

글로벌 및 국내 구조조정 동향

2022년 9월

Foreword

현재 우리 경제는 2020년부터 약 2년반 동안 전세계의 경제에 큰 영향을 미친 Covid-19 팬데믹으로부터 벗어나서 많은 산업분야에서 구조조정을 마무리하고 어느정도 정상화의 길을 가고 있습니다.

우리는 현시점에서 기업, 은행 등 채권자, 투자자 및 구조조정 전문가에게 글로벌 및 국내 구조조정 동향을 분석하여 제공함으로써 향후 투자 포트폴리오 관리와 구조조정 관련 의사결정에 도움을 주고자 본 Insight Flash를 준비하였습니다.

돌이켜 보면 코로나가 지배한 지난 2년여간 많은 산업분야의 주요 기업들은 경제활동의 위축으로 인해 유동성 확보를 최우선으로 한 생존모드의 경영을 할 수밖에 없었으나, 다행히 정부와 금융기관의 재정, 금융에서의 적극적 지원과 초저금리의 덕택으로 유동성 확보가 가능하게 되었고, 그 결과 구조조정, 회생, 파산 기업 숫자가 예상과 달리 줄어들게 되었습니다.

이러던 중 백신 접종률도 높아지고 경제활동도 기지개를 펴면서 최근에는 전세계적으로는 정부와 금융기관의 코로나 관련 지원을 점차 축소하는 추세가 되고 있습니다. 그동안 금융기관의 적극적 지원(만기연장, 저금리 등)으로 인해 구조조정은 면하였지만 기업의 부채규모는 더욱 증가하고 있는데 고금리 추세는 예상되고 있으며, 원자재가격 상승, 원활치 못한 공급망(supply chain) 등의 요인들도 기업 경제활동에 큰 영향을 미치고 있습니다. 또한 대부분의 산업분야에서 경영의 최우선 과제인 디지털 전환과 ESG 문제도 기업들에게 주어진 숙제입니다.

기업 경영 정상화와 성장을 이루기 위해서는 선제적 구조조정이 이루어져야 하며, 이를 위해 1. 현재의 기업활동기능을 재조정(Operational Restructuring)하고, 2. 유동성 및 운전자본 확보, 3. 부채규모 축소를 위한 자산매각(deleveraging), 4. 기업 포트폴리오 재구성 등의 조치를 취해야 합니다.

본 Insight Flash는 이러한 고려사항들을 강조하면서, 우선 글로벌 및 국내 구조조정 환경 및 향후 동향을 살펴보고 구조조정이 예상되는 산업분야를 중심으로 동향과 구조조정 포커스를 분석하였습니다.

아무쪼록 우리의 분석이 기업경영과 구조조정 관련 의사결정과 업무진행에 조그마한 Insight를 가지시는데 도움이 되길 바랍니다.



박 대 준

삼일회계법인
Deals Leader



최 주 호

삼일회계법인
금융BRS Leader

2020년부터 세계 경제를 강타한 코로나 팬데믹에
대해 PwC에서는 당시 “2022년 6월 전후이면
Normal로 돌아갈 것이다” 라고 전망한 바 있습니다.
아직까지 완전한 정상화는 되지 않았으나 어느 정도
많은 분야에서 코로나를 극복하고 뉴노멀의 포스트
코로나 시기를 맞이하고 있는 것 같습니다.

이번 Insight Flash는 기업경영의 선순위
stakeholder인 채권자의 관점에서, 기업들은
뉴노멀에 대비하여 코로나 이후 어떠한 환경변화에
대응하기 위해 노력하고 있는지 살펴보고 글로벌과
국내의 기업 구조조정 동향을 분석함으로써 채권자와
기업측면에서 구조조정시 고려할 시사점을
제공하기 위하여 준비되었습니다.



글로벌 구조조정 환경

지난 2년간 코로나 팬데믹으로 인하여 전세계 경제가 위축되고 기업들의 실적은 큰 영향을 받았습니다. 여러 산업분야에서 기업들의 경제활동 위축으로 매출은 감소하고 우선은 살아남기 위하여 유동성 확보를 경영의 가장 큰 목표로 삼고 있었습니다.

대부분 전세계 주요 국가 정부는 코로나 구제금융과 재정지원을 제공하고 초저금리 기조를 유지하는 것을 기업들의 생존을 위한 최우선 정책으로 대응한 결과, 경제활동의 위축으로 구조조정 대상기업이 증가할 것이라는 당초 예상과는 달리 대부분의 국가에서 회생, 파산, 워크아웃 등 구조조정 대상기업은 오히려 감소하게 되었습니다.

2022년 들어서는 백신접종율이 증가하면서 소비자와 기업 등의 경제활동이 대부분 정상화될 것으로 기대하는 분위기가 무르익자, 정부는 서서히 코로나 관련 재정 및 기업활동 관련 지원들을 축소하기 시작하였습니다.

그래서 이러한 정부지원의 축소로 기업들의 현금 유동성 문제가 다시 발생할 수 있는 상황입니다. 더불어 글로벌 경제 환경 역시 최근 우크라이나–러시아 전쟁 등으로 원자재 가격 상승, 공급망(supply chain)의 이슈가 계속되면서 인플레이션 및 이자율의 상승으로 기업들이 다시 위기를 맞고 있습니다.

