

## 제264호 (2010. 6. 21)

---

### ■ 건설 경기

- 전국 미분양 주택 4개월 연속 감소

### ■ 정책·경영

- 2010~14년 국가재정운용계획-철도 투자 비중 확대 예상
- “국제회계기준 도입, 유연한 대응방안 강구 필요”

### ■ 정보 마당

- 한호주 FTA를 계기로 살펴보는 호주 건설시장

### ■ 연구원 소식

### ■ 건설 논단 : GCC 건설시장 발주자의 특성 이해와 대비

## 전국 미분양 주택 4개월 연속 감소

– 4월 현재 11만호, 지방중소형(85㎡ 이하) 중심으로 감소 –

### ■ 4월 미분양 물량 전월 대비 2.2% 감소, 준공후 미분양도 감소세 전환

- 4월 미분양 물량은 11만 409호로 전월 대비 2.2%(2,501호) 줄어 4개월 연속 감소
  - 준공후 미분양도 4만 9,592호를 기록하여 전월 대비 2.4%(1,196호) 감소
  - 수도권은 전월 대비 189호(0.7%), 지방은 2,312호(2.7%)가 해소되어 각각 2만 5,910호와 8만 4,499호를 기록
- 지방은 2008년에 비교해 모든 규모에서 감소하였으나 수도권은 준공후 미분양과 대형(85㎡ 초과) 미분양이 증가함.
  - 특히, 4월 들어 준공후 대형(85㎡ 초과)은 경기(230호), 서울(146호)에서 증가폭이 큼.
- 시도별로는 전월 대비 대구, 광주, 부산, 충남은 증가하였고 나머지 시도는 감소함.
  - 전남 목포시(1,207호), 충북 청주시(552호), 경북 구미시(237호)에서 비교적 많은 물량이 해소된 반면, 대구 달서구(562호), 경기 수원시(523호), 부산 금정구(444호), 충남 서산시(347호), 광주 광산구(345호)로 300호 이상이 증가함.

### <미분양 주택 현황(2010년 4월 말 현재)>

(단위 : 호, %)

연도	합계	준공후 미분양(비중)	60㎡ 이하		60~85㎡		85㎡ 초과	
			전체	준공후	전체	준공후	전체	준공후
수도권								
2006년	4,724	2,576(54.5)	1,440	991	2,569	1,400	715	185
2007년	14,624	1,347(9.2)	1,351	413	6,607	798	6,666	136
2008년	26,928	1,339(5.0)	1,150	266	5,757	772	20,021	301
2009년	25,667	3,226( 12.6)	1,940	235	6,278	951	17,449	2,040
2010년 4월	25,910	4,392( 16.9)	1,392	190	5,902	968	18,616	3,234
지방								
2006년	69,048	11,078( 16.0)	4,563	2,064	37,781	7,502	26,704	1,512
2007년	97,630	16,048( 16.4)	4,413	2,147	46,921	9,643	46,296	4,258
2008년	138,671	45,137(32.6)	6,144	3,859	64,167	25,756	68,360	15,522
2009년	97630	46,861(48.0)	3,911	3,143	41,556	21,140	52,163	22,578
2010년 4월	84,499	45,200(53.5)	3,752	2,739	33,624	18,251	47,123	24,210

자료 : 국토해양부, 통계청, 부동산114(주) 자료로 추정함.

## ■ 주택재고수 대비 미분양 비율 감소세, 일부 지방은 전국 최고치 웃돌기도

- 2008년 12월 전국 주택재고수 대비 미분양 물량은 2.1%에 이르렀으나, 2010년 4월 현재 1.3% 수준으로 감소함.
  - 주택재고수 대비 미분양 물량이 최근 3년간(2006~2009년) 평균인 1.4%를 하회
  - 그러나 2007년 상반기 이전 1.0%를 넘지 않았던 것과 비교하면 여전히 높은 수치임.
- 지방의 미분양이 지속적으로 해소되고 있으나 세부 지역별로는 주택재고수 대비 미분양 비율이 전국 최고치를 상회하는 시도가 다수 존재함.
  - 충남(3.9%), 대구(3.7%), 경북(3.1%), 울산(3.0%), 충북(2.2%)은 과거 전국 최고치(2.1%) 보다 높은 지역임. 준공후 미분양도 대구(2.6%), 강원(1.8%), 충남(1.6%), 경북(1.4%)은 전국 평균을 넘어섬.

