

어업경영연구

어업별 어선의 적정규모에 관한 考察 (I)

국립수산진흥원

인천지원장 김 봉 안

— 목 차 —

1. 머리말
2. 연근해어업의 어선별 적정어선 규모
  - 가. 대형쌍끌이 기선저인망
  - 나. 대형외끌이 기선저인망
  - 다. 대형트롤어업
  - 라. 동해구 트롤어업
  - 마. 중형 기선저인망어업
  - 바. 대형선망어업
  - 사. 근해채낚기어업
  - 아. 근해유자망어업
  - 자. 근해안강망어업
  - 차. 기선권현망어업
3. 결 언

1. 머리말

세계의 각 연안국은 새로운 해양질서에 대처하여 영해폭의 확대와 200해리 경제수역을 앞다투어 선포함으로써 어업은 예전의 자원이 무한정된 시대의 외연적 발전 지향에서, 연근해 수산자원의 합리적 이용관리에 바탕을 둔 어업 발전체제를 확립하는 방향으로 전환하지 않을 수 없는 시점에 놓여 있다.

이와 같은 어업환경에 대처하기 위하여 정부는 연근해 어업 재편성을 위한 어업조정 및 수산자원의 적극조성 등 작업을 추진하고 있다. 특히 근해어업의 경우 최근 조업척수 및 어선규모의 증대와 어로장비의 기계화 및 근대화로 어획량이 증가된 반면 대상 어업자원은 상대적으로 감소 경

향에 있음을 감안하여 1982년 11월 13일 수산자원보호령을 개정하여 대상자원의 지속적 생산에 적합한 어업별 적정척수를 조정하였다.

주요내용을 보면 대형기선 저인망은 외끌이 80진, 쌍끌이 180진, 대형트롤 60진, 대형선망 35진, 근해통발(가망) 300진, 근해 안강망 850진, 기선권현망 150진이다.

그러나 자원에 가해지는 압력을 조업척수 뿐만 아니라 어선의 규모, 기관의 마력, 어로장비 및 어구의 크기 등에도 크게 관련되므로 척수 제한과 더불어 어업별 어선의 적정규모의 제한도 필요하다.

또한 어업도 이윤을 추구하는 경제 활동이므로 가장 적합한 경제규모의 어선이 요구된다.

다음은 근해어업의 주축을 이루고 있는 몇가지 어업의 어선규모 및 생산현황을 소개한 것이다. 본 자료가 금후 어업별 적정 어선규모를 정하는데 보탬이 되었으면 좋겠다.

2. 연근해 어업의 어선별 적정어선규모

가. 대형 쌍끌이 기선저인망

1) 어선세력 및 생산량

1971~1982년의 12개년 사이에 어선척수는 연간에 증감은 있었으나 203척에서 370척으로 167척(82%)이나 증가되었고 척당 평균톤수는 100.73에서 100.94톤으로 변동이 거의 없다.

그러나 척당 평균 마력은 322.96에서 439.48로 116.52마력(36.6%)이 증가되었고, 톤당

평균마력수도 3.21에서 4.35로 1.14마력(35.5%)이 증가 되므로서 어선의 마력이 크게 증가된 것을 알 수 있다. 한편 총어획량은 1975년 137,420톤을 최고로 1982년에는 106,604톤으로 감소 되었고, 척당 평균어획량, 톤당 평균어획량 그리고 마력당 평균 어획량도 52.2%, 52% # 및

38.6%로 각각 감소 되므로서 어획량은 어선 규모의 증가와 반대로 감소되고 있다. (표 1 참조)

이러한 사실은 곧 어선 기관 규모를 크게 하여 어로장비를 강화하여도 어획량은 상대적으로 증가되지 않는다는 사실을 나타내고 있는 것이다.