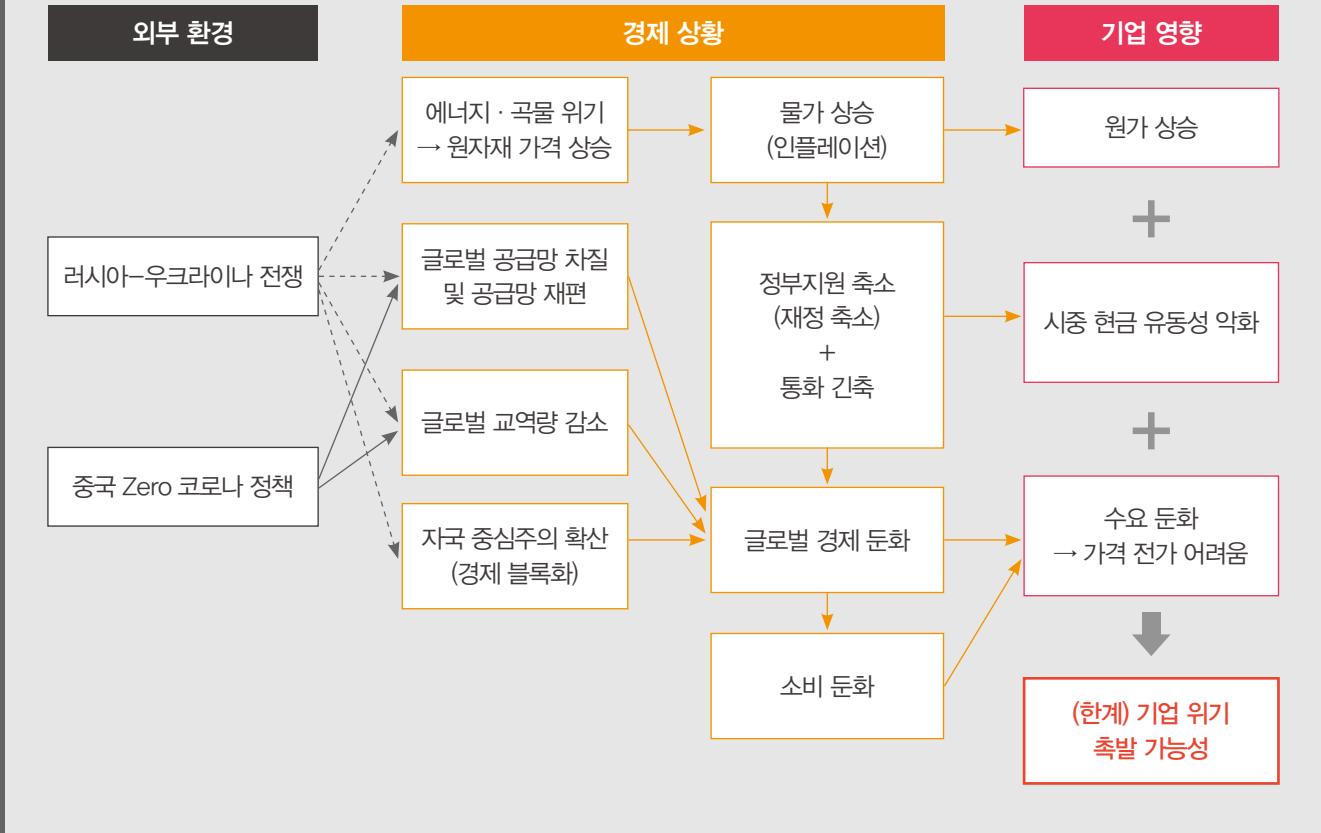
기업 경영위기

- **기업 경영 환경 악화:** 정부지원 축소
→ 기업, 현금 유동성 위기 발생 가능
- **글로벌 경제 환경 악화:** 우크라이나–러시아 전쟁으로 원자재 가격 상승, 공급망 이슈, 인플레이션, 금리 상승

“

최근 우크라이나–러시아 전쟁 등으로
원자재 가격 상승, 공급망의 이슈가 계속되면서
인플레이션 및 이자율의 상승으로 다시 기업들은
중대한 도전을 맞고 있습니다.

기업경영 환경의 악화 과정



자료: 삼일PwC경영연구원

더불어 중장기 포트폴리오 최적화에 대한 미래 전략을 잘 수립하는 것이 중요합니다. 따라서, 각국의 주요 기업들의 포커스는 생존에서 회복과 성장으로 옮겨가고, 디지털 전환과 ESG 경영이 화두가 되는 새로운 시장 환경에서 가치를 창출하는 방법에 대해 고민하게 되었습니다.

채권자와 주주 등 기업의 투자자들은 향후 이러한 새로운 시장상황에서 회사가 장기적인 가치를 창출할 수 있느냐에 초점을 맞추고 투자를 늘리거나 지원을 제공하게 될 것입니다.

향후 글로벌 구조조정 동향 – 이연되었던 구조조정이 증가

정부지원

팬데믹 기간 정부의 코로나 구제자금 지원과 시중의 낮은 이자율, 풍부한 투자자금 덕분에 기업은 보다 유리한 조건으로 대출을 연장하거나 신규 리파이낸싱을 할 수 있게 되었습니다.

코로나 팬데믹 기간 중 전세계적 구조조정이나 파산(청산)이 있었던 경우는 특정 섹터(소매, 여행, ESG 관련 – 석탄, 에너지)나 특정 상황(횡령, 인플레이션 및 공급제약이슈)에 국한되거나, 일부 국가에만 해당하게 되었습니다. 예를 들어 멕시코의 경우 기업은 정부지원이 필요했으나, 정부는 국가부채 증가 및 긴축예산으로 인해 충분한 지원을 제공하지 못했습니다. 터키와 홍콩 같이 정부지원이 있었음에도 팬데믹 기간동안 평소보다 더 많은 청산회사가 발생한 특이한 경우도 있긴 하였습니다.