〈주택재고수 대비 미분양 비율(2010년 4월 말 현재)〉

(단위 : %)

구분	전국	서울	경기	인천	부산	대구	광주	대전	울산	강원	충남	충북	전남	전북	경남	경북	제주
전체	1.3	0.1	1.0	0.6	1.2	3.7	1.1	1.0	3.0	1.9	3.9	2.2	1.5	0.9	1.3	3.1	0.5
준공후	0.6	0.0	0.1	0.1	0.4	2.6	0.8	0.1	1.0	1.8	1.6	0.9	0.8	0.6	1.0	1.4	0.5

자료 : 국토해양부, 통계청, 부동산114(주) 자료로 추정함.

## ■ 지방중소형 중심의 감소세, 상반기 분양물량 축소도 큰 영향

- 최근의 미분양 감소는 지방·중소형(85㎡ 이하) 및 상반기 분양물량 축소의 영향임.
  - 2010년 상반기 분양 실적은 8만여호로 전년 동기 대비 15.3% 증가(기저 효과)하였으나 2000년대 장기 평균 실적 대비로는 34.3% 감소한 수준임.
  - 지방의 재고주택시장을 중심으로 가격 상승 및 거래량 증가가 이루어지면서 중소형(85㎡ 이하) 미분양도 함께 해소되고 있는 것으로 판단됨.
- 그러나 주택재고수 대비 미분양 비율이 높은 지역은 시장 내 흡수 가능성이 낮아 하반기 까지 미분양 문제가 시장의 부담으로 작용할 가능성이 높음.
  - 또한, 11만 409호라는 규모는 2010년 연간 인·허가 목표인 40만호의 27.5%에 달함.

허윤경(연구위원-ykhur@cerik.re.kr)

## 2010~14년 국가재정운용계획-철도 투자 비중 확대 예상

- 녹색교통 중심으로의 전환 필요, 각 부문별 예산 수립은 신중히 결정해야 -

- 정부는 2010~2014년 국가재정운용계획을 수립 중인 가운데, 6월 15일 「수송·교통 및 지역개발」 분야에 대한 세미나를 개최함.
  - 제1주제 : SOC 투자규모의 적정성 평가
  - 제2주제 : 교통부문별 투자배분에 따른 경제 효과 분석
  - 제3주제 : 도로 및 철도 투자효율화 방안

### ■ 제1주제 : 우리나라의 SOC 투자 비율은 적절한 수준

- SOC 투자의 적정 비율은 장기의 경제성장률, SOC 스톡의 감가상각률, SOC 스톡/GDP 비율 등에 의해 결정
  - 한국 경제의 현실을 반영할 경우 SOC 투자의 적정 비율은 2~4% 수준으로 평가됨.
- 2004~09년 SOC 투자 규모의 GDP 대비 비율은 중앙정부 예산만을 대상으로 평가할 경우 최대 2.48%로 적정 비율 범위 내에서 투자
  - 지방정부 예산, 공기업, 민간투자 등을 포함할 경우 2009년의 투자비율은 4.13%로 상당히 높아 적정투자 비율의 최대치에 근접
  - 2010~14년 국가재정운용계획상 SOC 투자 비율의 경우 지방정부예산, 공기업, 민간투자 등을 포함할 경우 GDP 대비 3~4% 수준으로 전망

### ■ 제2주제 : SOC 시설별 투자배분 비율은 정책 우선순위에 따라 결정

- 정책 실험 결과 철도 투자 비중을 증가시키는 동시에 도로 투자 비중을 감소할 경우, 국내총생산과 고용은 근소하게 증가하지만 제조업 부문의 부가가치 및 수출은 감소
  - 도로와 철도 투자 배분 비율이 경제성장, 고용 등 주요 거시지표에 미치는 영향을 평가하고 이를 토대로 투자배분 비율에 대한 정책 방향을 논의해야 함.
- 철도 중심의 교통정책은 경제적 과급 효과 보다는 환경적 측면에서 논의 필요
  - 또한 장거리 이동에 따른 사적 교통비용이 증가하고 이를 상쇄할 만한 정책이 없으면,

