

2011  
화물자동차 운송·주선업체  
조사보고서

## <안 내>

『2007』 및 『2008 화물자동차 운송·주선업체 조사보고서』에서 조사통계를 발간 연도 기준으로 분석·수록한 오류가 있어 지난 『2009』 및 『2010 화물자동차 운송·주선업체 조사보고서』에서는 조사기준 연도로 수정하였으며 금번 『2011 화물자동차 운송·주선업체 조사보고서』에서도 조사기준 연도(2010년, 단 운임조사는 2011년 2/4분기 기준)로 작성하였음을 알려드립니다.

---

## CONTENTS 목 차

Part I . 조사개요 .....	3
1. 조사대상 및 조사규모 .....	3
2. 조사기간 및 방법 .....	4
3. 조사내용 .....	4
4. 조사의 특징 .....	7
Part II . 사업운영실태 .....	11
1. 홈페이지 운영 및 온라인 거래 .....	11
2. 조직형태 .....	14
3. 자본금 또는 자산평가액 .....	16
4. 총수입구성 .....	17
5. 총매출액 .....	19
Part III . 운송사업실태—운송업체·겸업업체 ....	23
1. 운송료 결제방법 및 결제기간 .....	23
2. 운송물량 확보방법 .....	26
3. 운송차량 확보방법 .....	28
4. 차량보유 현황 .....	29
5. 운송거래의 계약기간 .....	33
6. 위수탁료(지입료) .....	34
Part IV . 주선사업실태—주선업체·겸업업체 ....	39
1. 전문 주선분야 .....	39





2. 주선료 결제방법 및 결제기간 .....	40
3. 주선물량 확보방법 .....	42
4. 운송차량 확보방법 .....	43
5. 주선거래의 계약기간 .....	45
6. 차주주선료 .....	46
7. 업체주선료 .....	49
Part V. 운송·주선 거래경로 .....	55
1. 이용 거래경로 수 .....	55
2. 이용거래경로의 거래단계 수 .....	57
3. 세부 거래경로의 유형 .....	59
4. 경유처별 거래경로의 비율 .....	63
Part VI. 주요 운송구간 운임 .....	69
1. 컨테이너 운임 .....	69
2. 카고형 화물차량 운임 .....	70
Part VII. 분석결과 종합 및 시사점 .....	79
1. 분석결과 종합 .....	79
2. 시사점 .....	82
부 록 .....	87
1. 2011 운송업체·운송주선업체조사 조사표 .....	87
2. 2010 운송업체·운송주선업체조사 조사표 .....	93
3. 2009 운송업체·운송주선업체조사 조사표 .....	99
4. 2008 운송업체·운송주선업체조사 조사표 .....	105

---

# 표목차 CONTENTS OF TABLES

〈표 I-1〉 지역별·업종별 조사표본 현황(2010년도) .....	4
〈표 I-2〉 각 부문별 조사항목 및 주요 내용 .....	6
〈표 I-3〉 연도별 조사 현황 .....	7
〈표 II-1〉 홈페이지 운영 현황 .....	12
〈표 II-2〉 온라인 운송·주선 거래 현황 .....	13
〈표 II-3〉 조직형태 현황 .....	15
〈표 II-4〉 자본금 또는 자산평가액 현황 .....	17
〈표 II-5〉 총수입 구성 현황 .....	18
〈표 II-6〉 총매출액 현황 .....	20
〈표 III-1〉 운송료 결제방법별 비중 .....	23
〈표 III-2〉 운송료 결제기간별 비중 .....	25
〈표 III-3〉 운송물량 확보방법별 비중 .....	27
〈표 III-4〉 운송차량 확보방법별 비중 .....	28
〈표 III-5〉 차량보유 규모 .....	30
〈표 III-6〉 직영차량 및 위수탁차량 보유대수별 업체 현황(2007년말 기준) .....	31
〈표 III-7〉 직영차량 및 위수탁차량 보유대수별 업체 현황(2008년말 기준) .....	31
〈표 III-8〉 직영차량 및 위수탁차량 보유대수별 업체 현황(2009년말 기준) .....	32
〈표 III-9〉 직영차량 및 위수탁차량 보유대수별 업체 현황(2010년말 기준) .....	32
〈표 III-10〉 운송거래의 계약기간별 비중 .....	33
〈표 III-11〉 차량톤급별 월평균 위수탁료 현황 .....	35
〈표 IV-1〉 전문 주선분야별 비중 .....	39
〈표 IV-2〉 주선료 결제방법별 비중 .....	40
〈표 IV-3〉 주선료 결제기간별 비중 .....	41



〈표 IV-4〉 주선물량 확보방법별 비중 .....	42
〈표 IV-5〉 운송차량 확보방법별 비중 .....	44
〈표 IV-6〉 주선거래의 계약기간별 비중 .....	45
〈표 IV-7〉 차주주선료 수취방식(복수 응답) .....	47
〈표 IV-8〉 차주주선료 현황 .....	48
〈표 IV-9〉 업체주선료 수취방식(복수 응답) .....	49
〈표 IV-10〉 업체주선료 현황 .....	50
〈표 V-1〉 업체당 이용경로의 수 .....	56
〈표 V-2〉 업체별 이용 거래경로 수 .....	56
〈표 V-3〉 업체별 이용거래경로에서 각 단계별 경로의 비율 .....	58
〈표 V-4〉 업체별 이용거래경로의 평균 거래단계 수 .....	59
〈표 V-5〉 전체 업체의 주요 거래경로 유형 .....	60
〈표 V-6〉 운송업체의 주요 거래경로 유형 .....	61
〈표 V-7〉 주선업체의 주요 거래경로 유형 .....	62
〈표 V-8〉 겸업업체의 주요 거래경로 유형 .....	63
〈표 V-9〉 각 경유처별 거래경로의 비율 .....	65
〈표 VI-1〉 주요 구간의 컨테이너 운임 .....	69
〈표 VI-2〉 주요 구간의 카고형 화물(1톤 이하) 운임 .....	70
〈표 VI-3〉 주요 구간의 카고형 화물(1톤 초과~3톤 미만) 운임 .....	71
〈표 VI-4〉 주요 구간의 카고형 화물(3~5톤 미만) 운임 .....	73
〈표 VI-5〉 주요 구간의 카고형 화물(5~8톤 미만) 운임 .....	74
〈표 VI-6〉 주요 구간의 카고형 화물(8~12톤 미만) 운임 .....	75
〈표 VI-7〉 주요 구간의 카고형 화물(12톤 이상) 운임 .....	76

---

## CONTENTS OF FIGURES **그림목차**

〈그림 II-1〉 홈페이지 보유 현황	11
〈그림 II-2〉 온라인 운송거래 현황	13
〈그림 II-3〉 온라인 주선거래 현황	14
〈그림 II-4〉 주식회사 비율 현황	15
〈그림 II-5〉 운수업체의 자본금 또는 자산평가액 현황	16
〈그림 II-6〉 총수입 구성 현황	18
〈그림 II-7〉 총매출액 현황	20
〈그림 III-1〉 운송료의 현금결제 비율	24
〈그림 III-2〉 운송료 결제기간별 비중	25
〈그림 III-3〉 운송물량 확보방법별 비중	27
〈그림 III-4〉 운송차량 확보방법별 비중	29
〈그림 III-5〉 차량보유 현황	30
〈그림 III-6〉 운송거래의 계약기간별 비중	34
〈그림 IV-1〉 차량주선 비중의 추이	39
〈그림 IV-2〉 주선료 결제방법별 비중	40
〈그림 IV-3〉 주선료 결제기간별 비중	41
〈그림 IV-4〉 주선물량 확보방법별 비중	43
〈그림 IV-5〉 운송차량 확보방법 비중	44
〈그림 IV-6〉 주선거래의 계약기간별 비중	46
〈그림 IV-7〉 차주주선료 수취방식(복수응답)	47
〈그림 IV-8〉 차주주선료 현황	48
〈그림 IV-9〉 업체주선료 수취방식(복수응답)	50
〈그림 IV-10〉 업체주선료 현황	51



---

● ● ●

〈그림 V-1〉 업체별 이용 거래경로 수 .....	57
〈그림 V-2〉 업체별 이용거래경로에서 각 단계별 경로의 비율 .....	58
〈그림 V-3〉 전체 업체의 주요 거래경로 유형 .....	60
〈그림 V-4〉 운송업체의 주요 거래경로 유형 .....	61
〈그림 V-5〉 주선업체의 주요 거래경로 유형 .....	62
〈그림 V-6〉 겸업업체의 주요 거래경로 유형 .....	63
〈그림 V-7〉 각 경유처별 거래경로의 비율 .....	65

---





PART  
I

## 조사개요

- 
1. 조사대상 및 조사규모
  2. 조사기간 및 방법
  3. 조사내용
  4. 조사의 특징



## Part I. 조사개요

# I

### 1. 조사대상 및 조사규모

#### □ 조사대상

- 2011년도 조사는 제주도를 제외한 전국의 화물자동차운수업체<sup>1)</sup>를 대상으로 함
  - 조사권역은 수도권, 경상권, 전라권, 충청권, 강원권의 5개 권역으로 분류
  - 2007년도에는 서울특별시, 부산광역시, 대구광역시, 대전광역시, 광주광역시의 운수업체를 대상으로 조사하였고 이를 확대하여 2008년도에는 서울특별시 및 경기도, 부산광역시 및 경상남도, 광주광역시 및 전라남도의 운수업체를 대상으로 조사
  - 2009년부터는 조사지역을 더욱 확대하여 제주도를 제외한 특별시, 광역시 및 각 도의 운수업체를 대상으로 조사
- 화물자동차 운송·주선업체 조사는 각 시도별 업체수를 기준으로 표본오차를 계산하여 조정된 후에 지역별로 표본의 수를 할당하여 실시함
  - 시도별 운수업체의 수는 각 협회의 회원명부를 이용
  - 조사과정에서 각 표본의 실소재지에 따라 표본의 소속 행정구역을 재조정
  - 운송업체는 차량보유규모에 따른 범주별로 표본의 수를 배분하여 실시
- 겸업업체는 조사된 업체 중에서 운송업(일반화물운송업 또는 용달화물운송업)과 주선업 면허를 모두 가진 업체(이하 '겸업업체'라 약칭함)를 말함
  - 조사된 업체의 허가업종을 분석한 결과에 따라 사후적으로 결정
  - 업체는 허가받은 업종에 따라 운송업체, 주선업체, 겸업업체로 분류<sup>2)</sup>

#### □ 조사규모

- 2011 화물자동차 운송·주선업체 조사는 총 2,094개 업체(유효응답수 기준)를 대상으로 실시함

1) 화물자동차운수업체는 화물자동차운송업체와 화물자동차운송주선업체를 아우르는 명칭으로 화물자동차운송업에는 이하 '운송업체', 화물자동차운송주선업체는 이하 '주선업체'로 약칭함

2) 법적으로 업종구분은 운송업과 주선업만 있으나, 본 보고서에서는 서술 및 분석의 편의를 위해서 운송업체, 주선업체, 겸업체로 구분하였음



- 지역별로는 수도권 818개, 경상권 640개, 전라권 302개, 충청권 265개, 강원권 69개 업체를 조사
- 업종별로는 운송업체 917개, 주선업체 542개, 겸업업체 635개를 설문 조사
- 운송업체 917개 중에서 위수탁전문운송업체<sup>3)</sup>는 370개로 40.3%를 차지

표 I-1 지역별·업종별 조사표본 현황(2011년도)

(단위 : 개)

구 분	수도권	경상권	전라권	충청권	강원권	전체
운송업체	397	213	142	138	27	917
주선업체	213	198	63	39	29	542
겸업업체	208	229	97	88	13	635
합 계	818	640	302	265	69	2,094

## 2. 조사기간 및 방법

- 조사는 2011년 6월 27일부터 동년 7월 22일까지 실시함
  - 조사기준 기간 : 2010년 1월~12월(운임조사부문은 2011년 2/4분기)
- 조사는 직접방문 면접조사 방식으로 실시함
  - 업체를 직접방문하여 면접조사 2,094개
  - 설문조사의 응답내용에 대해서 필요시 전화로 재검증 실시
- 특별시 및 광역시, 도별로 조사를 실시한 후에 권역별로 묶어서 집계함
  - 수도권은 서울특별시 및 인천, 경기도, 경상권은 부산, 대구 및 경상남북도, 충청권은 대전 및 충청남북도, 전라권은 광주 및 전라남북도, 강원권은 강원도

## 3. 조사내용

### □ 조사항목

- 조사항목은 사업체 개황, 사업운영, 총수입 구성비율, 운송사업 부문, 주선사업 부문, 운임 부문, 거래경로 부문 등 7개 부문으로 구성됨

3) 이 보고서에서 위수탁전문운송업체란 총수입구성에서 위수탁(지입료) 수입이 100%인 운송업체를 말하며, 이하에서는 위수탁 업체라 약칭함

- 사업체개황 부문은 주사무소 소재지 등과 같은 기본적인 사항을 조사함
  - 주사무소 소재지, 홈페이지 주소, 온라인 거래의 여부, 조직형태, 자본금(자산평가액) 등의 기본적인 항목을 조사하며, 자료의 분류기준으로 활용
  - 조직형태에 관하여 2008년 조사부터 주식회사와 기타법인으로 구분하여 설문함으로 조직형태 분석의 의미를 강화
- 사업운영 부문은 운수업종, 주요 운송품목, 총 매출액 등의 조사항목으로 구성됨
  - 허가받은 운수업종, 주요 운송품목 또는 업태, 총매출액 등 일반사항을 조사
  - 허가받은 운수업종 항목은 조사결과의 집계 시 업종분류기준으로 활용
  - 총 매출액은 편차가 매우 큰 경향이 있기 때문에 기업의 영업규모를 파악하는 보조 자료로서만 제한적으로 활용
- 총수입 구성 비율 부문은 운송업체, 주선업체, 겸업업체 수입의 구성비를 조사함
  - 운수업체의 수입은 운송수입, 주선수입, 위수탁(지입료)수입<sup>4)</sup>, 기타수입으로 구성
  - 운송업체는 운송수입, 위수탁수입, 기타수입으로 구성되며 각각의 구성비를 설문
  - 주선업체는 주선수입과 기타수입으로 구성되며 각각의 구성비를 설문
  - 겸업업체는 운송수입, 위수탁수입, 주선수입, 기타수입의 각 구성비를 설문
- 운송사업 부문은 운송거래의 주요형태와 결제 및 차량물량 확보방법의 사업영위 형태를 파악하되 특히 차량 보유 현황 및 위수탁료를 파악하도록 구성함
  - 운송료 결제 방법 및 기간, 운송 물량 및 차량 확보 방법, 차량보유 현황, 톤급별 위수탁료 등을 설문하여 현재 거래상황, 기타 경영특성에 대한 정보를 확보
  - 위수탁(지입)차량<sup>5)</sup>의 관리만 전문으로 하는 업체의 차량보유 현황 및 위수탁료 등의 경영 현황을 파악
- 주선사업 부문에서는 주선거래의 주요형태와 결제 및 물량차량 확보 방법 등 사업 영위형태를 파악하며, 특히 주선분야와 주선료를 조사하도록 구성됨
  - 전문주선 분야, 주선료 결제방법 및 기간, 주선 물량 및 차량확보 방법, 차주 및 업체 주선료 등을 설문하여 주선업체의 경영 특성 파악에 필요한 정보를 확보
  - 차주주선료의 조사결과는 차주조사의 결과와 교차분석을 위해 부분적으로 활용

4) 이하에서는 '위수탁수입'이라 칭하며, 지입료는 '위수탁료'라 칭함

5) 차량의 실제 소유자는 화물차주(화물차기사)이지만, 법적인 소유주는 운송회사로 등록되어 있는 차량을 말하며, 이하에서는 '위수탁차량'이라 칭함



표 I-2 각 부문별 조사항목 및 주요 내용

항 목 구 분	주 요 내 용	
사업체 개황 부문	사무소 소재지	주사무소의 위치를 시, 군·구 수준까지 조사
	홈페이지 주소 및 온라인 거래의 유무	홈페이지 유무와 온라인 거래상황을 파악
	조직 형태	법인인지 등을 설문하여 업체의 조직형태를 파악
	자본금 또는 자산평가액	자본금, 자산평가액 등의 출자금 현황을 파악
사업운영 부문	허가받은 운수업종	허가받아 영위하고 있는 운수업종을 파악하는 설문
	주요 운송 품목 또는 업체	주요 운송, 주선 품목 또는 업체를 설문
	총 매출액	연간 총 매출액을 설문
총수입 구성비율 부문	주선업체, 운송업체, 겸업체	주선업체, 운송업체, 겸업체로 구분하여 총 주선액 중에서 차지하는 운송료수입, 위수탁(지입료)수입, 주선료수입, 기타수입의 구성 비율을 설문
운송사업 부문	운송료 결제 방법 및 기간	운송료 결제방법과 결제완료에 걸리는 시간을 파악
	운송물량 확보 방법	운송물량을 확보하는 방법을 설문
	운송차량 확보 방법	화물을 운송하는 차량을 확보하는 방법을 설문
	차량 보유 현황	운송업체가 보유하고 있는 직영 차량 및 위수탁(지입) 차량의 대수를 파악하는 설문
	운송거래 주요 형태	운송거래의 장단기 여부 및 거래기간을 파악하는 설문
	위수탁료	운송업체가 등급별로 받는 위수탁료(지입료) 수준을 설문
주선사업 부문	전문 분야	물량 또는 화물 중에서 특화된 주선분야가 있는 지를 설문
	주선료 결제 방법 및 기간	운송료 결제방법과 결제완료에 걸리는 시간을 조사
	주선물량 확보 방법	운송물량을 확보하는 방법을 설문
	운송차량 확보 방법	화물을 운송하는 차량을 확보하는 방법을 설문
	주선거래 주요 형태	주선거래의 장단기 여부 및 거래기간을 파악하는 설문
	차주 주선료	차주로부터 받는 주선료 수준을 파악하는 설문
운임 부문	주요 운송구간별 운임	서울-부산, 서울-대전, 서울-광주 등 주요 운송구간의 화주로부터 받는 운임을 조사시점(2011. 2/4분기)을 기준으로 설문
	거래 경로	화주로부터 수취인에게 이르는 거래경로를 조사하는 설문항목

- 운임 부문은 운수업체가 화주로부터 받는 컨테이너, 카고형 화물의 운임을 조사하는 항목임
  - 컨테이너 운임의 주요 조사구간은 부산-수도권, 양산ICD-부산권
  - 카고형 화물의 운임 조사구간 집계는 수도권-부산권, 수도권-대구권, 수도권-대전권, 수도권-광주권, 수도권-강원권, 수도권내, 부산권내 등 7개 구간
  - 수도권은 서울특별시, 인천광역시 및 경기도를 포함

- 부산권은 부산 및 울산광역시, 경상남도를 포함
  - 대구권은 대구광역시 및 경상북도를 포함
  - 대전권은 대전광역시 및 충청남도를 포함
  - 광주권은 광주광역시 및 전라남도를 포함
- 거래경로 부문은 운송업체 및 주선업체의 실제 거래 경로를 조사하는 항목임
- 화주로부터 운송업체 또는 주선업체를 거쳐서 수취인에게 화물이 전달되는 과정에 대해서 조사

#### 4. 조사의 특징

- 전화 및 팩스 조사 중심이었던 2007년 및 2008년 조사와는 달리 조사결과의 질적 향상을 위하여 2009년 및 2010년 조사와 같이 2011년 조사는 직접방문 면접조사 방식으로 조사를 수행하였음
- 2007년 329개 업체(유효응답 수 기준) 조사를 시작으로 2008년 708개, 2009년 1,041개, 2010년 2,010개, 2011년 2,094개로 조사표본 수가 증가하였고 조사지역은 2009년부터의 조사와 같이 제주도를 제외한 전국을 대상으로 하였음
  - 조사표본 수의 증가에도 불구하고 조사숙련도 향상으로 조사는 무난하게 진행

표 I-3 연도별 조사 현황

(단위 : 개)

구 분	조사부수				조사지역
	운송업체	주선업체	겸업체	합계	
2007년	123	104	102	329	서울, 부산, 대구, 대전, 광주
2008년	249	231	228	708	서울, 부산, 광주, 경기, 경남, 전남
2009년	371	334	336	1,041	제주도를 제외한 특별시, 광역시·도
2010년	692	763	555	2,010	제주도를 제외한 특별시, 광역시·도
2011년	917	542	635	2,094	제주도를 제외한 특별시, 광역시·도







PART  
II

## 사업운영실태

- 
1. 홈페이지 운영 및 온라인 거래
  2. 조직형태
  3. 자본금 또는 자산평가액
  4. 총수입구성
  5. 총매출액



## Part II. 사업운영실태

### 1. 홈페이지 운영 및 온라인 거래

#### □ 홈페이지 운영

- 전체 운수업체의 홈페이지 운영비율은 5.2%이며, 위수탁업체를 제외한 경우에는 4.9%의 비율을 나타내고 있음
  - 2009년 조사에 비하여 2010년도조사에서는 홈페이지 운영비율이 감소하였으나 2011년도 조사에서는 전체적으로 비율이 증가
  - 그러나 운송, 주선, 겸업업체를 포함한 모든 업체의 홈페이지 운영 비율은 여전히 전체적으로 매우 낮은 수준
- 주선업체 및 겸업업체의 경우 전년도 조사에 비해 홈페이지 운영비율이 증가하였음
  - 전년도 조사에서는 업체별 홈페이지 운영비율이 비슷하였으나 금번 조사에서는 주선업체 및 겸업업체의 홈페이지 운영비율이 전년도 조사에 비해 증가
  - 겸업업체의 경우 9.4%로 전년도 조사에 비해 3배 이상 증가

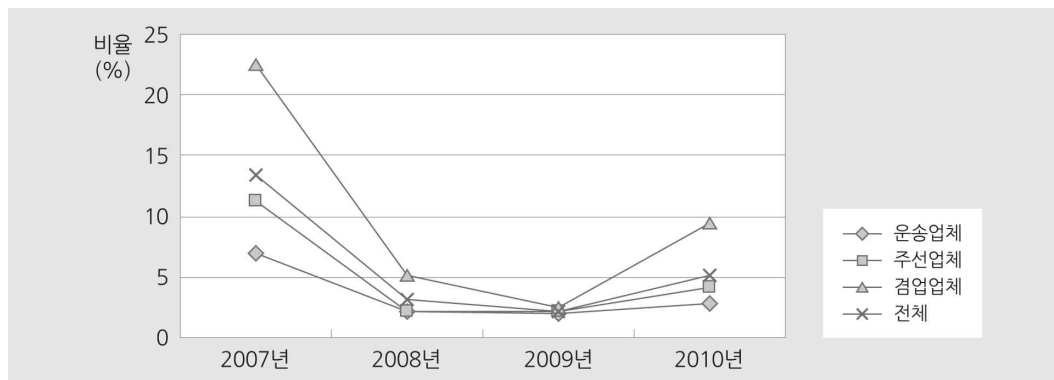


그림 II-1 홈페이지 보유 현황



표 II-1 홈페이지 운영 현황

(단위 : %)

구 분	연 도	홈페이지 보유	홈페이지 미보유	합 계
운송업체	2007	6.9(11.3)	93.1(88.7)	100.0
	2008	2.2(2.4)	97.8(97.6)	100.0
	2009	2.0(2.4)	98.0(97.6)	100.0
	<b>2010</b>	<b>2.8(2.2)</b>	<b>97.2(97.8)</b>	<b>100.0</b>
주선업체	2007	11.3	88.7	100.0
	2008	2.1	97.9	100.0
	2009	2.2	97.8	100.0
	<b>2010</b>	<b>4.1</b>	<b>95.9</b>	100.0
겸업체	2007	22.5	77.5	100.0
	2008	5.1	94.9	100.0
	2009	2.5	97.5	100.0
	<b>2010</b>	<b>9.4</b>	<b>90.6</b>	<b>100.0</b>
전 체	2007	13.4(15.7)	86.6(84.3)	100.0
	2008	3.1(3.4)	96.9(96.6)	100.0
	2009	2.2(2.4)	97.8(97.6)	100.0
	<b>2010</b>	<b>5.2(4.9)</b>	<b>94.8(95.1)</b>	<b>100.0</b>

주 : ( ) 안은 위수탁업체를 제외한 경우의 비율임

□ 온라인 거래

- 온라인을 통한 운송거래를 이용하는 업체의 비율은 5.5%로 2008년 조사와 비슷한 수준으로 증가하였음
  - 운송업체의 이용비율은 2.8%이며, 위수탁업체를 제외하면 2.3%
  - 겸업체의 온라인 거래 이용비율은 9.4%로 전년도에 비해 4배 이상 크게 증가
  - 조사연도별 변화의 방향이 일정하지 않아 추세를 파악하는 것은 곤란
- 온라인을 통한 주선거래를 이용하는 업체의 비율은 7%로 크게 증가하여 2008년 조사와 비슷한 수준임
  - 주선업체의 이용비율은 4.1%로 비교적 큰 폭으로 증가

표 II-2 온라인 운송·주선 거래 현황

(단위 : %)

구 분	연 도	온라인 운송거래			온라인 주선거래		
		있음	없음	합계	있음	없음	합계
운송업체	2007	3.7(6.6)	96.3(93.4)	100.0	-	-	-
	2008	2.2(3.0)	97.8(97.0)	100.0	-	-	-
	2009	1.9(2.2)	98.1(97.8)	100.0	-	-	-
	<b>2010</b>	<b>2.8(2.3)</b>	<b>97.2(97.7)</b>	<b>100.0</b>	-	-	-
주선업체	2007	3.0	97.0	100.0	7.1	92.9	100.0
	2008	-	-	-	1.8	98.2	100.0
	2009	-	-	-	0.7	99.3	100.0
	<b>2010</b>	-	-	-	<b>4.1</b>	<b>95.9</b>	<b>100.0</b>
겸업업체	2007	8.1	91.9	100.0	5.8	94.2	100.0
	2008	4.8	95.2	100.0	1.2	98.8	100.0
	2009	2.2	97.8	100.0	2.2	97.8	100.0
	<b>2010</b>	<b>9.4</b>	<b>90.6</b>	<b>100.0</b>	<b>9.4</b>	<b>90.6</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	4.9(5.8)	95.1(94.2)	100.0	6.5	93.5	100.0
	2008	3.4(4.0)	96.6(96.0)	100.0	1.5	98.5	100.0
	2009	2.0(2.0)	98.0(98.0)	100.0	1.3	98.7	100.0
	<b>2010</b>	<b>5.5(5.2)</b>	<b>94.5(94.8)</b>	<b>100.0</b>	<b>7.0</b>	<b>93.0</b>	<b>100.0</b>

주 : ( ) 안은 위수탁업체를 제외한 경우의 비율임

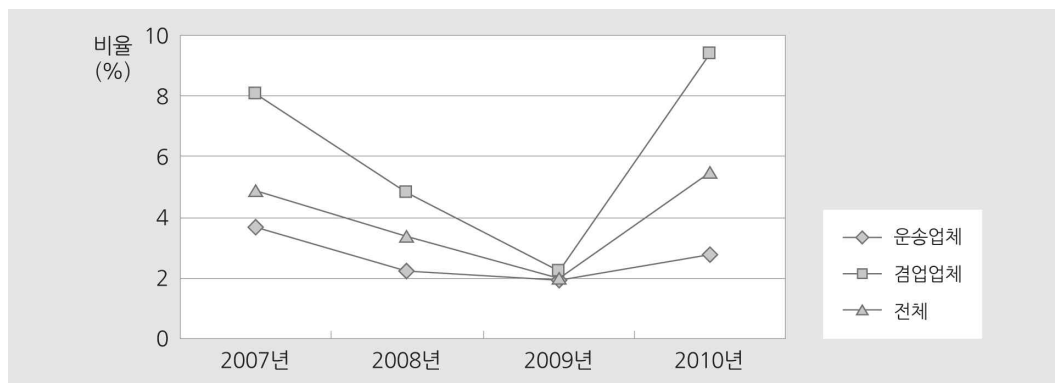


그림 II-2 온라인 운송거래 현황



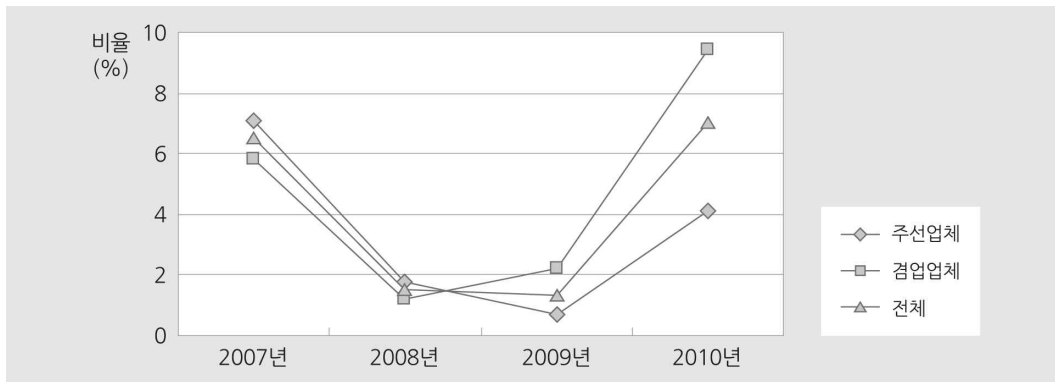


그림 II-3 온라인 주선거래 현황

## 2. 조직형태

### □ 개요

- 운수업체 전체를 보면, 주식회사의 비율이 55.0%, 기타법인 18.3%, 개인 26.7%의 비율을 차지하며, 주식회사 및 개인을 합한 비율은 81.7%로 대부분을 차지