즉, 코로나 팬데믹 기간 중 전 세계적으로 일부 섹터와 국가를 제외하고, 정부의 구제자금 지원과 시장의 풍부한 유동성으로 구조조정(기업회생, 워크아웃 등)이 이연되었으며, 한국 역시 이에 해당됩니다.

“

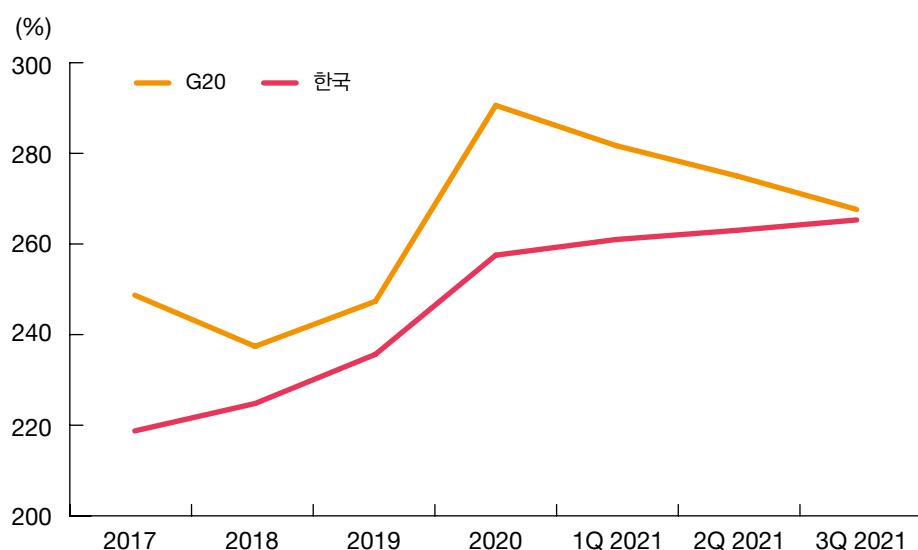
팬데믹 기간 중 정부 지원과 시장 유동성으로 구조조정이 이연되었습니다.

그러나, 백신 접종률이 상승하고 With코로나시기인 지금, 정부지원이 축소되고 부채의 상환 시점이 다가옴에 따라, 기업 구조조정 및 파산의 경우가 이전에 비해 증가할 가능성이 있으며 불안정한 재무구조를 가진 회사는 구조조정이 필요할 것이고 특히 회복세 및 장기성장세가 불투명한 섹터 위주로 채권자의 상환 압박은 커질 것이며 채권자, 투자자, 주주 등으로부터의 지원 환경은 점점 더 악화될 것으로 예상됩니다.

또 유념해야 할 사항은, 여러 국가에서 코로나 팬데믹 시기 정부의 기업 지원으로 재정 부채가 확대되었기 때문에, 향후 새로운 전염병 발생 시 코로나 시기 수준보다 제한적인 규모의 지원만 가능해진다는 점입니다.

COVID-19 전후 GDP 대비
국가총부채 비율 추이

자료: BIS



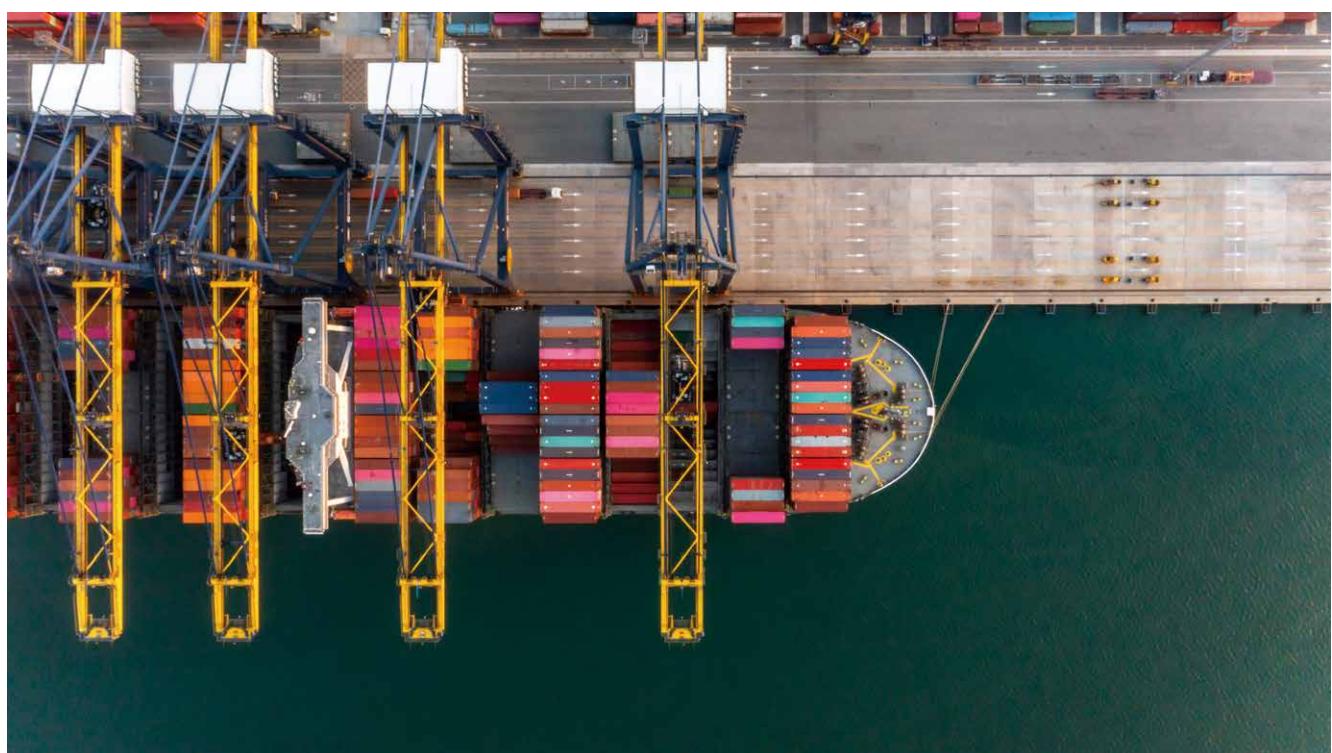
매크로 경제환경 – Supply chain, 고금리, 인플레이션, 경기침체 등

