

# 젊은 세대의 동학개미 탈출과 의미



송지승 교수의 경제 읽기

필자는 어느 모임에서 한국 자본시장의 문제점 두 가지를 들면 무엇이냐고 질문을 받은 적이 있다.

좌고우면할 것도 없이, 필자는 첫 번째가 우리 자본시장의 기울어진 운동장 구조이며, 두 번째가 우리 기업의 지배구조 취약이라고 대답했다. 기울어진 운동장은 기관투자와 개인투자자 간 공정한 거래 경쟁을 어렵게 하는 제도나 관행이다. 예를 든다면, 기관투자자는 주식대차에 의한 공매가 가능하나 개인투자자는 거래증권사의 대주에 의한 공매가 이뤄지는 구조이다. 또한, 한국 자본시장의 매매제도가 딜러시장이 아니고 경쟁매매가 이뤄지는 시장임에도 불구하고 우리 증권사는 미국의 딜러나 스페셜리스트에게 주어지는 시장 조성자로서 유동성 거래자 지위가 부여되고 있다. 무엇보다 개인의 주문에 대해서는 실시간 계좌확인을 거치는 반면에 기관투자자나 외국인에 대해서는 그렇지 못한 구조이다. 이러한 불공정한 자본시장구조

하에서 정보가 상대적으로 부족한 개인투자자가 기관투자자의 먹잇감이 되는 건 당연한지 모른다.

이러한 문제는 코리아 디스카운트(한국 증시 저평가) 현상으로 우리의 취약한 지배구조가 지적되곤 한다. 2021년 5월 아시아 지배구조연합회(CG Watch 2020)는 한국 지배구조 수준을 아시아지역 12개국 중 9위로 평가했다. 이는 우리 기업의 지배구조 수준의 한 단면을 보여 준다.

지배구조가 취약한 기업에서 이익의 현금흐름은 주주관점이 아니라 지배대주주의 관점에서 기업가치 제고와 반드시 일치하지 않는다. 이 경우 소액주주들은 피해가 발생한다.

반면 지배구조가 취약하지 않고 투명한 기업에서 이익의 현금흐름은 주주관점에서 볼 때 기업가치 제고와 일치한다. 이 경우 소액주주들은 피해는 없다. 그러므로 우리 상법 382조의 3에 규정된 이사의 회사에 대한 충실의무는 지배구조의 강건, 투명, 양호 등의 속성형태 여부에 따라 적용상에 문제가 발생할 소지가 있다.

최근 일본 주식상승의 배경에는 엔저, 디플레이션 탈피 등의 거시경제 여건개선 외에도 일본 정부의 기업가치 제고와 관련

된 조치도 한몫한다. 작년 일본증권거래소는 자본투자수익률로 표현된 자기자본수익률(순이익/자기자본)이나 투자자본수익률(세후영업이익/자기자본 및 순금융부채)이 자본비용 또는 가중자본비용을 초과하는 정도와 미달하는 경우 각각의 사유 제시를 상장기업이 제시하도록 했다. 이와 함께 자기자본의 장부 가치 대비 시장가치 비율이 낮은 기업들은 이를 해결할 전략을 공개하도록 했다. 이에 영향을 받아 우리 정부도 2024년 2월 1일에 기업 밸류업 프로그램 진행을 발표했다. 우리 정부의 기업 밸류업 프로그램은 배당증액이나 자사주 소각 등이 포함된 자본환원률 제고 정책과 밸류업 펀드 조성 등으로 이뤄졌다.

