

港灣荷役 勞務管理에 關한 研究

李 奎 昌

<차 례>

- I. 序 論
- II. 港灣運送事業과 港灣荷役勞動의 特性
- III. 港灣荷役勞動者의 雇偏形態
- IV. 港灣荷役勞務組織과 什長
- V. 品質單位 決定과 賃金支給形態
- VI. 結 論

I. 序 論

本 研究는 港灣이란 特殊地域에서 荷役勞動에 從事하고 있는 港灣荷役勞動者에 대한 勞務管理¹⁾의 內容을 살피 그곳에 담겨있는 問題點을 밝히고 보다 나은 改善策을 模索코자함에 自的이 있다. 本 研究는 港灣의 概念을 從來의 陸海交通의 連結地 또는 接續點이란 從來의 것으로부터 脫皮하여 港灣이란 國家의 國民經濟와 產業의 發展에 重要한 役割을 遂行하는 “生産의 場”²⁾이란 觀點으로부터 出發코자 한다. 이러한 生産場으로서의 機能과 性格을 가진 港灣은 그 能率化에 關心을 끌지 한다. 港灣의 能率化나 性格은 港灣을 둘러싸고 있는 環境的 諸 與件이 對內外的으로 相互作用함에 의해서 規制되어지는 것이기는 하나 그 基本的 要因의 하나가 港灣荷役勞動에 의하고 있음에 留意할 必要가 있다. 그 理由는 尙사 港灣의 基本施設, 機能施設에 대한 投資가 이루어지고 取扱貨物量의 處理豫測量에 對應되는 港灣整備가 이루어졌다 하더라도 港灣機能을 遂行하는 港灣에서의 經濟活動의 核心인 港灣 荷役作業을 中心으로한 港灣荷役企業의 構造的 諸條件, 例컨대 資本, 勞動力, 勞動手段, 勞動對

筆者：檀國大學校 商經大學 教授

1) 오늘날 一般的으로 定着되고 있는 勞務管理의 概念보다는 그 內容에 있어 前近代의 面을 가지고 있음에 留意할 必要가 있다.

2) 柴田悅子, 港灣經濟, 東京, 成山堂, 1972.

象 等에의 한 影響力은 排除할 수 없기 때문이다.

勿論 港灣에 있어서의 基本設備나 機能施設의 現代化 與否가 一次的으로는 港灣의 本質的機能 遂行의 열쇠이기는 하나 이러한 與件속에서 實際로 作業하는 作業主體인 港灣運送事業의 企業成果는 그 能率性和 生産性을 決定하는 主된 擔當者인 港灣荷役勞動者임을 看過할 수는 없다. 그러므로 港灣問題를 다루는데 있어 港灣運送事業의 作業主體인 港灣荷役勞動者에 對한 考察은 대단히 重要한 意味를 가지는 것이다. 이러한 觀點에서 本論文에서는 交通勞動의 한 特殊部門인 港灣荷役勞動에 대한 諸 現象을 實證的으로 分析코자하는 바다. 이러한 本論文의 研究對象은 우리나라 港灣全部가 아니라 主로 仁川港灣을 中心으로 하였다. 그 理由는 港灣荷役勞動이란 特殊勞動現象을 다루는데 있어 過去로부터 現在에 이르기까지의 諸事實에 대한 資料의 蒐集이 餘他 港灣의 경우 困難하였고 또한 仁川港은 釜山港과 더불어 1880年代의 우리나라 開港以後 오늘날까지 가장 標本的인 港灣機能을 遂行하였던 港灣이었다는 데 있다.

그러나 本 研究의 中心이 仁川港이지만 餘他の 우리나라 港灣에 대한 事實의 分析이 併行하여 行하여졌고 理論의 展開에 있어서도 採用되어졌다는 點에서 本 論文에서 밝히는 바 現象이 우리나라 全港灣에서 行하여지고 있는 港灣荷役勞動의 實態와 問題點이라 하여 큰 잘못이 없을 것이다. 또한 本 論文의 研究對象時期는 韓國에 外國資本의 처음 浸透되어 貨金勞動者創出의 契機를 이룩하였던 歷史的 轉換期인 1880年代로부터 仁川港의 近代化를 위한 全面 埠頭(Dock)化가 計劃되어진 1965년까지이다. 本 論文의 內容으로서는 港灣荷役 經營主體인 港灣運送事業의 概念과 特性 港灣荷役務組織인 什長制의 本質과 問題點, 그리고 什長制下에서의 貨金支給形態 및 港灣構造의 變化와 技術革新에 따른 港灣荷役勞動의 展望 등을 다루고자 한다.

II. 港灣運送事業과 港灣荷役勞動의 特性

港灣荷役勞動이란 一般的으로 海陸運送의 連繫作業을 主內容으로하는 港灣運送事業³⁾에서 行하는 勞動을 뜻한다. 이러한 港灣荷役勞動은 港灣運送事業의 特殊性으로 하여 그것은 港灣荷役勞動의 特性和 聯關하여 勞務管理形態에 特殊한 樣相을 가지게 된다. 港灣運送事業이 特殊性格으로 다음의 몇을 지적할 수 있다.

첫째, 波動性이다. 波動性이란 景氣變動에 따른 經濟秩序 속에서의 意味와는 다른 것으로 經營客體인 貨物의 性格 및 港灣運送事業에서는 豫測할 수 없

3) 港灣運送事業에 關하여서는 港灣運送事業法 第二條에 法的인 定義를 하고 있는데 本論에서는 同法 第二條의 事業種類中 港中荷役事業(第二條 第一號로부터 第五號의 行爲를 하는 事業)에 限定코자 한다. 그러므로 港灣荷役勞動도 그 範圍는 위의 範圍에 限定케 된다.

는 船舶輸送에 따른 極히 受動的인 것이다. 이러한 波動性은 現實的으로 各 港灣運送事業으로 하여금 每日의 取扱貨物量을 豫測할 수 없게하고 따라서 荷役平均需要量의 策定이 困難하므로써 適正規模의 事業計劃을 不可能하게 한다. 이러한 事實은 結局 港灣運送事業으로 하여금 最低需要量에 對應하는 勞務者만을 雇傭코져 할 뿐 波動性에 따른 必要 勞動量은 臨時日傭勞動者에 荷役코져 한다.

이러한 波動性의 結果는 <表 1>에서 보이는 바와 같이 埠頭勞務組合 仁川 外資荷役分會의 경우 소위 常傭勞動者인 外資荷役分會登錄人員數가 1,911名, 軍港作業分會에 1,051名, 自治分會에 3,377명 인데 이들의 月平均 稼動日數는 각각 12日, 21日, 15日로 總平均으로 볼 때 15日을 稼動하고 15日은 作業이 없음을 意味하게 된다. 이때 作業量이 늘어 平均 20日은 稼動한다고 假定할 때 相對的으로 固定人員數는 平均 23.0%, 25日 稼動時는 38.3%가 浮動되는 現象을 보이게 된다. 이러한 사실은 모든 港灣運送事業들이 前述한 바와 같이 그 波動性을 豫測치 못함으로써 最低需要量에 對應하는 勞動者만을 常傭形態로

<表 1>

仁川埠頭勞務者の 浮動實態

1965

分 會 區 分	登 錄 人 員	月 平 均 稼 動 日 數	月 平 均 收 入	20日 稼動時		25日 稼動時	
				固定人員	浮動人員	固定人員	浮動人員
外 資 荷 役	名	日	韓	名	名	名	名
大 韓 通 運	684	14	3,805	479	205	383	301
大 韓 鹽	311	14	3,675	218	93	174	137
東 世 方	252	10	2,602	126	126	101	151
世 信	56	18	7,216	50	6	40	16
新 韓	89	18	4,491	80	9	64	25
仁 川 通 運	37	2	80	4	33	3	34
國 際 通 運	107	15	4,600	80	27	64	43
大 韓 通 運	95	4	1,388	19	76	15	80
黃 海	20	31	8,473	21	(-11)	25	(-5)
俞 尼 온	68	13	5,646	44	24	35	33
鮮 光	155	4	955	31	124	25	13
信 一	37	3	1,066	6	31	4	33
計 (平 均)	1,911	12	3,485	1,168	743	933	978
軍 港 作 業							
軍 檢 收	609	17	6,669	518	91	414	195
技 術 員	78	27	11,634	105	(-27)	87	561
職 員 備	272	25	9,533	340	(-68)	272	-
備 員	34	30	10,111	51	(-17)	41	(-7)
備 員	58	28	6,036	81	(-23)	65	(-7)
計 (平 均)	1,051	21	7,855	1,095	(-44)	870	175

分會區分	登錄 人員數	月平均 稼動日數	月平均 收入	20日稼動時		25日稼動時	
				固定人員	浮動人員	固定人員	浮動人員
自治分會							
荷受	156	14	6,713	109	47	87	69
西區	98	24	12,083	118	(-20)	94	4
客船手車	68	3	3,580	58	10	46	22
仁港	18	8	983	3	15	2	16
萬石	13	21	5,424	14	(-1)	11	2
月尾	22	4	1,737	4	18	3	19
計(平均)	375	15	5,044	306	69	243	132
總計(平均)	3,337	15	4,993	2,569	768	2,052	1,285
構 成 比 (%)	100.0	-	-	77.0	23.0	61.7	38.3

資料：1965年 第4次 全國埠頭勞組 仁川支部 經過報告 p.36, p.62~65. 에 依據 作成함
 算出方式=登錄人員數×月稼動日數÷豫定稼動日數=固定人員-登錄人員數=浮動人員
 註：仁川市外廓分會는 除外되었음.

雇傭하고 있기 때문인 것이며 이 港灣에서의 被動性에 따른 勞務雇傭의 特殊한 形態는 앞에서 言及한 바와 같이 港灣荷役勞動의 特殊性을 形成하는 그 가장 根本的인 原因이 되고 있다.

둘째 零細性和 亂立性이다. <表 2>에서 보면 우리나라 港灣運送事業은 一般荷役이 78個所, 限定荷役 23個所가 있다.

<表 2> 港別荷役業體 및 荷役裝備 및 荷役能力現況

구분 항 번	하역업자		하역장						비			하역능력 단위(톤)
	일반하역		지게차		크레인		예선		부선			
	하역	하역	대	톤수	대	톤수	척	마력	척	G/T	D/W	
부 산	24	9	135	580	40	880	38	2,701	322	26,278	47,300	5,494.6
인 천	15	2	49	231	75	1,577	55	5,276	229	21,631	36,944	33,200.0
군 산	1	4	33	120	13	225	7	418	10	865	1,490	583.6
여 수	3	1	3	11	3	55	3	302	9	586	1,200	766.5
울 산	7	1	8	39	7	7	149	369	15	1,273	2,490	520.0
포 항	6	2	4	14	5	45	1	54	6	487	633	450.0
목 호	3	1	4	16	4	95	4	730	4	673	1,010	5,681.0
목 로	3	1	3	13	4	37	4	150	16	533	940	533.0
마 산	4	-	5	16	8	103	4	230	15	900	1,450	1,130.0
생략												
계	78	23	245	1,041	160	3,181	124	10,300	629	53,504	93,727	

資料：① 항별하역업체 및 하역장비현황은 交通部 1971년 交通部에서(1970년 12월31일현재)
 ② 하역능력은 交通部 海운국 海운현황 1972년 2월에서 작성.

1970年度의 우리나라 重要港灣의 海上 輸送量은 釜山, 仁川, 蔚山, 麗水에 編重, 全體貨物量의 約 90%를 차지하고 있는데⁴⁾ <表 2>에 나타난 荷役業者中 一般荷役業者의 경우 上記한 4個港에 62.8%, 기타 港灣에 37.2%의 分布를 보여 荷役需要量이 적은 港灣에의 亂立이 더욱 심함을 보여주고 있다. 事實은 仁川港의 경우 年物動量이 500萬噸에 미치지 못하는 곳에 1971年 現在 16個 荷役會社가 있음에 비추어 仁川의 10倍의 物動量이 있는 日本 橫濱港의 경우 6個가 있음을 볼때 그 亂立相은 더욱 뚜렷하여진다. 더욱기 港灣運送事業이 保有하고 있는 荷役能力을 볼때 釜山의 경우 228,954噸, 仁川 221,444噸, 麗水 255,500噸, 蔚山 74,235噸을 보이고 있다. 그러나 實際로 이러한 荷役能力은 荷役設備中의 一部가 固有임을 감안한다면 그 荷役能力이 더욱 낮아질 것임은 말할 나위도 없다. 港灣全般에서 볼때 1970年度 貨物 入出港實績이 仁川港이 8,030,283噸, 釜山이 9,210,583噸, 麗水 6,564,450噸, 蔚山 10,647,142噸 임에 대하여 各港의 荷役能力은 <表 2>에서와 같이 각각 3,320,000噸, 5,491,900噸, 766,500噸, 520,000噸인 것이다. 이러한 事實은 各港에 亂立되고 있는 港灣運送業이 그 荷役能力에 있어 얼마나 後進性을 면치 못하고 있으며 非效率의인 經營體制인가를 보여주는 것이다.

또한 資本面에 있어서도 <表 3>에서와 같이 그 零細性을免치 못하고 있을 뿐만 아니라 <表 4>에서 보이는 仁川港에서의 例와 같이 數 많은 零細港灣運送事業이 設立 혹은 解散되어 企業은 持續되어야 한다는 現代企業의 第一次的인 命題마저도 港灣運送事業들은 履行치 못하고 있는 것이다.

<表 3> 仁川港灣荷役重要業體 資本額

會社名	主業	從業員	資本金(원)
韓鹽海運(株)	荷役業, 海運業	139	26,300,000
三星海運(株)	港灣荷役, 倉庫業, 內外貿易	25	2,000,000
宇速通商(株)	運送保管, 荷役	39	2,000,000
國際通運(株)	荷役	45	3,000,000
唯逸產業(株)	運送倉庫, 荷役	79	11,000,000
東方運輸(株)	海運業, 荷役業	37	5,000,000
(株)新韓公社	荷役, 警備	150	3,800,000
(株)榮運公社	荷役, 美軍貨作業		5,000,000
(株)壹信公社	荷役業	40	3,000,000
(合)三成企業社	荷役業	12	1,000,000
仁川通運(株)	荷役業	12	1,000,000
黃海運輸(株)	運輸荷役	25	1,500,000

資料: ① 仁川新聞社, 京畿年鑑, 1967年度, 1967年 4月 仁川 p.858 에서 作成.