### □ 업종별 현황

- 운송업체, 주선업체, 겸업업체 모두 주식회사의 비율이 하락하였으며, 주선업체와 겸업업체의 경우 기타법인의 비율이 큰 폭으로 상승함
  - 운송업체의 경우, 주식회사 66.6%, 기타법인 19.5%, 개인 13.9%의 비율을 차지
  - 주선업체의 경우, 주식회사 22.7%, 기타법인 13.1%, 개인 64.2% 수준
  - 겸업업체는 주식회사 65.8%, 기타법인 21.0%이며, 개인의 비율이 13.2% 수준
  - 주선업체는 운송업체나 겸업업체에 비해 개인업체의 형태가 가장 높은 비중을 차지

표 II-3 조직형태 현황

(단위 : %)

구 분	연 도	주식회사 <sup>1)</sup>	기타 법인	개인	합계
운송업체	2007	81.9	14.9	3.2	100.0
	2008	76.3	17.0	6.7	100.0
	2009	74.0	15.6	10.4	100.0
	<b>2010</b>	<b>66.6</b>	<b>19.5</b>	<b>13.9</b>	100.0
주선업체	2007	31.7	4.8	63.4	100.0
	2008	32.3	4.2	63.5	100.0
	2009	27.5	5.1	67.4	100.0
	<b>2010</b>	<b>22.7</b>	<b>13.1</b>	<b>64.2</b>	100.0
겸업업체	2007	79.6	12.4	8.0	100.0
	2008	70.8	8.9	20.2	100.0
	2009	72.8	5.8	21.4	100.0
	<b>2010</b>	<b>65.8</b>	<b>21.0</b>	<b>13.2</b>	100.0
전 체	2007	64.9	10.8	24.3	100.0
	2008	60.4	10.3	29.3	100.0
	2009	56.0	8.9	35.1	100.0
	<b>2010</b>	<b>55.0</b>	<b>18.3</b>	<b>26.7</b>	100.0

1) 2007년도 조사의 응답항목은 회사법인, 기타법인, 개인의 3가지였으며 그 중에서 '회사법인'의 비율임

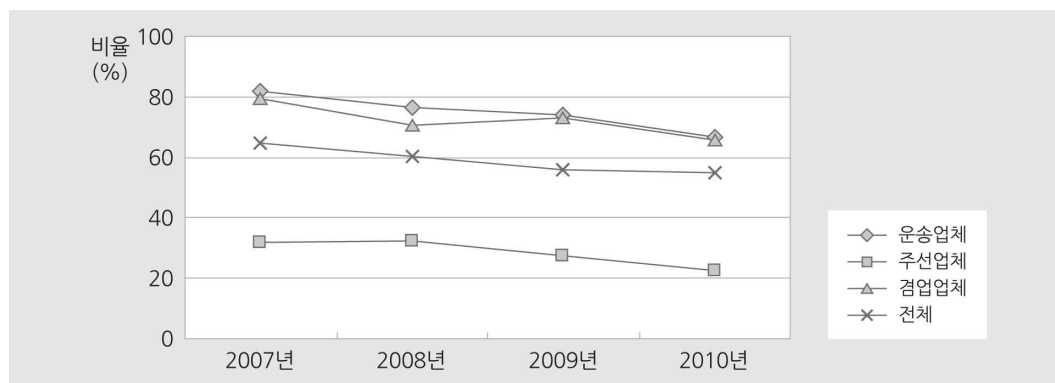


그림 II-4 주식회사 비율 현황



### 3. 자본금 또는 자산평가액

#### □ 개 요

- 자본금 또는 자산평가액이 1억원 이하인 업체는 80.1%로 전년도에 비하여 상승하였으나, 여전히 이는 운수업체의 전반적인 영세성에는 큰 변화가 없는 것으로 나타남
  - 10억원을 초과하는 업체는 전체의 1.2%를 차지하고 있으며, 그 중에 겸업업체가 큰 비중을 차지

#### □ 업종별 현황

- 운송업체는 10억원을 초과하는 업체의 비중이 0.9%, 5억원 이하인 업체의 비율이 16%를 나타내고 있으며 1억원 이하인 업체의 비중이 81.6%로 전년도보다 증가함
  - 5억원을 초과하는 업체의 비율도 단지 2.4% 수준으로 전년도와 같이 대형 운송업체가 매우 적은 상황
- 주선업체는 1억원 이하인 업체의 비중이 90.6%로, 2010년 조사에 비해 그 비중은 다소 상승하였으며 세 업종 중에서 가장 높게 나타남

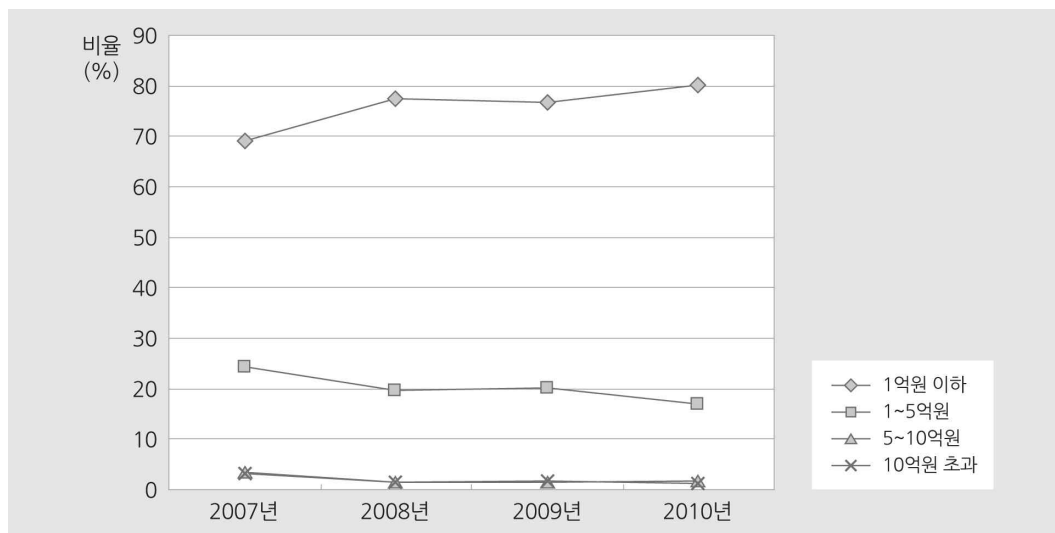


그림 II-5 운수업체의 자본금 또는 자산평가액 현황



표 II-4 자본금 또는 자산평가액 현황

(단위 : %)

구분	연도	1억원 이하	1 ~ 5억원	5 ~ 10억원	10억원 초과	합계
운송업체	2007	70.9	24.9	2.5	1.7	100.0
	2008	70.8	25.3	3.3	0.6	100.0
	2009	73.2	22.8	2.3	1.7	100.0
	<b>2010</b>	<b>81.6</b>	<b>16.0</b>	<b>1.5</b>	<b>0.9</b>	<b>100.0</b>
주선업체	2007	78.4	19.6	1.0	1.0	100.0
	2008	90.1	9.3	0.0	0.6	100.0
	2009	85.3	13.4	0.7	0.6	100.0
	<b>2010</b>	<b>90.6</b>	<b>8.3</b>	<b>0.7</b>	<b>0.4</b>	<b>100.0</b>
겸업체	2007	58.0	28.3	6.6	7.1	100.0
	2008	72.5	23.5	0.6	3.4	100.0
	2009	69.8	26.1	1.1	3.0	100.0
	<b>2010</b>	<b>69.4</b>	<b>25.3</b>	<b>3.0</b>	<b>2.3</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	69.0	24.4	3.4	3.2	100.0
	2008	77.5	19.6	1.4	1.5	100.0
	2009	76.8	20.2	1.4	1.6	100.0
	<b>2010</b>	<b>80.1</b>	<b>17.0</b>	<b>1.7</b>	<b>1.2</b>	<b>100.0</b>

#### 4. 총수입구성

- 화물자동차운수업체의 수입항목은 크게 운송수입, 주선수입, 위수탁수입, 기타수입으로 구성됨
  - 운송업체의 수입 구성 : 운송수입, 위수탁수입, 기타수입
  - 주선업체의 수입 구성 : 주선수입, 기타수입
  - 겸업체의 수입 구성 : 운송수입, 주선수입, 위수탁수입, 기타수입
- 운송업체의 총수입구성은 운송수입 41.8%, 위수탁수입 56.6%, 기타수입 1.6%로 위수탁수입이 더 높은 비중을 차지함
  - 위수탁업체를 제외한 운송업체의 총수입구성은 운송수입 70.0%, 위수탁수입 27.3%로 전년도 조사와 비율과 큰 차이가 없음
  - 위수탁수입의 비율은 점차 하락하는 추세



- 주선업체의 총수입 구성은 주선수입 97.9%, 기타수입 2.1%로 전년도 조사에 비해 기타수입이 늘어났으나 주선수입이 절대적인 비중을 차지하고 있음
- 겸업업체는 운송수입 47.9%, 위수탁수입 33.4%, 주선수입 17.6%의 순서로 나타남

표 II-5 총수입 구성 현황

(단위 : %)

구분	연도	운송수입	주선수입	위수탁 수입	기타수입	합계
운송업체	2007	35.3(68.1)	-	63.5(29.6)	1.2(2.4)	100.0
	2008	46.6(65.0)	-	53.1(34.6)	0.3(0.4)	100.0
	2009	54.2(70.1)	-	45.7(29.8)	0.1(0.1)	100.0
	2010	41.8(70.0)	-	56.6(27.3)	1.6(2.7)	100.0
주선업체	2007	-	96.3	-	4.1	100.0
	2008	-	98.5	-	1.5	100.0
	2009	-	99.8	-	0.2	100.0
	2010	-	97.9	-	2.1	100.0
겸업업체	2007	48.3	29.6	16.4	5.7	100.0
	2008	45.4	22.4	30.8	1.5	100.0
	2009	51.6	16.3	31.9	0.1	100.0
	2010	47.9	17.6	33.4	1.1	100.0

주 : ( )은 위수탁업체를 제외한 운송업체의 총수입 구성 현황임

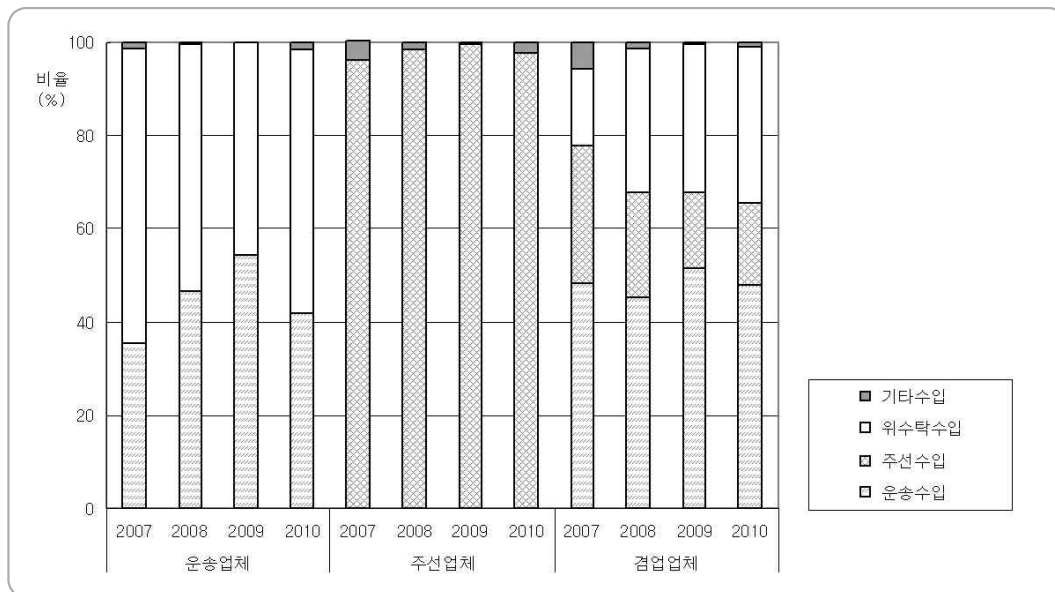


그림 II-6 총수입 구성 현황

## 5. 총매출액

### □ 개 요

- 총매출액이 5억원 이하인 운수업체가 전체의 59.2%로 전년도보다 증가하였으며 20억원 초과인 비율도 겸업업체의 영향으로 약간 증가하였음
  - 운송업체와 주선업체 모두 총매출액이 5억원 이하인 비율은 전년도 조사보다 증가
  - 위수탁업체를 제외한 5억원 이하인 업체의 비율도 53.1% 수준으로 전년도보다 상승
  - 총매출액 1억원 이하인 업체의 비율이 31.3%로 가장 높으며, 위수탁업체를 제외한 경우에는 5억원 이하인 업체가 28.0%로 최대 비중을 차지하여 전년도와 다르지 않은 양상

### □ 업종별 현황

- 운송업체는 5억원 이하인 업체의 비율이 66.6%로 조사가 시작된 이래 가장 높게 나타났으며 위수탁업체를 제외한 경우 역시 52.6%로 가장 높은 비율을 나타냄
  - 1억원 이하인 업체의 비율이 39.9%로 가장 높으며, 위수탁업체를 제외한 경우에도 가장 높은 비율을 차지하는 반면, 상대적으로 기타 규모는 모두 하락
- 주선업체는 5억원 이하인 업체가 차지하는 비율이 예년과 마찬가지로 운송업체 및 겸업업체 보다 높고 그 비율이 73.5%로 전년도보다 더 상승한 것으로 나타남
- 겸업업체는 5억원 이하인 업체의 비율이 38.4%로 주선 및 운송업체보다는 낮으나 전년도에 비하여 그 비율이 다소 상승하였음
  - 매출액이 20억원을 초과하는 업체의 비율은 전년조사보다 상승한 29.2%를 기록



표 II-6 총매출액 현황

(단위 : %)

구 분	연 도	1억원 이하	1 ~ 5억원	5 ~ 10억원	10 ~ 20억원	20억원 초과	합계
운송업체	2007	34.8(18.7)	25.1(22.4)	9.1(14.0)	11.2(15.9)	19.8(29.0)	100.0
	2008	26.6(20.1)	27.8(26.8)	15.5(18.5)	15.2(16.9)	14.9(17.7)	100.0
	2009	18.5(16.4)	29.8(29.1)	16.3(18.1)	15.5(16.4)	19.9(20.0)	100.0
	2010	<b>39.9(26.3)</b>	<b>26.7(26.3)</b>	<b>9.2(12.8)</b>	<b>10.1(14.8)</b>	<b>14.1(19.8)</b>	<b>100.0</b>
주선업체	2007	23.2	29.5	22.1	14.7	10.5	100.0
	2008	40.1	30.8	17.0	7.7	4.5	100.0
	2009	35.4	32.5	16.5	10.8	4.8	100.0
	2010	<b>35.2</b>	<b>38.3</b>	<b>15.7</b>	<b>7.6</b>	<b>3.2</b>	<b>100.0</b>
겸업업체	2007	9.6	18.6	15.4	17.6	38.8	100.0
	2008	21.5	23.4	13.8	17.3	24.0	100.0
	2009	8.6	24.3	19.9	21.6	25.5	100.0
	2010	<b>16.7</b>	<b>21.7</b>	<b>16.3</b>	<b>16.1</b>	<b>29.2</b>	<b>100.0</b>
전 체	2007	22.5(16.9)	24.4(23.7)	15.6(17.7)	14.5(16.1)	23.0(25.6)	100.0
	2008	29.3(27.7)	27.3(27.0)	15.4(16.3)	13.5(13.8)	14.5(15.3)	100.0
	2009	22.1(21.7)	29.2(29.0)	17.4(18.0)	15.5(15.7)	15.8(15.5)	100.0
	2010	<b>31.3(25.1)</b>	<b>27.9(28.0)</b>	<b>13.1(15.0)</b>	<b>11.4(13.3)</b>	<b>16.3(18.6)</b>	<b>100.0</b>

주 : ( )은 위수탁업체를 제외한 운송업체의 총매출액 현황임



그림 II-7 총매출액 현황



PART  
III

## 운송사업실태-운송업체·겸업업체

- 
1. 운송료 결제방법 및 결제기간
  2. 운송물량 확보방법
  3. 운송차량 확보방법
  4. 차량보유 현황
  5. 운송거래의 계약기간
  6. 위수탁료(지입료)



## Part III. 운송사업실태-운송업체·겸업업체

### 1. 운송료 결제방법 및 결제기간

#### □ 결제방법

- 운송업 전체로는 운송료의 현금결제 비중이 85.5%, 어음결제 비중이 13.8%로 예년과 마찬가지로 현금 중심으로 결제가 이루어지고 있음
  - 운송업체의 현금결제 비중은 전년보다 소폭 상승하여 84.7% 수준
  - 겸업업체의 어음결제 비중은 하락하고 현금결제 비중이 전년 조사결과에 비해 상당히 상승
  - 기타지급의 방법으로 전자채권, 전자어음 등을 이용



표 III-1 운송료 결제방법별 비중

(단위 : %)

구 분	연 도	현금	어음	기타	합계
운송업체	2007	84.8	14.4	0.8	100.0
	2008	76.0	23.6	0.3	100.0
	2009	83.8	16.2	0.0	100.0
	<b>2010</b>	<b>84.7</b>	<b>14.8</b>	<b>0.5</b>	<b>100.0</b>
겸업업체	2007	72.2	25.2	2.6	100.0
	2008	77.3	22.2	0.5	100.0
	2009	77.0	22.7	0.3	100.0
	<b>2010</b>	<b>86.2</b>	<b>12.8</b>	<b>1.0</b>	<b>100.0</b>
전 체	2007	77.0	21.1	1.9	100.0
	2008	76.7	22.9	0.4	100.0
	2009	80.3	19.5	0.2	100.0
	<b>2010</b>	<b>85.5</b>	<b>13.8</b>	<b>0.7</b>	<b>100.0</b>

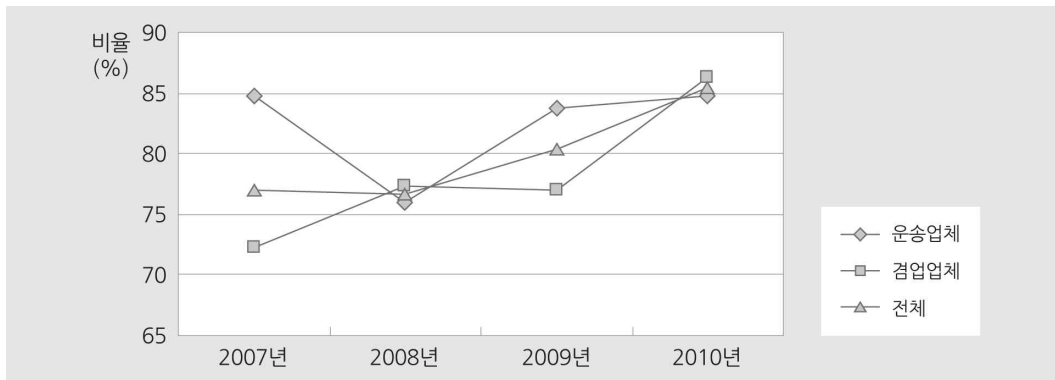


그림 Ⅲ-1 운송료의 현금결제 비율

□ 결제기간

- 결제기간은 1~3개월 이내가 48.6%, 1주일~1개월 이내가 41.6%로 가장 큰 비중을 차지하고 있고, 3~6개월 이내 3.8%, 1주일 이내는 3.6%의 순으로 나타나고 있음
  - 1개월 이내의 단기결제 비율이 45.2%를 차지
  - 전체적으로 보면 전년도 조사에 비해 결제기간 1개월 이내의 비율이 상승하였으며, 전체적으로 3개월 이내 결제가 이루어지는 경우 93.8%로 대부분을 차지
- 업종별로 결제기간의 비중 및 변화에 약간의 차이가 있음
  - 1개월 이내의 단기결제 비율은 운송업체가 52.7%, 겸업업체가 37.6%로 전년도에 비해 다소 상승
  - 운송업체의 기간별 비중은 1주일~1개월 이내가 49.5%로 전년도에 비해 비중이 소폭 상승, 1~3개월 이내 40.6%, 3~6개월 이내 3.7%, 1주일 이내 3.2%의 순서
  - 겸업업체의 기간별 비중은 1~3개월 이내 56.6%, 1주일~1개월 이내 33.7%, 3~6개월 이내는 4.0%, 1주일 이내는 3.9%의 순서로 나타나서 특히 1개월 이내 결제비중의 전년대비 상승이 관찰됨



표 III-2 운송료 결제기간별 비중

(단위 : %)

구분	연 도	1주일 이내	1주일 ~ 1개월 이내	1 ~ 3개월 이내	3 ~ 6개월 이내	기타	합계
운송업체	2007	9.4	51.5	32.7	3.9	2.6	100.0
	2008	4.7	45.2	46.3	3.7	0.1	100.0
	2009	6.0	45.1	44.6	4.1	0.3	100.0
	<b>2010</b>	<b>3.2</b>	<b>49.5</b>	<b>40.6</b>	<b>3.7</b>	<b>3.0</b>	<b>100.0</b>
겸업업체	2007	5.2	35.0	53.1	4.1	2.6	100.0
	2008	6.7	36.0	49.7	7.2	0.3	100.0
	2009	3.6	29.9	59.9	6.4	0.2	100.0
	<b>2010</b>	<b>3.9</b>	<b>33.7</b>	<b>56.6</b>	<b>4.0</b>	<b>1.8</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	6.7	41.2	45.5	4.0	2.6	100.0
	2008	5.8	40.1	48.2	5.6	0.2	100.0
	2009	4.8	37.3	52.4	5.3	0.2	100.0
	<b>2010</b>	<b>3.6</b>	<b>41.6</b>	<b>48.6</b>	<b>3.8</b>	<b>2.4</b>	<b>100.0</b>

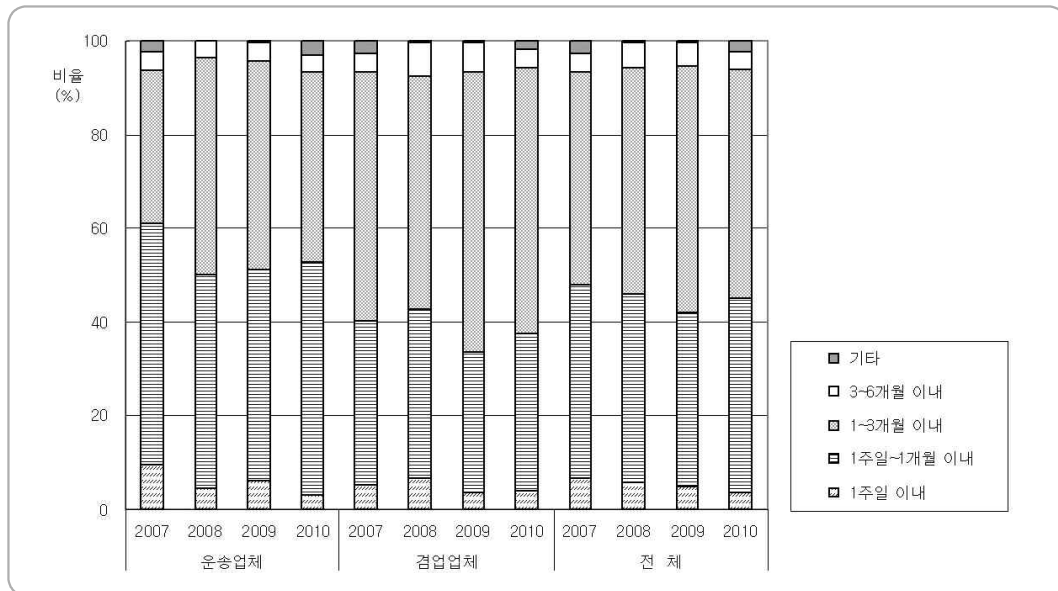


그림 III-2 운송료 결제기간별 비중



## 2. 운송물량 확보방법

- 물량확보 방법으로는 화주로부터 직접 받는 것이 72.0%로 최대 비중을 차지하며 물류전문회사 12.8%, 주선업체 6.9%, 타 운송업체 6.1%의 순서임
  - 운송업체의 경우 화주로부터 직접 물량을 확보하는 비율은 72.7%로 전년도에 비해 하락한 반면 물류전문회사로부터의 물량확보 비율은 12.9%로 상승하였으며, 그다음으로 주선업체와 타 운송업체를 통하는 비율이 각각 6.4%, 4.5%의 순서
  - 겸업업체의 경우 화주로부터 직접 확보하는 비율은 71.3%, 물류전문회사 12.7%, 주선업체 8.3%, 타 운송업체 6.0%의 순서
- 운송물량을 화주로부터 직접 확보하지 못하고 물류전문회사, 주선업체, 타 운송업체 등을 통해 화물을 확보하는 비율은 전년도에 비해 더욱 상승하여 전체적으로 28.0%에 이르고 있음
  - 화주로부터 직접 물량을 확보하는 비율이 운송업체, 겸업업체에서 모두 전년도에 비해 하락
  - 전체 운송물량확보 과정에서 주선업체가 차지하는 비중은 여전히 10% 미만
  - 운송업체와 겸업업체가 화물운송가맹업자를 통해 화물을 확보하는 비율이 전년도 조사에 비해 상당히 증가하였으나 여전히 평균 1.5%에도 미치지 않는 상황
  - 화주로부터 직접 화물을 확보하지 못하고 물류전문회사, 주선업체와 운송업체 등을 통하는 경우는 운송업체가 27.3%, 겸업업체가 28.7%수준으로 특히 전년도 조사에 비해 운송업체의 화주 이외의 통로를 통한 화물 확보 비율이 상당히 상승

표 III-3 운송물량 확보방법별 비중

(단위 : %)

구분	연 도	화주로부터 직접	물류전문 자회사	주선업체	타 운송업체	화물운송 가맹사업자	기타	합계
운송업체	2007	69.3	12.8	7.2	6.2	1.2	3.4	100.0
	2008	75.4	10.9	6.7	6.2	0.8	0.0	100.0
	2009	80.4	8.4	6.4	4.5	0.3	0.1	100.0
	<b>2010</b>	<b>72.7</b>	<b>12.9</b>	<b>5.6</b>	<b>6.2</b>	<b>1.6</b>	<b>1.0</b>	<b>100.0</b>
겸업업체	2007	65.5	14.2	7.1	8.4	3.5	1.3	100.0
	2008	76.2	9.5	7.4	6.1	0.4	0.4	100.0
	2009	73.5	13.4	6.1	6.1	0.7	0.2	100.0
	<b>2010</b>	<b>71.3</b>	<b>12.7</b>	<b>8.3</b>	<b>6.0</b>	<b>1.0</b>	<b>0.7</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	66.9	13.7	7.1	7.6	2.6	2.1	100.0
	2008	75.8	10.1	7.1	6.2	0.6	0.2	100.0
	2009	76.9	10.9	6.2	5.3	0.5	0.1	100.0
	<b>2010</b>	<b>72.0</b>	<b>12.8</b>	<b>6.9</b>	<b>6.1</b>	<b>1.3</b>	<b>0.9</b>	<b>100.0</b>

