

코로나19 이후
창원지역 기업 경영환경 조사

2021. 5



I. 조사개요

1) 조사목적

- 본 조사는 코로나19 이후 창원지역 제조업체가 겪고 있는 채산성 관련 각종 애로요인을 취합해 기업지원기관의 정책 마련에 참고자료로 제공코자 함.

2) 조사기간

- 2021년 5월 10일 ~ 28일

3) 조사방법

- Fax, E-mail(온라인 설문) 등을 활용한 설문조사

4) 설문 응답업체의 일반적 특성

구 분	기계	운송장비	전기전자	철강금속 및 기타	계
업체 수 (개 사)	37	46	38	24	145
비중 (%)	23.5	31.7	26.2	16.6	100.0

5) 조사사항

- 전년 비교 수주량 및 채산성
- 국제원자재 가격 상승, 반도체 수급 애로, 해상물류비 관련 애로 등 채산성 악화요인

II. 시사점 및 요약

- 주요국의 산업활동이 재개되면서 월별 수출실적도 빠르게 증가하는 모습을 보이는 등 창원의 산업생산도 점차 회복하는 추세임. 하지만 회복하는 수주·생산량에 비해 채산성은 이에 미치지 못하고 있음.

창원지역 제조업체를 대상으로 지난해와 비교해 수주량, 생산량, 채산성 부문의 체감여건을 질문한 결과 수주량, 생산량은 호전되었으나, 채산성은 더욱 악화한 것으로 나타남.

이는 ‘국제원자재 가격 상승’, ‘임금상승 등 생산비용 증가’, ‘해상물류비 상승’, ‘반도체 수급애로’, ‘금융비용 증가’ 등 기업 채산성 악화요인이 동시에 발생하는데 따른 것임. 무엇보다 이러한 생산비 증가분을 수출 및 납품 가격에 반영할 수 없는 기업에 있어서는 수익성이 크게 악화할 것으로 보임.

무엇보다 수주량, 생산량 증가시기에는 원자재 구입과 설비투자 등의 자금 수요가 더욱 높아지게 되는데, 기존대출의 누적에 이어 지난해 코로나19의 영향으로 매출이 감소함에 따라 금융여건이 악화된 상황임.

현재의 생산량 확대시기를 기업 및 산업 재도약의 시기로 활용하기 위해서는 선제적인 유동성 지원이 필요할 것으로 보임.

- 창원제조업체(n=145) 수주량·생산량·채산성 체감여건
 - 수주량(5.46), 생산량(5.34) 호전됐지만, 채산성(4.43) 악화
 - 3월과 4월 전년 대비 수출 각각 16.5%, 49.5% 증가
 - 전기·전자업종 수주량(6.16), 생산량(5.89) 타 업종에 비해 더욱 호전
 - 채산성 악화, 기계업종(4.05), 철강금속(4.29)로 상대적으로 크게 체감
 - 채산성 악화요인, ‘국제원자재 가격 상승’(38.1%), ‘임금 등 생산자물가 상승’(25.6%), ‘국내외 물류비 상승’(13.1%), ‘원청업체의 납품단가 인하 요구’(10.2%) 순
 - 채산성 악화에 따른 대책, ‘생산비 절감을 통해 자체 부담’(33.3%), ‘단가 상향’(31.3%), ‘아이템 전환’(13.2%), ‘생산지연 및 축소’(6.3%) 순
- 채산성 악화에도 응답업체의 1/3은 자체 부담할 수밖에 없어, 수익성 악화로 이어질 것

○ 국제원자재 가격 상승에 따른 영향

- 조달비용 상승에 따른 채산성 악화(53.7%)를 가장 많이 꼽았고, 원자재 수급이 원활하지 않아 생산에 차질(32.2%)을 빚고 있다는 응답도 다수
- 원자재가격지수, 지난해 9월 대비 철강재 59.9%, 희소금속 53.1% 상승
- 원자재 가격 상승분을 납품가에 반영할 것으로 답한 비중은 31.8%에 불과 나머지는 자체부담(29.4%), 다른 공급업체 물색(26.1%), 생산감축(9.0%)순
- 정부정책, 원자재 구매자금 지원(40.7%), 정부비축물량 공급확대(17.7%), 공급업체 불공정 거래 단속(16.9%), 수입관세 인하(16.0%), 관세환급 기간 단축(6.2%) 순

○ 반도체 수급 애로에 따른 영향

- 장기화한다면 영향 불가피 46.2%, 생산·납품에 영향 받고 있다 40.4%
- 생산·납품에 영향 받고 있다는 응답, 운송장비(57.1%), 기계(40.0%) 순
- 애로유형, 원청업체의 생산차질로 당사 제품까지 납품 차질(58.4%), 반도체 조달 가격 상승(19.5%), 반도체 수급 자체의 애로(11.7%), 협력업체의 납품차질로 당사의 생산차질(10.4%) 순

○ 해상물류비 상승에 따른 영향

- 물류비용 큰 폭 상승 77.2%, 선복 및 컨테이너 수배조차 어려움 15.2%, 관계사의 물류차질로 생산 불안정 7.6% 순
- 컨테이너운임지수 1년 사이(5월 기준) 173.6% 상승... 2.7배로 오른 셈
- 응답업체 86.4%, 대행사(포워드)를 통해 선복 및 컨테이너 수배 개별업체로서는 해상운임 상승에 특별한 대응방법 없어...

