



또한 일반 시장의 소매점에 제시간에 물량을 공급하지 못해 판매에 어려움이 많아 아우성들 이라고 실토했다.

B의 도계장의 경우 일일처리능력은 4천 8백 수인데 무려 1만수이상 도계를 하고 있어 A의 경우와 다를 바가 없다, 거의 몇몇 도계장을 빼 놓고는 우리나라 도계장은 시설의 낙후로 인력을 많이 필요로 하고 있어 「오랜 작업에 종업원들이 지친 탓으로 능률이떨어지고 자연적으로 위생에 소홀하기 마련」이라는 한 종업원의 말이다.

C도계장은 북부지역에서는 시설이 좋아 일일처리능력은 2만수에 달하고 있는데 C역시 A,B와 차이 없어 아마도 오후까지는 작업이 진

행될 것으로 보였다.

새벽 2시 30분인데도 도계장 주변과 계류장 등에는 차상계류로 혼잡을 이루는 소동을 벌이고 있어 도계장내는 전쟁터를 방불케하며 토요일엔 더욱 심하다고 한다.

그러나 서울 남부지역의 경우 D도계장은 새벽 1시 30분에 작업이 종료되었음은 상인들이 도계장 편견을 많이 갖고 있음을 알수있다.

C도계장 사장의 말에 의하면 도계료가 현재 수당 110원인데 60~80원을 받는 도계장이 있어 도계업자들 끼리의 단합되지 못함을 단면적으로 보여 주기도 했다. 그러므로 위탁 상인들은 싼값에 도계를 하기 때문에 한곳에 집중되는 요인을 배제할 수 없다고 하겠다.

이와 같이 서울근교의 몇개 도계장을 돌아본 결과 브로일러 차상계류는 소비가 늘어나는 추세와 비례하여 더욱 심화될 것으로 사료된다.

소비자는 위생적인 닭고기를 싼값에 쉽게 구입해 먹고자 하며 양축가는 생산해 놓은 닭고기가 원활히 유통되기를 바라고 있다. 이러한 여망이 도계과정중에 많은 감량 또는 폐사로 원활히 유통되지 않아 무더운 날씨에 더욱 짜증스럽게 하고있다.

닭고기 소비 성수기를 앞두고 효율적인 도계 작업이 이루어 지기를 모든 양계관련인은 바라 고 있다.

