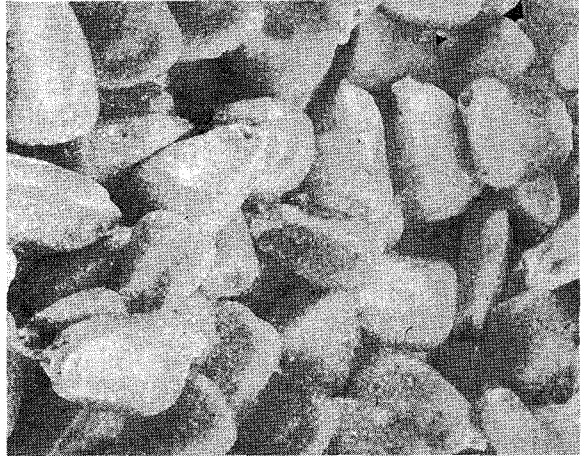




김치영 한국사료협회 회장

'91결산
사료산업

배합사료 생산 1,100만톤 넘어서



1. 배합사료의 생산

지난 '89년 대망의 1천만톤 시대를 맞이했던 국내 배합사료산업은 지난해부터 생산이 둔화되면서 금년도 전망을 어둡게 하였으나 실제 드러난 금년도 생산실적은 이같은 우려를 말끔히 씻는 호조를 보였다.

우선 양적인 면에서 보더라도 금년 10월까지 배합사료 생산량이 9,381,721톤으로 전년대비 10.1% 성장하였으며, 이같은 추세대로라면 1,100만톤을 훨씬 넘어설 전망이다. 10월까지의 생산실적을 축종별로 보면 해마다 급성장을 보이고 있는 기타 가축용 사료가 41% 증가했고, 비육우용이 15.2%, 양계용이 12.0% 증가했으며, 양돈용은 7.9%, 낙농용 사료도 3.7% 증가 하였다.

이처럼 배합사료 생산량이 금년들어 다시 증가하고 있는 것은 최근 수년간 축산물가격이 안정되면서 불안했던 양축가들의 사육기피심리가 어느정도 해소되었고, 지난해말 이후 불안했던 배합사료가격의 안정도 한몫을 하고 있다.

'80년대말부터 국내 축산업에 밀어닥친 개방의 물결은 쇠고기 수입과 함께 우리나라 비육우산업을 위축시키면서 모든 축산업에 대해서 불안감을 안겨

축종별 배합사료 생산량

단위 : %, %

구 분	양계용		양돈용		낙농용		비육용		기 타		계	
	생산량	비율	생산량	비율	생산량	비율	생산량	비율	생산량	비율	생산량	비율
1981	1,842,072	52.8	761,204	21.8	470,831	13.5	414,699	11.9	1,650	0.0	3,490,456	100
1982	1,979,841	44.8	1,150,528	26.0	592,346	13.4	692,739	15.7	4,347	0.1	4,419,801	100
1983	2,245,621	38.4	2,013,007	34.4	709,936	12.1	870,595	14.9	12,427	0.2	5,851,586	100
1984	2,064,866	34.5	1,987,411	33.2	852,589	14.3	1,072,394	17.9	7,699	0.1	5,984,959	100
1985	2,309,726	35.8	1,923,692	29.8	994,282	15.4	1,209,042	18.7	14,330	0.2	6,451,072	100
1986	2,639,176	34.4	2,178,297	28.4	1,208,477	15.7	1,624,251	21.2	25,040	0.3	7,675,241	100
1987	2,933,024	32.5	2,953,297	32.7	1,404,234	15.6	1,673,467	18.6	54,207	0.6	9,018,229	100
1988	2,947,385	30.2	3,603,712	36.8	1,608,423	16.5	1,511,624	15.5	96,026	1.0	9,767,170	100
1989	2,922,828	28.1	4,071,563	39.1	1,718,739	16.5	1,561,337	15.0	128,941	1.2	10,403,408	100
1990	3,274,258	31.4	3,550,704	34.0	1,789,611	17.2	1,666,783	16.0	144,363	1.4	10,425,719	100
'90(1~10)	2,677,804	31.4	2,887,423	33.9	1,474,898	17.3	1,363,044	16.0	118,671	1.4	8,521,840	100
'91(1~10)	3,000,213	32.0	3,114,874	33.2	1,529,009	16.3	1,570,324	16.7	167,301	1.8	9,381,721	100