○ 유동성 확보 애로에 따른 영향

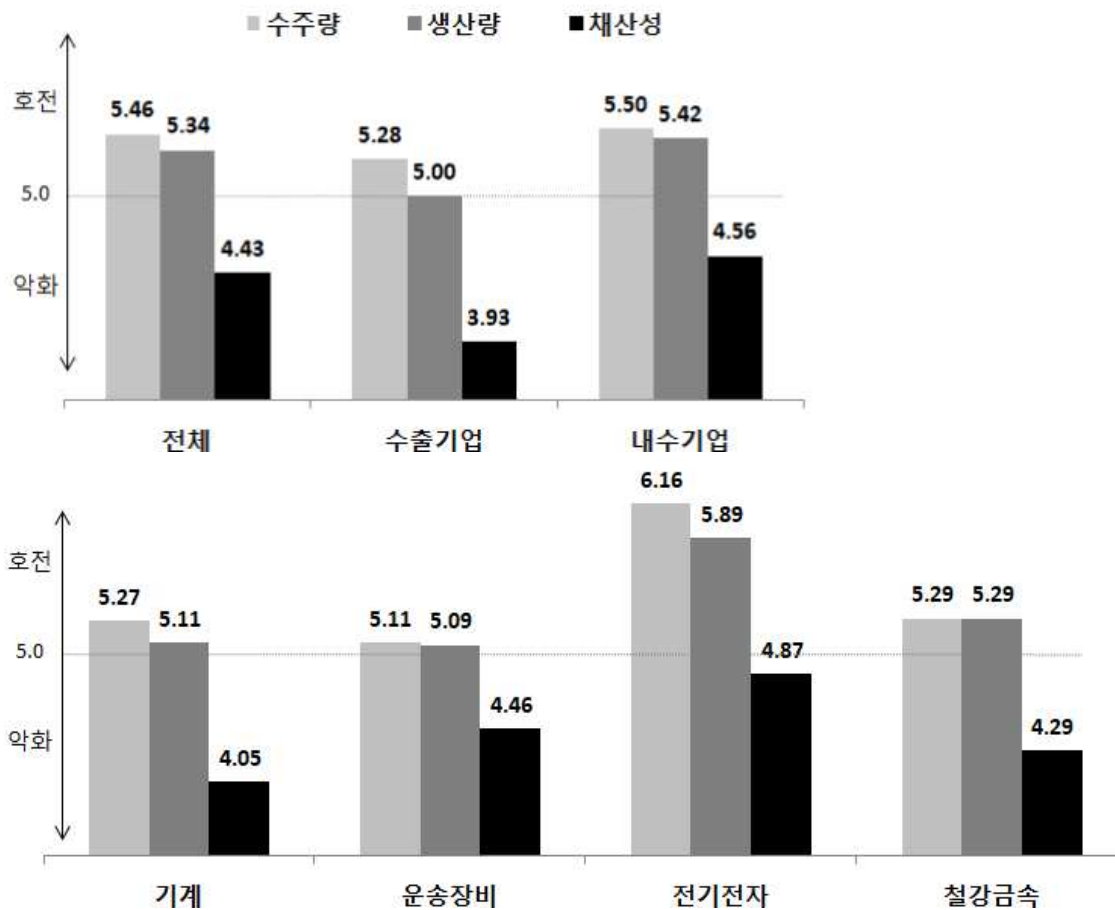
- 응답업체 21.6%, 전년대비 신용등급 하락... 업종별로 철강금속(33.3%), 기계(31.4%), 운송장비(20.5%), 전기전자(5.6%) 등급하락 응답률 높아
- 유동성 확보에 가장 큰 영향 미치는 요인으로 신규 대출수요 증가와 기존 대출의 누적(44.2%), 지난해 매출실적 악화에 따른 신용등급 하락(26.9%), 당사가 속한 산업군의 미래 불투명(16.3%), 담보물의 가치하락(1.9%) 순

Ⅲ. 창원지역 기업 경영환경 조사

1. 창원지역 제조업체 체감여건

○ 코로나19 확산에 따른 산업활동 전반의 위축이 본격화했던 지난해와 비교해 수주량, 생산량, 채산성 부문에 있어 체감여건을 질문한 결과, 수주량(5.46)¹⁾, 생산량(5.34)은 호전되었으나 채산성(4.43)은 더욱 악화한 것으로 나타났음. 매출구조별(수출, 내수)²⁾, 업종별로 정도의 차이는 있으나 대체로 공통된 결과를 내놓고 있음.

