

인천항 노무공급체계 개편에 따른 변화에 대한 연구 A Study on Effects of the Decasualization of Port Laborin Incheon Port

남 영 우* · 조 용 철* · 이 창 호**

Young-woo Nam* · Yong-chul Jho* · Chang-ho Lee**

Abstract

본 논문은 인천항의 항만노무공급체계 개편과정을 살펴보고, 이에 따른 상용화 이후 효과를 분석하기 위한 기초연구로서, 2005년부터 2010년 5월까지의 상용화 이전과 이후의 인천항의 항만하역노동자를 중심으로 하역처리 물동량에 따른 작업원수, 작업일수, 1인당 물동량 처리량, 노동생산성, 사고 및 재해건수 등의 데이터를 상호 비교분석하여 인천항 항만하역노동자의 상용화에 따른 변화에 대해 살펴보고자 한다.

Keyword : Decasualization, Port Labor, Cargo handling accidents, Incheon port

1. 서론

우리나라 항만하역 분야의 항만인력공급체계는 전통적으로 약 100년 역사를 가진 항운노동조합이 하역회사에 하역노무를 공급하는 방식으로, 이는 과거 물동량이 불규칙적이고 인력위주로 하역이 이루어지던 환경에서 비롯된 것이었다. 그러나 최근 기계화되고 자동화된 항만환경과 해외 주변 항만과의 경쟁이 날로 치열해져 감에 따라, 항만생산성을 향상시키고 항만의 국가 경쟁력 강화를 위해 정부는 항만인력공급체계 개편을 통해 2007년 부산항, 평택·당진항에 이어 인천항의 노무공급권자인 인천항운노동조합 소속 조합원들을 2007년 10월 1일부로 인천항만물류협회산하 각 하역회사 소속으로 상용화 하고, 이들 중 퇴직조합원(752명)의 대체방안으로 인천항 노·사·정 공동인력관리위원회를 중심으로 비상용 항만노동자 (538명)를 선발하여 인천항의 항만하역현장에 투입하였다.[2]

* 한국항만연수원 인천연수원

** 인하대학교 산업공학과

2. 항만 노무공급체계 현황

2.1 항만노동자의 고용형태

우리나라의 항만노동자는 두 종류로 구성되어 있다. 항만하역회사별로 소속되어 있는 「상용노동자」와 항운노동조합에 조합원으로 가입되어 있는 노동자이다. 상용화 이전 (2007. 10. 1)의 항만노동자는 크게 두 그룹으로 나누어져 있고 고용형태 역시 상이하하다. 일반 하역회사소속 상용노동자의 경우는 각 하역회사에서 채용하고 있고, 비상용 노동자인 경우는 먼저 항운노동조합의 조합원으로 가입해야만 항만노동자로서 자격을 갖춘다. 이를 Closed Shop 제도로 볼 수 있는 바, 하역회사가 비상용 노동자를 노동시장에서 직접 고용하지 않고, 항운노동조합으로부터 공급받는 것은 과거부터 행해져 온 오랜 관행으로 노·사가 이를 합리적인 것으로 인정하고 있다. 항만하역부문의 노사관계는 항운노동조합, 하역회사, 국토해양부(각 지방해양수산청) 등 관련 정부당국의 3자 관계로 이루어져 있다. 이러한 3자 관계는 전형적인 합의 주의적 관계로서, 핵심은 논리적 상호 공생관계에 있다고 할 수 있다. 항운노동조합이 비상용 노동자를 공급할 수 있는 권리는 관행뿐만 아니라 법적으로 「직업 안정법」 제33조에서 항운노동조합에 일용항만 노동력 공급 사업이 허가되고 있다.[1][4]

