



최근 미국발 금융위기로 인해 해운업시장에 먹구름끼여 KMI, '최근의 금융위기가 해운업에 미치는 영향' 발표

최근 미국발 금융위기로 인해 해운경제가 흔들리고 있다. 이러한 위기로 인한 해상운송수요가 감소하고, 선박공급이 둔화되며, 선사 경영조건 또한 변화될 것이라는 등 해운업의 부정적인 전망을 주요 해사언론지에서 내놓고 있다. 다음은 한국해양수산개발원(KMI)이 최근 발표한 '최근의 금융위기가 해운업에 미치는 영향'을 요약·정리한 것이다. (편집자 주)

지난 9월 발생한 리먼브라더스사의 파산보호 신청으로 촉발된 미국발 금융위기가 전 세계경제를 위기로 몰아넣고 있다.

미국발 금융위기는 주요 투자은행들이 지난해 불거진 서브프라임 모기지론 부실의 직격탄을 맞으면서 발생된 것으로, 미국 5대 투자은행 가운데 5위인 베어스틴스가 올해 봄 JP모건체이스에 인수된 데 이어 4위인 리먼브라더스가 9월 14일 파산보호를 신청하고, 3위인 메릴리핀치는 BOA에 인수되었고, 업계 1,2위인 골드만과 모건스탠리마저 견디지 못하고 은행지주회사로 전환되었으며, 세계 최대 보험회사인 AIG의 경우 주가가 70% 폭락한 가운데, 850억 달러의 구제금융을 지원받게 되었다. 이러한 여파로 세계 증시가 폭락하고 금값이 최대로 상승하는 등 전 세계 경제가 요동을 치고 있다.

경제위험이 커지자 미국정부는 서둘러 유동성 공급대책과 7,000억 달러의 공적자금 투입법안을 마련하고 세계 중앙은행들이 1,800억 달러의 유동성 공급 결정을 발표하였으나, 금융시장의 추가 붕괴 우려, 미국 재정적자 증대, 달러가치의 약세 전망 등으로 세계 금융시장의 혼란이 지속되고 있는 실정이다.

미국발 금융시장의 위기는 유동성 부족으로 인해 증시하락(자산가치 하락으로 소비감소), 이자율상승(투자억제요인), 달러가치 하락(원자재 가격 상승으로 인플레이션 발생요인)등으로 실물경제의 위축

이 불가피한 상황이다.

해운수요는 파생수요로서 해운경기의 변동은 실물경제의 경기변동에 따라 민감하게 반응할 수 밖에 없다.

'Shipping economist' 지 9월호에 따르면 글로벌 GDP의 변화율과 해상무역의 변화율의 상관관계는 매우 높은 것으로 분석되었다. 따라서 미국발 금융위기가 세계 실물경제의 위축으로 연결되는 경우 해운경기의 후퇴를 불가피할 것으로 판단된다.

금융위기는 해운시장에서 결정되는 내생요인이 아니라 외부충격으로 해운수요와 공급에 모두 영향을 미칠 것으로 분석된다.

해운수요 측면에서 금융위기는 자산감소 가치로 인한 소비 위축과 이자율 상승으로 인한 투자 감소 등으로 이어져 교역조건을 악화시켜 해상운송수요가 감소될 가능성이 높으며, 해운공급 측면에서는 선박금융시장의 악화로 자금조달이 어려워져 선박발주 취소 사태가 발생할 가능성이 높아 선박공급을 둔화시킬 가능성이 있는데, 이는 향후 시황하락의 버팀목 역할을 할 것이다.

또한, 달러화의 약세, 유가상승으로 인해 선사의 경영여건도 변화될 것이다.

이러한 가운데 경제전망 전문기관인 글로벌인사이트(GI: Grobal Insight)도 향후 1,2년간 정기선 시장의 전망에 대해 비관적인 예측 결과를 발표하였다.