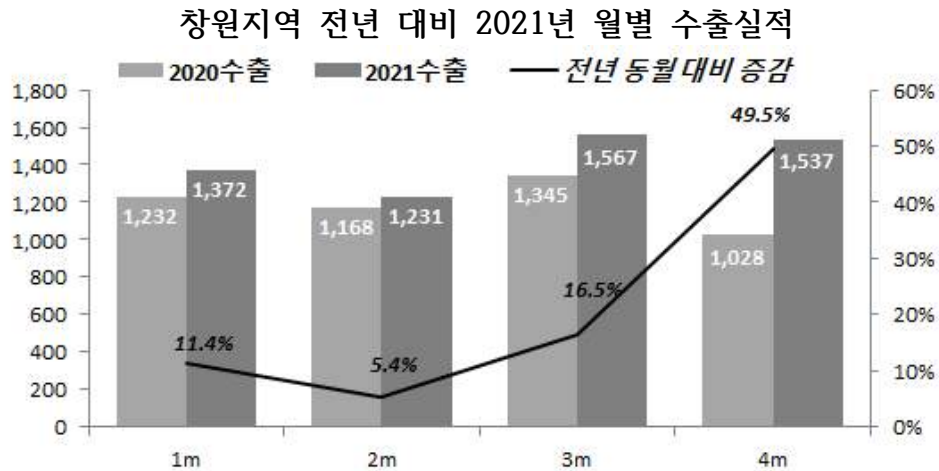
창원지역 제조업체 수주량, 생산량, 채산성 체감여건(n=145)



1) 5.0을 기준으로 그 이상이면 호전을, 그 이하이면 악화를 의미함.

2) 총 매출의 50% 이상이 수출로 이루어지는 경우 수출기업으로, 그 이하이면 내수기업으로 분류하였음.

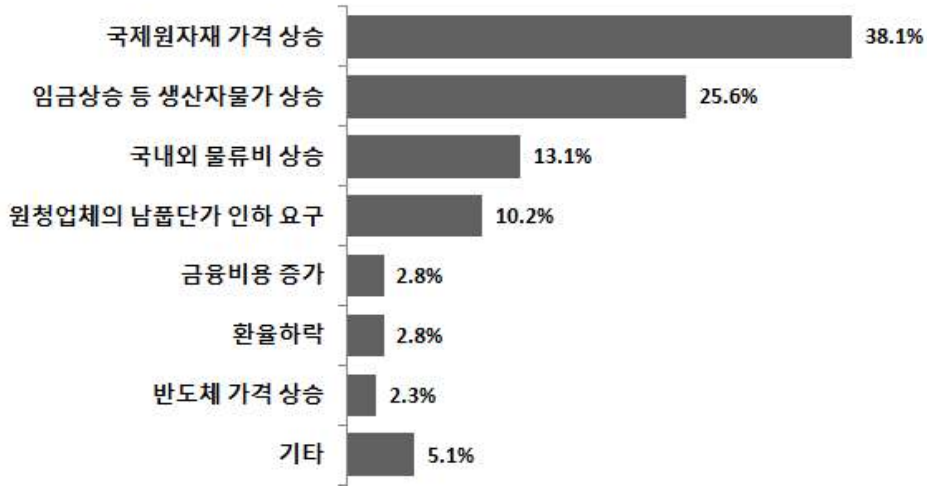
- 내수기업의 경우 수출기업보다 수주량과 생산량에 호전도가 높은 것으로 나타났음. 한편, 채산성에 있어서는 오히려 수출기업이 내수기업에 비해 채산성 악화를 더욱 크게 체감하고 있는 것으로 나타났음.
- 코로나19 백신 개발에 따른 집단방역의 기대감으로 주요국의 산업생산이 재개되면서 생산량과 수주량이 회복세를 나타내고 있는 것으로 보임. 실제로 올해 창원지역 월별 수출실적을 지난해와 비교해보면, 1월과 3월, 4월 모두 두 자리대 수출실적 증가를 보였음.