② 京畿道地域의 海運, 荷役, 通關, 倉庫, 其他 서비스業中에서 主業中에 荷役業이 包含된 것을 列擧한 것임.

4) 交通部, 1971年, 교통백서, p.263.

<表 4> 港灣運送事業體名單

年度	年度					年度	年度				
	1965	1967	1970	1971	1972		1965	1967	1970	1971	1972
會社名						會社名					
韓鹽海運	○	○	○	○	○	三星海運		○			
鮮光公社	○	○	○	○	○	泰和運輸		○	○	○	
東方運輸	○	○	○	○	○	唯逸實業		○			
世信公社	○	○	○	○		榮逸公社		○			
國泰通運	○	○	○	○	○	三 成 社		○			
宇連通運	○	○	○	○	○	企業社					
黃海運輸	○	○				東洋海運			○	○	
新韓公社	○	○				三美社			○	○	○
榮進公社	○	○	○	○	○	三光海運			○	○	
信一企業	○	○	○	○		國際實業			○	○	○
仁川通運	○					韓進商社				○	
大一木材	○	○				泰和運輸實業				○	
大韓製粉	○	○	○	○	○	브르네오通商				○	○
大韓通運	○	○	○	○	○	三亞產業					○

資料: 1965年 貿易年鑑: 貿易協會
 1967年 京畿年鑑: 仁川新報社
 1971年 交通年鑑: 經濟通信社
 1972年 貿易年鑑: 貿易協會 등에서 作成
 ※, ○表가 存續의 表示

세책로 技術的 後進性을 들 수가 있다. 그 事例는 <表 5>의 大韓通運株式會社의 作業主體別 作業內容에서 뚜렷이 나타나고 있다. <表 5>에서 보면 1965年의 경우 人力作業이 99.68%, 機械作業이 0.32%였다. 더욱이 이 中에서 機械作業이 行하여졌던 곳은 釜山港灣에서의 軍貨作業에서 였다면 結果的으로 港灣荷役作業은 거의가 筋肉勞動에 의한다고 할 수 밖에 없다.

네에 港灣荷役企業과 官廳과의 밀착성을 들 수 있다. 그 理由는 官需荷役을

<表 5> 作業主體別 作業比重表

年度別	1964年		1965年 上半期	
	作業量(\$)	比率(%)	作業量(\$)	比率(%)
人力作業	28,951,405	97.53	16,799,674	99.68
機械作業	136,693	0.47	53,915	0.32
合計	29,088,298	100	16,853,589	100

資料: ① 韓國生產性本部 政府管理企業體 調查研究報告書
 --大韓通運株式會社-- 1965년 11월, p.351.
 ② 여기에 나타난 作業量에는 陸運 및 大韓通運株式會社의 荷役과 연관되는 부속作業量도 포함되어 있다.

일으키는 것만 아니라 荷役料率을 決定하는 權限을 官廳이 가지고 있기 때문이다.

反面에 港灣荷役勞動은 荷役作業의 特殊性으로 하여 原始的인 形態를 벗어나지 못하는 筋肉的 重勞動이란 點이 가장 큰 特性이다. 더욱이 이러한 筋肉的 重勞動은 勞動時間에 있어서 主의 區別, 屋内外의 區別, 氣象條件의 여하에 關係없이 必要에 따라서 作業이 強行되어져야 한다. 特히 Gang이라고 하는 作業組織에 의한 協同作業의인 性質을 가지기 때문에 그 勞動強度는 더욱 높은 것이다. 더우기 前近代的인 經濟構造下에서 未分化된 勞動市場을 背景으로 한 無技能 肉體勞動者의 雇用은 半封建的인 人間關係를 中心으로 形成될 餘地——雇傭 問題에 關하여서는 後節에서 詳論코져 한다. ——을 주어 그것은 港灣運送事業의 經濟構造의 劣惡性和 더불어 港灣荷役의 特徵인 屋外勞動, 筋肉重勞動, 單純協同勞動, 就業의 不規則性에 더한 苦痛을 주고 있다.

이러한 與件을 前提로 港灣運送事業은 그에 從事하는 勞務者의 管理를 直接行하지 않는 諸方策을 강구하게 되는데 그 原因을 좀더 살펴보면 다음과 같다. 첫째 港運界에서는 營業의 대상인 取扱貨物의 數量이 經濟的 또는 經濟外的 要因에 따라서 極히 甚한 波動性을 가진다.

둘째 港灣荷役作業 그것은 人力에 依存하는 비율이 極히 높은 原始的 어깨에 의한 荷役——通稱 가대기——이 作業의 8割을 占하고 있다. 그렇기 때문에 荷役業에서는 勞動力의 需給이란 問題가 重要한 意義를 갖게 된다.

셋째 比較的 큰 港運業者라도 寄生的인 性格이 強하여 作業量의 變化가 심하고, 勞動者의 平均需要量을 豫定키 困難하다는 口實로 月雇勞動者를 多數擴保하는 一方, 作業의 大部分을 下受給業者에게 下都給 함으로써 이 경우 零細한 下受給業者는 勞務者의 供給과 荷役實務의 監督이 그 主된 業務가 되며 우리나라 埠頭 勞動組合이 그러한 形態로 전락한 例이다.

네째 港灣荷役 勞動者의 數量을 港灣全體의 平均的인 需要量에 적응시킬 수 있는 合理的인 措置가 취하여 지지 못하므로 農村이나 都市로부터 職業을 구하여 失業者나 半失業者가 港灣에 모이게 되고 이것은 港灣에서의 勞動 Boss를 發生케하는 温床이 되고 있다.

다섯째 그 以外에 法律的 未備나 行政官廳의 監督의 소홀과 適用에의 公正性이 결여되고 있다.

이러한 事實은 結果的으로 港灣荷役 勞務管理가 그 前近代性을 脫皮치 못하는 要因도 되고 있는 것이다.

Ⅲ. 港灣勞役勞動者의 雇傭形態

港灣에서 重筋肉的 肉體勞動에 의하여 交通用役에 따른 資本의 價値增殖을 求하였던 港灣 荷役勞動者는 韓國의 外勢에 의한 植民地的 收奪過程에서

創出된 賃金勞動者에 의해서 充當되어 졌다.

日本의 이러한 植民地的 收奪過程은 韓國農民의 全階級的 段落과 貧窮化가 露骨化하여 無數의 農民이 農村에서 放出되고 이러한 流出農民들은 韓國, 滿州, 日本 등의 各都市와 工場地帶에서 賃金勞動者가 되었다.⁵⁾ 이렇게 創出되어진 賃金勞動者의 一部는 아무런 技能을 必要치 않고 強健한 體力만으로 勞動을 감당할 수 있으며 開港에 따라 漸次로 船舶 入出港이 빈번하여 荷役作業에 就業할 機會가 많은 港灣으로 流入하기에 이르렀다. 이렇게 流入된 勞動者에 대한 開港初期의 雇傭은 官에 의해서 許諾되어진 特殊한 者에 의해서 行하여졌었다. 例컨대 “從來 務安港監理의 認許를 必要로하여 監字鑑札을 附與하였다. 그 半數는 七桶軍이라 稱하고 그 任務는 埠頭에서의 米穀斗量, 洋船의 荷役”⁶⁾ 云云 또는 “花島鎮別將兼 仁川市警務官으로 在任하였던 金廣臣은 當港에 貿易이 나날이 旺盛하므로 船和軍의 娟集함을 보고 徐應道, 金德弘 二人에게 等牌의 任을 주어 日本人 各組의 船蒼軍을 도와”⁷⁾ 云云이 이를 證明한다.

그후 港灣荷役 勞動者들은 그들의 作業組織의 우두머리格인 什長을 中心으로 自己들의 既得作業權限을 守護하기 위하여 團結하기 始作하였고 이러한 荷役作業權의 守護를 위한 共同運命體의 性格은 特殊한 性格의 勞動組合을 形成하기에 이르렀다. 이 勞動組合은 組織 및 活動過程에 있어서 民主主義原則의 적용이나 組合員의 勞動條件의 改善을 위한 權益擁護의 側面이 全혀 없는 것이었다. 이러한 勞動組合에 의해서 港灣荷役勞動者의 供給이 行하여 졌었는데 1930年 5月の 朝鮮 諸港荷役報告에서 보면 例컨대 群山港의 경우

“……前略

(㉑) 勞動者 供給業者別 所屬勞動者數

共同勞動組合	150人
新興勞動組合	150人
共 勞動組合	100人
新 勞動組合	100人

(㉒) 荷役諸負業者別 直屬勞動者數

荷役請負業者는 各回漕業者에 專屬되어 있음. 但 自己에 歸屬되는 勞動者 供給業者인 勞動組合으로부터 供給을 받아 一般荷役을 遂行하는 것으로 이 三者의 關係는 극히 密接하며 더불어 어떠한 他業者의 營業地域을 侵害하는 것 같은 일은 絕無하다. 다음에는 配屬關係을 表示한다. (勞動者數는 前項參照)

이러한 事實은 鎮南浦를 위시한 餘他의 港灣에서도 같이 行하여 졌었는데 이로 미루어 當時의 港灣에서의 勞動組合은 荷役業者로 보기에 企業性이 없고 勞動組合으로 보기에 勞動者의 權益을 擁護하려는 아무런 흔적도 없는

5) 金潤煥, 韓國의 勞動問題研究, 高大亞細亞問題研究所, 1967年, p. 62.

6) 木浦府編, 木浦府史 1930年 12月, p. 56.

7) 開關社, “仁川아 너는 어떠한 都市?”, 開關, 通卷 56號, 1923年 8月 1日, p. 58.

回 漕 業 者	荷役請負業者	勞動供給業者	備 考
大阪商船 代理店 大澤回漕部	商 船 組	共同勞動組合	大阪商船 專屬
群山海運株式會社	陸 運 組	共信勞動組合 新與勞動組合	朝鮮郵船, 近海郵船專屬 澤山, 島谷汽船專屬
協同海運株式會社	協 同 組	新與勞動組合	山下, 川崎 中村組 汽船專屬
尼崎汽船部出張所	日 勢 組	新 勞動組合	尼崎岡崎汽船專屬
丸辰海運株式會社	共 榮 組	丸辰勞動組合	辰馬汽船專屬

것으로 勞動者 供給業者인 勞動組合은 組合의 組織속에 所屬勞動者를 전부 組合員으로 加入시키고 組合員으로부터는 組合費란 名目으로 作業賃金 중에서 1.5割 내지 2割을 納入케 하였다. 그러나 作業賃金 중에서 納入하는 組合費의 據出은 組合員의 所得 중에서가 아니라 賃金配分前에 組合의 幹部가 下請業者로부터 一括受領하여 當該部分을 控除한 후에 各 勞動者에게 賃金を 分配하는 方法을 使用하여 設使 그 이외의 經費各目으로 組合費 各目 이외에 더 많은 金額을 控除하여도 所屬從業員은 雇傭과 作業配置의 權限을 가지고 있는 組合 幹部로부터 差別 받는 것이 두려워 아무런 抗議도 提起할 수 없는 形便이었다

또한 勞動組合이 自己所屬 勞動者를 供給하는 경우 勞動條件의 決定도 “供給業者가 荷役作業의 下請負을 하는 경우 供給業者와 荷役業者와 荷役業者間의 協定은 品別荷役, 賃勞動條件을 기타 供給業者가 荷役作業의 下請을 받는 경우는 다만 品別에 따른 請負賃金の 協定에 따라 作業할 뿐 그 作業에 대한 勞動條件 등은 없다.”⁸⁾ 하여 勞動條件의 決定은 勞動供給業者가 荷役業者와 行하나 그 協定은 品別 荷役賃勞動條件에 따른 賃金에 關한 協定以外에 아무 것도 없었다. 1915年 太平洋戰爭 終結과 더불어 港灣荷役勞動은 從來의 封建性에서 脫皮할 수 있었을 좋은 機會를 맞이하였다. 模倣的인 것이기는 하지만 1953년에는 封建的 勞使關係를 廢棄하려는 勞動法도 制定되었고 勞動組合 亦是 그 本然의 機能으로 돌아가는 것이 보였다.

그러나 埠頭勞動組合은 荷役勞動者를 保護키 위한 作業權에의 參與라는 名分下에 荷役作業의 획득에 直接參與하거나 荷役業者와 結合하여 組織運營을 封鎖하고 集團의 利己의 傾向성에 이끌려 排他的이 됨으로써 그 勞動組合 本然의 目的에서 벗어나 封建的 勞動組織의 形態와 그 類型을 같이하도록 후퇴하고 말았다. 이러한 結果 港灣荷役に 就業하려는 自由勞動者들의 雇傭 역시 埠頭勞動組合의 영향下에 들게 되고 港灣運送事業은 企業의 利己的인 觀點에서

8) 日本港島協會, 朝鮮諸港荷役資料, 1930年 5月, p. 97.

9) 日本港島協會, 新設及 敦賀港荷役調査, 1930年 8月, p. 33.

이를 방관함으로써 雇傭形態는 從前 그대로를 답습한 것이었다. 이러한 事實에 대하여 港灣에서 民主的 改革을 主張하는 勞動者와 封建的 勞動組織으로 後退한 勞動組合間에는 不斷한 싸움이 오늘날까지도 계속되고 있다.