국토 내 특정 지역을 중심으로 집적 효과가 발생하고 이에 따른 불균형 개발 초래

### ■ 제3주제 : 도로에서 철도 등 녹색교통 중심으로의 전환 필요

- 에너지-기후시대에 대응하고 ‘저탄소 녹색성장’을 뒷받침하기 위해서는 교통체계를 도로에서 철도를 중심으로 하는 녹색교통체계로의 전환 필요
  - 여객수송의 경우 철도와 대중교통이 중심 역할을 하고, 화물수송도 철도와 연안해운의 수송 부담률을 제고
  - 지역간 통행은 철도가 중장거리(200~400km), 도로가 단거리(100~200km)를 담당하고, 지역내 통행은 광역급행 철도와 같은 대량 수송수단을 중심으로 처리
- 도로 투자의 경우 신규사업은 가급적 억제하고, 현재 공사 중인 사업의 적기완공에 집중
  - 항만, 산업단지 등을 단구간의 지선으로 연결하는 국도지선제도를 활용하고, 타당성 검증 없이 반영되거나 적정성이 부족한 사업 등에 대해서는 재검증 추진
  - 기존도로 용량보강(선형 개량, 교차로 개선 등) 사업 비중 확대
  - 도로시설 사용요금 현실화로 수익자부담원칙 강화 등 수요억제정책을 병행 추진
- 교통 SOC 예산에서 차지하는 철도투자 비중을 대폭 상향
  - 개통이 임박한 사업에 집중 투자하고, 지역별 KTX 역세권 특성화(연구, 컨벤션, 의료, 교육, 첨단산업 등) 개발 등으로 새로운 철도 수요 창출
  - 광역철도는 급행철도 위주로 운행체계를 개편하여 운행시간을 단축하고, 대중교통을 편리하게 이용할 수 있도록 연계교통체계 개선
  - 철도사업 독점운영으로 인한 문제점 해결을 위해 철도운송시장 개방

### ■ 전체 예산 규모 및 특정 부문의 급격한 예산 변동은 신중해야

- 공공건설현장에서 예산부족에 따른 공기지연이 여전히 심각한 것으로 나타남(건설협회 실태조사 결과, 2009. 11)에 따라 각 부문별 예산 수립에 신중을 기해야 할 것임.
- 교통 SOC 투자를 시대적 상황에 따라 축소 또는 확대를 반복하기보다는 국가경쟁력 제고 차원에서 중장기적인 비전을 갖고 적정 투자 수준을 유지해야 함.

박용석(연구위원-yspark@cerik.re.kr)

## “국제회계기준 도입, 유연한 대응방안 강구 필요”

-미국 회계기준과의 통합으로 인한 수정 가능성에도 대비해야 -

### ■ 내년부터 상장기업 대상으로 의무 적용

- 자본시장의 글로벌화에 따라 세계 단일기준으로 작성된 신뢰성 있는 재무정보의 필요성 증대
- 국제회계기준(IFRS ; International Financial Reporting Standards)은 상장업체를 의무 적용 대상으로 하며, 2년간 선택 적용 가능 시기를 거쳐 내년부터 전면 도입 예정
  - 비상장기업은 별도의 간략한 회계기준(일반기업회계기준)을 적용하기로 함.
  - 비상장기업 중 희망기업은 IFRS 적용을 허용하되, 적용 이후에는 변경을 불허

### ■ 건설업체에 큰 영향을 미칠 핵심 이슈는 3가지로 압축

- 건설산업은 국내 산업 중에서 가장 큰 영향을 받을 것으로 예상됨.
  - 건설업체에 큰 영향을 미칠 회계적 이슈는 ① 자체 분양사업의 수익인식 기준의 변경, ② 지급보증 등 금융채무의 인식 조건 변경, ③ 연결 대상 범위의 확대 등임.

