

# 소상공인운수업 실태조사

2021년 기준

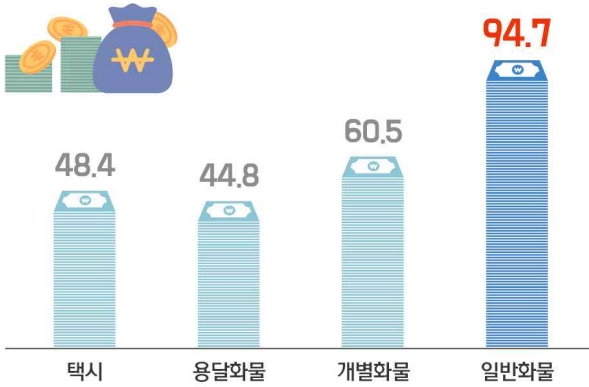
2022. 12



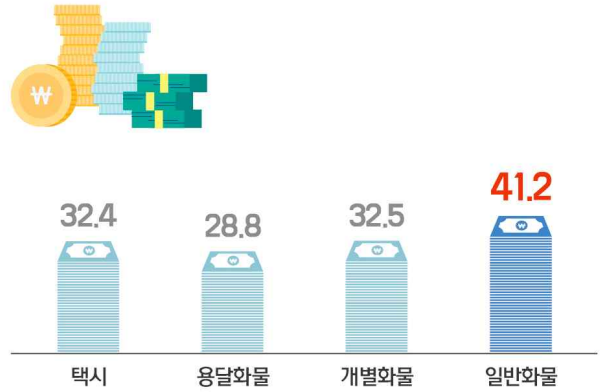


# 2021년 기준 소상공인 운수업 실태조사

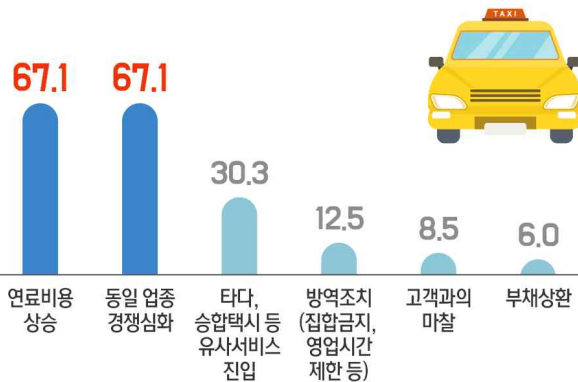
## 매출액 (백만 원)



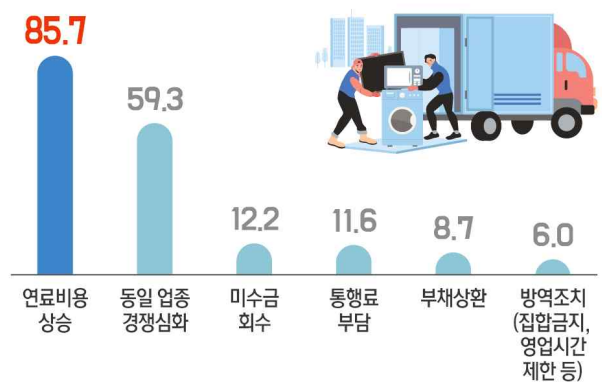
## 영업이익 (백만 원)



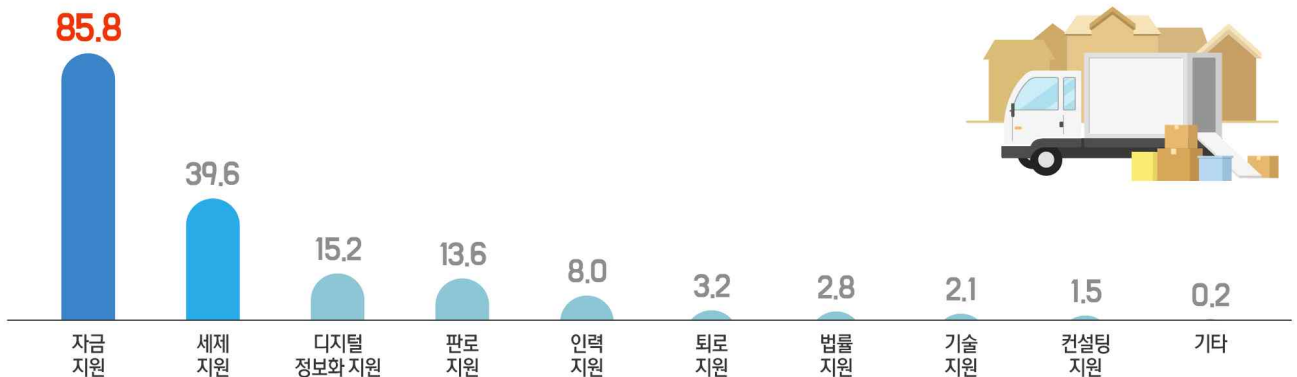
## 운수업(택시) 운영 애로사항 (복수응답. %)



## 운수업(화물) 운영 애로사항 (복수응답. %)



## 중점 추진정책 (복수응답. %)





## [목 차]

제1장 조사 개요 .....	1
1. 조사 배경 및 목적 .....	3
2. 조사 설계 .....	3
가. 목표 모집단 .....	3
나. 조사 모집단 .....	3
다. 표본 설계 .....	5
라. 조사 방법 .....	6
마. 주요 조사내용 .....	7
바. 응답 기업 특성 .....	8
제2장 주요 조사결과 .....	9
1. 일반현황 .....	11
가. 대표자 현황 .....	11
나. 사업자 현황 .....	15
다. 종사자 현황 .....	19
라. 차량 현황 .....	23
마. 창업 형태 .....	29
바. 업력 .....	31
사. 창업 직전 종사상 지위 .....	33
아. 창업 경험 .....	35
2. 창업 준비 현황 .....	37
가. 창업 동기 .....	37
나. 창업 준비기간 .....	39
다. 창업 준비활동 .....	41
라. 창업 준비활동 중요성 .....	34
마. 창업 시 애로사항 .....	51
바. 창업 비용 .....	47

<b>3. 경영현황</b> .....	<b>4</b>
가. 영업시간 .....	4
나. 결제수단 비율 .....	5
다. 활동사항 .....	6
라. 단체 가입현황 .....	6
마. 운수업 운영 애로사항 .....	56
바. 매출현황 .....	6
사. 부채현황 .....	7
아. 디지털플랫폼 이용현황 .....	97
<b>4. 정부지원정책</b> .....	<b>8</b>
가. 지원사업 수혜 경험 .....	38
나. 중점 추진정책 .....	8
다. 코로나19 등 재난 대응 필요 정책 .....	39
<b>5. 사업전환 및 퇴로</b> .....	<b>9</b>
가. 운수업 운영계획 .....	9
나. 노후 대비 사항 .....	9
 <b>제3장 부록</b> .....	 <b>9</b>



# 제1장 조사 개요

1. 조사 배경 및 목적
2. 조사 설계





## 1. 조사 배경 및 목적

- 소상공인 운수업의 현황(일반, 경영) 및 실태(정부 지원 정책, 퇴로 분야)조사를 통해 소상공인 운수업의 기초자료를 제공하고, 정책지원을 위한 전문 연구 추진 목적에 있음

## 2. 조사 설계

### 가. 목표 모집단

- KSIC(한국표준산업분류)에 의한 ‘운수 및 창고업’에 속하는 10인 미만 소상공인을 대상으로 함  
- 사업체 수는 통계청 전국사업체조사 및 경제총조사(2019년 기준)를 따름

[표 1-1] ‘운수 및 창고업’ 분류

(단위 : 개, %)

대분류	중분류	사업체 수		소상공인 비율(%)
		전체	소상공인	
운수 및 창고업	육상 운송 및 파이프라인 운송업	376,912	369,143	96.7
	수상 운송업	1,236	794	97.9
	항공 운송업	192	75	64.2
	창고 및 운송관련 서비스업	27,056	21,997	39.1
총합계		405,396	392,009	81.3

### 나. 조사 모집단

#### 1) 중분류 선정

- ‘운수 및 창고업’에 속하는 4개 중분류 중 ‘육상 운송 및 파이프라인 운송업’에 속하는 소상공인(10인 미만) 비중이 96.7%로 대부분을 차지함
- 따라서, ‘운수 및 창고업’ 중 ‘육상 운송 및 파이프라인 운송업’을 조사대상 중분류로 선정

#### 2) 세세분류 선정

- ‘육상 운송 및 파이프라인 운송업’에 속하는 17개 세세분류를 기준으로 2017년부터 2019년까지의 소상공인 사업체 수<sup>1)</sup>를 보면, ‘택시 운송업’이 가장 많고, 그 다음으로 ‘용달 화물자동차 운송업’, ‘개별 화물자동차 운송업’, ‘일반 화물자동차 운송업’ 등의 순으로 많음

1) 세세분류 선정에 대한 기준은 2019년 기준 전국사업체조사 및 경제총조사를 통해 소상공인 기준의 사업체 수를 확인함

[표 1-2] '육상 운송 및 파이프라인 운송업' 세세분류

(단위 : 개)

구분	2019년	2018년	2017년
도시철도 운송업	46	111	111
시내버스 운송업	102	96	96
기타 도시 정기 육상 여객 운송업	150	138	153
시외버스 운송업	210	224	233
택시 운송업	158,465	161,159	162,070
전세버스 운송업	290	280	300
특수 여객 자동차 운송업	220	195	193
기타 부정기 여객 육상 운송업	29	11	9
일반 화물 자동차 운송업	18,013	14,529	13,303
용달 화물 자동차 운송업	109,875	105,003	93,868
개별 화물 자동차 운송업	74,294	73,672	73,310
기타 도로화물 운송업	78	-	-
택배업	6,155	5,170	5,163
늘찬 배달업	1,210	973	937
파이프라인 운송업	6	3	4
<b>합계</b>	<b>369,143</b>	<b>361,564</b>	<b>349,750</b>

## 다. 표본 설계

### 1) 표본설계 기준변수

- 세세부업종 : '택시 운송업', '일반 화물자동차 운송업', '용달 화물자동차 운송업', '개별 화물자동차 운송업' 4개 업종
- 지역 : 6개 광역시·도

2) 모집단 분포<sup>2)</sup>

- 통계청 전국사업체조사(2019년 기준)에 의한 10인 미만 소상공인에 해당되는 전국 6개 광역시·도별 ‘택시 운송업’, ‘일반 화물자동차 운송업’, ‘용달 화물자동차 운송업’, ‘개별 화물자동차 운송업’ 현황은 아래와 같음
  - 지역별로는 인천/경기가 107,639개(29.8%)로 가장 많고, 다음으로는 서울/강원(96,169개), 부산/울산/경남(45,745개), 대구/경북(36,449개), 대전/세종/충청(36,449개), 광주/전라/제주(38,766개) 순으로 나타남
  - 업종별로는 택시 운송업이 158,475개(43.9%)로 가장 많고, 다음으로 용달 화물자동차 운송업(109,882개), 개별 화물자동차 운송업(74,309개), 일반 화물자동차 운송업(18,123개) 순으로 나타남

[표 1-3] 모집단 분포

(단위 : 개)

구분	택시 운송업	일반 화물자동차 운송업	용달 화물자동차 운송업	개별 화물자동차 운송업	합계
전국	158,475	18,123	109,882	74,309	360,789
서울/강원	51,586	2,242	30,582	11,759	96,169
인천/경기	34,236	4,217	41,868	27,318	107,639
대전/세종/충청	13,831	3,146	10,853	8,619	36,449
대구/경북	16,154	1,499	9,134	9,234	36,021
부산/울산/경남	24,925	2,938	8,233	9,649	45,745
광주/전라/제주	17,743	4,081	9,212	7,730	38,766

2) 모집단 분포에 대한 기준은 2019년 전국사업체조사를 기준으로 진행하여, 목표 모집단 및 세세분류 선정의 기준과 다름. 그 이유는 모집단 분포에 필요한 17개 시·도별 사업체 수는 전국사업체조사만을 통해 확인이 가능하기 때문임. 즉, 모집단 분포 및 세세분류 선정에 참고한 기준(전국사업체조사 및 경제총조사)이 정확할 수 있으나, 지역별 현황자료가 없어, 전국사업체조사를 기준으로 확인함

### 3) 표본배분

- 업종별(4)\*광역시·도별(6) 제곱근비례배분 결과 1,700개 표본의 분포는 아래 표와 같음
  - 표본배분은 4개 업종에 대해 과대·과소 표집을 방지하고자, 제곱근비례배분을 기본으로 함
  - 실사 시작 전에 4개 업종과 17개 광역시·도별 표본배분(안)과 4개 업종과 6개 광역시·도별 표본배분(안) 두 가지를 마련하고, 이에 대해 통계학 교수의 자문을 받음
  - 통계학 교수 자문을 통해, 하기의 표본배분(안)이 허용오차 크기가 적절하다는 의견을 받았으며, 이를 통해 발주처와 협의하여 표본배분을 최종 결정함

[표 1-4] 표본 설계 분포

(단위 : 개)

구분	택시 운수업	일반 화물자동차 운수업	용달 화물자동차 운수업	개별 화물자동차 운수업	합계
전국	601	209	474	416	1,700
서울/강원	117	26	88	59	290
인천/경기	104	36	112	92	344
대전/세종/충청	89	38	81	71	279
대구/경북	74	21	55	56	206
부산/울산/경남	109	39	61	67	276
광주/전라/제주	108	49	77	71	305

### 라. 조사 방법

- 구조화된 설문지를 이용한 방문면접조사

## 다. 주요 조사내용

- 조사 내용은 일반 현황, 창업 현황, 경영 현황, 정부지원정책, 사업전환 및 퇴로를 포함한 5개 분야이며, 세부 조사항목은 32개로 구성됨

[표 1-5] 조사 세부 내용

구분	세부내용
A. 일반 현황 (13개 문항)	A1. 업체명 A2. 대표자 성명 A3. 대표자 성별 A4. 대표자 연령 A5. 사업장소재지 A6. 사업자 형태 A7. 사업자등록번호 A8. 종사자 현황 A9. 차량정보 A10. 창업형태 A11. 창업년도 A12. 운수업 이전 종사상 지위 A13. 창업 횟수
B. 창업 현황 (6개 문항)	B1. 창업 동기 B2. 창업 준비기간 B3. 창업 준비활동 B4. 창업 준비활동 중요성 B5. 창업 애로사항 B6. 창업 소요비용
C. 경영 현황 (8개 문항)	C1. 영업 시간 C2. 결제수단별 비율 C3. 운수업 관련 활동 C4. 단체 가입 여부 C5. 운영 애로사항 C6. 사업실적 C7. 부채 현황 C8. 디지털 플랫폼 이용 현황
D. 정부지원정책 (3개 문항)	D1. 지원사업 경험 D2. 희망정책 D3. 코로나19 등 재난 대응 필요 지원정책
E. 사업전환 및 퇴로 (2개 문항)	E1. 향후 운영계획 E2. 노후 준비사항

## 마. 응답 기업 특성

- 응답 기업의 총 1,700개의 분포는 다음과 같음

[표 1-6] 응답 기업 특성

(단위 : %)

구분		사례수	구성비
전 체		(1,700)	100.0
업종별	택시	(601)	35.4
	일반화물	(209)	12.3
	용달화물	(474)	27.9
	개별화물	(416)	24.5
권역별	서울/강원	(290)	17.1
	인천/경기	(344)	20.2
	대전/세종/충청	(279)	16.4
	대구/경북	(206)	12.1
	부산/울산/경남	(276)	16.2
	광주/전라/제주	(305)	17.9
대표자 연령대	40대 이하	(177)	10.4
	50대	(521)	30.6
	60대	(739)	43.5
	70대 이상	(263)	15.5
매출액 규모별	3천만 원 미만	(174)	10.2
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	34.9
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	27.2
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	23.8
	1억 원 이상	(65)	3.8

## 제2장 주요 조사결과

1. 일반현황
2. 창업 준비 현황
3. 경영현황
4. 정부지원정책
5. 사업전환 및 퇴로





## 1. 일반현황

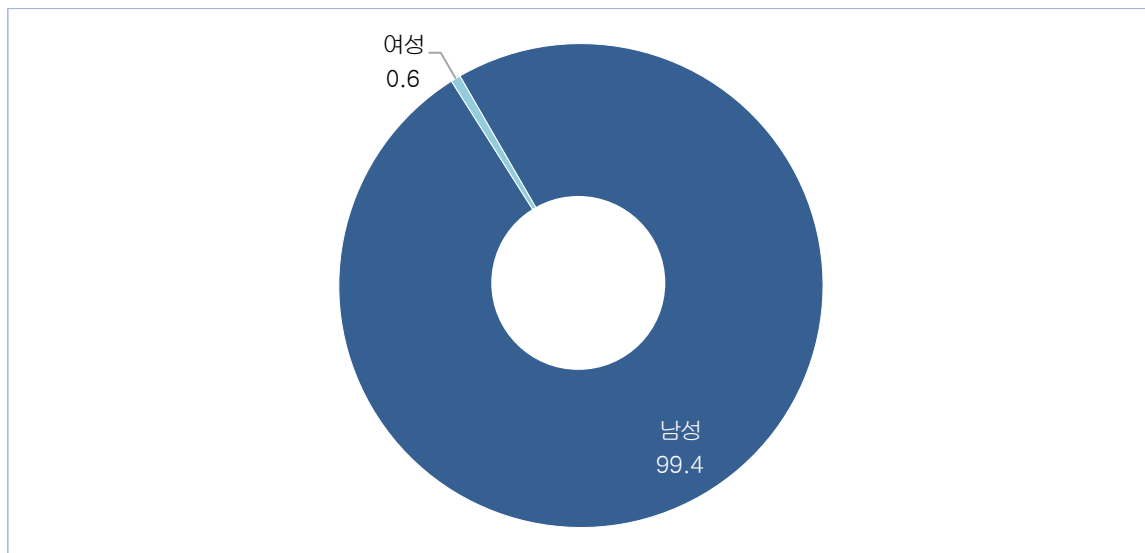
### 가. 대표자 현황

#### 1) 대표자 성별

- 소상공인 운수업의 대표자 성별은 남성이 99.4%, 여성이 0.6%로 남성이 압도적으로 많은 것으로 나타남

[그림 2-1] 대표자 성별

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

#### 특성별 분석

- 업종별로 일반화물, 용달화물은 남성이 100%이나, 택시 및 개별화물은 여성의 비중이 상대적으로 높음(택시 1.2%, 개별화물 1.0%)
- 권역별로 남성은 서울/강원, 대전/세종/충청은 남성이 100%이나, 광주/전라/제주는 여성의 비중이 2.0%로 상대적으로 높음
- 대표자 연령대별로 남성의 비중은 40대 이하 및 70대 이상이 100%, 60대는 99.5%, 50대는 98.7%로 나타남
- 매출액 규모별로 남성의 비중은 3천만 원 미만과 1억 원 이상이 100%이며, 다음으로 7천만 원 이상~1억 원 미만(99.8%), 5천만 원 이상~7천만 원 미만(99.4%), 3천만 원 이상~5천만 원 미만(98.8%) 순으로 나타남

[표 2-1] 대표자 성별

(단위 : %)

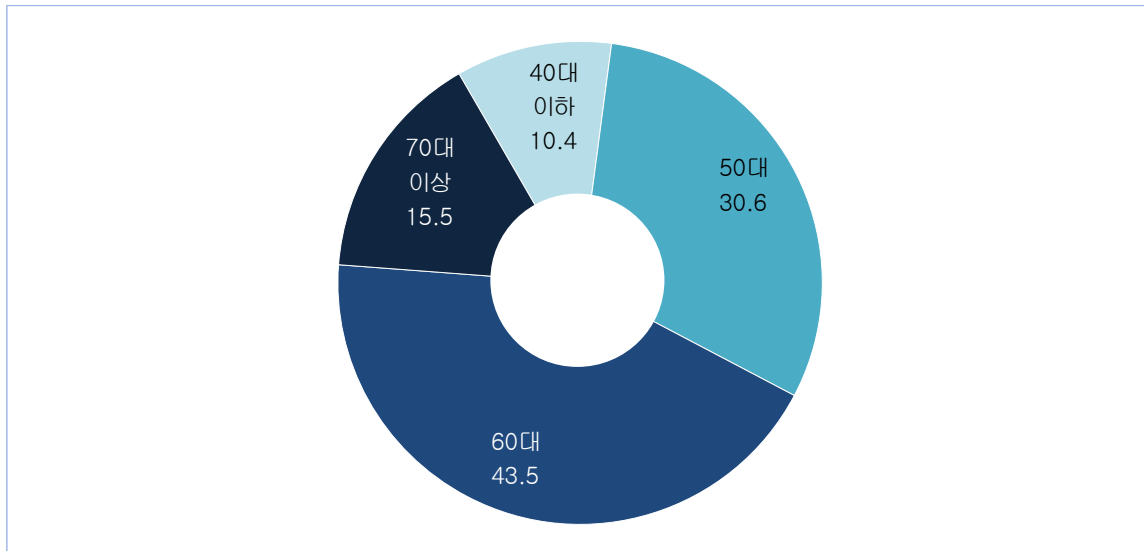
구분		사례수	남성	여성
전 체		(1,700)	99.4	0.6
업종	택시	(601)	98.8	1.2
	일반화물	(209)	100.0	0.0
	용달화물	(474)	100.0	0.0
	개별화물	(416)	99.0	1.0
권역	서울/강원	(290)	100.0	0.0
	인천/경기	(344)	99.7	0.3
	대전/세종/충청	(279)	100.0	0.0
	대구/경북	(206)	99.0	1.0
	부산/울산/경남	(276)	99.3	0.7
	광주/전라/제주	(305)	98.0	2.0
대표자 연령대	40대 이하	(177)	100.0	0.0
	50대	(521)	98.7	1.3
	60대	(739)	99.5	0.5
	70대 이상	(263)	100.0	0.0
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	100.0	0.0
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	98.8	1.2
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	99.4	0.6
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	99.8	0.2
	1억 원 이상	(65)	100.0	0.0

## 2) 대표자 연령대

- 대표자의 연령대는 60대가 43.6%로 가장 높고, 다음으로 50대(30.6%), 70대 이상(15.5%), 40대 이하(10.4%) 순임

[그림 2-2] 대표자 연령대

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 택시는 60대(52.1%)와 70대 이상(23.8%)이, 용달화물은 50대(45.5%)와 40대 이하(22.0%)가, 개별화물은 50대(38.9%)와 40대 이하(15.9%)가 상대적으로 많음
- 권역별로 서울/강원 및 인천/경기는 50대, 대구/경북은 60대, 부산/울산/경남은 70대 이상, 대전/세종/충청은 40대 이하와 70대 이상으로 양분되어 대표자가 상대적으로 많음
- 전반적으로 매출액 규모가 높을수록 대표자의 연령대가 낮은 특징을 보여, 3천만 원 미만은 60~70대, 3천만 원 이상~5천만 원 미만은 60대, 7천만 원 이상은 50대 이하의 비중이 상대적으로 높음

[표 2-2] 대표자 연령대

(단위 : %)

구분		사례수	40대 이하	50대	60대	70대 이상
전 체		(1,700)	10.4	30.6	43.5	15.5
업종	택시	(601)	3.7	20.5	52.1	23.8
	일반화물	(209)	22.0	45.5	31.6	1.0
	용달화물	(474)	9.1	29.7	41.4	19.8
	개별화물	(416)	15.9	38.9	39.4	5.8
권역	서울/강원	(290)	6.9	38.6	46.6	7.9
	인천/경기	(344)	10.5	38.7	46.8	4.1
	대전/세종/충청	(279)	15.8	17.6	35.8	30.8
	대구/경북	(206)	4.4	34.0	49.5	12.1
	부산/울산/경남	(276)	14.1	21.0	42.8	22.1
	광주/전라/제주	(305)	9.5	32.5	40.3	17.7
매출액 규모	3천만 원 미만	(177)	1.7	17.8	40.8	39.7
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(521)	5.1	24.8	50.4	19.7
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(739)	16.2	29.2	43.4	11.2
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(263)	13.3	44.4	36.0	6.2
	1억 원 이상	(174)	23.1	43.1	33.8	0.0

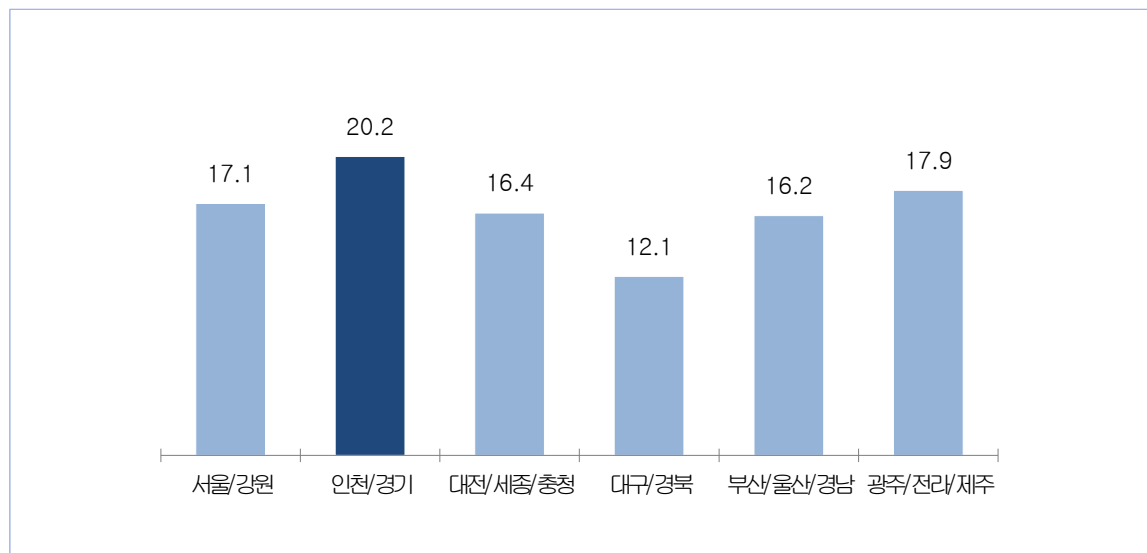
## 나. 사업자 현황

### 1) 사업장 소재지(차량 등록지)

- 사업장 소재지는 인천/경기가 20.2%로 가장 높게 나타났고, 다음으로 광주/전라/제주(17.9%), 서울/강원(17.1%), 대전/세종/충청(16.4%), 부산/울산/경남(16.2%), 대구/경북(12.1%)의 순임

[그림 2-3] 사업장 소재지(차량 등록지)

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

#### 특성별 분석

- 업종별로 택시는 서울/강원이 19.5%로 가장 많고, 일반화물은 광주/전라/제주(23.42%), 용달화물 및 개별화물은 인천/경기(각 23.6%, 22.1%)가 많음
- 대표자 연령대별로 40대 이하는 대전/세종/충청과 부산/울산/경남(각 24.9%, 22.0%), 50대는 인천/경기(25.5%), 70대 이상은 대전/세종/충청과 부산/울산/경남(각 32.7%, 23.2%)에서 상대적으로 많음
- 매출액 규모별로 3천만 원 미만은 대전/세종/충청(50.6%), 3천만 원 이상~5천만 원 미만은 광주/전라/제주(29.7%), 5천만 원 이상~7천만 원 미만은 부산/울산/경남(30.5%), 7천만 원 이상~1억 원 미만은 인천/경기(32.1%), 1억 원 이상은 인천/경기(33.8%)와 부산/울산/경남(30.8%)에 소재하고 있는 사업장이 상대적으로 많음

[표 2-3] 사업장 소재지(차량 등록지)

(단위 : %)

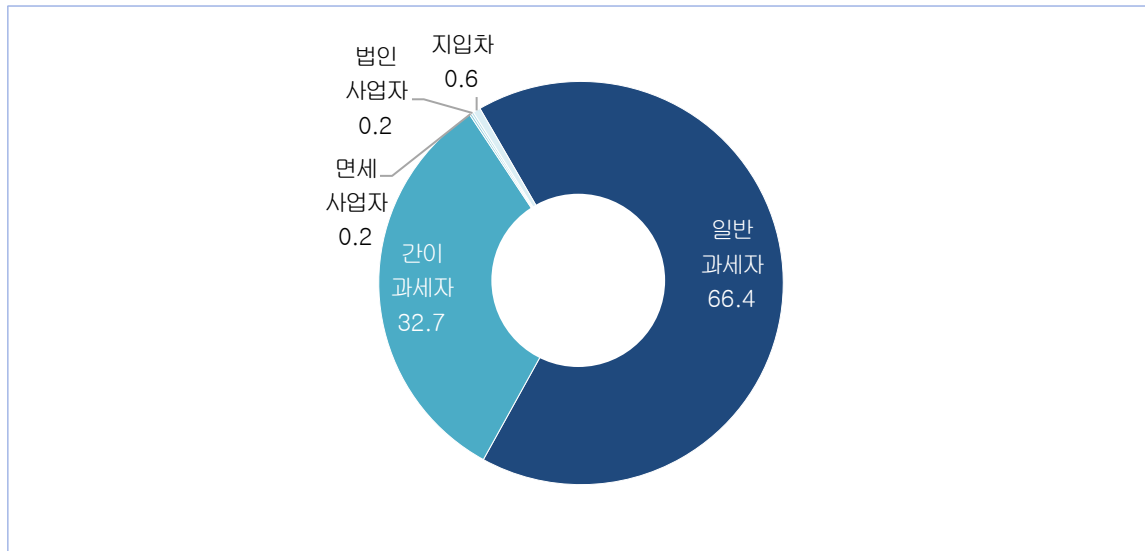
구분		사례수	서울/강원	인천/경기	대전/세종/ 충청	대구/경북	부산/울산/ 경남	광주/전라/ 제주
전 체		(1,700)	17.1	20.2	16.4	12.1	16.2	17.9
업종	택시	(601)	19.5	17.3	14.8	12.3	18.1	18.0
	일반화물	(209)	12.4	17.2	18.2	10.0	18.7	23.4
	용달화물	(474)	18.6	23.6	17.1	11.6	12.9	16.2
	개별화물	(416)	14.2	22.1	17.1	13.5	16.1	17.1
대표자 연령대	40대 이하	(177)	11.3	20.3	24.9	5.1	22.0	16.4
	50대	(521)	21.5	25.5	9.4	13.4	11.1	19.0
	60대	(739)	18.3	21.8	13.5	13.8	16.0	16.6
	70대 이상	(263)	8.7	5.3	32.7	9.5	23.2	20.5
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	0.0	0.0	50.6	14.4	5.2	29.9
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	15.2	16.0	15.9	18.7	4.6	29.7
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	23.5	21.0	12.1	6.9	30.5	6.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	19.8	32.1	8.4	8.6	19.5	11.6
	1억 원 이상	(65)	16.9	33.8	10.8	4.6	30.8	3.1