이리하여 港灣에 있어서의 勞務供給은 埠頭勞動組合의 專屬事項에 屬하여 埠頭勞動組合은 一方 勞動供給業者와 勞動配置 勞動監督 機能을 行하는 二元的 役割을 하기에 이르렀다. 이러한 雇傭制度는 結局 雇傭權者인 埠頭勞動組合 幹部와 被雇傭者인 荷役勞動者間에 東洋的인 倫理觀을 앞세운 Informal 한 關係를 形成함으로써 膏血制的 勞務關係가 이루어지는데 이러한 制度가 아직도 없어지지 않는 理由를 大韓勞總 仁川地區 勞動組合聯合會는 다음과 같이 指摘하고 있다.¹⁰⁾

첫째 勞動組合 幹部가 勞動組合을 利權視하여 各種의 勞務管理 擔當者로서 보수를 받음이 當然하다고 생각한다.

둘째 荷役會社에서도 그 不當함을 알고 있으나 經營者側으로는 直接的인 損失이 없을 뿐만 아니라 도리혀 巧妙히 利用함으로써 利得도 있다.

셋째 勞動行政 當局이 什長制가 勞動組合法 第3條, 勤勞基準法 第8條, 第36條 違反함을 指摘하면서도 強力한 是正策을 강구치 못하는데 그 原因이 있는 것이다. 그러나 이러한 間接雇用形態와 그에 따른 弊端이 끊이지 않자 世論이 紛紛하여 짐에 따라 從來 雇傭形態인 什長制 廢止를 내세운 勞動組合은 港灣 運送事業과 勞動者의 中間에서 作業에 關한 諸般事를 연락한다는 必要性에서 다만 作業에 關한 連絡의 機能만을 遂行할 連絡員制를 1953年을 前後하여 實施하여 왔으나 이도 亦是 從來의 什長制制度와 달라짐이 없는 名稱만의 變化였다. “仁州埠頭的 勞動組合은 그 幹部인 什長이 그 個人的 謀利를 위하여 勞動組合法 第5條에 規定된 勤勞者에 關한 事項에 대하여 事業主를 위하여 行動하는 行爲, 또는 勤勞基準法 第8條 他人의 就業에 介入하여 間人으로서의 利益을 取得키 위하여 意識的으로 勞動組合의 自主性을 侵害하고 紛糾를 造作하고 있는 것이다.”¹¹⁾의 報告와 “當 仁川市는 上部로부터 1965年 3月 22日字로 全國埠頭勞動組合 仁州支部의 連絡員制度 其他 不正事件에 對한 實態을 調查報告하라는 指示에 의거 細密한 調查를 實施한 結果 다음과 같이 勞組에서 任命하는 “連絡員”이라는 名稱의 什長制가 아직도 存續하고 있으며...”¹²⁾에서와 같이 現存하고 있는데 그 機能은 “이 連絡員制는 勞動幹部가 勞動者의 權益守護와 福利增進을 위한 奉仕者로서 自覺하고 勞動者와 같이 呼吸하는 것이 아니라 그 生活觀에서 離脫하여 돈버는 方法으로서 請負業者化하여 勞務者動員, 作業配置……等等 荷役會社의 勞務課가 行하여야 할 下請形式에 의해서

10) 大韓勞總 仁川地區 聯合會, 什長制(仁川·釜山) 是正에 關한 陳情書, 1958年 11月 9日, 事務局長 李憲瑞 名儀.

11) 仁川地區 勞動聯合會, 仁川埠頭勞組의 什長制에 關한 實態調查, 1958年 3月 18日.

12) 仁川市長, 解明書, 1965年 12月 29日, 韓國日報.

이를 擔當¹³⁾에서와 같이 什長制 그것과는 아무런 變化가 없는 것이다.

그러나 荷役勞働의 供給이 埠頭勞働組合에 의함으로써 나타난 여러 弊端 때문에 強力한 改編이 要求되어 結果에도 不拘코 1969年 7月 24日에는 職業安定法 施行規則에 의거 認可된 勞働供給業者로서의 許可를 申請 同年 9月 20日 勞務廳長으로부터 許可를 받음으로써 埠頭勞働組合은 職業安定法の 合法的인 勞務供給業者로서 등장케 된 것이다. 그러나 이러한 雇用形態에는 앞서서도 수 차 言及하여 온 바와같이 여러가지의 矛盾을 內包하고 있는 것이고 또한 港灣 荷役技術革新에 따른 勞務形態의 變化가 豫見되는 現在에 있어 보다 合理的이고 流動的인 雇傭方式의 模索이 무엇보다 緊要한 것이다.

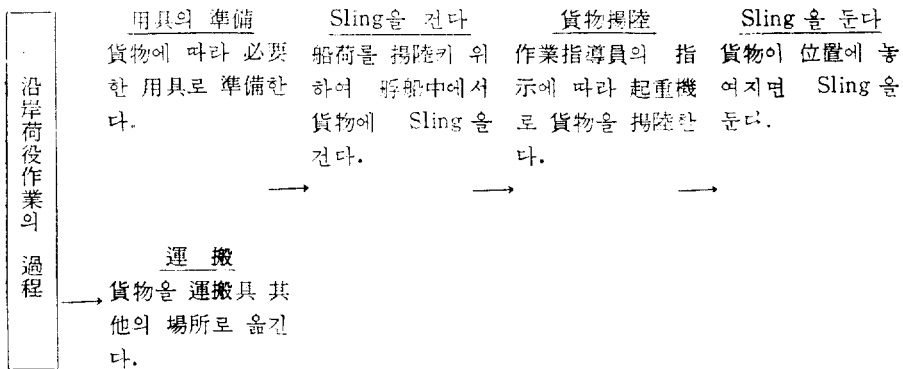
IV. 港灣荷役 勞務組織과 什長

港灣 運送事業에서 行하는 荷役作業을 크게 나누면 船內荷役, 沿岸荷役, 解船荷役으로 區分할 수 있고 沿岸荷役은 普通沿岸荷役, 接岸沿岸荷役, 倉庫沿岸荷役, 工場沿岸荷役, 專用沿岸荷役으로 區分할 수 있다.

沿岸荷役中에서 普通沿岸荷役과 接岸沿岸荷役이 主된 業種區分인데¹⁴⁾ 그 어 느것이 나가 Gang을 中心으로한 協同作業을 行하게 된다. 이러한 Gang을 中心으로한 協同作業의 必要性은 內容의으로 一種의 階級制가 되어 그것은 港灣荷役作業組織에 있어 不可缺한 것이 되고 있다. 例컨대 船內荷役作業의 경우 Gang의 構成은 다음과 같다.

- 班長 1人
- Deckman 또는 Signalman 1人
- Winchman 2人
- Rope 操作의 Sling 2人
- 艙內移動 또는 貨物積載等 艙底作業者 12人~16人

等 約 20人 以內的 人員으로 하나의 Gang을 構成하고 이들의 協同作業에 의



13) 柳承源, 내가 생각하는 勞組의 方向과 當面課題, 1966年 1月 4日, 京畿每日新聞.
 14) 喜多村昌次郎, 港灣勞働의 構造와 變動, 海文堂, 1964年 p. 21.

어떤 것인가에 관한 問題이다. 一般的인 觀點에서 볼때 經營組織은 組織形態야 어떠하던 企業과 直接的인 聯結을 가지는 것이고 企業의 意思決定의 方向에 따라 行動함이 原則이다. 여기에서 經營組織은 經營目的을 위하여 가장 效果的이기 위한 各構成員의 相互關係를 規定할 수 있는 것이어야 한다. 또한 그로부터 派生되는 權限, 責任, 義務의 明確化와 企業目的 達成을 위한 必要한 秩序의 確立이 可能하여야 한다. 그러나 港灣荷役勞務組織은 企業과의 關係에 있어 全혀 乖離된 것이었다.

특히 荷役勞動中 專門的인 職種에 從事하였던 船舶勤務者와 같은 特殊勞動者를 除外한 大部分은 荷役의 技能도 갖지 못한 勞動者들이었다. 이들은 다만 健康한 體力과 筋肉의 適性 및 苦干的 知力만으로 荷役勞動을 감당할 수 있었기 때문에 他職業에 適合치 못함으로써 荷役勞動에 就業하게 된 數가 相當數였다. 그렇기 때문에 港灣荷役勞動은 不確定한 勞動이지만 有利한 條件은 勿論 보통의 條件에서도 勞動의 供給은 꼭 需要를 超過하여¹⁶⁾ 港灣에서의 勞動 Boss 發生의 素地를 만들었거니와 港灣荷役勞動者 自身도 그 性格的인 面에서 常時 雇傭을 嫌惡의 눈으로 보며 그 大多數는 每日 每日의 作業을 忌避하는 한편 어떤 時間 또는 몇일間만을 作業하기를 明示的 默示的으로 希望하다가도 새로운 事業計劃이 實施되면 使用人의 數가 減少치 않을까 근심하는 保守主義者들이며 變化를 싫어하는 者들이어서¹⁷⁾ 이들에 대한 作業組織에 있어서의 監督制度는 일찍부터 있었다.

班首(什長)은 언제나 一定數의 部下를 手下에 두고 船舶業者는 언제나 專屬된 班首(什長)을 自己 店舖에 出入시켜 所要의 勞動者를 班首에게 動員을 의뢰하게 되던 班首는 直接 部下를 引率하고 作業場에 集合하는 것이 習慣이 되어 있었다.¹⁸⁾ 이러한 什長은 未組織된 勞動力을 直接 統轄하고 港灣運送事業의 波動性에 即應하는 勞動供給의 役割을 擔當하게끔 되었을 뿐만 아니라 前近代的 勞動組織의 典型的 特殊形態를 形成하여 왔다. 이러한 勞動組織의 長인 什長은 仁川等地에서는 “什長”, 釜山等地에서는 “班首” 또는 “班長”이라 불리워지는데 그들은 “人事 給與 勞務管理等에 關하여 事業主에서 直接 間接으로 一定한 權限이 부여되어 勤勞條件의 決定 그 實施 監督을 行하는 者로 事業主에게는 所屬되지 않고 中間人으로서 港灣勞動者의 就業에 介入하되 그 報酬(形得)를 勞動者에게서 取하는 者”¹⁹⁾ 들인 것이다.

이러한 什長은 港灣運送事業과 港灣荷役勞動者의 中間에 介在하여 荷役會社의 必要勞動量을 供給하는 同時에 作業配置, 作業監督 및 港灣運送事業에서

16) Brysson Gunningham, *Port Economics An Elementary Study of Port Affairs* Sir Issac Pitman Sons Ltd, 1926, (武若時郎 譯) p.134.

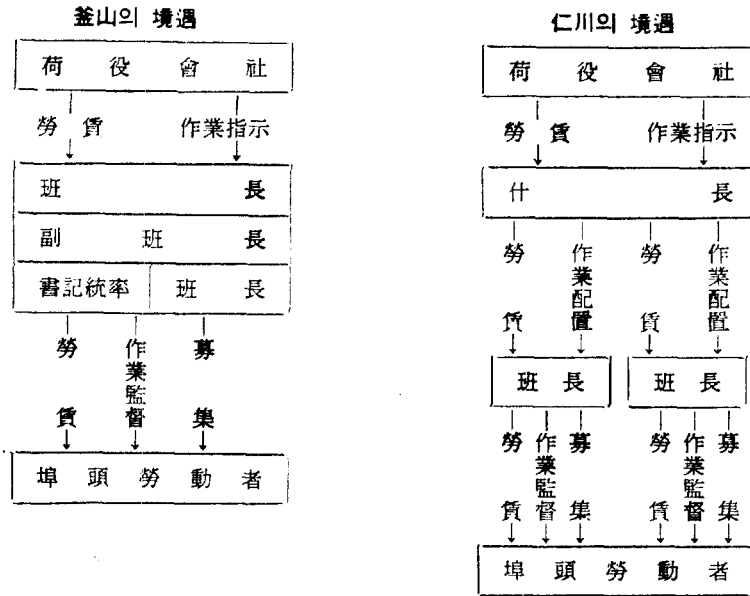
17) Brysson Gunningham, *ibid.*, p.135.

18) 釜山稅關編纂所, 釜山港, 1920年 9月 15日, 95.

19) 前掲, 什長制의 生態, pp.3-4.

받은 勞賃을 自己의 報酬로서 미리 一定額을 控除한 殘額을 港灣荷役勞動者에게 企業을 代身하여 給付하는 일을 담당하는데 이러한 勞務組織을 圖表化한 것이 <圖 1>이다. 이러한 勞務組織形態에 대하여 什長의 機能 및 什長과 企業과의 關係 그리고 什長은 반드시 埠頭勞動組合의 幹部가 兼하고 있다는 事實에 대하여 그 適法性 與否에 대한 論議가 있었고 이것은 明白한 違法行爲라는

<圖 1> 港灣荷役 勞務組織(什長 또는 班長의 成能과 企業과의 關係)



見解가 支配的이었다. 이러한 法的인 見解를 圖示한 것이 <圖 2>인데 <圖 2>에서 仁川의 경우는 班長까지, 釜山の 경우는 統率班長까지가 荷役會社(港灣運送事業)의 職員이어야 하는 것이 그 機能으로 보아서 適法하다는 것을 뚜렷이 하고 있다. 이러한 事實은 前節에서의 企業의 立場에서 그 存在原因을 言及한 바 있거니와 港灣運送事業의 立場에서 볼때 什長制가 自己에게 直接的인 損失을 주지 않을 뿐만 아니라 이를 巧妙하게 利用함으로써 한편의 經費도 쓰지 않고 經營을 安逸하게 할 수 있다는 點을 利用하고 있는 것이다.