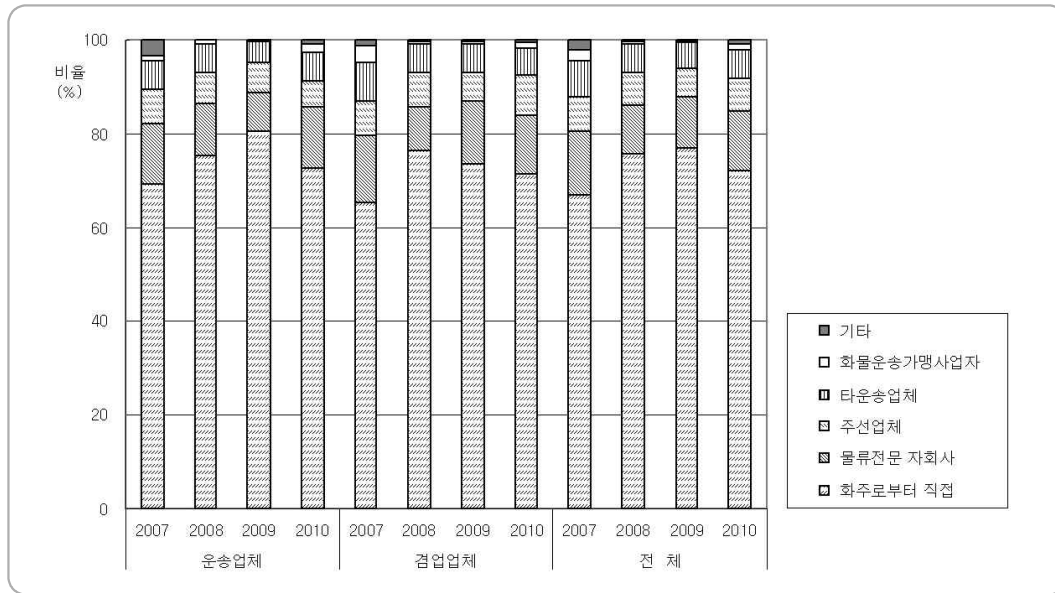


그림 III-3 운송물량 확보방법별 비중



### 3. 운송차량 확보방법

- 운송차량의 확보방법은 위수탁차량이 47.8%, 직영차량이 32.4%, 타 운송업체로부터 확보하는 방법이 11.6%로 전년에 비하여 위수탁차량을 이용하는 비율이 소폭 감소
- 운송업체와 겸업체 모두 위수탁차량을 이용하는 비율이 절반가량을 차지하나 전년도 조사에 비해 비율이 상당히 하락함
  - 운송업체는 위수탁차량을 이용하는 비율이 50.5%로 전년대비 7.3% 감소한 반면, 직영차량의 이용비율은 1.3% 증가하였고 주선업체 및 타운송업체 이용비율도 소폭 증가
  - 겸업체는 위수탁차량을 이용하는 비율이 45.2%로 전년대비 8.2% 감소하였고 직영차량 이용비율은 3.7% 증가하였으며, 주선업체 및 타운송업체 이용비율도 소폭 증가
- 화물운송가맹사업자로부터 차량을 확보하는 비중은 1% 상승하였으나 그 비중이 낮아 미미한 수준임

표 III-4 운송차량 확보방법별 비중

(단위 : %)

구분	연도	직영차량	위수탁차량	주선업체	타운송업체	화물운송 가맹사업자	기타	합계
운송업체	2007	37.0	55.4	1.7	4.4	0.6	0.8	100.0
	2008	28.5	66.9	1.5	3.0	0.2	0.0	100.0
	2009	34.4	57.8	1.4	6.2	0.1	0.1	100.0
	2010	<b>35.7</b>	<b>50.5</b>	<b>3.2</b>	<b>9.2</b>	<b>0.5</b>	<b>0.9</b>	<b>100.0</b>
겸업체	2007	26.4	50.5	5.2	13.2	2.0	2.7	100.0
	2008	28.4	55.7	3.4	10.9	1.3	0.4	100.0
	2009	25.4	53.4	5.1	13.8	1.5	0.9	100.0
	2010	<b>29.1</b>	<b>45.2</b>	<b>6.4</b>	<b>14.1</b>	<b>2.9</b>	<b>2.3</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	30.4	52.3	3.9	9.9	1.5	2.0	100.0
	2008	28.5	61.6	2.4	6.7	0.7	0.2	100.0
	2009	29.8	55.6	3.3	10.1	0.8	0.5	100.0
	2010	<b>32.4</b>	<b>47.8</b>	<b>4.8</b>	<b>11.6</b>	<b>1.8</b>	<b>1.6</b>	<b>100.0</b>

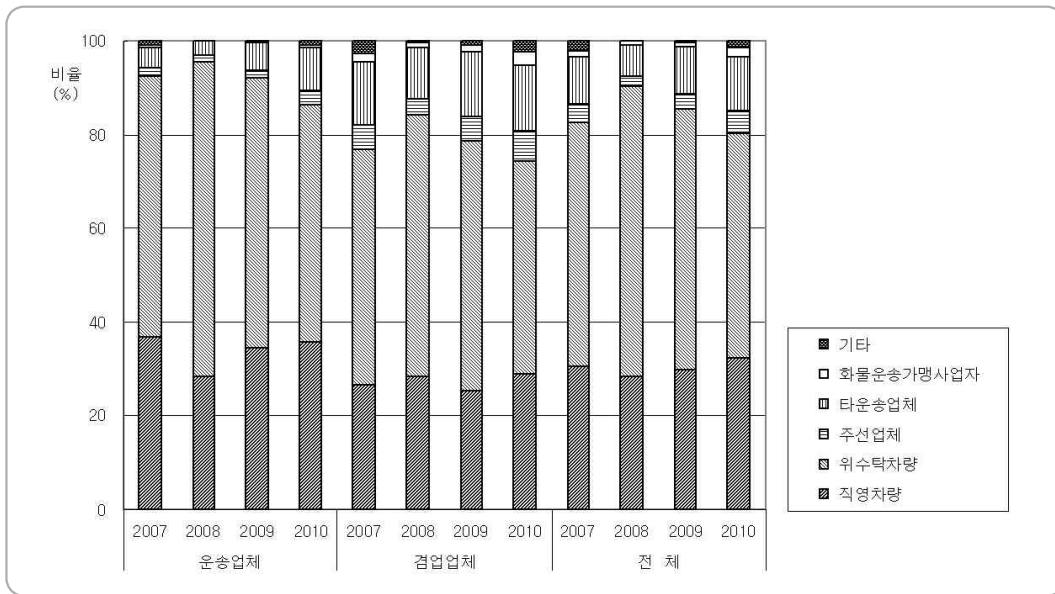


그림 III-4 운송차량 확보방법별 비중



#### 4. 차량보유 현황

##### □ 차량보유 규모

- 운송업체 및 겸업업체의 차량보유방법을 직영차량과 위수탁(지입)차량으로 구분하여 그 평균보유대수를 조사함
- 운송업체 및 겸업업체 모두 전년에 비해 평균 차량보유대수가 감소하였으며 직영 차량 보다는 위수탁 차량 보유율이 월등히 높음
  - 업체당 평균 차량보유 대수는 32.3대로 전년도에 비해 5.4대 감소
  - 운송업체의 경우 직영차량 3.3대, 위수탁차량 32.2대로 총 보유대수는 35.5대 수준
  - 겸업업체의 경우 직영차량 5.3대, 위수탁차량 19.2대로 총 보유대수는 27.4대 수준



표 III-5 차량보유 규모

(단위 : 대, %)

구분	연도	직영 차량		위수탁 차량		합계	
		대수	비율	대수	비율	대수	비율
운송업체	2007	4.7(8.8)	9.5(24.2)	44.6(27.5)	90.5(75.8)	49.3(36.3)	100.0
	2008	4.1(5.7)	12.5(20.7)	28.8(21.9)	87.5(79.3)	32.9(27.6)	100.0
	2009	5.6(7.1)	13.8(20.0)	34.7(28.6)	86.2(80.0)	40.3(35.7)	100.0
	2010	<b>3.3 (5.4)</b>	<b>9.2(20.6)</b>	<b>32.2(21.0)</b>	<b>90.8(79.4)</b>	<b>35.5(26.4)</b>	<b>100.0</b>
겸업업체	2007	6.5	18.6	28.4	81.4	34.9	100.0
	2008	5.3	17.6	25.0	82.4	30.3	100.0
	2009	8.5	24.7	25.9	75.3	34.4	100.0
	2010	<b>5.3</b>	<b>19.2</b>	<b>22.2</b>	<b>80.8</b>	<b>27.5</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	5.5(7.3)	12.3(19.2)	39.1(30.8)	87.7(80.8)	44.6(38.1)	100.0
	2008	4.7(5.5)	14.8(18.9)	27.0(23.6)	85.2(81.1)	31.7(29.1)	100.0
	2009	6.9(7.8)	18.2(22.3)	30.8(27.2)	81.8(77.7)	37.7(35.0)	100.0
	2010	<b>4.1(3.3)</b>	<b>12.5(9.2)</b>	<b>28.3(32.2)</b>	<b>87.5 (90.8)</b>	<b>32.4(35.5)</b>	<b>100.0</b>

주 : ( )은 위수탁업체를 제외한 운송업체의 차량보유 현황임. 2007년 수치는 집계오류 수정에 따라 일부 변경되었음

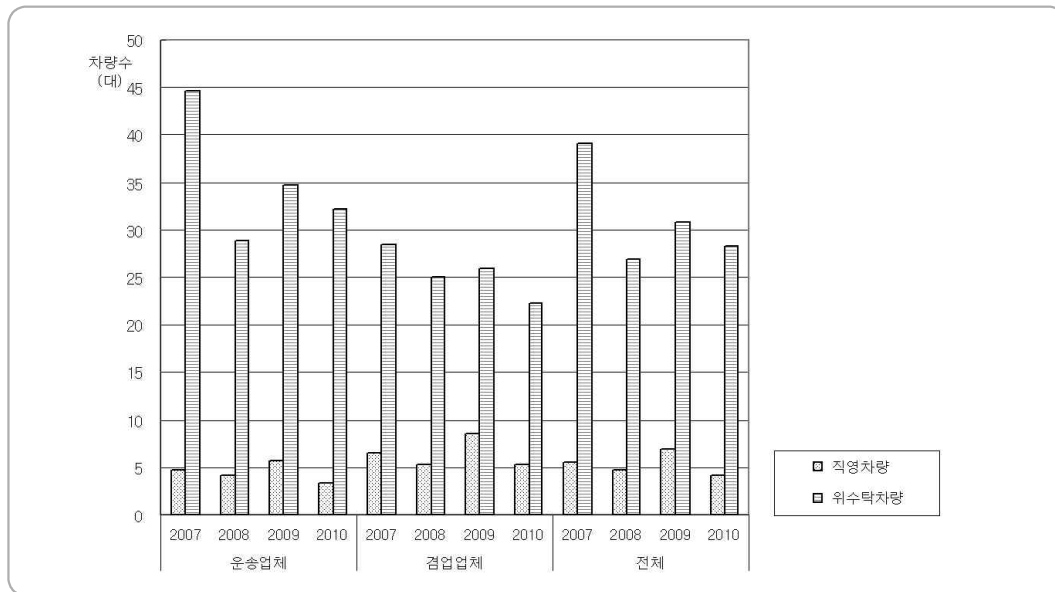


그림 III-5 차량보유 현황

□ 차량 보유대수별 업체 현황

○ 보유 직영차량이 없는 업체가 조사대상 운송 및 겸업업체의 절반을 차지

- 보유 직영차량이 없는 운송업체의 비율은 60.2%(위수탁업체 제외 34.2%), 보유 위수탁차량이 없는 운송업체의 비율은 14.6%(위수탁업체 제외 24.2%) 수준
- 겸업업체의 경우 보유 직영차량이 없는 업체의 비율은 36.6% 수준이며, 보유 위수탁차량이 없는 업체의 비율은 17.7% 수준

표 III-6 직영차량 및 위수탁차량 보유대수별 업체 현황(2007년말 기준)

(단위 : %)

구분		보유대수									전체
		0	~4	5~9	10~19	20~49	50~99	100~199	200~299	300~	
직영차량	운송업체	61.1 (25.6)	17.8 (34.1)	10.9 (20.9)	4.9 (9.3)	3.6 (7.0)	1.2 (2.3)	0.0 (0.0)	0.0 (0.0)	0.4 (0.8)	100.0
	겸업업체	29.6	35.2	16.7	11.6	5.1	0.9	0.9	0.0	0.0	
	전체	<b>46.4</b> (28.1)	<b>25.9</b> (34.8)	<b>13.6</b> (18.3)	<b>8.0</b> (10.7)	<b>4.3</b> (5.8)	<b>1.1</b> (1.4)	<b>0.4</b> (0.6)	<b>0.0</b> (0.0)	<b>0.2</b> (0.3)	
위수탁차량	운송업체	11.3 (21.9)	7.7 (10.2)	8.1 (13.3)	8.9 (10.9)	30.8 (25.0)	19.0 (12.5)	11.3 (5.5)	2.4 (0.8)	0.4 (0.0)	100.0
	겸업업체	9.7	11.1	14.8	19.4	30.1	8.8	3.7	0.9	1.4	
	전체	<b>10.6</b> (14.2)	<b>9.3</b> (10.8)	<b>11.2</b> (14.2)	<b>13.8</b> (16.3)	<b>30.5</b> (28.2)	<b>14.3</b> (10.2)	<b>7.8</b> (4.4)	<b>1.7</b> (0.9)	<b>0.9</b> (0.9)	

주 : ( ) 안의 수치는 위수탁업체를 제외한 경우의 값임

표 III-7 직영차량 및 위수탁차량 보유대수별 업체 현황(2008년말 기준)

(단위 : %)

구분		보유대수									전체
		0	~4	5~9	10~19	20~49	50~99	100~199	200~299	300~	
직영차량	운송업체	43.9 (21.8)	30.5 (42.5)	12.4 (17.3)	7.5 (10.5)	5.4 (7.5)	0.0 (0.0)	0.3 (0.4)	0.0 (0.0)	0.0 (0.0)	100.0
	겸업업체	34.8	29.1	18.9	11.4	4.8	0.3	0.6	0.0	0.0	
	전체	<b>39.6</b> (29.0)	<b>29.8</b> (35.1)	<b>15.5</b> (18.2)	<b>9.4</b> (11.0)	<b>5.1</b> (6.0)	<b>0.1</b> (0.2)	<b>0.4</b> (0.5)	<b>0.0</b> (0.0)	<b>0.0</b> (0.0)	
위수탁차량	운송업체	15.1 (21.1)	12.9 (15.4)	9.4 (10.9)	15.6 (15.4)	25.9 (22.2)	15.4 (11.3)	4.9 (3.4)	0.3 (0.0)	0.5 (0.4)	100.0
	겸업업체	14.7	13.5	18.3	17.4	21.9	7.8	4.5	1.2	0.6	
	전체	<b>14.9</b> (17.5)	<b>13.2</b> (14.4)	<b>13.6</b> (15.0)	<b>16.5</b> (16.5)	<b>24.0</b> (22.0)	<b>11.8</b> (9.3)	<b>4.7</b> (4.0)	<b>0.7</b> (0.7)	<b>0.6</b> (0.5)	

주 : ( ) 안의 수치는 위수탁업체를 제외한 경우의 값임



표 III-8 직영차량 및 위수탁차량 보유대수별 업체 현황(2009년말 기준)

(단위 : %)

구분	보유대수	0	~4	5~9	10~19	20~49	50~99	100~199	200~299	300~	전체
		직영차량	운송업체	42.7 (25.8)	27.2 (35.2)	13.2 (17.0)	10.6 (13.7)	4.8 (6.2)	1.0 (1.3)	0.4 (0.6)	
	겸업업체	35.9	28.1	13.4	13.2	7.6	1.3	0.2	0.0	0.2	100.0
	전체	<b>39.7</b> (31.0)	<b>27.6</b> (31.6)	<b>13.3</b> (15.2)	<b>11.8</b> (13.5)	<b>6.0</b> (6.9)	<b>1.1</b> (1.3)	<b>0.3</b> (0.4)	<b>0.0</b> (0.0)	<b>0.2</b> (0.2)	100.0
위수탁차량	운송업체	12.6 (16.3)	9.9 (11.4)	11.6 (12.9)	15.1 (15.2)	26.8 (26.8)	16.5 (11.2)	5.5 (4.5)	1.2 (0.9)	0.9 (0.7)	100.0
	겸업업체	12.0	9.8	14.2	26.5	25.2	7.4	3.6	0.4	0.9	100.0
	전체	<b>12.3</b> (14.1)	<b>9.8</b> (10.6)	<b>12.7</b> (13.5)	<b>20.1</b> (20.9)	<b>26.1</b> (26.0)	<b>12.5</b> (9.3)	<b>4.7</b> (4.1)	<b>0.8</b> (0.6)	<b>0.9</b> (0.8)	100.0

주 : ( ) 안의 수치는 위수탁업체를 제외한 경우의 값임

표 III-9 직영차량 및 위수탁차량 보유대수별 업체 현황(2010년말 기준)

(단위 : %)

구분	보유대수	0	~4	5~9	10~19	20~49	50~99	100~199	200~299	300~	전체
		직영차량	운송업체	60.2 (34.2)	24.3 (39.9)	9.1 (15.1)	4.4 (7.3)	1.5 (2.6)	0.2 (0.3)	0.1 (0.2)	
	겸업업체	36.6	31.9	15.7	10.5	4.0	1.0	0.3	0.0	0.0	100.0
	전체	<b>50.8</b> (35.4)	<b>27.3</b> (35.7)	<b>11.7</b> (15.4)	<b>6.8</b> (9.0)	<b>2.5</b> (3.3)	<b>0.5</b> (0.7)	<b>0.2</b> (0.3)	<b>0.1</b> (0.1)	<b>0.1</b> (0.1)	100.0
위수탁차량	운송업체	14.6 (24.2)	13.1 (17.4)	9.7 (12.5)	15.0 (14.3)	23.1 (16.9)	18.0 (11.2)	5.4 (2.9)	1.0 (0.6)	0.1 (0.0)	100.0
	겸업업체	17.7	14.5	13.6	23.1	18.0	9.2	2.7	0.7	0.5	100.0
	전체	<b>15.8</b> (20.8)	<b>13.6</b> (15.9)	<b>11.2</b> (13.0)	<b>18.2</b> (18.9)	<b>21.1</b> (17.5)	<b>14.5</b> (10.2)	<b>4.4</b> (2.8)	<b>0.9</b> (0.6)	<b>0.3</b> (0.3)	100.0

주 : ( ) 안의 수치는 위수탁업체를 제외한 경우의 값임

- 평균적으로 운송업체나 겸업업체가 직영차량 보다는 위수탁차량의 보유 규모가 좀 더 큰 것으로 사료됨
- 직영차량의 경우에는 20대 미만을 보유하는 경우가 대다수로 전체 평균으로는 45.8%, 운송업체만은 37.8%, 겸업업체는 58.1%로 나타남



## 5. 운송거래의 계약기간

- 운송거래의 계약기간별 비율은 1년 단위 계약이 46.9%, 1년 초과 장기계약이 34.5%, 수시계약이 17.4%의 순서를 나타냄
  - 전년도 조사와 동일하게 가장 다수의 보편적인 계약기간은 1년 이상의 장기계약이며, 수시계약은 보조적인 형태로 전년도와 비교할 때 다소 감소
- 운송업체와 겸업업체 모두 1년 이상의 장기계약이 전년도 대비 증가한 반면, 6개월 이하 단기 계약은 소폭이지만 그 비율이 하락
  - 운송업체의 경우 1년 단위 계약의 비율이 증가하여 52.2%이며 장기계약(1년 초과)은 전년도에 비해 감소하여 31.5%를 차지하지만 1년 이상 장기계약이 83.7% 차지
  - 겸업업체는 1년 단위 계약이 41.6%, 장기계약이 37.4%로 각각 다소 상승하여 1년 이상 장기계약이 79.0% 차지

표 III-10 운송거래의 계약기간별 비중

(단위 : %)

구분	연 도	장기 계약 (1년 초과)	1년 단위 계약	6개월 이하 계약	3개월 이하 계약	수시 계약	합계
운송업체	2007	28.3	52.5	0.5	0.6	18.0	100.0
	2008	34.8	47.0	1.4	0.3	16.1	100.0
	2009	34.0	47.7	0.4	0.6	17.4	100.0
	<b>2010</b>	<b>31.5</b>	<b>52.2</b>	<b>0.4</b>	<b>0.4</b>	<b>15.5</b>	<b>100.0</b>
겸업업체	2007	31.3	49.2	1.7	0.3	17.5	100.0
	2008	36.9	42.1	1.2	0.5	19.2	100.0
	2009	36.3	41.0	1.2	0.9	20.7	100.0
	<b>2010</b>	<b>37.4</b>	<b>41.6</b>	<b>1.3</b>	<b>0.3</b>	<b>19.4</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	30.2	50.5	1.3	0.4	17.7	100.0
	2008	36.0	44.3	1.3	0.4	17.8	100.0
	2009	35.1	44.3	0.8	0.7	19.1	100.0
	<b>2010</b>	<b>34.5</b>	<b>46.9</b>	<b>0.9</b>	<b>0.3</b>	<b>17.4</b>	<b>100.0</b>



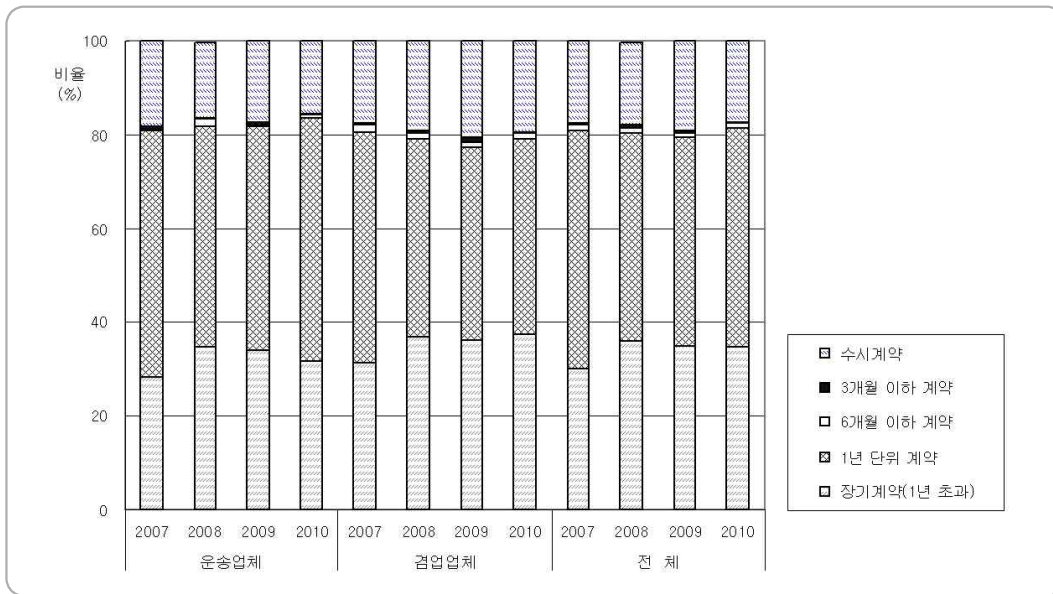


그림 III-6 운송거래의 계약기간별 비중

## 6. 위수탁료(지입료)

- 모든 톤급에서 전년대비 위수탁료 수준이 비슷하며, 위수탁업체를 제외한 경우에도 위수탁료 수준은 비슷한 것으로 나타남
- 차량톤급별 1대당 월평균 위수탁료는 평균적으로 1톤 이하 차량의 경우 9.8만원이며 12톤 이상 차량의 경우 19.5만원으로 전년도 조사와 마찬가지로 톤급에 따라 상당히 큰 편차를 보이고 있음
- 운송업체와 겸업체 간의 위수탁료 편차는 1만원 안팎으로 크지 않으나 전체적으로 운송업체의 월평균 위수탁료가 상대적으로 높은 편임

표 III-11 차량톤급별 월평균 위수탁료 현황

(단위 : 만원)

구분	연도	1톤 이하	1톤 초과~ 3톤 미만	3~5톤	5~8톤	8~12톤	12톤 이상
운송업체	2007	9.5(9.3)	11.9(12.3)	13.7(13.8)	15.1(15.6)	17.3(18.3)	19.6(20.2)
	2008	9.6(9.9)	11.5(11.5)	13.1(13.2)	14.9(15.1)	17.4(17.8)	18.8(18.2)
	2009	10.1(10.0)	11.9(12.0)	14.1(13.8)	15.1(15.0)	17.4(17.2)	20.2(19.7)
	<b>2010</b>	<b>10.0(9.3)</b>	<b>11.7(11.4)</b>	<b>14.0(14.0)</b>	<b>15.8(16.8)</b>	<b>17.7(16.5)</b>	<b>19.8(18.9)</b>
겸업업체	2007	10.2	11.3	13.4	14.0	16.4	18.4
	2008	9.9	11.6	13.2	14.3	16.8	18.5
	2009	10.1	11.7	13.4	14.6	17.2	20.3
	<b>2010</b>	<b>9.3</b>	<b>11.4</b>	<b>14.0</b>	<b>16.8</b>	<b>16.5</b>	<b>18.9</b>
전체	2007	9.7(9.8)	11.7(11.8)	13.6(13.6)	14.8(14.7)	17.0(17.2)	19.0(18.9)
	2008	9.7(9.9)	11.5(11.6)	13.1(13.2)	14.7(14.6)	17.2(17.2)	18.7(18.4)
	2009	10.1(10.1)	11.8(11.8)	13.8(13.7)	14.9(14.9)	17.4(17.4)	20.2(20.3)
	<b>2010</b>	<b>9.8(9.5)</b>	<b>11.6(11.7)</b>	<b>14.0(14.1)</b>	<b>16.1(16.3)</b>	<b>17.4(16.8)</b>	<b>19.5(19.0)</b>

주 : ( )은 위수탁업체를 제외한 운송업체의 위수탁료 현황임







PART  
IV

## 주선사업실태-주선업체·겸업업체

- 
1. 전문 주선분야
  2. 주선료 결제방법 및 결제기간
  3. 주선물량 확보방법
  4. 운송차량 확보방법
  5. 주선거래의 계약기간
  6. 차주주선료
  7. 업체주선료



## Part IV. 주선사업실태-주선업체·겸업업체

### 1. 전문 주선분야

- 주선분야 전체로는 차량주선이 56.7%, 물량주선은 41.9%로 차량주선이 물량주선보다 좀 더 큰 비중을 보임
- 차량주선에 비해 물량주선이 월등히 많은 것으로 나타난 2008년과 2009년의 조사에 비해 금번 조사에서는 차량주선이 물량주선의 비율을 약간 선회하는 것으로 나타남

표 IV-1 전문 주선분야별 비중

(단위 : %)

구분	연도	차량 주선	물량 주선	기타 주선	합계
주선업체	2007	50.9	47.8	1.3	100.0
	2008	79.2	20.8	0.0	100.0
	2009	77.5	22.5	0.0	100.0
	2010	58.5	40.5	1.0	100.0
겸업업체	2007	40.4	58.0	1.8	100.0
	2008	68.7	31.3	0.0	100.0
	2009	64.5	35.5	0.0	100.0
	2010	54.9	43.2	1.9	100.0
전체	2007	46.3	52.3	1.5	100.0
	2008	74.2	25.8	0.0	100.0
	2009	72.2	27.8	0.0	100.0
	2010	56.7	41.9	1.4	100.0