## 2) 사업자 형태

- 사업자 형태는 일반과세자가 66.4%로 가장 높게 나타났고, 간이과세자는 32.7%임  
- 지입차는 0.6%, 면세사업자와 법인사업자는 각 0.2%임

[그림 2-4] 사업자 형태

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 택시는 간이과세자가 많은 반면, 화물은 일반과세자가 많음
- 권역별로 대전/세종/충청과 광주/전라/제주는 일반과세자가, 서울/강원, 부산/울산/경남, 대구/경북은 간이과세자가 많은 특징을 보임
- 대표자 연령대가 낮을수록 일반과세자가, 연령대가 높을수록 간이과세자가 많아 대조를 이룸
- 매출액 규모별로 7천만 원 이상은 일반과세자의 비중이 높게 나타남



[표 2-4] 사업자 형태

(단위 : %)

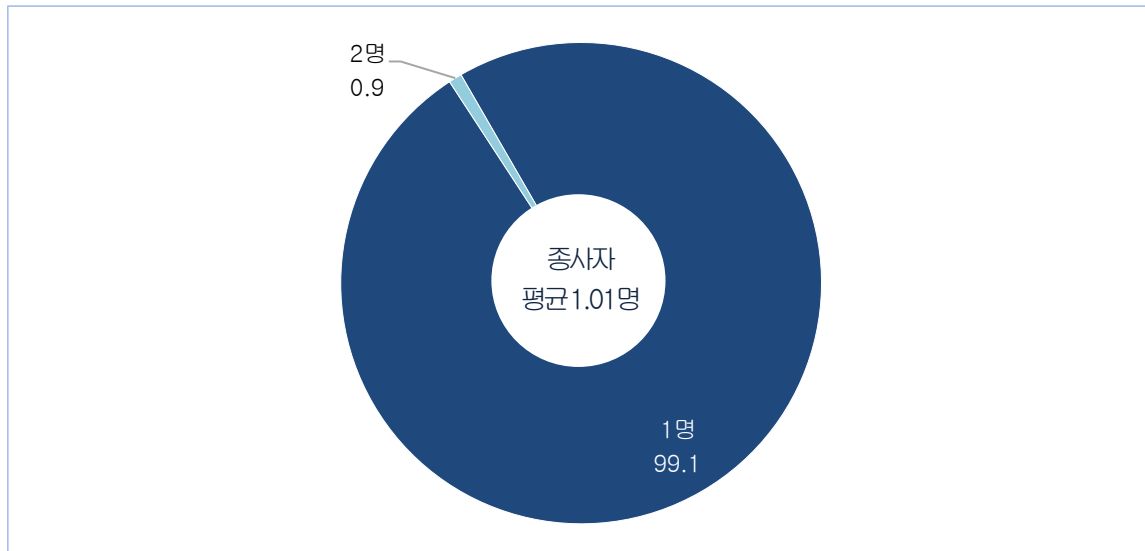
구분		사례수	개인사업자			법인사업자	기타
			일반과세자	간이과세자	면세사업자	법인사업자	지입차
전 체		(1,700)	66.4	32.7	0.2	0.2	0.6
업종	택시	(601)	36.3	63.6	0.2	0.0	0.0
	일반화물	(209)	91.4	3.3	0.0	1.4	3.8
	용달화물	(474)	78.1	21.1	0.4	0.0	0.4
	개별화물	(416)	83.9	16.1	0.0	0.0	0.0
권역	서울/강원	(290)	62.1	37.9	0.0	0.0	0.0
	인천/경기	(344)	70.1	29.9	0.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	(279)	86.0	14.0	0.0	0.0	0.0
	대구/경북	(206)	46.1	47.6	1.5	1.5	3.4
	부산/울산/경남	(276)	24.6	74.3	0.0	0.0	1.1
	광주/전라/제주	(305)	99.7	0.3	0.0	0.0	0.0
대표자 연령대	40대 이하	(177)	75.1	24.9	0.0	0.0	0.0
	50대	(521)	72.7	25.3	0.4	0.4	1.2
	60대	(739)	64.1	35.0	0.1	0.1	0.5
	70대 이상	(263)	54.0	46.0	0.0	0.0	0.0
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	69.0	31.0	0.0	0.0	0.0
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	67.5	31.9	0.5	0.0	0.2
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	50.1	49.7	0.0	0.0	0.2
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	78.0	20.0	0.0	0.7	1.2
	1억 원 이상	(65)	92.3	3.1	0.0	0.0	4.6

## 다. 종사자 현황

- 대표자를 포함한 업체별 총 종사자 수는 평균 1.01명으로 대부분이 1인(99.1%) 운영임

[그림 2-5] 종사자 현황

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 일반화물의 평균 종사자가 1.06명으로 가장 많음
- 권역별로 서울/강원과 인천/경기가 평균 1.02명으로 가장 많음
- 대표자 연령대별로 50대가 평균 1.02명으로 가장 많음
- 매출액 규모별로 1억 원 이상이 평균 1.20명으로 가장 많고, 2명의 비중도 20.0%로 가장 높게 나타남

[표 2-5] 종사자 현황

(단위 : %, 명)

구분		사례수	1명	2명	평균 인원 (명)
전 체		(1,700)	99.1	0.9	1.01
업종	택시	(601)	100.0	0.0	1.00
	일반화물	(209)	94.3	5.7	1.06
	용달화물	(474)	100.0	0.0	1.00
	개별화물	(416)	99.3	0.7	1.01
권역	서울/강원	(290)	98.3	1.7	1.02
	인천/경기	(344)	97.7	2.3	1.02
	대전/세종/충청	(279)	100.0	0.0	1.00
	대구/경북	(206)	100.0	0.0	1.00
	부산/울산/경남	(276)	99.3	0.7	1.01
	광주/전라/제주	(305)	100.0	0.0	1.00
대표자 연령대	40대 이하	(177)	98.9	1.1	1.01
	50대	(521)	98.1	1.9	1.02
	60대	(739)	99.6	0.4	1.00
	70대 이상	(263)	100.0	0.0	1.00
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	100.0	0.0	1.00
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	100.0	0.0	1.00
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	100.0	0.0	1.00
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	99.5	0.5	1.00
	1억 원 이상	(65)	80.0	20.0	1.20

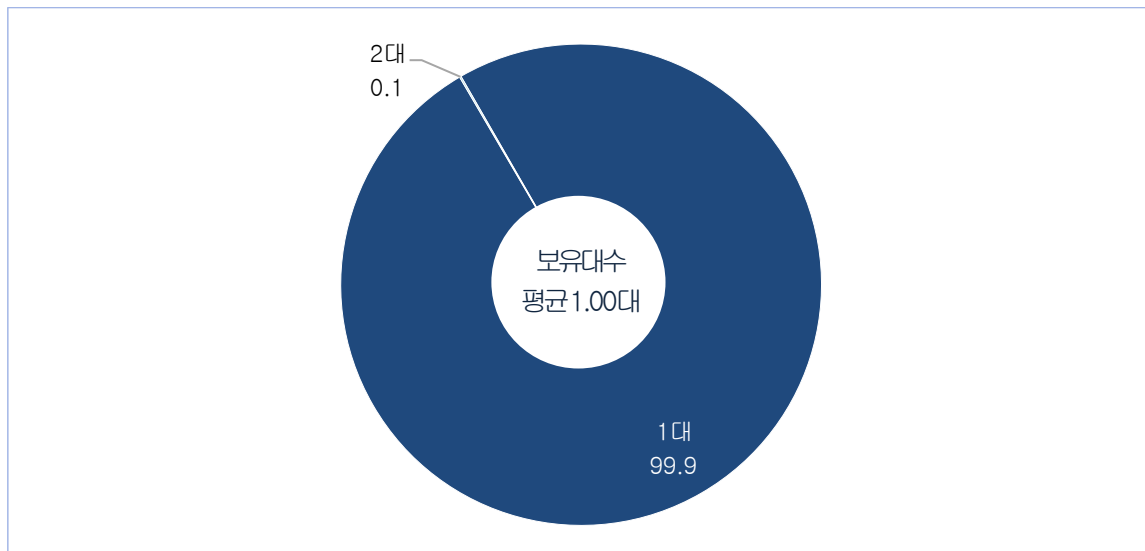
## 라. 차량 현황

### 1) 보유 대수

- 업체의 차량 보유 대수는 평균 1.00대로 나타남

[그림 2-6] 보유 대수

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

#### 특성별 분석

- 업종별, 권역별, 대표자 연령대별 모두 평균 1.00대의 차량을 보유한 것으로 나타남
- 매출액 규모별로 1억 원 이상에서 평균 1.02대로 가장 많고, 2대의 비중이 1.5%로 나타남

[표 2-6] 보유대수

(단위 : %, 대)

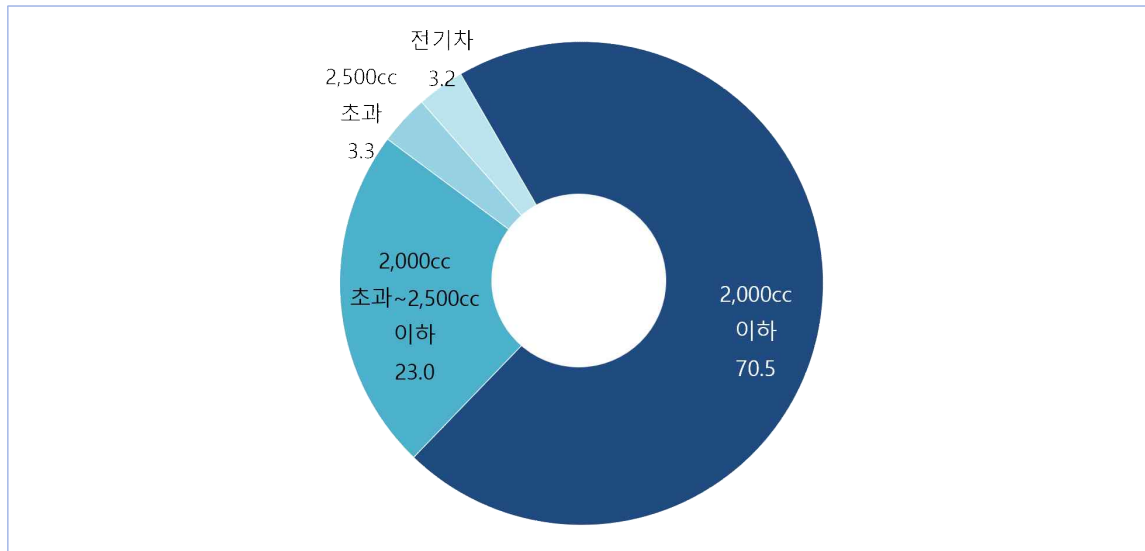
구분		사례수	1대	2대	평균 보유대수 (대)
전 체		(1,700)	99.9	0.1	1.00
업종	택시	(601)	100.0	0.0	1.00
	일반화물	(209)	100.0	0.0	1.00
	용달화물	(474)	99.8	0.2	1.00
	개별화물	(416)	99.8	0.2	1.00
권역	서울/강원	(290)	100.0	0.0	1.00
	인천/경기	(344)	100.0	0.0	1.00
	대전/세종/충청	(279)	99.6	0.4	1.00
	대구/경북	(206)	100.0	0.0	1.00
	부산/울산/경남	(276)	99.6	0.4	1.00
	광주/전라/제주	(305)	100.0	0.0	1.00
대표자 연령대	40대 이하	(177)	100.0	0.0	1.00
	50대	(521)	99.8	0.2	1.00
	60대	(739)	100.0	0.0	1.00
	70대 이상	(263)	99.6	0.4	1.00
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	100.0	0.0	1.00
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	99.8	0.2	1.00
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	100.0	0.0	1.00
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	100.0	0.0	1.00
	1억 원 이상	(65)	98.5	1.5	1.02

## 2) 차량 배기량(택시)

- (택시 대상) 차량의 배기량은 2,000cc 이하가 70.5%로 압도적으로 높음
  - 다음으로 2,000cc 초과~2,500cc 이하(23.0%), 2,500cc 초과(3.3%), 전기차(3.2%) 순임

[그림 2-7] 차량 배기량(택시)

(단위 : %)



\* Base : 택시 응답업체(n=601)

### 특성별 분석

- 권역별로 부산/울산/경남은 2,000cc 초과~2,500cc 이하가 68.8%로 가장 많고, 나머지 권역은 2,000cc 이하가 가장 높음
- 대표자 연령대별로 40대 이하는 2,500cc 초과(13.6%)가 상대적으로 많고, 50대는 2,000cc 이하가 가장 높음
- 매출액 규모가 작을수록 2,000cc 이하의 비율이, 매출액 규모가 클수록 2,000cc 초과~2,500cc 이하의 비율이 높아지는 특징이 나타남

[표 2-7] 차량 배기량(택시)

(단위 : %)

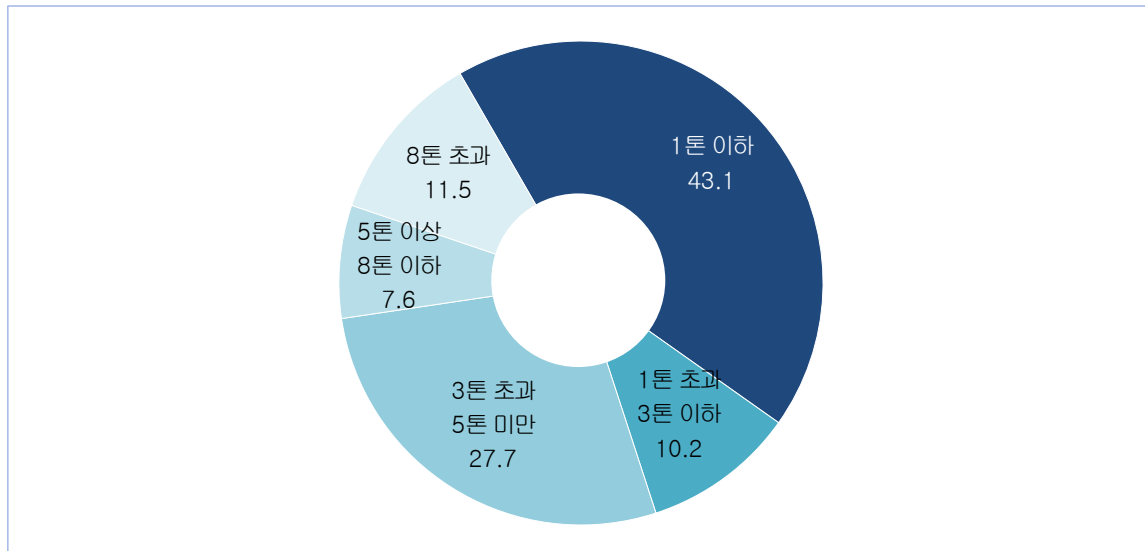
구분		사례수	2,000cc 이하	2,000cc 초과~ 2,500cc 이하	2,500cc 초과	전기차
전 체(택시)		(601)	70.5	23.0	3.3	3.2
권역	서울/강원	(601)	83.8	11.1	0.9	4.3
	인천/경기	(117)	94.2	4.8	1.0	0.0
	대전/세종/충청	(104)	79.8	7.9	6.7	5.6
	대구/경북	(89)	67.6	18.9	6.8	6.8
	부산/울산/경남	(74)	31.2	68.8	0.0	0.0
	광주/전라/제주	(109)	67.6	22.2	6.5	3.7
대표자 연령대	40대 이하	(108)	72.7	13.6	13.6	0.0
	50대	(22)	76.4	21.1	0.8	1.6
	60대	(123)	68.7	23.6	3.5	4.2
	70대 이상	(313)	69.2	24.5	3.5	2.8
매출액 규모	3천만 원 미만	(143)	86.3	9.8	0.0	3.9
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(51)	72.6	16.8	5.6	5.0
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(303)	69.0	28.4	1.3	1.3
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(155)	57.6	41.3	1.1	0.0

### 3) 차량 톤급(화물)

- (화물 대상) 차량의 톤급은 1톤 이하가 43.1%로 가장 높음
  - 다음으로 3톤 초과~5톤 미만(27.7%), 8톤 초과(11.5%), 1톤 초과~3톤 이하(10.2%), 5톤 이상~8톤 이하(7.6%) 순임

[그림 2-9] 차량 톤급(화물)

(단위 : %)



\* Base : 화물 응답업체(n=1,099)

#### 특성별 분석

- 업종별로 용달화물은 1톤 이하가 100%, 개별화물은 1톤 초과~5톤 미만이 100%, 일반화물은 5톤 이상이 100.0%로, 일반화물 > 개별화물 > 용달화물 순의 차량 크기를 보임
- 권역별로 서울/강원은 1톤 초과~3톤 이하(23.7%), 대전/세종/충청, 대구/경북, 부산/울산/경남은 3톤 초과~5톤 미만(각 38.6%, 40.1%), 광주/전라/제주는 1톤 초과~3톤 이하(15.7%)의 비율이 상대적으로 높음
- 대표자 연령대가 높을수록 1톤 이하의 비율이, 연령대가 낮을수록 3톤 초과~5톤 이하의 비율이 높아져, 전반적으로 연령대가 낮을수록 차량 크기가 커지는 특징을 보임
- 매출액 규모별로 5천만 원 미만은 1톤 이하, 5천만 원 이상~7천만 원 미만은 3톤 초과~5톤 미만, 7천만 원 이상은 5톤 이상의 비율이 높아져, 매출액 규모와 차량 크기는 높은 상관관계를 보임



[표 2-8] 차량 톤급(화물)

(단위 : %)

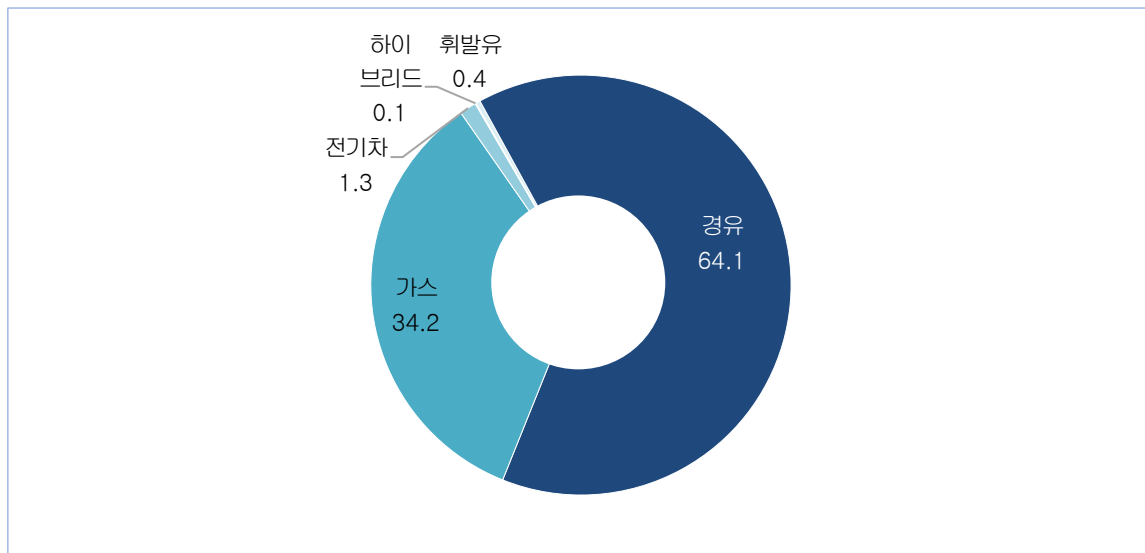
구분		사례수	1톤 이하	1톤 초과~ 3톤 이하	3톤 초과~ 5톤 미만	5톤 이상~ 8톤 이하	8톤 초과
전 체(화물)		(1,099)	43.1	10.2	27.7	7.6	11.5
업종	일반화물	(209)	0.0	0.0	0.0	39.7	60.3
	용달화물	(474)	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	개별화물	(416)	0.0	26.9	73.1	0.0	0.0
권역	서울/강원	(173)	50.9	23.7	10.4	12.7	2.3
	인천/경기	(240)	46.7	14.2	24.2	10.0	5.0
	대전/세종/충청	(190)	42.6	0.5	36.8	2.1	17.9
	대구/경북	(132)	41.7	3.8	38.6	9.1	6.8
	부산/울산/경남	(167)	36.5	0.0	40.1	2.4	21.0
	광주/전라/제주	(197)	39.1	15.7	20.3	8.6	16.2
대표자 연령대	40대 이하	(155)	27.7	4.5	38.1	9.0	20.6
	50대	(398)	35.4	11.1	29.6	9.8	14.1
	60대	(426)	46.0	13.6	24.9	7.0	8.5
	70대 이상	(120)	78.3	2.5	17.5	0.0	1.7
매출액 규모	3천만 원 미만	(123)	99.2	0.8	0.0	0.0	0.0
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(290)	59.3	18.3	22.4	0.0	0.0
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(308)	38.6	6.8	53.2	0.6	0.6
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(313)	19.5	11.2	23.0	19.8	26.5
	1억 원 이상	(65)	0.0	3.1	4.6	29.2	63.1

#### 4) 차량 연료

- 차량 연료는 경유(64.1%)가 가장 높고, 다음이 가스(34.2%)로, 두 연료가 대부분을 차지함  
- 소수로 전기차(1.3%), 휘발유(0.4%), 하이브리드(0.1%)가 있음

[그림 2-10] 차량 연료

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

#### 특성별 분석

- 업종별로 택시는 가스, 화물은 경유 연료가 대부분임
- 권역별로 부산/울산/경남은 가스(39.9%)가 상대적으로 많은 특징을 보임
- 대표자 연령대별로 40대 이하와 50대는 경유(각 87.0%, 75.4%), 60대 이상은 가스가 상대적으로 높음
- 매출액 규모별로 3천만 원 이상~5천만 원 미만은 가스(48.2%), 7천만 원 이상은 경유가 상대적으로 높음

[표 2-9] 차량 연료

(단위 : %)

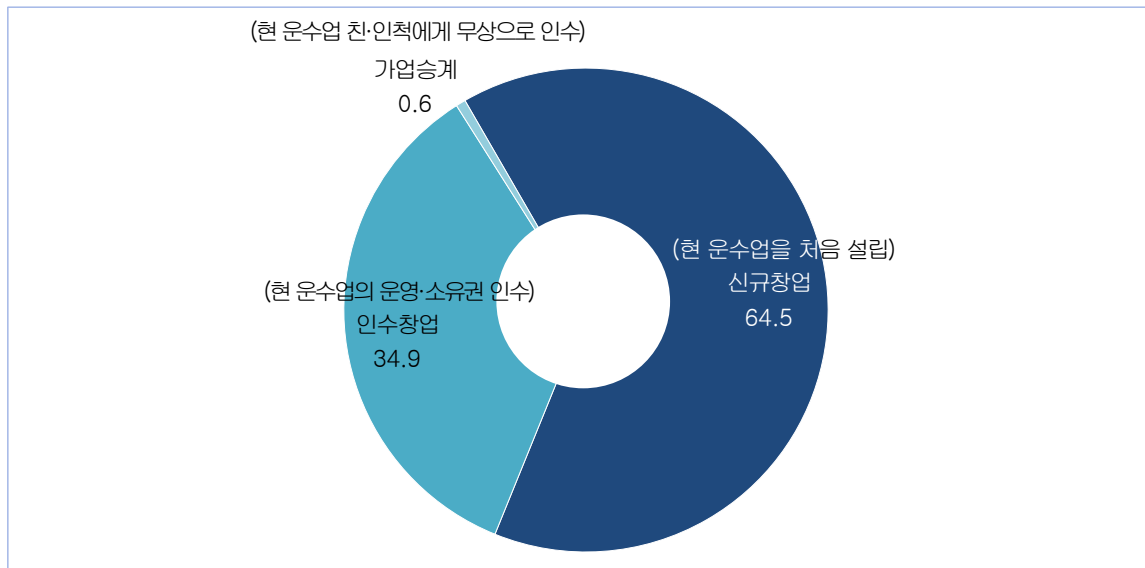
구분		사례수	휘발유	경유	가스	전기차	하이브리드
전 체		(1,700)	0.4	64.1	34.2	1.3	0.1
업종	택시	(601)	0.7	0.0	96.0	3.2	0.2
	일반화물	(209)	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	용달화물	(474)	0.4	98.3	0.6	0.6	0.0
	개별화물	(416)	0.0	99.5	0.5	0.0	0.0
권역	서울/강원	(290)	0.7	59.0	38.3	1.7	0.3
	인천/경기	(344)	0.9	68.9	30.2	0.0	0.0
	대전/세종/충청	(279)	0.4	67.4	30.1	2.2	0.0
	대구/경북	(206)	0.0	63.6	33.5	2.9	0.0
	부산/울산/경남	(276)	0.0	60.1	39.9	0.0	0.0
	광주/전라/제주	(305)	0.0	64.3	34.1	1.6	0.0
대표자 연령대	40대 이하	(177)	0.0	87.0	13.0	0.0	0.0
	50대	(521)	0.2	75.4	23.8	0.6	0.0
	60대	(739)	0.4	57.4	40.2	2.0	0.0
	70대 이상	(263)	0.8	44.9	52.5	1.5	0.4
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	0.6	69.0	28.2	2.3	0.0
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	0.2	48.7	48.2	2.7	0.2
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	0.2	66.1	33.3	0.4	0.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	0.7	76.3	23.0	0.0	0.0
	1억 원 이상	(65)	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0

## 마. 창업 형태

- 현재 운영하고 있는 운수업의 창업 형태는 신규창업이 64.5%로 가장 높고, 다음이 인수창업 (34.9%)임
  - 가업승계는 0.6%로 나타남

[그림 2-11] 창업 형태

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 택시는 인수창업, 화물은 신규창업이 상대적으로 많으며, 화물 중에서는 개별화물의 신규창업 비율이 71.4%로 가장 높음
- 권역별로 서울/강원, 인천/경기, 대구/경북은 신규창업, 대전/세종/충청, 부산/울산/경남은 인수창업이 상대적으로 높음
- 대표자 연령대별로 70대 이상은 인수창업(46.8%) 비율이 상대적으로 높은 특징을 보임
- 전반적으로 매출액 규모가 작을수록 인수창업이, 매출액 규모가 클수록 신규창업의 비율이 높아, 인수창업은 3천만 원 미만(47.7%)에서, 신규창업은 1억 원 이상(72.3%)에서 가장 높게 나타남

[표 2-10] 창업 형태

(단위 : %)

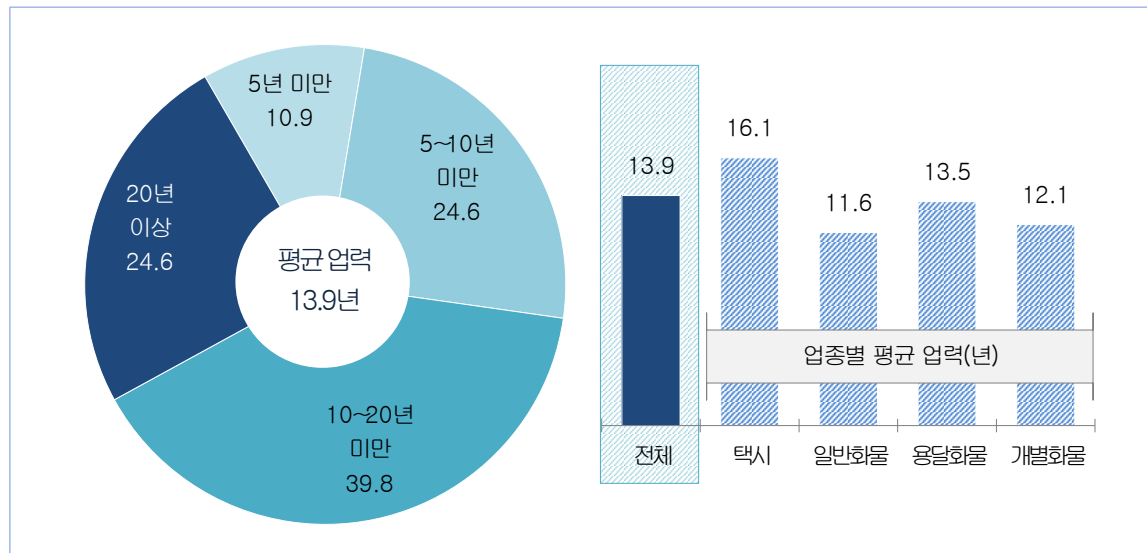
구분		사례수	신규창업 (현 운수업을 처음 설립)	인수창업 (운영·소유권 인수)	가업승계 (친·인척에게 무상으로 인수)
전 체		(1,700)	64.5	34.9	0.6
업종	택시	(601)	55.9	43.8	0.3
	일반화물	(209)	68.9	29.2	1.9
	용달화물	(474)	67.3	32.1	0.6
	개별화물	(416)	71.4	28.1	0.5
권역	서울/강원	(290)	75.2	24.8	0.0
	인천/경기	(344)	78.2	21.2	0.6
	대전/세종/충청	(279)	39.4	60.2	0.4
	대구/경북	(206)	76.2	23.3	0.5
	부산/울산/경남	(276)	40.6	58.3	1.1
	광주/전라/제주	(305)	75.4	23.3	1.3
대표자 연령대	40대 이하	(177)	66.7	33.3	0.0
	50대	(521)	69.1	30.1	0.8
	60대	(739)	65.2	34.4	0.4
	70대 이상	(263)	51.7	46.8	1.5
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	51.1	47.7	1.1
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	71.5	28.0	0.5
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	61.3	38.7	0.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	62.2	36.5	1.2
	1억 원 이상	(65)	72.3	26.2	1.5

