

어종별 원가에 관한 연구

—주요 5대 어종을 중심으로—

Studies on the Cost of Fishes

정 준 수
Jun soo, Chung

목 차

- I. 서 론
- II. 어종별 어업별 생산지별 원가조사
 - 1. 조사개요
 - 2. 조사결과
- III. 조사결론 및 문제점

I. 서 론

제2차 경제개발 5개년 계획중 어업에 대한 수산청 시책의 기본방향은 영세어업을 기업어업으로 육성하겠다는 것이다. 이에 따라 행정당국이 수산업의 주종을 이루고 있는 어업의 육성 내지 진흥을 위해서 시설 운전자금의 금융적 지원을 비롯하여 많은 정책적인 배려를 해 왔다. 이와 아울러 어업경영체의 자체내에서도 연근해 중심의 영세적이고 불안정한 조업상태에서 벗어나기 위해 많은 노력을 기우려 왔다. 이와 같은 노력의 결과의 하나로 새로운 어장 곧 태평양 대서양 인도양 북양등에 까지 진출하는 명실상부한 원양어업이 생겨났고 이 업종은 경영체의 수적인 면에서나 어선세력등의 면에서 아직도 상당한 성장추세를 보이고 있다. 또 한 편으로 전술한 원양어업 뿐만 아니라 연근해어업의 일부에서도 노후선박의 신조 어선대체 신장비 및 새로운 어법의 도입을 통하여 자본집약적인 기업어업으로 전환되어가고 있는 실정이다.

이 같은 경향은 무척 반가운 사실이지만 그러나 아직도 규모면의 양적 성장이 내용면의 질적 성장을 수반하지 못하고 있다는 점은 앞으로 시정되어야 할 것이다. 즉 많은 어업경영체는 주먹구구식의 경험과 인습에 의한 경영으로 일관되어 있다는 사실이다. 다시 말하

수 산 경 영 본 질

자연 제경영관리 기법의 운용, 특히 계수에 의한 관리가 거의 등한시 되고 있다는 점이다. 더군다나 어업경영이 가지는 여러가지 특수성을 들어 일반제조업에서 충분히 활용되고 있는 관리기법일지라도 어업경영에는 거의 도움을 줄 수 없다는 부정적 내지 의문적인 견해를 가지고 있는 경영자도 많다. 바로 이것이 어업경영의 능률향상을 위해 계수에 의한 관리가 소홀히 되고 저해되어 온 이유중 가장 큰 이유이다. 그러나 전술한 바와 같이 우리나라의 어업도 어선성능의 향상, 새로운 어구·어법의 도입 내지 개량으로 자연조건의 극복이 상당히 가능해짐에 따라 상대적으로 어업경영상의 제약이 많이 줄어들었다. 이 같은 점은 우리나라의 낙후된 어업경영체에 합리적인 경영관리기법의 도입을 가능케 해주는 동시에 이를 촉진시키는 소지를 마련한 셈이다. 따라서 어업경영체도 경영의 적부를 판정하고 미래의 경영 방침 및 정책을 수립하는데 유효한 제경영기법의 도입에 과감해야 할 시점이 바로 지금이 아닌가 생각한다.

여기서 논자는 실무계에서 널리 운용되고 있으면서도 어업경영체에는 많은 문젯점을 지니고 있는 어로 사업원가계산을 살펴 보기로 한다.

종래의 어업경영체는 어획물의 생산을 위해 출항했던 어선이 귀항하면 어협공판장을 통해 생산량의 전부를 즉시 매출함으로써 기말재고된 재고량은 없었다. 따라서 어로사업원가의 전액은 기간비용화 하기 때문에 구태어 원가계산을 실시하지 않더라도 원가계산을 실시하는 것과 똑 같은 결과를 가져 온다고 생각하였다. 즉 이것은 원가계산의 목적이 어획물의 단위당 사후원가를 산정하고 재무제표 작성의 보조자료를 제공하는 것으로만 이해한데서 비롯된 것이다. 사실 오늘날은 생산물의 사후원가를 산정 한다든지 매가결정 기준으로 이용하는 전통적인 목적보다는 원가의 분석 비교 통제를 통한 원가절감의 관리적 목적이 더욱 중요시 되고 있다. 따라서 어업경영도 원가계산에 대한 이해의 오류에서 벗어나 어선별, 항해별, 어장별, 어기별의 생산원가를 산출하여 이를 통해 원가의 분석 비교 통제를 하여 원가를 절감하고 종국적으로 경영성과를 높일 수 있다는 유용성을 재이해해야 할 것이다.

