

가락동 농수산물 도매시장 하역업무 개선방안

허길행* 이규정**

1. 머리말
2. 하역의 현황과 과제
3. 하역체계 개편의 효과
4. 하역체계 개선과 수수료 조정(안)
5. 요약 및 결론

1. 머리말

현재 농수산물을 둘러싼 유통환경은 급격히 변하고 있으며, 유통체계 또한 급격한 변화를 예고하고 있다. 즉 급격한 유통여건의 변화, 정보통신기술의 발전, 소매시장 대형화·연쇄화의 진전 등으로 유통의 수직적 통합이 급격히 이루어져 생산자와 소매업자간에 물류센터 등을 통한 직거래가 급격히 증대될 전망이다. 이에 따라 현재까지 농수산물 유통에서 거의 독점적 지위를 누려 온 도매시장은 상대적으로 위축되고, 슈퍼마켓이나 슈퍼체인을 중심으로 한 물류센터의 시장점유율이 크게 증대될 전망이다.

현재 우리 나라는 청과물 유통량의 약 80%가 도매시장을 통하여 거래되고 있는데 반해, 미국의 경우 유통량의 약 1/3만이 도매시장을 통하여 거래되고, 2/3는 물류센터를 통하여 거래되고 있는 것으로 추정되고 있다(허길행 1994 : 146). 이러한 점을 고려할 때, 앞으로 도매시장과 물류센터간에 시장점유율 확대를 위한 경쟁은 매우 치열할 것으로 보이며, 경쟁에 있어 고도의 컴퓨터 통신망과 현대적 대형 소매점을 바탕으로 고도의 경영기법을 적용하는 물류센터에 비해 도매시장이 불리할 수 있다.

이러한 점을 고려할 때, 도매시장이 물류센터와의 치열한 경쟁을 극복하고 생존해 나가기 위해서는 도매시장의 유통비용을 감축함으로써 출하자에게는 보다 높은 가격을 제공하고 소매상에게는 보다 낮은 가격으로 상품을 제공하지 않으면 안된다¹.

¹ 도매시장단계에서 발생하는 순수한 유통마진은 상장수수료, 하역비, 중도매인의 중개수수료 및 도매 이윤, 주차료 등으로 구성되며 그밖에 비용은 간접적으로 유통마진에 영향을 주지만 직접적 구성요소는 아님. 예를 들어 청소비는

*한국농촌경제연구원 연구위원

**서울특별시 농수산물도매시장관리공사 농산처장

현재, 도매시장의 가장 낙후된 부문은 하역 작업이다. 하역작업 기계화의 지연과 소위 3D현상으로 인한 인건비의 상승으로 하역비는 급격히 증대되어 왔으며, 장차 도매시장의 효율화 면에서 중요한 장애요인이 될 가능성이 높다. 이러한 점에서 농수산물 도매시장의 하역체계 개선은 도매시장의 경쟁력과 관련하여 매우 중요한 과제의 하나이다. 특히 가락동 농수산물도매시장은 우리 나라 농수산물 유통과 가격을 주도하는 중심시장으로서 하역체계 개선에 따른 효과는 전국 농수산물 도매시장 하역체계에 지대한 영향을 미칠 것으로 보인다.

또한 현재 하역업무는 하역노조가 담당하고 하역비를 출하자로부터 징수하고 있는데, 하역비의 부담주체와 관련하여 산지수집상, 중도매인, 도매시장법인간에 심각한 마찰을 초래하고 있다. 따라서 도매시장의 하역문제는 경제적 문제일 뿐만 아니라 사회적 문제를 유발할 수 있는 주요 과제가 되고 있다.

이러한 점을 고려하여 본 논문에서는 가락동 농수산물도매시장을 중심으로 농수산물 하역작업의 현황과 문제점을 분석하고, 그

개선을 위한 구체적인 대안을 제시함으로써 도매시장내 유통주체간의 갈등을 해소하고 장차 도매시장 하역작업의 능률화를 통해 도매시장의 효율성 증대에 기여할 수 있도록 하고자 한다.

2. 하역의 현황과 과제

도매시장에 있어 하역이란 농수산물이 도매시장에 반입된 후 반출되기까지의 각종 물류기능을 의미한다. 이를 구체적으로 보면, 상품의 하차, 선별 및 진열, 상품의 이적(경매장 → 중도매인 점포), 상차 등이 포함된다. 이중 문제가 되고 있는 부분은 경매를 하기 위해 상품을 하차, 선별 및 진열하는 작업과 관련된 부분으로 여기에서도 주로 이 문제를 중점적으로 논의하고자 한다².

