며, 人間的 要因이란 港灣運營에 참여하고 있는 사람들의 問題로서 特히 港灣勤勞者가 그 核心이 된다.

또한 社會, 經濟的 要因이란 港灣에 대한 投資, 運營, 組織 그리고 港灣을 둘러싸고 있는 港灣社會의 港灣에 대한 관심이 포함되어 진다. 우리나라의 경우에 있어서도 經濟開發計劃에 따른 港灣機能의 效率化를 위하여 많은 노력과 관심이 이루어져 왔던 것도 事實이다.³⁾

이러한 港灣에서 港灣機能을 典型的으로 遂行하는 것이 港灣荷役作業이며 港灣荷役作業에 의하여 用役生産을 行하는 經濟主體가 港灣運送事業이다.⁴⁾

그러므로 港灣運送事業이란 一般的으로 陸海運送의 連繫作業을 主된 内容으로 하는 經濟主體로서 港灣機能의 效率化를 規制하는 核心의 存在인 것이다.

그 理由는 港灣機能을 效率化 함에 있어 그 要因으로서 港灣施設의 投資나 規模擴大에 의해서 이루어지는 것이 아니기 때문이다. 설사 海運能力이 크고 港灣設備가 잘 整備되어 있다고

1) 北見俊郎, 港灣論, 海文堂, 1974, p.8

2) 紫田悅子, 港灣經濟, 成山堂, 1974, p.142

3) 海上運送體制의 变化에 따른 港灣施設整備 및 開發事業은 特히 1960年代 후반을 기점으로 하여 팔목 할만한 것이었고 이에 따라 1981년에는 1978년의 34百萬噸 荷役能力이 93百萬噸으로 船舶 接岸 ability은 129隻에서 203隻으로 늘어 날 展望이다. 또한 社會的·經濟的 制度에 있어서도 國家에 의한 港灣部門 投資가 第1次 經濟開發計劃 期間中에 5,231百萬 원으로 GNP對比 0.89%였던 것이 第2次期間에는 125,326百萬 원으로 前期間比 約 40%의 增加를 볼 수 있다.

4) 港灣運送事業에 대한 法規上 定義는 港灣運送事業法 第2條 및 第3條에 明示되어 있다.

하더라도 港灣의 荷役能力이 이에 따르지 못하면 滯船期間의 延長을 超來하여 船舶의 經濟的能力이 減少되기 때문이다.

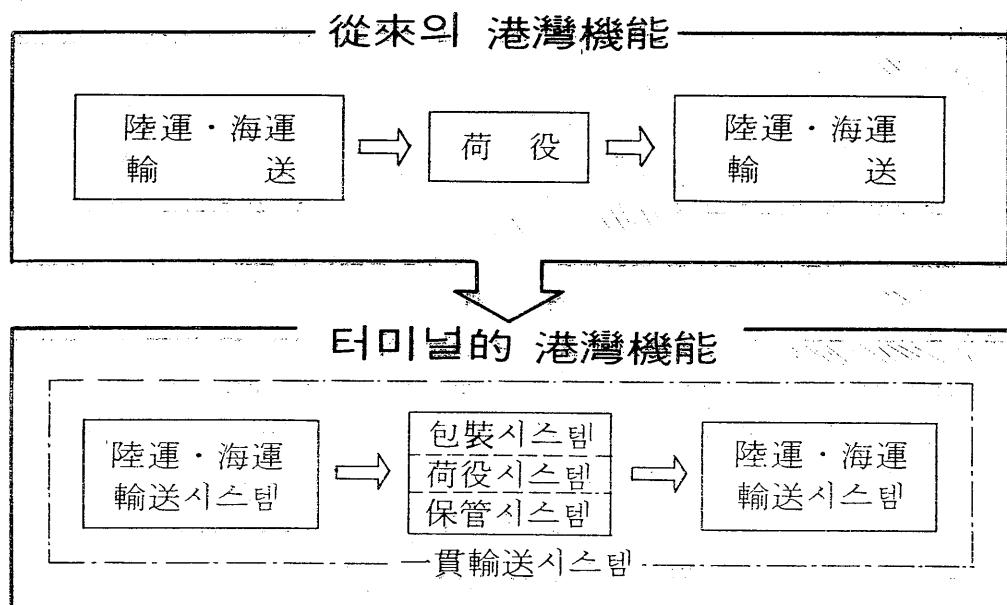
여기에서 1次의으로 港灣機能의 效率化 與否는 港灣運送事業의 運送用役生產의 效率化 如何에 依存하게 되는 것이라 할 수 있다.

이러한 問題는 從來의 港灣이 行하였던 單純한 陸運과 海運의 連結地로서의 機能만 遂行할 것이 要求되어진다면 輸送體制의 革新이라 할 수 있는 Containerization에 의해서 모든 것이 解決되어질 수 있을 것으로 보여진다.

그럼에도 不狗하고 오늘날 輸送體制의 革新은 오히려 港灣機能에 새로운 要因을 첨가함으로써 港灣이 荷役機能을 遂行함에 끌이는 것이 아니라 物的流通시스템의 써브시스템(Sub-system)으로서의 各種輸送手段과 復合機能을 選擇組合하여 보다 機能的이고 一貫性 있는 物的 輸送을 行하기 위한 터미널(terminal)의 機能을 遂行토록 하게 하였다.

여기에서 港灣運送事業은 包裝 荷役의 劃期的合理화와 電算機의 導入에 의한 情報機能의 革命的向上等과 같은 새로운 技術을 導入한 各機關과의 協同的體制下에 各種의 組合되어진 輸送이 行할 수 있게끔 準備되어질 것이 要求되어졌다.⁵⁾

<그림 1> 港灣機能의 變化



이러한 變化에 直面하여 港灣運送事業도 體質的 變化가 있어야 함은 當然한 일이다. 왜냐하면 從來와 같은 零細하고 前近代的 經營方式에 의해서는 港灣이 要求하는 새로운 機能을 감당

5) 北見俊郎, 喜多村昌次郎, 港灣流通, 1974, 成山堂, p.98

할 수가 없기 때문이다.

여기에서 轉換期에 있어서의 우리나라 港灣運送事業의 實相을 살펴보고 앞으로의 方向을 模索함은 뜻있는 일이라 생각되어 진다.

2. 港灣運送事業의 特性

(1) 用役生產의 波動性

陸上 및 海上 運送의 交叉點으로서의 機能을 遂行할 수 있게끔 物理的 施設과 サービス를 生產하는 複合的 實體인 港灣은 보다 具體的으로 海上運送의 始終點으로서 或은 陸上運送의 始終點으로서의 機能을 發揮하고 나아가서는 이 機能遂行을 가능케하기 위하여 施設과 サービス가 同時的으로 整備·講究되어야 한다는 基本特性과 要件이 수반된다.⁶⁾

이러한 港灣의 本質的 役割중에서 港灣의 機能을 전형적으로 수행하는 것이 港灣荷役作業이며 港灣荷役作業에 의해서 用役生產을 行하는 經營主體가 港灣運送事業이다. 그러므로 港灣運送事業이란一般的으로 海·陸運送의 連繫作業을 주된 内容으로 하는 港灣에서 行하는 經濟活動으로서 港灣機能의 效率化를 規制하는 作業인 것이다.

港灣運送事業은 그 用役生產客體의 特異性으로 인하여 他事業과는 다른 特徵을 지니게 된다. 그 特徵이란 港灣用役作業 즉 荷役作業에 있어서의 激甚한 波動性이다. 一般的으로 일컫는 生產消費의 波動性이란 商品의 需要와 供給에서 일어나는 현상으로, 이 경우는 價格體係를 통하여 自動的으로 調節되는 資本制 經濟體制下에 있어서는 必然的인 現象이며 이러한 現象은 景氣變動의 추세에 영향을 받는다는 의미에서 經濟의 安定과 進步를 위한 必要條件이라고도 할 수 있을 것이다. 그러나 港灣運送事業에 있어서의 波動性이란 이러한 經濟秩序 속에서의 의미가 아니라 그 經營의 用役生產客體인 貨物의 性格과 船舶의 輸送關係에서 左右된다는 點에 그 特徵이 있으며 이러한 實質들은 港灣運送事業 즉 荷役作業이 他企業과 동일한 經營體制를 갖출 수 없다는 것이 支配的인 要因이 되는 것이다.

