

사료의 流通構造 改善方案

李 淵 懋

(농수산부 축산국 사료과 행정사무관)

1. 서 론

우리나라의 배합사료 수요는 10年前인 1970년도만 하더라도 508천M/T에 불과하였으나 1979년도에는 3,880천M/T으로 5.9배 증가하였다. 이와같이 배합 사료 수요가 증대함에 따라 국내부존자원의 한계성으로 원료의 80% 이상을 수입에 의존하고 있는 실정이며 이들 원료가 수입되어 가축의 사료로 이용되기까지는 수출국에서의 선적 항해하역과 배합 사료공장의 수송가공, 축산농가의 제품 수송등 실로 복잡한 유통과정을 거치게 되는 것이다.

이와같은 유통과정을 처음부터 끝까지 산물체제로 전환하여 효율적으로 운용할수 있도록 1977. 11. 9 부터 배합사료공장의 제조 시설을 근대화 하도록 추진하고 있으며 배합 사료의 양산체계가 구축되어 제품의 조속한 분배와 사료급여체계의 자동화등 일관체계를

갖추게 된다면 수송물량 단위의 제고와 포장비 등 유통경비의 절감을 기할수 있을 것으로 1980년대에는 아래와 같은 목표를 수립하여 사료의 유통구조를 개선해 나갈계획이다.

2. 사료용곡류 수입상황

배합사료생산은 1975년도대비1979년도에는 430%가 증가한데 비해 사료곡물수입량은 표1에서 보는 바와같이 637%로 크게 증가하였으며 항구별비율을 보면 서울, 경기, 강원,충남, 전남북등 7개시도 소요량이 인천항을 통하여 수입되고 있는 실정이므로 호남 지역 사료공장의 소요량이 국내수송상 문제점으로 나타나고 있을뿐만아니라 인천및부산항은 일반수출입화물이 폭주하므로서 사료원료를 전용으로 하역할수있는 새로운 항구의 개발이 소망스러우며 나아가 인천, 부산항에 사료용전용싸이로 시설을 확대이용하는 방안을 시급히 강구하여야 할 실정에 있다.

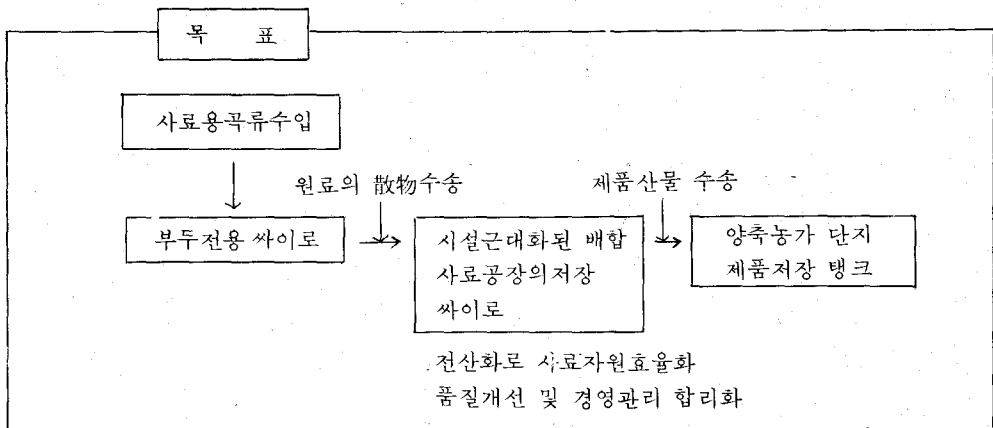


표1. 사료용곡류수입상황

구분	'75	'76	'77	'78	'79	'80	'81	'79/75
배합사료생산	901	1,382	1,899	2,693	3,880	3,500	3,997	430
곡류수입	406	656	1,090	1,574	2,586	2,032	2,350	637
인 천(%)	72.7	73.3	71.9	71.5	72.1	72.5	70	
부 산(%)	23.9	25.8	28.1	28.5	27.9	27.5	27.5	
군 산(%)	3.4	0.9						

표2. 부두사이로 하역및 저장시설

항구별	1 일하역능력			1 개월저장능력			
	사이로	일반하역	계	싸 이 로		부 두(B) (야적)	계 (A+B)
				전 체	사료용(A)		
인 천	10 (250)	6 (150)	16 (400)	200	120	110	220
부 산	6 (150)	2 (50)	8 (200)	80	50		50
계	16 (400)	8 (200)	24 (600)	280	170	110	270

※()는 1 개월 (25일 기준)을 1 회전으로본 하역능력임

3. 부두사이로 하역및 저장시설

우리나라의 사료용 수입곡류의 하역을 위한 부두사이로 시설을 보면 표2에서 보는바와 같이 인천항의 대한사이로(주)에서 운영하는 200천M/T 시설과 부산항의 해운 항만청이 건설한 우성사이로 80천M/T, 합계 280천M/T의 시설을 소맥 공업용 옥수수 등 일반식용곡물과 같이 활용하므로써 사료용 사이로 이용은 실제로 170천M/T 시설에 불과하므로 사이로 하역이 어려울 경우 일반하역에 의존하고 있는 실정이다.