표 1. 대형기저(상갈이)어업 년도별 어선세력 및 생산량

단위 : 톤(%)

구분 년도	어 선 세 력						생 산 량			
	총척수	총톤수 (G/T)	총마력수 (HP)	척당평균 톤 (G/T)	척당평균 마력수 (HP)	톤당평균 마력수 (HP)	총어획량	척당평균 어획량	톤당평균 어획량	마력당 평균 어획량
1971	203	20,499	65,562	100.73	322.96	3.21	112,001	551.73	5.48	1.71
72	214	19,675	63,522	91.94	296.86	3.23	107,452	502.11	5.46	1.69
73	192	22,954	78,659	119.55	409.68	3.43	123,944	645.54	5.40	1.58
74	209	25,390	84,368	121.48	403.67	3.32	132,017	631.66	5.20	1.56
75	357	34,072	127,244	95.44	356.42	3.73	137,420	384.93	4.03	1.08
76	422	38,299	123,403	90.75	292.42	3.22	114,583	271.52	2.99	0.93
77	292	28,661	117,349	98.15	401.88	4.09	105,774	362.24	3.69	0.90
78	383	39,723	166,121	102.11	427.11	4.18	106,033	272.58	2.67	0.64
79	379	37,734	154,906	99.56	408.72	4.10	118,367	312.31	3.14	0.76
80	399	40,706	166,654	102.22	417.67	4.09	124,181	311.23	3.05	0.75
81	375	38,352	159,786	102.27	426.110	4.17	117,998	314.66	3.08	0.74
82	370	37,347	162,607	100.94	439.48	4.35	106,604	288.12	2.85	0.66

자료 : 수산통계연보.

표 2. 1980년말 현재 상갈이 기선저인망 톤급별 분포상황

구분 톤급별	어 선 세 력					
	총척수 (분포비)	총톤수	총마력수	척당평균 톤	척당평균 마력수	톤당평균 마력수
80톤미만	6 (1.5)	409.60	1,260	68.27	210	3.08
80 ~ 90	76 (19.1)	6,638.37	24,380	87.35	321	3.67
90 ~ 100	214 (53.9)	20,459.57	84,484	95.60	395	4.13
100 ~ 110	18 (4.5)	1,878.753	7,340	104.37	408	3.91
110 ~ 120	30 (7.5)	3,464.95	17,460	115.50	582	5.04
120 ~ 130	18 (4.5)	2,251.70	12,040	125.09	669	5.35
130 ~ 140	28 (7.0)	3,770.89	15,360	134.67	549	4.07
140톤이상	8 (2.0)	1,183.87	6,000	147.98	750	5.07
계 (%)	398 (100)	40,057.703	168,324	100.65	423	4.20

자료 : 대형기저수협.

2) 어선규모 및 성능

1980년도 우리나라 대형 쌍끌이 어선의 크기는 67.19톤에서 174.4톤 까지로 다양하며 톤급별로는 90~100톤급이 전체의 19%, 110~120톤급이 7.5% 순이며, 140톤 이상이 8척으로 전체의 2%가 된다.

톤급별 척당 평균마력은 80톤 미만이 210마력으로 가장 적고 140톤 이상은 750마력이나 된다.(표 2).

한편 일본의 어선성능 기준에 의하면 배의 길

이가 20m 이상일 때 기관 마력은 100톤급이 500마력 이하, 150톤급이 600마력 이하인데, 우리나라 어선은 100~110톤급이 평균 408마력으로 기준보다 낮고 140톤 이상은 평균 750마력으로 기준보다 크게 높다.

3) 연료비 구성

1971~'82년 수산청 및 수협중앙회에서 표본조사한 대형쌍끌이 기저의 어업원가 구성을 보면(표 3)와 같다.

표 3. 2수인 대형기선저인망어업의 어업이익 및 원가구성(1971~1982)

구분	단위	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	평균
어업이익	백만원	12.2 (100.0)	7.6 (62.3)	18.5 (152.1)	11.4 (93.9)	12.8 (104.7)	34.3 (281.9)	30.5 (250.6)	35.8 (293.5)	21.6 (177.5)	30.2 (247.6)	41.4 (339.3)	94.4 (773.8)	(61.3)
원가구성														
임금	백만원	7.6 <20.7>	6.9 <19.0>	14.9 <29.7>	12.0 <17.7>	15.7 <19.6>	28.0 <29.2>	35.8 <28.2>	40.3 <28.5>	49.3 <23.5>	60.3 <22.1>	82.3 <22.7>	63.4 <21.1>	<23.5>
연료비	"	7.6 <20.7>	7.2 <19.8>	10.9 <21.8>	19.6 <28.3>	22.7 <28.3>	23.7 <24.7>	25.8 <20.3>	28.2 <19.9>	48.2 <23.0>	96.3 <35.3>	136.5 <37.6>	127.8 <42.5>	<26.9>
어구비	"	4.7 <12.8>	4.3 <11.8>	3.9 <7.8>	6.2 <8.9>	7.8 <9.7>	7.9 <8.2>	19.3 <15.2>	6.8 <4.8>	15.7 <7.5>	13.1 <4.8>	15.6 <4.3>	9.0 <3.0>	<8.2>
수선비	"	3.1 <8.4>	5.1 <14.0>	4.3 <8.6>	8.1 <11.7>	9.8 <12.2>	7.5 <7.8>	13.4 <10.6>	20.4 <14.4>	15.0 <7.2>	32.9 <12.6>	38.3 <10.6>	20.5 <6.8>	<10.4>
용기대	"	2.5 <6.8>	2.2 <6.0>	3.9 <7.8>	6.3 <9.1>	5.1 <6.4>	5.2 <5.4>	4.4 <3.5>	6.2 <4.9>	10.3 <4.9>	12.3 <4.5>	15.0 <4.1>	11.0 <3.7>	<5.6>