앞서 언급한, 기업가치 제고가 주주 부의 극대화와 같아지기 위해서는 기업 지배구조가 강건하고 투명하며 양호한 속성형태로 바뀌어야만 가능하다. 그렇지 않고서는 이번 밸류업 프로그램도 과거 이슈 때마다 단골 메뉴로 등장하는 보여 주기 식 펀드나 지수 구성의 재탕으로 끝날 수 있다. 요즘 젊은 세대들이 동학개미에서 탈출하고 서학개미로 전환하는 현상은 우리의 기울어진 운동장과 취약한 지배구조를 대변하는 건 아닐까? /원광대 경영학과 교수

# 자율주행 속도보다 신뢰가 중요



이지수첩 양성운 (산업부)

“준비되지 않은 상태에서 시장 선점하려는 게 무모했던거죠. (자율주행 부문 개발자)”

글로벌 완성차업체 뿐만 아니라 IT 기업들도 자율주행 기술 개발을 두고 속도전을 펼치고 있다. 우리가 먼저 자율주행 기술을 도입해 성공했음을 자랑하고 싶은 모습이다.

자율주행 부문의 기술적 진보가 예상보다 느리다는 평가가 이어지고 있지만 자율주행 기술이 자동차 분야의 차세대 먹거리로 급부상하면 이같은 움직임은 더욱 치열해지고 있다. 오히려 조금하다는 느낌이 들 정도다. 자율주행 분야에서 가장 진보된

기술력을 확보했다는 테슬라마저 해메는 모습을 보면 어려운 기술임은 분명하다.

그러나 기업들의 속도전이 확대될수록 오히려 대중의 관심은 싸늘하게 식고 있다. 자율주행 분야에서 선두 기업으로 주목받은 제너럴모터스(GM) 자율주행 회사인 크루즈가 지난해 8월부터 미국 샌프란시스코에서 24시간 무인 택시 사업을 시작했지만 굴절버스 후미 추돌, 소방차 추돌, 구급차 진로 방해 등 크고 작은 사고를 일으켰고 갑자기 정차한 뒤 운행을 정지하는 사례도 발생했다. 특히 다른 차에 치여 횡단보도에 쓰러진 보행자를 크루즈의 자율주행 택시가 인지하지 못하고 끌고가는 사고가 발생하면서 사실상 사업은 중단된 상태다.

우버 무인 택시도 초반 꽤 성공적인 모습을 보였다. 그러나 우버 무인 택시도 전복 사고가 발생하며 창업자는 결국 회사를

떠났고 주인이 바뀌는 사태를 맞았다.

자율주행은 기술적 진보와 함께 긴 테스트가 필요하지만 그렇지 못한 것이다.

이 때문에 완전자율주행에 대한 분위기도 부정적으로 바뀌고 있다. 지난 1월 2000명의 미국인을 대상으로 진행한 설문조사에서 응답자의 무려 93%가 자율주행차의 안전성과 오작동 가능성에 대해 우려한다고 답했다. 61%는 가족과 함께 무인 자동차에 탑승하지 않겠다고 했다.

GM 메리 바라 회장이 2030년까지 크루즈가 500억 달러(한화 약 67조 3400억원)의 수익을 창출할 것이라고 전망한 것처럼 완성차와 IT 업계는 자율주행 기술 선점에 따른 경제적인 효과는 알고 있다. 하지만 세계 최초 자율주행 타이틀을 확보하기 위한 무리한 도전은 오히려 독이 된다. 속도보다 신뢰를 쌓는 게 어느때보다 중요하다.

/ysw@metroseoul.co.kr

오늘의 운세 4월 5일 (음 2월 27일) http://www.saju4000.com



36년생 자랑할 일이 많아 즐겁다. 48년생 길 떠나려는데 천둥이 치니 출발해야 하나 고민. 60년생 지나간 인연이 생각나니 서글프다. 72년생 넓게 바라보면 여유가 생기고 방법도 보임. 84년생 마음 씀이 다르면 운동도 오아시스를 만난다.



37년생 가족이라도 지나친 간섭은 피하는 게 좋다. 49년생 변화의 날이니 외모에 신경을 쓰는 것이 좋겠다. 61년생 계약을 위해 조금만 더 힘을 내자. 73년생 인생은 체험에 의해 성장한다는 말이 있다. 85년생 타고난 성격을 바꿔보자.