이와 같은 港灣運送事業 즉 荷役作業의 波動性은 첫째 天候나 氣象等 自然的 條件에 의하여 左右됨을 볼 수 있다. 즉 氣象變化에 따른 船舶의 航行碇泊의 支障, 寒冷, 雨期등에 의한 荷役作業의 不能 등을 볼 수 있다.

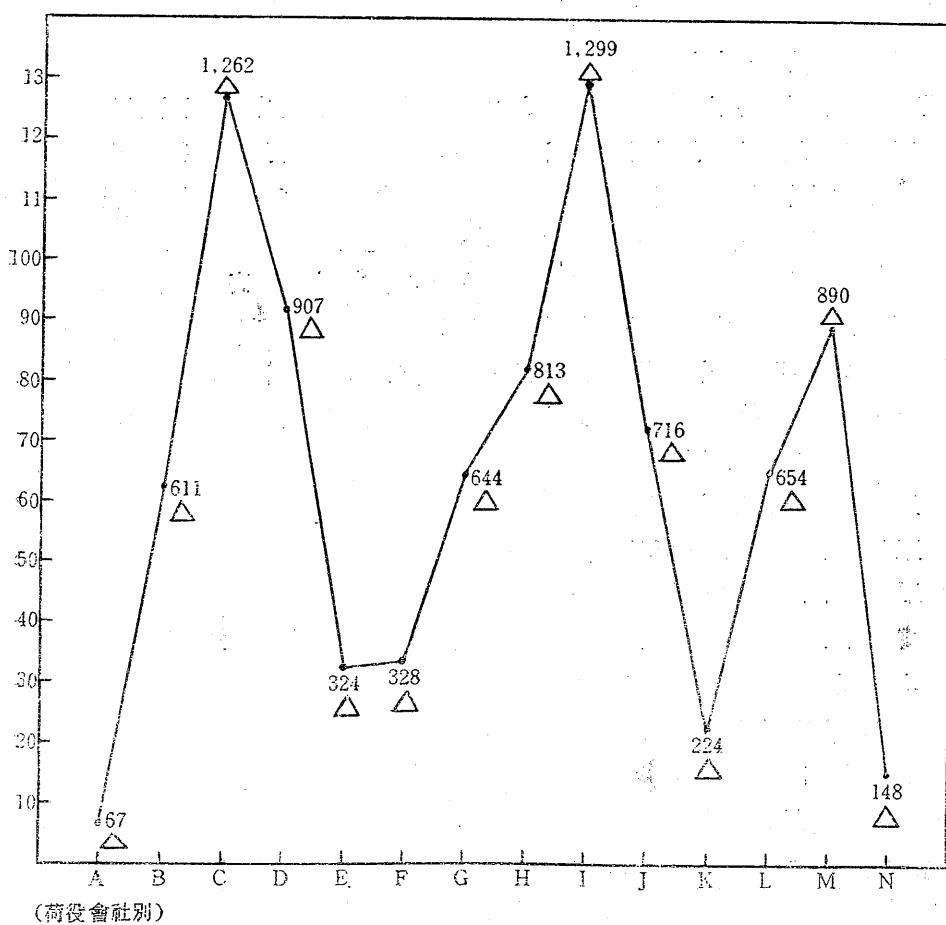
둘째는 輸送되는 貨物의 素材關係, 즉 木材나 穀物 등과 같이 季節的인 出荷期에 의해서 荷

6) A Port represents a Collection of Physical Facilities and Services Designed to Serve as an Interchange Point Land and Sea Transport-Port Pricing UN, 1975.

役作業의 一貫性을 잃게 됨에서 연유하는 것이다.

셋째는 經濟內的인 事實 즉 貨物의 流通量이 景氣波動의 幅에 따라 變化하는 결과 陸運, 海運의 連繫作業을 行하는 港灣荷役企業의 性格上 그 波動性의 幅이 더욱 넓어지게 된다. 더욱이 港灣荷役作業의 波動性과 관련하여 注意하여야 할 것은 經營客體인 貨物의 輸送이 船舶會社와 貿易會社등에 의하여 遂行되는 관계로 이 波動性은 极히 受動的인 것이 되고 作業量을豫測할 수 없게 한다.

이러한 港灣荷役作業은 現實的으로 每日 每日의 荷役貨物量의 波動性으로 나타나 前日에는 10,000屯의 荷役作業을 行하였으나 다음 날에는 2,000屯, 그리고 다음 날에는 전혀 荷役作業이 없는 狀態를 가져오게 한다. 그의 具體的인 例로서 <그림 2>는 1977年度 仁川港의 14個 荷役會社별 荷役作業狀況表(船內作業) (單位: 千噸)



資料：仁川荷役協會：77년도 회사별 하역 실적표에서 作成

役會社가 行한 年間 各社別 船內 荷役作業量의 狀況表이다. 이 <그림 2> 의하면 各社別로 荷役作業量의 差가 뚜렷함을 알 수 있다. 이것은 다시 C社의 月別作業量이라고 할 수 있는 月別荷役勞務者의 積動實態를 보면 1月에는 7,492名, 2月에는 3,005名, 3月에는 2,180名, 4月에는 2,023名, 5月에는 3,831名, 6月에는 5,848名, 7月에는 4,473名, 8月에는 5,489名, 9月에는 6,731名, 11月에는 3,742名, 12月에는 8,031名으로 作業量의 波動性이 심함을 보여주고 있다.⁷⁾

이와 같은 波動性이 바로 港灣荷役作業의 特性이다.

(2) 荷役作業의 機械化推進

港灣荷役의 경우에 있어서도 荷役技術이 進步되어 왔음은 他產業部門과 같다. 즉 高速化道路와 高速車에 의한 陸運의 迅速化와 大型, 專門, 高速化 및 콘테이너(container) 出現에 의한 海運의 速船速發(quick dispatch)을 위한 港灣荷役의 迅速化는 機械化함으로서 要求되어지는 港灣機能의 需要를 감당할 수 밖에 없었다.

당초 荷役機械의 機能은 人間勞動의 省力에 그 目的이 있었던 것이 아니라 人間의 힘으로서 不可能한 荷役部門에 補助的인 것에 지나지 않았다. 그러나 港灣荷役의 勞動構造의 側面에서 볼 때 港灣荷役作業의 特性으로하여 人力勞動에 대한 依存性이 强하여 종래와 같은 機械設備로서는 勞動構造에 큰 變化를 가져올 수 없었다고는 하나 港灣의 荷役機械化는 荷役能力의 提高 또는 荷役作業費의 節減은 어느 정도 可能하게 하였다. 뿐만 아니라 高度한 機械化는 제아무리 勞動의 類型이 人力依存的인 것이라도 機械로 代替され 함으로서 港灣荷役에 새로운 變化를 갖게 되었을 뿐만 아니라 港灣荷役의 勞動構造에 變化를 가져 이 또한 이미 經驗한 바 있다.

이리하여 港灣荷役의 機械化→荷役時間의 短縮을 위한 努力이 다음과 같이 行하여 졌다.