## 바. 업력

- 평균 업력은 13.9년이었으며, 10~20년 미만이 39.8%로 가장 높음
  - 다음으로 5~10년 미만과 20년 이상이 각 24.6%, 5년 미만이 10.9%로 나타남

[그림 2-12] 업력

(단위 : %, 년)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 택시가 평균 16.1년으로 가장 길고, 다음으로는 용달화물(13.5년), 개별화물(12.1년), 일반화물(11.6년) 순임
- 권역별로 대구/경북이 평균 17.7년으로 가장 길고, 다음으로 부산/울산/경남이 평균 17.4년으로 나타나, 경상권의 평균이 높은 특징을 보임
- 대표자 연령대가 높을수록 평균 업력이 길어져, 70대 이상이 평균 19.8년으로 가장 깊
- 매출액 규모는 대표자 연령대와 반대로, 매출액 규모가 낮을수록 평균 업력이 길어져, 3천만 원 미만이 18.3년으로 가장 깊

[표 2-11] 업력

(단위 : %, 년)

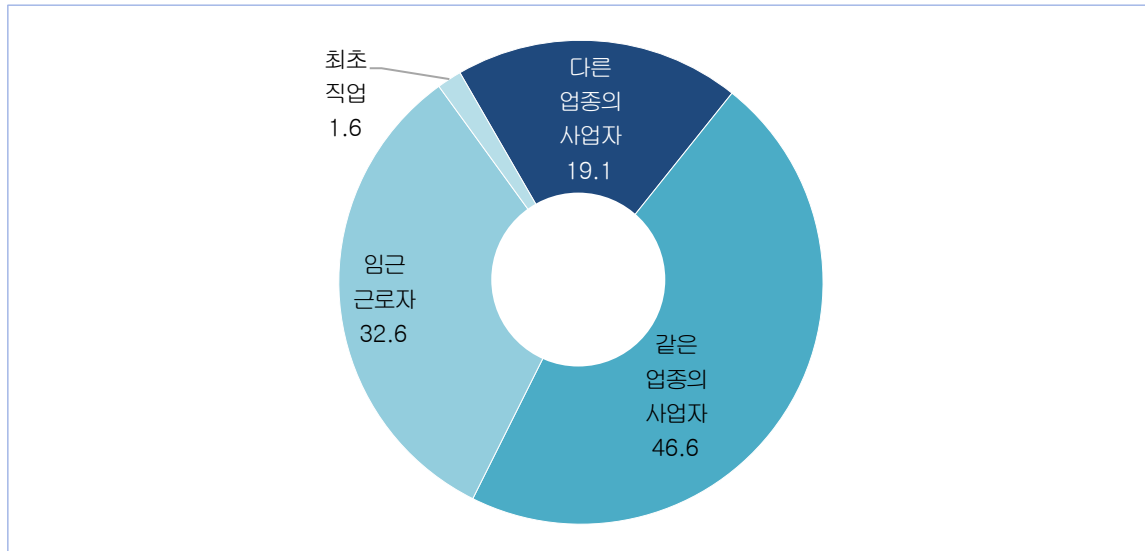
구분		사례수	5년 미만	5~10년 미만	10~20년 미만	20년 이상	평균 업력 (년)
전 체		(1,700)	10.9	24.6	39.8	24.6	13.9
업종	택시	(601)	9.2	19.8	35.9	35.1	16.1
	일반화물	(209)	11.5	29.2	46.4	12.9	11.6
	용달화물	(474)	12.0	23.2	42.6	22.2	13.5
	개별화물	(416)	12.0	31.0	38.7	18.3	12.1
권역	서울/강원	(290)	15.2	35.5	37.9	11.4	10.8
	인천/경기	(344)	15.4	32.3	44.2	8.1	10.5
	대전/세종/충청	(279)	4.7	19.7	36.6	39.1	16.9
	대구/경북	(206)	5.3	14.6	38.8	41.3	17.7
	부산/울산/경남	(276)	8.3	10.1	39.1	42.4	17.4
	광주/전라/제주	(305)	13.8	30.2	40.7	15.4	12.0
대표자 연령대	40대 이하	(177)	31.6	42.9	23.7	1.7	7.4
	50대	(521)	14.0	29.2	44.0	12.9	11.4
	60대	(739)	6.1	21.2	43.8	28.8	15.1
	70대 이상	(263)	4.6	12.9	30.8	51.7	19.8
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	6.3	13.2	36.8	43.7	18.3
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	8.9	20.7	45.2	25.1	14.6
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	13.2	28.5	33.7	24.6	13.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	11.4	29.9	40.5	18.3	12.6
	1억 원 이상	(65)	23.1	30.8	36.9	9.2	9.5

## 사. 창업 직전 종사상 지위

- 창업 직전 종사상 지위는 같은 업종의 사업자가 46.6%로 가장 높고, 다음으로 임금 근로자가 32.6%로 뒤를 이음
  - 다른 업종의 사업자는 19.1%, 최초 직업은 1.6%로 나타남

[그림 2-13] 창업 직전 종사상 지위

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 용달화물은 다른 업종의 사업자(24.3%)가 상대적으로 높음
- 권역별로 광주/전라/제주는 같은 업종의 사업자(57.7%)가, 서울/강원은 다른 업종의 사업자(25.2%)가, 대전/세종/충청과 부산/울산/경남은 임금 근로자(각 42.3%, 45.3%)가 상대적으로 높음
- 대표자 연령대가 낮을수록 같은 업종의 사업자 비율이 높아져, 40대 이하가 52.0%로 가장 높게 나타났고, 70대 이상은 임금 근로자(39.5%)의 비율이 가장 높음
- 매출액 규모별로 임금근로자는 3천만 원 미만 규모에서 43.1%로 가장 높음



[표 2-12] 창업 직전 종사상 지위

(단위 : %)

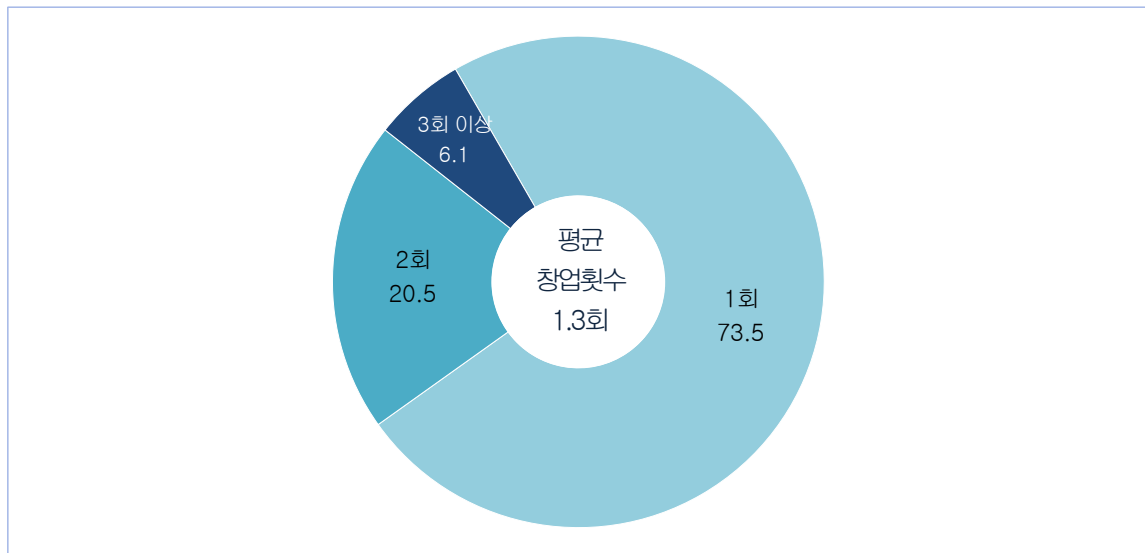
구분		사례수	같은 업종의 사업자	다른 업종의사업자 (운수업 외)	임금 근로자	최초 직업
전 체		(1,700)	46.6	19.1	32.6	1.6
업종	택시	(601)	50.1	18.5	30.3	1.2
	일반화물	(209)	50.7	17.7	31.6	0.0
	용달화물	(474)	38.6	24.3	34.8	2.3
	개별화물	(416)	48.8	14.7	34.1	2.4
권역	서울/강원	(290)	47.2	25.2	27.6	0.0
	인천/경기	(344)	42.7	22.7	33.7	0.9
	대전/세종/충청	(279)	41.6	13.6	42.3	2.5
	대구/경북	(206)	40.8	19.4	35.4	4.4
	부산/울산/경남	(276)	48.2	5.4	45.3	1.1
	광주/전라/제주	(305)	57.7	26.2	14.1	2.0
대표자 연령대	40대 이하	(177)	52.0	13.6	31.6	2.8
	50대	(521)	48.8	20.5	29.2	1.5
	60대	(739)	46.7	19.4	32.9	1.1
	70대 이상	(263)	38.8	19.0	39.5	2.7
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	27.6	25.3	43.1	4.0
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	48.1	22.1	27.7	2.2
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	55.3	13.8	29.8	1.1
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	43.0	18.0	38.3	0.7
	1억 원 이상	(65)	46.2	18.5	35.4	0.0

## 아. 창업 경험

- 현재 운영하고 있는 운수업 포함 창업 횟수는 평균 1.3회이며, 1회의 비율은 73.5%임  
- 2회 창업은 20.5%, 3회 이상 창업은 6.1%임

[그림 2-14] 창업 횟수

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 창업 횟수 평균은 일반화물(1.46회), 용달화물(1.37회), 개별화물(1.36회), 택시(1.27회) 순으로, 택시보다는 화물이 더 높아 보임
- 권역별로는 광주/전라/제주가 평균 2.16회 창업으로 가장 높게 나타났고, 2회 이상 창업 횟수 비율 또한 82.6%로 높음
- 대표자 연령대별로 창업 횟수 평균은 50대(1.39회), 40대 이하(1.38회), 70대 이상(1.32회), 60대(1.31회) 순임
- 매출액 규모별로 창업 횟수 평균은 3천만 원 미만이 1.56회로 가장 많고, 5천만 원 이상~7천만 원 미만이 1.20회로 가장 적음

[표 2-13] 창업 경험

(단위 : %, 회)

구분		사례수	1회	2회	3회 이상	평균 창업횟수 (회)
전 체		(1,700)	73.5	20.5	6.1	1.3
업종	택시	(601)	79.4	15.5	5.2	1.3
	일반화물	(209)	63.2	28.2	8.6	1.5
	용달화물	(474)	75.3	16.9	7.8	1.4
	개별화물	(416)	68.0	27.9	4.1	1.4
권역	서울/강원	(290)	92.8	6.9	0.3	1.1
	인천/경기	(344)	92.7	6.7	0.6	1.1
	대전/세종/충청	(279)	73.8	19.4	6.8	1.3
	대구/경북	(206)	75.7	23.3	1.0	1.3
	부산/울산/경남	(276)	89.1	10.1	0.7	1.1
	광주/전라/제주	(305)	17.4	57.4	25.2	2.2
대표자 연령대	40대 이하	(177)	67.8	26.0	6.2	1.4
	50대	(521)	68.9	25.3	5.8	1.4
	60대	(739)	76.5	17.6	6.0	1.3
	70대 이상	(263)	77.9	15.2	6.8	1.3
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	62.1	24.7	13.2	1.6
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	67.3	24.1	8.6	1.4
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	81.6	16.8	1.5	1.2
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	77.3	17.8	4.9	1.3
	1억 원 이상	(65)	78.5	18.5	3.1	1.2

## 2. 창업 준비 현황<sup>3)</sup>

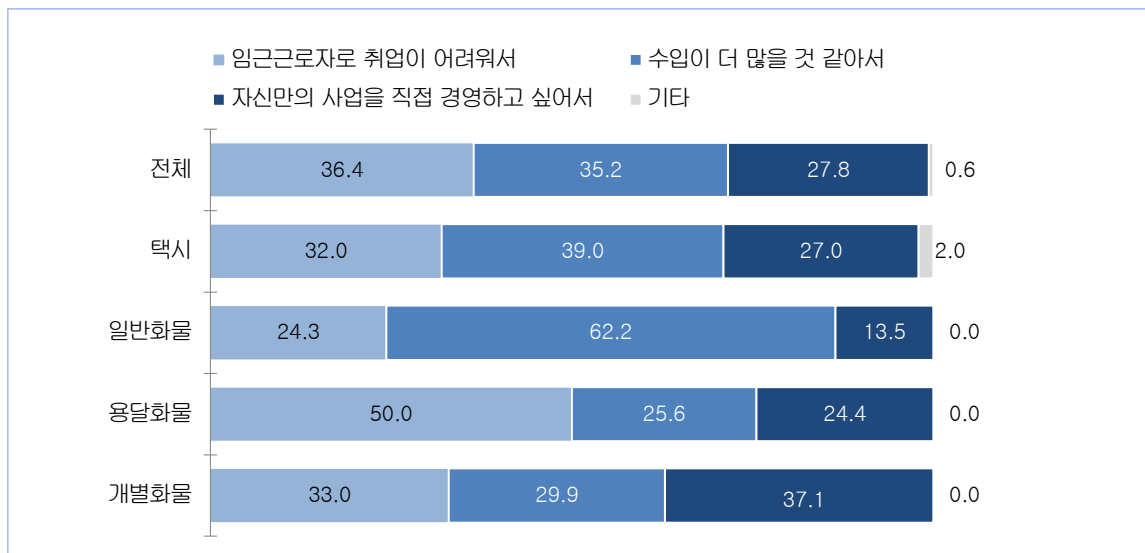
### 가. 창업 동기

※ 응답기업 중 운수업 창업 형태가 '신규창업'이면서, 창업년도가 2015년~2020년인 324개사를 기준으로 분석

- 창업 동기는 임금근로자로 취업이 어려워서(36.4%) > 수입이 더 많을 것 같아서(35.2%) > 자신만의 사업을 직접 경영하고 싶어서(27.8%) 순으로 나타남

[그림 2-15] 창업 동기

(단위 : %)



\* Base : 7년 이내 신규창업 응답업체(n=324)

#### 특성별 분석

- 업종별로 임금근로자로 취업이 어려워서라는 응답은 용달화물이 50.0%로 가장 많고, 수입이 더 많을 것 같아서는 일반화물(62.2%), 자신만의 사업을 직접 경영하고 싶어서는 개별화물(37.1%)로 상대적으로 높음
- 권역별로 서울/강원, 인천/경기는 임금근로자로 취업이 어려워서가, 광주/전라/제주는 수입이 더 많을 것 같아서가, 대전/세종/충청, 대구/경북, 부산/울산/경남은 자신만의 사업을 직접 경영하고 싶어서가 상대적으로 높음
- 대표자 연령대별로 60대는 취업이 어려워서, 40대 이하는 자신만의 사업을 직접 경영하고 싶어서가 상대적으로 높음

3) 응답기업 중 운수업 창업 형태가 '신규창업'이면서, 영업 시작 7년 이내 기업(2015년 이후 설립) 324개사를 기준으로 분석

[표 2-14] 창업 동기

(단위 : %)

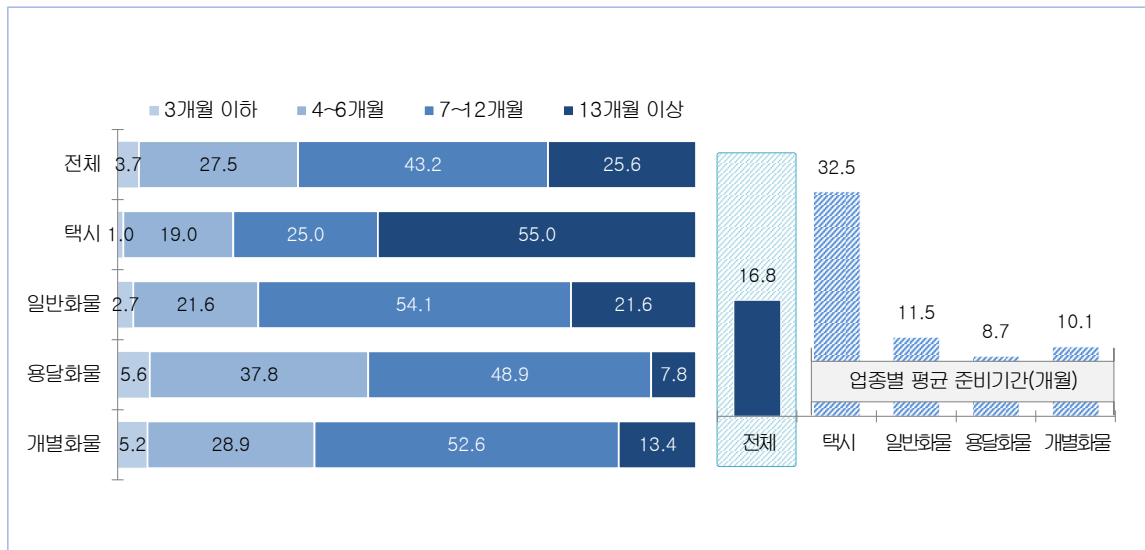
구분		사례수	임금근로자로 취업이 어려워서	수입이 더 많을 것 같아서	자신만의 사업을 직접 경영하고 싶어서	기타
전 체		(324)	36.4	35.2	27.8	0.6
업종	택시	(100)	32.0	39.0	27.0	2.0
	일반화물	(37)	24.3	62.2	13.5	0.0
	용달화물	(90)	50.0	25.6	24.4	0.0
	개별화물	(97)	33.0	29.9	37.1	0.0
권역	서울/강원	(75)	54.7	24.0	20.0	1.3
	인천/경기	(88)	44.3	35.2	20.5	0.0
	대전/세종/충청	(19)	5.3	21.1	73.7	0.0
	대구/경북	(19)	26.3	31.6	42.1	0.0
	부산/울산/경남	(19)	0.0	21.1	73.7	5.3
	광주/전라/제주	(104)	30.8	49.0	20.2	0.0
대표자 연령대	40대 이하	(76)	22.4	35.5	40.8	1.3
	50대	(124)	40.3	33.9	25.0	0.8
	60대	(105)	44.8	35.2	20.0	0.0
	70대 이상	(19)	21.1	42.1	36.8	0.0
매출액 규모	3천만 원 미만	(19)	15.8	42.1	42.1	0.0
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(104)	43.3	31.7	24.0	1.0
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(101)	30.7	31.7	37.6	0.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(82)	47.6	31.7	19.5	1.2
	1억 원 이상	(18)	0.0	83.3	16.7	0.0

## 나. 창업 준비기간

- 창업 준비기간은 평균 16.8개월이 소요된 것으로 나타났고, 7~12개월이 43.2%로 가장 높은 응답을 보임
  - 다음으로 3개월 이하가 27.5%, 13개월 이상이 25.6% 순임

[그림 2-16] 창업 준비기간

(단위 : %, 개월)



\* Base : 7년 이내 신규창업 응답업체(n=324)

### 특성별 분석

- 업종별로 택시의 평균 창업 준비기간은 32.5개월로 준비기간이 가장 길었으며, 다음으로는 일반화물(11.5개월), 개별화물(10.1개월), 용달화물(8.7개월) 순임
- 권역별로 광주/전라/제주가 평균 32.4개월로 가장 길었음
- 대표자 연령대별로 70대 이상이 평균 32.2개월로 가장 긴 준비기간을 거침
- 매출액 규모별로는 매출액 규모가 작을수록 준비기간이 길어져, 3천만 원 미만이 평균 33.1개월, 3천만 원 이상~5천만 원 미만이 평균 26.3개월이 준비기간을 거침

[표 2-15] 창업 준비기간

(단위 : %, 개월)

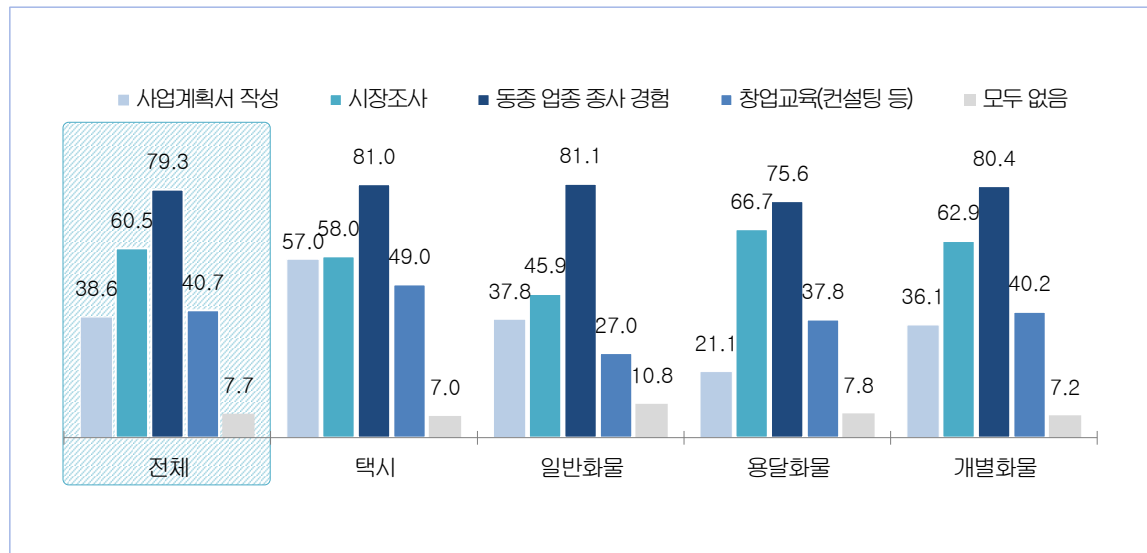
구분		사례수	3개월 이하	4~6개월	7~12개월	13개월 이상	평균 준비기간 (개월)
전 체		(324)	3.7	27.5	43.2	25.6	16.8
업종	택시	(100)	1.0	19.0	25.0	55.0	32.5
	일반화물	(37)	2.7	21.6	54.1	21.6	11.5
	용달화물	(90)	5.6	37.8	48.9	7.8	8.7
	개별화물	(97)	5.2	28.9	52.6	13.4	10.1
권역	서울/강원	(75)	4.0	30.7	56.0	9.3	9.6
	인천/경기	(88)	3.4	35.2	54.5	6.8	9.3
	대전/세종/충청	(19)	5.3	26.3	47.4	21.1	10.1
	대구/경북	(19)	15.8	42.1	42.1	0.0	6.9
	부산/울산/경남	(19)	0.0	31.6	47.4	21.1	11.2
	광주/전라/제주	(104)	1.9	15.4	23.1	59.6	32.4
대표자 연령대	40대 이하	(76)	6.6	31.6	39.5	22.4	11.0
	50대	(124)	1.6	27.4	52.4	18.5	14.8
	60대	(105)	4.8	26.7	39.0	29.5	20.5
	70대 이상	(19)	0.0	15.8	21.1	63.2	32.2
매출액 규모	3천만 원 미만	(19)	0.0	26.3	26.3	47.4	33.1
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(104)	4.8	19.2	31.7	44.2	26.3
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(101)	4.0	33.7	46.5	15.8	10.4
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(82)	2.4	31.7	51.2	14.6	10.4
	1억 원 이상	(18)	5.6	22.2	72.2	0.0	9.4

## 다. 창업 준비활동

- 창업 준비활동으로 동종 업종 종사 경험 수행이 79.3%로 가장 높게 나타남  
 - 다음으로 시장조사(60.5%), 창업교육(컨설팅 등)(40.7%), 사업계획서 작성(38.6%) 순임

[그림 2-17] 창업 준비활동

(단위 : %)



\* Base : 7년 이내 신규창업 응답업체(n=324)

### 특성별 분석

- 업종별로 택시는 사업계획서 작성(57.0%)과 창업교육(컨설팅 등)(49.0%)가, 용달화물은 시장조사(66.7%)가 상대적으로 높음
- 권역별로 대전/세종/충청은 시장조사(100.0%)와 동종 업종 조사 경험(89.5%)이, 부산/울산/경남은 동종 업종 종사 경험(100.0%)이, 광주/전라/제주는 사업계획서 작성(95.2%), 시장조사(68.03%), 창업교육(컨설팅 등)(72.1%)의 비율이 상대적으로 높음
- 대표자 연령대별로 70대 이상에서 가장 다양한 준비활동을 거친 것으로 나타남
- 매출액 규모별로 1억 원 이상이 동종업계 종사 경험(94.4%)이 가장 높음



[표 2-16] 창업 준비활동

(단위 : %)

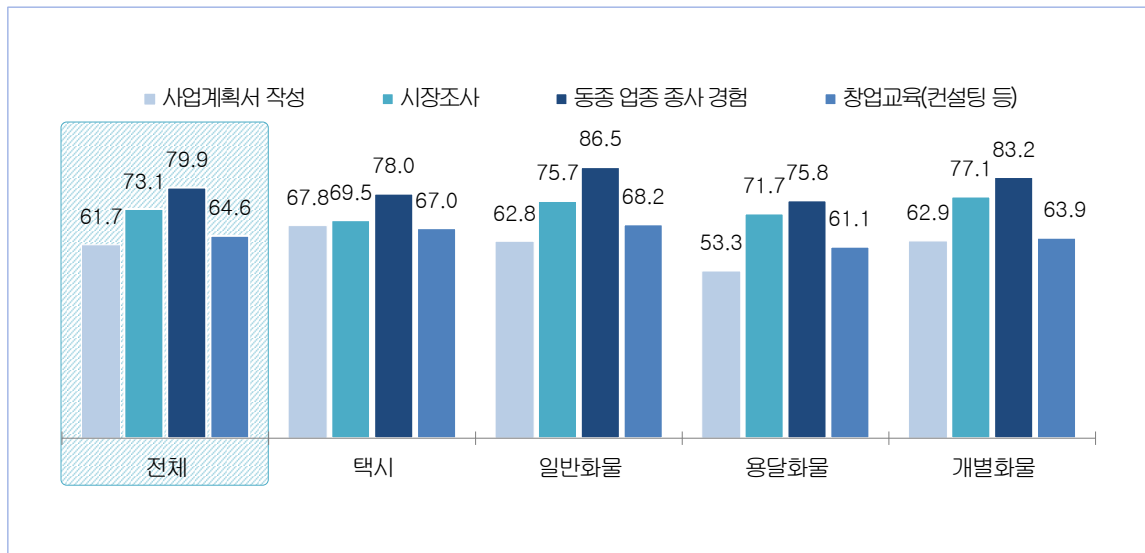
구분		사례수	사업계획서 작성	시장조사	동종 업종 종사 경험	창업교육 (컨설팅 등)	모두 없음
전 체		(324)	38.6	60.5	79.3	40.7	7.7
업종	택시	(100)	57.0	58.0	81.0	49.0	7.0
	일반화물	(37)	37.8	45.9	81.1	27.0	10.8
	용달화물	(90)	21.1	66.7	75.6	37.8	7.8
	개별화물	(97)	36.1	62.9	80.4	40.2	7.2
권역	서울/강원	(75)	6.7	58.7	82.7	22.7	10.7
	인천/경기	(88)	11.4	54.5	80.7	34.1	12.5
	대전/세종/충청	(19)	26.3	100.0	89.5	26.3	0.0
	대구/경북	(19)	15.8	42.1	63.2	5.3	21.1
	부산/울산/경남	(19)	15.8	31.6	100.0	21.1	0.0
	광주/전라/제주	(104)	95.2	68.3	73.1	72.1	1.9
대표자 연령대	40대 이하	(76)	39.5	64.5	78.9	30.3	9.2
	50대	(124)	34.7	58.9	84.7	44.4	4.8
	60대	(105)	35.2	56.2	75.2	40.0	9.5
	70대 이상	(19)	78.9	78.9	68.4	63.2	10.5
매출액 규모	3천만 원 미만	(19)	68.4	52.6	63.2	52.6	10.5
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(104)	53.8	69.2	75.0	54.8	6.7
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(101)	26.7	51.5	80.2	24.8	9.9
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(82)	32.9	65.9	84.1	43.9	6.1
	1억 원 이상	(18)	11.1	44.4	94.4	22.2	5.6

#### 라. 창업 준비활동 중요성<sup>4)</sup>

- 창업 준비활동의 중요성으로 동종 업종 종사 경험의 중요성이 79.9점으로 가장 높게 나타남  
- 다음으로 시장조사(73.1점), 창업교육(컨설팅 등)(64.6점), 사업계획서 작성(61.7점) 순임

[그림 2-18] 창업 준비활동 중요성

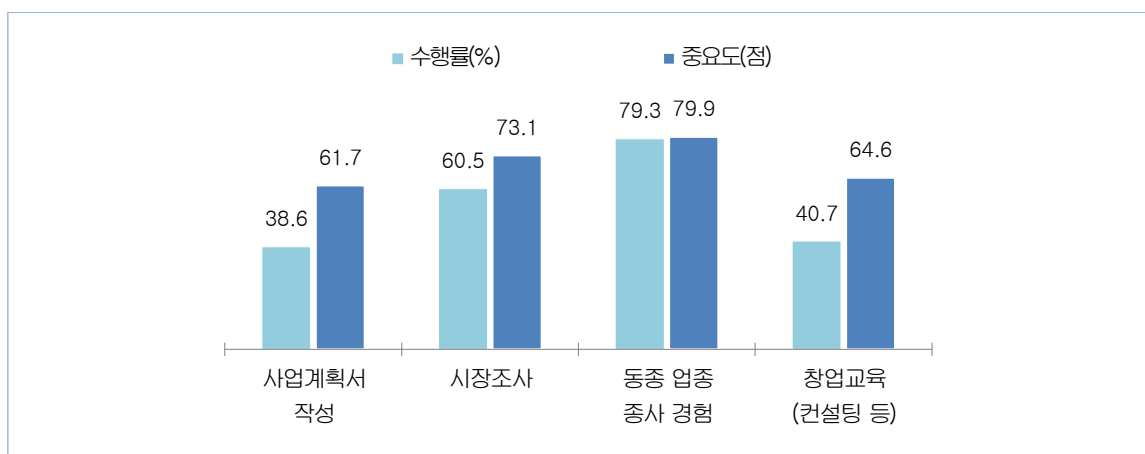
(단위 : 점)



\* Base : 7년 이내 신규창업 응답업체(n=324)