이러한 점에서 논자는 한정된 어종이지만 그 원가를 계산하고 조사 연구함으로써 다음과 같은 목적을 기대하여 보기로 했다.

- ① 어업 경영체간의 원가비교를 통해 능률판정의 자료제공
- ② 미래 경영방침, 정책의 수립에 도움을 주는 자료의 제공
- ③ ①, ②를 통해 어업경영에 계수적 관리의 필요성을 고양시킨다.

그러나 지금까지 수종의 보고서를 통해 어가는 발표되어 왔지만 경영체 중심의 어로 사업원가계산에 대한 연구가 거의 없었고 경영체의 자체도 원가 계산에 대한 인식이 부족하여 연구조사의 결과에 있어서는 내외적 제약으로 만족할만한 것이 되지 못하고 말았다. 다만 앞으로의 연구를 위한 계기를 마련했다는 점으로 만족해야 할 것 같다.

II. 어종별 어업별 주요생산지별 원가조사

1. 조사개요

가. 조사어종

본 연구조사의 대상어종은 1969년도의 어업총생산량 861,461%중 각 어종별의 생산량을 검토하여 그 비중이 비교적 큰 다음의 5개 어종을 선택한다.

〈표1〉 주요 어종별 생산량

구	분	총생산량	조 기	갈 치	고 등 어	오 정 어	공 치
수	량 %	861,461	43,398	47,922	42,103	59,898	29,748
비	율 %	100	5.03	5.56	4.89	6.95	3.45

자료 : 수산청편 수산통계연보 1970 pp.44~55

즉 〈표1〉에서 보는 바와 같이 1969년도 총생산량 861,461%중의 59,898%를 생산하여 총생산량의 6.95%를 차지하고 있는 오징어를 비롯하여 5.56%의 갈치 5.03%의 조기 4.89%의 고등어 3.45%의 공치의 5개어종이다. 즉 이 5개의 어종은 그 생산량으로 봐 우리나라 어업의 주요어종을 이루고 있다.

나. 조사기간

전술한 어종에 대한 월가의 대상 조사기간은 원칙적으로 1971년 1월 1일~1971년 6월 30일의 가장 최근의 6개월을 잡았다. 그러나 오징어의 경우는 그 주어기가 매년의 8월~11월 이므로 1970년 7월 1일~1970년 12월 31일의 기간을 택하였다.

다. 조사어업

개개의 어종에 따라서 그 생산방법이 각기 다를 뿐만 아니라 같은 어종일지라도 상이한 어구·어법에 의해 생산되는 경우가 많다.

1969년도 각어종별 총생산량과 그 어업별 생산량을 살펴보면 〈표2〉와 같다.

〈표2〉 어종별 어업별 생산량

어종별	조 기	갈 치	고 등 어	오 정 어	공 치					
총 생 산 량	43,398%	100%	47,922%	100%	42,103%	100%	59,898%	100%	29,748%	100%
대형 기선 저인망	19,114	44	11,098							
기 선 선 망				39,219	93					
대 형 안 강 망	8,136	19	29,577	62						
유 망	12,633	29						29,423	99	
오 정 어 일본조						57,325	96			

자료 : 수산청편 수산통계연보 1970 pp.58~67

수 산 경 영 특 집

① 조기의 경우는 조기 총생산량 43,398%중 44%가 대형기선저인망에 의하여 어획되고 있으며 또한 유망에 의하여 29% 대형안강망에 의하여 19%의 순으로 생산되었다.

② 갈치는 총 생산량 47,922%중 대형안강망에 의하여 62%나 잡히고 있고 대형기선저인망에 의하여 23%가 생산되고 있다.

③ 고등어는 기선선망어업의 단일어업에 의하여 어획되는 생산량이 총생산량 42,103% 중 93%라는 절대적인 비중을 차지하고 있었다.

④ 오징어는 총생산량 59,898% 중 96%에 달하는 57,325%이 오징어 일본조어업에 의하여 생산되었다.

⑤ 꽁치는 총생산량 29,748%중 99% 가량이 유망어업에 의해서 생산되었다.