即 什長制度는 港灣運送事業을 代身하여 勞動者動員, 作業配置, 作業監督, 勞賃支給 等を 履行함으로써 港灣運送事業의 勞務管理에 關한 機能을 前近代的方式에 의하여 代行하고 있는 것이다. 여기서 前近代의이란 語彙를 구대어 使用하는 것은 이러한 什長制度的인 勞務管理下에서는 作業能率測定에 대한 標準의 設定 및 科學的인 方法이 尠히 고려되고 있지 않을 뿐만 아니라 勞使間의 對話가 결여된 作業組織 및 管理이기 때문이다. 特히 오늘날에 있어서의 勞務管理가 最少의 努力과 摩擦에 의하여 또한 勞動者의 福祉에 적절한 配慮를 함에 의하여 最大의 必要한 生産이 이루어지게끔 모든 人間關係를 監督

<圖 2> 港灣荷役 勞務組織의 適法性與否
仁川의 遂境

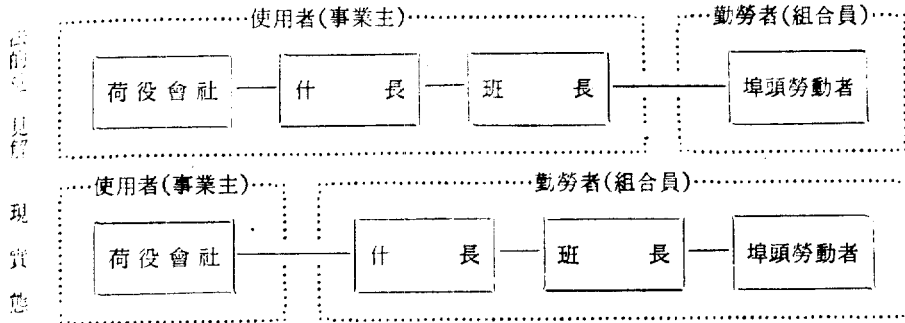
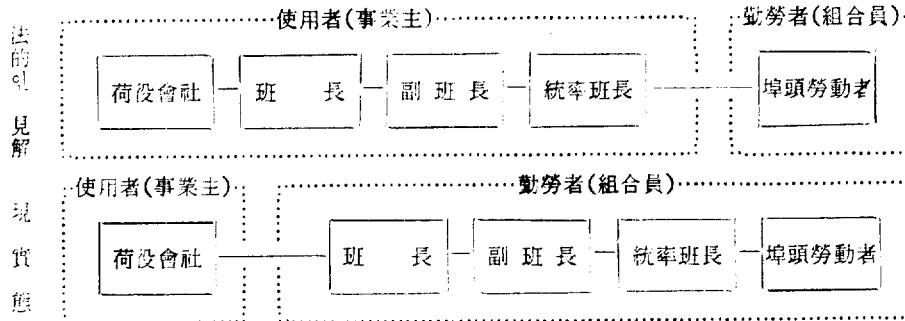


圖 2-2 釜山의 境遇



資料：4291. 3. 18 勞務仁川地區勞動組合聯合會 什長制度의 生成 pp.5-9.

調整하는 것²⁰⁾이라 하여 그 包容하고 있는 機能이 苦情과 不滿의 處理, 解雇 問題의 調整, 賃金 勞動時間 等 雇用條件의 調整, 工場委員會내지 勞動組合과 의 交渉 等이 包含된 從業員에 對한 福利厚生 等의 서어비스 및 從業員과의 關係調整等으로 構成²¹⁾되어 있다 할 때 什長制下의 勞務管理에는 一連의 前近代 的인 作業工程에 對한 什長의 干涉과 監督이 存在할 뿐 그곳에는 勞動者福祉에 對한 적절한 配慮의 아무것도 없을 뿐 만 아니라 더우기 確定된 荷役勞務者 個人과의 雇用契約이 있는것도 아니고 또한 作業의 有無에 關係없이 最低의 一定한 給與를 받는 常用的인 것이 아니라는 點에서이다.

나아가서 勞動者의 厚生福利 및 勞使協調의 問題가 經營의 合理的인 要請下 에 經營管理中에 本格的으로 取扱되어지고 經營者 내지 企業者가 勞動者를 勞動者로서만 아니라 勞動者임과 同時에 勞動力의 所有者라는 理解下에 勞動力의 最高能率利用에 關한 從來의 人事管理範圍 이외에 勞動力의 所有者를 對象 으로하는 管理로서의 勞務管理²²⁾가 오늘날의 勞務管理의 成立 背景인진대 여

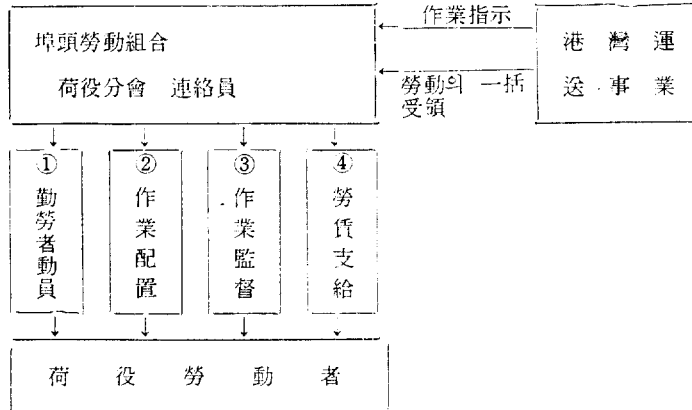
20) Ordwy & Henry C.Mexcalf, *Personnel Adaninstrtion. Its Principles and Practice*, New York, 1920, p.2.

21) Ordway Tead & Henry C.Metcalf. Ibid pp.30-40.

22) 藥利重隆, 勞務管理의 經營學, 千倉書房, 1967年, p.38.

기서 살피은 바 什長制下에서의 勞務者에 대한 管理는 오늘날 定義되고 있는 바 勞務管理라고 하기는 힘든 것이다. 한편 什長制에 대한 물의 때문에 그 名稱을 박아두었던 것이 連絡員의 實際機能을 表示한 것이 <圖 3>인데 여기서 보다 싶이 그 機能은 什長의 機能과 아무런 상이함이 없다.

<圖 3> 連絡員의 實態機能



資料：仁川市，全國埠頭勞動組合仁川支部 嘆願書事項 調查報告書，1965年 7月 2日 pp.16~17

또한 什長을 中心으로한 港灣荷役 勞務組織에 있어서의 什長과 勞動組合의 關係는 다음의 <表 6>에서 보여주는 바와 같이 勞動組合의 幹部가 作業組織에 있어서의 什長을 兼하고 있음을 밝히고 있다. 이러한 事實은 우리 나라의

<表 6> 仁川の 什長과 勞動組合과의 關係

勞 組 織 名	姓 名	所 屬 分 會 職 位	什 長 與 否
委 員 長	李 昌 宇	朝運分會長	朝 運 什 長
副 委 員 長	李 權 今 天	韓鹽 "	韓 鹽 "
"	李 起 萬	韓青 "	韓 青 "
事 務 局 長	李 起 鎬	朝運副分會長	朝 運 "
總 務 部 長	張 先 奉	大東分會長	大 東 "
組 織 部 長	尹 義 坤	仁一分會常任顧問	仁 一 班 長
企 劃 部 長	韓 宇 永	朝運副分會長	朝 運 什 長
爭 議 部 長	金 允 七	韓鹽 "	韓 鹽 "
查 統 計 部 長	吳 致 殷	韓青分會 總務	韓 青 什 長
文 化 部 長	趙 起 鎬	相互副分會長	相 互 "
涉 外 部 長	孫 政 寅	月尾分會長	自 治 分 會 長
無 任 所 部 長	李 昶 馥	朝運副分會長	朝 運 什 長
"	田 炳 曠	韓鹽 "	韓 鹽 "
監 察 委 員 長	金 鎮 佑	東海分會長	東 海 "
監 察 副 委 員 長	李 尙 植	世信副分會長	世 信 "
"	劉 壽 日	相互分會長	相 互 什 長

資料：勞總仁川地區勞動組合聯合會 1958. 3. 18. 什長制度的 生態, pp.9~10.

全港灣에서의 共通된 現象인데²⁴⁾ 仁川の 實態와 釜山の 實態를 비교하면 첫째 釜山에서는 仁川과 名稱을 달리하여 班長이라 불리우지만 仁川の 什長과 그 機能에서는 同一하다.

둘째 班長은 勞組委員長이 任免하고 副班長 및 班員은 班長이 任免한다. 勞組幹部는 全員이 班長이다.

세째 作業配置는 班長인 分會長이 行한다.

네째 勞賃은 班長이 會社側에서 總括受領하여 이를 作業比例에 의하여 副班長에게 支給하고 副班長은 이를 勞務者에게 支給한다.

다섯째 班長은 總勞賃의 5%를 班長 몫으로 차지한다.

여섯째 勞組運營은 組合員이 參與치 못하고 委員長이 任命한 班長들이 分會別로 代議員을 그 班長 中에서 投票形式으로 選出하여 勞組運營에 參與케 한다.

한편 什長制가 廢止되고 勞組側 主張으로서는 그 機能을 전혀 달리한다고 하나 什長制 그대로의 機能을 이어오는 連絡員制度下에서의 連絡員과 過去에 什長과의 關係를 表示한 것이 <表 7>이다. <表 7>에서 볼때 埠頭勞組 仁川支部 任員의 大多數과 連絡員임과 同時에 過去의 什長 班長을 歷任하고 있음을 보이고 있어 그 또한 勞動組合幹部이면서 荷役作業을 請負한 什長과 何等의 相異點을 發見할 수 없다. 이렇게 港灣荷役 勞務組織에 있어 特殊한 機

<表 7> 連絡員과 勞組支部 및 過去什長 班長制와의 關係

仁川支部任員		姓 名	連 絡 員 與 否	過 去 什 長
職 位	姓 名			
支 部 長	田 炳 曠			韓 鹽 什 長
副 支 副 長	申 完 均		荷受連絡員	
〃	白 泳 洙		軍港 〃	
〃	崔 光 煥		大韓製粉 〃	韓 青 班 長
事 務 長	高 鍾 好			
執 行 委 員	尹 義 坤		國際連通 〃	仁 一 班 長
〃	金 漢 壽		韓鹽 〃	韓 鹽 班 長
〃	金 東 文			
〃	李 尙 植		世信 〃	世 信 班 長
〃	白 景 覽		軍港 〃	
〃	趙 南 榮		東方 〃	
會 計 監 查	李 柱 覽		大韓通運 〃	韓 運 班 長
〃	高 光 喆		技術 〃	
〃	李 大 鳳		新韓 〃	新 韓 班 長

資料：仁川市，「全國埠頭勞動組合仁川支部嘆願事項調查報告書」，1965. 7. 2, pp. 24~25.

24) 埠頭勞動者 367名 連署 什長制廢止에 대한 嘆願書, 寫本, 1958年 1月 15日, 仁川市 富平洞 250番地 居住 趙大勳氏 所藏.

能을 行使하고 있는 什長의 本質은 什長이 現場의 勞務監督에 입한다는 의미에서 Foreman 과 同一視되는 것 같기도 보이나 嚴格한 의미에서 볼때 Foreman 과도 本質的으로 다른 것이다.

港灣荷役勞動에서의 什長은 産業이 發達되지 않았던 初期의 工場下請主의 性格과 같은 모습의 Foreman 과 類似하다. 産業未發達時期에 있어서의 下請工場主와 같은 모습을 露呈하고 있었던 Foreman 은 「擔當職場에서의 絶對者이며 萬能選手였다. 企業主로부터 生産, 技術, 人事, 經理 등의 일체를 委任받고 그 立場은 一種의 小企業家였다. 小企業主로부터 請負된 作業에 대해서는 자기의 責任下에 勞動者를 僱傭하고 自己計劃下에 作業을 行하였다. 또한 주어진 機械와 材料를 自己의 計算下에서 利用하고 請負額과 實際의 費用과의 差額을 自己收入으로 하였다. 部下에 대한 賃金工 물론 그 자신이 算定하였다.」²⁵⁾

이와 같이 産業發達의 初期에 있어서 Foreman 과 什長은 그 性格을 같이하고 있음을 發見할 수 있다. 그러나 産業이 發展하고 技術革新이 行하여진 結果 企業의 組織은 分業化하고 종래의 Foreman 에 委任되었던 責任중의 相當部分이 새로이 出現한 專門 Staff 에게 옮겨졌던 것이다. 이리하여 「새로운 時代가 Foreman 에 要求하고 있는 것은 새로운 組織에 응할 協同作業의 理解와 그에 대한 管理能力이었다. 즉, 擔當된 作業을 生産活動 전체에서 바라보고 그 가 좋은 立場을 명백히 認識하며 다른 作業과의 關聯에 있어 自己의 作業을 調和的으로 행하며, Staff 에 의하여 정하여진 標準規格을 充實히 지켜, 部下를 指導 監督하는 能力, 이것이 새로운 Foreman 에게 주어진 管理能力이다.」²⁶⁾

이렇게 볼 때 오늘날 일컫는 Foreman 이란 限定된 職場에서 全作業을 獨斷的으로 행하였던 종래의 Foreman 과는 相異할 뿐더러 더구나 港灣荷役勞動에서의 什長과는 그 本質에 있어 틀리는 것이다. 또한 什長과 오늘날 일컫는 監督者, 즉 Supervisor 의 關聯性에 있어서도 그 差異를 發見할 수 있다. 즉, 오늘날 일컫는 第一線에서의 監督者란 「作業이 最高로 成就되게끔 管理하는 者로 一線監督者들은 作業이 間斷없이 흐르도록 豫定을 짜고, 作業에 필요한 設備을 整備하고 作業環境을 살리고 勞動者들의 組織을 指導하여야 하는 것이다 또한 監督者들은 勞動者들의 作業能力 및 勞動意慾에 責任을 지며, 事業全體의 目標에서 勞動者集團의 目標 및 勞動者가 集團全體의 目標에서 자기의 目標을 끌어낼 수 있도록 하여야 한다. 그는 또한 適正配置의 責任을 지며 勞動者集團 중에서 指導者를 양성하여야 하는 것이다.」²⁷⁾

이러한 오늘날의 監督者의 概念은 什長의 概念과는 다르다. 왜냐하면 여기

25) 大內經雄, フォンマン制度の研究, 1963.9. 다이iamond社, 東京, p.13.

26) 大內經雄, 上掲書, p.15.

27) P.F. Drucker. *The practice of management*. Harpers & Brother Publisher, 1963.