- 사업계획서 작성, 시장조사, 창업교육 활동에 대한 중요성은 수행률보다 상대적으로 높게 나타났으며, 이 중, 사업계획서 작성과 창업교육 활동의 중요성은 수행률 대비 상당히 높음

[그림 2-19] 창업 준비활동 수행률&amp;중요성



4) ① 전혀 중요하지 않음=0점, ② 중요하지 않음=25점, ③ 중요함=50점 ④, 다소 중요함=75점, ⑤ 매우 중요함=100점으로 환산하여 산출한 결과임

**특성별 분석**

- 업종별로 창업 준비활동 중요성을 살펴보면, 모든 업종에서 동종 업종 종사 경험이 가장 높았으며, 특히, 일반화물이 86.5점으로 가장 높음. 사업계획서 작성은 67.8점으로 택시가 상대적으로 높음
- 권역별로 광주/전라/제주는 모든 창업 준비활동의 중요도가, 대전/세종/충청은 시장조사, 동종업계 종사 경험의 중요도가 상대적으로 높음
- 대표자 연령대별로 70대 이상에서 동종 업계 종사 경험의 중요도를 가장 높게 평가함
- 매출액 규모별로 5천만 원 미만은 모든 창업 준비활동의 중요도를 상대적으로 높게 평가함

[표 2-17] 창업 준비활동 중요성

(단위 : 점)

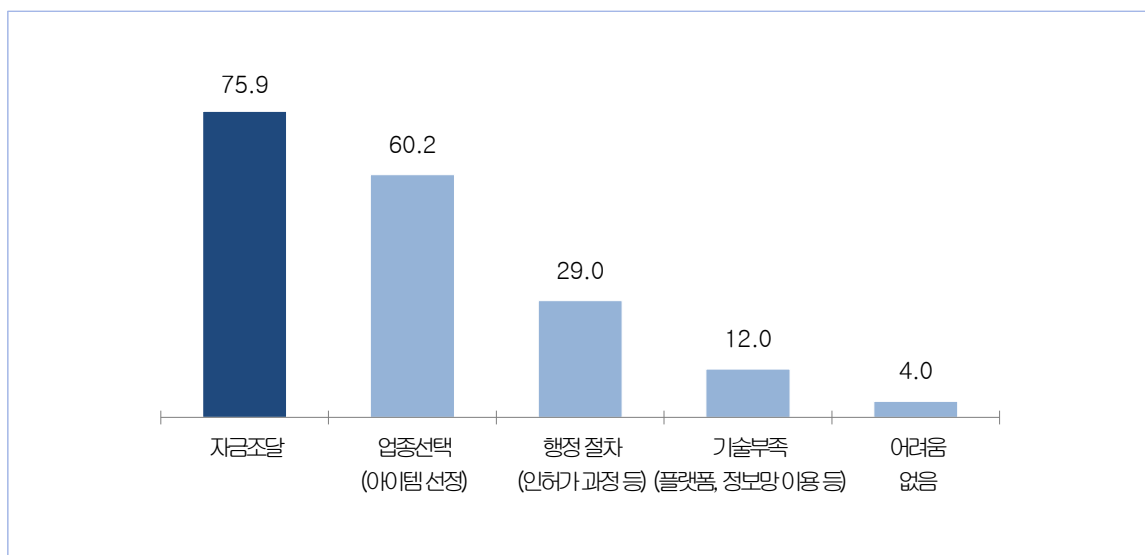
구분		사례수	사업계획서 작성	시장조사	동종 업종 종사 경험	창업교육 (컨설팅 등)
전 체		(324)	61.7	73.1	79.9	64.6
업종	택시	(100)	67.8	69.5	78.0	67.0
	일반화물	(37)	62.8	75.7	86.5	68.2
	용달화물	(90)	53.3	71.7	75.8	61.1
	개별화물	(97)	62.9	77.1	83.2	63.9
권역	서울/강원	(75)	42.3	67.3	72.3	50.3
	인천/경기	(88)	47.7	66.2	72.7	56.0
	대전/세종/충청	(19)	61.8	90.8	86.8	61.8
	대구/경북	(19)	38.2	48.7	60.5	38.2
	부산/울산/경남	(19)	38.2	39.5	71.1	44.7
	광주/전라/제주	(104)	96.2	90.4	95.4	91.1
대표자 연령대	40대 이하	(76)	59.5	72.4	79.3	60.5
	50대	(124)	59.3	73.2	79.8	64.3
	60대	(105)	62.1	72.6	79.3	64.8
	70대 이상	(19)	84.2	77.6	86.8	81.6
매출액 규모	3천만 원 미만	(19)	78.9	75.0	82.9	76.3
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(104)	75.2	81.7	87.0	75.2
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(101)	55.7	68.8	77.5	57.4
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(82)	51.5	68.9	73.5	59.8
	1억 원 이상	(18)	45.8	63.9	79.2	52.8

## 마. 창업 시 애로사항

- 창업 시 애로사항으로 자금조달이 75.9%로 가장 높고, 다음으로 업종선택(아이템 선정)이 60.2%로 나타남
  - 행정절차(인·허가 과정 등)는 29.0%, 기술부족(플랫폼, 정보망 이용 등)은 12.0%의 비율을 보임
  - 반면, 어려움이 없었다는 비율은 4.0%임

[그림 2-20] 창업 시 애로사항

(단위 : %, 복수응답)



\* Base : 7년 이내 신규창업 응답업체(n=324)

### 특성별 분석

- 업종별로 자금조달은 개별화물이 81.4%, 일반화물이 81.1%로 높고, 택시(73.0%)와 용달화물(71.1%)은 상대적으로 낮음
- 권역별로 자금조달은 대전/세종/충청(89.5%)에서, 업종 선택은 서울/강원(78.7%)과 인천/경기(79.5%)에서, 행정 절차는 대전/세종/충청(63.2%)과 부산/울산/경남(47.4%)에서 상대적으로 높게 나타남. 어려움이 없었다는 응답은 대구/경북에서 36.8%로 가장 높음
- 대표자 연령대별로 50대는 업종 선택(72.6%)이, 나머지 연령대는 행정 절차가 상대적으로 높음. 70대 이상은 기술 부족 또한 상대적으로 높게 나타남
- 매출액 규모별로 자금조달은 1억 원 이상 규모에서 94.4%로 가장 높고, 다음으로 5천만 원 이상~7천만 원 미만(81.2%)이 뒤를 이음

[표 2-18] 창업 시 애로사항

(단위 : %, 복수응답)

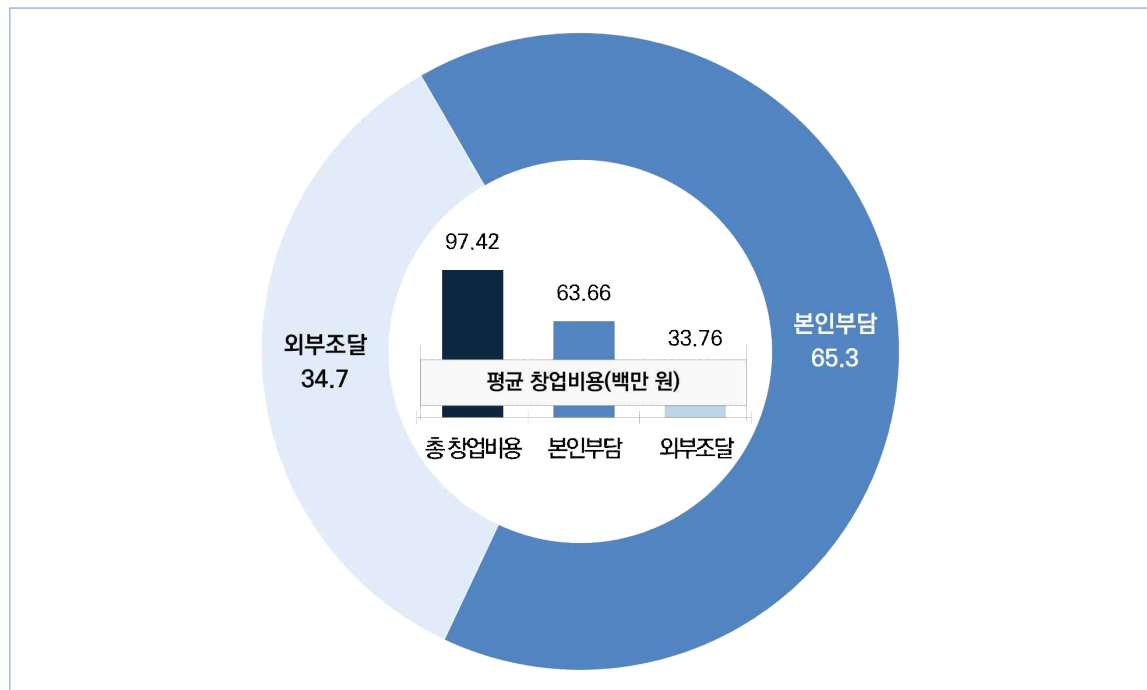
구분		사례수	자금조달	업종선택 (아이템 선정)	행정절차 (안허가과정 등)	기술부족 (플랫폼, 정보망 이용 등)	어려움 없음
전 체		(324)	75.9	60.2	29.0	12.0	4.0
업종	택시	(100)	73.0	55.0	33.0	15.0	2.0
	일반화물	(37)	81.1	70.3	32.4	2.7	0.0
	용달화물	(90)	71.1	72.2	21.1	16.7	6.7
	개별화물	(97)	81.4	50.5	30.9	8.2	5.2
권역	서울/강원	(75)	77.3	78.7	25.3	14.7	0.0
	인천/경기	(88)	77.3	79.5	22.7	11.4	3.4
	대전/세종/충청	(19)	89.5	5.3	63.2	15.8	0.0
	대구/경북	(19)	47.4	31.6	21.1	10.5	36.8
	부산/울산/경남	(19)	68.4	5.3	47.4	0.0	15.8
	광주/전라/제주	(104)	77.9	55.8	28.8	12.5	0.0
대표자 연령대	40대 이하	(76)	78.9	36.8	39.5	7.9	5.3
	50대	(124)	79.0	72.6	24.2	13.7	1.6
	60대	(105)	74.3	63.8	23.8	11.4	6.7
	70대 이상	(19)	52.6	52.6	47.4	21.1	0.0
매출액 규모	3천만 원 미만	(19)	68.4	42.1	42.1	15.8	5.3
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(104)	68.3	55.8	31.7	18.3	3.8
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(101)	81.2	52.5	33.7	8.9	4.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(82)	76.8	76.8	18.3	9.8	4.9
	1억 원 이상	(18)	94.4	72.2	22.2	0.0	0.0

## 바. 창업 비용

- 창업에 소요된 총 비용은 평균 97.4백만 원이며, 이 중 본인 부담액은 63.7백만 원으로 총 비용의 65.3%에 해당함

[그림 2-21] 창업 비용

(단위 : 백만 원, %)



\* Base : 7년 이내 신규창업 응답업체(n=324)

### 특성별 분석

- 업종별로 일반화물의 창업비용이 평균 151.9백만 원으로 가장 많으며, 다음으로는 택시(113.3백만 원), 개별화물(97.0백만 원), 용달화물(57.9백만 원) 순임. 용달화물의 본인부담 비중은 77.4%로 가장 높고, 일반화물의 외부조달 비중은 47.6%로 타 업종 대비 상대적으로 높음
- 권역별로 광주/전라/제주의 평균 창업비용이 143.5백만 원으로 가장 많고, 다음으로는 대전/세종/충청(94.4백만 원), 서울/강원(79.4백만 원) 등의 순임
- 대표자 연령대별로 70대 이상(118.2백만 원)과 40대 이하(102.3백만 원)의 창업 비용이 높게 나타남
- 매출액 규모별로 1억 원 이상이 135.2백만 원으로 가장 많고, 다음으로 3천만 원 미만이 108.4백만 원의 창업비용이 소요됨

[표 2-19] 창업 비용

(단위 : 백만 원, %)

구분	사례수	본인부담		외부조달		평균 창업비용 (백만 원)	
		평균 금액 (백만 원)	비중 (%)	평균 금액 (백만 원)	비중 (%)		
전 체	(324)	63.7	65.3	33.8	34.7	97.4	
업종	택시	(100)	78.5	69.3	34.8	30.7	113.3
	일반화물	(37)	79.6	52.4	72.3	47.6	151.9
	용달화물	(90)	44.8	77.4	13.1	22.6	57.9
	개별화물	(97)	59.8	61.7	37.2	38.3	97.0
권역	서울/강원	(75)	61.2	77.1	18.2	22.9	79.4
	인천/경기	(88)	54.3	73.0	20.1	27.0	74.4
	대전/세종/충청	(19)	49.6	52.5	44.8	47.5	94.4
	대구/경북	(19)	40.4	71.4	16.2	28.6	56.6
	부산/울산/경남	(19)	37.1	55.5	29.7	44.5	66.8
	광주/전라/제주	(104)	85.0	59.3	58.5	40.7	143.5
대표자 연령대	40대 이하	(76)	58.1	56.7	44.3	43.3	102.3
	50대	(124)	64.6	68.4	29.8	31.6	94.4
	60대	(105)	65.5	70.0	28.1	30.0	93.7
	70대 이상	(19)	69.7	59.0	48.5	41.0	118.2
매출액 규모	3천만 원 미만	(19)	78.8	72.7	29.6	27.3	108.4
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(104)	62.8	64.3	34.9	35.7	97.6
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(101)	61.2	64.8	33.3	35.2	94.5
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(82)	61.4	68.3	28.5	31.7	89.9
	1억 원 이상	(18)	77.1	57.0	58.1	43.0	135.2

### 3. 경영현황

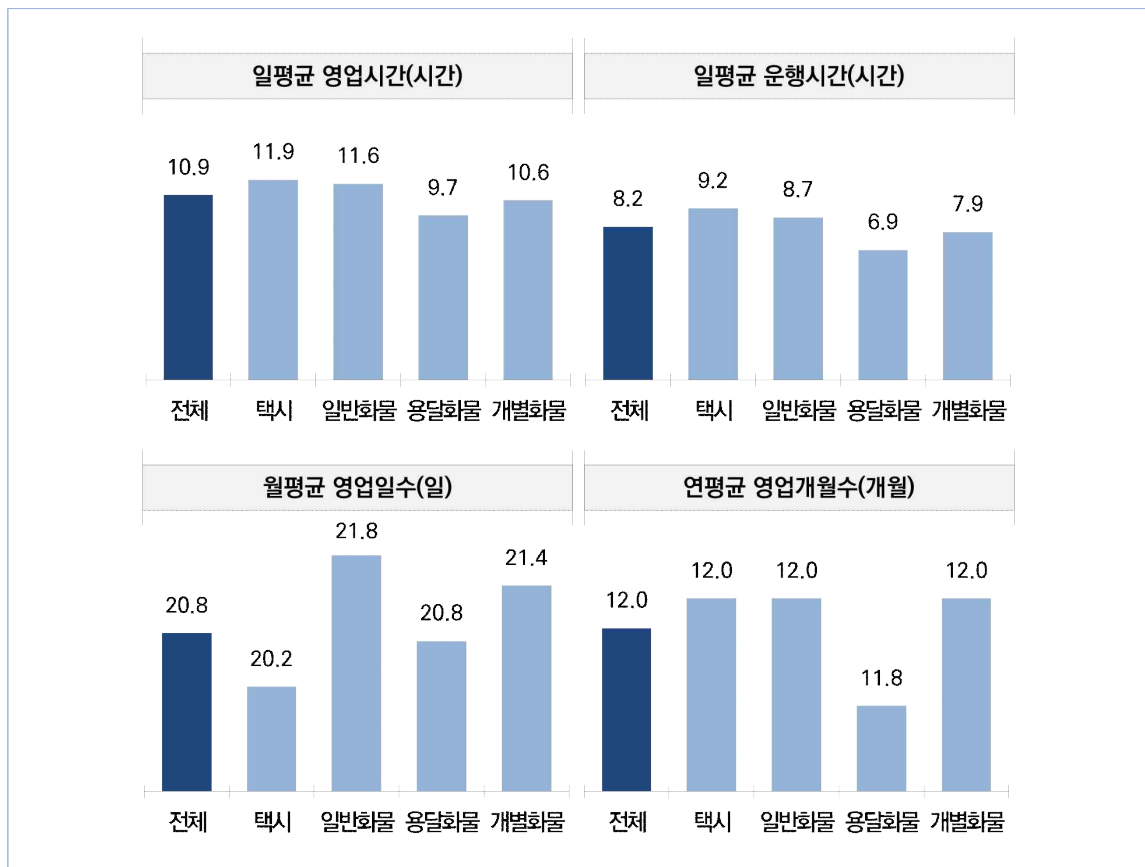
#### 가. 영업시간

##### 1) 영업시간

- 일평균 영업시간은 10.9시간 일평균 운행시간은 8.2시간, 월평균 영업일수는 20.8일, 연평균 영업개월수는 12.0개월로 나타남

[그림 2-23] 영업시간(평균)

(단위 : 시간, 일, 개월)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

#### 특성별 분석

- 업종별로 택시는 일평균 영업시간(11.9시간)과 일평균 운행시간(9.2시간)이 가장 길고, 일반화물은 월평균 영업일수가 21.8일로 가장 길
- 권역별로는 광주/전라/제주의 일평균 운행시간이 9.3시간으로 가장 길
- 대표자 연령대별로는 연령대가 낮을수록 월평균 영업일수가 길게 나타남
- 매출액 규모별로는 매출액 규모가 클수록 월평균 영업일수가 긴 특징을 보임



[표 2-20] 영업시간(평균)

(단위 : 시간, 일, 개월)

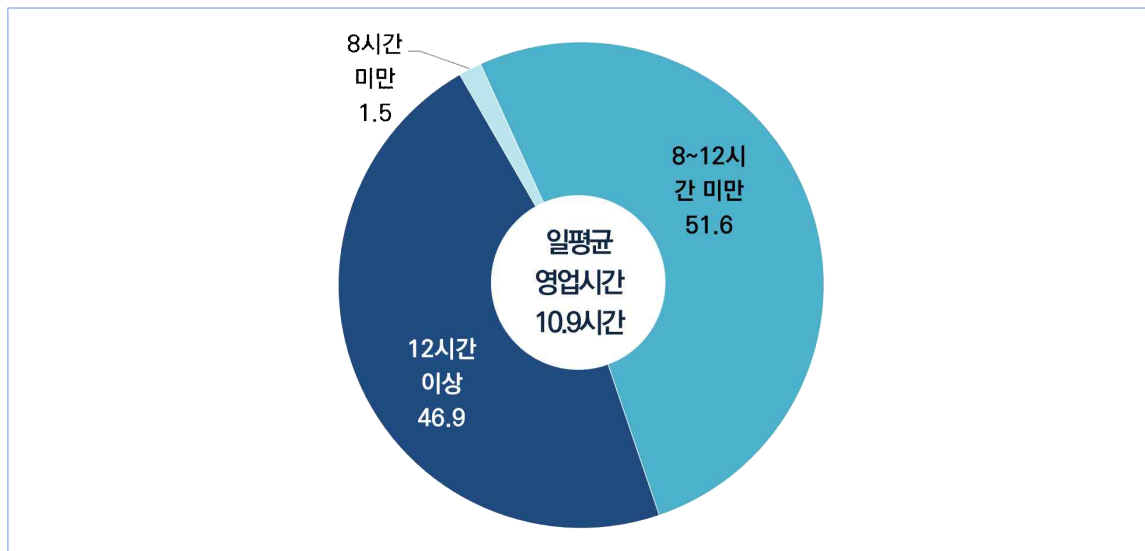
구분		사례수	일평균 영업시간	일평균 운영시간	월평균 영업일수	연평균 영업개월수
전 체		(1,700)	10.9	8.2	20.8	12.0
업종	택시	(601)	11.9	9.2	20.2	12.0
	일반화물	(209)	11.6	8.7	21.8	12.0
	용달화물	(474)	9.7	6.9	20.8	11.8
	개별화물	(416)	10.6	7.9	21.4	12.0
권역	서울/강원	(290)	10.9	7.9	21.5	12.0
	인천/경기	(344)	11.0	8.2	21.6	12.0
	대전/세종/충청	(279)	10.6	8.0	19.0	11.9
	대구/경북	(206)	11.2	7.4	22.6	12.0
	부산/울산/경남	(276)	10.8	7.9	20.5	12.0
	광주/전라/제주	(305)	11.2	9.3	20.2	11.8
대표자 연령대	40대 이하	(177)	10.8	8.0	22.0	12.0
	50대	(521)	11.1	8.1	21.5	11.9
	60대	(739)	11.0	8.4	20.7	12.0
	70대 이상	(263)	10.6	7.9	19.2	11.9
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	9.2	6.6	17.5	11.7
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	11.1	8.6	20.9	12.0
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	10.8	7.8	21.1	12.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	11.6	8.5	21.7	12.0
	1억 원 이상	(65)	10.9	8.3	22.7	12.0

## 2) 일평균 영업시간

- 일평균 영업시간은 10.9시간이었으며, 8~12시간 미만이 51.6%로 가장 높고, 다음으로 12시간 이상이 46.9%로 나타남
  - 8시간 미만은 1.5%임

[그림 2-25] 일평균 영업시간

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 택시가 일평균 영업시간이 11.9시간으로 다음으로는 일반화물(11.6시간), 개별화물(10.6시간), 용달화물(9.7시간) 순임
- 권역별로 광주/전라/제주가 평균 11.2시간으로 가장 길고, 대구/경북(11.2시간), 인천/경기(11.0시간), 서울/강원(10.9시간), 부산/울산/경남(10.8시간), 대전/세종/충청(10.6시간) 순임
- 대표자 연령대별로 70대의 일평균 영업시간이 10.6시간으로 가장 짧음
- 매출액 규모별로 7천만 원 이상~1억 원 미만 규모에서 일평균 영업시간이 11.6시간으로 가장 길며, 다음으로 3천만 원 이상~5천만 원 미만(11.1시간), 1억 원 이상(10.9시간) 등의 순임

[표 2-21] 일평균 영업시간

(단위 : %, 시간)

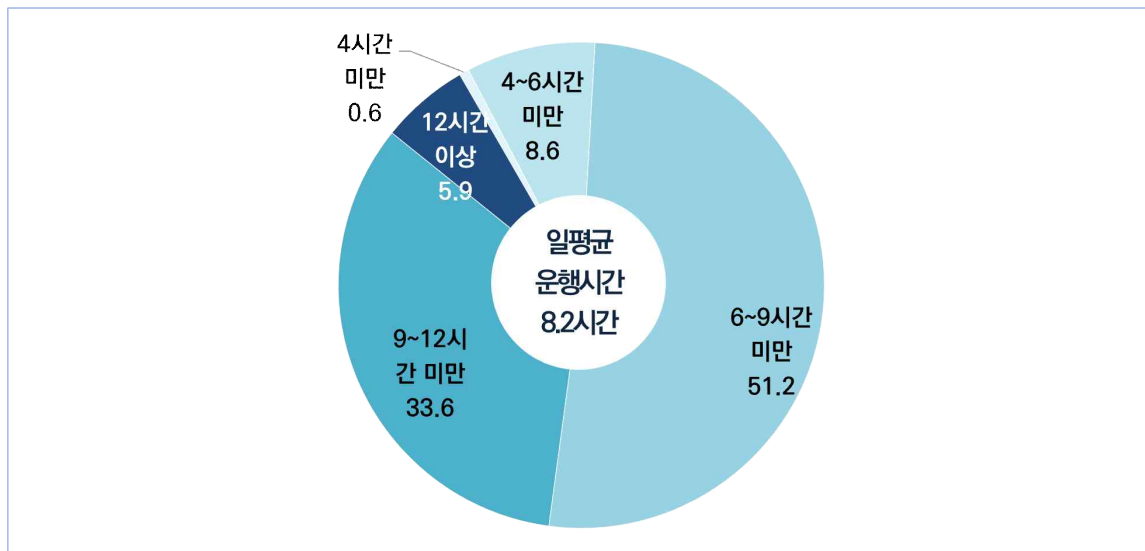
구분		사례수	8시간 미만	8~12시간 미만	12시간 이상	일평균 영업시간
전 체		(1,700)	1.5	51.6	46.9	10.9
업종	택시	(601)	0.5	35.4	64.1	11.9
	일반화물	(209)	1.0	35.9	63.2	11.6
	용달화물	(474)	3.8	71.9	24.3	9.7
	개별화물	(416)	0.7	59.6	39.7	10.6
권역	서울/강원	(290)	2.1	53.4	44.5	10.9
	인천/경기	(344)	1.5	47.4	51.2	11.0
	대전/세종/충청	(279)	1.8	57.7	40.5	10.6
	대구/경북	(206)	1.5	45.1	53.4	11.2
	부산/울산/경남	(276)	1.1	60.9	38.0	10.8
	광주/전라/제주	(305)	1.3	44.9	53.8	11.2
대표자 연령대	40대 이하	(177)	1.1	57.1	41.8	10.8
	50대	(521)	1.5	49.9	48.6	11.1
	60대	(739)	1.6	48.3	50.1	11.0
	70대 이상	(263)	1.5	60.5	38.0	10.6
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	5.2	79.9	14.9	9.2
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	1.2	46.0	52.8	11.1
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	1.5	55.3	43.2	10.8
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	0.5	41.7	57.8	11.6
	1억 원 이상	(65)	1.5	61.5	36.9	10.9

### 3) 일평균 운행시간

- 일평균 운행시간은 8.2시간이었으며, 6~9시간 미만이 51.2%로 가장 높고, 다음으로 9~12시간 미만이 33.6%로 나타남
  - 이어서 4~6시간 미만(8.6%), 12시간 이상(5.9%), 4시간 미만(0.6%) 순임

[그림 2-27] 일평균 운행시간

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

#### 특성별 분석

- 업종별로 택시가 일평균 운행시간이 9.2시간으로 가장 길며, 다음으로는 일반화물(8.7시간), 개별화물(7.9시간), 용달화물(8.7시간) 순임
- 권역별로 광주/전라/제주의 일평균 운행시간이 9.3시간으로 가장 길
- 대표자 연령대별로 70대의 일평균 운행시간이 7.9시간으로 가장 짧음
- 매출액 규모별로 3천만 원 이상~5천만 원 미만 규모에서 일평균 영업시간이 8.6시간으로 가장 길

[표 2-22] 일평균 운행시간

(단위 : %, 시간)

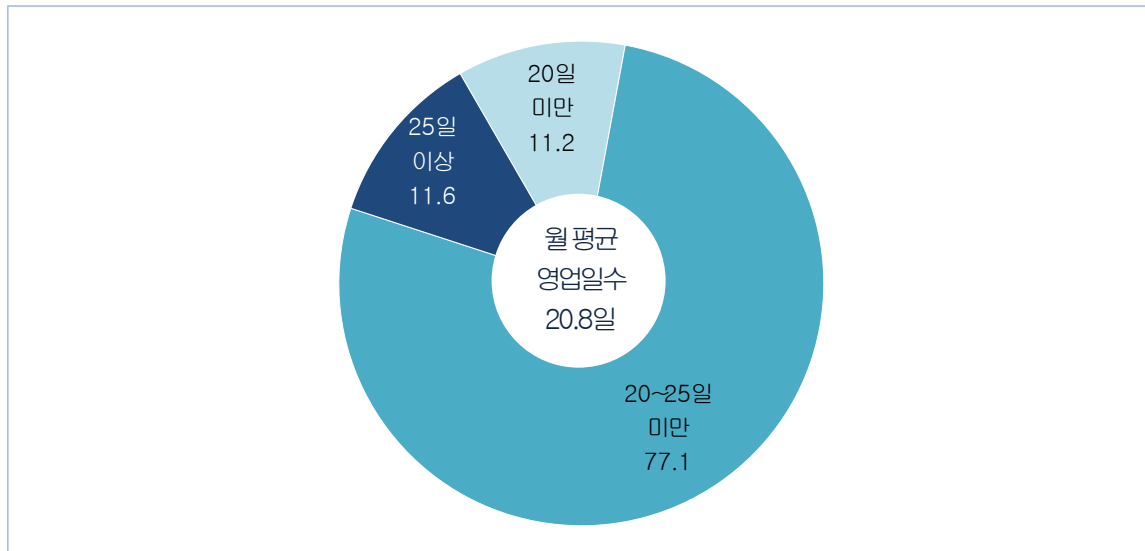
구분		사례수	4시간 미만	4~6시간 미만	6~9시간 미만	9~12시간 미만	12시간 이상	일평균 운행시간
전 체		(1700)	0.6	8.6	51.2	33.6	5.9	8.2
업종	택시	(601)	0.0	1.2	41.9	44.8	12.1	9.2
	일반화물	(209)	0.0	8.1	41.6	42.1	8.1	8.7
	용달화물	(474)	2.3	18.1	61.2	17.7	0.6	6.9
	개별화물	(416)	0.0	8.7	58.2	31.5	1.7	7.9
권역	서울/강원	(290)	0.0	1.7	62.8	33.8	1.7	7.9
	인천/경기	(344)	0.0	1.7	58.1	38.7	1.5	8.2
	대전/세종/충청	(279)	1.1	17.6	35.5	41.9	3.9	8.0
	대구/경북	(206)	1.0	8.3	74.8	15.5	0.5	7.4
	부산/울산/경남	(276)	2.2	23.6	39.5	22.8	12.0	7.9
	광주/전라/제주	(305)	0.0	1.3	41.6	42.3	14.8	9.3
대표자 연령대	40대 이하	(177)	0.6	7.9	58.8	28.8	4.0	8.0
	50대	(521)	0.4	7.3	53.7	33.4	5.2	8.1
	60대	(739)	0.5	7.4	48.7	37.5	5.8	8.4
	70대 이상	(263)	1.5	14.8	48.3	26.6	8.7	7.9
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	4.0	28.2	56.9	6.9	4.0	6.6
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	0.0	4.6	44.4	45.0	6.1	8.6
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	0.9	9.9	55.9	28.5	4.8	7.8
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	0.0	5.4	50.6	36.3	7.7	8.5
	1억 원 이상	(65)	0.0	3.1	69.2	21.5	6.2	8.3