주: 1) ( ) 내의 수치는 1971년을 100으로 한 연도별 증가율(상승율)을 나타냄.

2) < > 내의 수치는 당해년도 어업비용 구성비를 나타냄.

자료: 수산청, 어업경영조사보고 1972~1976.

수산업협동조합중앙회 어업경영조사보고 1977~1982.

12개년간 평균은 임금이 23.5%, 연료비 26.9%, 어구비 8.2%, 수선비 10.4%, 용기비 5.6%, 그리고 기타가 25.4%로 연료비, 구성비가 30%미만으로 합리적인 것으로 나타났다. 그러나 연도별 변화를 보면 1971~'79년 사이에는 약 20~28%였던 것이 1980년부터 35% 이상으로 증가하여 1982년에는 무려 42.5%나 되어 막중한 원가 압박을 가하고 있다.

여기서 1979년과 1982년도의 연료비의 증가와 어업이익의 증가를 대비해 보면 연료비의 절대액은 48.2백만원에서 127.8백만원으로 79.6백만원이 증가하였는데, 어업이익 절대액은 21.6백만원에서 94.4백만원으로 72.8백만원이 증가되어 연료비 증가가 어업이익 증가를 능가하고

있다.

이러한 사실은 어선기관 마력의 증대가 결코 어획량이나 어업이익을 증가시키지 않는다는 것을 증명하고 있다.

따라서 어선적정규모 제한으로 연료의 낭비를 막고 어업경영을 합리화 하는 방안이 강구되어야 하겠다.

대형쌍끌이 어선규모의 상한선을 170톤으로 볼 때 적정 마력수는 600마력 정도가 된다.

나. 대형외끌이 기선저인망

1) 어선세력 및 생산량

1971~1982년의 12개년 사이에 어선척수는

285척에서 111척으로 174척(61.1%)이 감소하였으나 척당 평균 톤수는 73.22에서 78.14로 4.9톤(6.7%)이 증가되었다. 척당 평균 마력은 277.87에서 228.14로 18%가 감소되었고, 톤당 평균 마력도 3.79에서 2.92로 23%가 감소되므로써 쌍끌이 어선과는 반대로 마력이 크게 감소된 것을 알 수 있다.

한편 총어획량은 1978년에 비하면 크게 감소

되었으나 1971년의 28,156톤에 비하면 1982년은 28,951톤으로 변동이 거의 없다.

그러나 톤당 평균 어획량 및 마력당 평균 어획량은 1976~'79년의 호황기를 제외하고는 1971년비 각각 147% 및 217%로 증가되므로써 톤당 마력은 감소되어도 어획량은 증가되었다는 것을 나타내고 있다. (표 4 참조).

표 4. 대형기저(외끌이)어업 연도별 어선세력 및 생산량

단위 : 톤(%)

구분 연도	어 선 세 력						생 산 량			
	총척수	총톤수 (G/T)	총마력수 (HP)	척당평균 톤 (G/T)	척당평균 마 력 수 (HP)	톤당평균 마 력 수 (HP)	총어획량	척당평균 어 획 량	톤당평균 어 획 량	마 력 당 어 획 량
1971	285	20,869	79,193	73.22	277.87	3.79	28,156	98.79	1.35	0.36
72	200	15,823	47,419	79.12	237.10	3.00	26,213	131.07	1.66	0.55
73	150	15,587	44,549	103.91	297.00	2.86	30,033	200.22	1.93	0.67
74	159	16,737	50,864	105.26	319.90	3.04	26,453	166.37	1.58	0.52
75	112	9,906	35,883	88.45	320.38	3.62	38,772	346.18	3.91	1.08
76	117	99,177	31,615	78.44	207.21	2.46	55,227	472.03	6.02	1.75
77	163	12,876	39,657	79.00	243.29	3.08	80,029	490.98	6.22	2.02
78	136	10,831	35,542	79.64	261.34	3.28	99,396	730.83	9.18	2.80
79	145	11,289	29,017	77.86	200.12	2.57	92,977	641.22	8.24	3.20
80	132	10,354	26,120	78.44	197.88	2.52	29,002	219.71	2.80	1.11
81	140	10,600	37,252	75.71	266.09	3.51	22,196	158.54	2.09	0.60
82	111	8,674	25,324	78.14	228.14	2.92	28,951	260.82	3.34	1.14