주었으나 실제 쇠고기의 경우 꾸준한 수요증가로 인해 오히려 공급이 부족한 양상을 나타냈고, 여타 축산물도 가격이 안정되면서 개방에 따른 불안감이 점차 사라지게 되었다.

또한 지난해말 이후 걸프전쟁으로 인해 불안했던 세계 사료곡물 가격도 걸프전 종결과함께 하락세로 전환했으며, 정책적인 면에서도 대두박 수입개방에 따른 국내 대두박 가격인하, 사료원료의 방위세감면, 국산옥수수 사용에 따른 차액보상등의 정책지원을 받게 되었다.

이처럼 금년에는 사료원료가격이 하락하고, 정부의 정책지원이 이루어지면서 배합사료 가격도 안정을 유지해왔다.

2. 원료시장의 동향

세계 곡물가격을 결정짓고, 국내배합사료가격에도 커다란 영향을 미치고 있는 미국 시카고의 상품저

래소(CBOT)의 금년상반기 시황은 한마디로 활기를 잃은 모습이었다. 년초부터 미국의 경기후퇴 우려가 강하게 제기되면서 주요상품 21개품목으로 구성되는 CRB선물지수(1967=100)는 걸프전 발생직후인 '90년 8월24일에 244.7을 기록했으나 금년2월에는 209.7까지 급락하였다. 그리고 옥수수, 대두도 금년 4월 상순을 피크로 점점 하락하여 6월에는 미국이 대소(對蘇) 곡물선용공여를 결정하였음에도 불구하고 하락세가 지속되었다.

이처럼 국제상품시황이 침체를 면치못했던 배경은 미국의 경기후퇴가 주요인이지만 거대한 소비시장의 축소라고하는 의미에 있어서는 소련도 마찬가지였다. 소련의 최대 외화획득원인 원유도 생산이 늘지않았고, 가장 환금성이 강한 상품인 금도 보유재고가 없어 팔래야 팔물건이 없을 정도였다. 소련의 외화획득원이 크게 줄면서 옥수수 구매량도 예년수준을 크게 벗어나지 못했다.

**“ 그동안 자갈, 모래, 철강등 건축용
 자재와 일반화물의 과적운송이 사회문제화
 되면서 최근 행정당국이 무차별적으로 곡물수송지정
 차량에 대해서까지 단속을 강화하자 연관산업인 국내 사료,
 제분, 대두가공산업에까지 파장이 옮겨가게되었고, 급기야 관계부처회의
 까지 소집되어 곡물수송차량에 대해서는 단속을 완화하기로 조치하였다. 그러나
 이번 과적차량단속파문은 그동안 도외시되어왔던 사회간접자본 투자에대한 새로운 인식
 과 식량안보적 차원에서 도로, 항만, 수송수단이 얼마나 중요
 한 것인지를 일깨워준 일대사건 ”**

이와같이 상반기에들어 국제곡물시장이 침체국면을 면치 못했던 가운데 해상운임도 안정세를 보여 부원료를 비롯한 전반적인 원료가격이 안정을 유지해왔다.

그러나 하반기에 들어서면서 안정을 구가해오던 사료업계가 원료가격의 급등과 환차손의 확대, 물적유통비용의 상승등으로 어두운 국면을 맞이하고 있다.

이같은 급작스런 환경변화는 소맥등의 수출재고 소진, 기후불순, 환율변동등에 주요인이 있지만, 그동안 정부가 도로, 항만등 산업을 지탱하는 하부구조(Infra-structure)에대한 투자를 게을리 한데도 하나의 원인이 있다.