#### 4) 월평균 영업일수

- 월평균 영업일수는 20.8일이었으며, 20~25일 미만이 77.1%로 가장 높음  
- 다음으로 25일 이상(11.6%), 20일 미만(11.2%) 순임

[그림 2-29] 월평균 영업일수

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

#### 특성별 분석

- 업종별로 일반화물의 월평균 영업일수가 21.8일로 가장 많으며, 다음으로는 개별화물(21.4일), 용달화물(20.8일), 택시(20.2일) 순임
- 권역별로 대구/경북이 월평균 22.6일로 가장 많이 영업하며, 다음으로는 인천/경기(21.6일), 서울/강원(21.5일) 등의 순임
- 대표자 연령대별로는 연령이 낮을수록 월평균 영업일수가 많음
- 매출액 규모별로는 매출액 규모가 클수록 월평균 영업일수가 많아져, 1억원 이상은 월평균 22.7일을 영업함

[표 2-23] 월평균 영업일수

(단위 : %, 일)

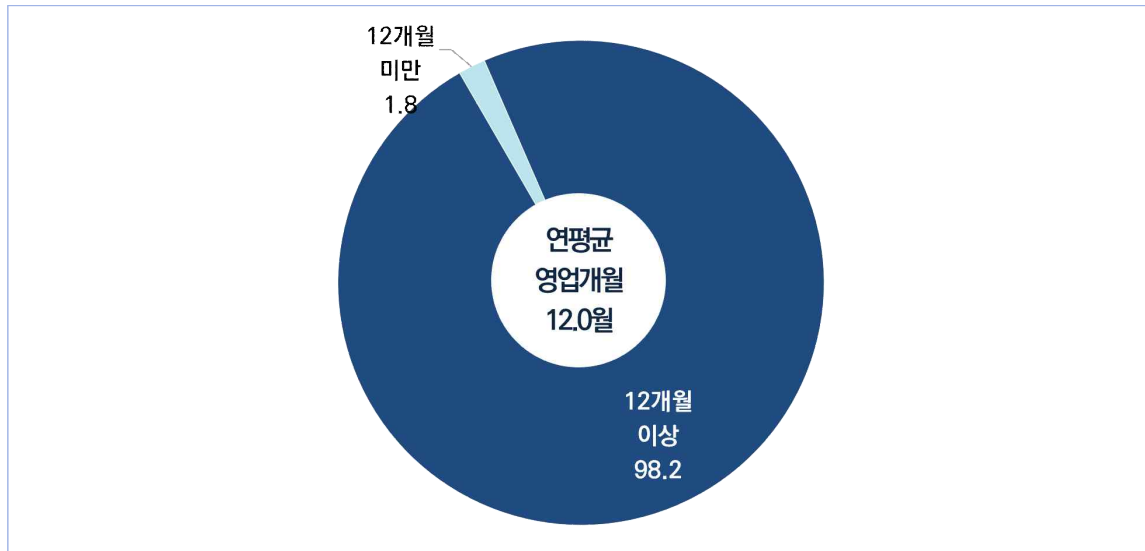
구분		사례수	20일 미만	20~25일 미만	25일 이상	월평균 영업일수
전 체		(1,700)	11.2	77.1	11.6	20.8
업종	택시	(601)	6.5	91.8	1.7	20.2
	일반화물	(209)	7.7	72.2	20.1	21.8
	용달화물	(474)	17.9	65.6	16.5	20.8
	개별화물	(416)	12.3	71.4	16.3	21.4
권역	서울/강원	(290)	3.8	80.3	15.9	21.5
	인천/경기	(344)	5.5	77.0	17.4	21.6
	대전/세종/충청	(279)	29.0	69.2	1.8	19.0
	대구/경북	(206)	2.4	75.7	21.8	22.6
	부산/울산/경남	(276)	13.0	79.7	7.2	20.5
	광주/전라/제주	(305)	12.8	80.0	7.2	20.2
대표자 연령대	40대 이하	(177)	5.1	75.7	19.2	22.0
	50대	(521)	7.1	75.6	17.3	21.5
	60대	(739)	10.7	80.2	9.1	20.7
	70대 이상	(263)	25.1	72.2	2.7	19.2
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	44.3	51.7	4.0	17.5
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	7.3	85.5	7.3	20.9
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	8.4	84.2	7.3	21.1
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	6.7	70.4	23.0	21.7
	1억 원 이상	(65)	7.7	60.0	32.3	22.7

## 5) 연간 영업 개월수

- 연간 평균 영업 개월수는 평균 12.0개월이었으며, 12개월 이상이 98.2%로 나타나, 대부분 일년 내내 영업을 하는 것으로 보임

[그림 2-30] 연간 영업 개월수

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 용달화물(11.8개월)을 제외한 모든 업종이 연간 12.0개월을 영업함
- 권역별로 대전/세종/충청(11.9개월)과 광주/전라/제주(11.8개월)를 제외한 모든 권역이 12개월을 영업함
- 대표자 연령대가 낮을수록 연간 영업개월수가 긴 특징을 보임
- 매출액 규모에서는 3천만 원 미만 규모만 11.7개월을 영업하고, 3천만 원 이상 규모는 12.0개월을 영업한다고 응답함



[표 2-24] 연간 영업 개월수

(단위 : %, 개월)

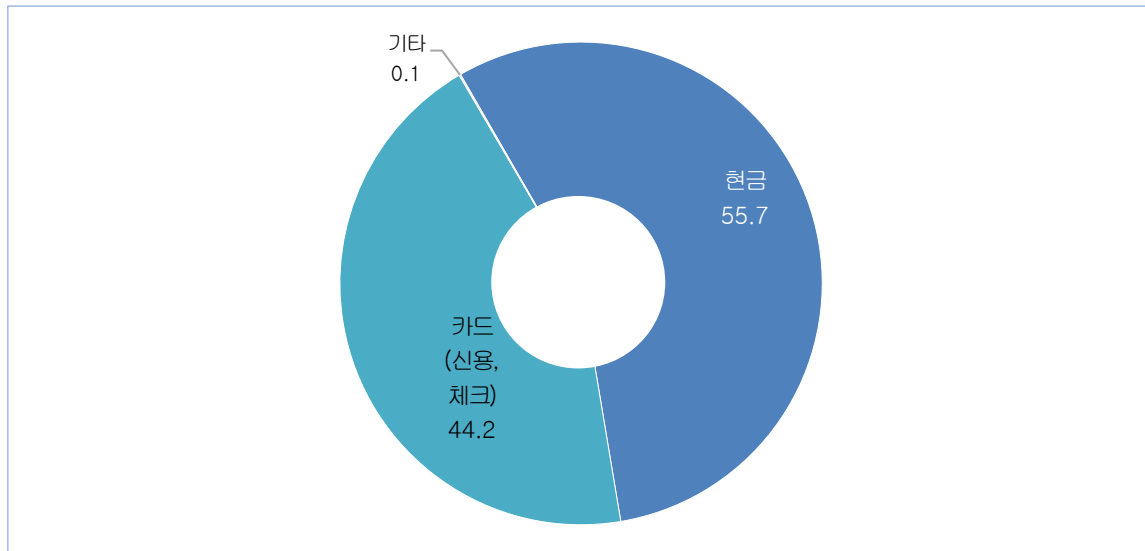
구분		사례수	12개월 미만	12개월	연간 영업 개월수
전 체		(1,700)	1.8	98.2	12.0
업종	택시	(601)	0.0	100.0	12.0
	일반화물	(209)	0.0	100.0	12.0
	용달화물	(474)	6.5	93.5	11.8
	개별화물	(416)	0.0	100.0	12.0
권역	서울/강원	(290)	0.0	100.0	12.0
	인천/경기	(344)	0.0	100.0	12.0
	대전/세종/충청	(279)	1.1	98.9	11.9
	대구/경북	(206)	0.0	100.0	12.0
	부산/울산/경남	(276)	0.0	100.0	12.0
	광주/전라/제주	(305)	9.2	90.8	11.8
대표자 연령대	40대 이하	(177)	0.6	99.4	12.0
	50대	(521)	2.3	97.7	11.9
	60대	(739)	1.5	98.5	12.0
	70대 이상	(263)	2.7	97.3	11.9
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	12.1	87.9	11.7
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	1.7	98.3	12.0
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	0.0	100.0	12.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	0.0	100.0	12.0
	1억 원 이상	(65)	0.0	100.0	12.0

## 나. 결제수단 비율

- 결제수단으로는 현금이 55.7%로 가장 높고, 카드(신용, 체크)가 44.2%로 뒤를 이음

[그림 2-32] 결제수단 비율

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 택시는 카드 결제 비중이 86.8%이고, 화물은 현금 결제의 비중이 70% 이상임
- 권역별로 인천/경기, 대전/세종/충청, 대구/경북은 현금 결제의 비중이, 부산/울산/경남과 광주/전라/제주는 카드 결제의 비중이 상대적으로 높음
- 대표자 연령대별로 연령이 낮을수록 현금 결제의 비중이 높은 반면, 연령이 높을수록 카드 결제의 비중이 높은 특징을 보임
- 매출액 규모별로 현금 결제의 비중은 1억원 이상 규모가 82.1%로 가장 높고, 다음으로는 7천만 원 이상~1억 원 미만(63.2%), 5천만 원 이상~7천만 원 미만(59.2%) 등의 순임

[표 2-25] 결제수단 비율

(단위 : %)

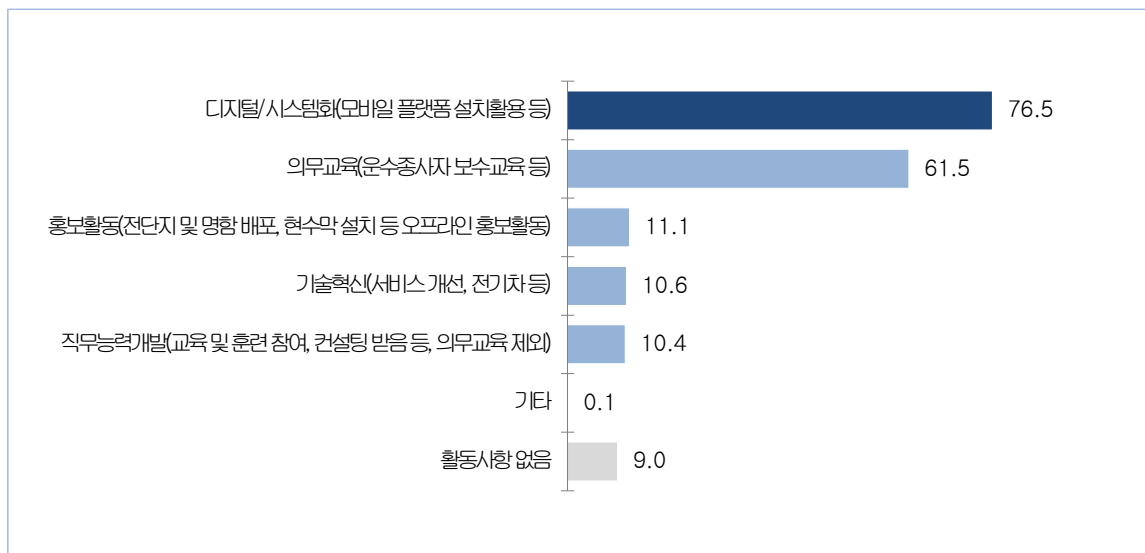
구분		사례수	현금 (세금계산서, 수표)	카드 (신용, 체크)	기타
전 체		(1,700)	55.7	44.2	0.1
업종	택시	(601)	13.2	86.8	0.0
	일반화물	(209)	75.8	24.1	0.1
	용달화물	(474)	78.8	21.1	0.1
	개별화물	(416)	80.6	19.1	0.2
권역	서울/강원	(290)	55.5	44.3	0.2
	인천/경기	(344)	63.4	36.3	0.3
	대전/세종/충청	(279)	64.0	36.0	0.0
	대구/경북	(206)	65.0	35.0	0.0
	부산/울산/경남	(276)	50.6	49.4	0.0
	광주/전라/제주	(305)	38.0	62.0	0.0
대표자 연령대	40대 이하	(177)	70.4	29.6	0.0
	50대	(521)	63.3	36.5	0.2
	60대	(739)	52.1	47.8	0.1
	70대 이상	(263)	40.8	59.2	0.0
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	51.6	48.4	0.0
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	46.2	53.8	0.0
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	59.2	40.8	0.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	63.2	36.5	0.3
	1억 원 이상	(65)	82.1	17.9	0.0

## 다. 활동사항

- 운수업 운영의 개선활동으로 디지털/시스템화가 76.5%로 가장 높게 나타났고, 의무교육(61.5%)이 뒤를 이음
  - 다음으로 홍보활동(11.1%), 기술혁신(10.6%), 직무능력개발(10.4%) 등의 순임
  - 반면, 활동사항이 없다는 비율은 9.0%임

[그림 2-33] 활동사항

(단위 : %, 복수응답)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 택시는 의무교육(78.4%), 일반화물과 개별화물은 디지털/시스템화(각 89.0%, 88.7%) 활동의 비율이 상대적으로 높게 나타난 반면, 용달화물은 없음(21.5%)의 비율이 상대적으로 높음
- 권역별로 디지털/시스템화 활동은 서울/강원(93.8%)과 인천/경기(94.5%)가, 의무교육은 광주/전라/제주(79.3%)에서 상대적으로 높음
- 대표자 연령대가 낮을수록 디지털/시스템화 활동이 높은 특징을 보임
- 매출액 규모별로 3천만 원 이상~5천만 원 미만은 의무교육(70.2%), 5천만 원 이상은 디지털/시스템화 활동의 비율이 상대적으로 높게 나타남

[표 2-26] 활동사항

(단위 : %, 복수응답)

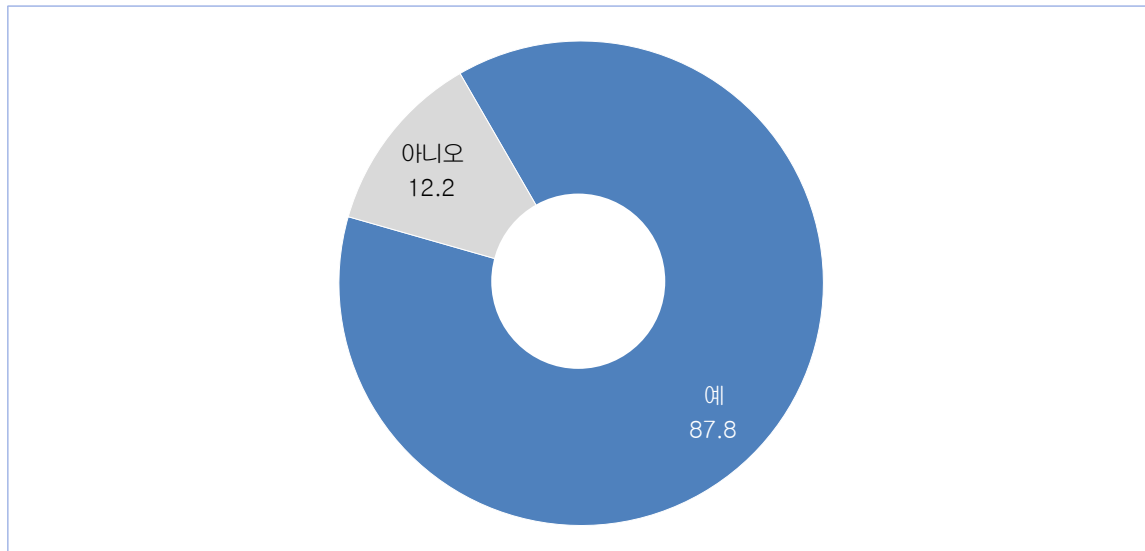
구분		사례수	디지털/시스템화 (모바일 플랫폼, 단말기 설치 등)	의무교육 (운수종사자 보수교육 등)	홍보활동 (전단지 및 명함 배포, 현수막 설치 등 오프라인 홍보활동)	기술혁신 (신제품 및 기술 개발, 서비스 개선, 전차 등)	직무능력 개발 (교육 및 훈련 참여, 컨설팅 받음 등)	기타	활동사항 없음
전 체		(1,700)	76.5	61.5	11.1	10.6	10.4	0.1	9.0
업종	택시	(601)	78.5	78.4	13.5	10.0	9.0	0.2	2.7
	일반화물	(209)	89.0	56.0	5.7	9.6	11.0	0.0	7.7
	용달화물	(474)	57.6	47.5	11.6	10.5	13.1	0.0	21.5
	개별화물	(416)	88.7	55.8	9.9	12.0	8.9	0.0	4.6
권역	서울/강원	(290)	93.8	60.0	15.2	20.0	19.7	0.0	1.0
	인천/경기	(344)	94.5	64.0	17.4	18.3	19.8	0.0	2.3
	대전/세종/충청	(279)	77.8	55.2	2.2	8.6	3.6	0.0	5.4
	대구/경북	(206)	75.2	49.0	0.5	2.9	5.8	0.5	11.7
	부산/울산/경남	(276)	61.2	55.8	5.8	9.1	6.5	0.0	17.8
	광주/전라/제주	(305)	53.1	79.3	20.3	1.3	3.6	0.0	17.7
대표자 연령대	40대 이하	(177)	85.9	45.2	4.5	6.8	6.2	0.0	10.7
	50대	(521)	83.9	57.4	12.3	11.1	11.7	0.2	7.1
	60대	(739)	76.3	66.8	12.0	12.2	12.4	0.0	8.1
	70대 이상	(263)	55.9	65.4	10.6	7.6	4.6	0.0	14.1
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	37.4	58.6	4.6	9.2	9.2	0.6	27.6
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	70.3	70.2	17.0	10.3	10.1	0.0	8.4
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	85.1	51.6	5.6	7.8	7.6	0.0	7.6
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	90.6	64.2	11.6	13.3	13.3	0.0	3.5
	1억 원 이상	(65)	87.7	43.1	10.8	20.0	16.9	0.0	9.2

## 라. 단체 가입현황

- 협회나 협동조합 등 운수업 관련 단체에 가입한 비율은 87.8%로 나타남

[그림 2-34] 단체 가입여부

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 택시의 단체 가입률은 98.5%로 가장 높고, 다음으로는 일반화물(83.3%), 용달화물(82.5%), 개별화물(80.5%) 순임
- 권역별로 단체 가입률은 광주/전라/제주(99.3%), 서울/강원(98.3%), 인천/경기(95.9%) 등의 순으로 나타났으며, 대전/세종/충청과 대구/경북은 단체 가입률이 상대적으로 낮음
- 대표자 연령대별로 60대의 단체 가입률이 89.9%로 가장 높음
- 매출액 규모별로 1억 원 이상 규모 사업장의 단체 가입률이 92.3%로 가장 높음

[표 2-27] 단체 가입여부

(단위 : %)

구분		사례수	예	아니오
전 체		(1,700)	87.8	12.2
업종	택시	(601)	98.5	1.5
	일반화물	(209)	83.3	16.7
	용달화물	(474)	82.5	17.5
	개별화물	(416)	80.5	19.5
권역	서울/강원	(290)	98.3	1.7
	인천/경기	(344)	95.9	4.1
	대전/세종/충청	(279)	67.7	32.3
	대구/경북	(206)	71.8	28.2
	부산/울산/경남	(276)	85.9	14.1
	광주/전라/제주	(305)	99.3	0.7
대표자 연령대	40대 이하	(177)	80.2	19.8
	50대	(521)	87.5	12.5
	60대	(739)	89.9	10.1
	70대 이상	(263)	87.5	12.5
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	85.1	14.9
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	91.9	8.1
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	81.0	19.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	89.9	10.1
	1억 원 이상	(65)	92.3	7.7

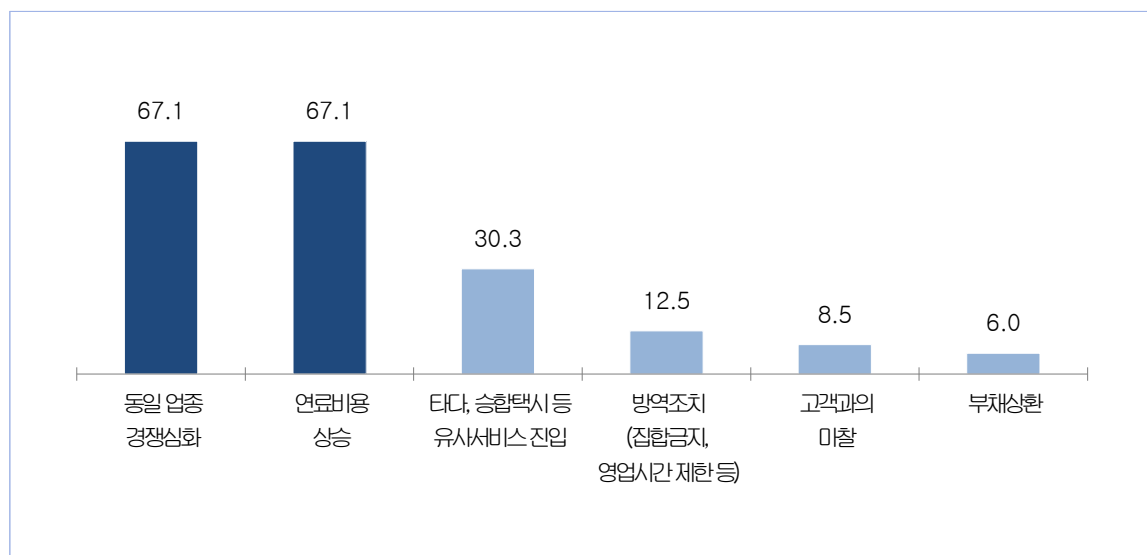
## 다. 운수업 운영 애로사항

### 1) 택시운송업 운영 애로사항

- 택시운송업 운영의 가장 큰 애로사항은 동일 업종 경쟁심화와 연료비용 상승(각 67.1%)으로 나타남
  - 다음으로 타다, 승합택시 등 유사서비스 진입(30.3%), 방역조치(12.5%), 고객과의 마찰(8.5%), 부채상환(6.0) 순임

[그림 2-35] 택시운송업 운영 애로사항

(단위 : %, 복수응답)



\* Base : 택시운송업 응답업체(n=601)

#### 특성별 분석

- 권역별로 동일 업종 경쟁 심화는 서울/강원(77.8%), 인천/경기(79.8%)가, 연료비용 상승은 인천/경기(74.0%), 대구/경북(83.8%), 부산/울산/경남(79.8%)에서 상대적으로 높게 나타남
- 대표자 연령대별로는 40대 이하가 동일 업종 경쟁 심화(86.4%)와 연료비용 상승(90.9%)의 애로사항을 가장 많이 느끼는 것으로 나타남
- 매출액 규모별로 동일 업종 경쟁 심화는 5천만 원 이상~7천만 원 미만 규모(72.3%)에서, 연료비용 상승은 7천만 원 이상~1억 원 미만 규모(90.2%)에서 가장 높게 나타남



[표 2-28] 택시운송업 운영 애로사항

(단위 : %, 복수응답)

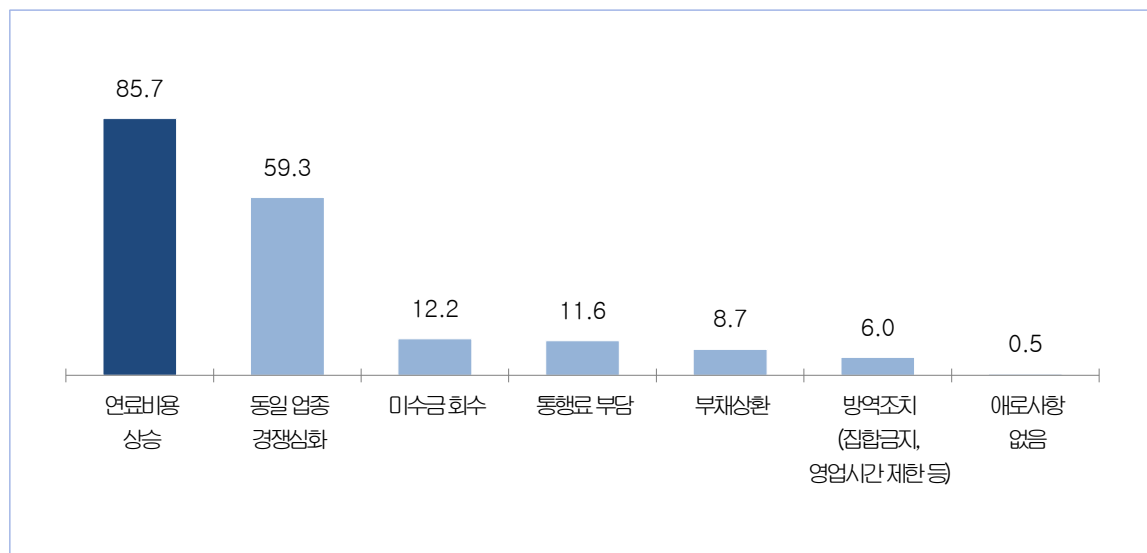
구분	사례수	동일 업종 경쟁 심화	연료비용 상승	유사서비스 진입 (타다, 승합택시 등)	방역조치 (집합금지 영업시간 제한 등)	고객과의 마찰	부채상환	
전 체(택시)	(601)	67.1	67.1	30.3	12.5	8.5	6.0	
권역	서울/강원	(117)	77.8	59.8	25.6	26.5	6.0	1.7
	인천/경기	(104)	79.8	74.0	26.0	11.5	5.8	1.9
	대전/세종/충청	(89)	67.4	43.8	69.7	1.1	14.6	2.2
	대구/경북	(74)	70.3	83.8	10.8	1.4	2.7	4.1
	부산/울산/경남	(109)	48.6	79.8	42.2	12.8	7.3	0.0
	광주/전라/제주	(108)	59.3	63.0	8.3	14.8	13.9	25.0
대표자 연령대	40대 이하	(22)	86.4	90.9	9.1	0.0	0.0	9.1
	50대	(123)	70.7	71.5	24.4	13.0	8.9	5.7
	60대	(313)	65.5	66.8	30.4	13.4	8.9	5.8
	70대 이상	(143)	64.3	60.1	38.5	11.9	8.4	6.3
매출액 규모	3천만 원 미만	(51)	70.6	62.7	31.4	3.9	11.8	15.7
	3천만 원 이상~5천만 원 미만	(303)	68.6	60.7	24.8	11.9	12.2	8.9
	5천만 원 이상~7천만 원 미만	(155)	72.3	67.1	30.3	20.0	4.5	0.6
	7천만 원 이상~1억 원 미만	(92)	51.1	90.2	47.8	6.5	1.1	0.0

## 2) 화물운송업 운영 애로사항

- 화물운수업 운영의 가장 큰 애로사항은 연료비용 상승(85.7%)으로 나타남
  - 다음으로 동일 업종 경쟁심화(59.3%), 미수금 회수(12.2%), 통행료 부담(11.6%), 부채상환(8.7%) 등의 순임
  - 반면, 애로사항이 없다는 비율은 0.5%임

[그림 2-36] 화물운송업 운영 애로사항

(단위 : %, 복수응답)



\* Base : 화물운송업 응답업체(n=1,099)

### 특성별 분석

- 업종별로 연료비용 상승은 용달화물(88.2%)에서 가장 많이 느낌
- 권역별로 연료비용 상승은 대전/세종/충청(91.6%)과 대구/경북(95.5%)에서, 동일 업종 경쟁심화는 서울/강원(78.6%)과 인천/경기(74.6%)에서 상대적으로 높게 나타남. 대전/세종/충청은 통행료 부담(40.5%), 광주/전라/제주는 부채상환(25.9%)에 대한 애로점도 상대적으로 높은 특징을 보임
- 매출액 규모별로 동일 업종 경쟁심화는 3천만 원 이상~5천만 원 미만에서 70.7%로 상대적으로 높음

[표 2-29] 화물운송업 운영 애로사항

(단위 : %, 복수응답)

구분		사례수	연료비용 상승	동일 업종 경쟁 심화	미수금 회수	통행료 부담	부채상환	방역조치 (집합금지 영업시간 제한 등)	애로사항 없음
전 체(화물)		(1,099)	85.7	59.3	12.2	11.6	8.7	6.0	0.5
업종	일반화물	(209)	85.6	55.5	11.5	12.4	17.2	2.9	0.0
	용달화물	(474)	88.2	60.1	12.0	12.0	6.8	7.2	0.8
	개별화물	(416)	82.9	60.3	12.7	10.6	6.7	6.3	0.2
권역	서울/강원	(173)	79.8	78.6	19.1	0.6	8.1	12.7	0.0
	인천/경기	(240)	83.8	74.6	19.6	4.6	3.3	13.8	0.0
	대전/세종/충청	(190)	91.6	44.2	1.1	40.5	3.2	0.0	0.5
	대구/경북	(132)	95.5	56.1	5.3	18.9	5.3	0.0	0.0
	부산/울산/경남	(167)	89.8	35.3	10.8	0.0	6.0	0.6	1.2
	광주/전라/제주	(197)	77.7	60.9	13.7	6.6	25.9	5.1	1.0
대표자 연령대	40대 이하	(155)	86.5	54.8	11.6	10.3	7.1	6.5	0.6
	50대	(398)	83.4	63.3	11.1	10.3	10.6	8.5	0.0
	60대	(426)	87.3	61.3	14.3	9.2	8.2	4.5	0.7
	70대 이상	(120)	86.7	45.0	9.2	25.8	6.7	2.5	0.8
매출액 규모	3천만 원 미만	(123)	89.4	48.8	8.1	22.8	11.4	6.5	0.8
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(290)	84.1	70.7	9.7	9.7	8.6	4.5	1.0
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(308)	88.3	48.1	14.9	10.4	5.8	4.9	0.3
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(313)	84.0	63.6	15.0	11.5	8.9	7.7	0.0
	1억 원 이상	(65)	81.5	61.5	4.6	4.6	16.9	9.2	0.0