3. 인천항 노무공급체계 개편에 따른 변화

3.1 인천항 하역 노동자 현황

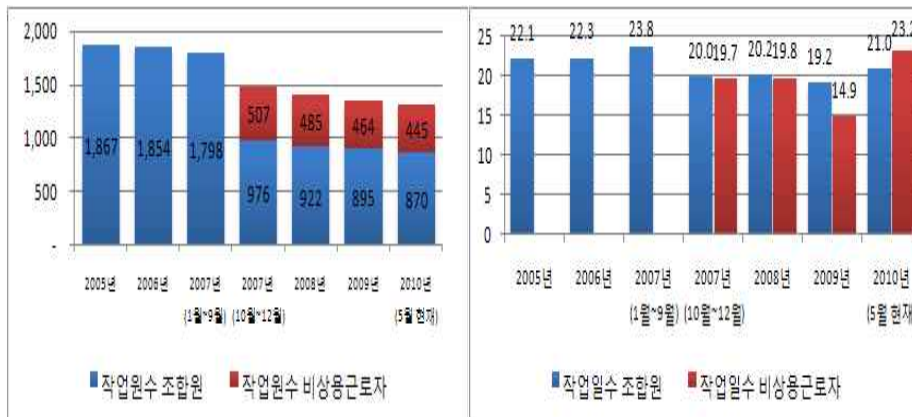
인천항운노동조합의 상용화 이전의 노무공급 대상은 항만하역부문, 연안부문, 항계내업 부문으로 구분되는데, 이들 중 인원이 가장 많은 항만하역부문이 인천항의 노무공급체계 개편에 따라 2007. 10. 1부로 상용화되어 해당부문 조합원 1,785명 중 퇴직조합원 752명, 노조전임자 114명을 제외한 919명이 인천항만물류협회 산하 각 하역회사로 상용화되었다.[2][5][10]

인천항에서 항만하역업체에 고용된 상용노동자수와 항운노동조합에 소속되어 있는 조합원수는 2006년 기준으로 하역업체 소속이 2,041명으로 52%를 차지하고 조합원은 1,866명으로 48%를 차지하였으나, 상용화이후 2009년 현재 총 2,645명으로 이중 하역업체 소속 노동자수는 총 2,546명, 노조 집행부를 구성하고 운영하는 인원들과 일부 노조전임자 부문을 포함하여 99명이다.

여기에 인천항의 상용화(2007년 10월 1일) 이후 항운노조 퇴직 조합원을 대체하기 위한 방안으로 하역회사와 항운노조 어느 쪽에도 속하지 않는 비상용 일용 노동자 538명을 선발하여 인천항 노사정 공동위원회에서 관리하고 있으며, 2010년 5월 현재 445명으로 줄어들어 하역작업에 투입되고 있다.[5][10]

3.2 하역노동자의 작업원수 및 작업일수 변화

하역작업에 투입된 작업원수는 상용화 이전과 이후를 평균적으로 단순비교하면 상용화 이전(2005~2007.9) 평균작업원수는 1,843명이고, 상용화이후에는 1,363명으로 상용화이전대비 460명(26%)이 감소한 것으로 나타났으며, 작업원수는 [그림 3-1]에서와 같이 감소되는 추세를 보이고 있다. [그림 3-2]는 2005년부터 2010년 5월 현재까지 하역작업원수의 월평균 작업일수 변화를 나타내고 있다. 항만하역노동자의 1인당 월평균 작업일수(일/월)는 상용화 이전(2005~2007.9)은 평균 22.7에서 상용화 이후(2007.10~2010.5)에는 19.4로 약 3.3일 줄어든 것으로 나타났다. 이는 [그림 3-3]에서 나타낸바와 같이 2008년 이후 글로벌 경기침체에 따른 국제적인 물동량 감소가 인천항 하역물동량의 감소로 이어져 하역작업에도 영향을 미친 것으로 보인다.