금년 상반기의 경우는 사료업계가 물적유통비용의 상승분을 원료가격의 하락과 배합사료생산증가등으로 상쇄해나갈수 있었으나, 하반기에 접어들면서부터는 점차 원가상승 부담이 가시화되고 있다.

우선 수입원료의 경우 최근 외화수지적자폭이 확대되면서 정부가 수출을 촉진시키기 위해 원화가치를 절하시킴에따라 수출기업은 유리해지고 있으나 대부분의 원료를 해외에서 수입·조달하는 사료업체들은 수입가격이 상승하는 부담을 안게되었다. 이같은 환차손은 옥수수, 소맥등 어느 특정품목에 한정되지않고, 전체 수입원료에 골고루 반영된다는데에 문제의 심각성이 있다. 연초에 1불당 715원이었던 환율이 이미 1불당 750원을 넘어섬에따라 4.8% 이상 절하되었으며, 이같은 추세는 앞으로도 지속될 전망이다. 또한 개별품목별로 보더라도 금년 상반기까지만해도 안정세를 유지해왔으나 8월이후 미국콘벨

트의 일기불순, 소련의 신용공여기금확정등에 힘입어 135불대를 오르내리고있고, 금년도 배합사료가격안정에 결정적인 역할을 맡아왔던 사료용 소맥가격도 하반기에 접어들면서 20불이상 급등하였다. 또한 그동안 안정적인 값싼 원료시장으로 인식되어오던 중국이 금년 여름 대홍수를 맞아 내륙수송수단이 끊기고, 수확량도 감소하면서 중국산원료가격이 상승하기에 이르렀다. 이때문에 금년 상반기까지만해도 국산대두박을 둘러싸고 가격경쟁이 치열했었으나, 하반기에는 국산대두박이 가격경쟁력을 회복하면서 판매량도 늘어나는 추세이다.

한편 하반기에 접어들면서부터는 그동안 잠잠했던 국산원료가격마저도 상승하고 있다. 즉 옥구르텐, 우지, 구르텐회드, 동물약품, 석회석등이 크게 올랐고, 어분은 품귀현상마저 보였다.

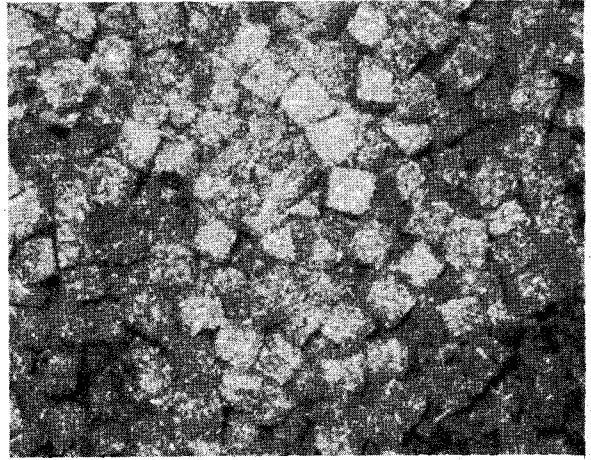
이같은 국내원료가격의 상승은 제반제조경비의 상승과 인건비, 수송비의 상승때문인 것으로 분석되고 있다.

가장 심각한 것은 수송비로 지방으로 운송되는 수송비의 경우 아직 계약기간이 만료되지도 않았는데 50% 가까이 상승한 경우도 있다. 따라서 사료업체들은 원료수송과 제품수송시 양쪽에서 이중부담을 겪고 있는 실정이다.

그밖에 항만시설이 여의치 못함에따라 인천항에 바로 접안시키지 못하고 하역수속 및 작업을 위해 항계밖에서 대기하는 배들이 늘어나면서 이에따른 부담역시도 사료가격에서 부담되고 있는 실정이다. 이처럼 도로, 항만에대한 정부의 시기적절한 투자가 이루어지지 못한데 따른 부담마저도 안게되면서 대

량물량을 수송·운반하는 사료업계의 어려움은 날로 커지고 있는 실정이다.