① 荷役機械의 改良 및 大型化

- A. 船內荷役機械의 高速化 및 大型化
- B. 船內荷役作業에 지게車(Fork-Lift)의 投入
- C. 埠頭荷役機械의 高速化 및 大型化

② 貨物單位의 大型化 즉 貨物의 유니터제이션(Unitization of Cargo)⁸⁾ 내지 콘테이너化(Containerization)

③ 埠頭利用體系의 改善

- A. 專用埠頭의 造成
- B. 埠頭利用上 配置割當의 改善

7) 全國埠頭勞組仁川支部, 1978年 活動報告, p.87에서 引用

8) 「유니터제이션」의 概念은 최근 海運, 港灣問題를 取扱한 UN報告書에서 使用되면서 비롯되어 이는 Cost-down을 위하여 貨物을 散物(bulk)이 아닌 個體(unit)로 묶거나 或은 單位化(Unitized)하여 輸送, 荷役에 適用하는 現象全般을 일컬음. 콘테이너化도 이 概念에 廣意의으로 包含시키고 있음.

以上과 같은 荷役作業의 機械化 대처 迅速化의 要素들은 多개 個別的으로 보다는 複合的으로 作用한다. 例컨데 콘테이너에 의한 貨物의 規格化는 이에 副應하는 크레인과 트랜스터이너 (transtainer) 等의 機械設備와 專用化된 C.F.S. (Container Freight Station) 및 이를 運用할 適切한 E.D.P.S. (Electric Data Processing System)과 結合하여 荷役의 迅速化가 達成하게 된다.

어떤 見解에 따르면 海上콘테이너 運送은 荷役勞務者의 1人當 作業能率이 在來船에 비하여 約 70倍로 增加하고 荷役費도 在來船의 경우보다 約 6分 1로 節減된다고 하고 있다.⁹⁾ 또한 美國의 경우에 있어서는 콘테이너化(Containerization)을 頂點으로 하는 荷役의 機械化가 勞動力의 節減을 가져왔는데 그것은 作業員數의 5분의 4를 주일 뿐만 아니라 生產性도 在來船의 19倍였다고 한다.¹⁰⁾

1967年度에 仁川港에 入港한 雜貨 1,000M/T當의 平均荷役作業時間이 66時間이었는데 1974년의 콘테이너의 荷役速度는 時間當 400~500M/T에 達하고 있다. 過去 人力으로 1,000M/T의 糧穀을 荷役하는데 34時間이 所要하여 時間當 29.4屯의 荷役作業의 能率을 올렸다. 그러나 이를 機械化함으로서 1976년의 荷役作業은 最高時間當 611屯의 能率을 올리고 52隻 126萬 2千屯의 糧穀을 總 2,600時間當 平均作業量 485屯으로 過去 人力作業의 경우보다 16.5倍의 作業能率을 보이고 있는 것이다. 이리하여 52隻에서 豫定荷役時間을 6,890時 短縮하여 (隻當 平均 132時間) 52隻 모두 早出하고 있는 것이다.¹¹⁾

이와 같이 荷役作業의 迅速化를 키하기 위하여 機械化하는 方向으로 추진되고 있는 것이 港灣荷役作業의 趨勢라 하겠다.

3. 港灣運送事業의 經營構造

우리나라 港灣運送事業의 經營構造를 살펴봄은 變化하는 港灣에 있어 港灣運送事業의 經營의 適應力を 判別하는 一次的 資料가 된다.

오늘날의 經營에 있어 變化하는 經營環境에 伸縮性있게 適用하여야 함은 經營의 存續 發展의 一次的인 條件이 되고 있음에 비추어 이러한 適應ability의 基礎가 되는 經營構造를 살펴봄은 대단히 重要한 일이다.

(1) 資本金規模와 經營經歷

우리나라 港灣運送事業의 資本規模를 살펴보기 위하여 仁川에 所在하고 있는 港灣運送事業의 現況을 살펴보았던 바 다음의 <表 1> 仁川港 荷役業體現況과 같다.

9) 復本喜三郎 : 定期 콘테이너의 必要性, 海洋韓國, 韓國海事問題研究所 14號, 1974. 11, p37.

10) コンテナ船研究會 : コンテナ船革命 五島畫店, 1966, pp. 97~99.

11) 大韓사이로(株) : 糧穀 月別荷役實績表에서 引用.

이러한 현況을 資本金規模로 分類한 것이 <表 2> 仁川港 荷役業體의 資本金規模區分이다.

<表 1> 仁川港의 荷役業體現況 (1977年 8月 現在)

業體別	荷役種目	企業體制	經營形態	資本金	設立年	從業員數
A	一般荷役	株式會社	本社	30 百萬원	1959	62名
B	糧穀荷役	"	"	1,233	1971	120
C	一般荷役	"	支店	9,800	1930	604
D	"	"	本社	30	1958	85
E	"	"	"	50	1974	91
F	自家荷役	"	"	7,700	1959	131
G	一般荷役	"	"	35	1968	73
H	"	"	"	170	1961	301
I	"	"	"	100	1961	125
J	"	"	"	80	1958	74
K	"	"	"	149	1948	151
L	"	"	支店	4,300	1945	194
M	液體類荷役	"	本社	193	1975	39
N	"	"	"	30	1968	27

이에 따르면 3千萬원 이하가 3個業體 21.4%이며, 5千萬원 이하가 2個業體 14.3%, 1億원 이하가 2個業體 14.3%, 5億원 이하가 5個業體 35.7%, 그 이상이 2個業體 14.3%이다. 그러나 C會社 및 L社와 같이 98億원, 43億원의 資本金은 本社까지 합친 것이며 또 F社는 荷役 뿐만 아니라 生產施設까지 합친 資本金이 77億원임을 감안하여 이를例外로 볼 수 있다. 그렇다면 3千萬원, 5千萬원은 말할 것도 없고 1億원 이하가 50%, 5億원 이하가 85.7%라는 것은 아직零細하다고 하지 않을 수 없는 것이다.

<表 2> 仁川港의 荷役業體의 資本金規模區分 (1977年 8月 現在)

區 分	3千萬원 이하~	5千萬원 이하~	1億원 이하~	5億원 이하~	그 이상
業體數	3	2	2	5	2
%	21.4	14.3	14.3	35.7	14.3
累積比	21.4	35.7	50.0	85.7	100.0

이러한事實은 또한 現代的 荷役構造에 적합한 備價價格과 비교해 보면 이를理解할 수 있을 것이다.例컨데 콘테이너荷役에 있어서 30屯級의 콘테이너用 ジェント리 クレ인(Gantry Crane)의臺當價格이 90萬弗 내지는 100萬弗(約 6億원)임을 생각할 때 仁川港의 荷役業體의 85%以上이 ジェント리 ク레인 1臺價格에도 미치지 못한 資本金의 規模라는 것을 알 수 있다.

이러한 資本의 脆弱性은 仁川港의 荷役業體의 零細化와 亂入相을 招來하고 있으며 이는 過當競爭(Dumping)의 原因이 되고 있다.

이러한 事實을 背景으로 하여 零細企業의 性格을 가진 企業들은 企業의 存續과 發展이라고 하는 經營責任을 外面한 特異한 經營構造를 또한 이룩하게 되는데 <表 3>에서와 같이 經營의 歷史를 보면 5年 以下의 經歷이 2個業體 14.3%, 10年 以下의 經歷이 3個業體 21.4%, 20年 以下의 經歷이 6個業體 42.9%, 그 以上은 각각 1個業體로 나타나고 있다.

<表 3> 仁川港 荷役業體의 設立經歷狀況

設立年 區 分	1977~1972 (5年以下)	~1967 (10年以下)	~1957 (20年以下)	~1947 (30年以下)	~1937 (40年以下)	~ (40年以上)
業體數	2	3	6	1	1	1
%	14.3	21.4	42.9	7.1	7.1	7.1
累積比	14.3	35.7	78.6	85.7	92.8	99.9

이러한 資本의 零細性과 經營經歷의 日淺性은 새로운 港灣의 機能을 主되게 遂行하여야 할 生產主體로서의 役割을 擔當함에 있어 問題點이 있음을 示唆하여 주는 것이다.