※ 자료 : KITA.net

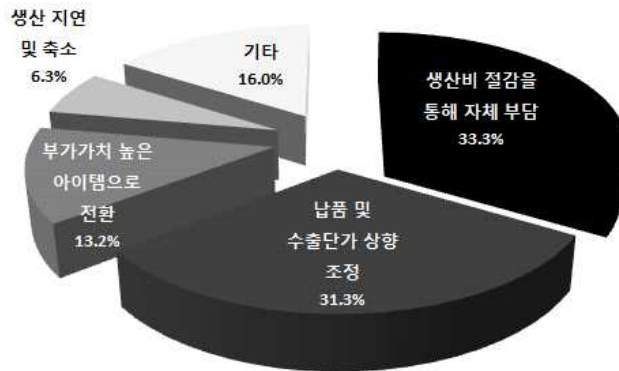
- 전 업종에서 수주량과 생산량이 지난해와 비교해 호전되었다는 응답결과를 내놓았으나, 기계(4.05), 철강금속(4.29), 운송장비(4.46), 전기전자(4.87) 등 모든 업종에서 채산성 악화를 체감하고 있는 것으로 나타났음. 업종별로 수주량과 생산량의 호전도를 가장 크게 체감하는 업종은 전기전자(수주량 6.16, 생산량 5.89)업종이었으며, 채산성 악화는 기계업종(4.05)에서 가장 크게 느끼고 있는 것으로 나타났음.
- 채산성 악화를 체감하고 있는 업체를 대상으로 채산성 악화의 이유를 묻는 질문에 38.1% '국제원자재 가격 상승'을 꼽아 가장 많았고, 다음으로 '임금상승 등 생산자물가 상승' 25.6%, '국내외 물류비 상승' 13.1%, '원청업체의 납품단가 인하 요구' 10.2% 순이었음.

채산성 악화 이유 (n=86)



- 전통적으로 기업 채산성 악화의 요인으로 지목되어온 ‘금융비용 증가’(2.8%), ‘환율하락’(2.8%) 등은 상대적으로 낮은 비중으로 조사되었음. 이는 금융비용 증가와 환율하락에 따른 영향이 없다는 것으로 해석하기 보다는 상대적으로 국제원자재 가격 상승과 고용여건 악화(주52시간 근로시간 등), 국내외 물류비 상승 등의 영향이 채산성 악화에 미치는 영향이 큰 것으로 풀이됨.

채산성 악화에 따른 대책 (n=86)



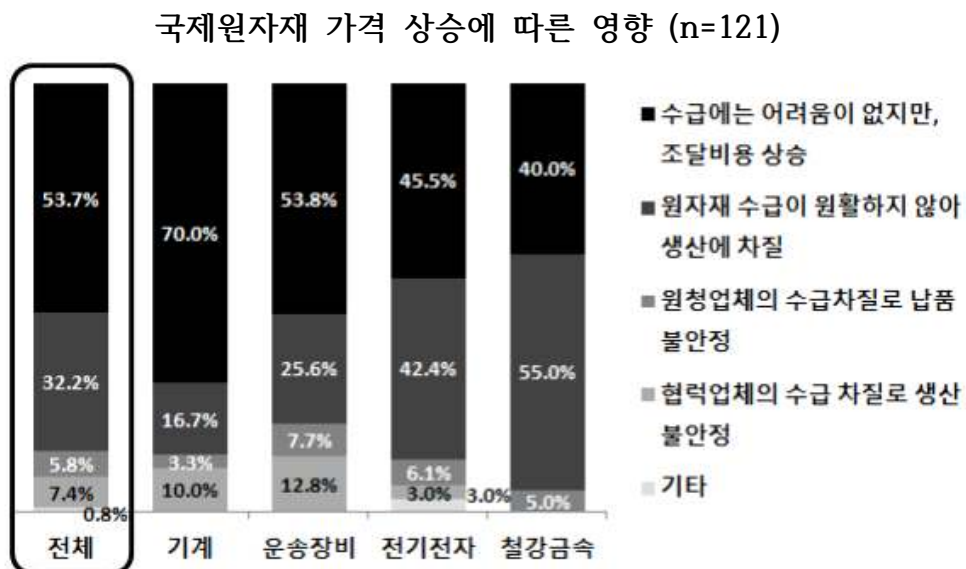
- 채산성 악화에 따른 대책으로 응답업체의 33.3%가 ‘생산비 절감을 통해 자체 부담’이라고 응답해 가장 많았음. 다음으로 ‘납품 및 수출단가 상향 조정’ 31.3%, ‘부가가치 높은 아이템으로 전환’ 13.2%, ‘생산 지연 및 축소’ 6.3% 순이었음.

- 채산성 악화로 인해 발생하는 생산비용의 증가를 단가조정과 아이템 전환을 통해 상쇄할 수 있는 여건을 갖춘 기업의 경우를 제외하면 대체로 업체 스스로 감내하거나 생산량을 축소해 부담을 줄여나는 것 외에 방법을 찾지 못하고 있는 것으로 풀이됨.