이처럼 국내·외적인 요인이 복합적으로 작용하면서 상반기동안 안정세를 보여오던 국내 사료업계가 하반기에들어 점차 어려운 국면을 맞고있으나, 어찌됐든 금년에는 상반기의 실적회전과 조기구매 물량등을 바탕으로 안정적인 기조를 유지해나갈 것으로보이나 내년도부터는 상당한 원가상승압박에 시달릴 것으로 보인다.



3. 원료 및 제품의 수송

국제곡물가격의 상승으로 어려움을 겪고있는 사료업계가 금년 하반기에는 과적차량단속에따른 불뚝이 옮겨가면서 가뜩이나 원료채증과 교통체증, 수송비용상승등으로 몸살을 앓던 사료업계가 심각한 어려움을 겪었다.

그동안 자갈, 모래, 철강등 건축용자재와 일반화물의 과적운송이 사회문제화되면서 최근 행정당국이 무차별적으로 곡물수송지정차량에 대해서까지 단속을 강화하자 연관산업인 국내 사료, 제분, 대두

가공산업에까지 파장이 옮겨가게되었고, 급기야 관계부처회의까지 소집되어 곡물수송차량에 대해서는 단속을 완화하기로 조치하였다. 그러나 이번 과적차량단속파문은 그동안 도외시되어왔던 사회간접자본 투자에대한 새로운 인식과 식량안보적 차원에서 도로, 항만, 수송수단이 얼마나 중요한 것인지를 일깨워준 일대사건이었다.

현재 우리나라의 연간 곡물도입량은 사료용 원료 770여만톤을 포함한 1,160여만톤에 이르고 있으며,

주요원료 가격 동향

(단위 : C&F·US.\$ / ton)

구 분	1990 평균	1991년					
		1월	3월	5월	7월	9월	11월, 현재
옥수수(미산)	133.4	132.4	137.4	130.7	132.1	136.9	137.0
(중국산)	131.7	122.2	127.2	127.0	126.6	128.5	129.0
소맥(EC)	110.7	98.5	113.0	108.0	97.0	113.4	130.0
채종박(인도)	102.3	101.5	87.7	80.5	80.4	78.6	85.0
소맥피(인도네시아)	115.6	105.0	105.5	104.2	100.2	98.2	99.0
수수(미산)	129.1	130.2	132.0	129.7	127.0	135.8	133.0
대두박(미산)	236.6	224.4	228.7	226.8	222.8	265.9	246.0
(중국산)	203.5	195.0	193.0	186.0	192.8	220.0	225.0
면실박(중국산)	116.8	105.7	104.0	103.0	99.4	105.4	103.0
타피오카(태국산)	76.6	78.2	63.2	65.0	68.8	72.6	73.0

이중 70%가 인천항을 통해 반입되고 반입량중 약 30%는 컨테이너 및 형식승인차량에의해 수송되고 있으며, 나머지 70%는 보조적재함을 설치한 11톤 트럭 (곡물수송지정차량)으로 운송되고 있다.

이번에 문제가 되었던 보조적재함을 설치한 11톤 트럭(곡물수송지정차량)은 지난 '86년 인천항에서 반입되는 곡물수송차량에서 많은 낙곡이 발생하자 이를 방지하기위해 당시 농림수산부와 교통부가 협의하여 수송지정차량제도를 수립 시행하게 되었다.

즉, 11톤 화물자동차의 높이를 일부변경하여 당초 45cm에서 추가로 55cm의 보조적재함을 설치토록 하되 보조적재함 상단의 10cm정도의 공간을 두고 적재함으로서 수송과정에서의 낙곡방지 및 안전성을 확보하기 위한 것이었다.

그결과 수입곡물지정차량제도운영으로 수입곡물 이용자의 낙곡방지, 차량이용에대한 인식도가 높아지고 지정차량도 적정수준으로 확보됨으로서 낙곡방지 및 과적으로인한 위험은 해소하게 되었다.

