

닭고기 산업, 이대로는 안된다

유가 급등에 따른 육계산업 물류비 상승현황과 해결방안

꺾일 줄 모르는 국제유가의 급등으로 국내 제조업체들이 울상이다. 두바이유 기준으로 불과 1년 전인 2007년 7월에 69달러였던 국제유가가 2008년 6월에 128달러를 기록해 거의 두 배 정도 급등했으며, 7월 15일 이미 140.8달러를 기록한 적이 있다(〈표 1〉 참조).

골드만삭스는 최악의 경우 2008년 내에 200달러까지 상승할 것이라는 리포트를 제출한 바 있다. 중국, 인도 등 신흥 개발도상국을 중심으로 빠르게 진행되는 산업화가 석유수요를 지속적으로 증가시키는 반면, 산유국의 공급능력은 갈수록 악화되고 있다는 게 주요 근거이다.

한국경제는 원유를 전량 수입하고 있기 때문에 국제유가 200달러 시대가 본격화 될 경우 국내 경제는 마이너스 성장이 불가피할 것으로 보인다.

산업연구원 연구자료(2004. 5)에 따르면,



황재연 부장
(주)하림 물류팀

유가가 연평균 배럴당 200달러 상승시 농수산품의 원가상승률이 5.6%로 추정되며, 운수업의 경우 무려 26.7% 상승하는 것으로 나타나 물류비 부담에 대한 어두운 미래를 예견하고 있다.

국내 계육업계는 지난 2006년 9월 이후 지속적인 불황에 시달리고

있다. 최근 유가와 곡물가격 폭등까지 가세하면서 도산하는 업체까지 발생하는 등 계육업계는 가히 심각한 위기상황에 돌입했다. 이 위기상황에 대해서 뚜렷한 대책이나 돌파구도 없다. 그러나 정부 등 누구하나 해결책을 찾기 위해 나서거나 노력하지 않고 육계산업 너희들 일이니 알아서 하라는 식이다.

그렇다면 양축농가, 정부, 정책담당자, 계열업체, 운송업자, 유통업자, 소비자 등이 각각 해야 할 일들이 무엇이고, 어떻게 해야 할 것인가에 대해서 알아보자.

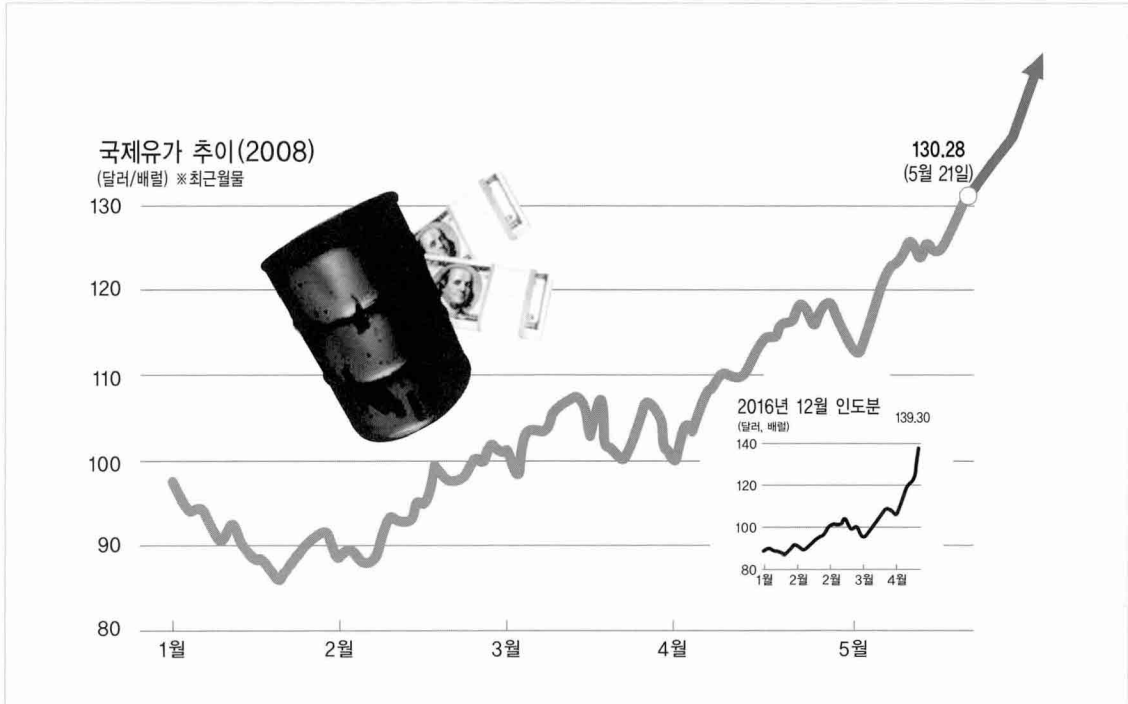
〈표 1〉 두바이유 원유가 추이

(단위 : \$, 원)