2. 국제원자재 가격 상승에 따른 영향

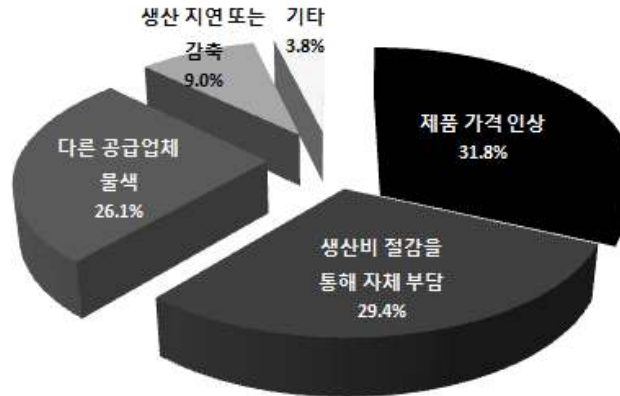
- 채산성 악화의 가장 큰 요인으로 국제원자재 가격 상승이 가장 많이 지목되는 가운데, 그 영향에 대한 유형을 묻는 질문에 응답업체의 53.7%가 ‘수급에는 어려움이 없지만, 조달비용이 상승’을 꼽아 가장 많았음. 다음으로 ‘원자재 수급 자체가 원활하지 않아 생산에 차질 발생’ 27.5%, ‘협력업체의 수급 차질로 생산 불안정’ 6.3%, ‘원청업체의 수급 차질로 납품 불안정’ 4.9% 순으로 답했음.

업종별로 철강·금속 업종의 경우, 55.0%가 ‘원자재 수급 자체가 원활하지 않아 생산에 차질 발생’으로 답해 타 업종에 비해 높은 비중을 나타냈음. 전기·전자 업종의 경우에도 42.5%로 수급 자체의 어려움을 겪고 있다고 답했음.



- 국제원자재 가격 상승에 따른 대책으로 ‘제품 가격 인상’ 31.2%, ‘생산비 절감을 통해 자체 부담’ 28.8%, ‘다른 공급업체 물색’ 25.6%, ‘생산 지연 또는 감축’ 8.8% 순으로 답했음.

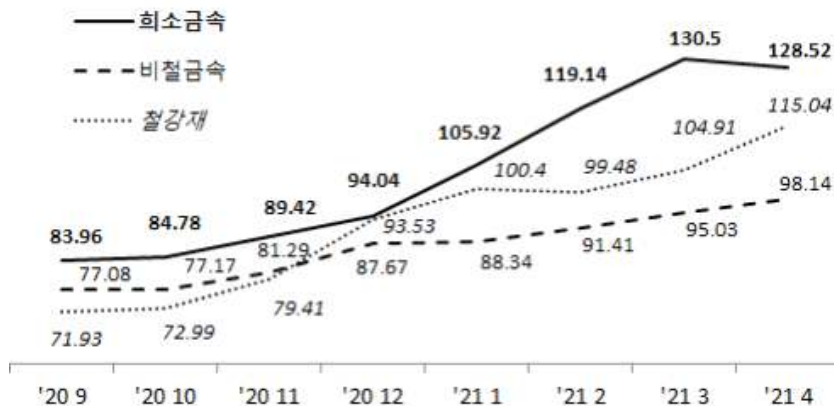
원자재 가격 상승에 따른 대책



- 실제로 국제원자재 가격을 지수화한 KOIMA지수(한국수입협회)를 보면, 지난해 9월과 비교해 철강재의 경우 59.9%, 희소금속 53.1%, 비철금속 27.3%로 큰 폭의 상승을 보이고 있음.

- 국제원자재 가격 상승에 다른 애로해소를 위해 정부가 추진해야 하는 정책과제로 응답업체의 40.7%가 ‘원자재 구매자금 지원’을 꼽아 가장 많았음. 다음으로 ‘정부 비축 물량 공급 확대’ 17.7%, ‘공급업체에 대한 불공정거래 단속’ 16.9%, ‘수입관세 인하’ 16.0%, ‘관세환급 기간 단축’ 6.2% 순으로 답했음.

주요 원자재 KOIMA지수 추이 (1995.12=100)