따라서 조기에 대한 월가의 조사연구는 ㉠ 대형기선저인망 ㉡ 유망 ㉢ 대형안강망의 어업별로 갈치는 ㉠대형안강망 ㉡ 대형기선저인망의 어업별로 진행하였다. 그리고 고등어는 기선선망어업 꽁치는 유망어업 오징어는 오징어 일본조어업에 의해서만 월가를 조사하였다.

라. 조사지역

각 어종의 지역적 요인을 검토하기 위하여 생산지별로 월가조사를 행하였다. 따라서 조사대상의 표본체는 주요생산지별로 각 어종별 양육량의 비중이 큰 생산지에 있는 경영체를 추출하였다. 생산지별로 어종별 양육량을 검토하면

〈표 3〉 어종별 주요생산지별 양육량

어종별 생산지별	조 기	갈 치	고 등 어	오 징 어	꽁 치
총 생 산 량	30,330%	34,064%	40,253%	18,257%	24,510%
인 천	21.1%	33.1%			
군 산		9.9%			
목 포	11.2%	16.8%			
여 수					
부 산	41.6%	20.1%	82.2%		10.5%
구 룡 포				8.4%	33%
포 항				11.4%	
목 호					
속 초				20.5%	

자료 : 수산청편 수산통계년보 1970 pp.154~155

〈표3〉에서 ① 조기는 1919년도 총생산량 30,330%중 주요생산지별 생산량의 비중이 부산이 제1위로 41.6% 제2위의 인천은 21.1% 목포는 11.2%를 나타내고 있다.

어종별 원가에 관한 연구

② 또한 갈치는 총생산량 34,064%중 제1위의 인천에 33.3%의 생산량이 양육되고 있으며 부산이 20.1% 목포 16.8% 군산 9.9%의 순으로 어획물이 양육되었다.

③ 고등어는 총생산량 40,253%중 82.2%라는 절대량이 부산에 양육되었다.

④ 오징어는 18,257%의 총생산량중에서 속초 20.5% 포항 11.4% 구룡포 8.4%의 생산물이 양육되었다.

⑤ 핑치는 총 생산량 24,510%의 20.5%에 달하는 생산량이 구룡포에 양육되고 10.5%가 부산에서 양육되었다.

이러한 결과치에 따라 주요생산지별 어획물의 양육량의 구성비율과 어업별 생산량의 구성 비율을 검토하여 결정된 원가조사 대상의 표본체와 그 어선규모는 다음 <표4>와 같다.

<표4> 어종별 어업별 주요생산지별표본체수

생산지별	어종별 표본체수및 어선규모 어업별	조 기		갈 치		고 등 어		오 징 어		핑 치	
		표본 체수	어선규모 톤	표본 체수	어선규모 톤	표본 체수	어선규모 톤	표본 체수	어선규모 톤	표본 체수	어선규모 톤
부산	대형기선저인망	1	㉞쌍두리 99 ⁸⁴	1	㉞쌍두리 99 ⁸⁴						
	기 선 선 망					3	㉞99 ⁵¹ ㉞89 ⁵⁰				
	유 망								2	㉞17 ¹⁹ ㉞15 ⁴⁵	
인천	대형기선저인망	2	㉞쌍두리 89 ⁴⁶ ㉞50 ²⁶	1	㉞쌍두리 89 ⁴⁶						
	대 형 안 강 망	2	㉞29 ⁹⁰ ㉞19 ⁵³	1	㉞29 ⁹⁰						
목포	대형기선저인망	1	㉞쌍두리 92 ⁸⁴	1	㉞쌍두리 92 ⁸⁴						
	대 형 안 강 망			2	㉞24 ²² ㉞92 ⁸⁴						
	유 망	1	㉞20 ⁹⁸		㉞29 ⁴⁸						
여수	대형기선저인망	1	㉞쌍두리 108	1	㉞쌍두리 108						
	대 형 안 강 망				㉞24 ⁷⁰						
	유 망	2	㉞15 ⁹⁹ ㉞13 ⁸⁰	1							

수 산 경 영 른 집

군산	대형안강망	1	㉑19 ²⁶	1	㉑19 ²⁶				
구룡포유	망							3	㉒17 ⁸¹ ㉒19 ㉒25 ⁷⁴
	일본조					1	㉓17 ⁸¹		
포항일	본조					1	㉔20		
속초일	본조					3	A19 ⁶¹ B18 ⁷³ C20 ⁹⁶		
계		11		9		3		5	

※ ① 어선규모의 란에 표시된 alphabet는 표본체를 나타내는 기호임
 ② 기선선망어업은 모선만의 규모를 밝혔음

마. 월가의 계산과정

월가의 계산과정은 먼저 재료비 노무비 경비의 요소별 월가계산을 하고 다음에 이들을 발생장소인 원가부분에 할당하여 마지막에 월가 부담자인 제품단위에 부담시키는 일반적인 방법에 따랐다. 여기에 일차적 단계로서 어획물의 월가계산을 위해 고려한 월가요소는 다음과 같다.