구분	2006년 7월	2006년 12월	2007년 7월	2007년 12월	2008년 6월
국제유가	69.16	58.66	69.68	85.66	127.90
2006년 7월대비	100.0%	84.8%	100.8%	123.9%	184.9%
국내유가	1,295.58	1,181.78	1,256.43	1,436.46	1,910.28
2006년 7월대비	100.00%	91.22%	96.98%	110.87%	147.45%

닭고기 산업, 이대로는 안된다

유가 급등에 따른 육계산업 물류비 상승현황과 해결방안



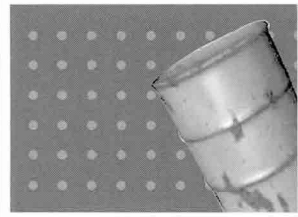
정부는 운송업체 유가보조비 지급률 확대에 대해서 적극 검토해야 한다. 특히 1차 산업인 농축산물을 운송하는 업체에 대해서 우선적으로 확대 적용하는 방안을 강구하도록 해야 한다.

운송업체는 지난번 물류대란때 나타났던 여러 문제점에 대한 자구책을 마련해야 한다. 물류거점 공동이용을 통한 물류비 절감방안을 검토해 보자.

국내 전 계열업체는 유가상승에 따른 물류비와 농가연료비의 수직상승에 따른 자구책 마련에 매진해야 한다.

물류의 경우, 우선 생계 운반차량과 계속 수송·배송차량의 회전율을 높여 각 차주들의 수익을 개선하는 동시에 저비용·고효율의 물류시스템을 구축해야 한다. 또한 적재율 향상을 통해 단위(kg)당 운반비를 최소화 하고, 공차 운송 최소화를 위한 공동 물류 방안을 모색하는 등 문제의 중심에서 서서 이 난국을 타개하는데 머리를 맞대야 할 것이다.

그러나 이러한 노력에도 불구하고, 유가 상승으로 인한 원가 상승분을 보전하기에는 턱없이 부족하다. 자체 분석결과 물류비와 연료비 절감활동은 유가상승으로 인한 추가부담



현재 생계 운반비가 kg당 60~80원으로 설정되어 운용하고 있으나 생계운반기사 입장에서 보면 3D업종의 최상위 부문에서 고생하는 노동량에 비하면 그 댓가는 매우 초라하다고 생각된다. 적정가격을 산출하여 보상해 주고 추가 소요되는 비용은 농가, 계열업체, 소비자가 조금씩 나누어서 부담하는 것이 옳다고 본다.

그렇지만 계육업체 입장에서는 현재 적자에 허덕이다보니 인상해 줄 수가 없는 실정이다. 이런 논리를 유통업체와 소비자들에게 정확하게 알려서 양축농가·운송·계육산업·유통·소비자가 윈-윈하는 수준을 찾아서 적용할 수 있도록 협조해야 한다.

원가의 대략 30% 정도를 보전하는데 그치는 것으로 나타났다. 그렇다면 나머지 70%는 어떻게 해야 하나?

이러한 업계의 노력에도 불구하고 자력으로 이 상황을 헤쳐 나가기 어려운 상황에 직면하고 있다. 현 시점에서는 원가에 반영되는 유가 인상분에 대한 공급가격을 인상하는 것은 불가피할 것이다.

유류비 상승으로 인한 물류비용 증대는 어느 특정 집단에 국한된 책임 문제는 절대 아니다. 우리 모두는 소비자들을 설득시키는데 힘을 모아야 한다.

현재 생계 운반비가 kg당 60~80원으로 설정되어 운용하고 있으나 생계운반기사 입장에서 보면 3D업종의 최상위 부문에서 고생하는 노동량에 비하면 그 댓가는 매우 초라하다고 생각된다. 적정가격을 산출하여 보상해 주고 추

가 소요되는 비용은 농가, 계열업체, 소비자가 조금씩 나누어서 부담하는 것이 옳다고 본다.

그렇지만 계육업체 입장에서는 현재 적자에 허덕이다보니 인상해 줄 수가 없는 실정이다. 이런 논리를 유통업체와 소비자들에게 정확하게 알려서 양축농가·운송·계육산업·유통·소비자가 윈-윈하는 수준을 찾아서 적용할 수 있도록 협조해야 한다.

닭고기처럼 가격이 비탄력적인 제품은 없다.

이제 미국, 일본 등 선진국처럼 닭고기 생산비가 상승되면 일부는 내부 원가절감으로 흡수하고, 나머지는 제품에 소비자가격을 반영시켜 육계산업이 건전하게 발전할 수 있도록 해야 한다.

닭고기 소비자가격 인상원인을 여러 매체를 통해 투명하게 알려주는 것도 우리들의 주요 임무이다. 