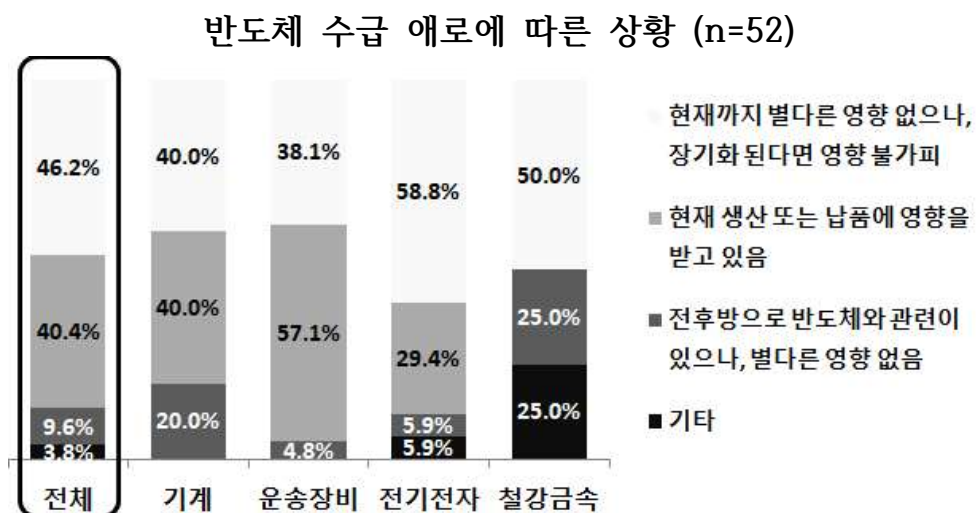


3. 반도체 수급 애로에 따른 영향

○ 경영활동 상에 반도체 수급과 관련성을 가지고 있다고 답한 업체를 대상으로 현 상황을 묻는 질문에 ‘현재까지 별다른 영향은 없으나, 장기화한다면 영향이 불가피하다’로 답한 비중이 46.2%로 가장 많았고, ‘현재 생산 또는 납품에 영향을 받고 있다’ 40.4%, ‘전후방으로 반도체와 관련이 있으나, 별다른 영향이 없다’ 9.6% 순으로 답했음.

○ 업종별로 운송장비업종의 경우 57.1%가 ‘현재 생산 또는 납품에 영향을 받고 있다’고 답했고, 38.1%는 ‘장기화 된다면 영향이 불가피하다’고 답해 타 업종에 비해 반도체 수급에 따른 영향을 상대적으로 크게 받고 있는 것으로 나타남. 이는 최근 차량용 반도체 수급 차질에 따른 가동중단 등의 사태와 관련이 깊은 것으로 풀이됨.

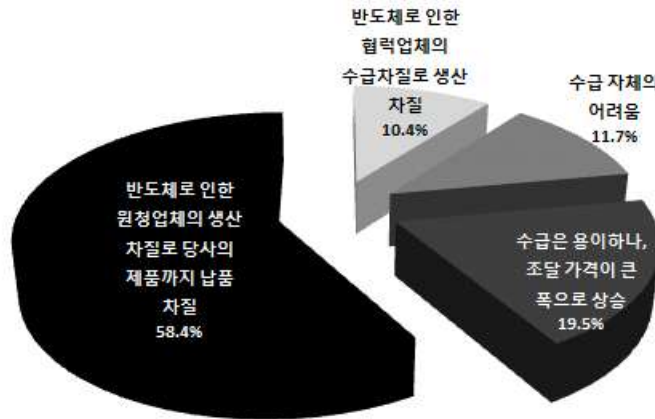
운송장비와 더불어 기계업종과 전기·전자업종의 경우에도 ‘현재 생산 또는 납품에 영향을 받고 있다’고 답한 비중이 각각 40.0%, 29.4%로 나타나 반도체 수급 애로의 영향이 산업 전반에 걸쳐 나타나고 있는 것으로 보임.



○ 반도체 수급 애로로 영향을 받고 있다고 응답한 업체를 대상으로 어떠한 영향을 받고 있는지를 묻는 질문에 58.4%가 ‘반도체 수급 애로에 따른 원청업체의 생산차질로 당사의 제품까지 납품에 차질을 빚고 있다’고 답해

가장 많았음. 다음으로 ‘반도체 수급은 용이하지만, 조달 가격이 큰 폭으로 상승했다’ 19.5%, ‘반도체 수급 자체가 어렵다’ 11.7%, ‘반도체 수급 애로에 따른 협력업체의 생산차질로 당사의 생산에 차질을 빚고 있다’ 10.4% 순이었음.

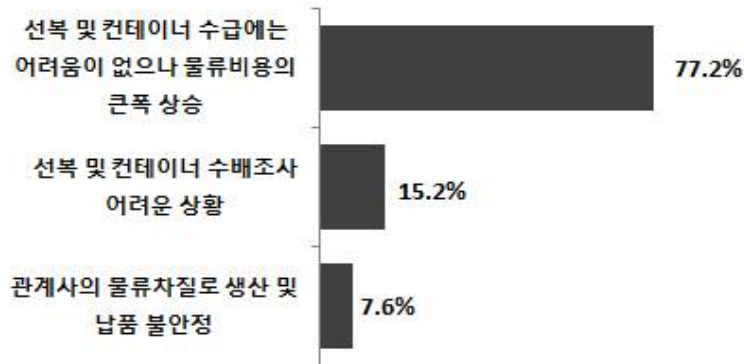
반도체 수급 애로에 따른 영향 (n=45)