### ■ 자체 분양사업의 수익인식 기준 변경으로 부채비율 상승 및 변동성 확대

- 현행 회계기준에서는 분양 아파트와 같은 예약 매출에 의한 건설공사 계약은 건설형 공사 계약에 포함시켜 진행 기준으로 수익을 인식함.
- IFRS에서는 건설계약 정의에 부합하고 그 결과를 신뢰성 있게 측정할 수 있어야 진행 기준으로 수익을 인식할 수 있도록 함.
  - IFRS가 정의하는 건설계약은 매수자가 건설시작 이전에 부동산의 주요 설계구조요소를 지정할 수 있거나, 건설 진행 중에 주요 구조변경을 지정할 수 있어야 함.
  - 건설계약에 해당되지 않는 경우, 재화의 공급으로 간주되어 인도 기준으로 수익 인식
- 재개발재건축조합 등에 의한 도급공사는 현행과 같이 진행기준으로 매출이 인식되지만, 자체 분양사업은 구매자가 등기를 하거나 실제 입주하는 시점에 수익 인식
- 매출이 지연되고 부채비율이 상승하며 변동성을 증대시키는 요인으로 작용할 전망

## ■ 금융채무 지급보증에 대한 부채인식 조건 강화로 부채비율 대폭 증가 우려

- 현재는 건설업체가 시행사, SPE(Special Purpose Entity) 등에 지급보증을 할 때, 대부분 주석에 공시하고, 부채전환 가능성이 80% 이상으로 매우 높을 경우에만 충당부채로 인식
- IFRS에서는 지급보증 등 금융보증계약을 공정가치로 평가하여 부채로 인식토록 함.
  - 부채전환 가능성이 50% 이상인 경우 부채로 계상
  - 대부분의 시행사 대출보증, PF 지급보증 등은 충당부채로 계상해야 할 전망
- 부채비율을 증가시키고 수익성을 악화시킬 것으로 예상되며, 연결 범위의 확대와 함께 IFRS 도입으로 가장 큰 영향을 미칠 요인으로 파악되고 있음.

## ■ 실질지배력 기준에 의한 연결대상 확대로 각종 디벨로퍼, **SOC**법인 포함 가능성

- 현재는 지분을 50%를 초과하거나 지분을 30%를 초과하고 최대주주인 경우 연결 대상에 포함시키고, SOC법인 등에 대해서는 지배력이 없는 것으로 판단하여 연결에서 제외함.
- IFRS에서는 의결권 기준 50% 이상 또는 실질지배력을 가진 모든 종속기업을 연결대상에 포함시키고, 소규모 기업 및 SOC법인 등도 연결 대상에 포함시킴.
  - SPE 특성상 부채가 많기 때문에 이들을 연결하면 부채비율은 크게 상승할 전망
  - 종속기업의 차입금은 건설사의 차입금으로 계상되고, 그 기업이 수행하는 공사도 자체 사업으로 간주돼 인도기준으로 수익 인식

## ■ 미국 회계기준과의 통합으로 인한 수정 가능성에 유연하게 대비할 필요

- 유럽 중심의 IFRS를 미국 회계기준과 통합시키는 논의가 현재 진행되고 있음.
  - 아직 IFRS에 가입하지 않고 있는 미국의 회계기준 수정 요구를 일부 수용하는 형태로 통합 작업이 이루어져 2013년 통합이 이뤄질 것으로 전망
  - 통합 논의에 따라 IFRS 내용이 달라지겠지만 내년에 IFRS 전면도입을 앞둔 국내기업에게는 상당한 추가 부담이 발생할 가능성도 있음.
- 새로운 통합기준에 대한 불확실성이 있는 상황에서 IFRS 적용시기의 유예 및 국내 산업의 특성을 반영한 회계기준의 모색 등 보다 적극적이고 유연한 대응이 필요할 것으로 판단됨.

