

최근 해운시황의 이상급등현상 FFA의 농간인가?(하)

최근 해운시황의 초강세 현상에 대해 시장조작의 냄새가 짙다는 음모론이 제기돼 관심을 끌고 있다. 시장조작의 주범으로는 정보화의 진전과 해운선물거래가 의심받고 있다. 다음은 에비하라 겐지(海老原謙治) 트램프 데이터 서비스(TDS:Tramp Data Service) 사장이 일본해사신문에 기고한 글을 번역하여 정리한 것으로 상, 하 2회에 걸쳐 게재한다. (편집자 주)

▶ 시장안정 어지럽히는 단기자본 암약

비근한 예로 부정기선시황이 전대미문의 고가권에 돌입한 후에도 계속 고가 상태에 머물고 있어, 시장 참가자의 상당수는 '낙관적인 착오'에 빠져 장래에 대해 냉정하게 꿰뚫어 볼 수 있는 능력을 상실한 것 같다.

시장관계자의 시황강세 전망의 근거는 대개 '중국 특수수요'로 대변되어질 수 있다. 이같은 중국 특수는 고도성장에 기인한 것으로 북경 올림픽, 상하이 엑스포를 담보로한 '지속적인 발전'에 대한 기대는 시장 전반에 대해 낙관적인 분위기로 흐르고 있다.

이러한 분위기는 과대평가를 낳아 런던을 중심으로 글로벌 단기자본이 암약할 기회가 많아질 우려도 있다. 부정기선시장에서 '운임값의 차익을 바라'는 거래가 주종을 이룰 때, 향후에도 의도적으로 시황 변동이 일어나 폭등·폭락은 끊임없이 발생할 것이다. 즉, 산이 높으면 골짜기도 깊은 상황이 빈번히 일어날 수 있다는 것이다.

▶ 해운거래 형태의 글로벌화 가속화

그 결과, 현대 국제해운시장은 구조적으로 매우 취약해서 불안정한 폭탄이 그 중심부에 있는 것처럼 보이게 된다. 1990년대 정보·통신의 급격한 발달과 거기에 연동한 금융경제의 진전은 거시적 경제활동에 대한 금융의 비중을 비약적으로 높여 오고 있다.

실제 수요에 근거한 해상화물수송으로 거래되는 재래적인 spot계약과 병행해서 파생금융상품 지식을 응용한 거래형태가 새롭게 더해져, 화물 운임 수준의 형성에도 큰 영향을 미치는 방향으로 전개되고 있기 때문이다.

일본 종합연구소의 타사카(田坂)씨가 지적하고 있는 것과 같이, 금융·정보공학을 기초로 생긴 복잡한 체계(complex system) 시장의 '섭동민감성(攝動敏感性)'이라고 하는 성질이 국제시장거래의 체질 전체를 침식할 가능성이 있다. 섭동민감성이란, 확인할 수 없는 성약정보나 근거없는 소문에 대해서도 시장이 민감하게 반응해 격렬한 시황변동을 낳는 취약성을 내포하는 사고방식을 말한다. 이른바 낙관론과 비관론이 교착된 시장 세계이다.

원래, 파생금융상품을 기초로 한 새로운 거래형태의 주체는 일시적인 단기 자본이다. 자본의 논리

에 따라 주식, 환율, 국제상품 시세에서의 심한 변동의 차익금을 바라는 거래가 목적이 되는 이상, 부정기선시장에서도 운임 변동에서 생기는 수익에만 관심이 집중되어 있다 해도 과언은 아닐 것이다.

철강, 석탄, 곡물 등의 실제 수요 거래에 익숙한 전통적인 시장 참가자들은 거래의 투기적 단기자본자금의 움직임에 농락당하고 있는 것처럼 보인다.

▶ 새로운 착란 요인- 플라시보 효과

앞에서 서술한대로, 부정기선 시장의 정보화, IT화는 한 가지 이상의 무시할 수 없는 문제를 양산하고 있다.

시장이 불안정해지는 것은 실제 수요에 근거한 수급 관계를 통한 재래적인 시황변동으로 인한 것보다, 정보화·IT의 진전으로 인해 사실 여부를 확인할 수 없는 가상(virtual)의 차원에서 발생하는 집단심리나 의도적인 정보의 유포에서 비롯된다.

즉, 시황의 심한변동을 일으키는 주된 요인이 수급의 실제 변동을 반영한 운임경쟁 메카니즘이 아니라, 정보 조작이나 금융공학을 통해 파생되어 증폭된 시장의 집단심리에 의해 좌우되는 심리효과(placibo effect)라 할 수 있다.

시장 조작의 중심이 되고 있는 것이 단기투자자금(hedge fund)이다. 전술한대로 단기투자자금은 시황변동의 스프레드(spread)만을 유일한 수익 근원으로 하여 환율, 국제상품 시세의 심한 변동의 기회를 의도적으로 만들어낸다. 금융자본이 얼마나 큰 힘을 가지고 있는가는 환율거래액의 확대로부터도 이해할 수 있다.

▶ 시장조작의 주범은 단기투자자금

1970년대 초에는 1일 180억달러였던 환율거래액

은 90년대 중반에는 1일에 1.3조달러에 이르고 있다. 1970년대 초에 비해 실로 70배 증가한 규모다.