① 재료비

- ㄱ. 선구비—어선용구대(기관부 갑판부용품) 등
- ㄴ. 어구비—「로프」류 어망 및 어망사 부자 기타부속품등
- ㄷ. 연료비—중유 경유 등
- ㄹ. 운할유비—「모빌」유 「구리스」등
- ㅁ. 빙대—각빙 쇠빙대 등
- ㅂ. 어상자대—어획물처리상자대
- ㅅ. 소모품비—기타 사무용품비

② 노무비

- ㄱ. 급료 및 임금—선원의 급여, 임금과 보합금
- ㄴ. 주·부식비—선원의 급식비

④ 일반관리비 및 판매비의 배부액—어로활동에 따른 직접경비외의 육상관리업무와 판매업무상에서 발생하는 비용을 적정한 배부기준(매출액기준)에 의해 배부한 금액,

ㄷ. 복리후생비—선원의 위로비 의료비 등

ㄹ. 기타—제잡급

③ 경비—직접경비 및 간접경비의 배부액

- ㄱ. 감가상각비—어선·어구등의 감가상각비
- ㄴ. 수선비—선체 기관 어구의 수리비
- ㄷ. 공제 및 보험료—어선 어구 선원의 공제료와 보험료
- ㄹ. 통신비—무전 전보 우편대 등
- ㅁ. 검사료—선박검사료등
- ㅂ. 조세공과—선박재산세 영업세 등
- ㅅ. 여비교통비—어로활동을 위한 여비 교통비등
- ㅇ. 기타—기타 잡지출

어종별 원가에 관한 연구

이상과 같이 요소별로 파악된 원가를 어선별로 부분별 원가계산을 행하였다. 다만 총원가의 산정에 있어서 지급이자 및 할인료는 고려하지 않았다. 그 이유는 자본조달의 내용에 따라 채무비용이 크게 달라져서 총원가의 구성도 이의 고려여하에 따라 큰 영향을 받게 되면 경영체간의 상호비교에 지장을 가져오기 때문이다.

마지막 제품별원가계산은 우선 단순종합원가계산을 하여 생산된 어종별의 시가를 등가계수로 연산품원가계산을 하였다. 따라서 연산품원가계산방식에 의해 산정된 각 어종별 배분원가를 조기 갈치 고등어 오징어는 15kg들이 한상자 품치는 37.5kg를 원가단위로 하여 단위당 어획물의 원가를 산출했다.

2. 조사결과

전술한대로의 조사개요와 원칙에 따라 실시한 결과로 산정된 각 어종별 어업별 생산지별의 원가는 <표5>와 같다.

<표5> 어종별 어업별 생산지별 원가집계표

어종별 어업별 생산지별	조 기			갈 치		고 등 어	오 징 어	품 치
	대형기선 저인망	대형안강망	유 망	대형기선 저인망	대형안강망	기선선망	일본조	유 망
부 산	㉑1300 ⁴⁴			㉒ 490 ⁸¹		㉓1,654 ㉔1,705 ⁹⁵ ㉕4,276 ⁵⁰		㉖1,488 ㉗2,823
인 천	㉙1,036 ⁴⁸ ㉚2,605	㉛2,906 ⁷⁰ ㉜2,625		㉝1,123	㉞ 480			
목 포	㉟1,764 ¹⁰		㊱2,921 ¹⁰	㊲ 692	㊳ 971 ⁷⁰ ㊴1,071 ¹⁵			
여 수	㊵2,600 ⁸⁰		㊶2,474 ²⁵ ㊷2,662 ⁸⁰	㊸1,028 ⁹⁴	㊹ 972 ⁷⁵			
군 산		㊺4,439 ²⁵			㊻1,226 ⁷⁰			
포 함							㊼ 23 ¹⁹	
구 울 포							㊽398 ¹⁴	㊾1,286 ⁵⁰ ㊿1,095 ㉀1,332
속 초							C574 ⁹⁷ A570 ⁹⁶ B606	

※ ① 원가앞에 표시된 alphabet는 표본체를 나타내는 기호임.
 ② 원가단위 ㉑. 조기, 갈치, 고등어, 오징어; 15kg.
 ㉒. 품치; 37.5kg.