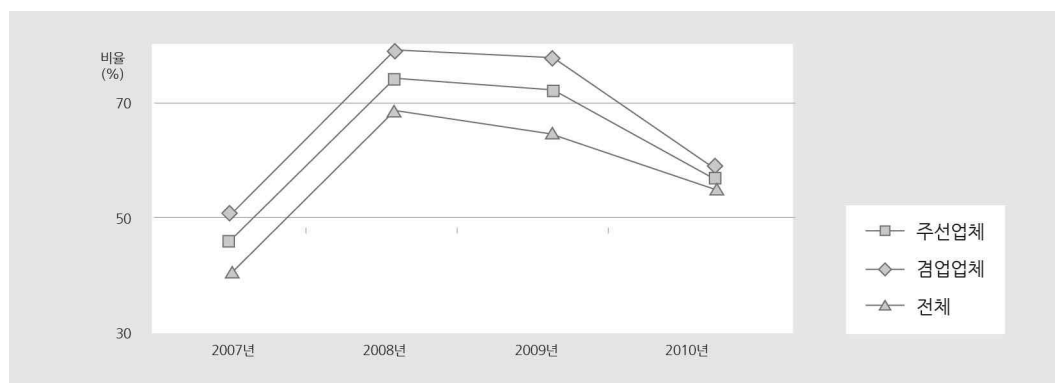


그림 IV-1 차량주선 비중의 추이

IV



## 2. 주선료 결제방법 및 결제기간

### □ 결제방법

- 주선료결제는 현금 중심으로 이루어지고 있으며, 업종별로 큰 차이는 보이지 않음
  - 전체 업종에서 현금결제 비율이 전년보다 다소 상승하여 91.3%를 기록

표 IV-2 주선료 결제방법별 비중

(단위 : %)

구분	연도	현금	어음	기타	합계
주선업체	2007	86.4	11.9	1.7	100.0
	2008	87.4	12.6	0.0	100.0
	2009	87.7	12.3	0.0	100.0
	<b>2010</b>	<b>90.4</b>	<b>8.1</b>	<b>1.5</b>	<b>100.0</b>
겸업체	2007	83.2	15.5	1.2	100.0
	2008	87.6	12.3	0.1	100.0
	2009	84.6	15.2	0.2	100.0
	<b>2010</b>	<b>92.2</b>	<b>7.1</b>	<b>0.7</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	85.1	13.5	1.5	100.0
	2008	87.5	12.5	0.0	100.0
	2009	86.4	13.5	0.1	100.0
	<b>2010</b>	<b>91.3</b>	<b>7.6</b>	<b>1.1</b>	<b>100.0</b>

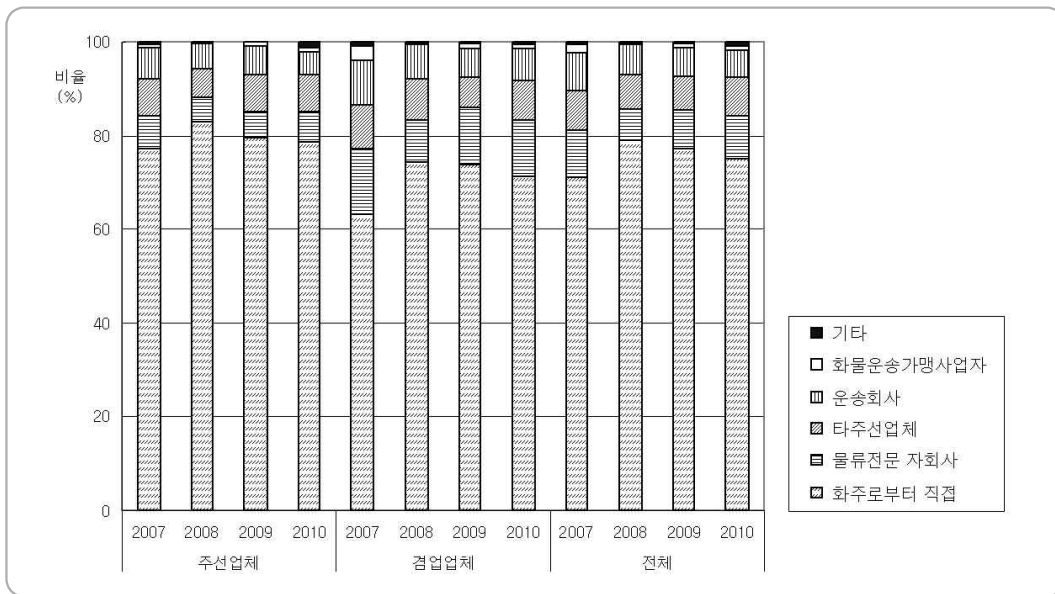


그림 IV-2 주선료 결제방법별 비중



□ 결제기간

- 주선료의 결제기간은 1개월 초과~3개월 이내 결제비율이 55.1%로 가장 높은 비중을 차지하고 있고 1주일~1개월 이내 33.0%, 1주일 이내 5.9%의 순으로 나타남
- 한 달 이내에 결제가 완료되는 비중이 38.9%이며, 3개월 이내에 94.0%가 결제 완료
- 1개월 이내에 결제되는 비중의 경우 겸업업체(39.8%)가 주선업체(38.0%)에 비하여 더 높은 수준으로 나타났으며 이는 전년도 조사와 반대의 경향을 보인 것임

표 IV-3 주선료 결제기간별 비중

(단위 : %)

구분	연도	1주일 이내	1주일~1개월 이내	1~3개월 이내	3~6개월 이내	기타	합계
주선업체	2007	10.9	36.6	43.0	6.7	2.8	100.0
	2008	14.6	31.0	49.3	5.0	0.1	100.0
	2009	11.9	39.9	43.9	3.8	0.6	100.0
	2010	<b>6.6</b>	<b>31.4</b>	<b>54.5</b>	<b>5.8</b>	<b>1.7</b>	<b>100.0</b>
겸업업체	2007	4.2	41.1	47.7	4.3	2.8	100.0
	2008	12.2	39.1	43.0	5.4	0.2	100.0
	2009	6.3	34.4	54.1	5.0	0.2	100.0
	2010	<b>5.2</b>	<b>34.6</b>	<b>55.7</b>	<b>2.8</b>	<b>1.7</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	8.0	38.6	45.0	5.6	2.8	100.0
	2008	13.5	34.9	46.3	5.2	0.2	100.0
	2009	9.6	37.7	48.0	4.3	0.4	100.0
	2010	<b>5.9</b>	<b>33.0</b>	<b>55.1</b>	<b>4.3</b>	<b>1.7</b>	<b>100.0</b>

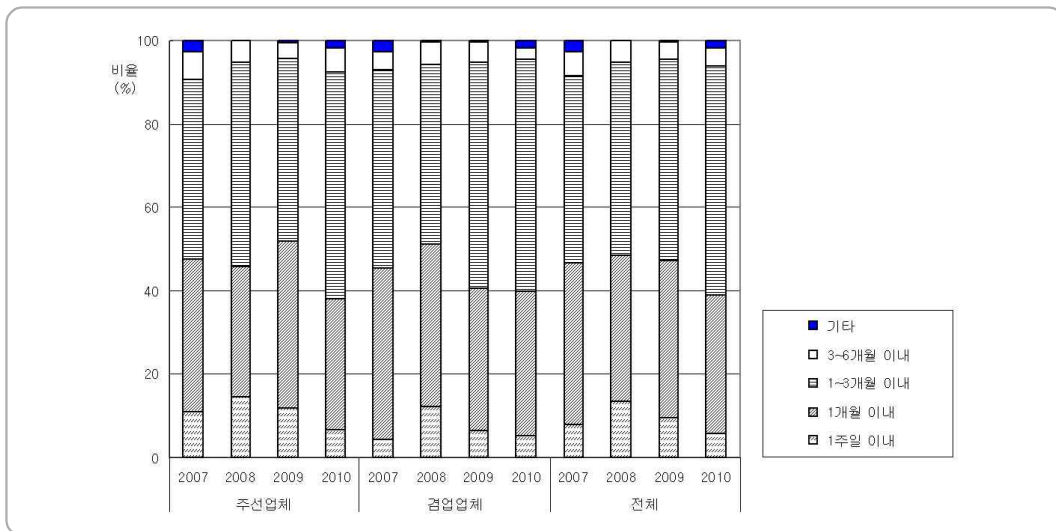


그림 IV-3 주선료 결제기간별 비중



### 3. 주선물량 확보방법

- 화주로부터 직접 물량을 확보하는 비율이 74.9%로 전년도 77.2%에 비해 감소하였으며 물류전문자회사로부터 9.2%, 타 주선업체 8.3%, 운송회사 5.7%의 순서를 나타내고 있음
  - 물량을 화주로부터 직접 확보하는 비율은 주선업체가 78.6%, 겸업체는 71.2% 수준
- 주선물량을 화주로부터 직접 확보하지 못하고 물류전문자회사, 운송업체, 타 주선업체 등을 거쳐 확보하는 비율은 전체적으로 25.1%로 전년도보다 다소 증가했음
  - 화주 이외의 타 단계를 통해 화물을 확보하는 주선업체의 비율은 21.4%로 전년도 보다 0.9%포인트 증가
  - 겸업체 경우는 다단계 확보비율은 28.8%로 전년도 보다 2.3%포인트 증가
- 화물운송가맹사업자로부터 주선물량을 확보하는 비율은 0.9%로 전년도 조사와 같고 그 비율이 매우 낮은 상황이 지속되고 있음
  - 화물운송가맹사업은 여전히 사업자 수도 많지 않을 뿐만 아니라 화물운송시장에서 독립적인 주체로서의 역할 정립을 완전히 이루지 못하고 있는 것으로 사료됨

표 IV-4 주선물량 확보방법별 비중

(단위 : %)

구분	연도	화주로부터 직접	물류전문자회사	타 주선업체	운송회사	화물운송가맹사업자	기타	합계
주선업체	2007	77.1	6.9	8.0	6.7	0.7	0.6	100.0
	2008	83.0	5.2	6.0	5.4	0.2	0.2	100.0
	2009	79.5	5.5	8.0	6.2	0.8	0.1	100.0
	2010	<b>78.6</b>	<b>6.4</b>	<b>8.1</b>	<b>4.9</b>	<b>0.8</b>	<b>1.3</b>	<b>100.0</b>
겸업체	2007	63.2	13.9	9.5	9.4	3.0	0.9	100.0
	2008	74.5	8.6	8.9	7.3	0.4	0.3	100.0
	2009	73.8	12.2	6.4	6.0	1.2	0.4	100.0
	2010	<b>71.2</b>	<b>12.0</b>	<b>8.6</b>	<b>6.6</b>	<b>1.0</b>	<b>0.7</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	71.0	10.0	8.7	7.9	1.7	0.8	100.0
	2008	78.9	6.8	7.4	6.3	0.3	0.3	100.0
	2009	77.2	8.2	7.3	6.1	0.9	0.2	100.0
	2010	<b>74.9</b>	<b>9.2</b>	<b>8.3</b>	<b>5.7</b>	<b>0.9</b>	<b>1.0</b>	<b>100.0</b>

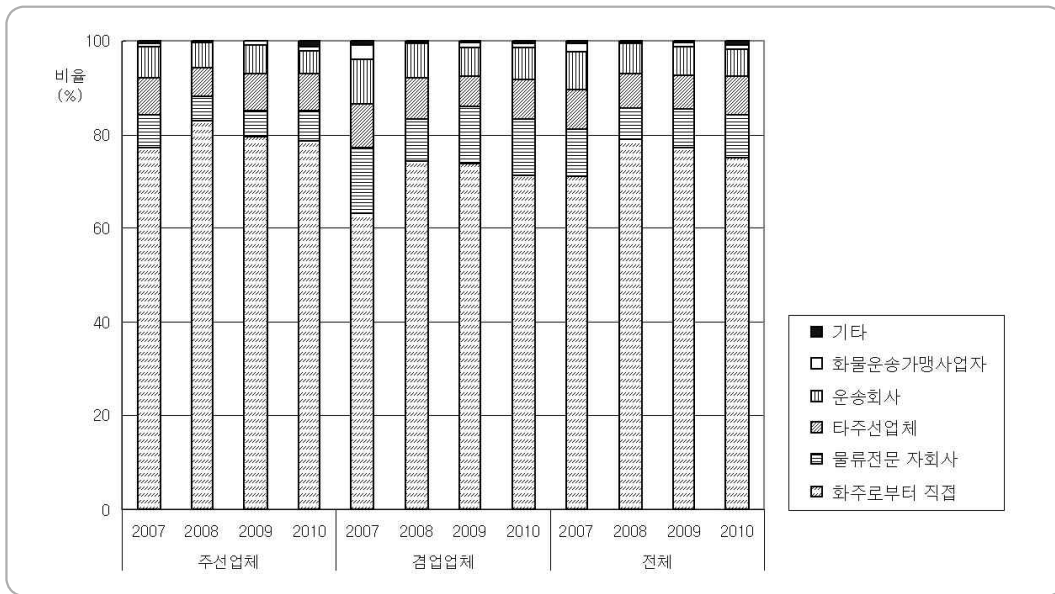


그림 IV-4 주선물량 확보방법별 비중



#### 4. 운송차량 확보방법

- 개별차주(회원차주)를 통해 운송물량을 운송하는 비율은 꾸준히 증가하는 추세에 있었으나 2010년 기준 금번 조사에서는 70.7%로 소폭 하락한 것으로 나타남
  - 주선업체의 경우 개별차주(회원차주)에 대한 의존도가 77.3%, 겸업업체는 64.2%로 전년도에 비해 상당히 하락
- 운송업체로부터 차량을 확보하는 비율이 12.8%로 상승하였고 타 주선업체를 통해 확보하는 비율이 다소 하락하여 9.6% 수준
- 화물운송가맹사업자로부터 차량을 확보하는 비율은 3.5% 수준으로 상당히 상승하였으나 아직까지 낮은 수준



표 IV-5 운송차량 확보방법별 비중

(단위 : %)

구분	연 도	개별차주 (회원차주) <sup>1)</sup>	타 주선업체	운송업체	화물운송가맹 사업자	기타	합계
주선업체	2007	76.2	10.5	9.2	2.7	1.5	100.0
	2008	78.0	8.7	12.6	0.7	0.0	100.0
	2009	80.1	9.9	8.9	1.0	0.2	100.0
	<b>2010</b>	<b>77.3</b>	<b>8.3</b>	<b>8.9</b>	<b>2.5</b>	<b>3.0</b>	<b>100.0</b>
겸업체	2007	60.1	9.4	22.8	1.7	6.0	100.0
	2008	61.2	9.3	28.8	0.2	0.5	100.0
	2009	72.8	10.4	14.6	1.0	1.3	100.0
	<b>2010</b>	<b>64.2</b>	<b>10.9</b>	<b>16.6</b>	<b>4.4</b>	<b>3.9</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	69.1	10.0	15.2	2.2	3.5	100.0
	2008	70.4	9.0	19.9	0.4	0.2	100.0
	2009	77.9	10.0	10.5	1.0	0.5	100.0
	<b>2010</b>	<b>70.7</b>	<b>9.6</b>	<b>12.8</b>	<b>3.5</b>	<b>3.4</b>	<b>100.0</b>

1) 회원차주는 주선업체에 월 주선료를 내고 주선물량을 받는 화물차주 또는 자신의 인적사항을 두고 지속적으로 물량을 주선받는 화물차주를 편의적으로 일컫는 용어임

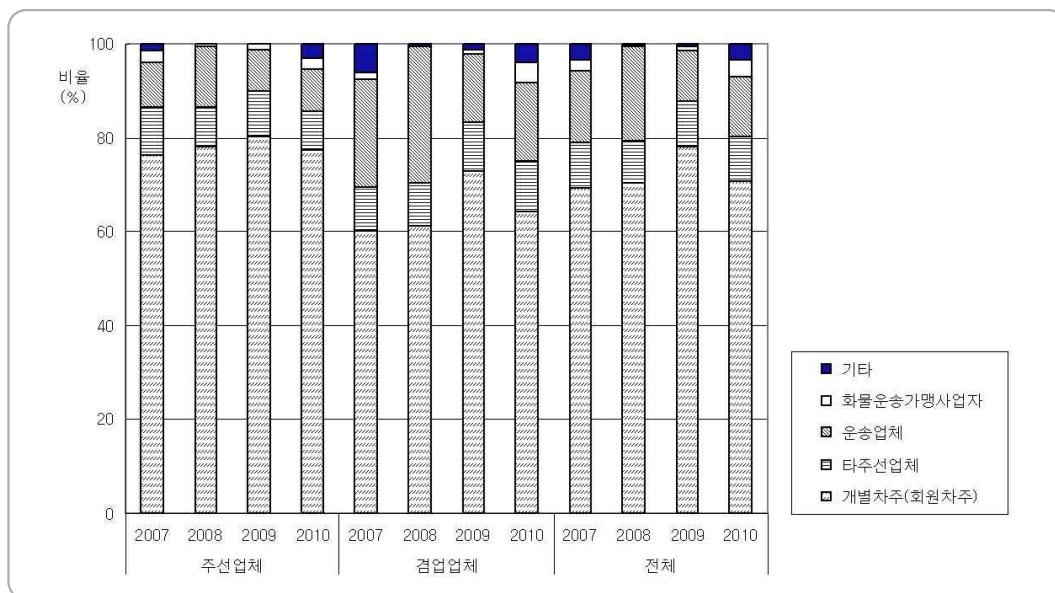


그림 IV-5 운송차량 확보방법 비중

## 5. 주선거래의 계약기간

- 주선거래의 계약기간별 비중은 수시계약이 45.8%, 1년 단위 계약 26.6%, 장기계약(1년 초과) 26.3%의 순으로 나타남
  - 전년도 대비 수시계약의 비율이 증가한 반면 1년 이상의 장기계약의 비율은 다소 하락하였으나, 여전히 1년 이상의 장기계약 비율이 전체의 52.9%를 차지
  - 주선업체의 계약기간별 비중은 수시계약 57.3%, 장기계약(1년 초과) 21.0%, 1년 단위 계약 20.4%의 순으로 수시계약이 절반이상을 차지
  - 겸업업체의 수시계약 비중은 34.4%로 전년도에 비해 상승했으나 1년 이상의 장기계약이 여전히 64.1%를 차지

표 IV-6 주선거래의 계약기간별 비중

(단위 : %)

구분	연도	장기 계약 (1년 초과)	1년 단위 계약	6개월 이하 계약	3개월 이하 계약	수시 계약	합계
주선업체	2007	25.1	29.8	1.6	1.3	42.2	100.0
	2008	16.0	35.2	1.9	1.5	45.4	100.0
	2009	22.4	29.8	0.4	0.7	46.7	100.0
	<b>2010</b>	<b>21.0</b>	<b>20.4</b>	<b>0.7</b>	<b>0.6</b>	<b>57.3</b>	<b>100.0</b>
겸업업체	2007	28.6	41.2	1.4	0.3	28.5	100.0
	2008	27.0	36.9	1.6	0.8	33.7	100.0
	2009	34.6	34.6	0.8	0.9	28.9	100.0
	<b>2010</b>	<b>31.4</b>	<b>32.7</b>	<b>0.8</b>	<b>0.7</b>	<b>34.4</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	26.7	34.9	1.5	0.8	36.1	100.0
	2008	21.3	36.0	1.7	1.2	39.8	100.0
	2009	27.4	31.8	0.5	0.8	39.4	100.0
	<b>2010</b>	<b>26.3</b>	<b>26.6</b>	<b>0.7</b>	<b>0.7</b>	<b>45.8</b>	<b>100.0</b>

IV

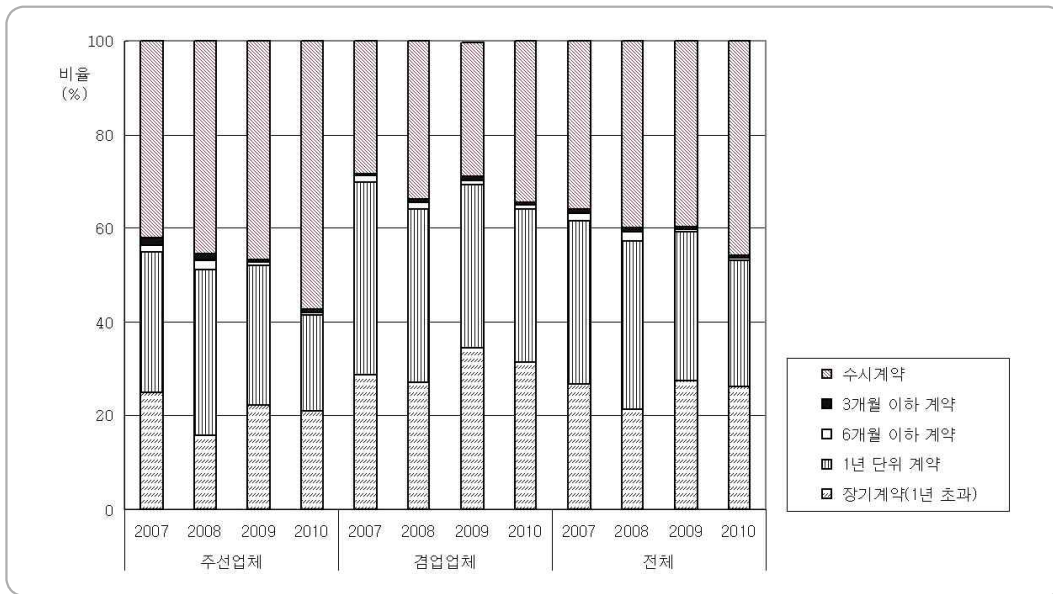


그림 IV-6 주선거래의 계약기간별 비중

## 6. 차주주선료

### □ 차주주선료 수취방식

- 차주주선료를 수취방식은 건당 정액제, 월 정액제, 건당 정률제로 구분됨
  - 건당 정액제 : 주선 1건당 일정액을 주선료로 수취
  - 월 정액제 : 월별로 일정액을 주선료로 수취<sup>6)</sup>
  - 건당 정률제 : 주선 1건당 운송료의 일정 비율을 주선료로 수취
- 차주주선료는 건당 정률제 방식을 이용하는 업체의 비중이 전체의 67.4%로 가장 높으며, 건당 정액제는 33.7%, 월 정액제는 13.2%의 순서를 보임
- 주선업체와 겸업업체 모두 건당 정액제 방식을 취하는 업체의 비율이 증가하면서 월 정액제 및 건당 정률제 방식의 비율이 감소하는 추세인 것으로 나타남

6) 대개 주선 건수에 관계없이 일정액을 수취하는 대신에 일정한 주선물량을 확보해 주지만, 주선물량이 충분하지 않으면 차주와 주선업체 사이에 논란이 있을 수 있는 방식임

표 IV-7 차주주선료 수취방식(복수 응답)

(단위 : %)

구분	연 도	건당 정액제	월 정액제	건당 정률제
주선업체	2007	34.1	34.1	57.2
	2008	25.0	17.7	64.6
	2009	17.4	18.1	71.7
	<b>2010</b>	<b>39.5</b>	<b>15.6</b>	<b>62.9</b>
검업업체	2007	34.5	19.3	68.3
	2008	20.7	7.6	80.7
	2009	18.5	12.7	74.9
	<b>2010</b>	<b>28.0</b>	<b>10.7</b>	<b>72.0</b>
전체	2007	34.3	28.0	61.8
	2008	23.0	13.0	72.1
	2009	17.8	15.9	73.0
	<b>2010</b>	<b>33.7</b>	<b>13.2</b>	<b>67.4</b>

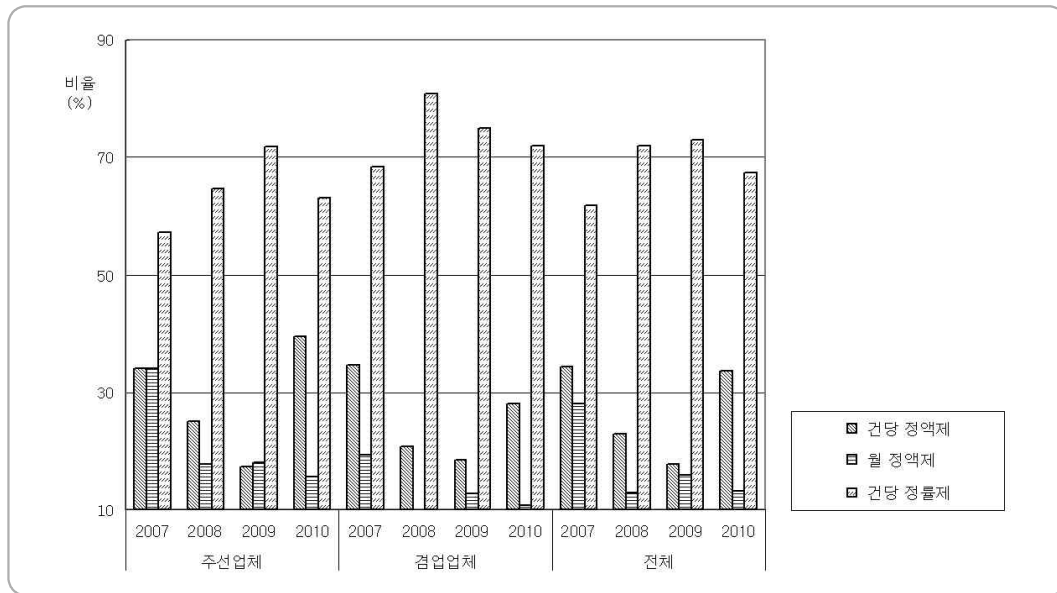


그림 IV-7 차주주선료 수취방식(복수응답)



□ 차주주선료

○ 차주주선료는 건당 정률제인 경우 운임의 6.6%, 월 정액제는 16.1만원, 건당 정액제는 1.5만원 수준으로 모든 방식에서 금번 조사에서는 전년보다 소폭 하락한 것으로 나타남

표 IV-8 차주주선료 현황

(단위 : 만원, 만원, %)

구분	연도	건당 정액제	월 정액제	건당 정률제
주선업체	2007	1.8	20.1	8.6
	2008	1.3	16.0	6.6
	2009	1.8	15.8	6.9
	2010	1.5	15.7	6.8
겸업체	2007	1.8	21.0	6.9
	2008	1.6	15.7	6.3
	2009	2.0	28.1	6.8
	2010	1.6	16.6	6.5
전체	2007	1.8	20.3	7.8
	2008	1.4	15.9	6.4
	2009	1.9	19.7	6.9
	2010	1.5	16.1	6.6

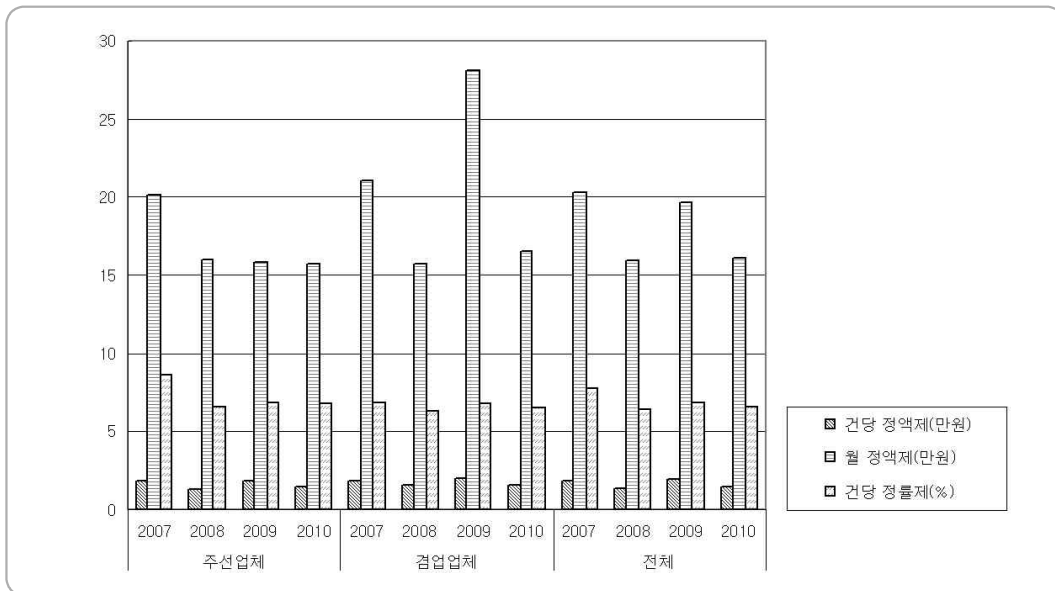


그림 IV-8 차주주선료 현황



## 7. 업체주선료

### □ 업체주선료 수취방식

- 타 운수업체로부터 받는 주선료의 수취방식은 크게 건당 정액제, 건당 정률제로 구분되며, 업체들은 한 가지 또는 두 가지 방식을 병행 이용함
  - 건당 정액제 : 주선 1건당 일정액을 주선료로 수취
  - 건당 정률제 : 주선 1건당 운송료의 일정 비율을 주선료로 수취
- 업체주선료 수취방식은 건당 정률제 방식을 이용하는 업체의 비중이 상당히 하락하여 62.6%를 차지하는 것으로 나타난 반면 건당 정액제를 이용하는 업체의 비중은 크게 증가하여 45.3% 수준을 보임