서 意味하는 監督者란 어디까지나 企業 全體目標을 遂行하는 組織중에서의 監督者이지 作業者에 대한 全般을 請負形式에 의해서 自己計算과 自己勞働者 雇傭下에 행하는 것은 아니기 때문이다. 그러나 監督者의 根源을 살펴보면 옛날의 監督者 職務가 옛날의 Foreman의 예에서와 같이 오늘날의 什長과 類似한 共通點을 가지고 있음을 보게 된다.

즉 監督者는 일종의 混血兒이다. 그 兩親은 옛날의 勞働者 Boss였던 Master였다. 가깝게는 1880년에 New England의 工場地帶에서는 앞에서 일컬은 Master가 第一線 監督者로서 活動하고 있었다. 그는 오늘날의 監督者와는 달리 일종의 純粹한 企業家(Entrepreneur)였다. 그 理由는 工場主로부터 作業을 請負받아 스스로 사람을 雇傭하고 자기 생각대로 作業을 運行시켰기 때문이다. 그는 入札價와 實際原價와의 差額을 自己의 收入으로 하였다. 그러나 또한 監督者는 同僚들의 앞에 서서 作業의 速度를 一定하게 하기 위하여 하나둘, 셋하며 口술을 하여 “Foreman”이라 불리워졌던 水路과기勞働者(Gang of ditchdigger)이나 引船 勞働者(Towrope puller)의 Lead Man의 子孫이었다.²⁸⁾

이와 같이 오늘의 什長은 産業의 發達의 이루어지지 않았고 管理組織의 分化過程마저 이루어지지 않았던 時代의 作業組織의 Boss와 類似하였음을 보여 준다.

이러한 事實은 결국 港灣荷役勞働에 있어 港灣荷役業과 그 환경이 前近代性을 벗어나지 못하였다는 사실을 背景으로 存在하는 封建的 作業組織의 Boss가 什長일을 明白히하는 것이다.

法律的인 觀點에 있어서도 오늘날 勞働立法의 主目的이 封建的 勞働組織으로부터의 勞働者解放과 保護에 있다면 이 什長制는 그와 같은 法規範의 法律精神에도 違背되고 있음을 明白히 하고 있다.

이와 關聯된 우리나라 勞働法에 條項을 살펴 보더라도 勞働組合法 第5條(使用者의 定義)에는 「使用者라 함은 事業主 또는 事業의 經營擔當者 기타 그 事業의 勞働者에 관한 事項에 대하여 事業主를 위하여 行動하는 者를 말한다」하였고, 勤勞基準法 第8條(中間搾取의 排除)에는 「누구든지 法律에 의하지 않고는 營利로 他人의 就業에 介入하거나 中間人으로써 利益을 取得치 못한다」고 規定하고 있으며, 勤勞基準法 第36條(賃金支拂)에는 「賃金は 通貨로 直接 勤勞者에게 그 金額을 支給하여야 한다」고 되어 있다.

이러한 우리나라 勞働法과 위에서 살펴본 什長制과의 關係를 살펴볼 때 什長制가 勞働法에 違反되고 있음은 明白하며, 그러한 사실은 우리나라의 保健社會部에서도 是認하고 있는 바다.

즉 保健社會部에 의하면

「前路…當部職員을 파견하여 眞相을 조사한 바 現在에 이르기까지 都 班長 또는 班長으로 呼稱되는 소위 「什長制度」가 의연히 存續하고 있으며, 使用者

28) P.F. Durcker, *ibid.*, p. 321.

로부터 作業을 받아 作業指揮를 敢行하고 있으며 作業終了後에는 總勞賃을 이들이 使用者로부터 一括 引受받아 各班長에게 支給함과 同時에 相當한 額의 소위 「什長費」를 取得하고 있는 事實을 發見한 바, 이는 「賃金直拂制」 「中間搾取排除」(勤勞基準法 第36條 및 第8條)에 違反되는 行爲인 뿐만 아니라 그러한 制度를 存續하고 있는 勞動組合 自體가 勞動組合法 第3條에 抵觸되는 行爲를 敢行하고 있는 것으로서…後略)와 같이 保健社會部는 什長制 그것은 違法的인 것이며, 勞動者에 대한 中間搾取的인 것임을 是認하고 있다.

이러한 點에서 미루어 볼때 港灣荷役의 勞務組織은 前近代性에서 脫皮치 못한 勞務組織 그대로이며 이 勞務組織의 우두머리는 港灣荷役勞動者의 就業에 介入함을 職業으로하는 者로 人事, 給與, 作業監督, 配置等に 關하여 事業主로부터 直接 間接으로 一定한 權限이 附與된 者이다. 한편 埠頭勞動組合의 幹部職을 兼함으로서 奇型的인 二重의 性格을 行事하는 勞動 Boss 라 할 수 있다.

V. 勞賃單價決定과 賃金支給形態

人間的 勞動給付가 企業의 成果에 미친 部分이 어느 程度인가에 대한 把握은 原則적으로 解決할 수도 없다. 그러나 勞動에 대한 賃金支給의 適正基準인 勞動結果에 대한 數量的 基準으로서의 物理的 單位 또는 時間的 價位의 設定은 可能的인 것이다.

테일러(F.W. Taylor)의 科學的 管理法의 出發도 能率基準의 正確한 決定에 關心을 두었고 標準時間을 設定하여 그로부터 標準課業을 構成하여 科學的 管理法이란 能率研究의 礎石을 놓았거니와 그의 科學的 管理法의 基本理念도 勞使의 眞實한 利害의 一致를 前提로 한 公正賃金의 原理였다. 特히 賃金單價決定의 方式에 勞動組合의 機能的 參與가 擴大됨에 따라 從來의 經營者의 一方的인 賃金決定에 勞動組合의 參加가 要求되어지고 따라서 團體交渉의 바탕위에서 勞動者들은 그들의 劣勢의 地位에서 벗어나 從來와 같은 非正常的인 낮은 價格에 그들의 勞動力을 販賣치 않아도 좋게 되었다.²⁹⁾ 이러한 結果 經營者는 賃金單價의 決定에 勞動組合의 承認을 要求케 되었고 때에 따라서는 交渉을 不可避하게 하고 있다. 港灣荷役勞動者의 경우에 있어서도 賃金單價의 決定(그 荷役料率의 決定)에 있어서는 原則적으로 團體交渉이란 過程을 거치는 것으로 되어 있다. 그런데 港灣荷役의 경우 賃金單價決定에 있어서의 統一性이 결여되어 同一勞動 同一賃金이라는 賃金水準의 基本的인 原則이 우선 상실되고 있음을 發見하게 된다.

그 原因은 荷役物資의 所有者가 官·民 또는 軍이라는 差에서 오는 荷役料率의 差異에서도 일어나는 것이거니와 둘째로는 同一한 民需라 하더라도 荷役

29) Maurice Dobb, *Wages*, James misbet & co. Ltd., 1959, p.125.

都給會社의 여러 與件의 差異에서도 그 原因이 있다. 例컨데 港灣運送事業間의 競爭이 販賣代金의 投資를 일으키게 하여 結果的으로 피해를 賃金에 轉嫁하는 結果 企業의 財務能力과 用役販賣市場에서의 競爭力 如何에 따라서 달라지게 된다. 이러한 問題들을 解決키 위하여 埠頭勞動組合은 빈번히 荷役料率一元化를 위한 努力을 펴고있는데³⁰⁾ 그러나 이러한 埠頭勞動組合의 努力은 언제나 慣例의이고 一方的인 意思表示이거나 또는 一年後의 荷役料率決定에 대비코자 하는 事前的인 希望事項의 表示 程度 以外的 아무러 成果를 얻지 못하였다.

그 理由는 勞動組合의 賃金鬭爭에 대한 實力의 不足도 있거니와 또한 賃金水準 引上要求어 있어서 一般的으로 要求되고 있는 論理를 잃어버린 生計費賃金의 主張만을 되풀이한 理論的인 貧困도 그 하나였다.³¹⁾ 또한 賃率의 決定에 있어 看過할 수 없는 點은 經營이 要求하는 勞動에 대한 多樣한 困難性의 相互關係가 勞動代價의 基準으로 考慮되어져야한다는 點이다. 그럼에도 不拘하고 이 要求度를 現實的으로 把握할 勞動評價³²⁾에 따른 賃率의 分化가 이루어지지 못함에 理論的인 결함을 가지고 있다. 먼저 우리나라 港灣荷役に 있어서의 官需物資荷役의 경우 荷役基本單價의 算出根據를 바탕으로 賃金水準決定의 單價根據를 살펴보면 <表 7>에서와 같이 荷役基本勞賃을 算出함에 있어 勞動評價를 前提로 한 賃率의 分化는 全然 고려되지 않고 있다. 다만 官需物資라는 意味에서 豫算의 範圍속에서 豫想되어지는 荷役豫定量을 推定하여 이 豫算量에 따른 一定한 月生計費額을 미리 決定하고 그 生計費基準額에서 逆算하여 가면서 荷役勞賃의 基本單價算出의 根基를 나열하고 있다.

<表 8>에서 보면 荷役基本勞賃의 算出은 勞動評를 前提로 한 賃率의 分化에서 이루어지지 않았음을 보여준다. 다만 物資別 作業區分別 作業區分과 港灣의 位置差에 따라 구별되어진 港別區分이 있을 뿐이다. 물론 荷役作業에 있어서 物資別 差異는 勞動強度의 差異를 要求하게 되기 때문에 <表 8>에 表示된 바와 같은 日 8時間當 稼動量의 算出根據가 되리라 믿는다. 그러나 동일한 物資가 동일한 作業區分에 의하여 作業할 때 港灣所在地의 區分때문에 日 8時間當 稼動量에 差異가 주어지고 그것이 結果的으로 賃率에 影響을 미치므로써 一次的인 모순을 보이고 있다. 설사 港灣別 自然條件과 荷役施設에서

30) 勞總 全國埠頭勞組版, 「荷役料率 一元化 附帶條件 難船」(1962年 12月 10日), 「軍荷役 料率 引上해주오」(1963年 2月 20日), 記事參照.

31) 이點에 대해서는 우리나라 勞動組合의 賃金鬭爭戰略의 生計費中心的인 것이었음에도 그 한 原因이 있다. 그러나 1973年 4月 30日字 韓國勞動組合 總聯盟은 生産性增加에 相應한 賃金의 現實化 政策을 提示함으로써(韓國勞動組合總聯盟, 1973年 活動報告書, p. 85) 生産性賃金制에 대한 賃金鬭爭의 方向轉換을 가져왔고 그 傘下인 埠頭勞動組合에 있어서도 生産性賃金에 대한 要求가 提起될 것으로 보인다.

32) Erich Kosiol, Leistungsgerechte Eutlohnung, Betriebswirtschaftlicher Verlag DR TH. Gabler Wiesbaden, 1962(高田馨 譯) p. 16을 參照.

(單位：電當)

(A港：仁川・蔚山・長項・木浦)
(B港：釜山・馬山・麗水・蔚山)
(C港：浦項・榮湖・東草)

荷 役 基 本 單 價 算 出 根 基 表

<表 8>

物資別 區 分	作 業 別	港 別	月生計 費 額 基 準	月平均 日 數	8時 當 動員 數	電當 量	通常基本 勞 賃	管 理 費		電 費	當 物 資 用 庫 基 本 額	40%	警 備 料 5%	清 掃 料 2%	風 災 2%	計 算	行 價 正 常	備 考					
								管理費	基 本 費														
糧 穀 (包裝)	本 船	A	15,530	25	12	51	76	0.7	22	18	73	94	3	69	4	43	1	47	33	53	84		
		B	15,530	25	16	38	82	0.7	16	68	55	45	2	07	4	43	1	10	63	75	64		
		C	15,530	25	25	88	74	0.7	38	03	126	77	6	33	3	54	2	53	139	17	138		B港의 105%
水 切	本 船	A	15,530	25	7	88	02	0.7	29	58	98	60	4	93	3	54	1	97	109	04	109		
		B	15,530	25	9	69	02	0.7	29	58	98	60	4	93	3	54	1	97	109	04	109		
		C	15,530	25	25	207	06	0.7	88	71	295	80							295	80	296		B港의 105%
再 包	共 通	A	15,530	25	13	47	78	0.7	20	47	68	25	27	30	3	41	4	43	39	103	103		
		B	15,530	25	16	38	82	0.7	16	63	55	45	22	18	2	77	4	43	81	83	85		
		C	15,530	25	25	112	94	0.7	48	40	161	34	64	53	8	06	3	54	237	47	223		B港의 105%
水 切	共 通	A	15,530	25	6	103	53	0.7	44	37	147	90	59	16	7	39	3	54	217	99	205		
		B	15,530	25	5	124	21	0.7	53	24	177	48						177	48	177			
		C	15,530	25	45	138	04	0.7	59	16	197	20						197	20	197			
包 裝 質 料	共 通	A	15,530	25	4	155	30	0.7	66	55	221	85						221	85	222			B港의 105%
		B	15,530	25	4	155	30	0.7	66	55	221	85						221	85	222			
		C	15,530	25	4	155	30	0.7	66	55	221	85						221	85	222			

① 槽掃料 15,530 ÷ 25H = 621²⁰원

本船：621²⁰ × 10원 × 5항 ÷ 7,000원 = 4¹⁰원

水切：621²⁰ × 2원 × 20항 ÷ 7,000원 = 3⁵원

② 基本額叶 附帶費是 合算社 額是叶 施行單價는 民需荷役料率範圍內로 調整社 것임.
賃 料：調達總・大韓運通株式會社，1972年度 調達總物資作業料率 및 勞賃算出根基表.