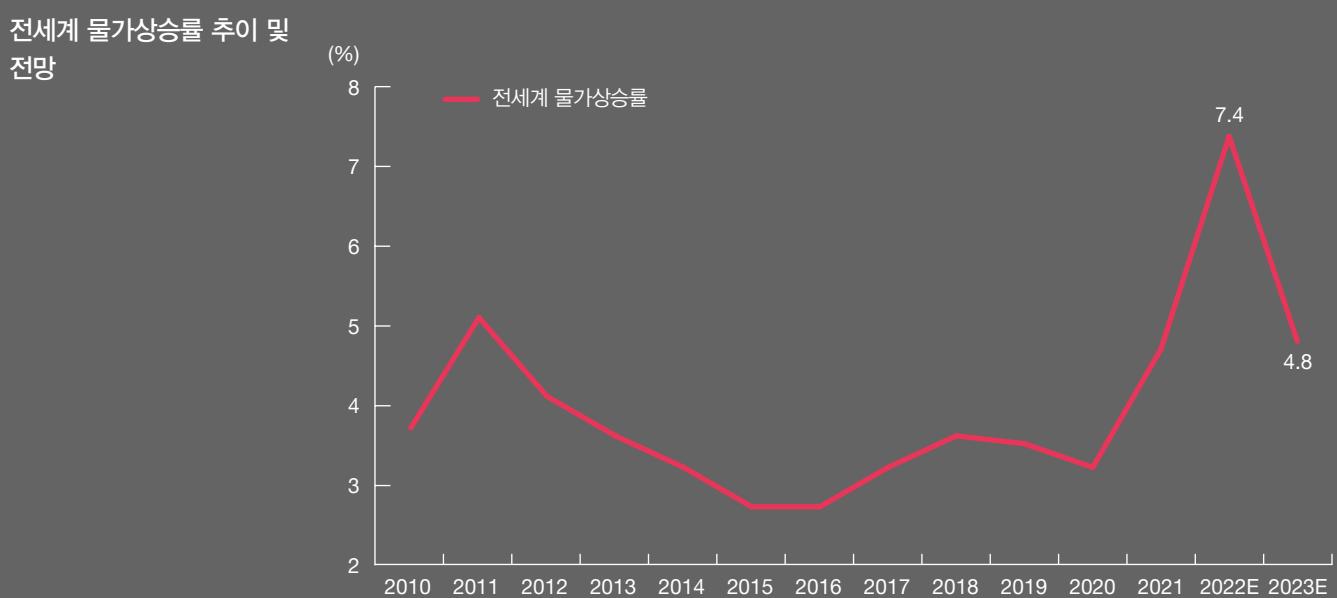
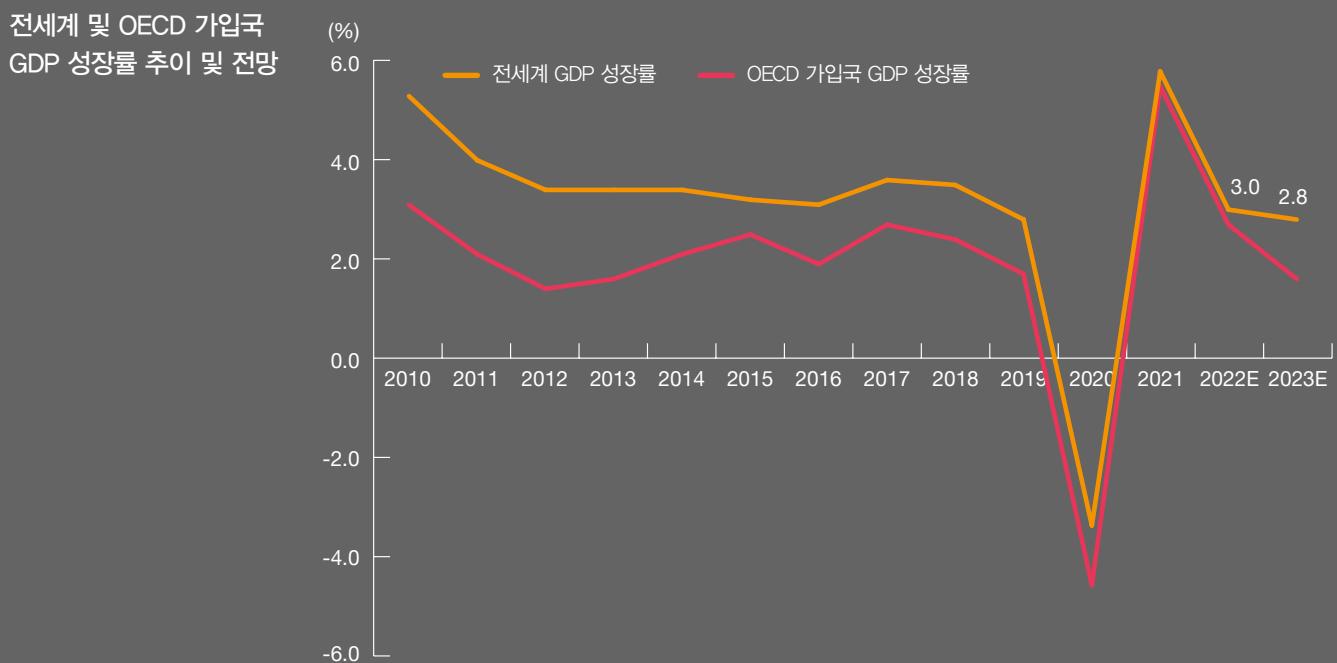
포스트 코로나로 회복세를 보이던 세계경제는 최근 지속되고 있는 공급망 붕괴로 경기 회복세가 더뎌졌고 몇몇 산업들은 위기에 직면했습니다. 철강부터 반도체까지 그리고 원자재로 공급부터 완제품 수송까지 압박을 받고 있고 공급 관련 비용도 눈에 띄게 증가하고 있습니다.