4. 해상물류비 상승에 따른 영향

- 먼저 물류활동에 있어 해상물류의 활용여부를 묻는 질문에 응답업체의 50.3%는 ‘직접 활용하고 있다’, 33.6%는 ‘원청업체가 활용하고 있다’, 16.1%는 ‘전혀 활용하고 있지 않다’로 답했음.
- 더불어 해상물류를 활용하고 있는 응답업체의 86.4%는 ‘대행사(포워더)를 통해 수행’하고 있다고 답했고, ‘계열사를 통해 수행’, ‘사내에서 직접 수행’이 각각 6.8%를 차지해 컨테이너 수급과 선복 확보에 따른 선사와의 협상을 직접 수행하는 비중은 매우 낮은 수준임.
- 해상물류를 직접 활용하고 있다고 답한 응답업체를 대상으로 최근 해상물류 활용과 관련한 애로사항을 묻는 질문에 ‘선복 및 컨테이너 수급에는 어려움이 없으나, 물류비용이 크게 상승했다’고 답한 비중이 77.2%로 가장 많았음. 다음으로 ‘선복 및 컨테이너의 수배조차 어려운 상황이다’ 15.2%, ‘관계사의 물류차질로 생산 및 납품 불안정’ 7.6% 순으로 답했음.

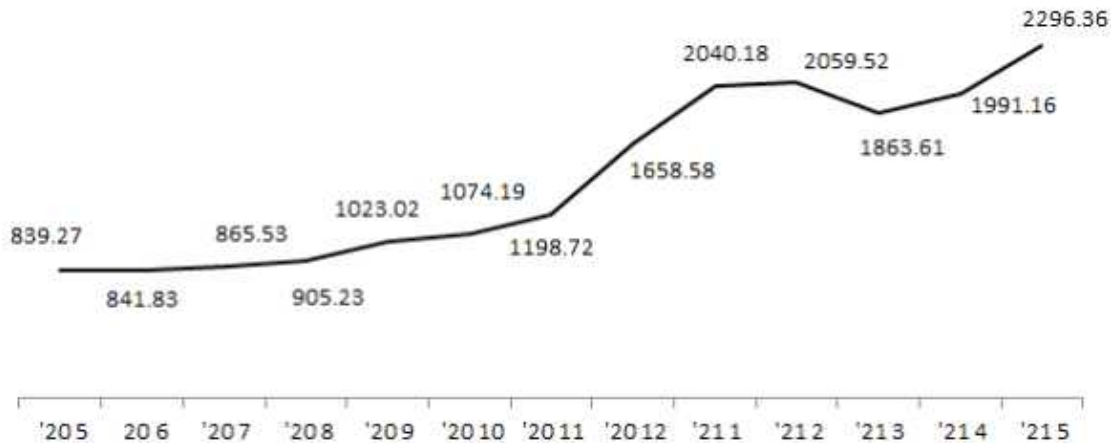
해상물류 애로에 따른 영향 (n=72)



○ 세계 컨테이너시황의 객관적 지표라 할 수 있는 중국컨테이너운임지수가 올해 5월말 기준 '2296.36'으로 전년 동월 대비 173.6% 증가했음. 1년 전과 비교해 2.7배의 해상운임비를 지출하는 수출업체의 입장에서는 수출 계약에 있어 이를 반영하는데 어려움이 따를 것으로 사료됨.

특히 대부분의 수출업체가 대행사(포워드)를 통해 선복과 컨테이너를 섭외하기 때문에 해상운임 상승에 대한 개별 업체 차원에서 대응하는 데는 한계가 있음.

중국컨테이너운임지수(CCFI)³⁾ (1998=1000)