현재 상품의 하역기능은 하역노조가 담당하고 있으며, 그 비용은 도매시장법인이 출하자로부터 징수하여 하역노조에 지급하고 있어 실질적으로 출하자가 부담하고 있다. 이와 관련하여 현행 「농수산물유통 및 가격안정에 관한 법률(농안법)」에서 개설자, 도매시장법인, 중도매인은 법이 규정한 항목 이외에 어떠한 명목으로도 금원을 징수할 수 없도록 규정하고 있으며(법 제 35조), 법에 하역비 항목이 포함되어 있지 않다³. 그 결과 하역비의 부담주체에 관한 논란이 계속

분명히 도매시장의 비용으로 작용하지만 도매시장법인과 중도매인이 상장수수료와 중개수수료 및 도매이윤중에서 부담하며, 유통마진의 직접적 영향은 없음. 1995년 가락동 도매시장의 청과물 총 거래액은 14,241억원임. 한편 도매시장법인의 총 상장수수료 수입은 559억원(거래액의 약 3.9%)이며, 하역비는 133억원(거래액의 약 0.9%)이고, 청과물 중도매인의 중개수수료는 평균 구입액의 4.6%, 도매이윤율은 평균 5.3%로 조사되었음. 관리공사의 주차료 수익은 약 20억원이다(삼일회계법인 1995). 따라서 품목에 따라 차이가 있지만 도매거래의 경우 약 10%의 순수유통마진이 발생한다고 볼 수 있음.

² 본 논문에서 별도의 설명이 없는 한 하역이란 함은 하차, 선별 및 진열기능을 의미함.

³ 「농안법」에서 규정한 항목은 시장사용료, 위탁상장수수료, 중개수수료, 시설사용료, 쓰레기유발 부담금 등임.

표 1 가락동 도매시장 하역노조 현황

소 속		조합원 수 (명)			비 고
		1986(A)	1996(B)	증감율(%)	
전국항운노조	농 수 산 물 항 운 노 조	292	582	99	한국청과분회, 농협과일 및 채소분회
	서 울 가 락 시 장 항 운 노 조	321	557	74	중앙청과 과일 및 채소분회, 동화청과분회
	서 울 종 합 수 산 노 조	152	181	19	강동수산, 수협(공), 서한 냉동
전국연합노조	서 울 청 과 하 역 노 조	203	272	34	서울청과 과일 및 채소분회
	가 락 건 해 산 물 노 조	131	102	△22	
계		1,099	1,694	54	

자료: 서울시 농수산물도매시장관리공사

되어 왔으며⁴, 도매시장의 중요한 현안 과제가 되고 있다.

가락동 도매시장에는 현재 하역을 담당하는 노조가 5개 있으며, 이중 3개는 청과물의 하역을 담당하고, 2개는 수산물을 담당하고 있다. 현재 하역노조원은 총 1,694명으로 1986년에 비해 54%가 증가했으며, 이중 1,411명(83.3%)이 청과시장에 종사하고 있다(표 1). 한편 하역노조원 수의 변화 추세를 보면 비교적 하역장비를 많이 이용하는 수산물은 증가하지 않은 반면, 청과물은 크게 증가하여 하역비 상승의 중요 요인으로 작용했을 것으로 판단된다. 인건비가 지속적으로 상승하고 있는 점을 고려할 때 청과물 하역의 기계화는 매우 중요한 과제라고 하겠다.

하역노조에 의한 현행 하역체계는 하역의 기계화를 지연시키는 원인이 되고 있다. 일반적으로 기계화는 인력의 감축을 가져오기 때문에 노조는 기계화를 기피하는 경향이 있으며, 현재의 노조운영체제에서는 하역장비의 구입과 적절한 관리체계의 도입을 기대하기 어렵다.

기계화의 지연으로 청과물의 하역비는 청과물가격에 비해 크게 상승하여 도매시장 유통마진 상승에 중요한 요인으로 작용했으며, 현재의 하역체제를 유지한다면 그 추세는 인건비 상승과 더불어 더욱 가속될 것으로 판단된다. 즉 1990년의 하역비와 비교할 때 특히 채소류 등 비포장 상품의 하역비 상승이 두드러지게 나타나고 있다. 예를 들어 채소류의 경우 농가수취가격 지수는 1990년 100.0에서 1995년 143.2로 43.2%포인트 증가한 반면, 동 기간 하역비는 66.7 ~ 131.3%포인트 증가했다. 특히 비포장 출하 상품의 하역비 증가가 두드러졌다. 다만 포

⁴ 성배영 외(19980 : 223)에서 중기적으로 도매시장내의 하역노조체제를 지양하고 하역회사체제로 전환함이 바람직하다는 점이 제시되었으며, 1994년 「농수산물 유통개혁 대책」 수립시에도 이 문제가 중점 검토된 바 있음(허길행 외 1995 : 55 ~ 59).

장출하가 잘 되고 있는 과실류의 하역비 상승률은 가격상승률에 비해 낮게 나타났다(표 2).