오는 稼動量의 差가 그 結果라고 說明할 수 있다면 別問題이나 우리나라 港灣에서와 같이 一般적으로 勞動形態가 重筋肉 肉體勞動形態를 同一하게 取하고 있는 條件下에서 더욱이 港別區別이 그 所在位置에 의해서 區分되어진 點에서 <表 8>에서 보이는 基本單價算出根據는 問題點이 있다. 그러한 矛盾은 두가지 側面에서도 볼 수 있는데 荷役基本單價算出에 있어 그 本質的 基準을 固定된 月生計費基準額에 두고 있는 것이 그 하나이고 다른 하나는 예컨대 <表 8>에 表示된 糧穀本船作業인 경우 A, B 各港의 月生計費基準額은 同一額이나 日8時間當 稼動量이 A港 12屯, B港은 16屯이라는 稼動量에 差異를 두고 있는 點에 있다. 그 理由는 港別區別이 그 港灣이 設備하고 있는 諸施設 및 自然條件的 差로 하여 생긴 荷役能力의 差異로 구분하였다면 또한 모르겠으나 <表 8>에 나타난 港別區別은 港灣立地에 따른 것이기 때문이다. 차라리 이러한 地域區分에 의하여 생기는 港灣別 稼動量의 差異로부터 賃金差의 根據를 두기 보다는 港灣所在 地域差에 따른 生計費基準額의 地域的 格差가 더욱 合理的인 것이다. 다음에 또 하나의 矛盾性은 月生計費基準額을 一定額으로 確定함으로써 나타나는 生産性³³⁾과의 問題이다. 그 問題點을 더 구체적으로 分析하여 보면 日8時間當 稼動量이 12屯인 A港보다 日8時間當 稼動量이 16屯인 B港이 屯當 基本勞賃額과 屯當 基本額이 낮게 되는 結果를 가져옴으로써 日8時間當 稼動量이 16屯으로 A港보다 4屯이나 더 높은 生産性을 示顯하고 있는 B港의 경우가 A港의 경우보다 屯當 基本額數에 있어서 18원 49전이 屯當 基本勞賃額에 있어서는 11원 94전이만 낮은 單價가 算出되는 結果를 가져오고 있다. 이러한 事實은 生産性에 따른 賃金이라는 一般의 原則에도 矛盾되어질 뿐만 아니라 港灣荷役に 있어 荷役手段의 技術革新이 進陞될 경우 勞動의 基本單價는 比例的으로 낮아질 수 밖에 없다는 結果를 보이게 된다. '그것은 결국 勞動者의 抵抗을 받을 가장 커다란 要因이 될 뿐만 아니라 生産性賃金制가 一般的인 通念이 되고 있는 오늘날에 있어 是正되어야 할 問題이다' 이러한 事實은 <表 7>에서 보이는 全物資別作業區分 港灣別荷役基本單價의 算定에 있어 算出根據로 一貫됨으로써 荷役基本單價算出의 根本的인 矛盾을 드러내고 있다. 뿐만 아니라 日8時間當 稼動量의 算出에 있어서도 疑問을 提

33) 소위 Service 生産에 共通되는 生産의 "質"은 交通의 경우 安全性, 快適性, 規則性, 高速性 등인데 이것을 總括적으로 生産性的 數量的 把握中에 附加하는 것은 不可能할 뿐만 아니라 특히 交通生産에 있어서는 自然的 契機가 一般産業보다 重要한 役割을 함으로서 交通勞動의 生産성에 커다란 影響을 끼치게 된다. (柴田悦子, 港灣經濟, 1962年 6月, 成文堂, p.99.) 이러한 理由 때문에 交通勞動中の 한 勞動形態인 港灣荷役勞動의 勞動生産性은 $\frac{\text{荷役量}}{\text{勞動者數(年間延人員)}}$ 으로 生産性을 計算할 수 밖에 없다. 특히 港灣荷役勞動의 경우 勞動者數는 若干의 特質이 있다. 即 一般産業에 比하여 勞動需要에 應한 勞動者數를 調節하는 日偏勞動者에의 依存度가 높을 뿐만 아니라(柴田悦子, 前掲書, p.103.) 우리의 境遇에는 實際勞動을 하지 않는 什長이 그 機能으로 하여 각 作業班에 重複計算됨에도 留意할 必要가 있다.

起치 않을 수 없다. 즉, 日 8時間當 稼動量이 무엇을 根據로 한 稼動量의 算出인지, 또한 根據가 있다 할 때 그것이 標準的 稼動量이 되는 것이며 屯當 基本勞賃을 決定함에 있어서도 명백한 基準이 될 수 있을 것인가에 대한 의문이다. 事實上 <表 8>에 의하면 이러한 分析이 행하여지지 않은 慣例的인 作業量 推定이었음에 留意할 필요가 있다.

다음에 勞動單價算出의 基礎가 되는 生計費策定에 있어서도 韓國銀行 經濟統計年報의 都市家計消費支出과 比較하여 볼 때 1972年度의 勞賃算出根基로서의 月生計費支出額 15,530원은 1966年度의 月生計費 13,560원 보다는 上廻하는 것이고 1967年度의 20,000원 보다 낮은 것으로 1970年度 4/4半期의 33,610원³⁴⁾의 半額에도 未達되고 있다. 이러한 生計費의 策定이 얼마나 不合理한 基準인가는 埠頭勞動組合이 發表한 <表 9>의 埠頭勞動組合員 年度別 生計費支出對比表에서도 밝히고 있다. 이와 같은 사실에 의하면 결국 港灣荷役勞動者들은 繼續的인 赤字生活에서 脫皮치 못하게 되는 것이고 더불어 勞使間의 賃金紛爭은 그칠날이 없게 된다. 우리나라 港灣荷役勞動者들을 産業別로 組織한 埠頭勞動組合의 勞組活動의 대부분과 爭議原因의 대부분이 이러한 賃金에 관한 것이었음도 이와같이 낮은 賃金水準의 決定에서 由來하게 된다. 그러한 結果는 <表 10>의 年度別 賃金引上對比表에서와 같이 每年 20% 이상의 勞賃이 引上되어 韓國銀行의 1971年度 經濟統計年報에 나타나는 全國消費者物價指數나 서울消費者物價指數의 上昇率보다도 훨씬 高率의 上昇率을 示顯하고 있다. 그러나 事實上으로 港灣荷役勞動者들이 받고 있는 賃金의 水準은 生計費

<表 9> 埠頭勞動組合員 年度別 生計費 支出對比表

年度別	65年	66	67	68	69	70	71	72
支出區分								
費用支出	8,770	10,821	12,532	14,249	16,841	20,091	30,411	28,620
食料品費	5,186	6,042	6,731	7,525	8,585	9,346	14,156	13,718
住居費	324	646	685	1,286	1,392	2,113	1,912	2,113
光熱費	591	718	1,094	850	1,199	1,432	2,444	1,734
被服費	920	987	1,138	1,072	1,143	1,467	2,911	1,814
其他雜費	1,749	2,428	2,884	3,516	4,522	5,733	8,988	9,241
收入對不足額	4,396	5,609	6,197	5,396	6,978	8,316	17,583	7,554
不足比率	51%	52%	49%	38%	41%	41%	57%	26%

備考: ① 其他雜費 9,241원 中에는 保健費 1,231원 教育費 2,146원 交通通信費 707원 家具費 857원 公課金 1,033원 其他諸雜費 3,259원을 計上한 것임.

② 71年度에는 傘下 18個 支部中 5個 支部에 限하여 各 5世帶에 6個月間 繼續 支出生計費 單 調査하였던바 細分的으로 調査가 안되어 費用支出이 上昇된 것으로 判斷됨.

資料: 全國埠頭勞動組合; 1972年 活動報告, 1972年 6月 2日, p.182.

34) 韓國銀行, 1971年 經濟統計年報, 「都市家計 消費支出」, p.340.

<表 10> 年度別 勞賃引上 對比表

年度別	區 分	基本額	引上基本額	引上比率	摘 要
64	官 需 民 需	4,000	4,400	10-100% 28%	소관부서별 64.7.1일 인상 64. 11. 1일 인상
66	官 需 民 需	4,400	5,500	25% 30%	66. 1. 1일 인상 66. 11. 16일 인상
67	官 需 民 需	5,500	6,820	24%	67. 1. 1일 인상
68	官 需 民 需	6,820	8,530	25% 30%	68. 1. 1일 인상 부산·인천 1. 1일, 여타항 8. 15일 인상
69	官 需 民 需	8,530	10,236	20% 20%	69. 1. 1일 인상 69. 10. 7일 인상
70	官 需 民 需	10,236	11,260	10%	70. 1. 1일 인상
71	官 需 民 需	11,260	13,510	20% 15%	71. 1. 1일 인상 "
72	官 需 民 需	13,510	15,530	15% 15%	72. 1. 1일 인상 72. 2. 10일 인상

資料：全國埠頭勞動組合，1972年 活動報告，1972年 6月 2日，p.160.

에 관한 一般의인 統計計數보다도 훨씬 낮은 것이다. 그 理由는 港灣荷役料率의 바탕을 政府豫算을 意識한 人爲的이고 非現實的인 아주 낮은 生計費의 算定에 두고 그로부터 計算되어지는 賃金單價가 낮기 때문에 이와같은 낮은 賃金基準에 대하여 어느 程度의 比率이 오른다 하더라도 實際引上 基本額은 얼마되지 않는 낮은 水準에 항상 머물게 된다.

다음에 政府의 豫算範圍內에서 賃金水準과 勞賃單價를 決定해야 한다는 制約性이 없는 民需物資의 荷役勞賃은 다음과 같이 決定되어 진다. 1971年 7月 26日 經濟企劃院은 荷役料率이 民官需別로 差異가 있고 民需料率이 港別로 差異가 심해서 港灣勞動者들이 同一勞動 同一賃金의 惠澤을 받지 못하고 있음을 절감하고 또한 效率的인 港灣荷役輸送의 圓滑化를 期하기 위하여 料率一元化에 대한 試案을 作成토록 하였고 1971年 8月 1日 交通部 당국은 料率一元化에 대한 試案을 成案하기에 이르렀다.³⁵⁾ 그 內容은 官民需를 一元化한 것은 아니었고 民需料率을 A, B, C港으로 구분하고 港別로 差異가 있는 賃金決定要因들을 物資別로 劃一化시킨 것이었다. 한편 港灣荷役料率의 결정에 官廳이 간섭케 되는 것은 港灣運送事業法 第10條의 運賃 및 料金の 決定은 交通部長官認可를 받아야 한다는 條項에 根據두어진 것이다. 이리하여 1971年 10月 7日字

35) 全國埠頭勞組, 1972年度 活動報告, 서울, 1972年 6月 2日, p.94.

<表 11 >

港 灣 荷 役 一

1. 基本料金

(1) 船内, 水切, 曳船, 上車, 下車, 入(出)庫 (作業基本距離 30m)

貨物類別	貨物荷名	作業設備別		船 内			水 切			曳 船		
		港 別	態 別	A港	B 港	C 港	A港	B 港	C 港	A港	B 港	C港
第 一 類	鐵 鑛 石 指			162	84	124	222	140	168	268	179 (울산항) 246	265
	准 鑛 石 "			162	106	124	222	138	168 (속초항) 20%+	268	179 (울산항) 246	265
	有無塑炭黑鉛 "			162	106	124	222	138	152	268	179 (울산항) 246	265
	鹽 各種			162	115	124	262	173	159	268	179 (울산항) 246	265
	糧 穀 撒			144	106	124	223	205	205	261	179 (울산항) 246	265
	糧 菜 包			136	106 (여수항) 28%+	124 (목포항) 40%+	138	140 (여수항) 35%+	187	261	179 (울산항) 246	265
	巴 料 撒			133	136	133	205	205	205	243	179 (울산항) 246	265
	巴 料 包			130	135	115	136	178	150	243	179 (울산항) 246	265
	原 糖 荷造			136	106	115	173	127	150	261	179 (울산항) 246	265
	原 棉 "			136	106	136	138	115	138	235	179 (울산항) 246	265
	石 膏 撒			176	171	177	335	152	163 (목포항) 30%+	442	179 (울산항) 246	265
	洋 灰 荷造			125	150 (여수항) 30%+	115	219	189 (여수항) 15%+	150	294	179 (울산항) 246	265
	原 木 有態				106	150		130	150		179 (울산항) 246	265
	美 松 原 木 "			171			275			365		
	羅 王 原 木 "			121			256					
第 六 類	貴重品(貨幣, 證券類, 貴金屬)危險品類	荷造										
	活牛馬, 猛獸 爆發物	各種	136	115	124	258	173	192	339	179 (울산항) 294	339	
第 七 類	코르크塊, 珉石, 古鐵類 全 灰	撒										

1. 糧穀아이로入庫料=B港 38원.
 2. 原木 編成料=A港 120원 曳引料=A港 83원 B港 44원.
 3. 蔚山港의 船内 水切料金は B港料金の 10% 加算한 것을 基本料金으로 함.

料 率 表

(A港:仁川·群山·長項·木浦港)
(B港:釜山·馬山·麗水·蔚山港)
(C港:浦項·墨湖·東草港)

(單位:屯當 圓)

上 車			下 車			入 (出) 庫			類 別 割 增
A 港	B 港	C 港	A 港	B 港	C 港	A 港	B 港	C 港	
89	89	89	81	81	81	53	53	70	
89	89	89	81	81	81	53	53	70	
89	89	89	81	81	81	53	53	70	
89	89	89	81	81	81	87	87	70	
89	89	89	81	81	81	64	64	70	
89	89	89	81	81	81	64	64	70	
89	89	89	81	81	81	84	84	70	
89	89	89	81	81	81	84	84	70	
89	89	89	81	81	81	64	64	70	
89	89	89	81	81	81	64	64	70	
89	89	89	81	81	81	64	64	70	
89	89	89	81	81	81	99	99	70	
	89	89		81	81		53	70	
89			81			53			
89			81			53			
89	89	89	81	81	81	81	81	81	基本料金の 10割増

4. 仁川港의 原木은 重量 및 長尺物割增을 適用치 않음.

(註) 荷役料率表中 一般適用條項과 増料率部分은 省略.

資料: 交通部, 港灣荷役料率表, 1972年 2月(日字는 不記入으로 未詳).

로 經濟企劃院이 試圖한 一元化案은 附帶條件 등 未備된 事項과 기타 要求事項을 보완키 위하여 經濟企劃院, 交通部, 關係荷役會社와 關係要路에 配付하여졌고 또한 勞動組合도 要求事項이 一元化案에 反映되도록 活動하였다.