자료 : 수산통계연보.

2) 어선규모

1980년 현재 어선의 규모는 50.45톤에서 172톤까지로 다양하며 톤급별로는 70~80톤이 30척으로 전체의 36.6%로 가장 많고, 80~90톤급이 20척으로 24.4%, 그리고 50~60톤급이 16척으로 19.5%이다.

톤급별 척당 평균 마력수는 50~60톤급이 161마력으로 저인망어선의 성능기준 300~350마력에 훨씬 미달되고 분포비율이 가장 많은 80~90톤급이 280마력, 90~100톤급이 250마력, 그리고 100톤급 이상이 400마력으로 모두가 저인망어선의 성능기준에 크게 미달되고 있다. (표 5 참조).

3) 연료비 구성

1971~'82년 대형외끌이 기선저인망의 어업원가 구성을 보면 (표 6) 12개년간 평균 임금은 23.6%, 연료비 19.6%, 어구비 9.7%, 수선비 11.4%, 용기대 6.9% 그리고 기타가 29.7%로 연료비가 전체 원가의 20% 미만으로 구성되어 있으나 연도별로 보면 1971~'79년 사이는 평균 15.2%로 아주 적은 비율이었으나 1980년 이후 20%를 초과하였고 1982년에는 31%로 높아졌다.

(표 6 참조)

이와같이 대형쌍끌이 어선은 어선규모의 변화는 무관하게 어획량이나 어업수지가 변동되고 있어 어선규모의 상한선을 정하기가 곤란하나 출어

표 5. 1980년말 현재 외끌이 기선저인망 톤급별 분포상황

구 분 톤 급 별	어 선 세 력					
	총 척 수 (분포비)	총 톤 수	총마력수	척당평균 톤 수	척당평균 마 력 수	톤당평균 마 력 수
50 ~ 60톤	16 (19.5)	864.57	2,587	54.03	161	2.99
60 ~ 70	8 (9.7)	524.15	1,190	65.62	149	2.27
70 ~ 80	30 (36.6)	2,346.47	6,455	78.21	215	2.75
80 ~ 90	20 (24.4)	1,680.74	5,610	84.04	280	3.34
90 ~ 100	5 (6.1)	472.20	1,270	94.44	254	2.69
100 톤이상	3 (3.7)	306.64	1,200	102.21	400	3.91
계 ( 평균 )	82 (100)	6,194.77	18,312	75.55	223	2.96

자료 : 대형기저수협.

표 6. 1수인 대형기선저인망 어업이익 및 원가구성 (1971~1982)

구 분	단 위	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	평 균
어업이익	백만원	3.9 (100.0)	2.9 (74.6)	6.7 (171.6)	4.8 (121.6)	6.9 (177.0)	12.9 (328.3)	10.5 (268.5)	21.9 (559.4)	6.7 (175.8)	6.7 (170.1)	7.2 (184.6)	24.7 (633.3)	(48.5)
원가구성	임 금	4.0 <27.2>	2.9 <17.4>	4.8 <17.1>	4.8 <17.6>	6.5 <24.4>	12.2 <28.4>	10.1 <24.2>	18.9 <30.9>	17.4 <23.8>	20.1 <25.0>	22.6 <22.8>	22.6 <24.6>	<23.6>
	연 료 비	2.4 <16.3>	4.6 <27.5>	3.2 <11.4>	5.3 <19.5>	5.7 <21.4>	7.6 <16.3>	6.9 <10.6>	7.2 <11.8>	10.2 <13.9>	17.5 <21.8>	27.5 <27.7>	28.5 <31.0>	<19.6>
	어 구 비	1.6 <10.9>	2.2 <13.2>	3.0 <14.4>	4.0 <14.7>	3.0 <11.3>	2.2 <5.1>	4.6 <11.1>	5.4 <8.8>	6.0 <8.2>	5.0 <6.2>	5.9 <5.9>	5.8 <6.3>	<9.7>
	수 선 비	2.0 <13.6>	1.7 <10.2>	2.1 <10.1>	3.7 <2.4>	3.0 <11.3>	2.5 <5.8>	4.8 <11.5>	6.6 <10.8>	15.0 <20.5>	11.0 <13.7>	10.3 <10.4>	4.3 <4.7>	<11.4>
	용 기 대	0.8 <5.4>	1.2 <7.2>	1.9 <9.1>	2.4 <8.8>	2.0 <7.5>	6.1 <14.2>	3.0 <7.2>	2.9 <4.7>	3.0 <4.1>	3.3 <4.1>	5.0 <5.0>	4.9 <5.3>	<6.9>