그러나 일부 부작용도 발생하여 곡물수송지정차량에 타화물인 모래, 자갈, 시멘트등을 적재하여 수송하는 사례가 발생하였고, 일반 화물자동차의 곡물수송차량지정제도에대한 법적근거미비로 민원도 발생하기에 이르렀다.

이에 행정당국에서는 이와같은 문제점을 지적해 '89년 5월16일부터 곡물수송지정차량제도를 폐지하고 적재함의 구조변경운행으로 인한 도로파손, 과적운행등을 지도, 단속하기 시작하였고, 급기야 10월1일부터는 전면단속에 들어감에 따라 한꺼번에 문제점이 나타나 산업마비현상까지 빚게 된 것이다.

현재 가장 큰 문제점으로 지적되고있는 것은 현행 화물자동차의 주종을 이루는 11톤 트럭에 곡류(옥수수)를 적재함 높이(45cm)까지 가득 실었을 경우 적재중량은 7톤에 불과하며 수송중의 안정성이나 낙곡방지를 위해서는 적재함 상단에서 최소한 10cm정도는 공간을 두어야하며 이경우 최대 적재중량은 5.4톤에 불과하다는 것이다.

따라서 현재의 곡류수송운임은 수송거리등에 따라 차이가 있으나 전국 평균톤당 약 5,000원에 운송되던 것이 이번과적단속기간에는 그 3배인 15,000원으로 인상되었으며 결국 운임인상해당액은 소비자에게 전가될 수 밖에 없다. 특히 배합사료 원료인 곡류의 수송운임인상분은 양축가에게 전가됨으로써 결국 제3의 피해자인 사료업체와 양축농민이 피해를 입게된 것이다.

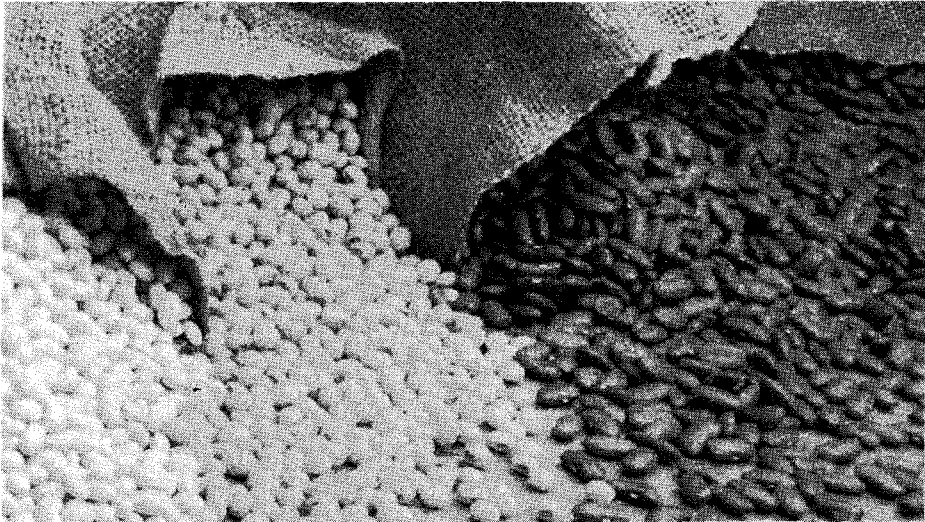
결국 정부에서도 단속후 10여일이 지나면서 문제의 심각성을 인식하여 관계부처 협의하에 곡물수송지정차량에 대해서는 단속을 완화하였고, 추후 법적인 문제를 검토키로 결론했다.

그러나 금번 사태의 근본원인은 지난 수년동안 정부가 사회간접자본에대한 투자를 소홀히했고, 손바닥 뒤집듯했던 행정조치가 이와같은 문제를 야기시켰다는데 의견이 모아지고있다. 또한 다행히 빠른 시일내에 곡물수송지정차량에 대한 단속이 완화됨으로서 운임상승과 사료가격상승의 여파를 막을수 있었다는 점에서 다소나마 안도할 수가 있다.