Ⅲ. 조사결론 및 문제점

전술한 조사결과를 통하여 얻어진 결론과 문제점을 살펴본다.

① 월가제산에 대한 인식이 부족하다.

일반적으로 어업경영체의 최고경영자들은 어로사업월가제산에 관한 인식이 부족하거나 인식의 오류를 범한 점이 많다. 즉 이들은 월가라는 개념을 월가+이윤=매가라는 공식에 의하여 이해하고 있다. 즉 월가제산은 계산결과인 월가를 기준으로 일정액의 이윤을 붙여 어획물의 적정한 판매가격을 결정하는데 그 의의가 있다는 것이다. 그러나 실제로는 월가제산의 결과와는 달리 어판장의 그 날 수요와 공급의 양에 의하여 어가가 결정되고 있으므로 가격의 결정에 아무런 구실을 못하는 월가제산을 구태여 실시할 필요성이 없다는 것이다. 물론 전통적인 가격결정 방법은 월가를 기준으로 하는 것이었으며 오늘날도 일부의 경영에선 이것을 유일한 가격결정의 기준으로 삼고 있다. 그러나 가격결정 방법으로서 전술한 바와 같은 월가기준법은 이미 퇴색해 버린지 오래이다. 월가제산과 가격과의 관계는 월가제산 결과의 수치는 반대급부의 매가결정에 있어 보상받아야 할 금액의 수준을 제시해 줄 뿐이다. 가격은 경영체의 의사를 중심으로 시장의 특성 시장수요의 탄력성 경쟁기업의 가격정책등의 제사회적 요인의 「믹스」속에 결정된다.

따라서 오늘날의 월가제산의 의의는 무엇보다 월가절감 특수경쟁정책의 결정을 위한 관리적 기법으로 이해해야 한다. 그래서 어로사업월가제산의 목적도 어기별 어선별 어장별 한해별의 월가는 계산하고 그것을 각기 비교 검토하여 능률을 판단하며 관리가능월가에 대해 절감책을 마련하여 이를 적극 실행·통제함으로써 종국적으로 경영의 성과를 향상시키도록한다.

② 월가의 보상을 이룰 수 있도록 매가를 유도한다.

기업이 최소한의 유지가 보장되는 기준은 손익분기점이다. 즉 이익도 손실도 발생치 않는 매출을 실현했을 때이다. 따라서 이를 만족시키기 위해서는 매가의 결정은 아무리 적어도 총원가를 보상 받을 수 있도록 되어야 한다.

그러나 안강망어업 오징어 일본조어업의 갈치 오징어의 월가는 동기간에 있어서의 매가와 비교해본 즉 그 차가 극히 적거나 되려 월가가 매가를 상회하고 있기도 했다. 이것은 현재 우리나라의 대부분의 어업이 운전자금의 부족으로 허덕이고 있는 실정이므로 일단 출어했다가 귀항한 어선은 재출어자금의 조속한 확보를 위해 월가와 매가의 비교는 2차적인 문제로 젖혀 놓고 어획물의 처분에만 급급한다. 따라서 어가의 변동을 이용하여 유리한 어가를 유도해 볼 생각도 못하고 어떤 가격이든 팔고 보겠다는 실정이다.

이의 해결방안으로서는 무엇보다 경영체 자체에서 충분한 운전자금을 확보하여 월가를 보상 받을 수 있는 어가가 형성되지 않을 때는 좋은 어가가 형성될 때까지 냉동보관하거나 또는 건조 염장등 가공처리하여 매출할 경우의 득실을 비교택일 함으로써 이를 타개토록 해야 할 것이다.

어종별 원가에 관한 연구

③ 어획량의 대소에 따라 단위당 원가의 폭이 크다.