[그림 3-1] 하역작업원수의 변화 [그림 3-2] 하역작업원수의 월평균 작업일수 변화

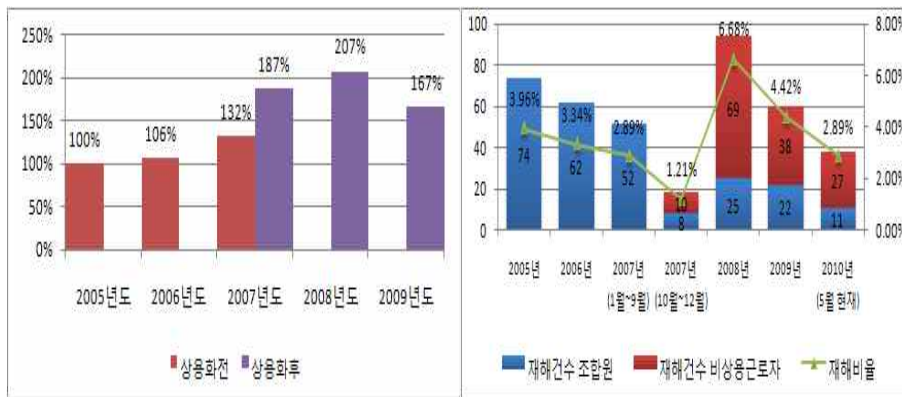
이에 따라 하역처리량에 따른 작업원수와 작업일수를 비교하면 2005년과 2006년도에 평균 1,860명의 작업원에 의한 평균하역처리량은 80,289,804톤인데 반하여, 2008년과 2009년에는 1,383명의 작업원이 102,470,907톤을 처리하였다. 이는 2008년 하반기부터 2009년도까지 이어진 글로벌 금융위기로 인한 물동량 감소를 감안하더라도 1인당 연간처리량은 상용화 이전에 43,166톤/명에서 상용화 이후에는 74,093톤으로 30,927톤/명이 증가되어 약 71.6%가 증가한 것으로 나타났다.

3.3 노동생산성 지수 및 재해 건수

본 연구에서는 인천항의 상용화 전후의 하역처리 장비의 변화에 대한 부분을 제외한 순수한 노동인력을 투입요소로 산정한 노동생산성 지수를 고려하였다. 이에 따라 상용화이전 2005년도 노동생산성지수를 100으로 가정 시 2006년 노동생산성지수는

107%, 2007년(1월~9월)은 133%이며, 상용화이후 2007년(10월~12월)은 187%, 2008년 207%, 2009년 167%로 나타났다. [그림 3-3]은 2005년부터 2010년 5월 현재까지 하역 작업원 의 노동생산성 지수의 변화를 나타내고 있다.

하역작업 중 발생하는 사고 및 재해건수에 대해서는[그림 3-4]에서 보는 바와 같이 2005년부터 2007년까지 감소추세를 보이다가, 상용화 후 비상용 일용노동자의 하역현장 투입을 시점으로 증가하였으나 이후 다시 감소하는 추세를 보이고 있다.



[그림 3-3] 하역작업원의 노동생산성 지수 변화 [그림 3-4] 하역작업원수의 재해건수에 따른 재해율

이를 전체 작업원수 대비 재해건수의 비율로 나타내면, 2008년 상용화 이후 최고 6.68%까지 증가한 것으로 나타났다. 이는 상용화 이전(33개월: 2005 ~2007.9) 보다 상용화 이후(32개월: 2007.10 ~2010.5) 조사기간이 1개월 정도 짧음에도 불구하고 사고나 재해건수는 평균 11.7%가 증가된 것으로, 특히 상용화 이후 항운노조 퇴직조합원의 대체인력으로 선발된 비상용 일용직 노동자가 전체 하역노동자수의 약 34.5% 정도로 상용노동자보다 적음에도 불구하고, 사고 및 재해 발생건수가 높았기 때문에 나타난 결과이며, 상용화이후 조사기간의 총 재해건수 210건 중 144건으로 전체 69.5%를 차지하고 있다는 사실은 상용화된 노동자보다 비상용 일용직 노동자의 재해율이 높다는 것을 나타낸다.[3]

4. 결 론

본 논문에서는 정부의 항만노무공급체계 개편에 따라 2007년 10월, 상용화 시점을 전후한 2005년부터 2010년 5월까지의 인천항의 항만하역노동자의 작업원수와 작업일수, 재해건수의 변화를 살펴보았다.