그리고 현재 하역비의 부담주체 문제는 도매시장 유통주체간에 갈등을 유발하는 요인이 되고 있다. 출하자 입장에서는 하역비는 당연히 상장수수료에 포함되어야 한다는 것이고, 도매시장법인의 입장에서는 하역업무는 노조에서 수행하고 있기 때문에 자기와는 상관없이 관행에 따라 현재와 같이 출하자가 담당해야 한다는 것이다. 특히 하역을 하지 않고 차량단위로 거래하는 무, 배추 등 비포장 채소류에 대해서는 중도매인이 부담해야 한다는 주장도 제기되고 있으며, 이러한 주장들은 집단행동으로 발전하여 산지수집상들이 집단적으로 출하거부 움직임을 보임으로써 사회적 문제를 야기한 바도 있다.

또한 하역비의 결정은 시장내 하역노조 위원장들이 물가 및 생계비 인상률 등을 고려하여 품목별·규격별 단일 하역노임 인상안을 제시하면, 출하자, 도매시장법인, 중도매인, 관리공사 등의 대표와 학계전문가가 참석한 가운데 의견조정을 통해 결정하고 있다. 이러한 결정과정에서 실제 하역비의 부담주체인 출하자 대표가 소외되고 있다는 문제가 제기되고 있다.

그리고 현재 하역노조 자체도 실질적인 고용주(雇傭主)가 없기 때문에 노조원에 대한 복지혜택이 없고, 작업시간이 불규칙하며 급여도 안정적이지 못하며, 작업 자체도 대부분 인력에 의존하고 있어 작업환경이 매우 열악한 것으로 지적되고 있다. 이러한 점에서 현재의 하역체계는 조속한 개선이 요구된다고 하겠다(정 찬길 외 1995 ; 70).

표 2 주요 농산물의 하역비 인상률(1990, 1995)

단위: 원

품 목	단 위	1990년(A)	1995년(B)	인상률 ¹⁾ (%)	연평균인상률(%)		
배	추	4.5톤	16,000	37,000	131.3	18.3	
	무	4.5톤	22,000	40,000	81.2	12.6	
양 배	추	4.5톤	22,000	45,000	104.6	15.4	
	꽃 마늘, 대 파, 마늘	4.5톤	24,000	52,000	116.7	16.7	
마늘(망)	양	14~16kg	70	130	85.7	13.3	
	파	14~16kg	50	110	120.0	17.1	
감 자, 고 구	마	20kg	90	165	83.3	12.9	
	상	추	1관	30	50	66.7	10.7
수박	수	박	4.5톤	25,000	55,000	120.0	17.1
	배, 사과, 귤, 복숭아, 감	15kg 박스	100	160	60.0	9.9	
바나나	나	15kg 이상	150	210	40.0	7.0	
	참외	15kg 이상	230	300	30.4	5.5	
딸기	기	2kg	30	50	66.7	10.7	
	농가수취가격지수	과실	100	180.8	80.8	12.6	
채소		100	143.2	43.2	7.4		

주: 1) 1990년대비 1995년도 인상률 $\{(B - A) / A\}$
 자료: 각 연도 하역노임 협정표

표 3 하역업무 기계화에 따른 비용분석(4.5톤 트럭 1대당)¹⁾

단위: 원

비 용 항 목	인력하역		기계하역	
	금액	산출근거	금액	산출근거
인 건 비 ²⁾	23,400	31,200×3명×120분÷480분 (3명, 120분 소요, 1일 8시간 작업기준)	2,600	31,200×2명×20분÷480분 (2명, 20분 소요)
연 료 비			208	5,000원/일
감 가 상 각 비 ³⁾			365	8,750원/일
수 선 유 지 비			208	5,000원/일
보 험 료			114	2,740원/일
계	23,400		3,495	

주: 1) 4.5톤 화물차 1대 기준, 비용은 1일 8시간(480분) 작업 기준.
 2) 인건비는 건설노임 단가 적용.
 3) 지게차 구입가 1,750만원(대당), 내용년수 5년, 잔존가치 10% 적용.
 자료: 현지조사

한편 우리 나라와 도매시장 운영체계가 비슷한 일본중앙도매시장의 경우 하역을 전담하는 별도의 기구는 없으며, 도매업자(우리 나라 도매시장법인에 해당됨)가 하역 전담 직원을 두고 있으며, 일반적으로 도매업자의 하역전담 직원과 운송기사가 협동하여 하역업무를 수행하고 있다. 따라서 상장수수료 이외에 별도의 하역비는 징수하지 않고 있으며, 하역작업을 대부분 지게차로 하고 있다.

3. 하역체계 개편의 효과

하역체계를 개선한다고 하더라도 단기적으로 경제적 효과를 기대하기는 어렵다. 그러나 장기적으로 하역업무를 기계화함으로써 비용을 상당수준 절감할 수 있을 것으로 기대된다.