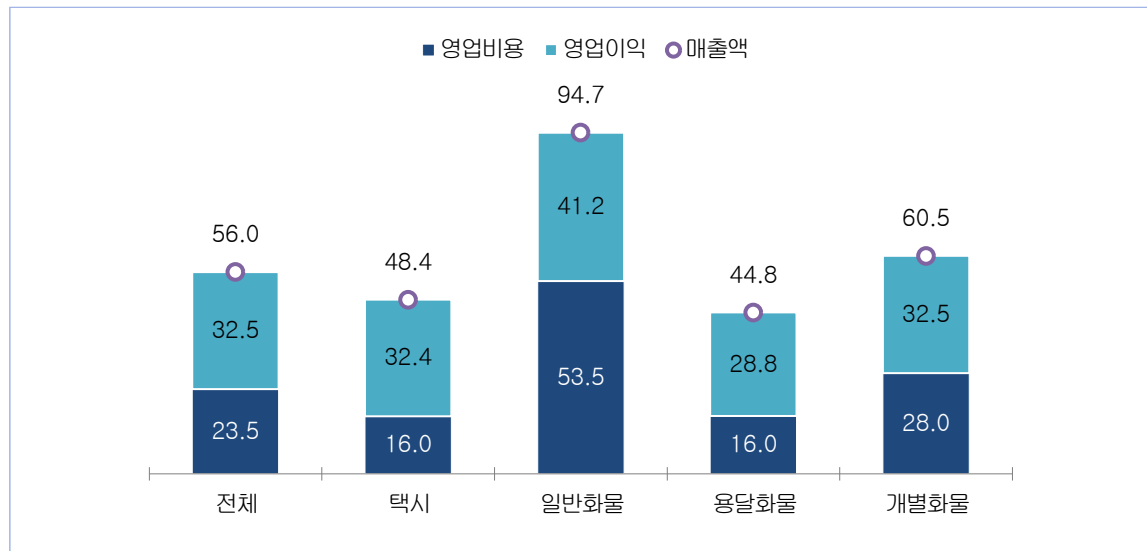
## 바. 매출현황

### 1) 매출현황 요약

- 소상공인 운수업의 평균 매출액은 56.0백만 원, 영업비용은 23.5백만 원, 영업이익은 32.5백만 원으로 나타남

[그림 2-37] 매출현황 요약

(단위 : 백만 원)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

#### 특성별 분석

- 업종별로 평균 매출액은 일반화물이 94.7백만 원으로 가장 높고, 용달화물이 44.8백만 원으로 가장 낮음. 일반화물은 매출액 뿐만 아니라 영업비용(53.5백만 원)과 영업이익(41.2백만 원)도 가장 높게 나타남
- 권역별로는 서울/강원(62.2백만 원), 인천/경기(66.5백만 원), 부산/울산/경남(65.1백만 원)의 평균 매출액이 상대적으로 높음
- 대표자 연령대별은 연령이 낮을수록 매출액은 높은 특징을 보임
- 매출액 규모별로 매출액 규모가 클수록 영업비용과 영업이익이 높게 나타남

[표 2-30] 매출현황 요약

(단위 : 백만 원)

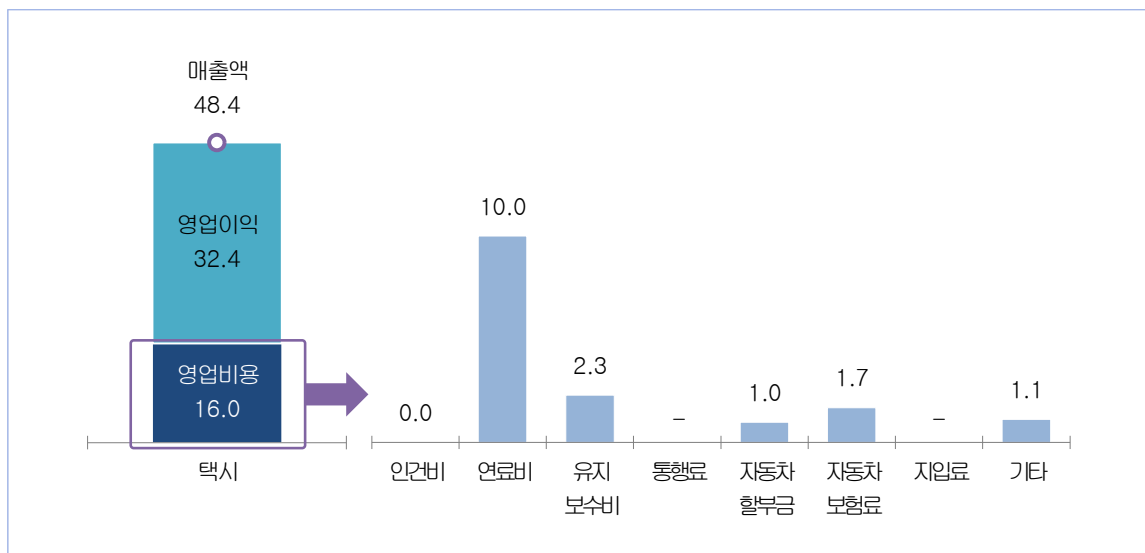
구분		사례수	매출액	영업비용	영업이익
전 체		(1,700)	56.0	23.5	32.5
업종	택시	(601)	48.4	16.0	32.4
	일반화물	(209)	94.7	53.5	41.2
	용달화물	(474)	44.8	16.0	28.8
	개별화물	(416)	60.5	28.0	32.5
권역	서울/강원	(290)	62.2	21.6	40.6
	인천/경기	(344)	66.5	25.1	41.4
	대전/세종/충청	(279)	45.3	26.4	18.8
	대구/경북	(206)	48.9	19.7	29.2
	부산/울산/경남	(276)	65.1	27.3	37.9
	광주/전라/제주	(305)	44.8	20.2	24.6
대표자 연령대	40대 이하	(177)	67.0	33.9	33.1
	50대	(521)	62.7	27.4	35.3
	60대	(739)	53.8	21.2	32.6
	70대 이상	(263)	41.8	15.6	26.3
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	23.4	8.4	15.0
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	39.6	14.6	25.0
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	59.0	23.9	35.1
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	81.1	36.0	45.2
	1억 원 이상	(65)	116.0	65.9	50.1

## 2) 택시운송업 연간 사업실적

- 택시운송업의 평균 매출액은 48.4백만 원이며 이 중, 영업비용은 16.0백만 원, 영업이익은 32.4백만 원으로 나타남
  - 영업비용 중에서는 연료비가 10.0백만 원으로 가장 높고, 다음으로 유지보수비(2.3백만 원), 자동차 보험료(1.7백만 원) 등의 순임

[그림 2-38] 택시운송업 연간 사업실적

(단위 : 백만 원)



\* Base : 택시운송업 응답업체(n=601)

### 특성별 분석

- 권역별로 부산/울산/경남의 평균 매출액이 64.1백만 원으로 가장 높고, 다음으로 인천/경기(56.9백만 원), 인천/경기(56.9백만 원) 등의 순임
- 대표자 연령대별은 연령이 낮을수록 평균 매출액이 높은 특징을 보임

[표 2-31] 택시운송업 연간 사업실적

(단위 : 백만 원)

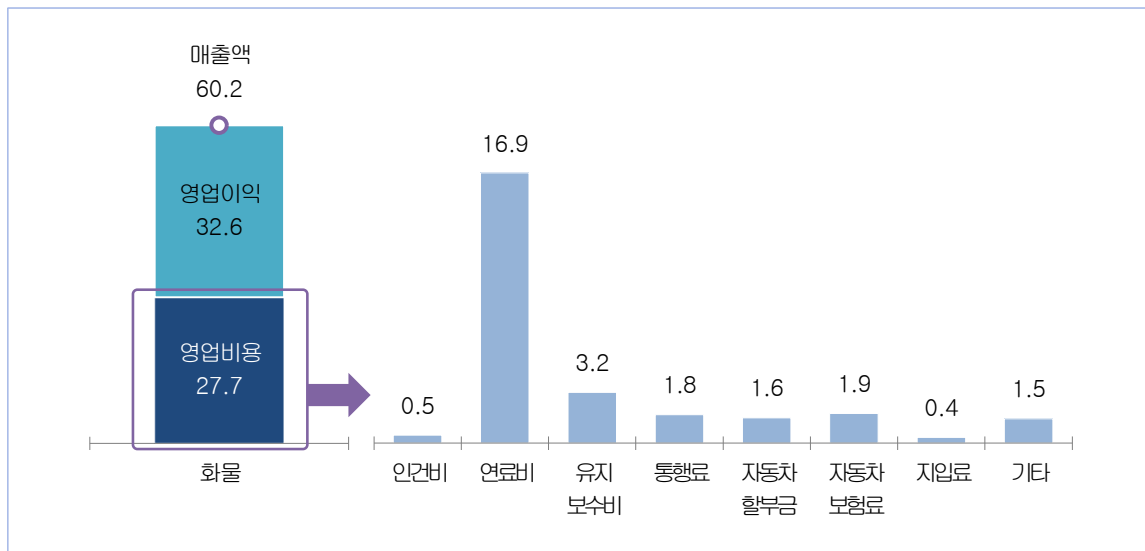
구분	사례수	매출액	영업비용	인건비	연료비	유지보수비	통행료	자동차할부금	자동차보험료	지입료	기타	영업이익	
전 체(택시)	(601)	48.4	16.0	0.0	10.0	2.3	-	1.0	1.7	-	1.1	32.4	
권역	서울/강원	(117)	55.0	15.6	0.0	9.7	1.8	-	1.0	1.7	-	1.4	39.4
	인천/경기	(104)	56.9	16.0	0.0	10.2	1.9	-	0.8	1.7	-	1.5	40.8
	대전/세종/충청	(89)	36.0	14.3	0.0	9.3	1.3	-	0.1	2.4	-	1.1	21.7
	대구/경북	(74)	33.6	10.3	0.0	6.4	1.2	-	0.7	1.2	-	0.8	23.3
	부산/울산/경남	(109)	64.1	19.9	0.0	14.4	1.7	-	1.8	1.4	-	0.5	44.2
	광주/전라/제주	(108)	37.4	17.7	0.0	8.4	5.3	-	1.2	1.5	-	1.3	19.7
대표자 연령대	40대 이하	(22)	61.0	16.8	0.0	9.5	2.6	-	0.9	1.6	-	2.1	44.2
	50대	(123)	52.2	15.7	0.0	9.4	2.3	-	1.1	1.6	-	1.2	36.5
	60대	(313)	47.8	16.1	0.0	10.1	2.3	-	0.9	1.7	-	1.1	31.7
	70대 이상	(143)	44.3	15.9	0.0	10.1	2.2	-	1.0	1.6	-	0.9	28.5
매출액 규모	3천만 원 미만	(51)	25.4	9.5	0.0	5.7	1.1	-	0.3	1.5	-	0.9	15.9
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(303)	39.1	15.1	0.0	8.7	2.7	-	0.9	1.7	-	1.1	24.1
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(155)	58.6	17.6	0.0	11.4	2.1	-	1.3	1.7	-	1.1	41.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(92)	74.1	19.8	0.0	14.1	1.8	-	1.2	1.5	-	1.4	54.3

### 3) 화물운송업 연간 사업실적

- 화물운송업의 평균 매출액은 60.3백만 원이며 이 중, 영업비용은 27.7백만 원, 영업이익은 32.6백만 원으로 나타남
  - 영업비용 중에서는 연료비가 16.9백만 원으로 가장 높음

[그림 2-39] 화물운송업 연간 사업실적

(단위 : 백만 원)



\* Base : 화물운송업 응답업체(n=1,099)

#### 특성별 분석

- 업종별로 평균 매출액은 일반화물이 94.7백만 원으로 가장 높고, 다음으로는 개별화물(60.5백만 원), 용달화물(44.8백만 원) 순임
- 권역별로 인천/경기의 평균 매출액이 70.7백만 원으로 가장 높고, 다음으로 서울/강원(67.1백만 원), 부산/울산/경남(65.8백만 원) 등의 순임
- 대표자 연령대별은 연령이 낮을수록 평균 매출액이 높은 특징을 보임



[표 2-32] 화물운송업 연간 사업실적

(단위 : 백만 원)

구분	사례수	매출액	영업비용	인건비	연료비	유지보수비	통행료	자동차할부금	자동차보험료	지입료	기타	영업이익	
전 체(화물)	(1,099)	60.2	27.7	0.5	16.9	3.2	1.8	1.6	1.9	0.4	1.5	32.6	
업종	일반화물	(209)	94.7	53.5	1.4	30.8	7.5	4.3	3.5	2.5	0.8	2.8	41.2
	용달화물	(474)	44.8	16.0	0.3	10.5	1.4	0.7	0.5	1.5	0.1	0.9	28.8
	개별화물	(416)	60.5	28.0	0.2	17.2	3.1	1.7	1.8	2.0	0.5	1.5	32.5
권역	서울/강원	(173)	67.1	25.6	0.9	16.6	2.0	1.3	1.2	1.8	0.1	1.8	41.5
	인천/경기	(240)	70.7	29.0	1.0	19.4	2.2	1.5	1.2	1.9	0.1	1.8	41.7
	대전/세종/충청	(190)	49.6	32.1	0.1	15.1	5.5	1.5	4.3	2.2	1.7	1.7	17.5
	대구/경북	(132)	57.5	25.0	0.0	17.0	2.2	2.1	0.4	1.4	0.3	1.6	32.5
	부산/울산/경남	(167)	65.8	32.1	0.5	20.5	3.7	2.3	2.2	1.8	0.0	1.2	33.7
	광주/전라/제주	(197)	48.9	21.6	0.3	12.8	3.4	2.2	0.1	1.8	0.0	1.1	27.2
대표자 연령대	40대 이하	(155)	67.8	36.3	0.4	20.1	5.0	2.4	3.5	2.3	0.8	1.8	31.5
	50대	(398)	65.9	31.0	0.7	18.7	3.6	2.1	1.7	2.0	0.4	1.7	35.0
	60대	(426)	58.2	25.0	0.4	16.0	2.6	1.5	1.0	1.7	0.2	1.5	33.2
	70대 이상	(120)	38.9	15.2	0.2	10.0	1.5	0.7	0.6	1.5	0.0	0.7	23.7
매출액 규모	3천만 원 미만	(123)	22.6	8.0	0.3	4.7	1.1	0.3	0.0	1.1	0.1	0.4	14.6
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(290)	40.1	14.1	0.1	8.9	1.5	0.7	0.4	1.4	0.1	0.8	26.0
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(308)	59.2	27.0	0.2	16.4	2.9	1.6	2.0	2.0	0.5	1.5	32.1
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(313)	83.2	40.7	0.3	25.4	4.8	2.9	2.1	2.4	0.5	2.3	42.5
	1억 원 이상	(65)	116.0	65.9	5.1	37.1	8.0	4.5	4.9	2.5	0.5	3.2	50.1

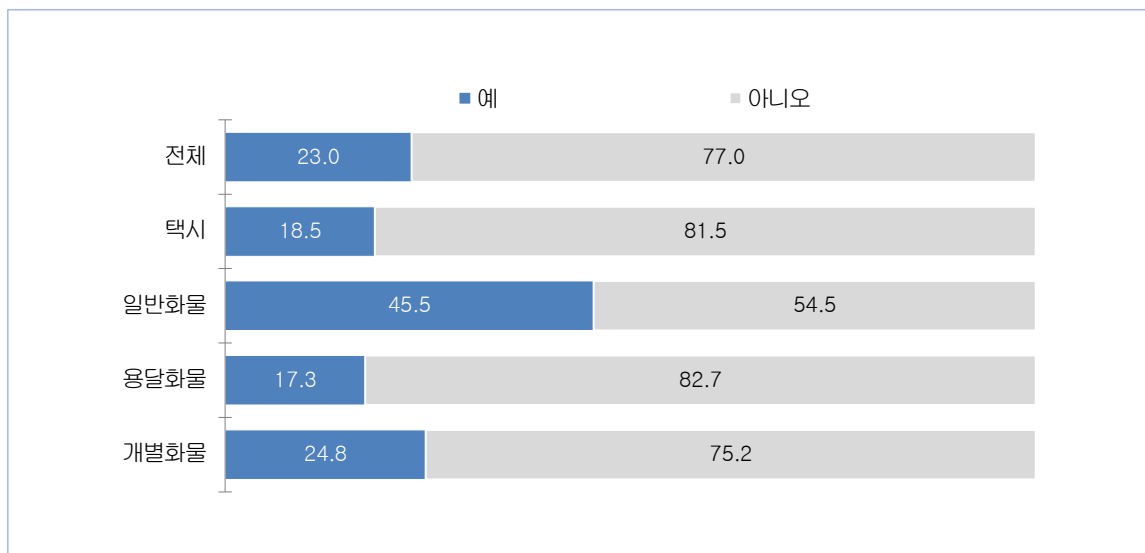
## 사. 부채현황

### 1) 부채 여부

- 부채를 보유한 업체는 23.0%로 나타남

[그림 2-40] 부채 여부

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

#### 특성별 분석

- 업종별 부채비율은 일반화물이 45.5%로 가장 높고, 다음으로는 개별화물(24.8%), 택시(18.5%), 용달화물(17.3%) 순임
- 권역별로는 부산/울산/경남(31.5%)과 광주/전라/제주(39.3%)의 부채비율이 타 권역 대비 상대적으로 높음
- 대표자 연령대별은 연령대가 낮을수록 부채비율이 높아져, 40대 이하가 33.3%로 가장 높음
- 매출액 규모별로는 7천만 원 이상에서 부채비율이 상대적으로 높은 특징을 보임

[표 2-33] 부채 여부

(단위 : %)

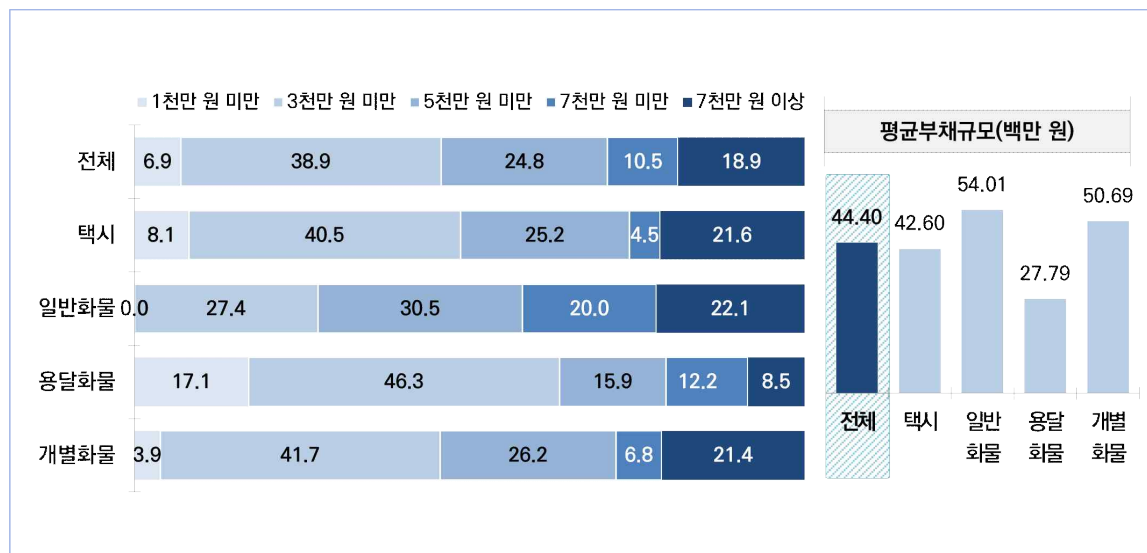
구분		사례수	예	아니오
전 체		(1,700)	23.0	77.0
업종	택시	(601)	18.5	81.5
	일반화물	(209)	45.5	54.5
	용달화물	(474)	17.3	82.7
	개별화물	(416)	24.8	75.2
권역	서울/강원	(290)	16.2	83.8
	인천/경기	(344)	23.5	76.5
	대전/세종/충청	(279)	9.3	90.7
	대구/경북	(206)	14.6	85.4
	부산/울산/경남	(276)	31.5	68.5
	광주/전라/제주	(305)	39.3	60.7
대표자 연령대	40대 이하	(177)	33.3	66.7
	50대	(521)	26.3	73.7
	60대	(739)	21.5	78.5
	70대 이상	(263)	13.7	86.3
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	18.4	81.6
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	16.9	83.1
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	18.6	81.4
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	36.0	64.0
	1억 원 이상	(65)	41.5	58.5

## 2) 부채 규모

- 부채가 있는 응답 업체의 평균 부채 금액은 44.4백만 원으로 나타났으며, 부채비율은 3천만 원 미만이 38.9%로 가장 높음
  - 다음으로 3천만 원 이상~5천만 원 미만(24.8%), 7천만 원 이상(18.9%) 등의 순임

[그림 2-41] 부채 규모

(단위 : %, 백만 원)



\* Base : 부채가 있는 응답업체 중 부채 금액 응답업체(n=391)

### 특성별 분석

- 업종별로 평균 부채 금액은 일반화물이 54.0백만 원으로 가장 많고, 다음으로는 개별화물(50.7백만 원), 택시(42.6백만 원), 용달화물(27.8백만 원) 순임
- 권역별로는 광주/전라/제주에서의 평균 부채 금액이 91.7백만 원으로 가장 많음
- 대표자 연령대별로 40대 이하(54.7백만 원)와 70대 이상(52.0백만 원)이 상대적으로 많은 금액을 보임
- 매출액 규모별로 3천만 원 이상~5천만 원 미만 규모에서 49.8백만 원으로 가장 높은 금액을 보임

[표 2-34] 부채 규모

(단위 : %, 백만 원)

구분		사례수	1천만 원 미만	1천만 원 이상~ 3천만 원 미만	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	7천만 원 이상	평균 부채규모 (백만 원)
전 체		(391)	6.9	38.9	24.8	10.5	18.9	44.4
업종	택시	(111)	8.1	40.5	25.2	4.5	21.6	42.6
	일반화물	(95)	0.0	27.4	30.5	20.0	22.1	54.0
	용달화물	(82)	17.1	46.3	15.9	12.2	8.5	27.8
	개별화물	(103)	3.9	41.7	26.2	6.8	21.4	50.7
권역	서울/강원	(47)	10.6	40.4	42.6	6.4	0.0	24.6
	인천/경기	(81)	3.7	34.6	49.4	12.3	0.0	30.0
	대전/세종/충청	(26)	23.1	65.4	11.5	0.0	0.0	13.0
	대구/경북	(30)	23.3	66.7	6.7	3.3	0.0	16.6
	부산/울산/경남	(87)	1.1	70.1	26.4	0.0	2.3	22.3
	광주/전라/제주	(120)	4.2	5.8	7.5	22.5	60.0	91.7
대표자 연령대	40대 이하	(59)	3.4	44.1	23.7	3.4	25.4	54.7
	50대	(137)	8.8	35.0	21.9	14.6	19.7	47.8
	60대	(159)	6.3	39.6	28.9	11.3	13.8	35.9
	70대 이상	(36)	8.3	41.7	19.4	2.8	27.8	52.0
매출액 규모	3천만 원 미만	(32)	18.8	28.1	15.6	15.6	21.9	39.7
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(100)	17.0	29.0	13.0	10.0	31.0	49.8
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(86)	3.5	58.1	18.6	3.5	16.3	43.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(146)	0.7	39.7	36.3	11.0	12.3	41.8
	1억 원 이상	(27)	0.0	22.2	37.0	25.9	14.8	48.7

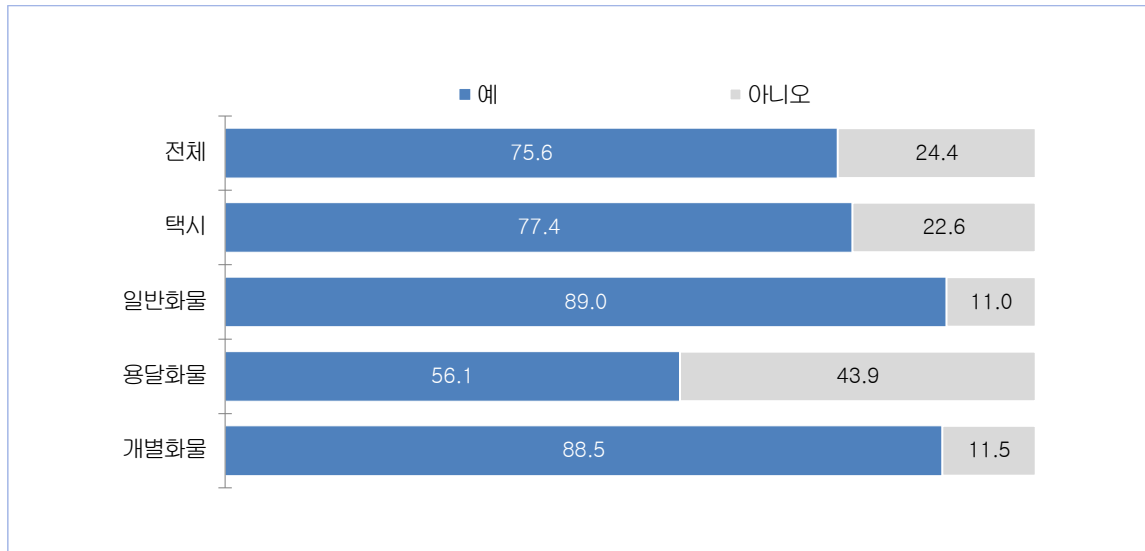
## 아. 디지털플랫폼 이용현황

### 1) 디지털플랫폼 이용 여부

- 디지털플랫폼을 이용한 업체는 75.6%로 나타남

[그림 2-43] 디지털플랫폼 이용 여부

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

#### 특성별 분석

- 업종별로 디지털플랫폼 이용률은 일반화물(89.0%)과 개별화물(88.5%)이 상대적으로 높고, 용달화물(56.1%)이 가장 낮음
- 권역별로는 서울/강원(93.4%)과 인천/경기(94.2%)는 상대적으로 높은 반면, 부산/울산/경남(60.9%)은 상대적으로 낮음
- 대표자 연령대별로는 연령대가 낮을수록 디지털플랫폼 이용률이 높은 특징을 보임
- 매출액 규모별로 3천만 원 이상은 디지털플랫폼 이용률이 높고, 3천만 원 미만은 낮은 특징을 보임

[표 2-35] 디지털플랫폼 이용 여부

(단위 : %)

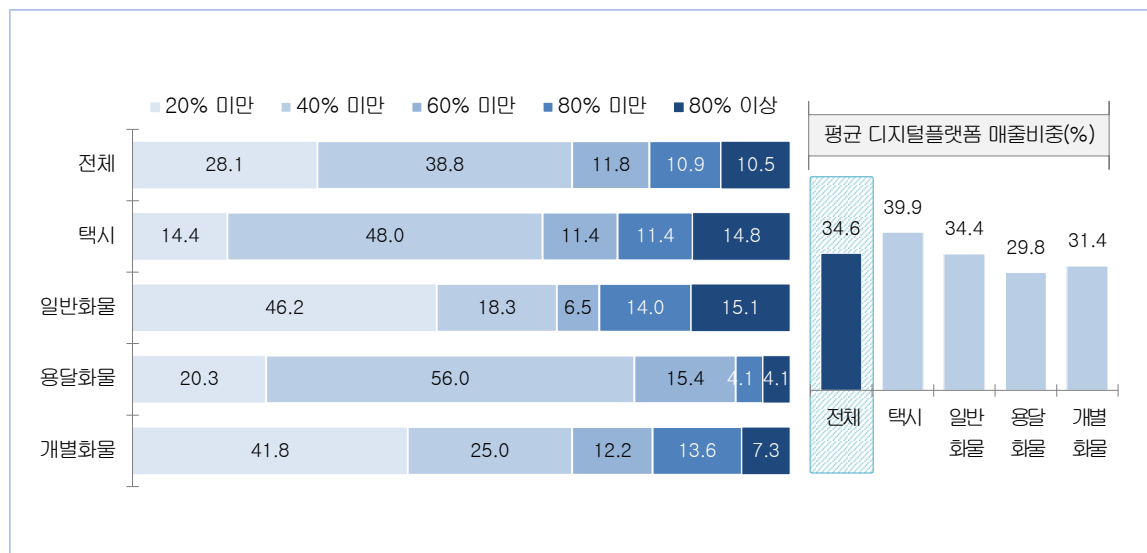
구분		사례수	예	아니오
전 체		(1,700)	75.6	24.4
업종	택시	(601)	77.4	22.6
	일반화물	(209)	89.0	11.0
	용달화물	(474)	56.1	43.9
	개별화물	(416)	88.5	11.5
권역	서울/강원	(290)	93.4	6.6
	인천/경기	(344)	94.2	5.8
	대전/세종/충청	(279)	74.6	25.4
	대구/경북	(206)	73.8	26.2
	부산/울산/경남	(276)	60.9	39.1
	광주/전라/제주	(305)	53.1	46.9
대표자 연령대	40대 이하	(177)	85.3	14.7
	50대	(521)	83.3	16.7
	60대	(739)	75.1	24.9
	70대 이상	(263)	55.1	44.9
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	35.6	64.4
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	68.3	31.7
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	85.1	14.9
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	90.6	9.4
	1억 원 이상	(65)	87.7	12.3

## 2) 디지털플랫폼 매출 비중

- 디지털플랫폼을 이용한다고 응답한 업체의 디지털플랫폼 매출 비중은 34.6%이며, 40% 이상~60% 미만이 비율이 38.8%로 가장 높음
  - 다음으로 0~20% 미만(28.1%), 80% 이상(10.5%), 60~80% 미만(10.9%) 등의 순임

[그림 2-44] 디지털플랫폼 매출 비중

(단위 : %)



\* Base : 디지털플랫폼을 통한 매출이 있는 응답업체(n=1,285)

### 특성별 분석

- 업종별로 디지털플랫폼 매출 비중은 택시가 39.9%로 가장 높고, 다음으로는 일반화물(34.4%), 개별화물(31.4%), 용달화물(29.8%) 순으로 나타나, 화물보다는 택시의 디지털플랫폼 매출 비중이 높음
- 권역별로는 대구/경북(40.8%)과 광주/전라/제주(58.7%)에서 상대적으로 높게 나타남
- 대표자 연령대별로 50대가 35.2%로 가장 높음
- 매출액 규모별에서는 3천만 원 이상~5천만 원 미만 규모가 38.9%로 가장 높은 비중을 보임



[표 2-36] 디지털플랫폼 매출 비중

(단위 : %)