권오현(연구위원-ohkwon@cerik.re.kr)

## 한·호주 FTA를 계기로 살펴보는 호주 건설시장

- 민간 비중 크나, 경기부양 위한 SOC 건설정책으로 공공부문 비중 확대 추세 -

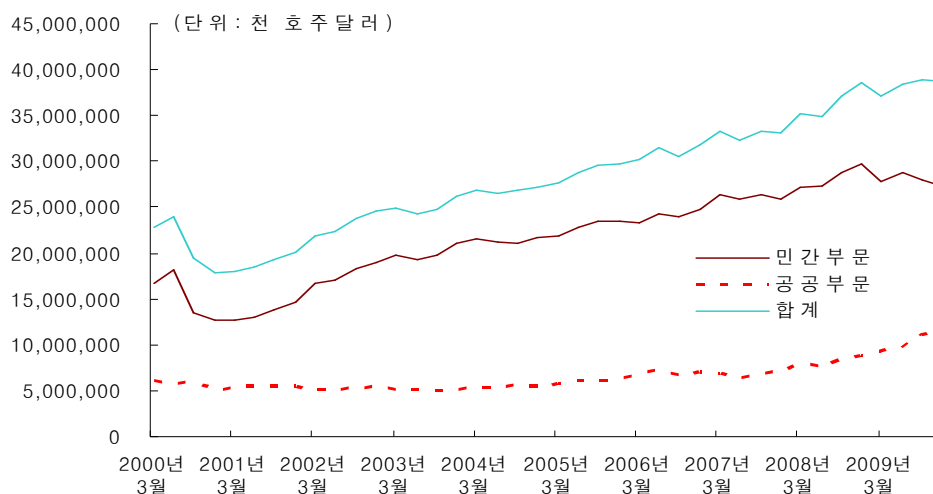
### ■ 한·호주 FTA협상 진행 중

- 한국과 호주 두 나라는 2009년 5월 호주 캔버라에서의 제1차 협상을 통하여 FTA 체결 진행을 시작하였고 2010년 5월 24~28일 간 제5차 협상을 가졌음.
  - 조문협상은 소수 핵심 쟁점을 제외한 서비스, 통신, 무역기술장벽규정, 총칙, 분쟁해결 등이었으며, 대부분 사안에 대해 합의 도출
  - 양허협상은 상품 양허안과 서비스 및 투자 유보안, 정부조달 양허안 등의 분야에서 본격적으로 진행되고 있음.

### ■ 호주 경제에서 차지하는 건설산업 비중은 7% 수준

- 호주 건설산업의 2009년 4/4분기 부가가치 생산액은 AUD 214억으로, 이는 같은 기간의 GDP(AUD 3,045억)와 비교하여 7% 수준
  - 자원 개발과 관련 있는 산업설비생산과 사회간접자본투자 확대 등으로 호주 경제에서 건설산업이 차지하는 비중은 부가가치 기준으로 1996~97년 5.6%에서 2006~07년에는 7.3%로 증가했음.