건설업계에서는 공급망 붕괴 및 비용 증가로 인한 준공기 일 연기와 원자재 비용 증가로 인한 건설비용 압박이 지속되고 있으며, 자동차 생산업계에서는 반도체 공급 부족으로 인한 생산 축소 또는 중단이 이어지고 있습니다. 원자재 가격의 상승은 인플레이션 압박으로 이어지고 있으며, 이는 금리 상승으로 이어질 것으로 예상됩니다. 공급망 이슈는 회사의 운전자본에 압박을 줄 것이고 공급망 관리의 필요성에 대해 일깨워줄 것입니다. 공급망 이슈로 인한 생산량 감소와 인플레이션 증가로 인해 경기 회복세는 둔화되거나 경기침체에 빠질 것으로 예상됩니다.

공급망 충격과 함께 팬데믹으로 인한 국가간 이동 및 거리두기 규제로 많은 노동자들이 직장을 잃게 되었고, 규제 완화 이후 구인난이 펼쳐지는 등 공급망 충격의 여파는 지속되고 있으며 이전 수준으로 회복하기 위해서는 시간이 필요할 것으로 예상됩니다.

금리에 있어서도 미국은 인플레이션을 고려하여 big step 정책으로 가고 있으며, 저성장으로 금리인상을 주저하던 EU도 최근 금리를 인상하기 시작하였습니다. 기업 입장에서는 과거와 달리 자금조달여건이 점점 어려워지고 있으며 2023년까지 이러한 고금리 기조가 지속될 것으로 예상됩니다. 주요국은 장단기 금리의 급등현상과 경기침체 기조가 가속화될 것으로 예상됩니다. OECD 자료에 의하면 2021년 세계경제성장률은 5.8%였으나, 2022년 경제성장 전망은 2022년 6월말 기준으로 3%에 머물고 2023년 경제성장률도 2.8%로 추정하고 있습니다.





New 패러다임 – Digital Transformation, 구조조정 및 ESG

팬데믹이 일정 영역에서 혁신과 성장의 기회를 제공함에 따라 많은 섹터에서의 디지털 전환이 가속화되고 있습니다.

영업구조조정(Operational Restructuring)은 회사운영 능력 현대화와 회사운영 간소화를 위해 필요하고 몇몇 섹터에서는 이미 큰 구조적인 변화가 이루어져 왔으며 주요하지 않거나(Non-core business) 실적을 내지 못하는 부문의 매각(Divestiture)은 회사의 자원을 회복, 전환, 성장으로 집중할 수 있게 합니다.

ESG는 기업에게는 새로운 도전과 기회를 보여주며 거의 예외 없이 새로운 전략적 선택이 되고 있습니다. 이것은 환경을 재생하고 더 공정한 사회를 창조하고 소비자, 노동자, 정책입안자와의 강한 신뢰를 구축할 수 있는 기회이며 매우 큰 상업적 기회이기도 합니다.

자동차산업의 예를 들면, 과거 10년간 안정적(그러나 두드러지지는 않은) 성장을 이루었으나, 이제는 전기차와 하이브리드차 등 친환경으로의 전환으로 모든 관심이 옮겨졌고 자동차 메이커들은 기존의 석유(가솔린, 디젤)연료 차량에서 이러한 차량의 대량생산으로 얼마나 신속히 전환하느냐가 중요하게 되었습니다.

신용 및 투자 의사결정에서의 ESG는 점차 중요도가 높아지고 있으며 실행 가능한 ESG 전략이 없는 비즈니스의 경우 점차적으로 투자를 위한 자금을 조달하거나 좋은 신용등급을 획득하기 힘들어질 것입니다. 우리는 모든 산업분야에서 ESG Report 통해 기업의 투자와 신용에 도움이 되도록 하고 있습니다.

현재 석유와 가스에 의존하는 경제의 경우 탈탄소화 및 대체에너지로의 전환에 대한 관심은 당연한 것이고, 예를 들어, 걸프만 국가의 경우 기후변화에 대한 국가의 역할에 대해 압박을 받고 있습니다.

ESG와 같이, 다양성과 포용성은 이해관계자의 인식과 자금조달 의사결정에 더 많은 영향을 끼치고 있습니다.

이것은 선택이 아닌 필수가 되고 있으며, 예를 들어, 가장 극심한 고용부족을 경험한 기술, 건설, 유통 산업은 가장 다양성이 부족한 영역입니다. 여성 및 차상위 계층에 대한 고용확대는 이러한 고용격차 완화에 도움이 될 수 있고 이러한 다양성의 확대는 각 산업 영역에서 소비자 수요에 대한 이해를 높이는 데 도움을 줄 수 있습니다.

“

ESG는 투자 자금 조달 및 좋은 신용등급 획득을 위해서도 중요합니다.