하역을 인력에 의할 경우 4.5톤 트럭 1대당 23,400원의 비용이 소요될 것으로 추정되며, 기계화할 경우에는 3,495원이 소요될 것으로 추정된다. 따라서 기계화할 경우 하

역비는 대당 19,905원이 절감되며(표 3), 1995년 가락동 도매시장의 청과물 반입량이 2,242천톤(약 448.4천대)임을 고려할 때 전량 기계화가 된다면 1995년 기준 연간 약 8,925백만원(총 거래금액 1,484,582백만원의 약 0.6%)의 하역비를 절감할 수 있을 것으로 추정된다⁵⁾.

한편 하역체계를 개선하면 하역비의 부담 주체가 명확하게 됨으로써 도매시장내 유통주체간의 갈등이 해소되어 사회적 마찰을 완화하고, 유통능률의 향상에 기여할 수 있게 될 것으로 생각된다. 또한 하역시간을 단축 시킴으로서 경매장 등 도매시장의 이용 효율성을 높일 수 있고, 상품의 신선도 유지에 유리할 수 있다.

⁵⁾ 1995년 배추 1차당 실제 하역비는 35,000원이며, 인건비 기준으로 건설노임 단가를 적용함으로써 낮게 평가되었음. 실제 하역비를 고려하여 대당 1만원의 추가적 하역비 절감을 가정하면 하역비의 절감액은 거래금액의 약 0.9%가 됨.

4. 하역체계 개선과 수수료 조정(안)

4.1. 하역체계의 개선방안

앞에서 지적한 바와 같이 현행 하역노조가 하역업무를 담당하고 출하자가 하역비를 별도로 부담하는 운영체제는 많은 문제점이 있다. 이러한 점에서 도매시장의 하역기능은 도매시장법인이 담당하도록 개편할 필요가 있다. 이때 하역조직의 개편방안은 2가지를 고려할 수 있다.

첫째, 현재의 하역노조원을 도매시장법인이 직원화하여 하역업무를 담당토록 하는 것이다. 이 경우 하역의 기계화 및 성력화가 촉진되고, 하역서비스의 질이 향상되며, 작업여건이 개선되고, 노조원들의 복리증진이 기대된다는 장점이 있다. 그러나 그 실행 주체인 도매시장법인이 하역노조원을 직원화할 경우에는 인력관리의 복잡성과 인건비 증가로 인한 경영압박을 우려해서 그 주체인 도매시장법인이 반대하고 있어, 현실적으로 직원화에는 제약이 있으며 실현성이 약하다. 다만 장기적인 대안이 될 수 있다.

둘째, 도매시장법인이 하역노조원의 직원화를 기피하는 점을 고려하여, 하역노조원을 중심으로 하역전문회사를 설립토록 하며, 하역전문회사로 하여금 도매시장법인과 계약을 통해 하역업무를 담당토록 하는 것이다. 이 때에는 도매시장법인과 하역전문회사와의 계약에 의해 하역비가 결정되며, 계약당사자는 비용의 절감을 위해 하역의 기계화를 위해 노력하게 될 것이므로 하역의 효율화가 촉진될 수 있을 것이다. 그러나 기존의 하역

노조원들이 직장의 불안정성을 우려하여 기피할 우려가 있다.

도매시장 하역업무의 개선은 현재의 하역노조원을 배제한 상태에서는 불가능하다. 이러한 현실적 여건을 고려하여 도매시장의 하역전문회사는 반드시 하역노조원을 중심으로 구성하도록 해야 할 것이다. 이를 위해서는 일정기간 하역노조원의 소득이 최소한 현 수준을 유지하도록 하고, 이들이 설립한 하역전문회사가 일정기간 하역업무를 맡아 수행하도록 개설자가 보장해 주어야 할 것이다. 다만 장기적으로는 외부 용역업체도 용역입찰에 참가할 수 있도록 문호를 개방함으로써 경쟁체제를 도입할 필요가 있다. 또한 도매시장 내 하역노조원의 전문하역회사 설립과 기계화를 촉진하기 위하여 회사 설립시에는 창업자금 및 하역장비 소요자금을 일부 지원 또는 융자해 줄 필요가 있다. 왜냐 하면 현실적으로 전문하역회사의 설립을 전적으로 하역노조에 위임하는 것은 노조의 자금능력이나 여건을 고려할 때 기대하기 어렵기 때문이다.

4.2. 도매시장법인의 하역비 부담능력

현재 출하자가 부담하고 있는 하역기능을 도매시장법인이 담당해야 한다는 점에서는 도매시장 관계자간에 대체로 합의에 도달된 것으로 판단된다.