(2) 港灣運送事業의 裝備

港灣運送事業에 있어 港灣運營의 秩序와 効率化를 圖謀하기 위하여 港灣運送事業 免許를 得함에 있어¹²⁾ 適合한 施設을 할 것을 免許의 要件¹³⁾으로 하고 있다.

이러한 施設 및 裝備基準은 港灣의 荷役需要量에 따라 相異할 것이다. 오늘날과 같이 船舶의 大型化와 專用船化된 與件下에 있어서는 이를 處理할 수 있는 機械化된 荷役設備와 施設이 要求되어지는 當然한 일이다.

이러한 事實은 零細한 資本規模에서 벗어나고 있지 못한 우리나라 港灣運送事業에 固定資產 部門으로하여 財務壓迫을 주는 커다란 要因이 되고 있다.

그러나 다음의 <表 4>에서와 같이 根本的으로 落後되고 零細한 裝備와 設備로 經營하여 왔던 港灣運送事業이 날로 增加하고 있는 貨物量을 감당하기 위하여서는 이러한 固定資產部門에 대한 投資가 不可避한 일이다.

여기에서 既存의 亂立하였던 企業의 併合 또는 새로운 投資源을前提로 한 새로운 形態의 港灣運送事業의 必要性이 模索되어졌다 것이다.¹⁴⁾

(3) 港灣運送事業의 經營分析

오늘날 기업체의 經營分析은 그 企業의 財務構造의 實상을 把握하고 나아가서 기업성과의 良

12) 港灣運送事業法 第4條

13) 港灣運送事業法 第6條

14) 新しい 港灣運送事業體는 指定荷役會社制(Terminal Operation Company System)로 港灣荷役事業의 合理化를 위하여 埠頭의 物資別 機能別 荷役作業을 直接責任지고 하도록 地方海運港灣廳長이 指定하거나 開發埠頭에 새로이 設定되는 港灣運營體를 뜻한다.

<表 4>

各會社荷役施設 및 裝備現況

(1977. 8.)

業體名 會社名		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	13個社 合計
曳 船		4	—	—	—	2	4	3	4	7	3	1	2	6	37
駁 船	隻 數	6	—	—	3	7	5	4	3	16	7	7	6	4	71
	積載噸數	1,510	—	1,060	2,180	583	1,800	1,000	5,400	2,550	2,890	1,560	1,230	22,513	
起重機	10~15t	3	—	—	—	1	—	1	—	—	5	1	1	4	17
	20~30 "	1	2	—	—	2	2	3	2	2	2	3	3	2	25
	40 "	1	—	—	2	3	—	—	6	1	—	2	—	—	15
	50~60 "	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	1	4
	95~100 "	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	225	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
	센트리크레인	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
지게차	1 t	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
	1.5 "	—	—	—	—	4	1	2	—	5	1	—	1	2	16
	5 "	2	2	—	2	—	—	1	2	—	2	1	—	—	12
	6~8 "	—	3	—	1	—	—	—	1	3	—	2	2	3	15
	10 "	—	—	—	1	—	—	2	—	2	1	—	1	—	7
	15~20 "	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	2
	트 렉 타	—	—	—	—	3	4	—	—	9	9	5	4	22	56
트레일러	트 렉 일 러	—	—	—	55	4	—	—	—	10	9	—	5	15	98
	貨 物 自 動 車	—	—	—	14	3	1	—	—	3	—	1	—	13	35
	페 이 로 다	4	1	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	3	11
	마 그 벨	—	—	—	4	—	—	—	—	3	6	1	1	—	15
	산 물 바 가 지	4	3	—	10	3	2	—	—	8	4	4	3	4	45
	바 큐 베 타	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	14	—	—	17
	콘 베 어	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
콘테이너 시설	콘테이너 샷시	—	—	—	—	36	—	—	—	—	—	—	—	160	196
	샤 블	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	—	—	—	5
	크 랠 플	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
	트란스데이너	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
	산물양곡 흡양시설	—	—	2臺 (800t /1H)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	산물양곡 보관시설	—	—	15萬t	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	施設評價額(百萬원)	47	40	4,500	235	91	未詳	615	56	104	109	48	196	79	6,120
資 本 金	30	30	1,233	9,800	30	50	7,700	35	170	100	80	149	4,300		

資料：仁川荷役協會

註：施設評價額計는 E社는除外된 것임。

否를 인식함에 단 목적이 있는 것이 아니다.

특히 勞務問題와 關聯하여 임금에 焦點을 둘때 기업의 支給能力을考慮치 않을 수 없는 것이다

고 이러한 點에서 기업의 재무분석은 또한 필요한 것이다. 이러한 관점에서 仁川荷役業體의 경영분석을 行하였다.

이 경영분석을 위하여 인천에 소재하고 있는 全荷役業體의 財務諸表를 拿아 분석을 行하였으나 그중에는 자료로서 이용할 수 없는 것도 있어 8개업체의 財務諸表를 가지고 분석하였다.¹⁵⁾

또한 전재할 바는 여기에 제시되는 계수가 기업형태 規模 等을考慮하지 않은 平均值라고 하는 점이다. 이러한 점에서 볼때 저마다 특성을 내포하고 있는 企業의 情況을 무시한 채 平均值만으로 港灣荷役이 가지고 있는 재무구조상의 또는 經營成果에 대한 실상을 어떻게 말하기는 困難한 일이나 이러한 것이 荷役業이 處하여 있는 問題點의 一環이라고 하는 문제의 提示라고 하는 면에서 參考되여질 것이다.

이러한 事實을前提로하고 먼저 荷役業體의 財政狀態나 營業成果를 判斷하기 위하여 먼저 比率分析을 行하였다.

가. 靜態比率分析

<表 5>의 港灣荷役業의 靜態比率分析에 의하면 資產構成의 均衡與否 즉, 資產總額과 固定資產의 關係를 나타내는 비율인 固定資產對 總資產의 비율은 44.3%이다. 어느 程度가 적정한 比率인가에 대한 判斷基準은 企業의 업종에 따라 相異한 것이나 固定資產에 대한 過剩投資가 景氣

<表 5> 仁川港荷役業의 靜態比率分析

내용별	회사명	A	B	C	D	E	F	G	H	평균
고정자산비율	46.5	59.4	43.7	41.8	49.2	30.1	60.9	23.3	44.3	
유동자산비율	52.9	40.6	52.8	58.2	50.8	67.6	38.1	76.4	54.6	
당좌비율	49.4	268.3	45.4	316.4	277.8	61.3	36.3	210.7	158.2	
유동비율	65.2	276.1	97.4	331.5	318.2	101.9	90.2	247.0	190.9	
고정부채비율	12.4	30.4	99.5	2.9	30.6	6.0	12.2	13.2	25.9	
고정비율	57.3	403.6	80.6	237.6	307.8	45.4	144.3	75.3	168.6	
유동부채비율	280.4	60.4	107.3	69.4	69.0	121.2	62.7	106.9	109.6	
부채비율	429.8	52.9	336.0	24.8	55.4	197.6	12.2	64.0	146.5	
고정장기적합율	219.0	69.6	95.6	50.7	58.5	84.5	105.6	33.8	89.6	

變動에 대한 伸縮性 또는 運轉資產問題와 關聯하여 바람직하지만은 않다고 하는 점을 감안할때 그리고 한국은행에 의한 경영분석의 79.3%¹⁶⁾에 비하여 보면 仁川의 경우 資產에 있어서의 流

15) 筆者는 仁川荷役協會의 支援에 의하여 1978年 3月 仁川港 荷役業體의 實態分析을 行함에 있어 仁川荷役業體의 經營分析을 行한바 있는데 이 機會에 公表코져 한다.

16) 한국은행 경영분석, 1978年版, p.496. 以下 韓銀經營分析이라 부를. 1979년도 이후의 한국은행 경영분석에는 항만운수에 대한 분석이 표시되어 있지 않아 이에 對한 비교지표를 찾아 새기가 곤란함.