그럼에도 불구하고 현재 국민식량의 절반이상을 외국에 의존하고있고, 이중 약 70%가 인천항을 통해 도입해오는 실정을 감안할 때, 현재에도 지속되고 있는 인천항의 체선·체화문제, 산업도로의 체증문제등에 대해서도 새로운 인식을 가져야 할 것이다. 만일 곡물수송에 애로가 생겨 곡물공급에 차질이 생긴다면 이는 가축의 사료가 끊기는데 그치지않고 우리의 생명선이 위협받기 때문이다.

4. 사료관리법 개정논의

한편 사료산업의 주변환경이 점차 악화되어가고 있는 가운데 최근 정부에서는 사료관리법을 개정하기위해 입법예고하였으며, 개정안 내용중에는 그동안 허가제로 되어있던 신규공장설립을 기존 허가제에서 등록제로 전환하겠다는 내용이 담겨있어 업계를 긴장시키고 있다. 비록 3년전에 행정개혁위원회가 사료공장 허가제를 등록제로 전환시켰겠다고 방



침을 세운바 있지만 막상 현실로 다치자 반대의 목소리가 높아지고 있다.

즉 업계에서는 이미 양축단체나 중소기업들에 대하여 정부가 사료공장참여를 허가하고있는 시점에서 사료공장 허가제를 전면개방한다는 것은 자칫 외국계기업들과 국내 대기업들의 참여만 부추길뿐 양축농민들에게 있어서는 별도움이 못된다는 입장이다.

이미 알려진 바와같이 현재 우리나라의 사료산업은 70년대이후 국민소득의 증가로 축산물수요가 급증함에 따라 배합사료생산량도 80년이후 꾸준히 연평균 13.4%의 신장을 이룩해왔으나 최근에는 시설과잉에 따른 판매경쟁과 축산물 수입개방확대로 인한 수요감퇴에 직면하고 있다. 이러한 현상은 앞으로 GATT/BOP졸업과 우루과이라운드 농산물협상등 수입개방과 관련되는 일련의 상황전개에 따른 가축사육기피심리등으로 배합사료수요도 둔화내지 정체현상을 나타낼 것으로 전망된다.

1991년 1월1일현재 우리나라 배합사료산업은 사료협회산하 45개사(60개공장)와 축협계 12개사(19개공장), 무소속 1개사(1개공장)로 총 58개사(80

개공장)로 구성되어 있다. 전체배합사료산업의 연산능력은 8시간 가동기준으로 사협이 583만9,500톤, 축협이 125만5,500톤, 무소속이 3만톤으로 총 712만5천톤을 나타내고 있다.

한편 전체 배합사료생산량은 '90년도 기준으로 10,425,000톤으로 이중 사협분이 80.4%, 축협분이 19.4%, 기타 무소속이 0.2%를 차지하고 있다. 따라서 현재의 시설능력으로 '90년 배합사료산업의 가동율을 2교대(16시간)기준으로 산정해 보면 73.1%에 달하고 있다.

특히 '70년대이후 축협, 대기업, 생산자단체의 시장참여가 늘어나고 미근대화 공장들의 시설근대화사업이 활발히 진행됨에 따라 사료산업의 시설능력은 과잉상태를 보이게 되었다. 그럼에도 불구하고 현재 우리나라의 배합사료 가동을 산정은 1교대(8시간 가동)기준으로 함으로서 비교적 양호한 것으로 보이고 있으나, 일본의 경우 배합사료공장의 가동율은 12시간(1.5교대)기준으로 하며, 구미제국은 24시간을 기준으로 가동율을 산정하고 있다. 따라서 우리나라도 일본이나 EC국가와 마찬가지로 12시간, 또는 24시간을 기준으로 배합사료산업의 가동

**“ 현행 사료관리법상의 허가제하에
 서도 사료공장 신설이 필요한 경우, 즉 축
 산단지내의 양축가 단체나 실수요자단체등에는 이미
 사료공장 신설을 상당수 허가해준 바 있으며, 앞으로도 양축
 가단체등에서 사료공장신설을 원할 경우에는 이를 허용해줌으로써
 현행제도하에서도 등록제와 동등한 효과를 누릴 수가 있을 것이다. 다만
 배합사료제조업의 등록제 전환문제는 위에서 지적한 문제들이 해소된 다음에 검토
 되어야 할 것으로보아 이러한 문제점들이 해소되지 않은 상황
 에서 등록제로 전환할 경우 심각한 부작용만 야기케 ”**

을을 산정할 경우 가동율은 크게 낮아지게 된다.