38년생 참는 자에게 복이 오는 법. 50년생 검은 구름이 서서히 가시고 밝게 개이니 좋은 날. 62년생 아랫사람의 말을 잘 경청하면 이로운 일이 있다. 74년생 고뇌의 사슬이 얽히고설키니 어쩌라. 86년생 겸손하고 하심하면 운세도 향상.



39년생 새 술은 새 부대에 담아야 할 수밖에. 51년생 시작이 좋으니 마무리도 산뜻하게 맺는다. 63년생 아성 삼각관계에서 벗어나 후련하다. 75년생 부자와 귀하게 되는 것은 하늘에 있다가. 87년생 계속 피곤이 누적되니 명상을 해보자.



40년생 돌다리도 두드리고 가는 길도 물어가라는데. 52년생 역사는 들고 돈다. 64년생 술자리를 가지 않았는데 취한 것 같다. 76년생 지나친 음주는 건강뿐 아니라 친구 사이도 멀어진다. 88년생 가정 화목을 위해 애쓰니 평온을 얻는다.



41년생 집안일이 많아서 출지를 않는다. 53년생 구르는 돌에는 이끼가 끼지 않으니 움직이자. 65년생 무지개를 잡으려 떠나기보다는 기술을 배우자. 77년생 시작한 일에서 기대만큼 성과도 최고다. 89년생 이혼을 요구하는 배우자가 안타깝다.



42년생 선천운이 좋아야 후천운도 좋은 것을. 54년생 새 인연으로 새로운 거래가 성사되니 만남을 중시 여겨라. 66년생 이혼보다는 재혼이 어려우니 이혼을 조심. 78년생 창업하여 산들바람이 불어온다. 90년생 휴대폰을 빌려주다가 곤혹을.



43년생 보이스피싱 및 피싱에 조심. 55년생 화려한 무지개를 꿈꾸다가 있는 것도 놓칠라. 67년생 투자와 투기의 차이점이 무엇일까. 79년생 형제간의 다툼이 당파싸움을 능가할 정도다. 91년생 신뢰는 하루아침에 만들어지지 않으니 평소.



44년생 만남보다는 홀러가는 대로 하루를 보내자. 56년생 돈 앞에서 후안무치의 시늉. 68년생 작은 것에 집착하다 큰 것을 놓칠 수 있으니 주의. 80년생 꿈을 얻고 싶다면 별통을 먼저 마련하도록. 92년생 경청이란 귀 기울여 듣는다는 얘기.



45년생 영어공부를 하여 새롭게 알아가는 즐거움. 57년생 죽은 비 온 뒤 더 잘 자라니 고난을 참을 것. 69년생 승사에 휘말리지 않도록 주의. 81년생 동업자에게 내 주장이 너무 강한 것은 아닌지 살펴라. 93년생 소통에서 중요한 것은 이해심.



46년생 배우자에게 직장에서 좋은 일이 생기니 행복. 58년생 행복은 주변에 있으니 동료와 사이좋게 지내자. 70년생 꿈수와 잔재주를 주의. 82년생 교통의 축을 이루는 건 자동차와 동시에 사람이다. 94년생 두 마리 토끼 잡으려다 다 놓친다.



47년생 담는 그릇에 따라 물 모양은 바뀌니 현실을 파악. 59년생 달빛이 밤하늘을 메우듯 기쁨이 넘치는 날. 71년생 김치국부터 마시지 말자. 83년생 주변 모임에서 지갑을 조심. 95년생 말과 행동에 앞뒤가 맞지 않으면 재산형성에도 나쁜 결과를.



# 김상회의四季 노력과 욕심

노력과 욕심이 있다. 기본소득제를 제안하고 안심소득제를 도입 시행한다는 2천년전 공자가 말한 대동사회(大同社會)를 만들기 위한 노력인지. 서로 선의의 정책경쟁의 욕심인지여하튼 평온한 사회가 되길 바란다. 욕심이란 자기가 무언가를 탐내거나 누리고자 하는 마음이다. 정책 돈 승진 같은 것뿐 아니라 맛있는 음식이나 여행 등도 욕심의 대상이다. 자체를 나쁘다고 할 수는 없다. 문제는 욕심으로 인해 다른 문제가 생길 때이다.