인천항의 항만노동자 상용화이후 특징적인 변화는 작업원수가 상용화 이전의 평균 작업원수는 1,843명에서 상용화이후에는 1,363명으로 480명이 줄어들어 약 26%정도 대폭 감소하였다는 것이다.

또한 글로벌 경제 침체의 영향에 따른 인천항의 물동량 감소로 상용화 전후의 1인당 월평균 작업일수는 평균 22.7일에서 19.4일로 약 3.3일 감소된 반면 연간 하역물동량에 대한 1인당 연간 하역처리량은 상용화 이후에 평균적으로 71.6% 증가되었고 노동생산성도 2005년도 노동생산성지수를 100으로 하였을 시 상용화 이후에 평균 약 67%이상이 향상되어 상용화 이후 전반적인 하역생산성이 향상되었다고 볼 수 있다.

그러나 하역작업에 따른 사고나 재해건수는 상용화 이후에 오히려 평균 11.7% 더 증가하는 현상을 보이고 있다. 이는 항만하역재해율이 우리나라 전산업/전업종 중에서 광업 다음으로 높다는 사실을 감안할 때 선사와 화주를 주고객으로 하는 항만하역분야의 화물유치와 고객만족을 통한 하역생산성 향상이라는 측면에서 비상용 일용직을 포함한 모든 인천항의 항만하역 노동자에 대한 안전하역작업방법과 체계적인 안전관리시스템구축, 안전교육실시 등의 실질적인 대책장구가 요구되는 실정이다.

5. 참 고 문 헌

- [1] 강진수, “인천항을 중심으로 한 항만노무공급체계에 관한 고찰”, 인하대학교 석사학위논문, 2002.8.
- [2] 김형태 외, “항만인력공급체제 개편백서”, 해양수산부, 2007.1
- [3] 남영우, 조용철, 이창호, “인천항 비상용 근로자의 재해분석 및 예방대책에 관한 연구”, 대한안전경영과학회지 제11권 제2호, 2009.6
- [4] 방희석, 국제운송론, 박영사, 2007.
- [5] 인천항운노조연맹, “활동보고”, 2005~2009.
- [6] 전국항운노조연맹, “활동보고”, 2005~2009.
- [7] 정재수, 김영환, “산업안전공학”, 2006.
- [8] 조기성, “항만노무공급체제 개편에 따른 운영효과 분석에 관한 연구 :부산항 4부두 운영사례중심으로”, 한국해양대학교 석사학위논문, 2009.2
- [9] 한국항만물류협회, “항만하역 재해통계 및 사례”, 2005~2009.
- [10] 한국항만물류협회, “항만하역요람”, 2005~2009.
- [11] 한국항만연수원, “항만하역 안전”, 2006.

저 자 소 개

남 영 우

한국항만연수원 인천연수원 교수부장으로 재직 중. 인하대학교 토목공학과 공학사, 경영공학 공학석사, 산업공학 공학박사 취득. 관심분야 : 항만물류, 산업안전, SCM

주 소 : 인천광역시 중구 향동 7가 1-31 한국항만연수원 인천연수원

조 용 철

한국항만연수원 인천연수원 교수로 재직 중. 인하대학교 산업공학과 공학사, 산업공학과 석사, 산업공학 공학박사 취득. 관심분야 : ERP, SCM, 항만물류, RFID, EPCglobal Network

주 소 : 인천광역시 중구 향동 7가 1-31 한국항만연수원 인천연수원

이 창 호

인하대학교 산업공학과에서 학사 취득. 한국과학기술원에서 산업공학과 석사, 경영학과 공학박사 취득. 현재 인하대학교 교수로 재직 중. 관심분야 : 물류, RFID, SCM

주 소 : 인천광역시 남구 용현동 253, 인하대학교 산업공학과