그러나 官需料率이 民需料率과 一元化할 경우 政府豫算 增加가 不可避하게 되자 1972年 2月 10日 政府는 交通部案에 의하여 民需料率의 一元化 및 民需料率의 15% 引上만을 단행하고 官需料率은 政府豫算範圍內에서 策定키로 함으로써 결국 官民需를 구분, 二元化料率을 實施케 하였다.³⁶⁾ 이러한 過程을 걸쳐 定하여진 것이 <表 11>이다. 이 <表 11>이 根幹으로 되어 港灣荷役勞動의 民需物資荷役 賃金水準이 決定된다. 官需物資의 경우인 <表 8>의 荷役 基準單價에 比하면 民需인 <表 11>의 경우 훨씬 높은 荷役料率을 우선 알 수 있다. 이러한 官需 및 民需物資 荷役料率에 대한 比率의 對照表가 <表 12>이다. <表 12>에서 보면 民需物資와 官需物資와의 料率差異는 A港의 경우 民需가 官需보다 30%, B港의 경우 40%가 각각 높다. 이러한 事實을 港灣荷役勞動의 生産性を 對比하여 볼때 <表 13>에서와 같이 官需物資荷役보다 民需物資의 경우 生産성이 훨씬 높다는 點에서 民需料率이 官需料率보다 高率이어야 함에는 妥當性이 있다. <表 13>에 의하여 勞動生産과 關聯하여 官需 및 民需物資別 格差를 좀더 分析하여 보면 다음과 같다. <表 13>에서 보아다시피 港灣荷役勞動生産성은 民需가 官需보다 약 74% 높다. 뿐만 아니라 束草의 경우는 280%가 높다. 물론 釜山의 예에서는 官需物資가 民需物資보다 높은 率을 보이기도 하나 全般으로 볼때 民需物資의 경우 官需보다 높은 生産性を 示顯하고 있다. 이러한 生産성과 料率의 問題를 對比하여 볼때 民需荷役料率이 官需보다는 높다고 하나 生産성에 따른 賃金單價란 觀點에서는 合理性을 잃고 있음을 보여준다. 다음에 <表 11>에 따른 港灣荷役料率을 <表 8>과 같은 荷役 基本單價 算出根基에 의해서 貨物中에 몇개를 逆計算하여 보면 荷役勞動者의 月收入은 다음과 같다.

(I) 糧穀(包) A港 船內

$$\begin{aligned} & 136(\text{屯當基本料金}) \times 0.7(\text{管理費比率}) = 95.2(\text{基本單價}) \\ & 95.2(\text{基本單價}) \times 12(\text{日 8時間當稼動量, 屯}) = 1,142.4(\text{每日收入額}) \\ & 1,142.4(\text{每日收入額}) \times 25(\text{月平均稼動日數}) = 28,560(\text{원}) \end{aligned}$$

(II) 糧穀(撒) A港 船內

$$\begin{aligned} & 144(\text{屯當基本料金}) \times 0.7(\text{管理費比率}) = 100.8(\text{基本單價}) \\ & 100.8(\text{基本單價}) \times 13(\text{日 8時間當稼動量, 屯}) = 1,310.4(\text{每日收入額}) \\ & 1,310.4(\text{每日收入額}) \times 25(\text{月平均稼動日數}) = 32,760(\text{원}) \end{aligned}$$

(III) 原木(有態) B港 船內

$$106(\text{屯當基本料金}) \times 0.7(\text{管理費比率}) = 74.2(\text{基本單價})$$

36) 全國埠頭勞組, 1972年度 活動報告, p. 95.

<表 12> A·B港 官·民需現行料率對比表
(A 港) (B 港)

物資別	作業段階		本 港		B 港	
			官 需	民 需	官 需	民 需
	官民區分		官 需	民 需	官 需	民 需
糧 穀	包 裝	裝 裝	73.00	180.00	55.00	92.00
			(40%)		(40%)	
"	撤 物	物 物	90.40	125.00	75.00	92.00
			(66.00)		(54.00)	
洋 灰	包 裝	裝 裝	88.75	109.00	72.50	130.00
			(71.00)		(58.00)	
木 材	荷 造	造 造	89.00	118.00	73.00	92.00
原 木	有 態	態 態	120.00	美松 163.00 羅王 115.00	105.00	(50%) 150.00 (100.00)
珉 石	麻 袋	袋 袋	120.00	177.00	94.00	100.00
				(118.00)		
鐵 材	荷 造	造 造	178.00	153.00	64.00	130.00
			(30%)	(118.00)	(30%)	(100.00)
"	撤 物	物 物	101.40	153.00	83.20	118.00
			(78.00)		(64.00)	
肥 料	包 裝	裝 裝	71.00	113.00	71.00	92.00
			(40%)	有 141.00	(40%)	(50%)
			119.00		109.20	150.00
			(85.00)	無 122.00	(78.00)	(100.00)
計			1,052.55	1,370.80	802.50	1,146.00

資料：埠頭勞動組合，1972年度 活動報告書，p. 92.

$$71.2(\text{基本單價}) \times 9(\text{日 8時間稼動量, 屯}) = 637.8(\text{每日收入額})$$

$$637.8(\text{每日收入額}) \times 25(\text{月平均稼動日數}) = 16, 695(\text{원})$$

이러한 計算上의 月當勞賃額은 모두가 官需物資의 경우의 生計費 15,530원 보다는 높은 額數이다. 그러나 民需의 경우도 月平均 稼動日數가 25日에 이르지 못하고 있다. 港灣荷役의 波動性은 月平均 稼動日數가 15日 内外이다. 이러한 點을 감안하고 또한 1971年度 全國埠頭勞組 活動報告書에 나타난 1971年 組合員 生計費支出額 30,411원과 比較하여 볼 때 民需의 경우도 賃金水準 또한 生計費에 미치지 못하는 것임을 알 수 있다. 결국 民需의 경우에 있어서도 港灣荷役賃金의 支給이 <表 11>에 表示된 基本料金を 超過하여 支給할 수도 없지만 또한 支給할 수 없다고 할 때 港灣荷役勞動者는 언제나 生計費에 赤字를 면치 못하게 된다.

港灣荷役勞動의 賃金問題와 關聯된 또하나의 問題點은 위에서 살펴본 바와 같은 低水準의 賃金이 그 支給形態에 있어 勤勞基準法 賃金條項 第8條에 明

<表 13> 官·民需別 勞動生產性 對比表 (自 70年 4月 1個年分 至 71年 3月)

地域別	物資別	官 需 物 資			民 需 物 資		
		作業量(A)	稼 動 延 生 產 性 人員數(B)	(A/B)	作業量(A)	稼 動 延 生 產 性 人員數(B)	(A/B)
인	천	375,575	115,059	3.26	5,521,170	917,524	6.00
군	산	107,022	64,141	1.66	560,522	129,970	4.31
부	산	899,376	197,986	5.05	11,336,527	1,198,039	9.46
여	수	93,924	8,232	11.40	600,854	78,198	7.68
포	항	90,080	17,931	5.02	21,112	2,512	8.40
속	초	13,846	3,646	3.79	694,912	55,525	12.51
	계※	2,600,899	581,917	4.46	21,833,368	2,810,519	7.76

(註) ※계는 우리나라 총항만의 합계이므로 위 도표에 나타난 6개항의 합계보다는 수치가 많음
 資料：全國埠頭勞動組合，1971年度 活動報告書，1971年 6月 29日，pp.154~155 에서作成.

示된 中間搾取의 排除와, 第36條의 支給에 있어서의 勤勞者에 대한 直接支給에 違背되는 前近代의 形態에서 아직도 벗어나지 못하고 있는 點에 있다.

그 하나의 形態가 「什長浬」控除制度이다. 즉 勞組幹部인 什長의 荷役會社의 勞務課에서나 行하여야 할 業務를 下請形式으로 代行하고 이에 대한 報酬를 「什長浬」이란 名目으로 勞賃에서 控除하고 있는데 仁川埠頭勞動組合의 什長制에 대한 實態調査에 나타난 控除額은 <表 14>에서 보이는 바와 같이 仁川朝運分會의 경우 賃金の 15.1%가 什·班長浬으로 控除되고 더욱이 什·班

<表 14> 朝 運 分 會 의 境 遇

日 別	作 業 區 分	名 作 品 業 量	勞 賃 額	勞 務 者 數	控 除 額		控 除 比 率 (%)		
					什長浬	班長浬	什長浬	班長浬	
12. 8	夜 間 揚 陸	石 炭 75ton	22,665	11	1,170	1,170	16.4	2	18.4
12. 9	晝 間 揚 陸	" 60ton	13,332	9	1,180	1,180	18.1	2	20.1
2. 15	"	肥 料 1.600	14,860	15	980	980	11.8	2	13.8
3. 19	"	外 米 1,139	10,965	12	760	760	14.2	2	16.2
							15.1	2	17.2

資料：勞總仁川區區勞動組合聯合會，仁川埠頭勞組의 什長制에 對한 實態調査書，1958年 3月 8日，pp.6~7.

<表 15> 東海分會의 境遇(11班中 7個班의 集計)

日 別	作 業 區 分	品 名	勞 賃 總 額	稼 動 人 員 口 數	控 除 額		控 除 比 率 (%)		
					什長浬	班長浬	長班勞組	長浬費	
5.14부터 6.6까지	揚陸 및 包裝	小 數	6,996,013	7,649	538	441,896	441,816	12.6	214.6

資料：勞總仁川地區 勞動組合聯合會，仁川埠頭勞組의 什長制에 對한 實對調査，1958年 3月 8日，pp.6~7.

長이 幹部職을 兼하고 있는 組合費의 控除額 2%를 加算하면 平均 17.2%의 賃金を 中間에서 控除당하게 된다. 다음에 <表 15>는 東海分會의 경우 例컨데 이렇듯 控除된 部分이 什長·班長 몫으로 얼마한 額數가 配當되며 實際作業에 從事한 港灣荷役勞動者의 賃金과 어느程度의 差가 있는가를 計算한 것이 다음의 計數이다.

(1) 港灣荷役勞動者

$$\frac{6,990,013(\text{總勞動})}{7,619+538(\text{班長})+538(\text{什長})} \times 24(5.14 \sim 6.6 \text{의 作業日數}) \\ = 19,400(\text{원})$$

(2) 班長

$$\frac{441,896}{7(\text{班長})} = 93,126(\text{원})$$

(3) 什長

$$\frac{441,896}{7} \times 11(\text{總班數}) = 494,100(\text{원})$$

※ (什長分은 末集計部分인 4個班을 餘他 7個班 收入으로 推算計算함)

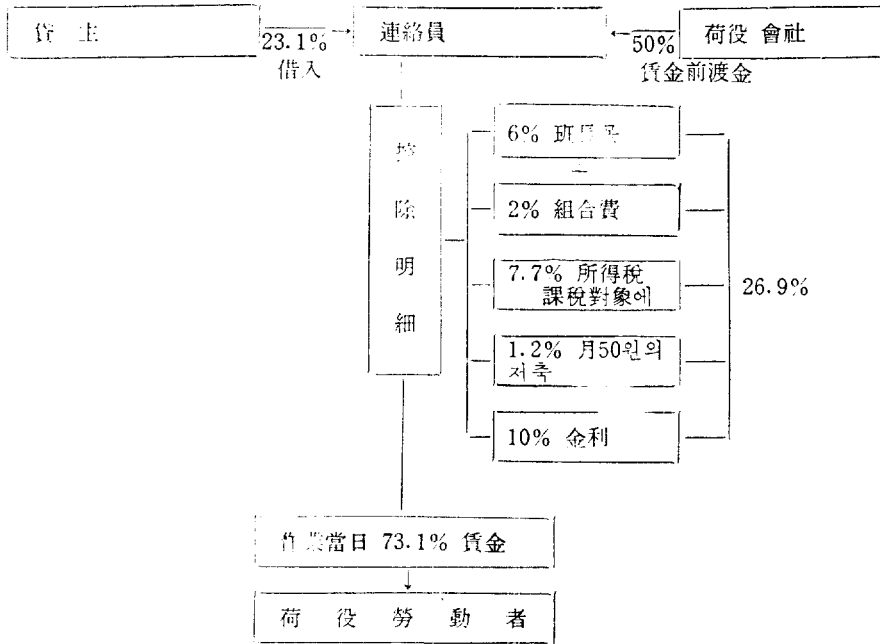
이렇듯 심한 中間搾取形態인 什長制度下에서의 賃金支給形態는 그 不合理性으로하여 物議가 일어나자 形式上 廢止되고 連絡員制度로 바뀌어졌음은 위에서 살펴온 바거니와 「什長 몫」이란 賃金支給方式은 이 變化와 더불어 새 形式으로 바뀌게 되었다. 이것이 所謂「一割控除」制度 即「九割재비」라는 中間搾取的인 새로운 賃金支給形態이다. 1965年 7月 2日字 全國埠頭勞動組合 仁川支部에 대한 仁川市의 調查報告에 따르면 『全國埠頭勞組 仁川支部 大韓通運分會等 八個分會에서는 作業完了와 同時에 勞賃을 直拂한다는 名目으로 勞賃總額의 一割相當을 金利條로 控除하고 있어 所謂「九割재비」를 公公然히 行하고 있음은 屢연한 事實임이 調查로서 判明되었음』³⁷⁾ 이라 하여 새로운 方式에 따른 賃金の 中間搾取가 港灣荷役에서 行하여지고 있음을 밝히고 있다. 이러한 「九割재비」를 行하는 連絡員들이 主張은 會社에서 賃金適期支給이 이루어지지 못하는데 따른 港灣荷役勞動者들의 生計危脅을 解消키 위한 不得已하고 人道的인 措置라고 하고 있다. 그러나 勞動組合幹部를 兼하고 있는 連絡員이 그 機能上 하여야 할 일은 연체노임에 대한 恩惠의 假面下에 行하고 있는 金利條의 事前一割控制의 賃金支給을 取하기 보다는 港灣運送事業에 대한 연체노임의 조속한 解決 및 그런사태를 未然에 防止할 수 있는 手段의 강구가 앞서야 할 것이며 慣例의으로 支給되어지는 50%의 賃金前渡金에 대하여서는 說明이 없다. 이러한 「九割재비」下에서 連絡員이 어떻게 賃金の 中間搾取에 參與하고 있는가는 다음의 <圖 4>에서 보여주고 있다. <圖 4>에 의하면 連絡員의 借入金額이 實際支給賃金の 23.1%이며 當日 支給할 수 있는 性質의 前渡金으로서

37) 仁川市, 인천사회, 125, 3-B.23.