우리나라 구조조정 동향

코로나 시기 구조조정 동향

우리나라의 경우, 포스트 코로나 시기에도 자영업자나 소상공인에 대한 지원은 지속되겠지만, 기업에 대한 정부의 지원이나 금융기관을 통한 코로나 관련 금융지원은 점차 축소될 것으로 예상됩니다.

코로나 팬데믹 시기에 가장 우선적으로 구조조정의 대상이 되었던 분야는 항공산업입니다. 산업은행, 수출입은행 등 국책은행은 팬데믹으로 크게 영향을 받은 항공산업에 유동성 지원을 제공하였습니다. 중견중소기업에 대해서도 정부지원정책에 발맞추어 국내 은행들은 재무적 지원을 하였습니다. 이러한 결과로 사실상 한계기업이나 어려운 기업들의 구조조정이 지연되는 결과를 가져왔습니다. 회생과 파산 신청 기업의 숫자가 코로나 팬데믹 시기 동안 계속 감소하고 있습니다.

주요 기업들의 대응

이에 따라, 우리나라 주요 기업들은 코로나 팬데믹 종 아래와 같은 4가지 측면에서 구조조정 및 기업가치 유지 전략을 실행하였습니다.

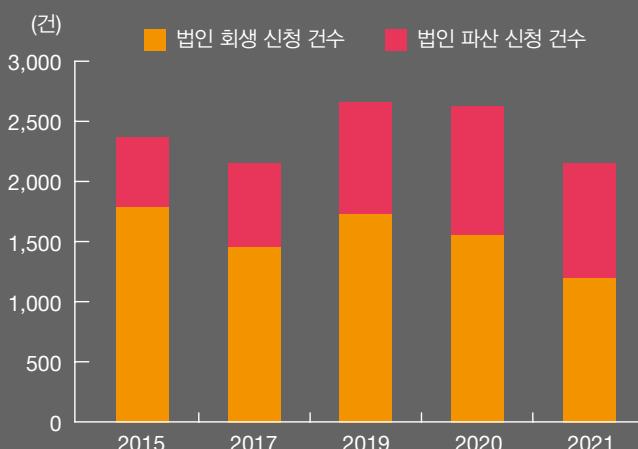
첫째, 기업들은 재무구조를 중장기 자금으로 안정화하고 현금 유동성 관리에 중점을 두고 절세전략, 운전자본관리 등을 통해 현금확보에 초점을 맞추고 있습니다.

둘째, 많은 기업들과 금융기관들은 디지털경영을 우선적으로 방향을 잡고 원가절감과 경영효율화를 추구하고 있습니다.

셋째, 글로벌 물류 안정화 확보로서 해운 및 창고 등 모든 supply chain을 재설계하고 있습니다.

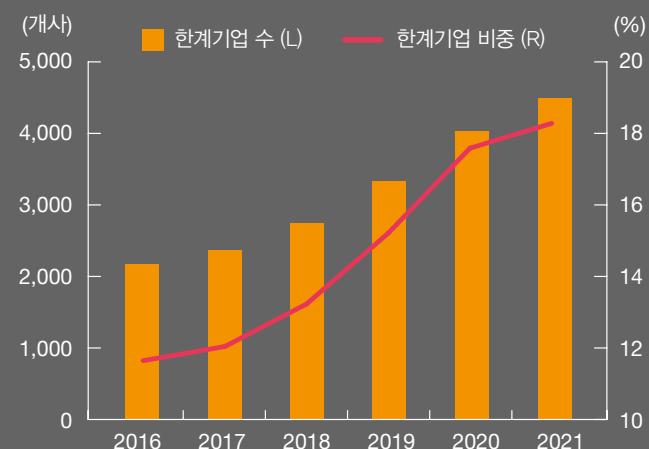
마지막으로, 대부분의 기업들이 최우선 과제인 ESG경영에 집중하고 있습니다.

연도별 법인 회생 및 파산 신청 건수



자료: 법원통계일보

연도별 한계기업



자료: NICE, 산업은행 미래전략연구소

주) 한계기업 = 이자보상배율 3년 연속 1 미만인 기업

실제로 주요 대기업들은 이러한 중점 우선순위에 맞추어 비핵심자산의 매각, 유동성확보, 디지털경영, ESG경영을 실천하고 있으며, 포스트 코로나 시기에도 안정적으로 기업경영을 이끌면서 미래를 준비하고 있습니다. 국내 주요 사모펀드들은 대기업의 선제적 구조조정 노력에 맞추어 크레딧 펀드(Credit fund)를 자회사로 설립하여 Buyout deal이 아닌 대기업과 주요기업에 자금지원을 제공하는 딜(Credit fund deal)을 성사시키고 있습니다.

2022년 하반기 이후 주요 구조조정 동향

■ 회생 구조조정 동향

2019년까지 매년 회생 신청 기업은 증가 추세에 있다가 COVID-19 이후 감소추세로 전환되었고 2021년에는 2019년 1,722건 대비 약 31% 감소한 1,191건을 기록했습니다. 이는 앞서 언급한 바와 같이, 정부 지원 정책으로 한계기업들에 대한 차입금 상환이 유예되었기 때문입니다. 그러나, 정부의 코로나 지원 정책 종료로 인하여 만기 도래 차입금이 많아지는 한편, 금리인상 압박으로 한계기업 수는 더욱 증가하고 있는 상황입니다. 즉, 2022년 하반기 및 2023년 이후에는 그동안 이연되었던 한계기업 정리가 가속화될 가능성이 있으며 코로나 이전인 2019년 수준으로 올라갈 것으로 예상됩니다.