하역비의 부담주체가 도매시장법인이 되면 하역비의 부담주체가 명확하게 되어 기업경영적 측면에서 적극적으로 하역비 절감을 위해 노력하게 되며, 장기적으로 하역의 기계화가 촉진되고 하역의 능률화를 통한 하역비의 절감이 가능하게 된다. 따라서 도매시장의 경쟁력 강화를 위해서는 하역의 기계화가 불가피하며, 현재 고용주가 불명확한 하

표 4 법인별 거래금액에 대한 하역비 비율 추정, 1996

단위: 백만원

구 분				거래금액	96년도 하역비 추정	거래금액 대비
서 울	소과채	실소	계류류	262,673	3,113	1.19%
			계류류	93,336	796	0.85
			계류류	169,337	2,317	1.37
농 협	소과채	실소	계류류	207,063	2,887	1.39
			계류류	62,750	520	0.84
			계류류	145,313	2,367	1.63
중 앙	소과채	실소	계류류	283,227	3,341	1.18
			계류류	83,559	754	0.90
			계류류	199,668	2,587	1.30
동 화	소과채	실소	계류류	275,004	3,545	1.29
			계류류	41,135	394	0.96
			계류류	233,869	3,151	1.35
한 국	소과채	실소	계류류	300,911	3,913	1.30
			계류류	40,018	364	0.91
			계류류	260,893	3,549	1.36
대 아	소과채	실소	계류류	140,875	2,895	2.06
			계류류	-	-	-
			계류류	140,875	2,895	2.06
합 계	소과채	실소	계류류	1,484,582	19,830	1.34
			계류류	319,798	2,828	0.88
			계류류	1,164,784	17,002	1.46

주: 거래금액은 1995년과 동일한 것으로 보고 현재의 하역요금을 적용하여 추정함.
 자료: 서울시 농수산물도매시장관리공사

역노조의 운영방식으로는 기계화를 위한 장기 투자를 기대하기 어렵다는 점에서 하역의 기계화를 위해서는 하역기능을 반드시 도매시장법인이 담당해야 할 것으로 본다.

또한 인건비의 상승과 노조원의 고령화 추세를 고려할 때 하역의 기계화는 매우 시급하다고 하겠다. 그리고 하역비의 부담주체가 도매시장법인이 되면, 출하자로부터 상장수수료 이외의 부당한 경비를 징수하지 않게 되어 현행 「농안법」의 취지에도 부합되는 결과를 가져오게 된다.

그러나 하역기능을 도매시장법인이 부담하게 될 경우에는 그 비용의 부담능력 문제가 제기된다. 왜냐 하면 도매시장이 원활히 운영되기 위해서는 거기에 종사하는 유통주체가 적절한 수지균형을 유지할 수 있어야 하며, 현재의 상장수수료나 각종 요율은 현재의 체제를 고려하여 설정한 것이기 때문이다. 따라서 도매시장법인이 하역기능을 담당

하게 될 경우에는 도매시장법인의 하역비 부담능력을 고려해야 한다.

거래금액에서 하역비가 차지하는 비율은 도매시장법인에 따라 차이가 있지만 1996년 평균 과실류 0.88%, 채소류 1.46%, 전체적으로 1.34%로 추정되며, 수수료의 조정없이 도매시장법인이 하역기능을 담당한다면 이 수준만큼 도매시장법인의 부담이 추가적으로 가중되게 된다. 특히 채소류만을 전문적으로 취급하는 대아청과의 경우는 그 비율이 2.06%로 추정되어 타 법인에 비해 매우 높은 편이다(표 4).

한편 도매시장법인의 부담능력 면에서도 법인별로 많은 차이가 있다⁶. 전체적으로는 거래금액 평균 0.5%의 부담능력이 있는 것으로 추정된다.

⁶ 도매시장법인의 하역비 부담능력은 상장수수료를 조정을 고려한다는 측면에서 거래금액에 대한 당기순이익의 비율로 계산함.

표 5 법인별 거래금액에 대한 당기순이익의 비율

법 인 명	거 래 금 액(A)	당기순이익(B)	순수익률(B/A)
서 울 청 과	262.673 백만원	1,715,438 천원	0.66 %
중 앙 청 과	283,227	2,714,666	0.96
동 화 청 과	275,004	486,735	0.18
한 국 청 과	300,911	1,444,090	0.48
대 아 청 과	140,875	437	0.00
계	1,262.690	6,361,366	0.50

자료: 관리공사

법인별로는 중앙청과(주)는 거래금액의 0.96%에 해당하는 부담능력이 있는 반면, 채소만을 전문으로 취급하는 대아청과의 경우는 현재의 경영상태를 고려하면 전혀 하역비의 부담능력이 없는 것으로 판단된다(표 5). 따라서 도매시장법인이 경영혁신으로 비용을 줄인다고 하더라도 전적으로 하역체계 개선에 따른 추가적 비용을 도매시장법인이 부담하기는 어려운 것으로 판단된다.