표 IV-9 업체주선료 수취방식(복수 응답)

(단위 : %)

구분	연 도	건당 정액제	건당 정률제
주선업체	2007	51.8	61.8
	2008	23.3	80.6
	2009	23.1	81.8
	<b>2010</b>	<b>51.1</b>	<b>58.8</b>
겸업업체	2007	51.0	60.2
	2008	22.9	83.5
	2009	24.7	78.6
	<b>2010</b>	<b>40.6</b>	<b>65.6</b>
전체	2007	51.4	61.1
	2008	23.1	82.3
	2009	23.9	80.3
	<b>2010</b>	<b>45.3</b>	<b>62.6</b>

IV

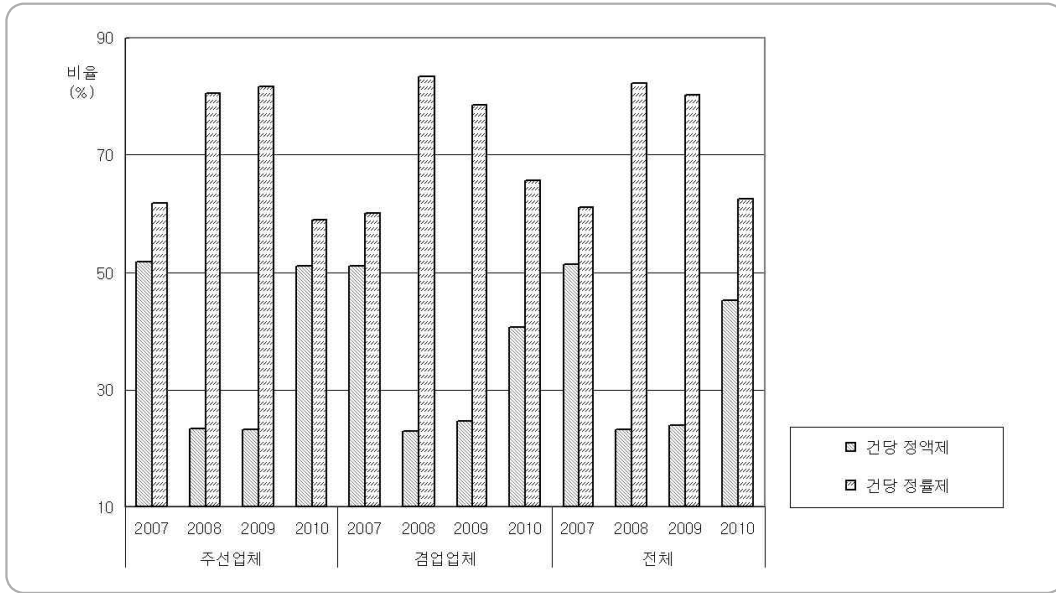


그림 IV-9 업체주선료 수취방식(복수응답)

□ 업체주선료

- 업체주선료의 수준은 건당 정률제인 경우 운송료의 6.3%, 건당 정액제인 경우에는 평균 1.7만원으로 모두 전년보다 하락한 것으로 나타남
  - 건당 정률제일 경우 주선업체는 6.4%, 겸업업체는 6.3% 수준
  - 건당 정액제인 경우 주선업체는 1.3만원, 겸업업체는 2.0만원 수준으로 전년 조사대비 상당히 하락

표 IV-10 업체주선료 현황

(단위 : 만원, %)

구분	연도	건당 정액제	건당 정률제
주선업체	2007	1.5	8.7
	2008	1.1	6.0
	2009	2.5	6.7
	<b>2010</b>	<b>1.3</b>	<b>6.4</b>
겸업업체	2007	2.1	6.6
	2008	1.4	6.1
	2009	3.0	6.6
	<b>2010</b>	<b>2.0</b>	<b>6.3</b>
전체	2007	1.7	7.7
	2008	1.3	6.0
	2009	2.7	6.6
	<b>2010</b>	<b>1.7</b>	<b>6.3</b>

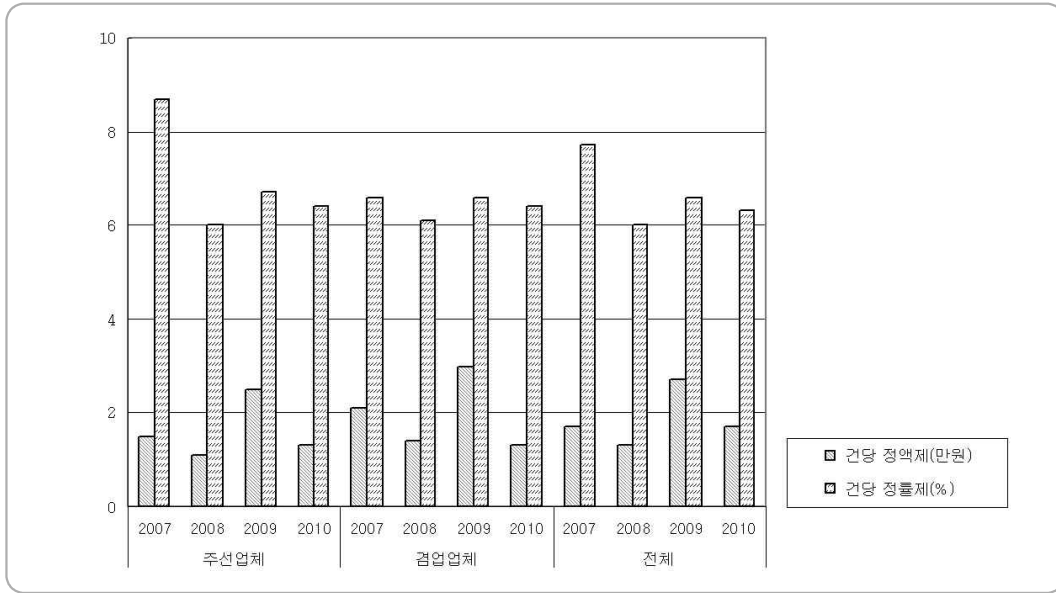


그림 IV-10 업체주선료 현황





PART  
V

## 운송·주선 거래경로

- 
1. 이용 거래경로 수
  2. 이용거래경로의 거래단계 수
  3. 세부 거래경로의 유형
  4. 경유처별 거래경로의 비율



## Part V. 운송·주선 거래경로

### 1. 이용 거래경로 수

- 화물자동차운수업체는 대개 1개 또는 2개 거래경로를 이용하여(79.4%) 운송 및 주선 서비스를 제공하는 것으로 나타났으며, 이는 전년 대비 3.7%포인트 감소한 수준임
  - 2010년 업체당 평균 이용경로의 수는 1.9개로 평균 2개 이하의 거래경로를 거치는 것으로 나타남
  - 평균 경로 수는 운송업체가 0.4개, 주선업체가 0.6개 증가, 겸업업체가 0.1개 감소
  - 전년도와 동일하게 겸업업체가 운송업체나 주선업체보다 경로가 좀 더 다양한 것으로 나타남
  - 4개 이상의 거래경로를 이용하는 경우는 5.1%로 전년보다 증가
- 운송업체는 1개 경로를 이용하는 업체의 비율이 전년도에 77.2%로 대폭 상승하여 나타났으나 올해 조사에서는 그 수치가 많이 떨어진 47.1%로 나타났음
  - 2개 이하의 경로를 이용하는 업체 비율이 88.9%로 대부분을 차지
  - 3개 경로 이상을 이용하는 운송업체의 비율은 전년대비 다소 증가하였으나 약 10% 남짓 수준
- 주선업체의 평균 이용경로 수는 2.2개로 전년 대비 0.6개 증가하였으며, 전년도 조사에 비해 1개 경로 이용 비율이 감소한 반면, 2개 경로이상 이용 비율이 증가하였음
  - 2개 이하의 경로를 이용하는 비율이 81.2%로 높은 수준을 유지
- 겸업업체의 평균 이용경로 수는 2.0개로 전년 대비 0.1개 감소로 거의 비슷한 수준이며, 2개 이하의 경로를 이용하는 비율이 65.5%로 전체적으로 전년도 조사 결과와 비슷함



표 V-1 업체당 이용경로의 수

구분	연 도	평균 이용경로의 수(개)
운송업체	2007	1.8
	2008	2.1
	2009	1.3
	<b>2010</b>	<b>1.7</b>
주선업체	2007	2.0
	2008	1.9
	2009	1.6
	<b>2010</b>	<b>2.2</b>
겸업체	2007	2.5
	2008	3.1
	2009	2.1
	<b>2010</b>	<b>2.0</b>
전체	2007	2.1
	2008	2.4
	2009	1.7
	<b>2010</b>	<b>1.9</b>

표 V-2 업체별 이용 거래경로 수

(단위 : %)

구분	연 도	1개 경로 이용	2개 경로 이용	3개 경로 이용	4개 경로 이용	5개 경로 이용	합계
운송업체	2007	39.1	48.9	8.3	3.0	0.8	100.0
	2008	29.1	46.4	12.5	8.7	3.4	100.0
	2009	77.2	16.5	5.2	1.0	0.1	100.0
	<b>2010</b>	<b>47.1</b>	<b>41.8</b>	<b>9.0</b>	<b>1.9</b>	<b>0.2</b>	<b>100.0</b>
주선업체	2007	40.9	30.4	22.2	5.2	1.3	100.0
	2008	46.4	30.8	15.3	5.1	2.4	100.0
	2009	56.2	27.8	13.8	1.8	0.4	100.0
	<b>2010</b>	<b>49.4</b>	<b>31.8</b>	<b>14.9</b>	<b>3.5</b>	<b>0.4</b>	<b>100.0</b>
겸업체	2007	13.4	41.5	29.5	11.2	4.5	100.0
	2008	11.3	22.6	28.0	18.3	19.8	100.0
	2009	27.0	41.4	24.1	6.3	1.1	100.0
	<b>2010</b>	<b>26.5</b>	<b>42.0</b>	<b>22.1</b>	<b>7.7</b>	<b>1.6</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	30.0	38.8	21.8	7.0	2.4	100.0
	2008	29.0	32.4	19.0	10.8	8.8	100.0
	2009	55.4	27.7	13.7	2.8	0.5	100.0
	<b>2010</b>	<b>40.6</b>	<b>38.8</b>	<b>15.5</b>	<b>4.4</b>	<b>0.7</b>	<b>100.0</b>



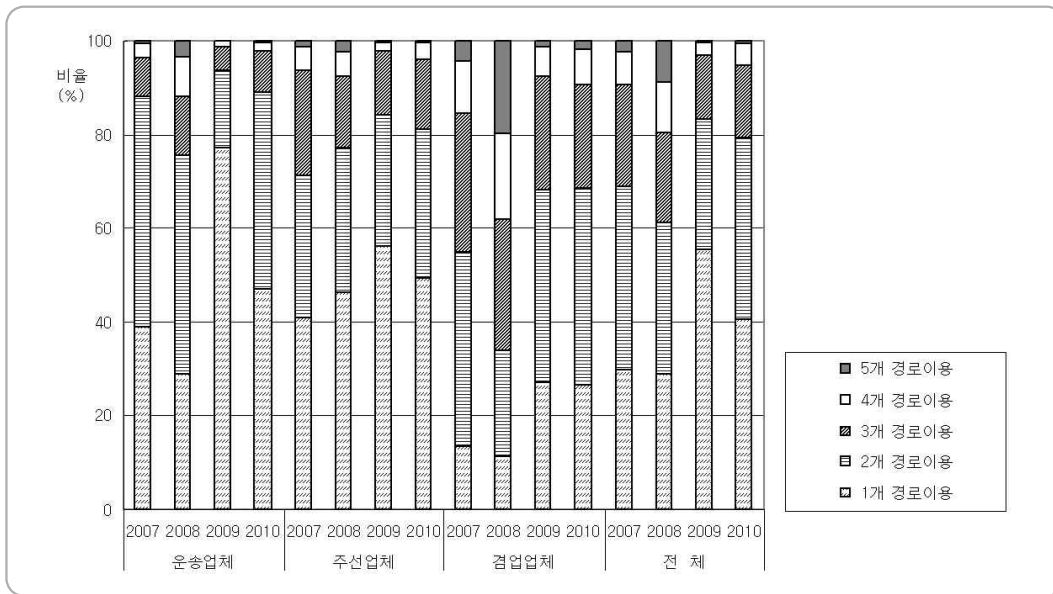


그림 V-1 업체별 이용 거래경로 수

## 2. 이용거래경로의 거래단계 수

### □ 이용거래경로의 거래단계 수 분포

- 업체가 이용하는 거래경로는 거래의뢰자인 화주로부터 중간단계(운송업체, 주선업체, 차주 등)를 거쳐 최종수취인에 이르는 과정으로 구성됨
  - 예를 들어 화주→주선업체→운송업체→수취인의 경우 2단계 거래경로로 정의
- 전체 거래경로에서 2단계 거래경로가 46.8%로 가장 높은 비중을 차지하고 있고 이어 3단계 거래경로가 33.9%, 1단계 경로가 13.8%의 순서를 보이고 있음
  - 화주→주선업체→운송업체→차주→수취인으로 이어지는 전형적인 경로를 포함하는 3단계 이상 거래경로는 39.5%로 전년 조사의 43.1%에 비해 다소 하락
  - 3단계 이상 거래의 비중은 운송업체는 23.9%, 주선업체 48.2%, 견업업체는 44.7%로 모두 전년도에 비해 소폭 하락
- 2단계 이하 거래경로의 비중은 운송업체가 76.1%, 주선업체가 51.8%, 견업업체가 55.3%로 전체적으로 전년도에 비해 상승하였으며, 운송업체가 주선업체나 견업업체에 비해 높은 수준임





표 V-3 업체별 이용거래경로에서 각 단계별 경로의 비율

(단위 : %)

구분	연 도	1단계 거래	2단계 거래	3단계 거래	4단계 거래	5단계 거래 이상	합계
운송업체	2007	32.2	52.5	15.3	0.0	0.0	100.0
	2008	33.1	42.6	22.2	2.1	0.0	100.0
	2009	23.8	46.4	29.0	0.8	0.0	100.0
	<b>2010</b>	<b>28.2</b>	<b>47.9</b>	<b>20.4</b>	<b>3.5</b>	<b>0.0</b>	<b>100.0</b>
주선업체	2007	2.9	58.0	38.0	1.1	0.0	100.0
	2008	0.0	49.0	44.2	6.8	0.0	100.0
	2009	1.2	50.0	45.8	2.9	0.1	100.0
	<b>2010</b>	<b>0.7</b>	<b>51.1</b>	<b>43.3</b>	<b>4.8</b>	<b>0.1</b>	<b>100.0</b>
겸업업체	2007	16.8	49.8	31.7	1.6	0.0	100.0
	2008	18.7	32.1	40.7	8.5	0.0	100.0
	2009	13.1	39.6	42.4	4.6	0.3	100.0
	<b>2010</b>	<b>12.5</b>	<b>42.9</b>	<b>37.1</b>	<b>7.5</b>	<b>0.1</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	14.7	53.3	30.9	1.1	0.0	100.0
	2008	17.1	39.5	37.0	6.4	0.0	100.0
	2009	11.6	45.3	40.0	2.9	0.2	100.0
	<b>2010</b>	<b>13.8</b>	<b>46.8</b>	<b>33.9</b>	<b>5.5</b>	<b>0.1</b>	<b>100.0</b>

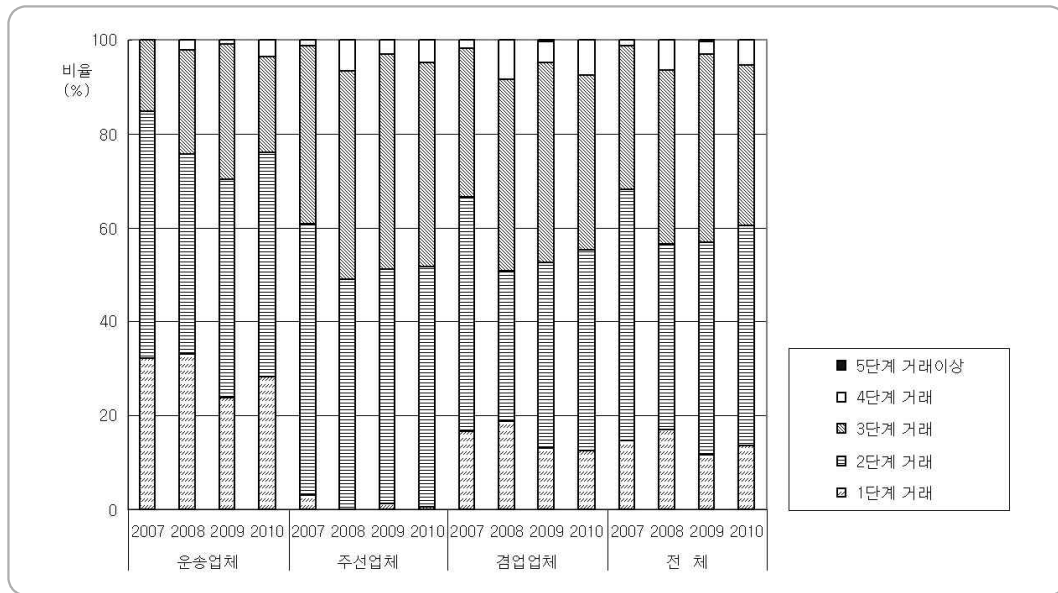


그림 V-2 업체별 이용거래경로에서 각 단계별 경로의 비율

## □ 이용거래경로의 평균 거래단계 수

- 이용거래 경로의 평균 거래단계 수는 2.3단계로 전년도와 비슷한 수준임
  - 운송업체는 전년의 2.1단계보다 약간 하락하여 2.0단계이나 비슷한 수준
  - 주선업체는 2.5단계, 겸업체는 2.4단계로 전년과 동일

표 V-4 업체별 이용거래경로의 평균 거래단계 수

(단위 : 단계)

구분	연 도	평균 거래단계 수
운송업체	2007	1.8
	2008	1.9
	2009	2.1
	<b>2010</b>	<b>2.0</b>
주선업체	2007	2.4
	2008	2.6
	2009	2.5
	<b>2010</b>	<b>2.5</b>
겸업체	2007	2.2
	2008	2.4
	2009	2.4
	<b>2010</b>	<b>2.4</b>
전체	2007	2.2
	2008	2.3
	2009	2.3
	<b>2010</b>	<b>2.3</b>



## 3. 세부 거래경로의 유형

## □ 전체 업체의 주요 거래경로 유형

- 가장 빈도가 높은 거래경로는 화주→해당 운수업체→화물차주<sup>7)</sup>→수취인의 경로로 45.9%의 비율을 차지함
  - 화주→해당 운수업체→수취인의 1단계 경로의 비율은 13.8%를 차지
  - 업종별로 최다 빈도 경로의 유형이 다르며, 경로별 비율도 업종별 특성을 반영

7) 위수탁차주, 개별차주를 모두 포함하여 화물차주로 표기함



표 V-5 전체 업체의 주요 거래경로 유형

(단위 : %)

거래경로	화-운-수	화-운-①-수	화-운-②-수	화-운-③-수	화-①-운-③-수	화-②-운-③-수	화-운-①-③-수	화-운-②-③-수	기타 경로	합계	
연도	2007	14.1	6.4	3.8	35.9	6.7	7.9	4.7	4.2	16.3	100.0
	2008	17.1	-	-	35.7	8.2	8.7	12.4	6.4	11.5	100.0
	2009	11.6	-	-	45.2	6.6	10.5	13.3	7.5	5.3	100.0
	2010	13.8	0.4	0.2	42.9	6.6	7.2	9.4	7.8	11.9	100.0

주 : ①은 화주, ②는 수취인, ③은 해당 운수업체, ①은 운송업체, ②는 주선업체, ③은 화물차주, ④는 화물운송가맹사업자를 나타냄

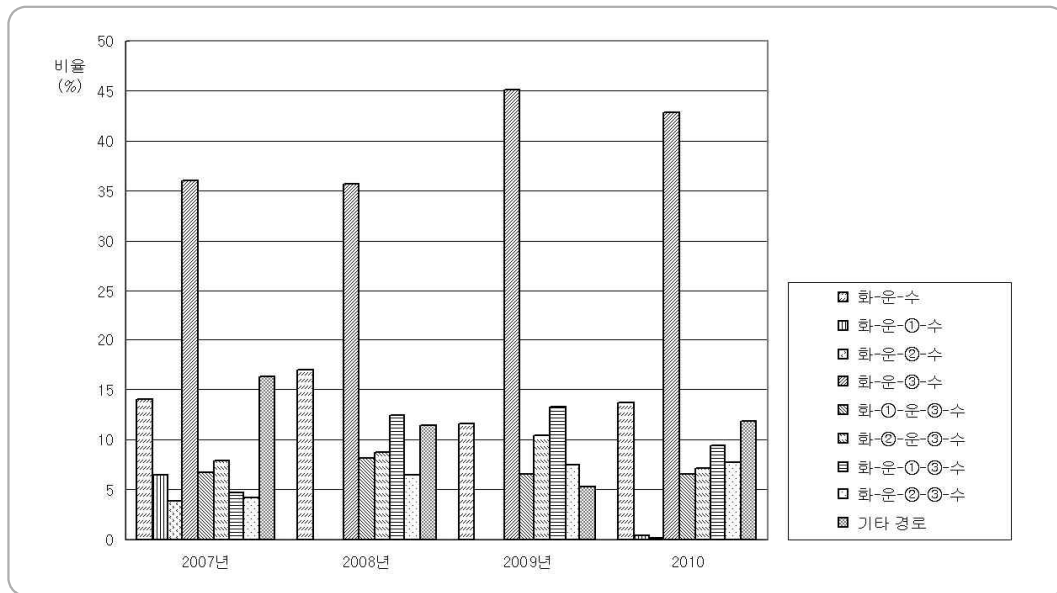


그림 V-3 전체 업체의 주요 거래경로 유형

□ 운송업체의 주요 거래경로 유형

- 가장 빈도가 높은 거래경로는 화주 → 해당 운송업체 → 화물차주 → 수취인의 경로가 41.5%로 전년보다 4.8%하락하였으나 가장 주된 거래경로임
  - 화주 → 해당 운송업체 → 수취인의 직접운송 경로는 28.1%로 4.4% 증가
  - 화주 → 운송업체 → 해당 운송업체 → 화물차주 → 수취인의 경로는 4.6%
  - 화주 → 주선업체 → 해당 운송업체 → 화물차주 → 수취인의 경로는 3.6%
  - 화주 → 해당 운송업체 → 운송업체(또는 주선업체) → 수취인의 경로는 거의 무시할 수준

표 V-6 운송업체의 주요 거래경로 유형

(단위 : %)

거래경로	화-운-수	화-운-①-수	화-운-②-수	화-운-③-수	화-①-운-③-수	화-②-운-③-수	화-운-①-③-수	화-운-②-③-수	기타 경로	합계
2007	32.2	4.7	1.3	39.8	4.2	5.1	1.3	0.4	11.0	100.0
2008	33.1	-	-	33.5	7.2	7.2	5.2	2.1	11.8	100.0
2009	23.7	-	-	46.3	7.1	7.8	10.4	3.1	1.7	100.0
2010	28.1	0.1	0.0	41.5	4.6	3.6	7.6	3.4	11.1	100.0

주 : ①은 화주, ②는 수취인, ③은 해당 운수업체, ①은 운송업체, ②는 주선업체, ③은 화물차주, ④는 화물운송가맹사업자를 나타냄

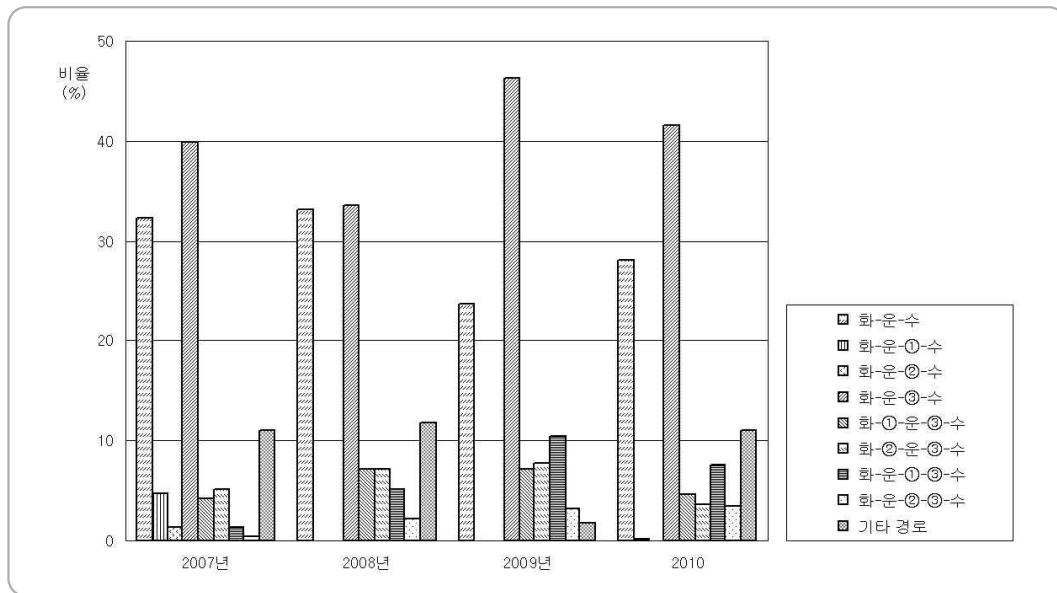


그림 V-4 운송업체의 주요 거래경로 유형

□ 주선업체의 주요 거래경로 유형

- 가장 빈도가 높은 거래경로는 화주 → 해당 주선업체 → 화물차주 → 수취인의 경로로 전년의 49.9%에서 49.6%로 약간 하락하였으나 비슷한 수준임
  - 화주 → 주선업체 → 해당 주선업체 → 화물차주 → 수취인의 경로는 11.5%
  - 화주 → 해당 주선업체 → 주선업체 → 화물차주 → 수취인의 경로는 10.9%
  - 화주 → 해당 주선업체 → 운송업체 → 화물차주 → 수취인의 경로는 8.8%
  - 화주 → 해당 주선업체 → 수취인의 경로는 0.7%





표 V-7 주선업체의 주요 거래경로 유형

(단위 : %)

거래경로	화-운-수	화-운-①-수	화-운-②-수	화-운-③-수	화-①-운-③-수	화-②-운-③-수	화-운-①-③-수	화-운-②-③-수	기타 경로	합계	
연도	2007	2.2	3.8	5.6	43.1	7.6	11.3	4.7	7.8	14.0	100.0
	2008	-	-	-	49.0	8.2	9.8	15.1	9.6	8.2	100.0
	2009	1.2	-	0.1	49.9	5.3	13.3	15.3	9.4	5.6	100.0
	2010	0.7	0.4	0.3	49.6	8.7	11.5	8.8	10.9	9.1	100.0