원가계산을 흔히 대상계산이라고 하는데 어로사업원가계산의 경우는 어획물을 그 대상으로 하게 된다. 어로사업의 여러 비용중 어획활동 기간중에 투입되는 비용 즉 출어경비는 대체로 고정비화 하는 경향이 짙다. 즉 어획을 많이 하거나 적게 하는것과는 관계없이 발생하는 어로사업의 직접비용은 일정하다. 반면 고정화된 어로경비의 부담은 생산된 어획물만이 줄어들게 되는 것이므로 어획량의 대소에 따라 그 결과인 원가는 크게 달라지게 된다. 이것은 전술한 조사결과에서 잘 나타난다. 특히 기선선망의 고등어는 높은 원가가 낮은 원가의 2.59배이며 안강망어업의 갈치의 경우는 약 2.56배이다.

일반적으로 제조업의 경우는 원재료 투입의 결과로 직접 화체되는 대상물을 갖고 있기 때문에 거의 정확히 산정할 수 있으므로 의식적인 관리를 통해 대량생산법칙에 따른 고정비의 단위당 원가부담을 줄일 수 있다. 반면에 투입량과 산출량을 정확히 측정할 수 없는 어업의 경우는 어획되기 이전에 그 대상을 예측할 수 없고 어로 비용은 모두 간접비적인 성질을 갖고 직접 화체되는 대상도 갖지 못하기 때문에 그 관리가 어렵다. 따라서 관리가능원가를 중심으로 원가절감을 이루는데 문제해결의 초점을 두어야 한다.

④ 경영규모의 대소에 의한 원가의 폭이 크다.

대량생산의 법칙에 따라 경영규모가 크고 그 생산량이 많아 질 수록 단위당 생산원가는 낮게 된다는 것이 제조업의 일반이론이다. 이번 연구조사의 결과를 통해서 어업에도 이러한 원칙이 적용됨을 확인할 수 있었다.

전술된 조사결과에서 밝힌 바 대로 조기의 경우 대형기선저인망 대형안강망 유망의 업종별로 원가를 조사하였더니 경영규모가 큰 대형기선저인망에 의해 어획되는 조기의 원가가 대형안강망 유망에 의해 생산된 조기의 원가보다 대체로 낮음세를 보이고 있다. 이번 조사의 경우 대형기선저인망어업은 대부분 100톤급의 쌍두리·외두리어선이 조사대상이었음에 반해 대형안강망 유망어업은 20~30톤급 정도였으므로 전자는 후자의 어선톤수의 3~5배에 달한다. 이러한 경영규모면의 차이가 그대로 원가에 영향을 미치고 있다.

원가의 절감에 의한 판매활동의 경쟁력 강화는 다른 어떠한 요인보다 강력한 것이므로 앞으로 어선의 신조 또는 어선을 구입할때 이러한 점을 다분히 고려해야만 할 것이다.

⑤ 주요생산지별 원가의 차이는 거의 없다.

일반적으로 기업의 경영시설의 입지적 조건은 경영활동의 효과적인 수행을 위해 매우 중요한 것이다. 또한 이것은 원가에 미치는 영향이 무척 크다. 따라서 자사제품의 판매 시장에 대한 편의 원재료 노동력 동력 광열등의 입수가능성과 그 코스트를 세밀히 검토하고 난 후에 경영시설의 입지를 결정하게 된다. 만약 입지 조건이 다른 제조업은 그 원가의 구성 금액에 있어 차이가 발생하기 마련인 셈이다.

수 산 경 영 론 집

동일어업에 의한 동종어종일지라도 주요생산지의 입지적 조건이 다르면 그 월가가 상이할 것으로 가정했다. 그러나 실제조사의 결과는 이 가정에 만족되지 않고 어업의 경우는 원가의 구성에 입지적 요인이 미치는 영향이 별로 없는 것 같다. 이의 구체적 이유는 확실히 밝혀 낼 수는 없었으나 어업의 특수성에 기인하는 것 같다. 즉 어획의 대상물이 수계에서 서식하는 수산자원으로 대개 회유하는 동물이므로 이의 체포를 위해서 늘 경영활동의 장소를 옮겨 다녀야 한다. 따라서 어선의 소요자재와 노동력의 구입과 어획물의 판매를 담당할 뿐인 육상관리부문의 입지 그 자체는 크게 문제시 안되는 것 같다. 또한 육상관리부문의 기왕에 선정된 근거지는 모두 우리나라의 주요어항이기 때문에 자재 노동력의 구입비용에 지역적 요인이 미치는 영향은 크지 않을 것이므로 월가에 미치는 영향도 적은 것 같다.

(부산수대 교수)