주 : 1) ( ) 내의 수치는 1971년을 100으로한 년도별 증가율(상승율)을 나타냄.

2) < > 내의 수치는 당해년도 어업비용 구성비를 나타냄.

자료 : 수산청, 어업경영조사보고 1972 ~ 1976 수산업협동조합중앙회, 어업경영조사보고 1977 ~ 1982.

어장의 거리, 어선의 기동력 및 안전조업 등을 고려할 때 어선규모의 상한선은 100톤, 400마력이 적합하겠다.

#### 다. 대형트롤어업

##### 1) 어선세력 및 생산량

1977~'82년의 대형트롤어선 척수를 보면(표 7) 1977년의 57척에서 1982년에는 88척으

로 31척이 증가되었다.

동 기간 동안에 척당 평균 톤수는 109.63에서 122.88로 13.25톤(12.1%)이 증가된데 비하여, 척당 평균 마력수는 344.47에서 521.65로 무려 177.18마력(51.4%)이나 증가되므로써 톤수 증가에 비하여 마력수가 크게 증가되었다.

한편 총생산량을 보면 어선 척수가 거의 두배로 증가한 1979년 이후 어선 척수의 증가 및 어선규모의 대형화와 더불어 총어획량, 척당 평균

표 7. 대형트롤어업 년도별 어선세력 및 생산량

단위 : 톤 (%)

구분 년 도	어 선 세 력						생 산 량			
	총척수	총톤수	총마력수	척당평균 톤 수	척당평균 마 력 수	톤당평균 마 력 수	총어획량	척당평균 어 획 량	톤당평균 어 획 량	마 력 당 어 획 량
1977	57	6,249	19,635	109.63	344.47	3.14	44	0.77	0.01	0.002
'78	48	6,233	19,190	129.85	399.79	3.08	48	1.00	0.01	0.003
'79	83	9,415	34,365	113.43	414.03	3.65	13,802	166.29	1.47	0.40
'80	84	9,728	37,310	115.80	444.16	3.84	57,070	679.40	5.87	1.53
'81	86	10,248	42,455	119.16	493.66	4.14	86,790	1,009.19	8.47	2.04
'82	88	10,813	45,905	122.88	521.65	4.25	83,574	949.70	7.73	1.82

자료 : 수산통계연보.

어획량, 톤당 평균어획량 및 마력당 평균어획량  
공히 증가 경향에 있었으나 1982년에는 모두 감  
소되고 있다.

2) 어선규모

1980년 대형트롤어선의 톤급별 어선 척수는  
100~150톤급이 66척으로 전체 어선의 88%  
로 주축을 이루고 있고, 다음은 150~200톤급이

7척으로 9%, 200톤이상이 2척으로 3%를  
점하고 있다.

그리고 100~150톤급의 척당 평균 마력수는  
427마력이다 (표 8). 일반적으로 트롤어선은 마  
력수 증가와 어획 성능이 비례하나 연료 정책이  
나 어업 수지면을 고려하여 마력수 제한이 필요  
하다.