현재 우리나라의 배합사료공장은 생산규모별로 보면 일산 200~400톤규모의 공장수가 43개로 절반이상을 차지하고 있다. 일본의 경우도 60~70년대에 시설근대화가 이루어지면서 대부분 200~400톤 규모가 가장 많이 생겨났다. 정부에서도 일산 300톤규모가 적정규모라고보고 시설근대화시 증설 규모를 300톤이하로 규제하고 있다. 실제 업계의 경쟁치 분석에 따르더라도 일산 300톤이 넘게되면 「규모의 비경제성」으로인해 유통비용 및 관리비용 등이 증가하여 비효율적인 것으로 보고있다.

따라서 현재 미근대화되어있는 공장들만 일산 300톤 규모로 시설근대화하여도 연간 생산능력은 900만톤이 넘게되며, 이를 2교대 가동하면 1,800만톤이상을 생산하여 향후 10년이내의 수요량 증가분까지 충족할 수 있게된다.

따라서 현상태에서 무작정 등록제로 전환할 경우 시설과잉은 물론 농·축협과 외국기업에게 시장을 개방하는 결과만 초래하게 될 것이다. 지난해 태국의 C·P그룹이 한국내 사료시장참여를 시도할 당시 이를 규제할 수 있었던 것은 현행사료관리법상 허가제라는 장치가 있었기 때문이다.

따라서 현행 사료관리법상의 허가제는 생산능력과잉이라는 차원을 떠나서라도 같은 협동조합인 농·축협간의 경쟁으로인한 부작용을 해소하고, 외국기업의 국내진출을 억제할 수있는 제도적 장치로서 상당기간 존속되어야할 것이며, 설령 등록제로 전

환한다하더라도 협동조합간의 경쟁을 막기위한 제도적 장치는 마련되어야 한다.

또한 배합사료산업의 등록제화에 앞서 원료수입에대한 제한조치해제가 우선이루어져야 한다. '90년부터 배합사료수입이 완전개방되므로써 양어 및 애완동물용 사료의 수입이 급증하고 있음에도 일부 사료원료에 대하여는 아직도 수입을 제한하고 있으며, 더욱이 '94년까지는 거의 전품목의 축산물 및 수산물의 개방이 예시되어 있음에도 불구하고 일부 사료원료에 대하여는 계속 수입제한품목으로 묶어둠으로서 배합사료 생산원가를 높이는 결과를 빚고 있다. 즉 곡류대체원료인 사료용 대맥이나 어분 및 육골분은 국내생산량이나 품질등을 고려할 때 조기개방이 시급함에도 불구하고 여전히 수입이 제한되고 있다.

그리고 현행 사료관리법상의 허가제하에서도 사료공장 신설이 필요할 경우, 즉 축산단지내의 양축가단체나 실수요자단체등에는 이미 사료공장 신설을 상당수 허가해준 바 있으며, 앞으로도 양축가단체등에서 사료공장신설을 원할 경우에는 이를 허용해줌으로써 현행제도하에서도 등록제와 동등한 효과를 누릴 수가 있을 것이다. 다만 배합사료제조업의 등록제 전환문제는 위에서 지적한 문제들이 해소된 다음에 검토되어야 할 것으로보아 이러한 문제점들이 해소되지 않은 상황에서 등록제로 전환할 경우 심각한 부작용만 야기케되므로써 전체사료업계나 축산업계에도 도움이 되지 않을 것으로 보인다.