4.3. 수수료 조정방안

도매시장법인이 하역비를 충분히 부담할 능력이 부족한 상태에서 하역체계를 개선하기 위해서는 시장내 각종 수수료를 조정할 필요가 있다. 특히 어떠한 제도의 조정에는 반드시 각종 유통참가자간에 이해가 결부되기 때문에 문제가 야기될 수 있다. 따라서 이해당사자간에 적절한 타협을 거쳐 각종 율을 조정할 필요가 있다.

하역체계 개선에 따른 하역비의 부담은 출하자와 도매시장법인이 공동으로 부담해야 할 것이며, 그 주요한 수단이 상장수수료와 출하장려금을 조정하는 것이다⁷. 상장수수료

의 인상은 출하자에게는 비용이 되지만 도매시장법인에게는 수익이 되며, 출하장려금은 반대의 효과가 있다. 조정되는 수수료 수준에 따라 도매시장법인과 출하자간에 하역비의 부담비율이 달라지게 된다.

수수료의 조정에는 매우 많은 대안을 제시할 수 있다. 그러나 현재의 여러 가지 상황을 고려하여 이해당사자의 타협 가능한 현실적 대안으로 다음과 같은 기본적 3가지 대안을 제시하고자 한다(표 6).

제1안은 현재 일률적으로 거래금액의 5.0%인 상장수수료를 <표 3>의 거래금액에 대한 하역비 비율을 고려하여 과실류 5.4%, 채소류 6.0%로 각각 0.4% 및 1.0%포인트씩 인상하고, 나머지 도매시장법인의 부족분은 출하장려금에서 충당토록 하는 방법이다. 이때 현재 거래금액의 0.75%로 되어 있는 출하장려금은 과실류 0.27%, 채소류 0.29%로 각각 0.48% 및 0.46%포인트씩 인하될 것으로 기대된다⁸.

이 경우 도매시장법인은 제도개선으로 인해 과실류는 0.88%(0.4% + 0.48%), 채소류는 1.46%(1.0% + 0.46%)의 수입이 증가 하는 결과가 되어 하역비를 충당하게 되

⁷ 도매시장법인이 중도매인에게 지급하는 판매장려금의 조정도 고려할 수 있으나 이는 중도매인의 이해와 관련이 크며, 이를 문제시 할 경우 협상의 어려움이 가중되어 문제를 복잡하게 할 우려가 있기 때문에 고려대상에서 제외함. 다만 중장기적으로는 판매장려금도 조정의

대상으로 고려해야 할 것임.

⁸ 법인별 영업보고서에 따르면, 1995년 출하금 총 지급액은 9,795백만원으로 총 거래금액 1,469,753백만원의 0.67%를 지급하였음.

표 6 대안별 수수료 조정(안)

대안별	수수료 조정 내역	조정 효과
제 1 안	상장수수료 : 과실류 5.4% 채소류 6.0% 출하장려금 : 과실류 0.27% 채소류 0.29%	상장수수료 인상 : 과실류 0.4% 채소류 1.0% 출하장려금 감축운영 과실류 : 0.48%(0.75%→0.27%) 채소류 : 0.46%(0.75%→0.29%)
제 2 안	상장수수료 : 과실류 6.0% 채소류 1군 5.5% 2군 6.0% 3군 6.5% 4군 7.0%	상장수수료 인상 : 과실류 1.0% 채소류 1군 0.5% 2군 1.0% 3군 1.5% 4군 2.0%
제 3 안	상장수수료 : 과실류 6.0% 채소류 7.0% ※상장수수료 상한만 정하고, 그 범위 내에서 법인이 자율 결정토록 유도	상장수수료 인상 : 과실류 1.0% 채소류 2.0%

주: 표에서 %는 거래금액에 대한 비율임.

고, 하역노조의 법인화에 따른 비용증가분⁹을 제외하면 추가적 부담은 하지 않게 된다. 다만 산지출하관리에 필요한 단위농협 및 작목반의 재원이 감소하여 산지 수집기능이 약간 위축될 우려가 있다. 한편 출하자의 입장에서는 별도로 부담하던 하역비를 일부 상장수수료로 부담하고, 일부는 기대수익이 될 수 있는 출하장려금을 감축하는 결과가 된다.

출하자의 입장에서 당장은 부담방법에 차이가 있을 뿐 제도개선에 따른 실질적인 출하비용 감소의 효과는 없을 수도 있다¹⁰. 그러나 하역비 중 일부를 출하장려금에서 총담함으로써 실질적인 부담감은 감소될 수 있을 것으로 본다. 또한 최근 하역비가 급격히 상승되었음을 고려할 때, 하역비가 청과물 가격수준과 연동됨으로써 장차 하역비의 상승에 따른 부담을 해소할 수 있는 이점이 있다. 또한 장기적으로는 하역의 기계화에 따라 하역비용이 크게 절감될 경우 수수료를

인하·조정할 여지가 있으며, 청소비 등 기타 잠경비를 부과할 수 있는 빌미를 배제할 수 있는 효과가 있다.