動性을 保有하고 있는 것 같이 보이나 앞으로의 機械化에 따라 이 비율은相當한 변화를 보일 것이다. 이러한 資產部門에서의 固定資產의 비중을 他側面에서 보는 것이 流動資產對 總資產比率인 54.6%를 보이고 있다. 그러나 <表 5>에서 보이는 바와같이 G 운수와 같은 경우에는 60.9%對 38.1%로 固定資產部門이 높은 비율을 보이고 있는 반면에 F 공사와 같은 경우는 30.1%對 69.6%로 반대현상을 보이고 있기도 한다.

한편 資本의 構成에 있어 自己資本과 他人資本의 構成比를 봄으로서 荷役企業의 資本構成의 안전성을 살펴보고자 負債比率을 내보았던 바 仁川의 경우 146.5%였다.

이 比率에 對한一般的인 基準은 負債가 資本을 超過하지 않는 100%을 理想的인 것으로 생각하며 100%를 超過하는 경우에는 企業의 資本構成이 不均衡狀態에 있는 것으로 보고 있다.

이렇게 볼때 港灣運送事業은 負債率이 높음을 뜻하게 된다.

그러나 설사 負債比率이 높다하더라도 負債의 性格에 따라 企業의 資金狀態에 미치는 경향이 相異한데 그 中에서도 重要한 것이 金利와 償還期間과 關聯되는 것이다.

여기에서 負債總額을 流動負債와 固定負債로 分類하여 두개의 比率을 算出하고 이 中에서 流動負債比率마저 100%를 超過하면 資本構成의 安全性을 파괴한 것이라고 하는 觀點에 立脚하여 分析한 바 固定負債比率 25.9%, 流動負債比率 109.6%로서 標準比率에 의한 基準은 없으나 資本의 構成에 있어 良好한 것이라고는 할 수 없다.

그러나 固定長期適合率에서 보면 89.6%로 財務上에 있어 큰 우려를 할 必要까지는 없을 것 같다.

<表 6>

資產 資本의 關係比率

(單位 : %)

區	分	1975	1976	1977
701	自 己 資 本 比 率	20.0	20.8	18.3
702	流 動 比 率	101.4	86.7	82.3
703	當 座 比 率	49.9	48.9	52.3
704	固 定 比 率	373.4	374.4	433.9
705	固 定 長 期 通 合 比 率	90.1	98.5	101.7
706	負 債 比 率	398.9	381.8	447.2
707	流 動 負 債 比 率	84.6	101.7	120.5
708	固 定 負 債 比 率	314.4	280.1	326.7
709	借 入 金 依 存 度	60.6	55.3	51.4
710	賣 出 債 權 對 買 入 債 務 比 率	58.3	78.0	96.6
711	賣 出 債 權 對 商(製)品 比 率	10860.0	18950.0	11354.5
712	買 入 債 務 對 在 庫 資 產 比 率	260.7	661.2	710.8
713	在 庫 資 產 對 純 運 轉 資 本	540.9	-31.3	-20.5
714	固 定 負 債 對 純 運 轉 資 本	26069.2	-2075.2	-1527.4
715	純 運 轉 資 本 對 總 資 本 比 率	0.2	-2.8	-3.9

資料：韓國銀行 經營分析 1978年度版

한편 企業의 支給準備와 關聯하여 分析되어지는 比率이 流動比率인데 이는 銀行家比率이라도 하여 流動資產이 流動負債二短期負債의 200% 以上이어야 安定하다고 하는 것인데 이 比率은 190%로서 安定性을 若干 下廻하고 있는바 이는 위에서 살펴본바 負債比率의 경우에 가졌던 分析的 意味를 뒷받침하는 것이라 할 수 있다.

그러나 <表 6>의 韓銀의 經營分析에 따른 1977年의 82.3% 보다는 良好한 支給準備能力을 保有한 것이라 할 수 있다.

<表 7> 資產資本의 回轉率 (單位:回, 日)

區	分	1975	1976	1977
801	總資本回轉率	0.48	0.52	0.59
802	自己資本回轉率	2.10	2.56	3.27
803	資本金回轉率	3.64	4.40	5.09
804	純運轉資本回轉率	29.81	-18.21	-21.28
805	經營資本回轉率	0.53	0.59	0.64
806	固定資產回轉率	0.63	0.67	0.74
807	有形固定資產回轉率	0.65	0.71	0.75
808	在庫資產回轉率	45.41	55.35	75.27
809	商(製)品回轉率	2444.58	1990.16	1334.68
810	原材料回轉率	512.04	261.95	2203.94
811	在工品回轉率	871.06		1672.25
812	賣出債權回轉率	28.90	10.58	11.47
813	買入債務回轉率	17.37	8.94	10.90
814	賣出債權回轉期間	12.63	34.51	31.83
815	買入債務回轉期間	21.02	40.81	33.50
816	在庫資產回轉期間	8.04	6.59	4.85
817	商(製)品回轉期間	0.15	0.18	0.27
818	原材料回轉期間	0.71	1.39	0.17
819	在工品回轉期間	0.42		0.22
820	現金·預金回轉期間	49.80	37.20	31.96

資料 : 韓國銀行 經營分析, 1978年度版

이러한 支給準備能力과 關聯한 事實을 좀더 咀味하여 보기 위하여 比率分析을 行한 것이 酸性試驗比率이라고도 하는 當座比率인데 이에서 볼 때 當座比率은 158.2%로서 이의 支給準備能力은 良好하다.

나. 動態比率分析

한期間에 있어서의 企業活動의 程度를 表示하기 위하여 使用하는 比率分析이 動態比率分析이다. 다음의 <表 8>의 港灣運送事業의 動態比率分析은 靜態比率分析의 경우와 同一하게 仁川所在 8個 荷役業體의 動態比率을 算定하여 平均한 것이다.¹⁷⁾

17) 이 動態比率分析에 대한 制約性도 靜態比率分析의 경우와 同一하다.

<表 8>

港灣運送事業의 動態比率分析

내용별 회사명	A	B	C	D	E	F	G	H	평균
자기자본대총자산비율	2.3	19.9	22.8	2.3	19.7	2.0	6.3	8.1	10.4
고정자산회전율	3.95	2.1	2.4	6.81	2.97	3.55	0.77	0.89	2.9
설비자산회전율	4.00	2.15	2.96	6.81	2.97	3.55	0.77	8.93	4.0
총자산회전율	1.84	1.26	1.07	2.84	1.46	3.55	0.47	2.08	1.8
자기자본회전율	9.74	1.93	4.70	3.55	2.27	3.18	0.91	3.41	3.7
외상매입금회전율	11.41	22.44	6.25	16.30	19.55	26.10	9.54	11.90	40.8
총자본이익율	19.3	19.1	4.6	36.4	25.8	11.7	15.6	18.8	18.9
자기자본이익율	19.3	29.2	19.9	45.4	40.1	34.9	18.5	31.0	29.7
경영자본이익율	3.7	32.2	59.1	36.4	25.8	12.0	9.6	19.0	24.9
순이익대매출액비율	2.0	15.1	4.2	12.8	17.6	11.0	20.1	9.1	11.4
영업이익대매출액비율	4.5	15.2	4.8	13.0	17.6	12.8	26.0	9.0	12.8
매출원가대매출액비율	84.0	66.5	88.8	87.0	64.4	87.2	121.7	62.2	82.7
영업외비용대영업외수익비율	573.5	101.6	81.0	13.1	35.0	100.9	51.1	78.2	129.3
금융비용대총비용비율	2.5	2.7	3.2	0.1	0.3	39.8	6.8	2.0	7.1
영업외비용대영업비율	3.2	2.8	4.0	0.2	0.6	100.9	9.9	2.0	15.4
총이자부담율	5.5	8.7	4.5	1.1	1.2	10.7	12.7	9.9	6.7
순이자부담율	24.7	14.5	16.3	0.0	2.1	16.4	17.9	45.3	17.1

먼저 總資本과 純利益의 關係를 表示하는 總資本利益率을 볼 때 <表 8>에 따르면 18.9%를 보이고 있다. 이 比率에 대하여 어떤 것이 良好하다고 하는 基準으로서의 標準比率은 없으나 同一業種同一規模의 他企業의 平均과 比較함으로서 企業의 利益率을 判別할 수 있을 것이라고 하는一般的인 見解에 따라 <表 9>의 韓國銀行 經營分析의 損益關係比率에 表示된 總資本純利益 3.83%에 比하여 볼 때 仁川의 경우 全國平均의 경우보다 높은 利益率을 보이고 있다.