구분		사례수	0~20% 미만	20~40% 미만	40~60% 미만	60~80% 미만	80~100% 미만	평균 비중 (%)
전 체		(1,285)	28.1	38.8	11.8	10.9	10.5	34.6
업종	택시	(465)	14.4	48.0	11.4	11.4	14.8	39.9
	일반화물	(186)	46.2	18.3	6.5	14.0	15.1	34.4
	용달화물	(266)	20.3	56.0	15.4	4.1	4.1	29.8
	개별화물	(368)	41.8	25.0	12.2	13.6	7.3	31.4
권역	서울/강원	(271)	25.8	39.5	8.1	11.1	15.5	38.5
	인천/경기	(324)	24.4	48.5	13.6	6.2	7.4	32.7
	대전/세종/충청	(208)	60.1	34.6	3.8	0.5	1.0	17.5
	대구/경북	(152)	12.5	33.6	28.9	13.8	11.2	40.8
	부산/울산/경남	(168)	36.3	45.8	12.5	2.4	3.0	24.1
	광주/전라/제주	(162)	4.3	21.0	7.4	39.5	27.8	58.7
대표자 연령대	40대 이하	(151)	35.1	32.5	9.3	12.6	10.6	34.0
	50대	(434)	28.8	35.7	12.7	11.5	11.3	35.2
	60대	(555)	25.8	41.4	12.6	10.5	9.7	34.5
	70대 이상	(145)	27.6	44.1	8.3	9.0	11.0	33.5
매출액 규모	3천만 원 미만	(62)	27.4	48.4	19.4	3.2	1.6	26.9
	3천만 원 이상~5천만 원 미만	(405)	18.3	44.0	10.6	13.6	13.6	38.9
	5천만 원 이상~7천만 원 미만	(394)	28.2	36.3	10.4	12.9	12.2	36.0
	7천만 원 이상~1억 원 미만	(367)	36.5	34.9	13.4	8.4	6.8	30.4
	1억 원 이상	(57)	43.9	33.3	10.5	1.8	10.5	28.6

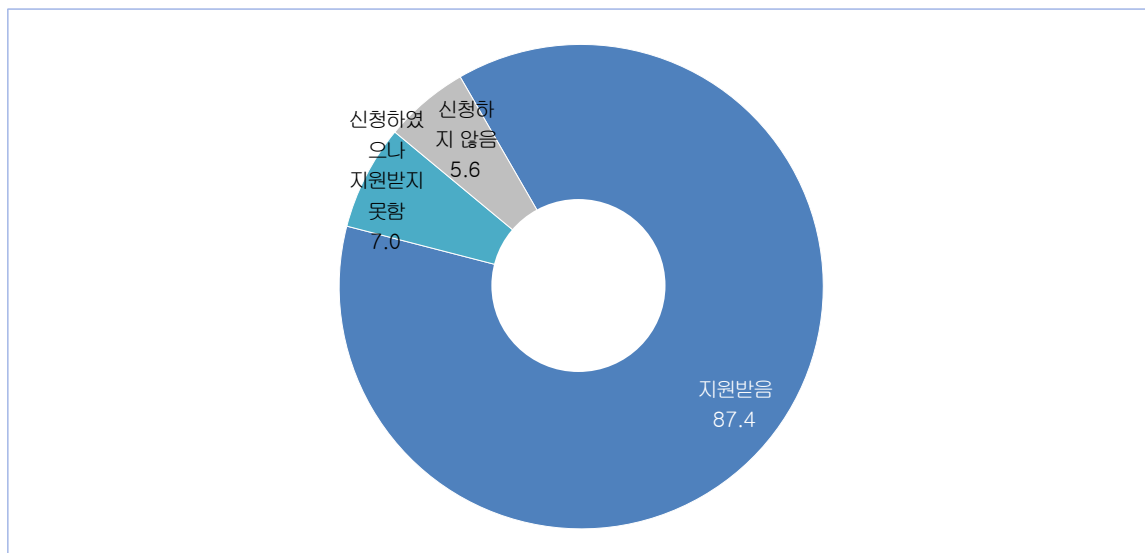
## 4. 정부지원정책

### 가. 지원사업 수혜 경험

- 지원사업 수혜 경험은 87.4%로 높게 나타남
  - 신청하였으나 지원받지 못한 비율은 7.0%, 신청하지 않은 비율은 5.6%임

[그림 2-45] 지원사업 수혜 경험

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

#### 특성별 분석

- 업종별로 지원사업 수혜율은 택시가 89.2%로 가장 높으나, 화물과 큰 차이를 보이지는 않음
- 권역별로 서울/강원(95.2%), 인천/경기(93.6%), 대구/경북(94.2%)이 상대적으로 높은 수혜율을 보였고, 광주/전라/제주는 신청하였으나 지원받지 못한 비율이, 부산/울산/경남은 신청하지 않은 비율이 상대적으로 높음
- 대표자 연령대별로 70대 이상에서 신청하였으나 지원받지 못한 비율이 상대적으로 높음
- 매출액 규모별로 5천만 원 이상~7천만 원 미만에서 90.5%로 가장 높게 나타남. 매출액 규모가 작을수록 신청하였으나 지원받지 못한 비율이, 매출액 규모가 클수록 신청하지 않은 비율이 상대적으로 높은 특징을 보임

[표 2-37] 지원사업 수혜 경험

(단위 : %)

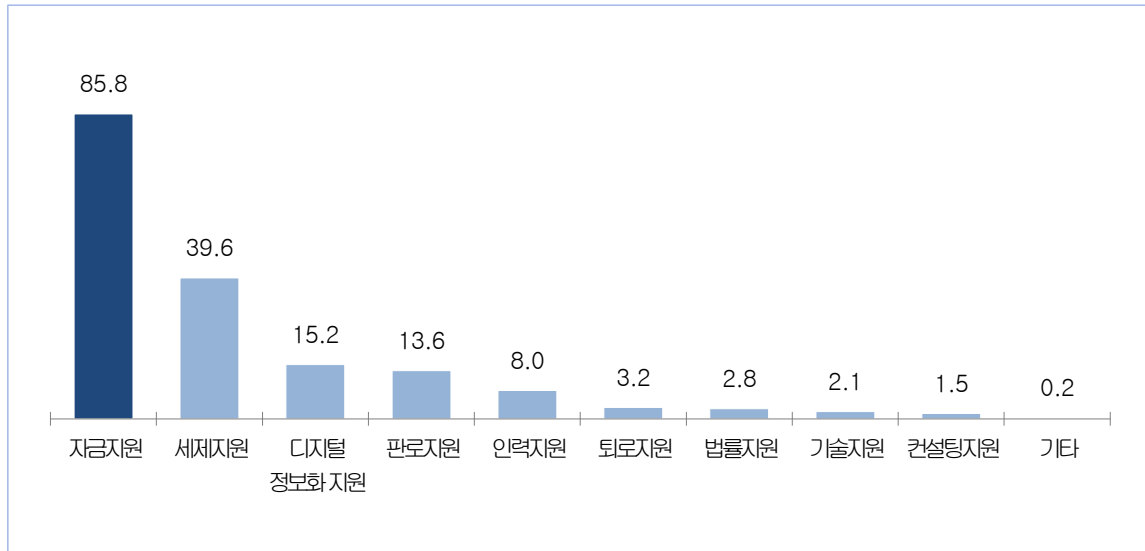
구분		사례수	지원받음	신청하였으나 지원받지 못함	신청하지 않음
전 체		(1,700)	87.4	7.0	5.6
업종	택시	(601)	89.2	6.7	4.2
	일반화물	(209)	86.1	5.7	8.1
	용달화물	(474)	85.0	8.9	6.1
	개별화물	(416)	88.0	6.0	6.0
권역	서울/강원	(290)	95.2	0.0	4.8
	인천/경기	(344)	93.6	0.0	6.4
	대전/세종/충청	(279)	87.8	8.6	3.6
	대구/경북	(206)	94.2	2.9	2.9
	부산/울산/경남	(276)	83.0	3.6	13.4
	광주/전라/제주	(305)	71.8	25.9	2.3
대표자 연령대	40대 이하	(177)	83.1	7.3	9.6
	50대	(521)	89.4	4.2	6.3
	60대	(739)	88.8	6.5	4.7
	70대 이상	(263)	82.1	13.7	4.2
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	84.5	12.6	2.9
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	85.0	10.8	4.2
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	90.5	3.7	5.8
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	88.6	3.5	7.9
	1억 원 이상	(65)	86.2	3.1	10.8

## 나. 중점 추진정책

- 소상공인 운수업을 위해 중점적으로 추진해야 하는 정책으로는 자금지원이 85.3%로 가장 높게 나타남
  - 다음으로 세제지원(39.6%), 디지털 정보화 지원(15.2%), 판로지원(13.6%) 등의 순임

[그림 2-46] 중점 추진정책

(단위 : %, 복수응답)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 자금지원은 택시가 87.9%로 가장 높고, 용달화물(83.8%)이 가장 낮음. 택시는 디지털 정보화 지원(20.3%), 용달화물은 세제지원(44.9%)과 판로지원(21.3%)에 대한 니즈가 상대적으로 높음
- 권역별로 대전/세종/충청, 부산/울산/경남, 광주/전라/제주는 자금지원 응답률이 94% 이상으로, 타 권역 대비 더 높게 나타났고, 서울/강원, 인천/경기, 대구/경북은 세제지원에 대한 니즈가 상대적으로 높음
- 대표자 연령대별로 70대 이상이 자금지원에 대한 니즈가 가장 크고, 50대가 세제지원에 대한 니즈가 상대적으로 높음
- 매출액 규모별로는 매출액 규모가 작을수록 자금지원에 대한 니즈가 큰 특징을 보임

[표 2-38] 중점 추진정책

(단위 : %, 복수응답)

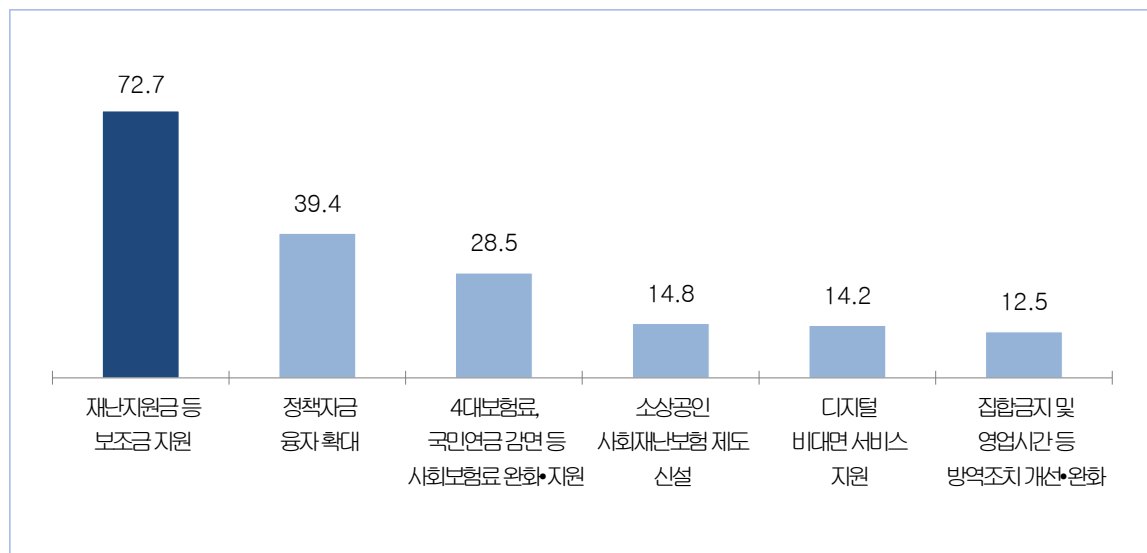
구분	사례수	자금 지원	세계 지원	디지털 정보화 지원	관로 지원	인력 지원	퇴로 지원	법률 지원	기술 지원	컨설팅 지원	기타	
전 체	(1,700)	85.8	39.6	15.2	13.6	8.0	3.2	2.8	2.1	1.5	0.2	
업종	택시	(601)	87.9	40.3	20.3	10.0	5.8	4.7	5.7	2.0	0.8	0.2
	일반화물	(209)	86.1	35.9	11.5	11.0	5.3	1.9	1.0	1.0	1.4	0.5
	용달화물	(474)	83.8	44.9	10.8	21.3	11.0	3.0	2.3	4.2	1.9	0.2
	개별화물	(416)	84.9	34.4	14.9	11.3	9.1	1.9	0.2	0.2	1.9	0.0
권역	서울/강원	(290)	71.0	71.4	17.9	12.1	13.1	4.5	1.4	1.7	3.4	0.0
	인천/경기	(344)	76.5	63.1	21.8	17.7	11.3	3.2	0.0	2.6	2.3	0.0
	대전/세종/충청	(279)	96.4	9.3	2.2	32.6	4.3	3.9	12.2	2.5	0.7	0.4
	대구/경북	(206)	83.5	50.5	22.8	15.5	10.2	2.4	0.5	1.9	1.0	1.0
	부산/울산/경남	(276)	94.6	8.7	18.5	3.3	6.9	3.6	0.0	1.1	0.7	0.0
	광주/전라/제주	(305)	94.1	31.1	9.2	1.0	2.3	1.3	3.0	2.3	0.3	0.0
대표자 연령대	40대 이하	(177)	88.1	31.6	17.5	6.2	6.2	1.7	0.6	1.1	0.6	0.0
	50대	(521)	81.2	45.7	17.1	11.7	10.4	2.1	1.2	1.9	1.5	0.2
	60대	(739)	86.2	42.6	14.7	14.6	8.5	3.0	3.2	2.6	1.6	0.1
	70대 이상	(263)	92.0	24.3	11.4	19.4	3.0	6.8	6.5	1.5	1.5	0.4
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	89.7	28.2	4.6	27.6	9.8	6.3	8.0	4.0	2.9	0.6
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	89.5	41.8	12.8	15.3	7.1	4.0	4.7	2.4	0.8	0.2
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	86.2	40.6	12.5	5.6	8.4	1.1	0.4	2.4	1.3	0.0
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	80.5	38.5	26.7	13.3	7.9	3.2	0.7	0.5	2.0	0.2
	1억 원 이상	(65)	70.8	49.2	13.8	18.5	9.2	1.5	1.5	1.5	1.5	0.0

## 다. 코로나19 등 재난 대응 필요 정책

- 코로나19 등 재난 대응에 필요한 지원정책으로는 재난지원금 등 보조금 지원이 72.7%로 가장 높은 응답률을 보임
  - 다음으로 정책자금 용자 확대(39.4%), 4대보험료, 국민연금 등 사회보험료 완화·지원(28.5%) 등이 뒤를 이음

[그림 2-47] 코로나19 등 재난 대응 필요 정책

(단위 : %, 복수응답)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 보조금 지원은 택시가 78.7%로 가장 높고, 다음으로 용달화물(70.0%), 개별화물(69.5%), 일반화물(67.9%) 순임
- 권역별로는 대전/세종/충청, 대구/경북, 광주/전라/제주가 보조금 지원에 대한 니즈가 타 권역 대비 더 높게 나타남. 인천/경기는 정책자금 용자 확대에 대한 니즈가 상대적으로 높은 특징을 보임
- 대표자 연령대별로 보조금 지원은 50대 이하보다는 50대 이상에서 높게 나타남
- 매출액 규모별로 보조금 지원은 3천만 원 미만(83.3%)과 3천만 원 이상~5천만 원 미만(79.4%) 규모에서 더 높게 나타남

[표 2-39] 코로나19 등 재난 대응 필요 정책

(단위 : %, 복수응답)

구분	사례수	재난지원금 등 보조금 지원	정책자금 융자 확대	4대보험료, 국민연금 감면 등 사회보험료 완화·지원	소상공인 사회 재난보험 제도 신설	디지털 비대면 서비스 지원	집합금지 및 영업시간 등 방역조치 개선·완화	
전 체	(1,700)	72.7	39.4	28.5	14.8	14.2	12.5	
업종	택시	(601)	78.7	41.8	21.8	11.8	13.5	14.0
	일반화물	(209)	67.9	37.3	30.6	19.1	12.9	12.4
	용달화물	(474)	70.0	40.9	31.9	19.2	14.8	11.2
	개별화물	(416)	69.5	35.1	33.4	12.0	15.4	12.0
권역	서울/강원	(290)	69.7	32.8	34.5	22.8	18.3	20.7
	인천/경기	(344)	63.1	46.5	30.5	17.4	23.8	14.2
	대전/세종/충청	(279)	78.9	44.1	34.1	7.9	3.2	8.6
	대구/경북	(206)	88.8	40.3	38.3	7.8	6.3	5.3
	부산/울산/경남	(276)	63.0	36.2	10.1	9.8	15.6	7.6
	광주/전라/제주	(305)	78.7	35.4	25.6	20.0	13.8	15.7
대표자 연령대	40대 이하	(177)	62.7	37.3	33.3	18.1	11.3	9.0
	50대	(521)	68.1	33.4	32.8	19.4	16.9	13.4
	60대	(739)	76.9	44.2	24.6	11.4	14.2	14.3
	70대 이상	(263)	76.8	38.8	27.8	13.3	11.0	8.0
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	83.3	43.1	25.9	16.7	5.7	8.6
	3천만 원 이상~5천만 원 미만	(593)	79.4	42.8	24.1	12.6	15.2	14.8
	5천만 원 이상~7천만 원 미만	(463)	65.2	40.0	32.2	12.5	11.0	11.2
	7천만 원 이상~1억 원 미만	(405)	70.9	31.9	30.9	18.3	19.8	11.6
	1억 원 이상	(65)	47.7	40.0	35.4	24.6	16.9	16.9

## 5. 사업전환 및 퇴로

### 가. 운수업 운영계획

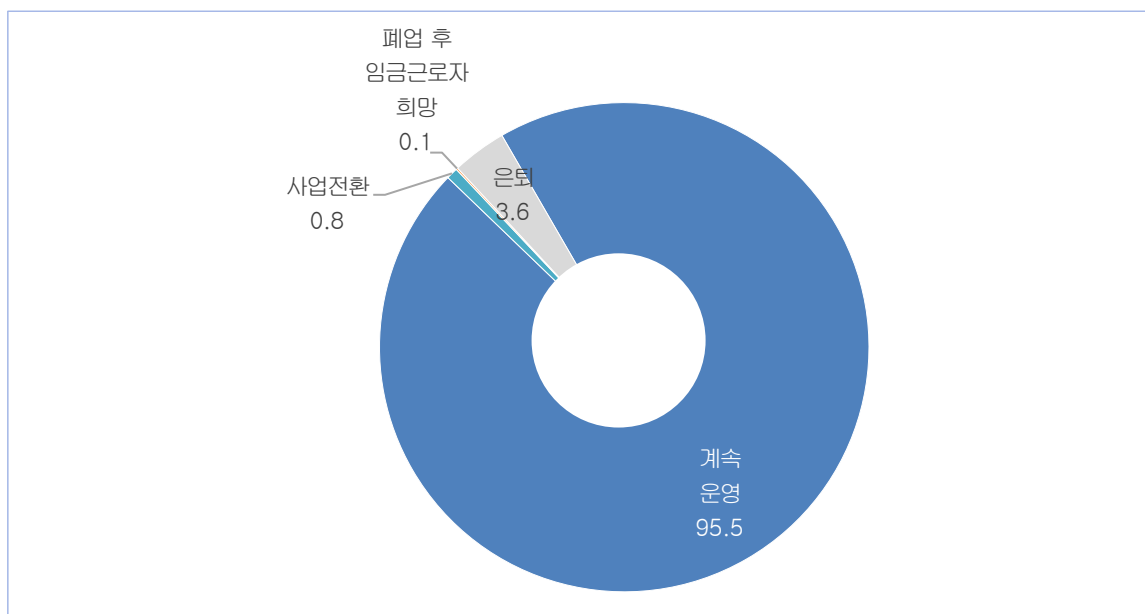
#### 1) 운수업 지속 여부

- 운수업 계속 운영 여부에 대해서는 계속 운영이 95.5%로 가장 높게 나타나, 대부분이 앞으로 지속적인 운영을 이어나갈 것으로 보임

- 다음으로 은퇴(3.6%), 사업전환(0.8%), 폐업 후 임금근로자 희망(0.1%) 순임

[그림 2-48] 운수업 지속 여부

(단위 : %)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

#### 특성별 분석

- 업종별로 계속 운영 의향은 일반화물이 98.1%로 가장 높고, 다음으로 개별화물(97.8%), 택시(95.5%), 용달화물(92.2%) 순이나 큰 차이를 보이지는 않음
- 권역별로 계속 운영 의향은 서울/강원이 98.6%로 가장 높고, 부산/울산/경남은 은퇴 의향이 타 권역 대비 상대적으로 높은 특징을 보임
- 대표자 연령대별로 계속 운영 의향은 연령대가 낮을수록 높아져 40대 이하가 99.4%로 가장 높고, 70대 의향은 은퇴 의향이 상대적으로 높음
- 매출액 규모별로 계속 운영 의향은 3천만 원 이상~5천만 원 미만 규모에서 97.0%로 가장 높음



[표 2-40] 운수업 지속 여부

(단위 : %)

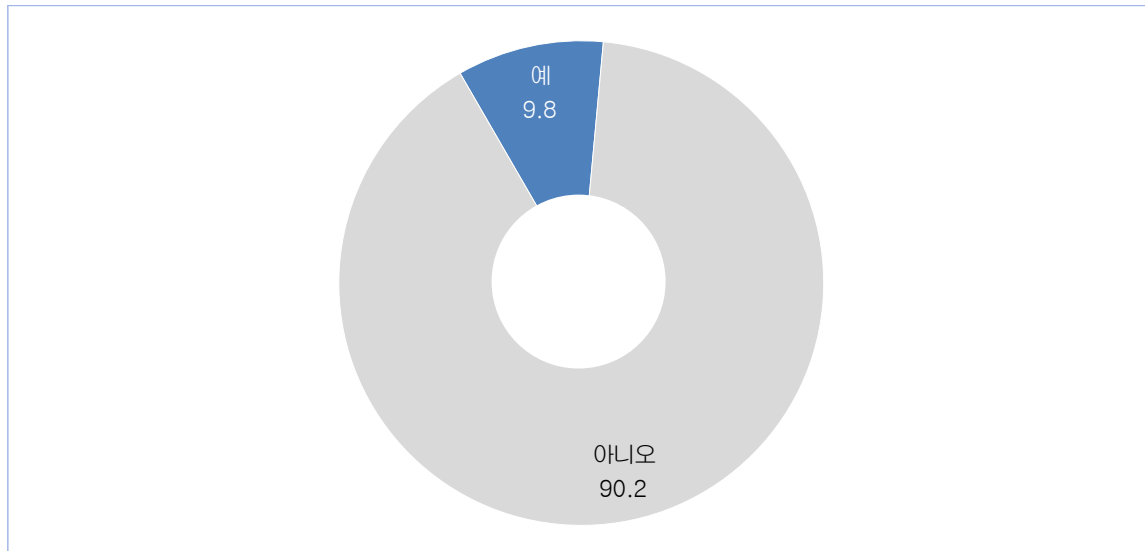
구분		사례수	계속 운영	사업전환 (업종전환, 재창업)	폐업 후 임금근로자 희망	은퇴 (비경제활동)
전 체		(1,700)	95.5	0.8	0.1	3.6
업종	택시	(601)	95.7	0.2	0.0	4.2
	일반화물	(209)	98.1	1.4	0.0	0.5
	용달화물	(474)	92.2	1.5	0.2	6.1
	개별화물	(416)	97.8	0.5	0.2	1.4
권역	서울/강원	(290)	98.6	0.7	0.0	0.7
	인천/경기	(344)	96.5	1.7	0.0	1.7
	대전/세종/충청	(279)	97.8	0.7	0.0	1.4
	대구/경북	(206)	95.1	0.0	0.0	4.9
	부산/울산/경남	(276)	88.0	0.0	0.4	11.6
	광주/전라/제주	(305)	96.4	1.0	0.3	2.3
대표자 연령대	40대 이하	(177)	99.4	0.6	0.0	0.0
	50대	(521)	97.1	1.9	0.0	1.0
	60대	(739)	96.8	0.3	0.3	2.7
	70대 이상	(263)	86.3	0.0	0.0	13.7
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	94.8	0.6	0.6	4.0
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	97.0	0.0	0.0	3.0
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	95.0	0.4	0.2	4.3
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	93.8	2.5	0.0	3.7
	1억 원 이상	(65)	98.5	0.0	0.0	1.5

## 2) 계속 운영 시 친·인척 승계 의향

- (계속 운영 의향자 대상) 친·인척 승계 의향은 9.8%로 높지 않아, 향후에도 본인이 직접 영업을 이어나갈 것으로 전망됨

[그림 2-49] 계속 운영 시 친·인척 승계 의향

(단위 : %)



\* Base : 계속 운영 의향 응답업체(n=1,624)

### 특성별 분석

- 업종별로 친·인척 승계 의향은 택시가 13.9%로 가장 높고, 다음으로는 개별화물(8.1%), 용달화물(7.3%), 일반화물(6.8%) 순임
- 권역별로는 대전/세종/충청이 13.9%로 가장 높고, 부산/울산/경남은 0.8%로 가장 낮음
- 대표자 연령대별로 70대 이상이 11.9%로 가장 높음
- 매출액 규모별로 7천만 원 이상~1억 원 미만이 13.7%로 가장 높음

[표 2-41] 계속 운영 시 친·인척 승계 의향

(단위 : %)

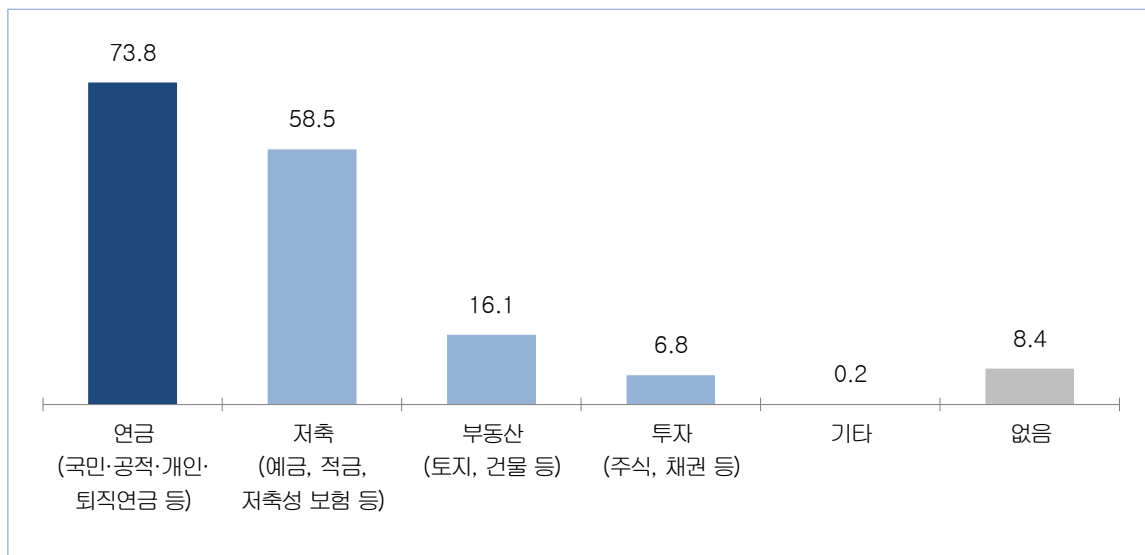
구분		사례수	예	아니오
전 체		(1,624)	9.8	90.2
업종	택시	(575)	13.9	86.1
	일반화물	(205)	6.8	93.2
	용달화물	(437)	7.3	92.7
	개별화물	(407)	8.1	91.9
권역	서울/강원	(286)	9.1	90.9
	인천/경기	(332)	10.8	89.2
	대전/세종/충청	(273)	13.9	86.1
	대구/경북	(196)	8.2	91.8
	부산/울산/경남	(243)	0.8	99.2
	광주/전라/제주	(294)	13.9	86.1
대표자 연령대	40대 이하	(176)	6.3	93.8
	50대	(506)	10.5	89.5
	60대	(715)	9.5	90.5
	70대 이상	(227)	11.9	88.1
매출액 규모	3천만 원 미만	(165)	10.3	89.7
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(575)	11.7	88.3
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(440)	3.9	96.1
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(380)	13.7	86.3
	1억 원 이상	(64)	9.4	90.6

## 나. 노후 대비 사항

- 노후 대비 사항은 연금(국민·공적·개인·퇴직연금 등)(73.8%)과 저축(예금, 적금, 저축성 보험 등)(58.5%) 중심인 것으로 나타남
  - 다음으로 부동산(토지, 건물 등)(16.1%), 투자(주식, 채권 등)(6.8%) 등의 순을 보임
  - 없음은 8.4%로 나타남

[그림 2-50] 노후 대비 사항

(단위 : %, 복수응답)



\* Base : 전체 응답업체(n=1,700)

### 특성별 분석

- 업종별로 연금(국민·공적·개인·퇴직연금 등)과 저축(예금, 적금, 저축성 보험 등) 모두 일반화물(각 80.4%, 62.7%)이 가장 높게 나타남
- 권역별로 서울/강원은 연금(79.0%)과 저축(63.8%)이, 대전/세종/충청은 부동산(25.4%)이, 대구/경북은 저축(67.5%), 광주/전라/제주는 연금(89.5%)과 투자(14.1%), 부산/울산/경남은 없음(27.9%)의 비율이 상대적으로 높게 나타남
- 대표자 연령대별로는 연금에 대해 40대 이하와 50대가 80% 이상의 비율을 보인 반면, 60대와 70대 이상은 60%대의 비율로 차이를 보임
- 매출액 규모별로는 3천만 원 이상~5천만 원 미만 규모가 연금 준비율이 80.9%로 가장 높고, 3천만 원 미만 규모는 연금보다는 저축 준비율이 75.3%로 가장 높음