주 : ①는 화주, ②는 수취인, 운은 해당 운수업체, ①은 운송업체, ②는 주선업체, ③은 화물차주, ④는 화물운송가맹사업자를 나타냄

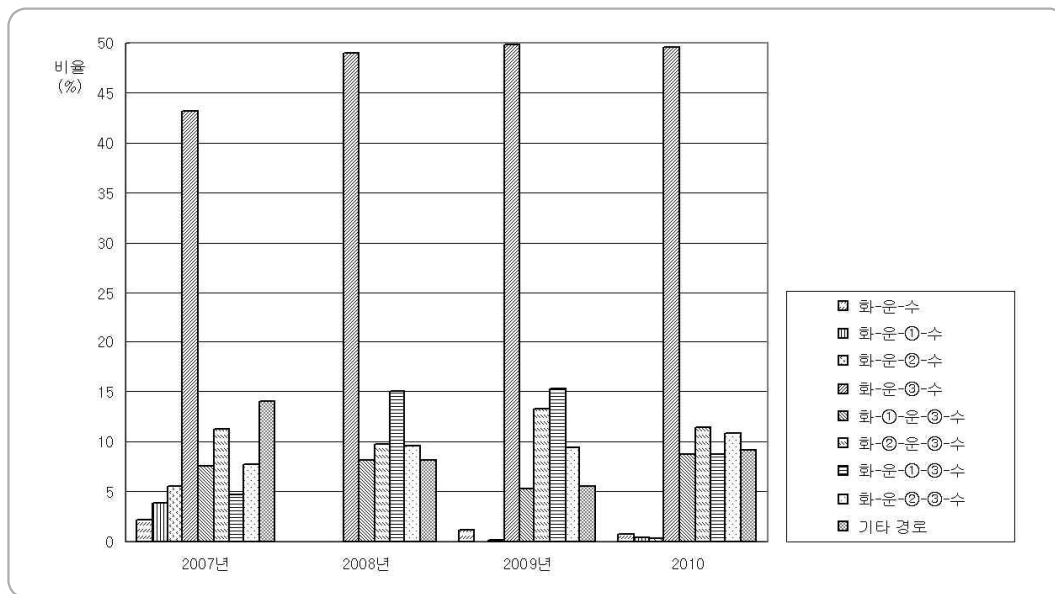


그림 V-5 주선업체의 주요 거래경로 유형

□ 점업업체의 주요 거래경로 유형

○ 가장 빈도가 높은 거래경로는 화주 → 해당 점업업체 → 화물차주 → 수취인의 경로로 39.2%를 차지함

- 화주 → 해당 점업업체 → 수취인의 직송경로는 전년보다 하락하여 12.5%
- 화주 → 해당 점업업체 → 운송업체 → 화물차주 → 수취인의 경로는 11.1%
- 화주 → 주선업체 → 해당 점업업체 → 화물차주 → 수취인의 경로는 6.8%
- 화주 → 해당 점업업체 → 운송업체 (또는 주선업체) → 수취인의 경로는 매우 미미한 수준

표 V-8 겸업업체의 주요 거래경로 유형

(단위 : %)

거래 경로	화-운-수	화-운-①-수	화-운-②-수	화-운-③-수	화-①-운-③-수	화-②-운-③-수	화-운-①-③-수	화-운-②-③-수	기타 경로	합계
2007	16.0	9.2	3.4	28.5	7.1	6.4	6.2	2.8	20.4	100.0
2008	18.7	-	-	28.8	8.9	8.9	14.7	6.7	13.3	100.0
2009	13.1	-	-	39.4	7.7	9.7	13.4	8.8	7.9	100.0
2010	12.5	0.5	0.2	39.2	6.6	6.8	11.1	8.8	14.5	100.0

주 : 화는 화주, 수취인은 수취인, 운은 해당 운수업체, ①은 운송업체, ②는 주선업체, ③은 화물차주, ④는 화물운송가맹사업자를 나타냄

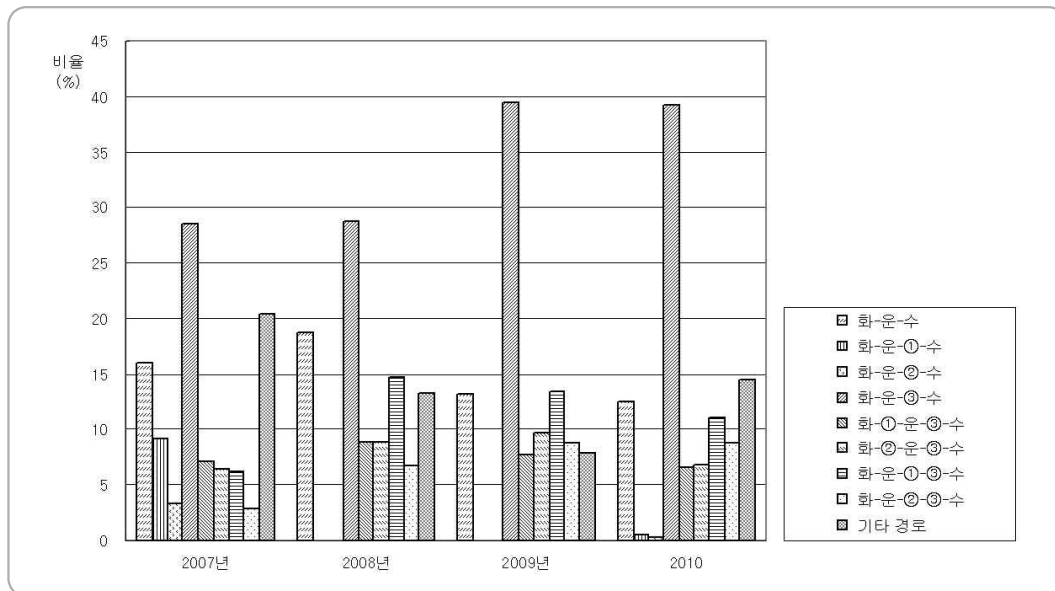


그림 V-6 겸업업체의 주요 거래경로 유형

#### 4. 경유처별 거래경로의 비율

- 전체적으로 화물차주를 경유하는 거래경로들의 비율이 77.5%로 전년도 83.6%에 비해 소폭 하락 하였으나 높은 비중을 차지하여 대다수의 거래경로를 설명하고 있으며, 운송업체를 경유하는 경로들은 19.3%, 주선업체를 거치는 경로들은 17.3%를 차지하는 것으로 나타남



- 화물차주만을 경유하는 경로는 42.9%로 전년도에 비해 다소 감소<sup>8)</sup>
  - 해당 운수업체에서 처리하는 비율은 13.8%로 전년도에 비해 상승
  - 운송업체 및 화물차주를 모두 경유하는 경로는 18.9%로 전년도에 비해 감소
  - 주선업체 및 화물차주를 모두 경유하는 경로는 15.7%로 소폭 감소
- 운송업체의 경우 화물차주를 경유하는 거래경로의 비율은 65.2%, 타 운송업체를 경유하는 경로는 16.7%, 주선업체를 경유하는 경로는 9.8%를 차지함
- 해당 운송업체에서 처리하는 경로의 비율이 28.1%로 전년도에 비해 상승
  - 타 운송업체 및 화물차주를 모두 경유하는 경로는 16.6%로 전년도에 비해 감소
- 주선업체의 경우 화물차주를 경유하는 거래경로의 비율은 91.7%, 운송업체를 경유하는 경로는 18.7%, 주선업체를 경유하는 경로는 24.4%를 나타내고 있음
- 주선업체의 경우 운송서비스의 절대량이 화물차주를 거쳐서 제공됨
  - 운송업체 및 화물차주를 모두 경유하는 경로는 18.3%를 차지
- 겸업업체의 경우 화물차주를 경유하는 거래경로의 비율은 76.6%로 전년도에 이어 금번 조사에서도 운송업체보다 높은 것으로 나타났으며, 이는 겸업업체의 주선사업부문 영향인 것으로 판단됨
- 운송업체를 경유하는 거래경로의 비율은 21.4%, 주선업체를 경유하는 경로의 비율은 18.1%

8) 화물차주는 개별화물차주, 위수탁차주, 용달화물차주 등을 차주 일반을 모두 포함하며, 업체의 직원인 직영기사는 제외한 것임



표 V-9 각 경유처별 거래경로의 비율

(단위 : %)

구분	연 도	(타)운송 업체 경유	차주 경유	(타)운송업체 및 차주 경유	(타)주선 업체 경유	(타)주선업체 및 차주 경유	해당 운수 업체 처리	기타	합계
운송업체	2007	10.2	40.3	5.5	3.4	5.5	32.2	3.0	100.0
	2008	4.1	33.5	12.3	3.9	9.3	33.1	3.8	100.0
	2009	4.2	46.4	17.7	0.0	11.0	23.7	1.2	100.0
	<b>2010</b>	<b>0.1</b>	<b>41.5</b>	<b>16.6</b>	<b>2.7</b>	<b>7.1</b>	<b>28.1</b>	<b>3.9</b>	<b>100.0</b>
주선업체	2007	5.6	44.4	12.9	7.6	19.8	2.2	7.6	100.0
	2008	0.0	49.0	23.3	0.3	19.5	0.0	7.9	100.0
	2009	0.0	49.9	21.0	0.1	22.8	1.2	5.0	100.0
	<b>2010</b>	<b>0.4</b>	<b>49.6</b>	<b>18.3</b>	<b>0.6</b>	<b>23.8</b>	<b>0.7</b>	<b>6.5</b>	<b>100.0</b>
겸업업체	2007	12.6	29.6	14.2	7.6	9.8	16.0	10.3	100.0
	2008	1.6	28.8	23.7	1.0	15.6	18.7	10.6	100.0
	2009	0.0	39.4	21.5	0.0	18.7	13.1	7.3	100.0
	<b>2010</b>	<b>0.5</b>	<b>39.2</b>	<b>20.9</b>	<b>1.6</b>	<b>16.5</b>	<b>12.5</b>	<b>8.9</b>	<b>100.0</b>
전체	2007	9.6	37.0	12.1	6.8	12.6	14.1	7.9	100.0
	2008	1.8	35.7	20.7	1.5	15.1	17.1	8.1	100.0
	2009	0.0	45.2	20.3	0.0	18.1	11.6	4.8	100.0
	<b>2010</b>	<b>0.4</b>	<b>42.9</b>	<b>18.9</b>	<b>1.6</b>	<b>15.7</b>	<b>13.8</b>	<b>6.7</b>	<b>100.0</b>

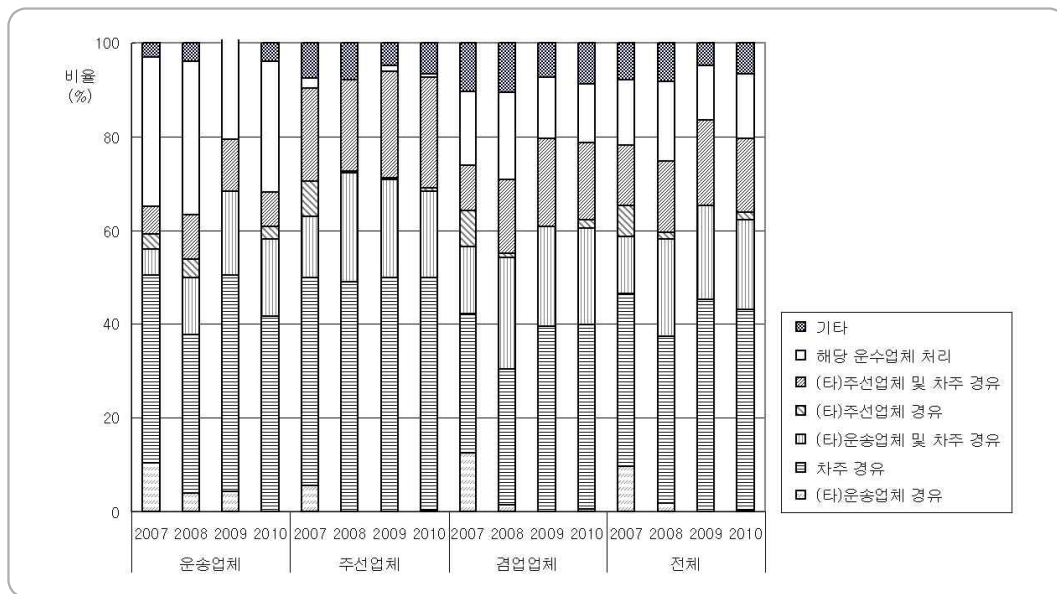


그림 V-7 각 경유처별 거래경로의 비율







## 주요 운송구간 운임

- 
1. 컨테이너 운임
  2. 카고형 화물차량 운임



## Part VI. 주요 운송구간 운임

### 1. 컨테이너 운임

- 운임은 운수업체가 화주로부터 받는 컨테이너 운송료의 분기평균값(2011년 2/4분기 기준)을 조사한 것임
  - 부산-수도권 운임에서 수도권은 서울시, 인천시, 경기도를 포함
  - 양산ICD-부산권 운임에서 부산권은 부산시 및 경남도를 포함)
- 부산-수도권의 컨테이너 운송의 순방향 운임은 46만원(20ft)~55만원(40ft) 수준이며 역방향 운임은 44만원(20ft)~53만원(40ft) 수준임
  - 왕복운임은 79만원(20ft)~95만원(40ft) 수준
  - 운송품목에 따라서 동일 구간이라도 운임에 큰 편차 존재

표 VI-1 주요 구간의 컨테이너 운임

(단위 : 원)

구 간	연도		20ft 운임			40ft 운임		
			순방향	역방향	왕 복	순방향	역방향	왕 복
부산-수도권	2008	4분기	464,263	469,274	752,054	550,509	561,184	892,192
	2009	2분기	511,571	437,931	n/a	511,300	545,821	n/a
	2010	2분기	422,824	402,368	657,179	511,898	490,538	800,897
	2011	2분기	<b>464,847</b>	<b>447,115</b>	<b>799,381</b>	<b>556,303</b>	<b>530,822</b>	<b>959,343</b>
양산ICD-부산권	2008	4분기	127,350	133,391	168,067	152,211	154,590	195,533
	2009	2분기	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	2010	2분기	125,211	134,429	161,071	152,632	162,045	183,692
	2011	2분기	<b>142,297</b>	<b>146,908</b>	<b>182,120</b>	<b>162,700</b>	<b>165,693</b>	<b>210,250</b>

주 : 2010년 결과는 집계오류 수정에 따라 일부 변경되었음

VI

9) 2009년의 구간별 운임에 대한 조사는 유효표본이 부족하여 평균운임을 산정하지 못함. 이하 카고형 기타화물의 다른 구간도 표본이 부족한 경우 n/a로 처리함. 특정 운송구간의 표본부족 현상은 해당 구간의 운행특성이 편도인 경우에 주로 발생함



## 2. 카고형 화물차량 운임<sup>10)</sup>

### □ 1톤 이하 화물차량

- 수도권 지역 내에서의 편도운임은 대당 4.2만원 수준이며 왕복운임은 대당 6.5만원이지만, 수도권역의 거리편차가 매우 커서 실제 운임의 편차는 매우 크게 나타남
  - 부산권내 편도운임은 5.2만원이며, 역시 권역내 운임 편차는 큰 편이며 왕복운임은 8.4만원으로 나타남

표 VI-2 주요 구간의 카고형 화물(1톤 이하) 운임

(단위 : 원)

구 간	연도		대당 운임		
			순방향	역방향	왕 복
수도권-부산권	2008	4분기	202,222	221,000	372,385
	2009	2분기	195,769	201,250	n/a
	2010	2분기	188,000	177,500	348,333
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>182,889</b>	<b>188,333</b>	<b>374,571</b>
수도권-광주권	2008	4분기	173,549	177,750	322,923
	2009	2분기	181,500	194,737	n/a
	2010	2분기	160,000	160,000	302,222
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>149,875</b>	<b>171,739</b>	<b>340,182</b>
수도권-대구권	2008	4분기	-	-	-
	2009	2분기	162,083	169,800	n/a
	2010	2분기	154,000	145,952	259,231
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>149,500</b>	<b>147,868</b>	<b>307,133</b>
수도권-대전권	2008	4분기	119,596	139,250	216,889
	2009	2분기	118,571	113,333	n/a
	2010	2분기	130,476	142,051	218,000
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>108,737</b>	<b>116,667</b>	<b>232,333</b>
수도권내	2008	4분기		52,500	81,308
	2009	2분기		61,000	n/a
	2010	2분기		61,944	79,167
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>		<b>42,725</b>	<b>65,625</b>
부산권내	2008	4분기		48,540	91,429
	2009	2분기		60,333	n/a
	2010	2분기		59,318	65,000
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>		<b>52,679</b>	<b>84,375</b>

10) 카고형 화물차량의 운송료는 운수업체가 화주로부터 받는 대당 운임으로 책정하며 수도권은 서울특별시 및 인천광역시, 경기도를 포함하고 부산권은 부산, 울산광역시 및 경남도, 광주권은 광주광역시 및 전남도, 대구권은 대구광역시 및 경북도, 대전권은 대전광역시 및 충남도를 포함함

- 순방향 편도기준으로 수도권-부산권의 장거리 구간은 대당 18.2만원, 수도권-광주권은 14.9만원, 수도권-대구권은 14.9만원, 수도권-대전권의 중거리 구간은 10.8만원 수준임
  - 수도권-부산권의 역편도운임은 18.8만원, 수도권-광주권은 17.1만원, 수도권-대구권은 14.7만원, 수도권-대전권은 11.6만원 수준

□ 1톤 초과~3톤 미만 화물차량

- 편도기준으로 장거리 구간인 수도권→부산권은 대당 22.5만 원, 수도권→광주권은 19.4만원, 수도권→대구권은 18.2만원, 중거리 구간인 수도권→대전권은 13.5만원 수준임
  - 수도권-부산권의 역편도운임은 20.7만원, 수도권-광주권은 역편도운임은 17.7만원, 수도권→대구권은 18.1만원, 수도권-대전권은 14.5만원 수준
- 수도권내 편도운임은 5.6만원, 부산권내 편도운임은 6.9만원 수준임

표 VI-3 주요 구간의 카고형 화물(1톤 초과~3톤 미만) 운임

(단위 : 원)

구 간	연도		대당 운임		
			순방향	역방향	왕 복
수도권-부산권	2008	4분기	244,291	255,633	452,500
	2009	2분기	230,968	231,250	n/a
	2010	2분기	225,902	213,600	409,500
	2011	2분기	<b>225,664</b>	<b>207,734</b>	<b>415,632</b>
수도권-광주권	2008	4분기	211,226	327,647	377,600
	2009	2분기	221,176	209,048	n/a
	2010	2분기	220,833	250,384	407,777
	2011	2분기	<b>194,265</b>	<b>177,333</b>	<b>391,000</b>
수도권-대구권	2008	4분기	-	-	-
	2009	2분기	186,071	198,235	n/a
	2010	2분기	189,643	176,857	316,667
	2011	2분기	<b>182,989</b>	<b>181,017</b>	<b>355,733</b>

VI



■ 표 계속

구 간	연도		대당 운임		
			순방향	역방향	왕 복
수도권-대전권	2008	4분기	146,689	168,667	253,375
	2009	2분기	141,600	128,667	n/a
	2010	2분기	153,036	150,938	254,545
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>135,328</b>	<b>145,714</b>	<b>290,083</b>
수도권내	2008	4분기		84,965	93,917
	2009	2분기		90,612	n/a
	2010	2분기		82,519	123,333
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>		<b>56,537</b>	<b>91,071</b>
부산권내	2008	4분기		61,636	-
	2009	2분기		75,000	n/a
	2010	2분기		75,250	80,556
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>		<b>69,138</b>	<b>105,625</b>

□ 3~5톤 미만 화물차량

- 편도기준으로 장거리 구간인 수도권→부산권은 대당 27.4만원, 수도권→광주권은 24.6만원, 수도권→대구권은 23.1만원, 중거리 구간인 수도권→대전권은 16.6만원 수준임
- 수도권-부산권의 역편도운임은 26.6만원, 수도권-광주권의 편도운임은 22.7만원, 수도권-대구권의 역편도운임은 22.5만원 수준
- 수도권내 편도운임은 8.8만원, 부산권내 편도운임은 8.6만원 수준임



표 VI-4 주요 구간의 카고형 화물(3~5톤 미만) 운임

(단위 : 원)

구 간	연도		대당 운임		
			순방향	역방향	왕 복
수도권-부산권	2008	4분기	304,000	296,308	525,750
	2009	2분기	279,927	275,263	n/a
	2010	2분기	292,931	267,975	526,774
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>274,034</b>	<b>266,250</b>	<b>503,125</b>
수도권-광주권	2008	4분기	251,879	272,000	460,364
	2009	2분기	256,800	254,595	n/a
	2010	2분기	251,379	271,667	424,167
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>246,077</b>	<b>227,821</b>	<b>486,000</b>
수도권-대구권	2008	4분기	-	-	-
	2009	2분기	231,606	234,211	n/a
	2010	2분기	236,667	221,036	418,333
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>231,220</b>	<b>225,703</b>	<b>440,000</b>
수도권-대전권	2008	4분기	175,274	204,375	305,111
	2009	2분기	165,333	156,056	n/a
	2010	2분기	179,136	179,535	339,412
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>166,847</b>	<b>168,785</b>	<b>348,182</b>
수도권내	2008	4분기		84,965	93,917
	2009	2분기		113,950	n/a
	2010	2분기		117,700	172,143
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>		<b>88,337</b>	<b>161,875</b>
부산권내	2008	4분기		61,636	-
	2009	2분기		132,778	n/a
	2010	2분기		94,101	98,636
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>		<b>86,250</b>	<b>130,714</b>

## □ 5~8톤 미만 화물차량

- 편도기준으로 장거리 구간인 수도권→부산권은 대당 31.4만원, 수도권→광주권은 27.9만원, 수도권→대구권은 26.3만원, 중거리 구간인 수도권→대전권은 18.9만원 수준이며, 강원권은 역방향 운임으로 18.8만원 수준임
- 수도권-부산권의 역편도운임은 31.1만원, 수도권-광주권의 편도운임은 28.6만원, 수도권→대구권의 역편도운임은 26.3만원, 수도권-대구권의 역편도운임은 25.4만원 수준
- 수도권내 편도운임은 11.3만 원, 부산권내 편도운임은 9.3만 원 수준임



표 VI-5 주요 구간의 카고형 화물(5~8톤 미만) 운임

(단위 : 원)

구 간	연도		대당 운임		
			순방향	역방향	왕 복
수도권-부산권	2008	4분기	343,057	331,334	597,917
	2009	2분기	330,667	315,103	n/a
	2010	2분기	302,049	307,456	572,128
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>314,592</b>	<b>311,337</b>	<b>556,833</b>
수도권-광주권	2008	4분기	336,969	328,400	547,000
	2009	2분기	280,345	283,571	n/a
	2010	2분기	263,061	306,296	521,818
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>279,551</b>	<b>286,818</b>	<b>549,273</b>
수도권-대구권	2008	4분기	-	-	-
	2009	2분기	280,000	251,765	n/a
	2010	2분기	251,967	247,726	494,000
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>263,241</b>	<b>254,730</b>	<b>483,200</b>
수도권-대전권	2008	4분기	200,833	244,000	396,875
	2009	2분기	202,800	174,361	n/a
	2010	2분기	201,735	197,564	342,222
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>189,628</b>	<b>190,282</b>	<b>385,455</b>
수도권내	2008	4분기		128,125	148,333
	2009	2분기		151,125	n/a
	2010	2분기		124,835	216,154
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>		<b>113,133</b>	<b>198,333</b>
부산권내	2008	4분기		108,741	n/a
	2009	2분기		103,889	n/a
	2010	2분기		108,102	108,851
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>		<b>93,400</b>	<b>141,667</b>

□ 8~12톤 미만 화물차량

- 편도기준으로 장거리 구간인 수도권→부산권은 대당 38만원, 수도권→광주권은 34.4만원, 수도권→대구권은 32만원, 중거리 구간인 수도권→대전권은 23.3만원 수준
- 수도권-부산권의 역편도운임은 38.3만원, 수도권-광주권의 역편도운임은 35.5만원, 수도권-대구권의 역편도운임은 30.8만원, 수도권-대전권의 역편도운임은 22.2만원 수준
- 수도권내 편도운임은 14.4만원, 부산권내 편도운임은 12.4만원 수준임

표 VI-6 주요 구간의 카고형 화물(8~12톤 미만) 운임

(단위 : 원)

구 간	연도		대당 운임		
			순방향	역방향	왕 복
수도권-부산권	2008	4분기	410,134	410,300	678,833
	2009	2분기	369,268	364,901	n/a
	2010	2분기	376,127	374,980	742,378
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>380,744</b>	<b>383,988</b>	<b>714,167</b>
수도권-광주권	2008	4분기	342,500	374,296	635,556
	2009	2분기	324,444	340,882	n/a
	2010	2분기	323,419	379,051	654,615
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>344,769</b>	<b>355,357</b>	<b>649,286</b>
수도권-대구권	2008	4분기	-	-	-
	2009	2분기	308,261	288,286	n/a
	2010	2분기	308,596	300,922	618,938
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>320,376</b>	<b>308,699</b>	<b>624,538</b>
수도권-대전권	2008	4분기	244,761	278,800	466,143
	2009	2분기	222,474	203,357	n/a
	2010	2분기	233,900	229,531	412,400
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>233,523</b>	<b>222,881</b>	<b>473,818</b>
수도권내	2008	4분기		183,061	253,125
	2009	2분기		178,333	n/a
	2010	2분기		163,451	275,000
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>		<b>144,968</b>	<b>271,667</b>
부산권내	2008	4분기		138,890	-
	2009	2분기		145,882	n/a
	2010	2분기		148,002	157,292
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>		<b>124,545</b>	<b>187,000</b>

## □ 12톤 이상 화물차량

- 왕복기준으로 수도권-부산권의 장거리 구간은 대당 85.0만원, 편도기준으로 장거리 구간인 수도권→부산권은 대당 45.9만원, 수도권→광주권은 41.4만원, 수도권→대구권은 38.2만원, 중거리 구간인 수도권→대전권은 28.7만원 수준
  - 역편도운임을 살펴보면 부산권→수도권은 47.7만원, 광주권→수도권은 43.2만원, 대구권→수도권은 37.7만원, 대전권→수도권은 27.4만원 수준
- 수도권내 편도운임은 18.7만원, 부산권내 편도운임은 18.9만원 수준임



표 VI-7 주요 구간의 카고형 화물(12톤 이상) 운임

(단위 : 원)

구 간	연도		대당 운임		
			순방향	역방향	왕 복
수도권-부산권	2008	4분기	508,291	488,044	758,500
	2009	2분기	483,181	492,491	833,636
	2010	2분기	450,726	447,934	877,755
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>459,681</b>	<b>477,054</b>	<b>850,238</b>
수도권-광주권	2008	4분기	435,692	462,963	736,667
	2009	2분기	402,188	440,500	n/a
	2010	2분기	445,641	492,394	833,000
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>414,951</b>	<b>432,100</b>	<b>719,083</b>
수도권-대구권	2008	4분기	-	-	n/a
	2009	2분기	389,565	335,238	n/a
	2010	2분기	381,053	399,215	755,652
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>382,500</b>	<b>377,881</b>	<b>693,438</b>
수도권-대전권	2008	4분기	316,012	312,313	586,455
	2009	2분기	287,586	262,333	n/a
	2010	2분기	278,447	267,977	521,333
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>	<b>286,711</b>	<b>274,765</b>	<b>574,667</b>
수도권내	2008	4분기		211,795	307,778
	2009	2분기		207,755	n/a
	2010	2분기		184,577	298,667
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>		<b>187,667</b>	<b>297,500</b>
부산권내	2008	4분기		164,000	194,286
	2009	2분기		194,500	n/a
	2010	2분기		180,490	203,722
	<b>2011</b>	<b>2분기</b>		<b>189,125</b>	<b>234,375</b>



# 분석결과 종합 및 시사점

- 
1. 분석결과 종합
  2. 시사점



## Part VII. 분석결과 종합 및 시사점

### 1. 분석결과 종합

#### □ 조사 개요

- 2011년도 조사는 조사 시기 및 대상지역, 조사방법은 물론 약간의 증가가 있었으나 표본수에 있어서도 전년도 조사와 큰 차이 없이 대동소이
  - 조사대상 지역은 전년도 조사와 같이 제주도를 제외한 전국을 대상으로 함
  - 조사방식은 변함없이 직접방문 면접조사를 주요 조사방식으로 채택하여 수행하였으며 표본 수는 2,010개에서 2,094개로 확대