이러한 利益의 程度를 좀 더 吻味하여 보기 위하여 經營資本을 100으로 하였을 때 營業利益의 比率을 算出하였던 바 經營資本利益率은 24.9%이다. 判斷基準에 있어서는 높을수록 좋은 것인데 이를 韓國銀行의 經營分析 結果인 8.47%와 비교하면 仁川의 境遇 約 3倍임을 알 수 있다. 더 나아가 自己資本과 純利益의 關係인 自己資本利益率에서 보더라도 港灣運送事業의 境遇 29.7%인데 비하여 韓銀의 全國平均率은 21.3%로 亦是 差가 있음을 보여준다. 이러한 事實을前提로 할 때 仁川의 境遇 29.7%인데 비하여 韓銀의 全國平均率은 21.3%로 亦是 差가 있음을 보여준다. 이러한 事實에서 볼 때 仁川의 경우 餘他地域의 港灣——勿論 이에는 釜山과 같이 仁川港보다 規模, 荷役量 및 設備에서 앞선 港灣은 除外 되어져야 되겠지만——보다 利益의 程度가 높음을 表示하는 것이라 하여 無妨하겠다.

여기에서 仁川의 荷役業體가 利益의 程度가 높다고 할 때 荷役用役 生產 即 荷役業體에 있어서의 賣出額에 대하여 어느 만큼의 利益이 생기는 것일까를 살펴보려 하였다.

<表 9>

損益의 關係比率

(單位 : %)

區	分	1975	1976	1977
601	總資本經常利益率	-0.79	-0.35	2.99
602	總資本純利益率	-0.95	0.42	3.83
603	企業經常利益率	2.88	4.14	8.30
604	企業純利益率	2.72	4.91	9.14
605	經營資本營業利益率	4.92	3.83	8.47
606	自己資本經常利益率	-3.50	-1.73	16.64
607	自己資本純利益率	-4.18	2.09	21.31
608	資本金經常利益率	-6.07	-2.97	25.90
609	資本金純利益率	-7.26	3.59	33.17
610	賣出額經常利益率	-1.67	-0.68	5.09
611	賣出額純利益率	-1.99	0.82	6.52
612	賣出額營業利益率	9.25	6.51	13.22
613	收 支 比	101.57	98.72	92.88
614	賣出原價對賣出額比率	69.83	81.73	79.72
615	變動費對賣出額比率	40.56	25.84	45.04
616	固定費對賣出額比率	64.35	78.32	52.05
617	減 價 償 却	4.53	7.58	7.99
618	減價償却費對總費用比率	6.98	10.46	11.21
619	人件費對總費用比率	6.46	12.76	11.97
620	租稅對租稅控除前純利益比率	-80.62	59.62	17.42
621	租稅公課對總費用比率	0.49	0.63	0.39
622	總 利 子 負 擔 率	4.75	5.63	6.47
623	純 利 子 負 擔 率	6.38	8.07	11.29
624	金融費用對總費用比率	7.33	8.26	9.21
625	金融費用對賣出額比率	7.70	8.67	9.02
626	損 益 分 歧 點 率	102.66	100.87	91.10
627	企 業 總 賦 薦 率	5.24	8.74	10.36
628	社 內 留 保 率	62.69	79.81	89.45
629	配 當 率	7.90	6.50	3.88
630	配 當 性 向	57.16	55.56	10.58

資料：韓國銀行 經營分析，1978年度版

이리하여 賣出額 100에 대한 營業利益의 百分比를 내어 보았던 바 仁川의 경우 12.8%였다.
이 比率은 높은것 일수록 良好할 것임은 再論할 바 有다.

우리나라의 경우 他業種에 있어서는 10.19%가一般的인 比率인데 비하면 그리 낮은 것도 아니거니와 賣出額에 對한 純利益의 경우에 있어서도 11.4%로서 韓銀의 經營分析에 의한 비율보다도 훨씬 높은 比率을 보이고 있다.

한편 荷役業體의 特徵으로서 荷役設備에의 投資增加가 要請되고 있는 現實을 前題로 現在保有하고 있는 固定資產을 어느 程度 利用하고 있는가를 살펴 보기 위하여 固定資產回轉率을 算

出하였던 바 仁川의 경우 2.9였고 韓銀의 경우 0.74이였다.

다. 生產性의 推移

生產性에 對하여서는 아직까지 많은 論議가 계속되고 있다. 그것은 生產性에 對한 概念과 測定이 모두 나라마다의 經濟的 價值體系 組織 및 投入, 產出에 對한 見解의 차이로 하여 多樣하기 때문이다. 또한 生產性의 推移와 關聯하여 어려움이 있는 것은, 生產性의 變化는 生產組織의 變化와 技術進步 및 時間의 흐름에 따라, 그리고 投入 및 產出의 量的·質的 變化가 생산성의 推移에 영향을 받는 것이기 때문에 이와 關聯되어지는 諸要因에 對한 說明이 없이 表示 되어지는 係數만에 의하여 이를 測定 分析함에는 問題點이 있는 것이다.

港灣荷役勞動과 같이 用役生產의 경우에는 그 基準으로서 安全性, 規則性, 迅速性 等이 指摘되어지는데 實際上 荷役勞動의 生產성을 測定함에 이들 기준을 計量化하여 算定함은 不可能한 일이다.

또한 港灣荷役의 경우 都給勞動임으로 하여 實際作業에 從事하지 않는 多數의 人力이 荷役作業에 從事하는 양 實際作業員 人數에 包含되는 경우라면가 作業限界의 標準화 및 職務의 限界가 明白히 되어 있지 못한 경우에 있어서는 生產성을 推計함에 더욱 어려움이 있게 된다.¹⁸⁾

나아가서 港灣荷役과 關聯되어지는 企業들과의 聯繫性 및 野外作業場으로서 가지는 日氣 및 自然條件에 따른 여러 要因들 全部가 生產性의 變化 추정을 위한 測定에 고려되어 지기는 困難한 일이다. 그러나 어떤 形態이든 가장 合理的인 方式에 따른 生產性의 測定은 必要한 것이다. 그 理由는 오늘날에 와서 生產의 發展度를 測定코자 하는 面에서만 아니라, 所得分配의 基準으로서의 企業의 支給能力이라고 하는 意味에서도 그러하다. 여기에서 交通勞動 中의 한 形態인 港灣荷役의 生產性을 餘他의 複雜한 諸要因을 고려하지 말고 單純히 荷役量(月間 또는 年間)/勞動者數(月間 또는 年間)으로 測定하여 生產性과 關聯되는 荷役業體의 問題를 살펴 보고자 한다.