全國埠頭勞動組合 仁川支部, 嘆願事項 調查報告書, 1965年 7月 2日.

<圖 4>

「9割재비」賃金控除內容



資料：全國埠頭勞動組合 仁川支部，嘆願事項調查報告，1965年7月2日，仁川市，p. 19.

支給하여야 할 賃金の 50%가 荷役會社에서支給됨에도 불구하고 全賃金額에 대한 10%의 金利 및 其他控除金을 미리 控除하므로써 作業當일에 賃金を 받는다 하더라도 事前에 26.9%가 控除된 控除 殘餘의 賃金(73.1%) 밖에는 受領못하게 된다. 이러한 事實은 앞의 調查書에서 連絡員이 主張한 바 있는 賃金後拂에 따른 港灣荷役勞動者의 艱박한 必要性에서가 아니라 이것은 制度的으로 不法한 賃金中間擁取의 形態이며 더우기 連絡員은 그 機能인 賃金支給權을 惡用하여 什長制下에서와 같은 自己 몫까지 作業班數에 따라 차지 하므로써 그들의 所得分配分은 더욱 높아진다. 이러한 「當割재비」에 대한 賃金橫領에 대한 實際事例를 보면 다음과 같다.

追加勞賃 橫領額算出表

(1) 1964年 1月~6月 30日

a. 水切 및 上車料

調査覽에서 支拂되는 勞賃	企業主 30%	勞務者 70%	實際 受領額	搾 取
租當 68	20 ⁰⁰	47 ⁶⁰	40 ⁰⁰	7 ⁶⁰

※ 68 = 水切 52 + 上車 16

※ 1964年 1月~6月 40% 引上

糧穀 2屯當 × 7⁶⁰ = 152,000 원

b. 包裝(≠) 作業料

調達廳에서 支拂되는 勞賃	企 業 主 30%	勞 務 者	實 際 受 領 額	攄 取
63	18	44 ¹⁰	30 ¹⁰	10 ⁷⁰

$10^{70} \times 20,000 \text{ 吨} = 214,000 \text{ 원}$

$a + b = 152,000 + 214,000 = 366,000 \text{ 원 (不正)}$

(2) 1964年 7月 1日 ~ 1964年 12月 31日

a. 水切 및 上車料

調達廳에서 支拂되는 勞賃	企 業 主 30%	勞 務 者 70%	實 際 受 領 額	攄 取
82	24 ⁶⁰	57 ⁴⁰	44 ⁶⁰	13 ³⁸

$13^{38} \times 94,000 \text{ 吨} = 1,257,720 \text{ 원}$

b. 包裝(≠) 作業料

調達廳에서 支拂되는 勞賃	企 業 主 30%	勞 務 者 70%	實 際 受 領 額	攄 受
67	20 ¹⁰	46 ⁹⁰	37 ⁴⁰	9 ⁵⁰

$9^{50} \times 94,000 \text{ 吨} = 833,000 \text{ 원}$

$a + b = 1,257,720 \text{ 원} + 833,000 \text{ 원} = 2,150,720 \text{ 원 (不正)}$

(3) 1964年 7月 1日 ~ 1964年 12月 31日

① 肥料包裝 $21,000 \text{ 吨} \times 59^{76} = 1,254,960$

$21,000 \text{ 吨} \times 7^{84} = 164,640 \text{ (不正)}$

② 肥料撒物 $32,000 \text{ 吨} \times 113^{07} = 3,618,240$

$32,000 \text{ 吨} \times 8^{18} = 261,700 \text{ (不正)}$

(4) 1965年 1月 1日 ~ 1965年 6月 30日

糧穀 $48,000 \text{ 吨} \times 178 \text{ 원} = 8,544,000 \text{ 원}$

企業主 2,563,200 원

勞動者 5,980,800 원

既支給額 5,484,400 원

496,400 원 (不正)

總橫領額 3,439,520 원

對象事業場

1. 大韓通運 仁川支店

2. 韓鹽運輸

3. 東邦運輸

4. 國際通運
5. 株式會社 新韓公社³⁸⁾

VI. 結 論

勞務管理의 成立은 資本主義制度를 背景으로한 産業社會의 發展과 步調를 같이 하여온 經營管理運動의 產物이었다. 더불어 그 內容에 있어서도 勞動이란 商品의 提供者인 勞動者에 대한 人間的 側面에서의 探求였으며 科學的 方法에 바탕을 둔 勞使間의 協調을 模索하려는 努力이었다. 그 努力의 結果는 次元을 달리한 勞使間의 거리를 接近시켰고 能率을 向上시켰으며 物質文明의 向上을 可能케 하였다.

이러한 世界의 흐름속에서 우리는 模倣的 資本主義속에서 土着化의 試練을 겪어야 하였고 零細한 資本과 過剩된 勞動力, 訓練되지 못한 經營者와 畸型的으로 發生 成長한 勞動組合이라는 劣惡한 環境속에서 보다 나은 向上을 위한 몸부림을 하고 있다. 이런속에서 存在하고 있는 港灣荷役勞動者도 港灣이란 特殊環境속에서 그 前近代의 生産條件을 아직껏 克服치 못하고 있음을 보아왔다.

그것은 勞動組合幹部를 中心으로한 什長, 連絡員이란 二重的인 機能을 가진 勞務組織에 의해서 管理되어져 왔고, 港灣荷役에서 交通用役을 生産하여야 할 主體의 立場인 港灣運送事業은 企業利潤이란 觀點에서 自己의 本源的 機能을 什長制에 下請한 채 방관자적인 立場에서 있음을 보아왔다. 또한 이를 第三者의인 立場에서 監督 是正하여야 할 行政官廳의 態度 역시 그 能力에 限界와 安逸無事함에서 本來의 義務를 다하지 못하는 감을 주고 있다. 結局 이러한 속에서 犧牲을 甘受하여야 하는 側은 港灣荷役勞動者들이다. 그러나 企業의 能率이란 觀點에서 그리고 오늘날 우리가 認識하고 있는 勞務管理가 가지고 있는 참뜻에서 이 制度의 改善은 무엇보다도 緊要한 것이다. 이에 이 改善을 위한 몇 가지의 提言을 여기에 함으로써 結論에 대하여 한다. 그 하나는 港灣荷役勞動組合의 改編이고 다음의 하나는 港灣荷役勞動者의 雇傭制度의 改革이다. 첫째 港灣荷役勞動組合의 改善은 어디까지나 什長制度의 廢止와 이에 따른 港灣運送事業의 直接的인 勞務管理에 있다. 이를 위하여

① 從來의 什長은 企業主가 任命하고 企業主로부터 給料을 받는 企業主側의 雇傭員으로서 그 機能은 오늘날의 참뜻으로서의 Foreman의 機能에 머물러야 한다.

② 港灣運送事業은 統一的 經營政策下에서 勞務管理를 行하여야 하고 近代의 方法이 導入된 能率向上을 模索해야 한다.

③ 더불어 勞動組合幹部는 勞動組合運動의 本然으로 돌아가 從來와 같은 雇

38) 勞動廳 京畿駐在 勤勞監督官室, 1965年 8月 1日, 仁川.

傭, 勞務配置, 勞務監督, 賃金支給과 같은 行爲는 일체 하지 말아야 한다.

④ 從來의 埠頭勞動組合의 現場組織을 改編하여 波動性에 均等하게 對應할 수 있는 就業機會의 公正性을 期하여야 한다.

⑤ 關係機關은 港灣運送事業에 대한 監督을 強化함과 同時에 免許基準을 높여 亂立과 零細性 및 諸法律의 違反을 嚴格히 다스려야 한다.

다음에 港灣荷役勞動者의 雇傭制度에 있어서는 從來의 間接雇傭과 임시고용制度를 止揚하고 直接雇傭과 最少限의 常用雇傭制度가 이룩되어져야 한다.

① 港灣運送事業의 船舶會社나 倉庫會社로부터의 從屬化를 是正하고 貨物集中의 適正化와 荷役料率等 協議를 위한 調査機關을 設置하여 必要 勞動量의 事前的 調整과 勞賃을 調整하고 港灣運送事業의 相互間 連繫를 強化하여 取扱貨物의 自主的인 割當과 中小荷役業者들의 協同化에 따른 一貫作業體制를 먼저 이루어야 한다.

② 港灣荷役에서의 勞動者需要는 ①의 기초에 따라 從來와 같은 不確定 人員數가 아니라 적어도 港灣에서 所要되어지는 平均勞動者일 것이며 이 人員에 대하여서는 全荷役業者가 共同으로 常傭勞動者를 確保 最低生計費를 保障하는 勞動 Pool을 組織한다.

③ 港灣荷役量의 豫測困難(波動性)이란 特性和 Quick dispatch 때문에 不得已 必要로 하는 日傭勞動者에 대해서는 行政機關, 荷役協會 및 勞動組合——개로히 改編되어진 一等으로 構成되는 一種의 委員會에 就業 希望勞動者를 登錄시켜 그 登錄順位와 必要한 技能에 따라 公正하게 供給케 한다.

④ 萬一 常傭과 그에 대한 最低賃金支給이 現단계로 困難하면 常傭과 日傭의 區別시켜 就業希望者를 登錄하고 ②에서 言及한 바 一種의 委員會에서 이를 管理 一定한 規定에 따라서 就業케 한다.

⑤ 港灣荷役勞動의 特殊性에 감안하여 이를 特別히 規制할 勞動立法을 할 것이며 職業安定法에 따른 勞動組合의 勞務供給은 여러가지 弊端때문에 廢棄하여야 한다. 港灣荷役勞動에 대한 法은 外國에서도 그 事例가 많으니 參考할 必要가 있다. 이렇게 함으로써 港灣勞動의 雇傭과 勞務組織에 改編이 일단 可能하리라 믿으며 이것은 結局 날로 增加하는 港灣荷役需要에 能率的으로 대응할 수 있는 지름길임을 감히 主張하는 바이다.

(Summary)

A Study on Labor Management of Port Material Handling

Lee, Kyoo Chang

Chapter I:

The purpose of this study is to analyze the port material handling labor problems centering around the Incheon area in Korea. The study covers the period from the time when Korea began to adopt an open-door policy, revealing her closed society to the world in 1880, to the year of 1965. It deals with the port transport industry, the port material handling labor problems, and other environmental factors like government influences connected with them, and the present situation of labor relations on various aspects.

Chapter II:

The port transport industry is characterized by capital shortage and technological backwardness along with its special 'fluctuation'. The fluctuation results from the impossibility of measurement of labor amount, and thus making it very difficult to make a labor planning or to estimate the optimum scale of port material handling facilities. Furthermore, the capital shortage produces dumping, and the technical backwardness makes the port material handling labor depend solely on manual labor. Even in the financial structure, it is characterized by a great dependence on the liability.

The port material handling labor has the characteristics of irregular employment, heavy manual labor, simple-cooperation, etc. Especially the employment irregularities shorten the total work days of the port laborers to a month less than 15 days. This is the main cause of their low-income and instability of their lives. These port material handling laborers are appropriated by the men extracted (drawn) in accordance with the exploitation (usurpation) policy due to the

Author: Professor of Business Administration, Dankook University.

Japanese invasion.

Chapter III:

The port material handling labors are employed by a Labour Union under the control of the special organization called 'Sipjang-je'. The 'Sipjang-je' has a long history with the background of the port 'fluctuation'.

Chapter IV:

'Sipjang' is an intermediary (labor-broker) who stands between the laborers and the manager and does some work for the managers such as employment, placement, inspection, payment, etc. The Sipjang's exploitation takes place when he, for his service as an intermediary, deducts a certain amount of money from the wages which should naturally be paid to the port laborers. The functions of a Sipjang, therefore, are those of managers, labor-brokers, and the staff members of Labor Union.

Chapter V:

The wages of the port material handling laborers observe the unit-wage system authorized by the government. These unit-wage systems, even though the amounts of the wages are little different according to whether they are handling the government or private materials, have some irregularities(contradictions). Thus, the standards of wages (wage-level) can not cover the living expenses, and it causes more serious problems when the low wages are being exploited by 'Sipjang' in the course of payment for various excuses. One form of the exploitation practiced is the deduction of the wages as a Sipjangmck (=a share for Sipjang). For example, the wage of a port laborer at Inchoen amounts to 10,400 won, while the share of a Sipjang totals to 494,000 won during the same period.

The other form is so-called 'Kuhajebi' (=meaning that only 90 percent of the income should be given to the laborer), which allows 'Sipjang' to deduct 10 percent of the wages from each port laborer and to embezzle them all as his income. But, in reality, 26.0 percent of the wages are pre-deducted, and the income of 'Sipjang' is high as 'Sipjangmok'.

Chapter VI:

In the ports of Korea, there still exists the 'Sipjang-je' a kind of feudalistic labor structure, which has a great influence on the port material handling. The main reason for its existence is the backwardness of the port transport industry and its 'fluctuation'. Furthermore, the irrationality (injustices) is the greatest since 'Sipjang' holds the additional office of the staff in Labor Union. This phenomenon is common practice throughout the country starting with Incheon. But this kind of practice should not be allowed to go on, in view of the port material handling laborers the social criticism against it but also the technological innovation of the port material handling. In this sense, in the form of employment, of wage payment, and of labor structure, there should be no more of the remnants of the feudalistic practice, and it is a natural conclusion that 'Sipjang-je' should be eradicated. The direct-employment and permanent-employment should be sought out to get rid of such an absurd system, and various new policies should be required to minimize the fluctuation of material handling.