또한, CI(Containerisation International) 등에 따르면, 극동/북유럽항로의 경우 물동량은 2007년 13%에서 2008년 1.7%, 2009년 2.8% 등 증가율이 하락할 것으로 전망되며, 지중해 서향의 경우 2007년 22% 증가했으나, 2008년과 2009년에는 3.1%, 3.8%만 증가할 것으로 예상하였으며, 동향의 경우 유럽/극동향은 2007년 10% 증가했지만 2008년 2.2%, 2009년 2.7%만 증가할 것으로 예측하였다.

특히 극동/미국 항로의 경우 올해 8.2% 감소할 것으로 예상되고 있다.

벌크화물의 경우 6월 이후 BDI 지수가 반토막나는 등 하락세가 지속되고 있는데, 4/4분기 상승이 기대되었으나, 최근 금융위기에 따른 미국, 중국의 쌍끌이 경기 부진으로 4/4분기 반등을 낙관하기 어려운 상황이 되었다.

한편, 금융시장의 위기로 부정기선 운임선물시장인 FFA 시장의 규모도 축소될 것으로 전망되었다.

일본해사신문은 9월 18일자 를 통해 아직까지 FFA시장에서 자금유출이 되지는 않지만 향후 미국 금융시장의 위축으로 FFA 시장 축소가 우려되며, 이는 향후 부정기선 시황악화의 요인으로 작용될 가능성이 있다 보도하였다.

FFA 시장의 시가총액은 1,000억 달러를 돌파하고 있는데, FFA 거래의 30%는 금융, 투자은행이 주도하고 있는 것으로 알려졌다.

특히 BOA에 인수된 메릴리런치, 모건스탠리사의 투자가 활발히 이루어지고 있는데, FFA 시장관계자에 따르면 이들은 정상적으로 거래에 참여하고 있는 것으로 알려졌다. 그러나 금융시장 위기로 인해 유동성이 부족한 경우 FFA 거래가 축소되고 투기자본이 유출되는 경우 전체적으로 규모가 축소되면서 부정기선 시황악화의 한요인으로 작용될 가능성이 높다.

한편 금융시장의 위기는 유동성 부족을 불러와 선조나 조선소 모두 금융조달의 애로를 가져올 것이다.

이에 따라 2003년 이후 해운시황의 유례없는 호황으로 2005년부터 선박발주가 폭증하여 2009년 이후 신조선 인도량이 급속히 증가할 것으로 예측되었으나, 선사의 유동성 부족으로 인한 발주 취소 및 조선소의 금융조달 애로로 인한 인도 지연 등으로 다소 조정이 있을 것으로 전망되고 있다.

『Shipping Economist』의 최신호에 따르면 보수적인 예측도 5%의 신조선 발주가 취소될 위험이 있는 것으로 예상하고 있으며, 추가적으로 5%가 더 취소될 가능성을 배제하지 못하는 것으로 알려졌다.

한편, 글로벌 선박금융대출실적은 금융시장의 위기로 인해 2008년 상반기 약 133억 달러로 전년 대비 23% 감소한 것으로 알려졌다.

해운시장의 수요는 단기적인 시황을 결정하는 요소이며, 선박공급은 장기적인 시황을 결정하는 요소인데 비해 금융위기는 외생적인 충격으로 그 파급효과는 수요와 공급에 모두 영향을 미친다.

과거 1970년대 말 오일쇼크에 이은 1980년대 초 금융시장 위기, 2000년 초 닷컴버블 붕괴로 인한 금융시장의 위기로 해운시장도 불황기에 빠진 사례가 있다.

현재의 미국발 금융위기의 특성을 감안할 때 해운 산업에 미치는 파급효과는 매우 클 것으로 예상된다.

실물경제 후퇴에 따른 교역량 둔화, 유가상승 등 마이너스 효과도 있지만 선박금융 조달의 애로로 선박공급이 지연되는 등 시황에 유리한 변화도 있을 것이다.

따라서 향후 추이를 예의 주시할 필요가 있으며, 해운시장 내의 변화요인도 중요하지만 거시경제 변수 등 외생적인 변화요인을 보다 주의 깊게 살펴볼 필요가 있다.