또한 배합사료공장에는 최고 200천M/T을 저장할수있는 사이로와 창고시설이 있으나 시설근대화공장을 제외하면 평창고가 대부분이기 때문에 보관의 효율이 크게 떨어지고 노동력및 포장재부족과 인건비 상승으로 대

량저장을 꺼리고 있는 실정이다.

평창고를 소유하고 있는 배합사료공장은 포장수송을 하게되므로 하역장의 노동력 및 수송차량부족으로 부두에서의 荷渡능력이 제한을 받게되므로 배합사료공장의 산물 수송태세가 갖추어져 있지 않으면 수송차량의 운송회전율이 저하되어 부두체화가 불가피한 문제점으로 남아있게 되는 것이다.

4. 사료의 유통구조개선방안

이와같은 제여건을 감안하여 사료의 유통구조개선방안으로 다음사항을 단계적으로 시급히 추진달성하여야 할것이다.

첫째 : 사료용 곡류의 부두 체화방지를 위하여 하루빨리 배합사료의 시설근대화를 추진하되 국제자원파동에 대처하기 위해서는 장기적 관점에서 현재의 1 개월 저장시설에서 2 개월이상의 저장시설을 갖추도록 권장유도

하고

둘째 : 당면과제로서 기존공장의 평창고 시설을 개조하여 산물 수송 체계를 도입하므로써 수송 및 저장능력을 제고시키도록 하여야 할 것이다.

셋째 : 부두에 용지를 확보하고 있는 민간업자로 하여금 사료전용 싸이로를 설치토록 민간업자 주도로 부두싸이로 시설을 확충토록하고 장기적 관점에서 축산진흥회는 비축물량 확보책으로 필요한 물량을 비축용 싸이로 건설업자와 전속이용 계약을 체결하여 일정물량을 보관위탁하도록 할 것이며

넷째 : 일관성있는 산물수송 체계를 확립하기 위하여 사료용곡물의 전용산물수송 차량확보를 유도하되 사료용 곡류의 운송방법을 개선하여 포장 화물을 최소한으로 줄임으로서 하도능력과 수송차량의 회전률 제고로 수입물량의 조속한 내륙수송을 가능하게 하여야 할 것이며

다섯째 : 원료의 비축보관시설과 산물 수송 체계가 확립되면 제 2 단계조치로서 제품의 산물수송차량확보지원으로 제품의 산물수송이 가능하도록 하고 양축농가의 축사 및 가축사료시설을 산물이용 체계로 개선하며

여섯째 : 제품저장탱크의 설치지원으로 자동 급이방식으로 개선함으로써 노동력 부족을 해소하고 사료구입비 절감으로 양축경영의 합리화가 이루어 지도록 유도하여야 할 것이다.

5. 기대효과

이상의 사료의 유통구조 개선시책 추진으로 부두채화(야적)방지로 인한 도입사료원료의 鮮度유지 국제곡물 자원파동에 대비한 사료의 안전비축 재고물량의 확보로 인한 사료의 안정 공급이외에 싸이로하역 산물 수송시

의 하역비 및 수송비절감등과 같은 배합사료 제조원가감축요인이 있는바 이를 구체적으로 살펴보면

가. 싸이로 하역으로 인한 하역감량감소

○감량 : 일반 하역 : 0.42%

싸이로하역 : 0.24% (0.18% 절감)

전량싸이로 하역시절감액 (80년도 도입량 2,032千M/T 기준) : 339百萬원
(2032千M/T × 0.18% × 160\$ × 582.90원 = 339百萬원)

나. 싸이로 하역에 의한 산물취급으로 하역제비절감

하역시일반하역 : 1,747원/톤

싸이로하역 : 1,121원/톤 (626원/톤 절감)

포장시추가부담액 : 589원/톤

절감액 2,468백만원
(2,032千M/T × (626 + 589원) = 2,468 백만원)

다. 수송능력의 제고

○ 산물수송 : 2 왕복/日 (인천 → 서울 구간 기준)

포장수송 : 4 왕복/日 (인천 ← 서울구간 기준)

※ 산물수송시운임이 포장수송에 비하여 저렴 (3,200원/톤 → 3,000원/톤)

라. 제품의 산물수송으로 포장자재대 절감

○ 포장자재대 : 1,700원/톤 (마대 1매 가격 500원 × 17매 ÷ 5 회전)

○ 절감액 : 3,454백만원/톤 (2,032千M/T × 1,700)

마. 제품의 산물취급으로 노동력절감

○ 제품포장인력의 감축

○ 양축농가의 인력난 해소 (자동급이시설 이용시)