勿論 이 式에 있어서 分母인 勞動者數는 都給制下에서의 勞動需要로 하여 生產性의 증감이 人爲的으로 操作될 수도 있는 것이고 나아가서 港灣荷役勞動의 波動性에 依한 勞動力不足이 一時의 으로 要求되어지는 作業量으로 하여 더한 勞動強度를 요구하게 되고 이러한 時點이 높은 勞動生產性을 示顯하기도 한다.¹⁹⁾

어떻던 <表 10>의 年度別 港灣荷役勞動生產性을 볼때 每年的 勞動生產性은 上昇趨勢에 있다. 더우기 1968년의 上昇率이 前年度에 비하여 괄목할 만한 것인데 이것은 仁川港의 경우에 보면 機械化가 推進되었던 起點年度였음은 興味있는 일이다. 그 後港灣現代化作業이 계속됨에

18) 林鍾哲, 李奎昌, 港灣機械化 對策研究, 全國埠頭勞動組合, 1976, p.72

19) 林鍾哲, 李奎昌, 上揭書, p.74

따라 <表 11>의 港灣別荷役生產性推移에서도 보여주는 바와같이 荷役生產性은 계속 上昇추세에 있다.

여기에서 荷役生產과 關聯되는 關心事는 무엇이 生產性提高의 원인인가에 있다. 왜나하면 生產性向上의 要因은 勤勞者自身의 要因에 영향을 받기도 하거니와 勤勞者자신以外의 要因 즉

<表 10> 年度別 港灣荷役 勞動生產性

년도별	작업량(천톤)	가동인원(천)	생 산 성	년도별	작업량(천톤)	가동인원(천)	생 산 성
65	3,806	1,690	2.3	73	47,537	4,783	9.9
66	5,359	1,415	2.2	74	44,083	4,478	9.8
67	8,522	3,840	2.2	75	49,396	4,925	10.0
68	20,342	4,789	4.2	76	58,039	4,922	11.8
69	25,433	5,306	4.8	77	72,548	6,002	12.0
70	28,489	5,184	5.5	78	82,936	5,162	16.0
71	29,178	5,248	5.6	79	93,771	3,248	28.81
72	34,129	4,679	7.3				

資料：全國埠頭勞動組合 當該年度 活動報告書에서 作成

<表 11> 港灣別 荷役生產性 遷移

港灣別	期 間	總作業量(천톤)	稼動人員(千명)	生 產 性
釜山港	68.4~69.3	11,164	1,505	7.41
	69.4~70.3	12,066	1,810	6.66
	73.1~73.12	27,313	1,747	15.6
	74.1~74.12	20,890	1,336	15.6
	⋮	⋮	⋮	⋮
	78.1~78.12	28,919	1,215	23.8
	79.1~79.12	42,936	1,287	33.3
仁川港	68.4~69.3	4,379	1,233	3.54
	69.4~70.3	5,812	1,378	4.21
	73.1~73.12	7,601	1,171	6.48
	74.1~74.12	8,528	1,073	7.94
	⋮	⋮	⋮	⋮
	78.1~78.12	25,909	905	28.6
	79.1~79.12	19,319	703	27.4

資料：全國埠頭勞動組合 當該年度活動 報告書에서 作成

機械化 및 自動化的 程度, 作業의 組織程度와 協同 및 分業化, 生산에 쓰여지는 自然的資源 및 重要性, 有用度에 의하여 영향을 미치고 있기 때문이다. 그렇기 때문에 生產性向上과 關聯되는 成果配分의 문제에 있어서도 이러한 諸要因이 어떻게 結合되어 이루어졌는가에 對한 分析이 必要하여 진다.

港灣荷役의 경우에 있어서도 이제까지 살펴온바 추세에 의하면 港灣現代化에 따른 하역도 동형태의 變化 즉 人力爲主의 노동으로부터 機力勞動으로의 轉化가 生產性 향상의 한 要因이 되었음도 否認할 수 없다.

여기에서考慮하여야 할 바는 港灣荷役作業의 改善이 變化하여 가는 港灣環境속에서 진행되어 가는 오늘날에 있어 分配政策의 적정한 기준을 模索하기 為한 노력이 장구되어져야 한다. 그것 은 종래의 料率算定根基를 否定하고 새로운 料率算定을 위한 科學的 方法에 의한 작업단계별 荷物 荷態 作業時間別 標準화의 設定이고 나아가서 생산성 향상에 기여한 港灣建設事業과 港灣 勤勞者의 成果配分으로서의 基準의 設定인 것이다.

4. 港灣運送事業의 勞務構造

(1) 勞務管理의 特性

一般的으로 港灣荷役業體들은 荷役作業의 勞動力を 社內에 常備하지 않고 經營層과 少數의 管理要員만을 確保하고 있으므로 荷役勞動은 埠頭勞動組合으로부터의 供給에 依存하고 있다.

都給制賃金下의 供給된 労動力에 대한 直接的 管理는 勞動組合自體가 행하는 것이 慣例인 까닭에 荷役業體의 直接的인 管理, 監督行爲는 間接化 된다. 따라서 管理가 행하여 진다는 것은 勞組側의 監督 管理擔當者에게 作業의 質과 量에 대한 理解와 協助를 促求할 수 있는 程度에 치나지 않고 있다.

荷役作業의 直接的인 管理는 埠頭勞組의 內部의 自體的 管理層——連絡員——에 의하여 作業配置에서 始作되고 連絡員에 의하여 勞賃이 支拂됨으로서 終了된다.

따라서 現在 仁川港에서 행하여지고 있는 荷役의 作業體系는 二元的 構造下에 있다. 即 荷役責任은 全的으로 荷役業體(港灣運送事業)에 있으나 實質的인 荷役作業은 埠頭勞組(連絡員)에 의하여 이루어지고 있으므로 이와같은 二元的 構造가 이루어지는 것이다.

이 때문에 港灣運送事業은 그 責任을 다하기 위하여 적절한 作業management를 행할 실질적인 權限이 없게 된다. 그렇다고 실질적으로 荷役作業을 擔當하고 있는 勞動組合에서 그 作業에 대한 모든 責任을 지는 것도 아니다. 이것이 우리나라 港灣에 있어서의 荷役作業의 體系의 特性이라 하겠다.

그리므로 우리나라 港灣荷役勞動은 前近代的 勞務管理體制에서 벗어나지 못하는 原因이 되고 있으며 이 原因은 港灣荷役業이 그 初期에 日帝下의 下請과 親分制度를 骨格으로 한 形態로 부

터 成長하여 온 그 殘有物이라 할 性格이 아직 荷役業界에 潛在²⁰⁾하고 있기 때문인 것이다.

(2) 港灣荷役勞動의 勞使關係

港灣荷役勞動에 있어서의 勞使關係의 性格은 港灣運送事業體를 會員으로 하는 地域荷役協會와 埠頭勞動組合支部 사이에 締結되어진 團體協約에서 그 特性이 뚜렷하여진다. 이 團體協約에서 「勤勞者의 雇傭權은 甲이 保有하되 乙의 組合員外는 雇傭하지 않는다」²¹⁾라고 規定하고 있다. 이것은 使用者가 缺員의 보충이나 新規採用에 있어서 반드시 組合員中에서 雇傭하지 않으면 안 되는 것을 의미한다. 이 方法은 勞動組合이 勞動力의 供給을 統制할 수 있으며 이로서 勞動力의 過剩狀態에서 組合員의 就業安定을 保障하는데 큰 역할을 할 수 있는 것이다. 이는 港灣의 荷役作業과 같이 그 波動性이 심할 때 埠頭勞動者들의 勞動力은 就業에서 심한 不安定狀態를 延치 못하게 된다. 그러나 使用者의 勞動力의 需要가 限定되어 있으므로 이때의 使用者は 「勞動의 需要獨占」의 現象을 자아내어 勞務者들에게 附合契約을 强要하게 된다. 그러므로 勞動組合은 이에 對應하여 勞動力의 供給을 組織으로 統制하여 使用者の 勞動의 需要獨占에 제동을 가할 必要가 있게 되며 이것이 바로 雇傭에 있어서의 閉鎖的 協定(Closed shop)인 것이다. 이리하여 使用者の 勞動需要의 獨占에 勞動組合은 組織의 힘으로써 制動을 걸어 勞動의 需要와 供給의 調和가 이룩되는 것이다. 仁川의 例를 볼 때 1976年度의 團體協約에는 勞動供給에 관한 明文은 없으나 勞組支部는 使用者が 埠頭勞動者를 雇傭할 때 組合員中에서 택하게 하는 規定을 한발 發展시켜 實質的으로 勞務供給을 하여 왔다. 즉 1975年度에는 延 328,583名(月平均 延 27,382名)에 達하였고 1976年度의 各會社別 人員供給實態는 延 343,491名(月平均 延 28,624名)에 이르고 있다.²²⁾ 그리고 仁川荷役協會와 埠頭勞組仁川支部는 每年 賃金協定을 締結하고 있다. 뿐만 아니라 兩當事者は 厚生協定도 締結하고 있다. 이와한 港灣荷役勞動에 있어서의 勞使關係에서 提起되는 問題는 荷役勤勞者의 從屬關係와의 關聯問題이다.