■ 산업별 주요 구조조정 동향

항공

- 금리, 환율, 유가 상승 및 여행산업 회복 부진
→ 높은 부채비율의 항공업 구조조정

소비재

- 펜트업 소비 확대되었으나, 전세계 경제 성장 둔화, 인플레이션, 공급망 불안은 지속
- 택배, 배달플랫폼 등 E-커머스 기반 고성장 전망

자동차

- 공급망 붕괴, 인력 부족, 원자재 조달 문제
→ 생산 차질 발생
- 인플레이션, 에너지 · 원자재 가격 상승 → 생산가 상승, 부품사 마진 압박으로 구조조정 필요 전망

발전 · 에너지

- 고비용 구조, 금리 인상 → 원가 절감, 비핵심자산 매각 필요
- ESG 리스크 높음 → 탈탄소 관련 전략, 합병, 파트너십 추진 지속 전망

PEF

- 저평가 인수, 보유 포트폴리오 정리 가능할 전망
- 경기 침체, 인플레이션, 우크라이나–러시아 전쟁
→ 자금 조달, 가격 협상 어려움으로 공격적 인수 추진 제한



기업가치 전략 제언

이하에서는 코로나로 영향을 받은 주요 산업의 코로나 이후
기업가치 유지를 위한 제언을 드립니다.

Summary



관광 · 여행

코로나 시기 얹눌렸던 여행 수요
점진적 확대 전망

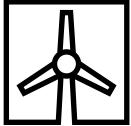
고객 수요에 맞는 상품 매칭, 비용 통제 강화를
통한 현금흐름 관리 필요



자동차

공급망 이슈, 우크라이나 사태로
'22년 완성차 생산 감소 전망,
부품사 재무적 어려움 전망

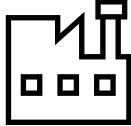
영업 구조조정, 운전자본관리 강화, 타사와의
전략적 제휴, M&A 등 고려 필요



에너지

유가 불안정성으로 제조업, 운송,
물류, 소비재 산업 영향 확대

유가 변동에 대응하는 운전자본 관리, 원가상승
부담 전가 가능성 검토, ESG 전략 강화 필요



제조업

팬데믹, 우크라이나 전쟁, 공급망
붕괴, 물류난, 인력 문제 등에
영향을 받음

현재의 공급망 위험 배제된 전략적 공급사 추가,
장기 공급계약 체결, AI · 디지털 기술 활용한
생산 과정 혁신 등 필요



관광·여행업

코로나 시기 얹눌렸던 여행 관광 수요는 코로나 이전 수준에는 한참 미치지 못하지만 2021년 4% 성장(유엔 세계 여행지표, UN World Tourism Barometer) 하였습니다. 2022년에도 코로나 변이 바이러스나 인플레이션 우려에도 불구하고 업계 전문가의 3분의 2는 여행업계의 큰 이익 성장을 예상하고 있습니다.

관광·여행 수요는 아무리 빨라도 2023년에도 팬데믹 이전 수준까지는 회복되지 않을 것으로 전망됩니다. 따라서, 여행업체들은 점진적인 수요 증가와 맞추어 여행 및 관광 상품, 서비스 인원을 매칭하고, 비용통제를 강화해 현금흐름을 관리하는 것이 필요하다고 판단됩니다. 여행의 형태는 단기적으로는 국내여행, 도로여행, 청년인구, 개인여행 위주에서 점차 철도여행, 항공기 여행, 노령인구, 단체여행 위주로 전개될 것으로 예상됩니다.

여행 제한 파급효과로 인해 항공업, 크루즈업, 호텔, 차량 렌트업, 여행사만 영향을 받은 것은 아니고 주차장업, 리테일 등 여행 유관업종도 다양하게 영향을 받았습니다.

고객의 여행정보에 대한 big data 분석을 통한 구체적인 수요와 상품을 매칭하고, 운전자본 및 유동성 관리, 지속 가능한 친환경 ESG여행이 주요 경영목표가 되어야 합니다.

자동차 산업

자동차 산업도 팬데믹의 영향에 더하여, 차량용 반도체 부품 대란, 지정학적 긴장으로 인한 공급망 붕괴가 이슈입니다. 2021년 반도체 부품 공급차질로 약 960만대의 차량 생산이 차질을 빚었습니다. 2022년에도 우크라이나 사태 영향, 부품 공급 문제로 세계적으로 1.8%의 생산감소가 예상됩니다.

당사의 분석에 따르면 전세계 500대 자동차 부품기업의 과반수가 이러한 공급차질로 재무적 어려움을 겪었습니다. 2022년말경에는 차량 판매 대수가 2019년 수준으로 감소할 것으로 예상되어 완성차 회사와 부품사는 장기적이고 지속 가능한 영업 구조조정이 필요합니다.

자동차 산업(완성차 및 자동차 부품) 내 기업들은 기업가치 유지를 위해 운전자본관리에 총력을 기울여야 하고 공장 폐쇄, 제품 포트폴리오 재구성, 타사와의 전략적 제휴를 고려해야 하며, 생산성 향상과 밸류체인 관리를 위해 M&A도 적극 고려할 필요가 있습니다. 주요 이해관계자들(주주, 채권자, 고객사, 공급사 등)과 회사의 경영성과 보고를 비롯한 투명한 소통이 필요합니다.



에너지 관련 영향 대책

유가의 불안정성으로 많은 산업 분야 특히 제조업, 운송, 물류, 소비재 산업은 큰 영향을 받았고, ESG 전환을 가속화하게 되었습니다. 유가 변동에 대응하는 운전자본 관리가 중요하며 특히 유가인상의 영향이 18개월 내지 24개월 간 미치는 영향에 초점을 맞추어야 합니다.