그러나 이 안은 출하자 전체적으로는 당장 득실이 없지만, 현재 작업의 난이도에 따라 품목별로 설정되어 있는 하역요율을 무시하고 일률적으로 요율을 적용함에 따라 출하자에 따라서는 이해득실이 달라질 수 있는 문제를 안고 있다. 이러한 점을 고려하여 제 2안이 마련되었다.

제 2안은 상장수수료를 과실류는 거래금액의 6.0%로 1.0%포인트 인상하며, 채소류는 하역의 난이도에 따라 4개 군(群)으로 분류하고, 군별로 1995년도 거래금액 대비 실하역비의 비율에 따라 상장수수료를 인상하는 방법이다. 이 때 채소류의 상장수수료는 군별로 0.5% ~ 2.0%포인트씩 인상되게 된다. 이 방법은 현실을 최대한 고려하여 출하자가 부담하던 하역비를 수수료인상에

⁹ 하역노조를 법인화할 경우 노조원이 소득세 등을 부담하게 되므로 현재의 임금수준을 유지시켜 주기 위해서는 단기적으로는 약 10% 정도의 추가적 비용이 소요될 것으로 추정됨.

¹⁰ 실제 출하장려금의 수혜자는 작목반, 농협 등 생산자단체가 대부분이며, 실질적 출하자와 이해가 다를 수 있음.

반영한 것이다.

이 안을 채택할 경우에도 단기적으로는 출하자가 별도로 부담하던 하역비를 상장수수료로 징수함으로써 징수방법의 차이가 있을 뿐 출하자의 부담에는 큰 변동이 없다. 그러나 장기적으로는 제 1안과 같이 하역비 부담을 청과물 가격과 연동시킴으로써 급격한 하역비 상승의 우려를 배제하고 하역의 기계화를 통한 하역비의 절감으로 상장수수료의 인하를 기대할 수 있는 효과가 있다. 제 1안과 비교할 때, 제 2안은 채소류의 요율체계가 군(群)별로 복잡하게 되어 있고, 출하자의 이해관계에 따라 수수료의 조정요구가 빈번해 질 가능성이 높다. 그러나 이 안은 현실적인 작업의 난이도를 최대한 반영한 것으로 하역체제 변경에 따른 출하자간의 이해(利害)가 최소화되어 출하자의 반발이 최소화될 수 있는 장점이 있다.

제 3안은 상장수수료의 상한을 과실류는 거래금액의 6.0%, 채소류는 7.0%로 정해 놓고, 최고한도 내에서 도매시장법인이 자율적으로 상장수수료를 결정토록 하는 방법이다. 이 경우 도매시장법인간에 경쟁을 유발함으로써 수수료의 인하를 유도하고, 출하자에게는 도매시장법인에 대한 출하선택권을 확대할 수 있는 장점을 기대할 수 있다. 그러나 이 때에는 상장수수료의 요율이 불안정해지고, 도매시장간의 담합으로 오히려 출하자의 출하비용을 증대시키는 결과를 초래할 우려도 있다. 또한 도매시장법인간에 경쟁이 지나치게 격화되어 경영효율성이 낮은 도매시장은 도태되고, 도매시장법인의 집중화 현상이 유발될 가능성이 있으며, 도매시장법인

의 영세 출하자에 대한 차별화도 예상된다.

5. 요약 및 결론

하역문제는 도매시장이 안고 있는 매우 중요한 현안과제이다. 인력의 노령화로 노동능률이 저하되고 있고 인력 공급에도 어려움이 예상되며, 인건비 상승에 따른 매년 두자리수를 넘는 하역비의 인상은 도매시장의 유통비용을 상승시켜 도매시장의 효율성과 경쟁력을 크게 저하시키는 주요 요인으로 작용하고 있다. 물류센터 등 도매시장에 대한 새로운 경쟁적인 유통기구의 급격한 확장이 예상되고 있는 현실을 고려할 때 도매시장의 경쟁력 확보를 위해서는 하역업무의 개선이 매우 시급한 과제이다.