#### □ 사업체 개황

- 홈페이지를 운영하는 업체의 비율은 5.2%이며, 우수탁업체를 제외해도 4.9%로 전년도 조사에 비해서는 상승하였으나 아직도 매우 낮은 수준임
- 온라인 운송 또는 주선 거래를 하는 업체의 비율은 2007년 조사와 비슷한 수준으로 상승하였으나 여전히 온라인을 통한 운송 및 주선거래의 수준이 매우 저조함
  - 1년 이상의 장기계약의 비중이 높은 업체일수록 온라인 거래의 필요성은 감소할 것으로 추정
  - 온라인 운송거래는 5.5%, 온라인 주선거래는 7% 수준
- 전체 평균기준의 조직형태는 주식회사 비율이 55.0%, 기타법인 18.3%, 개인 26.7%으로, 주식회사 및 기타법인을 합한 비율이 73.3% 수준임
  - 전년도 조사와 같이 운송업체 및 겸업업체는 법인이 주된 형태이지만, 주선업체는 개인이 주된 형태
- 자본금 또는 자산평가액이 1억 원 이하인 업체는 80.1%로 전년도의 76.8%보다 상승하여 여전히 높게 나타나며, 특히 주선업체의 경우 1억 원 이하 업체의 비율이 90.6%로 대부분을 차지함



- 운송사업이나 운송주선사업의 경우 사업 허가시 자본금 또는 자산 평가액의 허가 기준이 11대 사업자인 경우 별도의 최저자본금 기준이 없으므로 평균자본금의 조사결과가 낮게 나타나는 것으로 사료됨
- 운송업체, 주선업체, 겸업체를 포함한 모든 업종의 조직형태 비율의 변화는 매우 미미하여 무시할 수준임

□ 총수입 구성비율

- 운송업체의 총수입구성은 운송수입 위수탁수입, 기타수입으로 금번 조사 결과 56.6%, 41.8%, 1.6%의 순서로 집계되어 전년도에 비해 위수탁수입이 증가하고 운송수입이 감소한 것으로 나타남
  - 위수탁업체를 제외한 운송업체의 총수입구성은 운송수입이 70.0%, 위수탁수입이 27.3%로 운송수입의 비중이 절반이상을 차지

□ 운송사업 부문

- 운송료의 결제는 전체 평균 기준으로 살펴볼 때, 현금으로 3개월 안에 90% 이상 결제가 이루어지는 것으로 나타남
  - 운송업체는 1개월 이내, 겸업체는 3개월 이내 결제의 비율이 가장 큰 비중을 차지하는 것으로 나타남
- 화주로부터 직접 물량을 확보하는 비율은 72.0%로 전년 대비 4.9% 포인트 하락
- 운송차량은 위수탁차량의 비율이 47.8%로 전년보다 감소하였으나, 업체 보유차량 중에서 위수탁차량이 차지하는 비중은 87.5%로 여전히 매우 높은 수준
- 1년 이상의 장기계약이 81.4% 수준으로 대부분을 차지
- 위수탁료는 3톤 이상 8톤 이하의 카고형 화물차량에서만 소폭의 상승이 있었을 뿐 전년도와 비슷한 수준
  - 운송물량을 화주로 부터가 아닌 물류전문회사, 주선업체, 타운송업체 등을 통해 확보하는 비율은 28.0%로 전년대비 4.9% 포인트 증가



## □ 주선사업 부문

- 차량주선이 56.7%, 물량주선은 41.9%로 차량주선이 물량주선의 비율을 상회함
  - 물량주선이 월등히 많은 것으로 나타난 2008년과 2009년의 조사와 상반되는 결과가 나타나 전물주선분야의 비중에 대해서는 이후 조사를 통하여 지속적인 관찰이 필요
- 주선료는 전년도 조사와 같이 주로 현금결제이며, 3개월 안에 결제가 이루어지는 경우가 조사대상 업체의 90% 이상을 차지하는 것으로 조사됨
  - 주선료 수취방식은 여전히 건당 정률제를 적용하는 경우가 다수이나 건당 정액제가 늘고 있으며, 차주주선료는 소폭 감소하기는 하였으나 전년도와 유사한 수준
- 화주로부터 주선물량을 확보하는 비율은 74.9%로 다소 하락하였으나 여전히 가장 많은 비중을 차지함
  - 화물운송을 위한 차량확보 방안으로 화물차주에의 의존도가 77.3%로 가장 높은 비율

## □ 거래경로 부문

- 운수업체 중에서 1개 또는 2개 거래경로를 이용하여 운송 및 주선 서비스를 제공하는 업체의 비율은 예년에 비해 다소 상승한 79.4% 수준임
- 전년도 조사와 같이 2단계 거래 경로가 가장 높은 비중을 차지하는 것으로 집계됨
  - 평균 거래단계 수는 2.3단계
- 상세 비율에 변화는 관찰 되었으나 가장 빈도가 높은 거래경로의 유형들은 전년도와 변화 없이 동일함
  - 운수업체의 주요 거래경로는 화주→해당 운수업체→화물차주→수취인의 경로임
  - 각 경우처 별로 거래경로를 보면 차주를 경유하는 경로가 전체의 77.5%를 차지하여 전년도 보다 소폭 하락하였으나 여전히 화물차주에 대한 의존도가 높으며 해당 운수업체가 직접 처리하는 비율은 13.8%로 여전히 아직 낮은 수준임



## 2. 시사점

- 화주 및 제3자물류(3PL) 전문기업들의 물류서비스는 빠르게 고도화 되고 있는 반면에, 영세 화물운송업체나 영세 화물운송주선업체 중심의 화물자동차운송시장은 운송거래가 인적 네트워크를 중심으로 이루어지고 있어 정보화 수준이 낮고 산업구조의 고도화에도 한계가 존재함
  - 운송정보의 교환 및 거래가 보다 자유롭고 투명하게 이루어질 수 있도록 정보통신기술 기반의 정보시스템 보급이 요구되며 이를 위하여 법·제도적으로는 물론 재정적으로도 적극적인 지원책 필요
- 화물자동차운송가맹사업제도에 대한 종합적인 진단과 평가를 통해 체계적인 개선 대책이 필요할 것으로 사료됨
  - 화물운송가맹사업자로부터 운송물량이나 주선물량을 확보하는 비율은 1% 내외로 그 비율이 여전히 매우 낮은 상황으로 화물운송가맹사업의 활성화를 저해하는 요인을 분석하고 그에 따른 해결책 및 제도적 지원방안 수립이 필요
  - 운송거래구조에 대한 조사결과, 실제로 화물운송가맹사업자를 통하는 운송거래형태의 사례는 매우 희박
  - 실제로 화물운송가맹사업은 영세사업자를 대상으로 사업을 추진해야 하는 구조이나, 사실상 영세 운송 및 주선사업자의 전산 및 정보화에 대한 인식 부족과 함께 정보화 활용 기반 여건 미약으로 화물운송가맹사업의 발전이 담보 상태
  - 화물운송가맹사업자가 화주로부터 물량을 확보하는데 한계가 있고 여전히 오프라인 형태로 운영되는 주선업체를 통한 물량 운송이 용이한 현실 때문에 가맹사업의 활성화가 저해되고 있는 바, 가맹사업자에게 물량을 제공하는 화주에 대한 지원방안을 강구하거나 영세한 주선업체들의 참여를 늘리기 위한 지원책 등의 대책 마련이 시급
- 중장기적으로 주선서비스를 포함한 화물운송서비스의 질적 개선과 건전하고 공정한 화물운송시장 경쟁을 촉진하기 위한 종합적인 시장규제개혁방안의 지속적인 모색이 필요함을 확인함
  - 직영차량보다는 위수탁차량(지입차량)의 보유가 대다수인 운수업체의 현실은 화물자동차 직영화를 위한 현실적인 방안 마련의 필요성 증명

- 화주에서 운수업체를 거쳐 최종 수취인으로 연결되는 화물운송의 단계에서 사실상 여러 단계의 주선업체 및 운송업체가 관여하는 다단계 운송거래관계가 재차 확인되어 화물운송시장의 복잡다단한 거래구조 개선의 필요성 확인
  - 위수탁제도(지입제도)에 의한 위수탁료의 현실을 파악함으로써 지입제도 개선을 통한 화물운송시장의 공정거래 구조 확립의 필요성 역설
  - 이 밖에 대기업의 부당행위, 표준운임제 요구, 다단계 운송거래의 개선, 유류비 지원책 개선 등 수많은 건의 사항들이 파악되어, 보다 정확하고 현실적인 조사·분석을 통하여 화물운송시장관련 정책 및 법·제도 정비를 위한 기초자료 구축과 제공의 중요성을 재차 확인
- 본 조사는 2007년부터 실시되어 올해로 5회째이고, 화물운송시장실태조사 2단계 사업(2010~2014년)에서는 두 번째 조사임
- 1단계 사업을 통하여 이미 구축된 조사방법 및 항목, 조사대상 지역, 조사표본 수 등에 기반하여 비교적 안정된 형태의 조사 수행
  - 데이터가 점차 안정적인 추세를 나타내고 있으나 아직까지 데이터 결과의 일반적인 추세를 파악하기 어려운 항목들이 존재하는 바, 보다 안정적이고 신뢰성 있는 통계정보의 구축을 위해서 장기적인 계획에 근거한 지속적인 조사 필요
  - 특히 운송거래구조 및 운임 등에 대하여 보다 신뢰성 있는 통계정보 생성 및 구축을 위한 개선방안 모색 절실





PART  
VIII

## 부록

- 
1. 2011 운송업체·운송주선업체조사 조사표
  2. 2010 운송업체·운송주선업체조사 조사표
  3. 2009 운송업체·운송주선업체조사 조사표
  4. 2008 운송업체·운송주선업체조사 조사표



1. 2011 운송업체·운송주선업체조사 조사표

	ID	조사지역

## 2011 화물운송시장 실태조사

### - 운송업체 · 운송주선업체 -

귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

본 조사는 한국교통연구원 내의 “화물운송시장정보센터”가 실시하고 있으며, 운송업체와 운송주선업체를 대상으로 하는 화물운송시장 실태조사입니다. 이 조사의 목적은 화물운송시장에 대한 자료(DB)의 구축, 시장분석 및 관련 정책 개발을 위한 기초자료를 수집하는 데 있습니다.

본 조사의 내용은 통계적 목적으로만 사용되며, 개인 및 기업의 기밀에 속하는 사항은 철저히 보호하고 있습니다.

본 조사는 2010년을 기준으로 시행하고 있습니다. 단, 운임은 2011년 2/4분기(4월 ~ 6월)를 기준으로 하고 있습니다.


부디 본 조사의 결과가 효율적이고 실질적인 화물운송시장정책의 수립을 위한 기초자료로 활용될 수 있도록 바쁘시더라도 협조해 주시기를 부탁드립니다.

감사합니다.


< 문 의 처 >

- ▲ 한국교통연구원 화물운송시장정보센터(<http://roft.koti.re.kr>)  
김형준, 허진수, 주인식 연구원(☎ 031-910-3094, 3278, 3161)
- ▲ 코리아테이타네트워크(<http://www.kdn21.co.kr>) 박현수 차장(02-548-5141)  
조사표 회신 팩스 : 02)548-5144


업 체 명		연락처	전 화 :
성 명			팩 스 :
			이 메 일 :
			웹진 수신 희망 (    )



**한국교통연구원**  
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE



**국토해양부**  
Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs



**KDN**



**1 사업체 개황**

※ 아래 항목에서 해당하는 곳에 "V" 표시 또는 직접 기입을 해 주시기 바랍니다.

1	사무소 소재지	( )시 ( )구·군
2	홈페이지 주소 및 온라인 거래	① http:// 홈페이지에서 화주의 운송의뢰 접수( ) 주선의뢰 접수( )
		② 없음( )
3	조직 형태	① 주식회사( ) ② 기타 법인( ) ③ 개인( )
4	자본금 또는 자산평가액	( ) 만 원

**2 사업운영 부문**

※ 아래 문항의 해당 사항에 "V" 표시를 해 주십시오(복수응답 가능).

1	허가받은 운수업종	① 일반화물운송업( )      ② 용달화물운송업( )
		③ 화물자동차운송주선업 : 일반( ), 이사( )
		④ 화물자동차운송가맹사업( ) ⑤ 기타(직접 기입 : )
2	주요 운송품목 또는 업태	① 컨테이너( ) ② 시멘트( ) ③ 유 류( ) ④ 철강( ) ⑤ 이사화물( ) ⑥ 택배화물( ) ⑦ 기타화물( )
3	총 매출액	귀업체의 2010년도 총 매출액은 어느 정도입니까? ( ) 원

**3 총 수입 구성비율**

※ 귀업체의 총 매출액 중 다음 수입의 구성비율은 어떻습니까?

허가업종에 따라서 아래 1, 2, 3 중에서 **하나만** 선택하여 기입해 주십시오.

(운송사업 면허만 있으면 1번, 주선사업 면허만 있으면 2번, 모두 있으면 3번에 해당합니다.)

구 분	운송료 수입	위수탁(지입료)** 수입	주선료 수입	기타 수입(직접 기입) ( )
1 운송업 허가업체	( ) %	( ) %	<del>X</del>	( ) %
2 주선업 허가업체	<del>X</del>	<del>X</del>	( ) %	( ) %
3 주선업 및 운송업 허가 업체	( ) %	( ) %	( ) %	( ) %

\*\* 위수탁(지입)차량은 화물차 운전자가 실제 소유자이지만 그 명의로 회사로 되어있는 화물차이며, 이런 차량의 관리비 명목등으로 받는 수수료를 위수탁(지입)료라 한다.



**4 운송사업 부문**

※ 아래에서 해당 사항에 직접 기입해 주시기 바랍니다(운송업체, 주선·운송 겸영업체만)

1	운송료 결제방법	귀업체가 운송료를 받을 때 현금과 어음의 비율은 어떻습니까?		합계 (100%)
		① 현금(월별 정산하는 경우도 포함)	( ) %	
		② 어음	( ) %	
		③ 기타(직접기입: )	( ) %	
2	운송료 결제기간	귀업체가 화주로부터 운송료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 ?		합계 (100%)
		① 1주일 이내	( ) %	
		② 1개월 이내	( ) %	
		③ 3개월 이내	( ) %	
		④ 6개월 이내	( ) %	
		⑤ 기타(직접기입: )	( ) %	
3	운송물량 확보방법	① 화주로부터 직접		합계 (100%)
		② 물류전문 자회사로부터		
		③ 주선업체로부터		
		④ 타 운송업체로부터		
		⑤ 화물운송가맹사업자로부터		
		⑥ 기타(직접기입: )		
4	운송차량 확보방법	① 직영 차량		합계 (100%)
		② 위수탁(지입) 차량		
		③ 주선업체로부터		
		④ 타 운송업체로부터 용차		
		⑤ 화물운송가맹사업자로부터		
		⑥ 기타(직접기입: )		
5	차량 보유현황	직영차량( )대 위수탁(지입) 차량**( )대 ** 위수탁(지입)차량은 화물차 운전자가 실제 소유자이지만, 그 명의로 회사로 되어있는 화물차임		
6	운송거래 주요형태	① 장기 계약(1년 초과)		합계 (100%)
		② 1년 단위 계약		
		③ 6개월 이하 계약		
		④ 3개월 이하 계약		
		⑤ 수시 계약		
7	위수탁료 (지입료)	귀업체가 위수탁(지입)차주로부터 받는 월 위수탁료(지입료)는 1대당 얼마입니까?		
		① 1톤 이하 화물차	( ) 만원	
		② 1톤 초과 ~ 3톤 이하 화물차	( ) 만원	
		③ 3톤 초과 ~ 5톤 미만 화물차	( ) 만원	
		④ 5톤 이상 ~ 8톤 미만 화물차	( ) 만원	
		⑤ 8톤 이상 ~ 12톤 미만 화물차	( ) 만원	
		⑥ 12톤 이상 화물차	( ) 만원	



**5 주선사업 부문**

※ 아래에서 해당 사항에 직접 기입해 주시기 바랍니다(주선업체, 주선·운송 겸업업체만)

1	전문 주선분야	귀업체의 각 주선 부문별 비중은 어떻습니까?		합계 (100%)
		① 차량 주선	( ) %	
		② 물량 주선	( ) %	
		③ 기타 주선(직접기입: )	( ) %	
2	주선료 결제방법	귀업체가 주선료를 받을 때 현금과 어음의 비율은 어떻습니까?		합계 (100%)
		① 현금(월별 정산하는 경우도 포함)	( ) %	
		② 어음	( ) %	
		③ 기타(직접기입: )	( ) %	
3	주선료 결제기간	귀업체가 화주로부터 주선료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 대체로 얼마입니까?		합계 (100%)
		① 1주일 이내	( ) %	
		② 1개월 이내	( ) %	
		③ 3개월 이내	( ) %	
		④ 6개월 이내	( ) %	
		⑤ 기타(직접기입: )	( ) %	
4	주선물량 확보방법	귀업체가 화주로부터 주선료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 대체로 얼마입니까?		합계 (100%)
		① 화주로부터 직접	( ) %	
		② 물류전문 자회사로부터	( ) %	
		③ 타 주선업체로부터	( ) %	
		④ 운송업체로부터	( ) %	
		⑤ 화물운송가맹사업자로부터	( ) %	
⑥ 기타(직접기입: )	( ) %			
5	운송차량 확보방법	귀업체가 화주로부터 주선료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 대체로 얼마입니까?		합계 (100%)
		① 개별 차주(회원 차주)	( ) %	
		② 타 주선업체로부터	( ) %	
		③ 운송업체로부터	( ) %	
		④ 화물운송가맹사업자로부터	( ) %	
⑤ 기타(직접기입: )	( ) %			
6	주선거래 주요형태	귀업체가 화주로부터 주선료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 대체로 얼마입니까?		합계 (100%)
		① 장기 계약(1년 초과)	( ) %	
		② 1년 단위 계약	( ) %	
		③ 6개월 이하 계약	( ) %	
		④ 3개월 이하 계약	( ) %	
⑤ 수시 계약	( ) %			
7	차주 주선료	귀업체가 차주로부터 받는 주선료는 얼마입니까? (복수 응답 가능)		합계 (100%)
		① 1건당 정액제로 받는 경우	1건당 ( )만원	
		② 월 정액제로 받는 경우	월 ( )만원	
	업체 주선료	귀업체가 다른 운수업체로부터 받는 주선료는 얼마입니까?		합계 (100%)
① 1건당 정액제로 받는 경우		1건당 ( )만원		
		② 일정 비율로 받는 경우	운송료의 ( )%	

**6** 주요 운송구간별 운임

※ 귀업체가 화주로부터 받는 주요 운송구간의 운임을 2011년 4월~6월 기준으로 해당하는 칸에 적어 주시기 바랍니다.(복수 응답 가능) (단위 : 원)

컨테이너 운송						
구 간	20ft 운송		40ft 운송			
서울 → 부산						
부산 → 서울						
왕 복						
양산ICD → 부산						
부산 → 양산ICD						
왕 복						
( ) → ( )						
( ) → ( )						
( ) ↔ ( )						
카고형 화물 운송						
구 간	1톤 이하	1~3톤 미만	3~5톤 미만	5~8톤 미만	8~12톤 미만	12톤 이상
서울 → 부산						
부산 → 서울						
왕 복						
서울 → 대구						
대구 → 서울						
왕 복						
서울 → 대전						
대전 → 서울						
왕 복						
서울 → 광주						
광주 → 서울						
왕 복						
( ) → ( )						
( ) → ( )						
( ) ↔ ( )						
서울 시대	편 도					
	왕 복					
부산 시대	편 도					
	왕 복					



**7 운송 또는 주선 거래의 경로**

※ 귀업체의 운송 또는 주선 거래의 경로를 범주에 따라 아래 보기와 같이 적어 주시고, 각 경로가 전체 거래에서 차지하는 비중을 적어주시기 바랍니다.

**보기** : 귀업체의 운송거래 또는 주선거래가,

- 1) 화주, 타주선업체, 귀업체, 화물차주, 수취인의 단계를 거치고 그 비율이 40%라면,  
 화주 → ( ② ) → ( ④ ) → ( ③ ) → 수취인 : ( 40 ) % 로 표기
  - 2) 화주, 귀업체, 타운송업체, 화물차주, 수취인의 단계를 거치고 그 비율이 30%라면,  
 화주 → ( ④ ) → ( ① ) → ( ③ ) → 수취인 : ( 30 ) % 로 표기
  - 3) 화주, 화물운송가맹사업자, 귀업체, 운송업체, 화물차주, 수취인인 경로의 비율이 30%라면,  
 화주 → ( ④ ) → ( ④ ) → ( ① ) → ( ③ ) → 수취인 : ( 30 ) % 로 표기
- \* 경로에서 (운송업체)→(운송업체), 또는 (주선업체)→(주선업체)가 나타나는 경우도 모두 기입해 주시기 바랍니다. 응답한 각 거래경로 비율의 전체 합계는 100%가 되어야 합니다.

**범주** : ④ 귀업체 ① 타운송업체 ② 타주선업체 ③ 화물차주 ④ 화물운송가맹사업자

- 1) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %
- 2) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %
- 3) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %
- 4) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %
- 5) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %

위 각 거래경로 비율의 합계 : 100 %

**8 기타 건의 사항**

기타 건의 사항 및 추가 조사 요청 사항	
---------------------------------------	--

설문에 참여해 주셔서 대단히 감사합니다.

## 2. 2010 운송업체·운송주선업체조사 조사표

ID	조사지역

# 2010 화물운송시장 실태조사

## - 운송업체 · 운송주선업체 -

귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

본 조사는 한국교통연구원 내의 “화물운송시장정보센터”가 실시하고 있으며, 운송업체와 운송주선업체를 대상으로 하는 화물운송시장 실태조사입니다. 이 조사의 목적은 화물운송시장에 대한 자료(DB)의 구축, 시장분석 및 관련 정책 개발을 위한 기초자료를 수집하는 데 있습니다.

본 조사의 내용은 통계적 목적으로만 사용되며, 개인 및 기업의 기밀에 속하는 사항은 철저히 보호하고 있습니다.

본 조사는 2009년을 기준으로 시행하고 있습니다. 단, 운임은 2010년 2/4분기(4월 ~ 6월)를 기준으로 하고 있습니다.


부디 본 조사의 결과가 효율적이고 실질적인 화물운송시장정책의 수립을 위한 기초자료로 활용될 수 있도록 바쁘시더라도 협조해 주시기를 부탁드립니다.

감사합니다.


< 문 의 처 >

- ▲ 한국교통연구원 화물운송시장정보센터(<http://roft.koti.re.kr>)  
김형준, 허진수, 주인식 연구원 ☎ 031-910-3094, 3278, 3161
- ▲ GRI리서치(<http://www.grikorea.co.kr>) 윤석강 차장, 박옥희 실장(02-6263-7014, 7020)  
조사표 회신 팩스 : 02)6263-7002


업체명		연락처	전화 :
성명			팩스 :
			이메일 :
			웹진 수신 희망 (    )



**한국교통연구원**  
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE



**국토해양부**  
Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs



**(주) GRI 리서치**  
GRI Research Co., Ltd.  
<http://www.grikorea.co.kr>



**1 사업체 개황**

※ 아래 항목에서 해당하는 곳에 "V" 표시 또는 직접 기입을 해 주시기 바랍니다.

1	사무소 소재지	( )시 ( )구·군
2	홈페이지 주소 및 온라인 거래	① http:// 홈페이지에서 화주의 운송의뢰 접수( ) 주선의뢰 접수( )
		② 없음( )
3	조직 형태	① 주식회사( ) ② 기타 법인( ) ③ 개인( )
4	자본금 또는 자산평가액	( )만 원

**2 사업운영 부문**

※ 아래 문항의 해당 사항에 "V" 표시를 해 주십시오(복수응답 가능).

1	허가받은 운수업종	① 일반화물운송업( )      ② 용달화물운송업( )
		③ 화물자동차운송주선업 : 일반( ), 이사( )
		④ 화물자동차운송가맹사업( ) ⑤ 기타(직접 기입 : )
2	주요 운송품목 또는 업태	① 컨테이너( ) ② 시멘트( ) ③ 유 류( ) ④ 철강( )
		⑤ 이사화물( ) ⑥ 택배화물( ) ⑦ 기타화물( )
3	총 매출액	귀업체의 2009년도 총 매출액은 어느 정도입니까? ( )원

**3 총 수입 구성비율**

※ 귀업체의 총 매출액 중 다음 수입의 구성비율은 어떻습니까?

허가업종에 따라서 아래 1, 2, 3 중에서 하나만 선택하여 기입해 주십시오.

(운송사업 면허만 있으면 1번, 주선사업 면허만 있으면 2번, 모두 있으면 3번에 해당합니다.)

구분	운송료 수입	위수탁(지입료)** 수입	주선료 수입	기타 수입(직접 기입) ( )
1 운송업 허가업체	( ) %	( ) %	<del>( ) %</del>	( ) %
2 주선업 허가업체	<del>( ) %</del>	<del>( ) %</del>	( ) %	( ) %
3 주선업 및 운송업 허가 업체	( ) %	( ) %	( ) %	( ) %

\*\* 위수탁(지입)차량은 화물차 운전자가 실제 소유자이지만 그 명의로 회사로 되어있는 화물차이며, 이런 차량의 관리비 명목으로 받는 수수료를 위수탁(지입)료라 한다.

**4 운송사업 부문**

※ 아래에서 해당 사항에 직접 기입해 주시기 바랍니다(운송업체, 주선·운송 겸업업체만)

1	운송료 결제방법	귀업체가 운송료를 받을 때 현금과 어음의 비율은 어떻습니까?		합계 (100%)
		① 현금(월별 정산하는 경우도 포함)	( ) %	
		② 어음	( ) %	
		③ 기타(직접기입: )	( ) %	
2	운송료 결제기간	귀업체가 화주로부터 운송료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 ?		합계 (100%)
		① 1주일 이내	( ) %	
		② 1개월 이내	( ) %	
		③ 3개월 이내	( ) %	
		④ 6개월 이내	( ) %	
		⑤ 기타(직접기입: )	( ) %	
3	운송물량 확보방법	① 화주로부터 직접		합계 (100%)
		② 물류전문 자회사로부터		
		③ 주선업체로부터		
		④ 타 운송업체로부터		
		⑤ 화물운송가맹사업자로부터		
		⑥ 기타(직접기입: )		
4	운송차량 확보방법	① 직영 차량		합계 (100%)
		② 위수탁(지입) 차량		
		③ 주선업체로부터		
		④ 타 운송업체로부터 용차		
		⑤ 화물운송가맹사업자로부터		
		⑥ 기타(직접기입: )		
5	차량 보유현황	직영차량( )대 위수탁(지입) 차량**( )대 ** 위수탁(지입)차량은 화물차 운전자가 실제 소유자이지만 그 명의로 회사로 되어있는 화물차임		
6	운송거래 주요형태	① 장기 계약(1년 초과)		합계 (100%)
		② 1년 단위 계약		
		③ 6개월 이하 계약		
		④ 3개월 이하 계약		
		⑤ 수시 계약		
7	위수탁료 (지입료)	귀업체가 위수탁(지입)차주로부터 받는 월 위수탁료(지입료)는 1대당 얼마입니까?		
		① 1톤 이하 화물차 ( )만원		
		② 1톤 초과 ~ 3톤 이하 화물차 ( )만원		
		③ 3톤 초과 ~ 5톤 미만 화물차 ( )만원		
		④ 5톤 이상 ~ 8톤 미만 화물차 ( )만원		
		⑤ 8톤 이상 ~ 12톤 미만 화물차 ( )만원		
⑥ 12톤 이상 화물차 ( )만원				



**5 주선사업 부문**

※ 아래에서 해당 사항에 직접 기입해 주시기 바랍니다(주선업체, 주선·운송 겸업업체만)

1	전문 주선분야	귀업체의 각 주선 부문별 비중은 어떻습니까?		합계 (100%)	
		① 차량 주선	( ) %		
		② 물량 주선	( ) %		
		③ 기타 주선(직접기입: )	( ) %		
2	주선료 결제방법	귀업체가 주선료를 받을 때 현금과 어음의 비율은 어떻습니까?		합계 (100%)	
		① 현금(월별 정산하는 경우도 포함)	( ) %		
		② 어음	( ) %		
		③ 기타(직접기입: )	( ) %		
3	주선료 결제기간	귀업체가 화주로부터 주선료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 대체로 얼마입니까?		합계 (100%)	
		① 1주일 이내	( ) %		
		② 1개월 이내	( ) %		
		③ 3개월 이내	( ) %		
		④ 6개월 이내	( ) %		
		⑤ 기타(직접기입: )	( ) %		
4	주선물량 확보방법	① 화주로부터 직접		합계 (100%)	
		② 물류전문 자회사로부터			
		③ 타 주선업체로부터			
		④ 운송업체로부터			
		⑤ 화물운송가맹사업자로부터			
		⑥ 기타(직접기입: )			
5	운송차량 확보방법	① 개별 차주(회원 차주)		합계 (100%)	
		② 타 주선업체로부터			
		③ 운송업체로부터			
		④ 화물운송가맹사업자로부터			
		⑤ 기타(직접기입: )			
6	주선거래 주요형태	① 장기 계약(1년 초과)		합계 (100%)	
		② 1년 단위 계약			
		③ 6개월 이하 계약			
		④ 3개월 이하 계약			
		⑤ 수시 계약			
7	차주 주선료	귀업체가 차주로부터 받는 주선료는 얼마입니까? (복수 응답 가능)		합계 (100%)	
		① 1건당 정액제로 받는 경우			1건당 ( )만원
		② 월 정액제로 받는 경우			월 ( )만원
	③ 일정 비율로 받는 경우		운송료의 ( )%		
	업체 주선료	귀업체가 다른 운수업체로부터 받는 주선료는 얼마입니까?			합계 (100%)
① 1건당 정액제로 받는 경우		1건당 ( )만원			
		② 일정 비율로 받는 경우		운송료의 ( )%	



**6 주요 운송구간별 운임**

※ 귀업체가 화주로부터 받는 주요 운송구간의 운임을 **2010년 4월~6월** 기준으로 해당하는 칸에 적어 주시기 바랍니다.(복수 응답 가능) (단위 : 원)

컨테이너 운송						
구 간	20ft 운송		40ft 운송			
서울 → 부산						
부산 → 서울						
왕 복						
양산ICD → 부산						
부산 → 양산ICD						
왕 복						
( ) → ( )						
( ) → ( )						
( ) ↔ ( )						
카고형 화물 운송						
구 간	1톤 이하	1~3톤 미만	3~5톤 미만	5~8톤 미만	8~12톤 미만	12톤 이상
서울 → 부산						
부산 → 서울						
왕 복						
서울 → 대구						
대구 → 서울						
왕 복						
서울 → 대전						
대전 → 서울						
왕 복						
서울 → 광주						
광주 → 서울						
왕 복						
( ) → ( )						
( ) → ( )						
( ) ↔ ( )						
서울 시내	편 도					
	왕 복					
부산 시내	편 도					
	왕 복					



**7 운송 또는 주선 거래의 경로**

※ 귀업체의 운송 또는 주선 거래의 경로를 범주에 따라 아래 보기와 같이 적어 주시고, 각 경로가 전체 거래에서 차지하는 비중을 적어주시기 바랍니다.