유가상승으로 인한 원가상승 부담을 고객에게 전가할 수 있는지, 또한 공급사가 이러한 부담을 회사에 전가할 수 있는지를 검증해야 합니다. ESG 전환 전략으로서 에너지 소비를 줄이고, 에너지효율이 증가하는 설비를 사용하며, 종업원 교육, 유연근무제 등 효율성을 증대시키는 노력을 병행해야 합니다.

제조업

제조업은 코로나 팬데믹, 우크라이나 전쟁, 기후변화, 정부 지원 축소 등의 복합적인 요소들에 직격탄을 받은 산업입니다.

우선, 제품 공급 계획을 세우기가 어려워졌습니다. 소비자들이 e-commerce에 더욱 의존하는 등 소비자 행동이 변화했기 때문입니다. 소비자 요구에 맞춘 공급모델 변화전략이 필요하나, 이에 필요한 물류, 노동력 확보, 원자료 확보 등에 어려움을 겪고 있습니다.

구매자의 높은 수준, 러시아-우크라이나 전쟁, 미국의 제재 등의 영향으로 제조업체들은 더욱 원자재(비료, 컴퓨터 칩, 밀 등 곡물)를 확보하기가 어려워졌고, 원자재 가격 상승 부담이 확대되고 있습니다. 물류도 어렵습니다. 팬데믹으로 인해 컨테이너 선박은 최소 20% 이상의 시간을 더 필요로 합니다. 그래서 적시에 제품을 공급하기 위해 원자재를 더 많이 확보해야 하고 이것은 보관비용의 증가와 물류 창고에 대한 수요의 증가로 귀결되었습니다.



우크라이나 전쟁은 유라시아 지역의 철도, 해운, 항공 물류에 큰 영향을 주었고, 중국의 제로 코로나 정책으로 많은 항구들이 폐쇄되었습니다. 세계적으로 100만 개 이상의 컨테이너들이 공급망에 오르지 못하고 대기하는 등 기업들의 제품 운송이 매우 어려운 상황입니다.

또한, 산업화된 국가에서의 대량 정년퇴직 등 탈 노동화가 이어지고 있습니다. 기업활동의 디지털화 가속화로 일자리도 많이 감소하였습니다.

이러한 환경속에서 제조업의 기업가치 유지를 위한 전략은 다음과 같습니다

- 전체 공급망 중 현재 취약한 부분을 파악하고 향후 발생 가능한 공급망 취약 시나리오별로 대응방안을 마련하여야 하고, 기업이 이러한 대응능력을 가지고 있는지 면밀히 검토해야 합니다.
- 공급망 다변화 필요: 현재 구축된 공급망이 붕괴시 대체 가능한 공급사(기업)를 추가할 필요가 있습니다.
- 원자재 등 재고자산 부족을 극복하기 위해 장기적인 매출과 생산을 고려한 재고계획을 세우고 장기 공급계약을 체결하는 것도 필요합니다.
- AI와 디지털 기술을 활용한 생산 과정 혁신도 도움이 될 수 있습니다.
- 고객의 변화하는 수요에 잘 대응할 수 있는 다양한 제품과 유연한 생산설비 체계가 갖추어져야 합니다.
- 소비자에 중요한 핵심제품에 역량을 집중할 필요도 있습니다.
- 공급망의 변화에 맞춘 운전자본수요를 포함한 현금흐름 추정 모델링도 공급망 관리에 필수적입니다.

삼일 Deals 기업구조조정자문(BRS) Partners

최주호 Partner

금융BRS Leader / 발전에너지, 재무구조자문(DCA)
joo-ho.choi@pwc.com
02-709-0926

한정섭 Partner

금융기관 주도 구조조정 자문 / 건설업, 리조트 전문
jeong-seob.han@pwc.com
02-3781-2528

김기은 Partner

금융공기업 주도 구조조정 자문 / 금융업 전문
gee-eun.kim@pwc.com
02-709-6485

손병구 Partner

법원회생 / 관광, 여행, 리조트 및 골프장 구조조정 자문
byounggoo.sohn@pwc.com
02-3781-9501

명본호 Partner

NPL 센터장 / 부실채권 자문
bon-ho.myung@pwc.com
02-3781-1719

김병국 Partner

금융기관 및 펀드 구조조정 자문
byungguk.kim@pwc.com
02-709-8538

정민철 Partner

대학, 병원 등 비영리법인 구조조정 자문
min-chul.jung@pwc.com
02-709-0321

박치홍 Partner

항공산업 구조조정 자문, Cash management
chihong.park@pwc.com
02-709-6484

황인찬 Partner

법원회생 / 구조조정 펀드 자문
inchan.hwang@pwc.com
02-3781-3226

이종석 Partner

법원회생 / 제조업, 부동산 구조조정 자문
jong-seok.lee@pwc.com
02-3781-9148

홍영관 Partner

저축은행 등 금융기관 구조조정 자문
young-kwan.hong@pwc.com
02-709-8974

최승환 Partner

조선업 구조조정 자문, Cash management
seung-hwan.choi@pwc.com
02-709-3325

김지산 Partner

자동차산업 구조조정 자문
ji-san.kim@pwc.com
02-3781-2583

김효건 Partner

부실채권(NPL) 자문, 정부지원프로그램
hyogun.kim@pwc.com
02-3781-9313

이은영 Director

삼일PwC경영연구원 / 거시경제 및 산업 분석
eunyoung.lee@pwc.com
02-709-0824





www.samil.com

S/N: 2208F-RP-031

© 2022 Samil PwC. All rights reserved. PwC refers to the PwC network and/or one or more of its member firms,
each of which is a separate legal entity. Please see www.pwc.com/structure for further details.