전 세계 연간 상품수출액이 대략 5.3조달러이고, 불과 4일간의 환율거래로 전 세계 연간 상품수출액과 동액이 되는 것이다. 또, 세계의 국내총생산(GDP)은 합계로도 30조달러, 무역결제에 필요한 달러는 불과 8조~10조달러에 지나지 않는다.

이러한 천문화적인 금융거래의 증대를 배경으로 1994년의 멕시코 통화위기 및 1997년의 아시아 통화위기와 같은 투기적인 환율거래가 일국의 통화를 폭락시켜 경제를 밑바닥부터 파괴하는 위기적 상황이 발생하게 되었다.

가까운 장래 시나리오의 하나로서, 일국의 경제 또는 해운시장의 운명이 극소수의 국제 금융자본가의 손에 좌지우지될 우려도 있다. 그러나, 마이론 슐츠(Myron Scholes)와 로버트 머튼(Robert Merton)이라고 하는 2명의 노벨 경제학상 수상자를 배출한 투자회사 LTCM(Long Term Capital Management)이 최신의 금융공학의 수법을 이용했음에도 불구하고 현실의 투자에서 실패한 사례를 보듯이, 복잡한 체계(complex system)라고 칭할만한 시장을 이론적으로 해명할 수 있다고 하는 인간의 교만을 깊이 반성할 필요가 있다.

▶ 아시아의 핵 '도쿄 시장' 재구축

21세기에 들어서부터 정치·경제의 움직임을 살펴보면, 아무도 장래의 일 등을 모른다고 하는 비판주의가 시장주의라고 하는 낙관주의를 낳아 온 것처럼도 보인다. 장래의 전망을 제시하는 것이 확실히 쉬운 일은 아니다.

수년 전의 시장구조변화마저 구체적으로 그려낼 수 없는데 향후 전망을 제시하는 것은 불가능하다. 아무도 향후 전망을 예측하기 쉽지 않기 때문에,

시장의 도태'에 모든 것을 맡기려 하는 극단적인 논의가 지배적이 되고 있다.

현재, 케이프 사이즈를 중심으로 한 부정기선시장에도, 예전부터 운항 풀(pool) 시스템인 「케이프 인터내셔널(Cape International)」로 연합했던 선사가 조디악(Zodiac)과 보시마르(Bocimar)이지만, 보시마르가 경영난으로 탈락하고, B·P 모르간(BP Morgan)이 참여, 금융공학을 활용하는 조디악이나 스타쉬핑(Star Shipping)등의 소수자만이 살아남는 냉엄한 상황을 연출하고 있다. 즉, 강자를 중심으로 하는 약육강식의 세계가 형성되어 있다.

글로벌리즘(Globalism) 하에서는, 해외에서 발생한 혼란의 영향이 눈감쩍힐 사이에 예상치도 못한 형태로 전 세계로 확산되므로 이를 막기가 어렵다.

외부로부터 야기되는 이러한 시장의 불안정성은 1개의 사기업 수준의 대책만으로는 충분하지 못할 것이다. 역시, 현대 주권국가에서는 독자적인 통화와 증권거래소, 각국의 고유한 상관습이 존재하므로, 해운시장만이 예외라고 생각하는 것은 실수일 것이다.

▶ 약육강식 시대에 생존대책 마련필요

향후, 도쿄를 중심으로 한 아시아 시장의 이익 확대를 향해 일치협력하고, 국내 사업 기회와 고용 확대를 창출할 수 있는 종합적인 해운시장대책을 세워 나갈 필요가 분명히 있다.

앞에서 얘기했듯이, 런던의 일국 지배흐름에 대항할 구체적인 수단은 없는 것인가? 대응방안의

일환으로 조선·해운 연관 산업을 동시에 갖춘 극동아시아 시장거래의 중심(hub)으로서 「토쿄 시장」의 활발한 재구축이 제안되는 것이다. 역사적으로 봐도 아시아 국가들은 경험·지식·자본력 모두가 미성숙한 신흥기업이 많으므로, 그들은 예로부터 해운이 발달한 일본 해운 각사가 축적해 온 풍부한 지식·경험·실적 등에 관심을 나타내고 있으며, 향후에는 강력한 지도력을 당연히 요구할 것이다. 이에 부응함으로써, 수많은 사업 기회가 생기게 될 것이라는 기대를 가져보자.

또, 글로벌화 시대에서 일면에서는 확실히 세계적인 규모의 사업기회 확대가 가능하지만, 동시에 각국의 고유한 전통을 준수하며 성립되어 온 국내 시장을 '무엇이든지'라는 국제경쟁원리의 폭력에 노출시키고 있다.

무엇보다도 일본 해운이 역사적으로 유지·보관해 온 일본의 독특한 무형·유형의 모든 가치를 재평가하여, 이를 주축으로 지정학적으로 밀접한 관계를 가지는 아시아 시장의 독자적인 미래상을 그리고, 그 구축을 향해 힘찬 노력을 거듭해 가는 것 이외에는 다른 길은 없다고 단언할 수 있다.