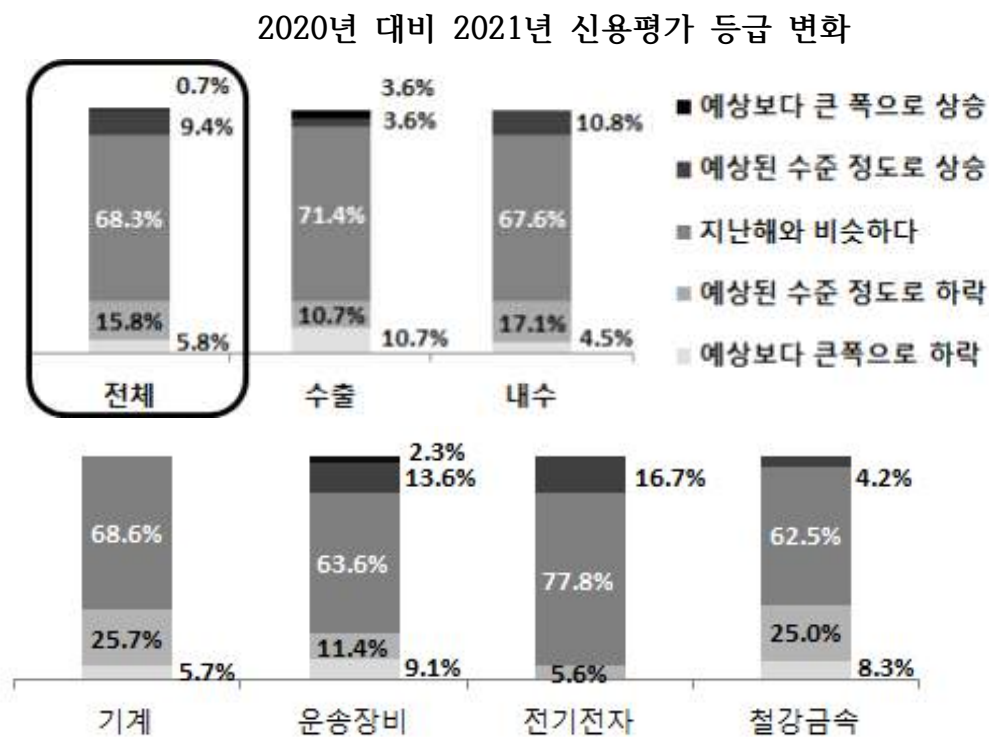
※ 자료 : 한국관세물류협회, 월말 기준

3) 중국컨테이너운임지수는 중국 교통부가 주관하고 상하이 항운교역소가 집계하는 중국발 컨테이너운임 지수로 1998년 4월 13일 처음 공시되었다. 세계컨테이너시황을 객관적으로 반영한 지수이자 중국 해운시황을 나타내는 주요 지수로 평가받고 있다.(한국관세물류협회)

5. 유동성 확보 애로에 따른 영향

- 지난해와 비교해 올해 신용평가 등급 변화에 대해 응답업체의 15.8%가 '예상된 수준 정도로 하락했다', 5.8%는 '예상보다 큰 폭으로 하락했다'고 답했음.

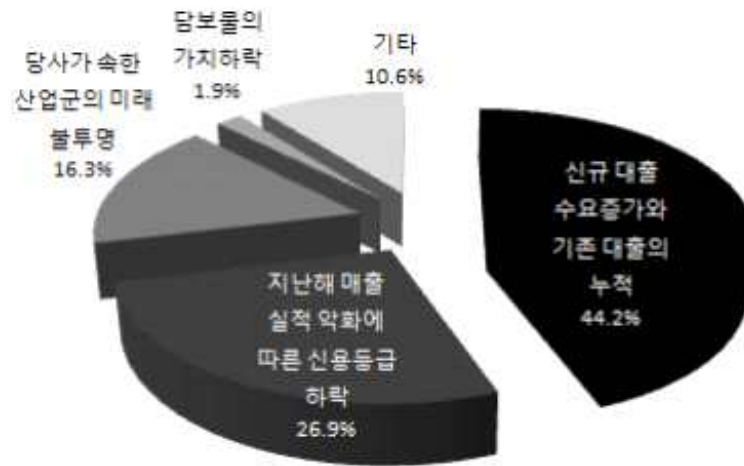
지난해와 비교해 신용평가 등급이 하락했다는 응답 비중은 업종별로 '철강금속' (33.3%), '기계업종' (31.4%), '운송장비' (20.5%), '전기·전자' (5.6%) 순으로 높게 나타났음.



- 생산과 영업이익, 유동성과 산업환경 여건 등은 중소기업의 신용등급을 평가하는 주요 항목들임. 지난해 코로나19 확산에 따른 생산차질과 영업이익 감소는 올해 중소기업 신용등급의 하방압력으로 작용할 수 있음. 특히, 지난해 기준 창원 중소제조업체의 신용평가등급 분포의 경우 투자적격 등급 중 가장 낮은 등급인 'B'등급이 38.7%로 가장 많고, 그 이하의 등급 (신용위험)인 'CCC~C'등급에 해당하는 기업들도 14.3%로 매우 높은 비중을 차지하고 있음.⁴⁾

- 실제로 자금유동성 확보에 가장 큰 영향을 미치는 요인으로 응답업체의 44.2%가 ‘신규 대출수요 증가와 기존 대출의 누적’을 꼽았음. 다음으로 ‘지난해 매출 실적 악화에 따른 신용등급 하락’ 26.9%, ‘당사가 속한 산업군의 미래 불투명’ 16.3%, ‘담보물의 가치 하락’ 1.9% 순으로 답했음.

자금 유동성 확보에 가장 큰 영향 미치는 요인



4) 창원지역 중소기업 실태조사, 창원상공회의소, 2020