이에 대하여 1968年 9月 23日 勞動廳產災補償審查委員會는 埠頭勞務者가 一定한 事業場에 所屬된 常傭勤勞者가 아닌 日傭勤勞者라고 다음과 같이 裁決하고 있다. 「……즉 埠頭勞組仁川支部傘下에 각 荷役會社에 따라 分會가 결성되어 埠頭勤勞者들이 각 分會에 分散加入되어 있어 각者가 所屬되어 있는 分會長의 指示에 따라 勤勞를 提供하고 있으며 勤勞提供의 關係가 事業主에 의한 個別採用 또는 個別勤勞契約을 締結하는 것이 아니고 事業主側에서는 作業에 必要한 境遇에 限하여 労組分會長에게 作業을 依賴하여 勞動力を 提供받게 되며 作業이 完了되면 分會長에게 勞賃을 都給形態로 一括 支給하게 되어 있어 勤勞者 個個人과 會社와는 常時的 勞使關係

20) 仁川地方海運局：仁川港長期運營效率化方案研究，1975, p.253.

21) 우리나라 埠頭勞動組合과 港灣運送事業間의 團體協約에는 모두가 이러한 趨旨의 closed shop 協約이 되어 있다.

22) 各年度 全國埠頭勞動組合 仁川支部 活動報告 統計에서 引用

係가 成立되었다고 認定할 수 없다」는 것이다. 한편 이에 대하여 「……荷役勤勞者들은 團體協約書에 따르면 ① 勞務者의 雇傭權은 會社가 가지며(同 第4條) ② 會社는 組合員에 대한 賃金 및 諸賃金을 支給하고 있으며(同 第9條) ③ 會社에 業務上 指示權과 組合員의 待期義務가 있으며(同 第10條 1號) ④ 勞使協議會를 통한懲戒權이 있고(同 第10條) ⑤ 賃金은 都給制로 每月 2回以上 直接拂이며(同 第13條·第14條) ⑥ 勤勞時間과 休息時間 및 休日에 제한이 있고(同 第15條·第16條·第17條) ⑦ 作業場 離脫이 禁止되며(第19條) ⑧ 會社는 厚生福祉施設을 갖출義務를 지니고(同 第20條) 組合員을 暴行할 수 없으며(同 第22條) ⑨ 就業規則 作成과 備置의義務를 지니고(第23條) ⑩ 勞使協議會를 設置하고(同 第24條·第25條) ⑪ 爭議에 關한 規定까지 두고 있다(同 第26條~第28條). 또 厚生協定書에 따르면 獲得한 貨物의 輸入은 會社에 屬하고 組合이 直給하는 貨物을 會社에 還元」할 것을 規定等으로 하여……」²³⁾ 荷役勤勞者의 勤勞形態를 살펴보면 團體協約의 가공된 書面이 아니라고 본다면 荷役勤勞者가 使用從屬關係에 있다는 것은 누구도 否認할 수 없을 것이라는 見解가 있다. 그러나 荷役作業에 있어서의 現實이 荷役會社에서 作業에 必要한 勞務供給을 分會長에게 要請하고 이에 따라 分會長一連絡員이 埠頭勤勞者를 動員 配置하고 作業이 完了되면 그 賃金은 作業量에 따라 都給形態로 連絡員이 一括受領하여 作業한 勞務者에게 分配한다면 事實上의 問題에 있어 從屬關係를 認定할 수 있을 것인지에 대한 紛爭의 餘地는 그대로 남게 되는 것이다.

5. 結論

이제까지 變化하는 港灣속에서 機能하고 있는 港灣運送事業의 實相을 仁川港을 中心으로 하여 살펴보았다. 그 結果 우리나라 港灣도 變革되는 輸送體制와 船型으로 하여 새로운 荷役施設과 荷役能力의 要求는 港灣開發投資의 擴大를 不可避하게 하여 港灣의 擴充計劃이 推進되고 있음을 보았다. 그러나 港灣荷役의 效率化는 이러한 施設과 設備만에 의하여 이룩되는 것이 아니라 이에 相應되는 港灣運送事業의 經營體制가 갖추어졌을 때 비로소 그 實效를 얻을 수 있는 것이다. 그럼에도 不拘하고 우리나라 港灣의 경우 港灣運送事業의 經營經驗의 日淺性, 資本能力과 設備의 零細性을 免치 못하고 있다. 뿐만 아니라 勞務管理에 있어서의 都給制의 間接管理는 經營管理責任 所在의 不明確性을 露呈하여 經營管理體制의 前近代性에서 아직 벗어나고 있지 못하고 있다. 그러나 우리나라 港灣도 輸送體制革新의 물결속에서 이에 伸縮性 있게 對應치 않을 수 없게 되었다. 이러한 속에서 推進되어진 港灣運送事業에 대한 改編作業의 하나가 指定荷役會社(TOC)制度였다.

이러한 指定荷役會社는 從來의 港灣運送事業을 가지고 있었던 經營構造上 및 財務 勞務構造上

23) 韓國勞使問題研究協會：產災保險理論과 事例，1973年，pp. 543~546

의 諸 취약점을 補完하여 荷役의 專門化 및 荷役能力의 擴充을 目的으로한 一港一企業에 立脚한 새로운 制度이다.

勿論 이려한 指定荷役會社制度는 從來의 港灣運送事業의 취약성과 亂脈相을 없센다고 하는點에서 대단히 바람직한 것이기는 하다. 그러나 어떠한 경우이면 變革期에는 過渡的으로 전통을 겪기 마련인 것처럼 港灣運送事業의 경우에도 問題點이 있기 마련이다.

이려한 問題點들中의 첫째는 指定荷役會社制度가 自由市場競爭體制에 違背되는 것이 아닌가 그리고 監督官廳의 干涉이 심하여 私經濟活動을 위축치나 않을 것인가의 점이다.

둘째는 指定荷役會社制度에서는 從來의 都給制下에서의 雇傭形態와는 달리 常傭制와 波動性에 의한 不足勞動量은 臨時制의 二元化를 構想하고 있는데 크로즈즈 숲(closed shop)이 慣行化되어졌던 勞動組合員의 全員 常傭化가 可能하다면 不問이나 그려하지 못할 때의 過渡期的 解雇者와 臨時的으로 必要한 勞動力의 確保는 어렵게 하며 그 管理體制는 어떠하여야 할지 깊이 考慮할 바 있어야 한다.

세째로 賃金體系와 關聯하여 從來의 都給制賃金이 常傭化되었을 때 어떠한 體系가 갖추어져야하며 또한 港灣荷役의 機械化에 따른 機械化賃金은 어떠하여야 할지의 課題도 미리 充分히 檢討되어야 할 問題이다.

이려한 일련의 問題點들이 解決되지 않는 限 설사 港灣에 있어 施設과 設備가 擴充되고 港灣運送用役의 生產者로서 새로운 形態의 經營體制가 마련된다고 하더라도 港灣荷役의 效率化를期하기는 어려울 것이다.