현재 도매시장의 하역업무는 하역노조가 담당하고 있고, 그 비용은 출하자가 부담하고 있다. 현 체제하에서 하역노조는 고용주가 없으며, 하역비를 부담하는 출하자는 불특정 다수인으로 구성되어 있기 때문에 하역비를 절감하고자 하는 노력을 소홀히 하고 있으며, 특히 하역의 기계화를 지연시키고 있다. 이러한 구조적 문제로 도매시장 하역작업의 기계화는 매우 부진하며, 하역비의 상승요인으로 작용해 오고 있다. 그래서 하역작업의 능률화와 기계화를 촉진시키기 위해서는 하역기능을 도매시장법인이 담당해야 한다는 주장이 오래 전부터 계속 제기되었으며, 현재 그 기능을 도매시장법인이 담당해야 할 것이라는 점에 대해서는 시장관계자간의 어느 정도 의견의 일치를 보이고 있

는 것으로 판단된다.

하역체계 개선안은 현재 출하자가 부담하고 있는 하역비를 도매시장법인이 부담하도록 하였으며, 하역노조는 하역전문회사로 개편하는 것으로 하였다. 이때 도매시장법인은 현재의 하역노조를 개편한 하역전문회사와 계약에 의해 하역기능을 담당토록 한다. 그러나 도매시장법인의 경영상태를 고려할 때 도매시장법인은 하역비 부담능력이 거의 없으며, 하역체계 개선을 위해서는 상장수수료 등 시장내 수수료 요율을 조정하지 않으면 안된다.

남은 문제는 도매시장법인이 하역기능을 담당할 경우 그 비용문제를 어떻게 하느냐 하는 것이며, 이는 출하자와 도매시장법인 그리고 품목을 달리하는 출하자간에 이해(利害)가 매우 첨예하게 대립되는 예민한 문제이다. 이러한 문제의 결정은 단기적으로 기존의 이해를 크게 손상시키지 않는 범위에서 문제를 해결하는 것이 마찰을 최소화하는 것이며, 전체적으로는 장기적인 이익을 기대하는 것이 바람직할 것이다.

이러한 점을 고려하여 수수료의 조정과 관련한 3가지의 대안을 제시했다. 왜냐 하면 현재 도매시장법인의 수익성을 고려할 때, 도매시장법인의 하역비 부담능력은 매우 낮으며, 수수료의 조정을 통해 비용부담을 분담하기 위해서이다. 수수료의 조정문제는 도매시장내 각종 유통참가자의 재무수익성을 고려하고, 표준규격출하의 촉진이나 장기적인 도매시장의 효율성 증진의 측면에서 면밀한 분석이 필요하다. 그러나 현재의 상황으로서는 단기적이거나 기존의 이해관계를 크

게 벗어나지 않는 범위 내에서 당사자간의 조정을 거친 후 빠른 시일 내에 하역체계의 전환을 도모할 필요가 있다. 장기적으로 새로운 하역체계가 정착된 후에는 재무분석을 통한 수수료의 재조정이 필요할 것이다.

이와 같은 조정안은 무수히 많은 안이 제시될 수 있으며, 이해당사자간에 의견이 첨예하게 대립될 수 있다. 여기에서 제시된 3개의 대안은 각기 장단점을 갖고 있으나 이안들을 중심으로 이해당사자간에 진지한 논의를 거쳐 합의가 이루어질 때 도매시장의 하역체계 개선을 위한 발판이 마련될 것으로 생각된다. 이를 위해서는 출하자, 도매시장법인 및 기타 이해당사자로 위원회를 구성하여 적절한 조정안을 조속히 마련함으로써 농수산물 도매시장에서 현안 과제의 하나인 하역체계의 조속한 개선이 이루어지길 기대한다.

한편 「농안법」에서 개설자는 도매시장내 하역업무의 효율화를 위하여 하역체계의 개선, 하역기계화의 촉진에 노력하여야 하며, 하역비의 절감으로 출하자의 이익을 보호하기 위하여 필요한 시책을 수립·시행해야 한다고 규정하고 있다(법 제 33조의 2 ①항). 하역업무의 개선을 위한 개설자의 보다 진지하고 적극적인 노력이 요구된다고 하겠다.

참 고 문 헌

- 삼일회계법인. 1995. 「원가계산 용역보고서」, 서울특별시 농수산물도매시장관리공사.
 서울특별시 농수산물도매시장관리공사. 1996. 「1995년도 농수축산물 가격동향」.
 성배영 외. 1990. 「가락동 농수산물도매시장의

- 효율적인 관리 운영방안 연구」, 한국농
촌경제연구원.
- 정찬길 외. 1995. 「농수산물 도매시장운영제도
의 실천방안 연구」, 한국농축수산물유통연
구원.
- 허길행 외. 1995. 「농수산물 유통개혁 백서」, 한
국농촌경제연구원.
- 허길행. 1994. "미국 청과물 유통체계의 시사
점," 「식품유통연구」 11(1), 한국식품유
통학회.
- Schertz, Lyle P., Lynn M. Daft. 1994.
*Food and Agricultural Market :
the Quiet Revolution*, Economic
Research Service U.S.D.A. . Food
and Agriculture Committee, National
Planning Association.