승진에 욕심이 많았던 직장인이 있었다. 그는 일 실적을 올리려고 야근도 불사하면서 열심히 일했다. 그런데 갖은 애를 써도 실적은 들쭉날쭉했고 3년 동안 이사 승진에서 탈락했다. 그가 상담을 왔을 때 필자는 승진보다 건강을 먼저 돌보라고 했다. 그는 오행 중에서 목(木)이 태과하고 토(土)가 약해서 간과 허리에 질병이 생기기 쉬웠다. 그렇게 무리하면 몸이 상할 것은 자명한 일이었다. 승진 운세가 열리면 도움이 될 텐데 그것도 아니었다. 건강은 나빠지고 승진은 힘든 형세였다.

상담 후 그는 승진 욕심을 접고 다니는 때까지 다니겠다고 몸과 마음을 돌보는 쪽으로 마음을 돌렸다. 마음이 편해지면서 건강도 따라서 좋아진 것은 물론이다. 옛날에 천석꾼을 욕심냈던 부자 이야기가 있다. 그 부자는 열심히 일했지만 언제나 구백 석에 그치곤 했다. 몇 년 동안 천석을 못 채우자 운세가 닿지 않음을 알고 주변에 넉넉한 인심을 베풀기 시작했다. 그러자 선한 부자로 칭송을 받으며 평생을 유복하게 살았다는 얘기가. 아무리 노력해도 운세가 길을 열어주지 않으면 원하는 성취를 이루기 어렵다. 후유증으로 더 큰 어려움을 만나게 되니 그럴 땐 욕심을 내려놓는 게 지혜로운 선택 아니겠는가.

‘김상회의 사계’에서는 애독자를 위해 전화·방문상담을 해드립니다.

김상희 역학연구원02) 533-8877 / www.saju4000.com

매일매일 두뇌트레이닝 **스도쿠365**

문제풀이: 3x3 �도쿠 X는 가로세로 3x3박스에 1부터 9의 숫자가 대각선 화색 9개에 1부터 9의 숫자가 겹치지 않게 푸는 퍼즐입니다.

문제출제: 손호성  
새로운 크니언의 알파벳을 즐겨보세요  
http://www.argo9.com

8	5	4		6		2	1	3
3				9				6
6			1					2
						3		
7	9						6	5
		1						
9				5				7
5				3				9
1	3	8		7		5	2	4

7		2		8	3			1
	9				1	5	7	
	3							5
5	2			4				
6			3	5	2			4
				1				2
3							5	
	5	8	7				1	
2			9	7		8		3

7	2	9	6	1	9	8	8	1
6	8	9	1	8	2	7	7	9
8	1	9	2	7	9	8	6	
8	6	9	9	8	1	2	7	
9	9	7	2	1	8	8	6	1
1	6	8	7	8	7	9	9	2
2	9	8	6	7	1	6	1	9
9	7	7	8	6	9	2	1	8
8	1	2	7	9	6	7	9	8

8	7	8	9	1	6	9	1	2
2	1	9	7	8	7	8	9	6
6	9	1	9	2	7	7	8	8
7	8	8	6	1	9	9	7	8
7	8	6	2	9	8	1	2	9
9	8	7	8	7	1	6	2	9
8	9	2	7	6	8	7	8	1
8	7	9	1	9	2	8	6	7
1	6	7	8	9	6	7	9	8

**metro** 메트로미디어

서울시 종로구 자하문로17길 18. TEL:02)721-9800, FAX:02)730-1551

발행·편집인	이장규	편집국장	김승중
인쇄인		중앙일보(주)	
광고문의/독자센터	02)721-9851, 9826 / 02)721-9861		
일간 메트로	서울 가00206	2002년5월28일 제5407호	
일간 메트로경제	서울 가150111	2017년3월09일 제1511호	

본지는 신문윤리강령 및 그 실천요강을 준수합니다.