표 8. 1980년 대형트롤 톤급별 척수

톤 급 별	총척수	총톤수	총마력수	척당평균 톤 수	척당평균 마 력 수	톤당평균 마 력 수
100 ~ 150	66 (88)	7,265.0	28,210	110.1	427.4	3.88
150 ~ 200	7 (9)	1,234.2	4,650	176.32	554	3.77
200 이 상	2 (3)	444.8	1,280	222.4	640	2.88
합 계	75 (100)	8,944	34,140	119.3	455	3.82

표 9. 트롤어선의 성능기준(강신)

계 획 총 톤 수	L / B	B / D	L × B × D ( m <sup>3</sup> )	추진기관의 마 력 수
200 톤	6.50 미만	1.72 이상	800 이하	800 이하
300 "	"	"	1,200 "	1,130 "
400 "	"	"	1,600 "	1,400 "
500 "	"	"	1,948 "	1,600 "
600 "	"	"	2,284 "	1,800 "

자료 : 어선론.

대형트롤 어선규모의 상한선을 550톤으로 볼 때 적정 마력수는 1,800마력 정도가 된다. (표 9).

라. 동해구 트롤어업

1) 어선세력 및 생산량

동해구 트롤어선 척수는 1978년에 동해구 기선저인망어선 27척이 동해구 트롤로 편입되므로서 46척으로 배가하였다. 1978~'82년 사이에 어선 척수는 41~48척으로 증감 되었으나 척당

평균 톤수와 척당 평균 마력수는 56.28에서 64.05로 7.77톤 (13.8%)와 219.52에서 304.4로 84.88마력 (38.7%)으로 각각 증가되었고 톤당 평균 마력수도 3.90에서 4.75로 0.85마력(21.8%)으로 증가되어 어선이 대형화 및 고마력화 하였다.

한편 어획량 변화를 보면 총어획량은 33,800~56,600톤 사이로 증감되었으나 동기간 동안에 톤당 평균 어획량과 마력당 평균 어획량은 계속 증가되어 트롤어선의 특징을 보이고 있다.(표10)

표10. 동해구트롤어업 연도별 어선세력 및 생산량

단위 : 톤(%)

구분 연도	어 선 세 력						생 산 량			
	총척수	총톤수	총마력수	척당평균 톤 수	척당평균 마 력 수	톤당평균 마 력 수	총어획량	척당평균 어 량	톤당평균 어 획 량	마 력 당 평 균 어 획 량
1971	34	2,506	6,881	73.70	202.38	2.74	2,555	75.15	1.02	0.37
'72	26	1,756	4,853	67.53	186.65	2.76	3,270	125.77	1.86	0.67
'73	28	2,028	5,435	72.42	194.10	2.68	3,096	110.57	1.53	0.57
'74	26	1,870	5,820	71.92	223.84	3.11	7,917	304.50	4.23	1.36
'75	20	1,312	5,311	65.60	265.55	4.04	15,438	771.90	11.77	2.91
'76	18	1,262	4,471	70.11	248.38	3.54	19,075	1,059.72	15.11	4.27
'77	19	1,468	5,124	77.26	269.68	3.49	31,835	1,675.53	21.42	6.21
'78	46	2,589	10,098	56.28	219.52	3.90	38,375	834.24	14.82	3.80
'79	47	2,823	12,765	60.06	271.59	4.52	33,844	720.09	11.99	2.65
'80	41	2,564	12,260	62.53	299.02	4.78	37,758	920.93	14.73	3.08
'81	48	3,017	14,555	62.85	303.23	4.82	56,599	1,179.15	18.76	3.89
'82	42	2,690	12,785	64.05	304.40	4.75	53,866	1,282.52	20.02	4.21

자료 : 수산통계연보.

표11. 동해구트롤어선의 톤급별 어선수

연도별	척 수	톤 급 별 (톤)		
		20 ~ 50	50 ~ 100	100 이상
1977	19	1	16	2
1980	41 (100)	11 (26.8)	29 (70.7)	1 (2.5)
1981	48	11	36	1
1982	42 (100)	6 (14.3)	36 (85.7)	-

자료 : 수산통계연보.

2) 어선규모

1980년과 1982년 두해의 톤급별 어선 척수의 분포를 보면 1980년에 50~100톤급이 전체 어선의 70.7%를 점하였으나 1982년에는 85.7%로 증가되었다 (표 11).

트롤어선의 대형화와 어획량과의 관계는 일반적으로 비례하는 경향이 있으나 무한정 규모를 크게 할 수 없다.

현행 어선 규모를 20~80톤으로 제한할 때 마력수 상한은 400마력이 되겠다.

(다음호에는 중형 기선저인망어업, 대형선망어업, 근해채낚기어업, 근해유자망어업, 근해안강망어업, 기선권현망어업에 대하여 고찰하겠습니다.)