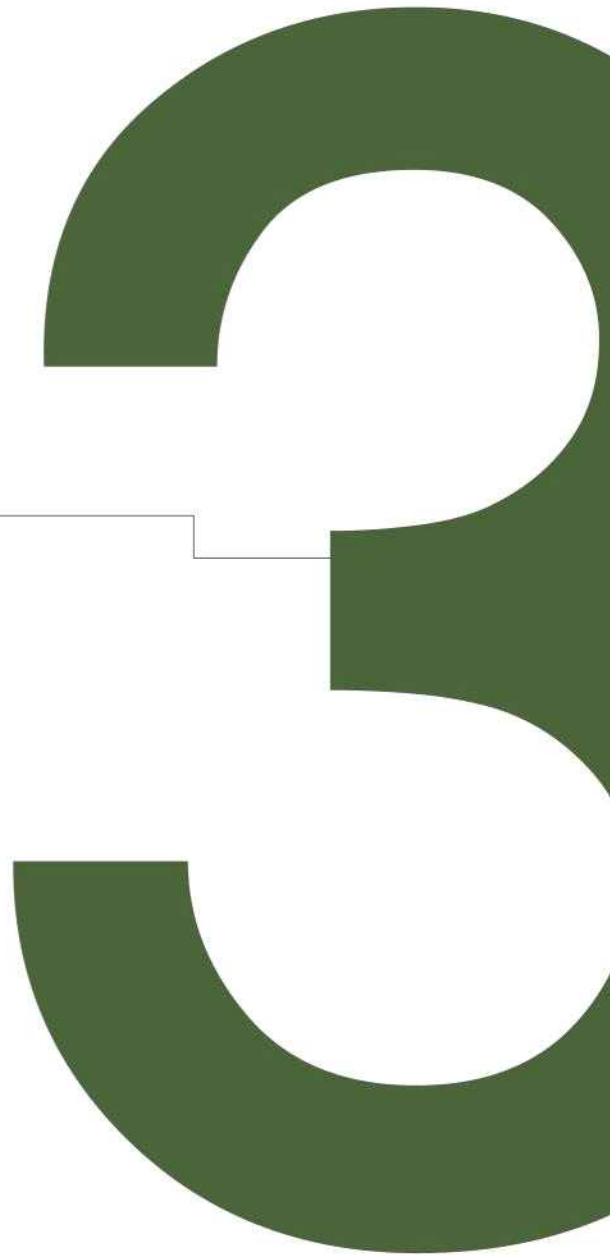
[표 2-42] 노후 대비 사항

(단위 : %, 복수응답)

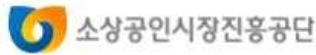
구분		사례수	연금 (국민·공직·개 안퇴직연금 등)	저축 (예금, 적금, 저축성 보험 등)	부동산 (토지, 건물 등)	투자 (주식, 채권 등)	기타	없음
전 체		(1,700)	73.8	58.5	16.1	6.8	0.2	8.4
업종	택시	(601)	75.7	53.9	19.6	7.8	0.5	8.3
	일반화물	(209)	80.4	62.7	8.6	6.7	0.0	9.6
	용달화물	(474)	68.8	60.8	17.5	7.0	0.0	6.5
	개별화물	(416)	73.6	60.6	13.0	5.3	0.0	9.9
권역	서울/강원	(290)	79.0	63.8	9.7	5.9	0.0	4.8
	인천/경기	(344)	75.3	60.5	14.0	7.8	0.0	6.4
	대전/세종/충청	(279)	60.6	62.7	25.4	3.2	0.0	5.4
	대구/경북	(206)	74.8	67.5	26.2	4.9	1.5	5.8
	부산/울산/경남	(276)	62.0	38.4	5.8	3.6	0.0	27.9
	광주/전라/제주	(305)	89.5	59.7	18.4	14.1	0.0	0.7
대표자 연령대	40대 이하	(177)	81.9	58.2	8.5	10.2	0.6	3.4
	50대	(521)	83.1	59.7	10.2	6.1	0.4	6.0
	60대	(739)	68.9	58.1	19.8	7.0	0.0	10.0
	70대 이상	(263)	63.9	57.8	22.4	5.3	0.0	11.8
매출액 규모	3천만 원 미만	(174)	58.6	75.3	31.0	8.0	1.1	2.9
	3천만 원 이상~ 5천만 원 미만	(593)	80.9	55.8	25.0	10.5	0.2	2.4
	5천만 원 이상~ 7천만 원 미만	(463)	69.3	51.4	8.9	3.9	0.0	13.4
	7천만 원 이상~ 1억 원 미만	(405)	76.5	62.7	5.9	4.4	0.0	12.6
	1억 원 이상	(65)	64.6	63.1	9.2	6.2	0.0	15.4

# 제3장 부록

조사표







조사표번호			
-			

## 2021년 기준 소상공인 운수업실태조사 조사표 (택시운송업)

- 본 조사는 소상공인시장진흥공단에서 소상공인 운수업 정책 수립을 위한 기초자료로 활용하기 위해 실시하고 있습니다.
- 사업자 등 조사된 자료의 비밀이 엄격히 보호되오니 성실하게 응답해 주시기 바랍니다.
- 조사표는 2021년 12월 31일 기준으로 대표자가 기입해주시기 바랍니다.

### A 일반 현황

A1. 업체명 (차량번호)		A2. 대표자명	
A3. 대표자 성별	① 남성      ② 여성	A4. 대표자 연령	① 20대 이하    ② 30대 ③ 40대        ④ 50대 ⑤ 60대        ⑥ 70대 이상
A5. 사업장소재지 [차량등록지]	① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산 ⑧ 세종 ⑨ 경기 ⑩ 강원 ⑪ 충북 ⑫ 충남 ⑬ 전북 ⑭ 전남 ⑮ 경북 ⑯ 경남 ⑰ 제주		
A6. 사업자형태	〈개인사업자〉		〈법인사업자〉
	① 일반과세자      ② 간이과세자      ③ 면세사업자	④ 법인사업자	
A7. 사업자등록번호	□□□□-□□□□□□□□		
A8. 종사자 현황 (2021년 12월말 기준)	□□ 총 종사자(대표자 포함)		□□□□ 명
A9. 차량정보 (2021년 12월말 기준)	□□ 총 보유대수	대 ※ 택시운송업 영위를 위해 보유하고 있는 차량	
	※ 아래 내용은 주된 업무 차량 1대를 기준으로 응답해 주세요.(1인사업자이면서, 1인사업체만 해당)		
	② 배기량	① 1,000cc 이하      ② 1,600cc 이하      ③ 2,000cc 이하 ④ 2,500cc 이하      ⑤ 2,500cc 초과	
③ 연료	① 휘발유              ② 경유                  ③ 가스 ④ 전기차              ⑤ 하이브리드          ⑥ 기타		



<b>A10. 현재 운영하고 있는 택시운송업의 창업형태는 무엇입니까?</b>	
① 신규창업 (현 택시운송업을 처음 설립)	② 인수창업 (현 택시운송업의 운영·소유권 인수)
③ 가업승계 (현 택시운송업 친·인척에게 무상으로 인수)	

<b>A11. 현재 운영하고 있는 택시운송업을 시작한 시점은 언제입니까?</b>	
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 년 <input type="text"/> <input type="text"/> 월	

<b>A12. 현재 운영하고 있는 택시운송업 직전의 종사상 지위는 무엇입니까?</b>	
① 다른 업종의 사업자 (택시운송업 외)	② 같은 업종의 사업자 (택시운송업 內)
③ 임금근로자	④ 최초 직업

<b>A13. 현재 운영하고 있는 택시운송업은 몇 번째 창업입니까?</b>	
<input type="text"/> 번째	



**B6. 현재 운영하고 있는 택시운송업을 창업하는데 소요된 비용을 기입해 주시기 바랍니다.**

※ 총 창업비용 금액은 대출을 포함한 비용을 기입해주세요.  
 ※ 본인부담 금액은 민간금융기관, 정부정책자금을 제외하고, 창업 시 본인이 부담한 비용을 기입해주세요.  
 단, 창업시 차량을 할부로 산 경우 - 직접 지급한 금액(계약금)은 포함시키고, 할부금은 대출이므로 본인부담 금액에서 제외해 주세요.

구분	십억	억	천만	백만	원
총 창업비용					
□□ 본인부담 금액					

**C 경영 현황**

**C1. 2021년을 기준으로 현재 운영하고 있는 택시운송업의 영업 시간은 어떻게 되십니까?**

□□ 일 평균 영업시간	24시간 기준 □□ 시간	※ 영업활동을 했던 날의 영업시간을 기입
□□ 일 평균 운행시간	영업시간 기준 □□ 시간	※ 일 영업시간 중 실제로 차량을 운행한 시간을 기입
□□ 월 평균 영업일수	30일 기준 □□ 일	※ 영업활동을 했던 달의 평균 영업 일수를 기입
□□ 연간 영업 개월수	12개월 기준 □□ 개월	※ 1년 중 영업활동을 했던 개월수를 기입

**C2. 2021년을 기준으로 현재 운영하고 있는 택시운송업의 고객과의 결제수단별 비율은 어떻게 되십니까?**

결제수단	결제비율	비고
□□ 현금(세금계산서, 수표)	%	※ 거래시점에 현금으로 받는 경우
□□ 카드(신용, 체크)	%	※ 거래시점에 카드로 받는 경우
□□ 기타( )	%	※ 현금 및 카드 외 다른 결제수단 비율 작성
<b>합계(□+□+□)</b>	<b>100%</b>	

**C3. 2021년을 기준으로 택시운송업 운영과 관련하여 활동한 것이 있으면 모두 선택해 주십시오.**

- ① 기술혁신(서비스 개선, 전기차 등)
- ② 홍보활동(전단지 및 명함 배포, 현수막 설치 등 오프라인 홍보활동)
- ③ 직무능력개발(교육 및 훈련 참여, 컨설팅 받음 등) ※ 의무교육 제외
- ④ 의무교육(운수종사자 보수교육 등)
- ⑤ 디지털/시스템화(모바일 플랫폼 설치 활용 등)
- ⑥ 기타 ( )
- ⑦ 활동사항 없음

C4. 협회나 협동조합 등 택시운송업 관련 단체에 가입하셨습니까?	
① 예	② 아니오

C5. 2021년을 기준으로 택시운송업을 운영하면서 겪은 애로사항을 2가지 이내로 선택해 주십시오.			
① 동일 업종 경쟁심화	② 연료비용 상승	③ 부채상환	④ 타다, 승합택시 등 유사서비스 진입
⑤ 방역조치(집합금지, 영업시간 제한 등)	⑥ 고객과의 마찰	⑦ 기타 (      )	⑧ 애로사항 없음

C6. 2021년을 기준으로 사업체의 연간 사업실적은 어떻게 됩니까?									
<p>※ 매출액은 신고하신 금액이 아닌, 실제 발생하는 소득 금액을 적어 주세요.          ※ 매출액 이외 영업비용, 영업이익의 금액 작성이 어려우신 경우 매출액 대비 비율로 기입해주세요.          ※ 인건비: 종업원 인건비를 말하며, 법인의 경우 대표자 인건비도 포함 (단, 개인사업자 대표 인건비는 제외)          ※ 연료비: 차량 연료사용 비용 (경유, 휘발유, LPG, CNG 등을 포함)          ※ 유지보수비 : 부속품, 타이어, 오일류, 윤활유 등          ※ 자동차 할부금 : 차량 대금을 매월 분할하여 납부하는 금액          ※ 자동차 보험료: 순수한 자동차 보험 납입료(암보험, 실비보험 등 제외)          ※ 기 타: 통신비, 홍보비, 수수료, 통행료 등 ① 인건비 ~ ⑤ 보험료를 제외한 모든 영업비용</p>									
	<b>구분</b>	<b>십억</b>	<b>억</b>	<b>천만</b>	<b>백만</b>	<b>십만</b>	<b>만</b>	<b>원</b>	<b>비율</b>
①	매출액								100%
②	영업비용								%
	① 인건비 (종업원)								%
	② 연료비 (휘발유, 경유, 가스 등)								%
	③ 유지보수비 (부속품, 오일 등)								%
	④ 자동차 할부금								%
	⑤ 자동차 보험료								%
	⑥ 기타(①~⑤를 제외한 비용)								%
③	영업이익 (① 매출액 - ② 영업비용)								%

C7. 2021년을 기준으로 현재 운영하고 있는 택시운송업 운영 관련 부채가 있습니까?						
① 예 →	C7-1. 부채 현황은 어떻게 됩니까?					② 아니오
	십억	억	천만	백만	원	

**C8. 2021년을 기준으로 현재 운영하고 있는 택시운송업 운영 관련하여 디지털 플랫폼(카카오T 등)\*을 이용하십니까?**

① 예 → 

C8-1. 2021년 전체 매출액 중 디지털 플랫폼을 활용한 매출의 비율은 어떻게 됩니까?
<input style="width: 80px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/> %

② 아니오

※ 디지털 플랫폼 : **카카오T, 우티(UT), 온다플** 등 여러 수요자와 공급자들이 거래, 채용, 광고를 위해 이용하는 인터넷 또는 앱의 제3자인 중개 매체(플랫폼) (단, 자신이 유일한 공급자인 것은 플랫폼이 아님)

## D 정부지원정책

**D1. 2021년을 기준으로 택시운송업 운영과 관련하여 정부나 지방자치단체에서 소상공인 관련 정책자금 지원 등의 지원사업을 받은 경험이 있습니까?**

① 지원받은                      ② 신청하지 않음                      ③ 신청하였으나 지원받지 못함

※ **주요 소상공인 정책**

- **자영업자 고용보험** : 자영업자 생활보호와 폐업 시 다시 취업할 수 있게 도와주는 제도
  - \* (가입대상) 근로자를 사용하지 않거나 50명 미만의 근로자를 사용하는 사업주
- **노란우산공제** : 소기업·소상공인의 폐업/노령 등에 따른 생계위험으로부터 생활안정을 기하고, 사업재기의 기회를 제공하기 위해 사회안전망 구축의 일환으로 도입된 제도
  - \* (가입대상) 사업체가 소기업·소상공인 범위에 포함되는 개인사업자 또는 법인의 대표자
- **정책자금 및 지원금** : 코로나 19 관련 긴급자금대출, 고용안정자금, 소상공인 새희망자금 등
- 이외에 창업 및 재창업 교육, 전문가 컨설팅, 창업자금 지원 및 보증, 사업화 지원 등

**D2. 소상공인 택시운송업을 위해 중점적으로 추진해야하는 정책을 2개 이내로 선택해 주십시오.**

① 자금지원      ② 인력지원      ③ 세제지원      ④ 기술지원      ⑤ 판로지원  
 ⑥ 디지털·정보화 지원      ⑦ 퇴로지원      ⑧ 컨설팅지원      ⑨ 법률지원      ⑩ 기타 (     )

**D3. 코로나19 등 재난 대응에 필요한 지원정책을 2가지 이내로 선택해 주십시오.**

① 재난지원금 등 보조금 지원  
 ② 정책자금 용자 확대  
 ③ 집합금지 및 영업시간 등 방역조치 개선·완화  
 ④ 디지털·비대면 서비스 지원  
 ⑤ 4대보험료, 국민연금 감면 등 사회보험료 완화·지원  
 ⑥ 소상공인 사회재난보험 제도 신설  
 ⑦ 기타(     )

## E 사업전환 및 퇴로

### E1. 향후 현재 운영하고 있는 택시운송업을 어떻게 운영할 계획이십니까?

① 계속운영 [☞ E1-1로 이동]

↳

**E1-1. (E1번의 ①번 응답자만)**  
**현 택시운송업의 소유·운영권을 친·인척에게 승계하실 계획이 있으십니까?**

① 예

② 아니오

② 사업전환 (업종전환, 재창업)

③ 폐업 후 임금근로자 희망

④ 은퇴 (비경제활동)

### E2. 귀하께서 노후를 위해 준비하고 있는 사항을 모두 선택해 주십시오.

① 연금 (국민·공적·개인·퇴직연금 등)

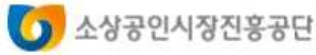
② 부동산 (토지, 건물 등)

③ 투자 (주식, 채권 등)

④ 저축 (예금, 적금, 저축성 보험 등)

⑤ 기타 (

) ⑥ 없음



조사표번호				
	-			

## 2021년 기준 소상공인 운수업실태조사 조사표 (화물운송업)

- 본 조사는 소상공인시장진흥공단에서 소상공인 운수업 정책 수립을 위한 기초자료로 활용하기 위해 실시하고 있습니다.
- 사업자 등 조사된 자료의 비밀이 엄격히 보호되오니 성실하게 응답해 주시기 바랍니다.
- 조사표는 2021년 12월 31일 기준으로 대표자가 기입해주시기 바랍니다.

### A 일반 현황

A1. 업체명 (차량번호)			A2. 대표자명		
A3. 대표자 성별	① 남성	② 여성	A4. 대표자 연령	① 20대 이하	② 30대
				③ 40대	④ 50대
				⑤ 60대	⑥ 70대 이상
A5. 사업장소재지 [차량등록지]	① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산 ⑧ 세종 ⑨ 경기 ⑩ 강원 ⑪ 충북 ⑫ 충남 ⑬ 전북 ⑭ 전남 ⑮ 경북 ⑯ 경남 ⑰ 제주				
A6. 사업자형태	〈개인사업자〉			〈법인사업자〉	〈기타〉
	① 일반과세자	② 간이과세자	③ 면세사업자	④ 법인사업자	⑤ 지입차
A7. 사업자등록번호	<input style="width: 30px; height: 15px;" type="text"/> <input style="width: 30px; height: 15px;" type="text"/> <input style="width: 30px; height: 15px;" type="text"/> <input style="width: 30px; height: 15px;" type="text"/> <input style="width: 30px; height: 15px;" type="text"/> <input style="width: 30px; height: 15px;" type="text"/> <input style="width: 30px; height: 15px;" type="text"/> <input style="width: 30px; height: 15px;" type="text"/>				

A8. 종사자 현황 (2021년 12월말 기준)	<input type="checkbox"/> 총 종사자(대표자 포함)	<input style="width: 30px; height: 15px;" type="text"/> 명
-------------------------------	--	---

A9. 차량정보 (2021년 12월말 기준)	<input type="checkbox"/> 총 보유대수	대	※ 화물운송업 영위를 위해 직접 보유하고 있는 차량(타인 소유 차량은 제외)		
	※ 아래 내용은 주된 업무 차량 1대를 기준으로 응답해 주세요.(1인사업자이면서, 1인사업체만 해당)				
	<input type="checkbox"/> 톤급	① 1톤 이하		② 1톤 초과 ~ 3톤 이하	
		③ 3톤 초과 ~ 5톤 미만		④ 5톤 이상 ~ 8톤 이하	
	⑤ 8톤 초과				
<input type="checkbox"/> 연료	① 휘발유		② 경유	③ 가스	
	④ 전기차		⑤ 하이브리드	⑥ 기타	

<b>A10. 현재 운영하고 있는 화물운송업의 창업형태는 무엇입니까?</b>	
① 신규창업 (현 화물운송업을 처음 설립)	② 인수창업 (현 화물운송업의 운영·소유권 인수)
③ 기업승계 (현 화물운송업 친·인척에게 무상으로 인수)	

<b>A11. 현재 운영하고 있는 화물운송업을 시작한 시점은 언제입니까?</b>	
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 년 <input type="text"/> <input type="text"/> 월	

<b>A12. 현재 운영하고 있는 화물운송업 직전의 종사상 지위는 무엇입니까?</b>	
① 다른 업종의 사업자 (화물운송업 외)	② 같은 업종의 사업자 (화물운송업 내)
③ 임금근로자	④ 최초 직업

<b>A13. 현재 운영하고 있는 화물운송업은 몇 번째 창업입니까?</b>	
<input type="text"/> 번째	



**B 창업 현황**

- A10.의 '① 신규창업'이면서 영업 시작연도가 2015년 ~ 2020년인 경우 응답
- A10.의 '② 인수창업', '③ 가업승계' 또는 영업 시작연도가 2014년 이전, 2021년인 경우 C.경영현황으로 이동

**B1. 현재 운영하고 있는 화물운송업을 창업한 주된 동기는 무엇입니까?**

① 임근근자로 취업이 어려워서	② 자신만의 사업을 직접 경영하고 싶어서
③ 수입이 더 많을 것 같아서	④ 기타 ( )

**B2. 현재 운영하고 있는 화물운송업을 창업하기 위한 준비기간은 얼마나 됩니까?**

창업을 결심한 시점부터 사업자 등록일까지 소요 기간 년 개월

**B3. 현재 운영하고 있는 화물운송업을 창업할 당시, 수행한 창업 준비 활동을 선택해 주시기 바랍니다.**

구분	수행	미수행
① 사업계획서 작성	①	②
② 시장조사	①	②
③ 동종 업종 종사 경험	①	②
④ 창업교육(컨설팅 등)	①	②

**B4. 현재 화물운송업을 운영하면서 느낀 창업 준비 활동의 중요성 정도에 대해 선택해 주시기 바랍니다.**

구분	전혀 중요하지 않음	중요하지 않음	중요함	다소 중요함	매우 중요함
	(0%)	(25%)	(50%)	(75%)	(100%)
① 사업계획서 작성	①	②	③	④	⑤
② 시장조사	①	②	③	④	⑤
③ 동종 업종 종사 경험	①	②	③	④	⑤
④ 창업교육(컨설팅 등)	①	②	③	④	⑤

**B5. 현재 운영하고 있는 화물운송업을 창업하는 과정에서 느낀 애로사항을 2가지 이내로 선택해 주십시오.**

① 업종선택(아이템 선정)	② 자금조달	③ 행정 절차(인·허가 과정 등)
④ 기술부족(플랫폼, 정보망 이용 등)	⑤ 기타 ( )	⑥ 어려움 없음

**B6. 현재 운영하고 있는 화물운송업을 창업하는데 소요된 비용을 기입해 주시기 바랍니다.**

※ 총 창업비용 금액은 대출을 포함한 비용을 기입해주세요.  
 ※ 본인부담 금액은 민간금융기관, 정부정책자금을 제외하고, 창업자 본인이 부담한 비용을 기입해주세요.  
 단, 창업시 차량을 할부로 산 경우 - 직접 지급한 금액(계약금)은 포함시키고, 할부금은 대출이므로 본인부담 금액에서 제외해 주세요.

구분	십억	억	천만	백만	원
총 창업비용					
□□ 본인부담 금액					

**C 경영 현황**

**C1. 2021년을 기준으로 현재 운영하고 있는 화물운송업의 영업 시간은 어떻게 되십니까?**

① 일 평균 영업시간	24시간 기준 □□□ 시간	※ 영업활동을 했던 날의 영업시간을 기입
② 일 평균 운행시간	영업시간 기준 □□□ 시간	※ 일 영업시간 중 실제로 차량을 운행한 시간을 기입
③ 월 평균 영업일수	30일 기준 □□□ 일	※ 영업활동을 했던 달의 평균 영업 일수(화물 적재일)를 기입
④ 연간 영업 개월수	12개월 기준 □□□ 개월	※ 1년 중 영업활동을 했던 개월수를 기입

**C2. 2021년을 기준으로 현재 운영하고 있는 화물운송업의 고객(화주)와의 결제수단별 비율은 어떻게 되십니까?**

결제수단	결제비율	비고
① 현금(세금계산서, 수표)	%	※ 거래시점에 현금으로 받는 경우
② 카드(신용, 체크)	%	※ 거래시점에 카드로 받는 경우
③ 기타( )	%	※ 현금 및 카드 외 다른 결제수단 비율 작성
<b>합계(①+②+③)</b>	<b>100%</b>	

**C3. 2021년을 기준으로 화물운송업 운영과 관련하여 활동한 것이 있으면 모두 선택해 주십시오.**

- ① 기술혁신(서비스 개선, 전기차 등)
- ② 홍보활동(전단지 및 명함 배포, 현수막 설치 등 오프라인 홍보활동)
- ③ 직무능력개발(교육 및 훈련 참여, 컨설팅 받음 등) ※ 의무교육 제외
- ④ 의무교육(운수종사자 보수교육 등)
- ⑤ 디지털/시스템화(모바일 플랫폼 설치·활용 등)
- ⑥ 기타 ( )
- ⑦ 활동사항 없음

**C4. 협회나 협동조합 등 화물운송업 관련 단체에 가입하셨습니다가?**

① 예                                      ② 아니오

**C5. 2021년을 기준으로 화물운송업을 운영하면서 겪은 애로사항을 2가지 이내로 선택해 주십시오.**

① 동일 업종 경쟁심화      ② 연료비용 상승      ③ 부채상환      ④ 방역조치(집합금지, 영업시간 제한 등)  
 ⑤ 미수금 회수      ⑥ 통행료 부담      ⑦ 기타 (      )      ⑧ 애로사항 없음

**C6. 2021년을 기준으로 사업체의 연간 사업실적은 어떻게 됩니까?**

※ 매출액은 신고하신 금액이 아닌, 실제 발생하는 소득 금액을 적어 주세요.  
 ※ 매출액 이외 영업비용, 영업이익의 금액 작성이 어려우신 경우 매출액 대비 비율로 기입해주세요.  
 ※ 인건비 : 종업원 인건비를 말하며, 법인의 경우 대표자 인건비도 포함 (단, 개인사업자 대표 인건비는 제외)  
 ※ 연료비 : 차량 연료사용 비용 (경유, 휘발유, LPG, CNG 등을 포함)  
 ※ 유지보수비 : 부속품, 타이어, 오일류, 윤활유 등  
 ※ 통행료 : 고속도로나 유료도로에서 받는 비용 (톨게이트 등을 포함)  
 ※ 자동차 할부금 : 차량 대금을 매월 분할하여 납부하는 금액  
 ※ 자동차 보험료 : 순수한 자동차 보험 납입료(암보험, 실비보험 등 제외)  
 ※ 지입료 : 운송 회사에 등록된 차량을 구입하여 업체의 물류 배송 업무를 담당하고, 사업자 등록을 함으로써 개인의 운송 영업권을 취득하기 위해 업체에 지불하는 비용  
 ※ 기 타 : 통신키, 홍보비, 수수료 등 ① 인건비 ~ ⑦ 보험료를 제외한 모든 영업비용

구분	십억	억	천만	백만	십만	만	원	비율
1 매출액								100%
2 영업비용								%
① 인건비 (종업원)								%
② 연료비 (휘발유, 경유, 가스 등)								%
③ 유지보수비 (부속품, 오일 등)								%
④ 통행료								%
⑤ 자동차 할부금								%
⑥ 자동차 보험료								%
⑦ 지입료(지입차인 경우만 작성)								%
⑧ 기타 (①~⑦을 제외한 비용)								%
3 영업이익 (1 매출액 - 2 영업비용)								%

**C7. 2021년을 기준으로 현재 운영하고 있는 화물운송업 운영 관련 부채가 있습니까?**

① 예 →                                      ② 아니오

C7-1. 부채 현황은 어떻게 됩니까?

십억	억	천만	백만	원

C8. 2021년을 기준으로 현재 운영하고 있는 화물운송업 운영 관련하여 디지털 플랫폼(정보망)\*을 이용하셨습니까?

① 예 → C8-1. 2021년 전체 매출액 중 디지털 플랫폼을 활용한 매출의 비율은 어떻게 됩니까? ② 아니오

%

※ 디지털 플랫폼 : 전국24시콜화물, 화물맨, 727트럭공차정보, 화물나누리 등 여러 수요자와 공급자들이 거래, 채용, 광고를 위해 이용하는 인터넷 또는 앱의 제3자인 중개 매체(플랫폼)  
(단, 자신이 유일한 공급자인 것은 플랫폼이 아님)

## D 정부지원정책

D1. 2021년을 기준으로 운수업 운영과 관련하여 정부나 지방자치단체에서 소상공인 관련 정책자금 지원 등의 지원사업을 받은 경험이 있습니까?

- ① 지원받음                      ② 신청하지 않음                      ③ 신청하였으나 지원받지 못함

### ※ 주요 소상공인 정책

- **자영업자 고용보험** : 자영업자 생활보호와 폐업 시 다시 취업할 수 있게 도와주는 제도  
\* (가입대상) 근로자를 사용하지 않거나 50명 미만의 근로자를 사용하는 사업주
- **노란우산공제** : 소기업·소상공인의 폐업/노령 등에 따른 생계위험으로부터 생활안정을 기하고, 사업재기의 기회를 제공하기 위해 사회안전망 구축의 일환으로 도입된 제도  
\* (가입대상) 사업체가 소기업·소상공인 범위에 포함되는 개인사업자 또는 법인의 대표자
- **정책자금 및 지원금** : 코로나 19 관련 긴급자금대출, 고용안정자금, 소상공인 새희망자금 등
- 이외에 창업 및 재창업 교육, 전문가 컨설팅, 창업자금 지원 및 보증, 사업화 지원 등

D2. 소상공인 화물운송업을 위해 중점적으로 추진해야하는 정책을 2개 이내로 선택해 주십시오.

- ① 자금지원      ② 인력지원      ③ 세제지원      ④ 기술지원      ⑤ 판로지원  
⑥ 디지털·정보화 지원      ⑦ 퇴로지원      ⑧ 컨설팅지원      ⑨ 법률지원      ⑩ 기타 (      )

D3. 코로나19 등 재난 대응에 필요한 지원정책을 2가지 이내로 선택해 주십시오.

- ① 재난지원금 등 보조금 지원  
② 정책자금 융자 확대  
③ 집합금지 및 영업시간 등 방역조치 개선·완화  
④ 디지털·비대면 서비스 지원  
⑤ 4대보험료, 국민연금 감면 등 사회보험료 완화·지원  
⑥ 소상공인 사회재난보험 제도 신설  
⑦ 기타(      )

## E 사업전환 및 퇴로

### E1. 향후 현재 운영하고 있는 화물운송업을 어떻게 운영할 계획이십니까?

① 계속운영 [☞E1-1로 이동]

↳

**E1-1. (E1번의 ①번 응답자만)  
현 화물운송업의 소유·운영권을 친·인척에게 승계하실 계획이 있으십니까?**

① 예

② 아니오

② 사업전환 (업종전환, 재창업)

③ 폐업 후 임금근로자 희망

④ 은퇴 (비경제활동)

### E2. 귀하께서 노후를 위해 준비하고 있는 사항을 모두 선택해 주십시오.

① 연금 (국민·공적·개인·퇴직연금 등)

② 부동산 (토지, 건물 등)

③ 투자 (주식, 채권 등)

④ 저축 (예금, 적금, 저축성 보험 등)

⑤ 기타 (

) ⑥ 없음