**보기 :** 귀업체의 운송거래 또는 주선거래가,

- 1) 화주, 타주선업체, **귀업체**, 화물차주, 수취인의 단계를 거치고 그 비율이 40%라면,  
 화주 → ( ② ) → ( ④ ) → ( ③ ) → 수취인 : ( 40 ) % 로 표기
  - 2) 화주, **귀업체**, 타운송업체, 화물차주, 수취인의 단계를 거치고 그 비율이 30%라면,  
 화주 → ( ④ ) → ( ① ) → ( ③ ) → 수취인 : ( 30 ) % 로 표기
  - 3) 화주, 화물운송가맹사업자, **귀업체**, 운송업체, 화물차주, 수취인인 경로의 비율이 30%라면,  
 화주 → ( ④ ) → ( ④ ) → ( ① ) → ( ③ ) → 수취인 : ( 30 ) % 로 표기
- \* 경로에서 (운송업체)→(운송업체), 또는 (주선업체)→(주선업체)가 나타나는 경우도 모두 기입해 주시기 바랍니다. 응답한 각 거래경로 **비율의 전체 합계는 100%**가 되어야 합니다.

**범주 :** ④ 귀업체 ① 타운송업체 ② 타주선업체 ③ 화물차주 ④ 화물운송가맹사업자

- 1) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( )%
- 2) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( )%
- 3) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( )%
- 4) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( )%
- 5) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( )%

위 각 거래경로 비율의 합계 : 100 %

**8 기타 권의 사항**

기타 권의 사항 및 추가 조사 요청 사항	
---------------------------------------	--

설문에 참여해 주셔서 대단히 감사합니다.

### 3. 2009 운송업체·운송주선업체조사 조사표

ID	조사지역

## 2009 화물운송시장 실태조사

### - 운송업체 · 운송주선업체 -

귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

본 조사는 한국교통연구원 내의 "화물운송시장정보센터"가 실시하고 있으며, 운송업체와 운송주선업체를 대상으로 하는 화물운송시장 실태조사입니다. 이 조사의 목적은 화물운송시장에 대한 자료(DB)의 구축, 시장분석 및 관련 정책 개발을 위한 기초자료를 수집하는 데 있습니다.

본 조사의 내용은 통계적 목적으로만 사용되며, 개인 및 기업의 기밀에 속하는 사항은 철저히 보호하고 있습니다.

본 조사는 2008년을 기준으로 시행하고 있습니다. 단, 운임은 2009년 2/4분기(4월 ~ 6월)를 기준으로 하고 있습니다.


부디 본 조사의 결과가 효율적이고 실질적인 화물운송시장정책의 수립을 위한 기초자료로 활용될 수 있도록 바쁘시더라도 협조해 주시기를 부탁드립니다.

감사합니다.


< 문 의 처 >

- ▲ 한국교통연구원 화물운송시장정보센터(<http://roft.koti.re.kr>)  
임동민, 허진수, 양정훈 연구원(☎ 031-910-3161, 3094, 3278)
- ▲ GRI리서치(<http://www.grikorea.co.kr>) 김용환 부장, 양효연실장(02-6263-7011, 7020)  
조사표 회신 팩스 : 02)6263-7002


업체명		연락처	전화 :
성명			팩스 :
			이메일 :
			웹진 수신 희망 (    )



**한국교통연구원**  
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE



**국토해양부**  
Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs



**(주) GRI 리서치**  
GRI Research Co., Ltd.  
<http://www.grikorea.co.kr>



**1 사업체 개황**

※ 아래 항목에서 해당하는 곳에 "V" 표시 또는 직접 기입을 해 주시기 바랍니다.

1	사무소 소재지	( )시 ( )구·군
2	홈페이지 주소	① http:// 홈페이지에서 화주의 운송의뢰 접수( ) 주선의뢰 접수( )
	및 온라인 거래	② 없음( )
3	조직 형태	① 주식회사( ) ② 기타 법인( ) ③ 개인( )
4	자본금 또는 자산평가액	( ) 만 원

**2 사업운영 부문**

※ 아래 문항의 해당 사항에 "V" 표시를 해 주십시오(복수응답 가능).

1	허가받은 운수업종	① 일반화물운송업( )                      ② 용달화물운송업( )
		③ 화물자동차운송주선업 : 일반( ), 이사( )
		④ 화물자동차운송가맹사업( ) ⑤ 기타(직접 기입 : )
2	주요 운송품목 또는 업태	① 컨테이너( ) ② 시멘트( ) ③ 유 류( ) ④ 철강( ) ⑤ 이산화물( ) ⑥ 택배화물( ) ⑦ 기타화물( )
3	총 매출액	귀업체의 2008년도 총 매출액은 어느 정도입니까? ( ) 원

**3 총 수입 구성비율**

※ 귀업체의 총 매출액 중 다음 수입의 구성비율은 어떻습니까?

허가업종에 따라서 아래 1, 2, 3 중에서 하나만 선택하여 기입해 주십시오.

(운송사업 면허만 있으면 1번, 주선사업 면허만 있으면 2번, 모두 있으면 3번에 해당합니다.)

구분	운송료 수입	위수탁(지입료)** 수입	주선료 수입	기타 수입(직접 기입)
1 운송업 허가업체	( ) %	( ) %	<del>( ) %</del>	( ) %
2 주선업 허가업체	<del>( ) %</del>	<del>( ) %</del>	( ) %	( ) %
3 주선업 및 운송업 허가 업체	( ) %	( ) %	( ) %	( ) %

\*\* 위수탁(지입)차량은 화물차 운전자가 실제 소유자이지만 그 명의로 되어있는 화물차이며, 이런 차량의 관리비용 등으로 받는 수수료를 위수탁(지입)료라 한다.

**4 운송사업 부문**

※ 아래에서 해당 사항에 직접 기입해 주시기 바랍니다(운송업체, 주선·운송 겸업업체만)

1	운송료 결제방법	귀업체가 운송료를 받을 때 현금과 어음의 비율은 어떻습니까?		합계 (100%)
		① 현금(월별 정산하는 경우도 포함)	( ) %	
		② 어음	( ) %	
		③ 기타(직접기입: )	( ) %	
2	운송료 결제기간	귀업체가 화주로부터 운송료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 ?		합계 (100%)
		① 1주일 이내	( ) %	
		② 1개월 이내	( ) %	
		③ 3개월 이내	( ) %	
		④ 6개월 이내	( ) %	
		⑤ 기타(직접기입: )	( ) %	
3	운송물량 확보방법	① 화주로부터 직접		합계 (100%)
		② 물류전문 자회사로부터		
		③ 주선업체로부터		
		④ 타 운송업체로부터		
		⑤ 화물운송가맹사업자로부터		
		⑥ 기타(직접기입: )		
4	운송차량 확보방법	① 직영 차량		합계 (100%)
		② 위수탁(지입) 차량		
		③ 주선업체로부터		
		④ 타 운송업체로부터 용차		
		⑤ 화물운송가맹사업자로부터		
		⑥ 기타(직접기입: )		
5	차량 보유현황	직영차량( )대 위수탁(지입) 차량**( )대 * 위수탁(지입)차량은 화물차 운전자가 실제 소유자이지만, 그 명의가 회사로 되어있는 화물차임		
6	운송거래 주요형태	① 장기 계약(1년 초과)		합계 (100%)
		② 1년 단위 계약		
		③ 6개월 이하 계약		
		④ 3개월 이하 계약		
		⑤ 수시 계약		
7	위수탁료 (지입료)	귀업체가 위수탁(지입)차주로부터 받는 월 위수탁료(지입료)는 1대당 얼마입니까?		
		① 1톤 이하 화물차		( ) 만원
		② 1톤 초과 ~ 3톤 이하 화물차		( ) 만원
		③ 3톤 초과 ~ 5톤 미만 화물차		( ) 만원
		④ 5톤 이상 ~ 8톤 미만 화물차		( ) 만원
		⑤ 8톤 이상 ~ 12톤 미만 화물차		( ) 만원
		⑥ 12톤 이상 화물차		( ) 만원



**5 주선사업 부문**

※ 아래에서 해당 사항에 직접 기입해 주시기 바랍니다(주선업체, 주선·운송 겸업업체만)

1	전문 주선분야	귀업체의 각 주선 부문별 비중은 어떻습니까?		합계 (100%)
		① 차량 주선	( ) %	
		② 물량 주선	( ) %	
		③ 기타 주선(직접기입: )	( ) %	
2	주선료 결제방법	귀업체가 주선료를 받을 때 현금과 어음의 비율은 어떻습니까?		합계 (100%)
		① 현금(월별 정산하는 경우도 포함)	( ) %	
		② 어음	( ) %	
		③ 기타(직접기입: )	( ) %	
3	주선료 결제기간	귀업체가 화주로부터 주선료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 대체로 얼마입니까?		합계 (100%)
		① 1주일 이내	( ) %	
		② 1개월 이내	( ) %	
		③ 3개월 이내	( ) %	
		④ 6개월 이내	( ) %	
		⑤ 기타(직접기입: )	( ) %	
4	주선물량 확보방법	귀업체가 화주로부터 주선료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 대체로 얼마입니까?		합계 (100%)
		① 화주로부터 직접	( ) %	
		② 물류전문 자회사로부터	( ) %	
		③ 타 주선업체로부터	( ) %	
		④ 운송업체로부터	( ) %	
		⑤ 화물운송가맹사업자로부터	( ) %	
5	운송차량 확보방법	귀업체가 화주로부터 주선료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 대체로 얼마입니까?		합계 (100%)
		① 개별 차주(회원 차주)	( ) %	
		② 타 주선업체로부터	( ) %	
		③ 운송업체로부터	( ) %	
		④ 화물운송가맹사업자로부터	( ) %	
		⑤ 기타(직접기입: )	( ) %	
6	주선거래 주요형태	귀업체가 화주로부터 주선료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 대체로 얼마입니까?		합계 (100%)
		① 장기 계약(1년 초과)	( ) %	
		② 1년 단위 계약	( ) %	
		③ 6개월 이하 계약	( ) %	
		④ 3개월 이하 계약	( ) %	
		⑤ 수시 계약	( ) %	
7	차주 주선료	귀업체가 차주로부터 받는 주선료는 얼마입니까? (복수 응답 가능)		합계 (100%)
		① 1건당 정액제로 받는 경우	1건당 ( )만원	
		② 월 정액제로 받는 경우	월 ( )만원	
	업체 주선료	귀업체가 다른 운수업체로부터 받는 주선료는 얼마입니까?		합계 (100%)
		① 1건당 정액제로 받는 경우	1건당 ( )만원	
		② 일정 비율로 받는 경우	운송료의 ( )%	

**6 주요 운송구간별 운임**

※ 귀업체가 화주로부터 받는 주요 운송구간의 운임을 2009년 4월~6월 기준으로 해당하는 칸에 적어 주시기 바랍니다.(복수 응답 가능) (단위 : 원)

컨테이너 운송						
구 간	20ft 운송		40ft 운송			
서울 → 부산						
부산 → 서울						
왕 복						
양산ICD → 부산						
부산 → 양산ICD						
왕 복						
( ) → ( )						
( ) → ( )						
( ) ↔ ( )						
카고형 화물 운송						
구 간	1톤 이하	1~3톤 미만	3~5톤 미만	5~8톤 미만	8~12톤 미만	12톤 이상
서울 → 부산						
부산 → 서울						
왕 복						
서울 → 대구						
대구 → 서울						
왕 복						
서울 → 대전						
대전 → 서울						
왕 복						
서울 → 광주						
광주 → 서울						
왕 복						
( ) → ( )						
( ) → ( )						
( ) ↔ ( )						
서울 시내	편 도					
	왕 복					
부산 시내	편 도					
	왕 복					



**7 운송 또는 주선 거래의 경로**

※ 귀업체의 운송 또는 주선 거래의 경로를 범주에 따라 아래 보기와 같이 적어 주시고, 각 경로가 전체 거래에서 차지하는 비중을 적어주시기 바랍니다.

**보기 :** 귀업체의 운송거래 또는 주선거래가,

- 1) 화주, 타주선업체, **귀업체**, 화물차주, 수취인의 단계를 거치고 그 비율이 40%라면,  
 화주 → ( ② ) → ( **㉠** ) → ( ③ ) → 수취인 : ( 40 ) % 로 표기
  - 2) 화주, **귀업체**, 타운송업체, 화물차주, 수취인의 단계를 거치고 그 비율이 30%라면,  
 화주 → ( **㉠** ) → ( ① ) → ( ③ ) → 수취인 : ( 30 ) % 로 표기
  - 3) 화주, 화물운송가맹사업자, **귀업체**, 운송업체, 화물차주, 수취인인 경로의 비율이 30%라면,  
 화주 → ( ④ ) → ( **㉠** ) → ( ① ) → ( ③ ) → 수취인 : ( 30 ) % 로 표기
- \* 경로에서 (운송업체)→(운송업체), 또는 (주선업체)→(주선업체)가 나타나는 경우도 모두 기입해 주시기 바랍니다. 응답한 각 거래경로 **비율의 전체 합계는 100%**가 되어야 합니다.

**범주 :** ㉠ 귀업체 ① 타운송업체 ② 타주선업체 ③ 화물차주 ④ 화물운송가맹사업자

- 1) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %
- 2) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %
- 3) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %
- 4) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %
- 5) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %

위 각 거래경로 비율의 합계 : 100 %

**8 기타 건의 사항**

기타 건의 사항 및 추가 조사 요청 사항	
---------------------------------------	--

설문에 참여해 주셔서 대단히 감사합니다.



## 4. 2008 운송업체·운송주선업체조사 조사표

	ID
	조사지역

## 화물운송시장 실태조사

### - 운송업체 · 운송주선업체 -

귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

본 조사는 한국교통연구원 내의 "화물운송시장정보센터"가 실시하고 있으며, 운송업체와 운송주선업체를 대상으로 하는 화물운송시장 실태조사입니다. 이 조사의 목적은 화물운송시장에 대한 자료(DB)의 구축, 시장분석 및 관련 정책 개발을 위한 기초자료를 수집하는 데 있습니다.

본 조사의 내용은 통계적 목적으로만 사용되며, 개인 및 기업의 기밀에 속하는 사항은 철저히 보호하고 있습니다.

본 조사는 2007년을 기준으로 시행하고 있습니다.

2007년 조사의 결과는 2008년 화물연대와의 협상 및 기타 정부정책의 수립에 큰 도움이 되었습니다.


부디 본 조사의 결과가 효율적이고 실질적인 물류정책의 수립을 위한 기초자료로 활용될 수 있도록 바쁘시더라도 협조에 주시기를 부탁드립니다.

감사합니다.


< 문 의 처 >

- ▲ 한국교통연구원 화물운송시장정보센터(<http://roft.koti.re.kr>)  
임동민, 허진수 연구원 (☎ 031-910-3161, 3094)
- ▲ 코리아데이터네트워크(<http://www.kdn21.co.kr>) 박현수 과장 (☎ 02-548-5141)  
조사표 회신 팩스 : 02) 548 - 5144


<b>업 체 명</b>		<b>연락처</b>	<b>전 화 :</b> <b>팩 스 :</b> <b>이 메 일 :</b>
<b>성 명</b>			<input type="checkbox"/> <b>웹진 수신 희망 ( )</b>



**한국교통연구원**  
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE



**국토해양부**  
Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs



**코리아데이터네트워크**  
KOREA DATA NETWORK CO., LTD.



**1 사업체 개황**

※ 아래 항목에서 해당하는 곳에 "v" 표시 또는 직접 기입을 해 주시기 바랍니다.

1	사무소 소재지	( )시 ( )구·군
2	홈페이지 주소 및 온라인 거래	① http:// 홈페이지에서 화주의 운송의뢰 접수( ) 주선의뢰 접수( ) ② 없음( )
	조직 형태	① 주식회사( ) ② 기타 법인( ) ③ 개인( )
4	자본금 또는 자산평가액	( ) 만 원

**2 사업운영 부문**

※ 아래 문항의 해당 사항에 "v" 표시를 해 주십시오(복수응답 가능).

1	허가받은 운수업종	① 일반화물운송업( )      ② 용달화물운송업( )
		③ 화물자동차운송주선업 : 일반( ), 이사( )
		④ 화물자동차운송가맹사업( ) ⑤ 기타(직접 기입 : )
2	주요 운송품목 또는 업태	① 컨테이너( ) ② 시멘트( ) ③ 유 류( ) ④ 철강( ) ⑤ 이사화물( ) ⑥ 택배화물( ) ⑦ 기타화물( )
3	총 매출액	귀업체의 2007년도 총 매출액은 어느 정도입니까? ( ) 원

**3 총 수입 구성비율**

※ 귀업체의 총 매출액 중 다음 수입의 구성비율은 어떻습니까?

허가업종에 따라서 아래 1, 2, 3 중에서 하나만 선택하여 기입해 주십시오.

(주선사업 면허만 있으면 1번, 운송사업 면허만 있으면 2번, 모두 있으면 3번에 해당합니다.)

	구 분	주선 수입	위수탁(지입료) 수입	운송 수입	기타 수입 (직접 기입) ( )
1	주선업 허가업체	( ) %	X	X	( ) %
2	운송업 허가업체	X	( ) %	( ) %	( ) %
3	주선업 및 운송업 허가 업체	( ) %	( ) %	( ) %	( ) %

4 운송사업 부문

※ 아래에서 해당 사항에 직접 기입해 주시기 바랍니다(운송업체, 주선·운송 겸업업체만)

1	운송료 결제방법	귀업체가 운송료를 받을 때 현금과 어음의 비율은 어떻게 됩니까?		합계 (100%)
		① 현금(월별 정산하는 경우도 포함)	( ) %	
		② 어음	( ) %	
		③ 기타(직접기입: )	( ) %	
2	운송료 결제기간	귀업체가 화주로부터 운송료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 ?		합계 (100%)
		① 1주일 이내	( ) %	
		② 1개월 이내	( ) %	
		③ 3개월 이내	( ) %	
		④ 6개월 이내	( ) %	
		⑤ 기타(직접기입: )	( ) %	
3	운송물량 확보방법	① 화주로부터 직접		합계 (100%)
		② 물류전문 자회사로부터		
		③ 주선업체로부터		
		④ 타 운송업체로부터		
		⑤ 화물운송가맹사업자로부터		
		⑥ 기타(직접기입: )		
4	운송차량 확보방법	① 직영 차량		합계 (100%)
		② 위수탁(지입) 차량		
		③ 주선업체로부터		
		④ 타 운송업체로부터 용차		
		⑤ 화물운송가맹사업자로부터		
		⑥ 기타(직접기입: )		
5	차량 보유현황	직영차량( )대 위수탁 차량**( )대 ** 위수탁(지입)차량은, 화물차 운전자가 실제 소유자이지만, 그 명의로 회사로 되어있는 화물차임		
6	운송거래 주요형태	① 장기 계약(1년 초과)		합계 (100%)
		② 1년 단위 계약		
		③ 6개월 이하 계약		
		④ 3개월 이하 계약		
		⑤ 수시 계약		
7	위수탁료 (지입료)	귀업체가 위수탁(지입)차주로부터 받는 월 위수탁료(지입료)는 1대당 얼마입니까?		
		① 1톤 이하 화물차	( ) 만원	
		② 1톤 초과 ~ 3톤 이하 화물차	( ) 만원	
		③ 3톤 초과 ~ 5톤 미만 화물차	( ) 만원	
		④ 5톤 이상 ~ 8톤 미만 화물차	( ) 만원	
		⑤ 8톤 이상 ~ 12톤 미만 화물차	( ) 만원	
		⑥ 12톤 이상 화물차	( ) 만원	



5 주선사업 부문

※ 아래에서 해당 사항에 직접 기입해 주시기 바랍니다.(주선업체, 주선·운송 겸업업체만)

1	전문 주선분야	귀업체의 각 주선 부문별 비중은 어떻습니까?		합계 (100%)
		① 차량 주선	( ) %	
		② 물량 주선	( ) %	
		③ 기타 주선(직접기입 : )	( ) %	
2	주선료 결제방법	귀업체가 주선료를 받을 때 현금과 어음의 비율은 어떻습니까?		합계 (100%)
		① 현금(월별 정산하는 경우도 포함)	( ) %	
		② 어음	( ) %	
		③ 기타(직접기입: )	( ) %	
3	주선료 결제기간	귀업체가 화주로부터 주선료를 결제받는 데에 걸리는 기간은 대체로 얼마입니까?		합계 (100%)
		① 1주일 이내	( ) %	
		② 1개월 이내	( ) %	
		③ 3개월 이내	( ) %	
		④ 6개월 이내	( ) %	
		⑤ 기타(직접기입: )	( ) %	
4	주선물량 확보방법	귀업체가 화주로부터 직접		합계 (100%)
		② 물류전문 자회사로부터	( ) %	
		③ 타 주선업체로부터	( ) %	
		④ 운송업체로부터	( ) %	
		⑤ 화물운송가맹사업자로부터	( ) %	
		⑥ 기타(직접기입: )	( ) %	
5	운송차량 확보방법	① 개별 차주(회원 차주)		합계 (100%)
		② 타 주선업체로부터	( ) %	
		③ 운송업체로부터	( ) %	
		④ 화물운송가맹사업자로부터	( ) %	
		⑤ 기타(직접기입: )	( ) %	
6	주선거래 주요형태	① 장기 계약(1년 초과)		합계 (100%)
		② 1년 단위 계약	( ) %	
		③ 6개월 이하 계약	( ) %	
		④ 3개월 이하 계약	( ) %	
		⑤ 수시 계약	( ) %	
7	차주 주선료	귀업체가 차주로부터 받는 주선료는 얼마입니까? (복수 응답 가능)		
		① 1건당 정액제로 받는 경우	1건당 ( )만원	
		② 월 정액제로 받는 경우	월 ( )만원	
	③ 일정 비율로 받는 경우	운송료의 ( )%		
업체 주선료	귀업체가 다른 운수업체로부터 받는 주선료는 얼마입니까?			
	① 1건당 정액제로 받는 경우	1건당 ( )만원		
		② 일정 비율로 받는 경우	운송료의 ( )%	

6 주요 운송구간별 운임

※ 귀업체가 화주로부터 수령하는 주요 운송구간의 운임을 해당하는 칸에 적어 주시기 바랍니다.(복수 응답 가능) (단위 : 원)

컨테이너 운송						
20ft 운송	서울 ~ 부산			양산HCD ~ 부산		
	서울 → 부산	부산 → 서울	왕 복	양산HCD → 부산	부산 → 양산HCD	왕 복
40ft 운송	서울 ~ 부산			양산HCD ~ 부산		
	서울 → 부산	부산 → 서울	왕 복	양산HCD → 부산	부산 → 양산HCD	왕 복
카고형 화물 운송						
구 간	1톤 이하	1~3톤 미만	3~5톤 미만	5~8톤 미만	8~12톤 미만	12톤 이상
서울→부산						
부산→서울						
왕 복						
서울→대전						
대전→서울						
왕 복						
서울→광주						
광주→서울						
왕 복						
서울 시내	편도					
	왕복					
부산 시내	편도					
	왕복					
광주 시내	편도					
	왕복					
(적절 기입 : ) 화물 운송						
구 간	( )톤	( )톤	( )톤	( )톤	( )톤	( )톤
( )~( )						
( )~( )						
( )						



**7 운송 또는 주선 거래의 경로**

※ 귀업체의 운송 또는 주선 거래의 경로를 범주에 따라 아래 보기와 같이 적어 주시고, 각 경로가 전체 거래에서 차지하는 비중을 적어주시기 바랍니다.

**보기** : 귀업체의 운송거래 또는 주선거래가.

- 1) 화주, 타주선업체, **귀업체**, 화물차주, 수취인의 단계를 거치고 그 비율이 40%라면,  
화주 → ( ② ) → ( ④ ) → ( ③ ) → 수취인 : ( 40 ) % 로 표기
- 2) 화주, **귀업체**, 타운송업체, 화물차주, 수취인의 단계를 거치고 그 비율이 30%라면,  
화주 → ( ④ ) → ( ① ) → ( ③ ) → 수취인 : ( 30 ) % 로 표기
- 3) 화주, 화물운송가맹사업자, **귀업체**, 운송업체, 화물차주, 수취인인 경로의 비율이 30%라면,  
화주 → ( ④ ) → ( ⑤ ) → ( ① ) → ( ③ ) → 수취인 : ( 30 ) % 로 표기

\* 경로에서 (운송업체)→(운송업체), 또는 (주선업체)→(주선업체)가 나타나는 경우도 모두 기입해 주시기 바랍니다. 응답한 각 거래경로 **비율의 전체 합계는 100%**가 되어야 합니다.

**범주** : ④ 귀업체 ① 타운송업체 ② 타주선업체 ③ 화물차주 ④ 화물운송가맹사업자

- 1) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %
- 2) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %
- 3) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %
- 4) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %
- 5) 화주 → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → ( ) → 수취인 : ( ) %

위 각 거래경로 비율의 합계 : 100 %

**8 기타 건의 사항**

기타 건의 사항 및 추가 조사 요청 사항	
------------------------	--

설문에 참여해 주셔서 대단히 감사합니다.

**2011 화물자동차 운송·주선업체  
조사보고서**  
(통권 5호)

- 인 쇄 : 2011년 10월
  - 발 행 : 2011년 10월
  
  - 발행처 : 한국교통연구원 화물운송시장정보센터  
경기도 고양시 일산서구 고양대로 315  
☎ 031) 910-3114  
FAX 031) 910-3226  
Homepage : <http://roft.koti.re.kr/>
  
  - 인쇄처 : 주)선우정보인쇄 ☎ 02)2272-6105~6
-