〈호주 부문별 실질 건설생산액 추이〉

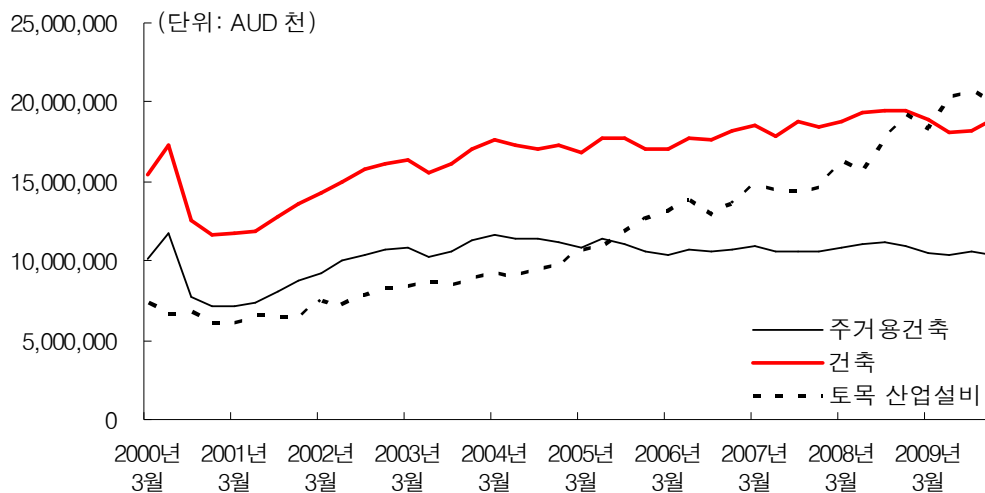


자료: Australian Bureau of Statistics



- 완성공사 기준으로 건설산업생산을 민간과 공공 부문으로 구분하면, 2009년 4/4분기 실질생산액은 AUD 388억임.
- 민간 부문의 생산액은 AUD 273억이고 공공 부문의 생산액은 AUD 115억임.
- 미국 서브프라임 모기지론 부실화에 이은 경제위기 이전에 민간 부문의 비중은 80% 까지 이르렀으나, 이후 급격하게 감소하여 2009년 4/4분기에는 70%까지 하락

〈호주 공종별 실질 건설생산액 추이〉



자료 : Australian Bureau of Statistics

## ■ 건축 비중 높으나 최근 들어 토목 생산 크게 증가

- 공종별로는 건축이 압도적인 비중을 차지했으나, 최근 원자재가격 상승으로 자원개발을 위한 산업설비 투자가 증가하고 경기회복을 위해 연방 및 주정부가 재정자금을 이용한 사회간접자본투자를 확대하면서 토목 및 산업설비의 생산이 크게 증가하였음.
- 정부의 재정자금 투자가 주로 이뤄지는 부문은 발전소, 철도, 도로와 같은 전통적인 사회간접자본시설 건설과 전국적인 광대역 네트워크(broadband network) 구축임.
- 미국 서브프라임 모기지론 부실화의 충격으로 민간개발업체에 대한 자금흐름이 축소돼 주거용 건축은 감소세를 보이고 있으나 주택 공급 부족을 반영하여 감소 정도는 미약
- 비주거용건축의 경우, 정부의 교육 및 의료 관련 사회간접자본시설 투자로 최근 회복세를 보이고 있으나, 민간 부문 위축으로 경제 위기 이전의 증가 추세를 여전히 회복하지 못하고 있음.

빈재익(연구위원·jipins@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 부처 및 기타 공공, 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
6.15	금융위원회	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 금융정책과 주최 주택시장 점검회의에 건설경제연구실 김현아 연구위원 참여</li> <li>- 주택시장의 최근 현황 및 리스크 요인 점검, 주택 금융정책 방향 모색</li> </ul>
6.17	기획재정부	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 국고국 회계제도와 주최 턴키대안입찰제도 개선 TFT 회의에 건설산업연구실 강운산 연구위원 참여</li> <li>- 턴키대안입찰제도의 개선(안)에 대한 논의</li> </ul>
	국토해양부	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 주택건설공급과 주최 '공동주택 관리비 정보 공개 시스템 기능 개편 TFT 회의'에 건설경제연구실 김현아 연구위원 참여</li> <li>- 규제 심사 지적 사항 후속 조치의 일환으로, 공동주택 관리비 정보 공개 시스템 기능 개편 관련 자문 수행</li> </ul>
	노동부	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ '건설 현장 안전 활동 우수 사례 발표회'에 건설산업연구실 강운산 연구위원이 심사위원으로 참여</li> <li>- 건축 분야(삼성건설 등 6개 현장)와 토목 분야(두산건설 등 6개 현장)에 대한 안전 활동 우수 사례 심사에 참여</li> </ul>
6.18	국가경쟁력강화위원회	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 산업안전보건 선진화 TFT 회의에 건설산업연구실 심규범 연구위원 참여</li> <li>- 산업안전보건 선진화 방안에 대한 향후 TFT 운영 방향 논의</li> </ul>

■ '2010년 하반기 건설·부동산 경기 전망' 세미나 개최

- 개최 목적 : 2010년 하반기 국내 및 해외 건설 경기와 주택·부동산시장 전망을 통해 건설업체 및 관련 기관들에 유용한 정보를 제공하기 위해 개최
- 일 시 : 2010. 6. 23(수) 14:00~17:10
- 장 소 : 건설회관 2층 중회의실
- 주 최 : 한국건설산업연구원
- 후 원 : 해외건설협회
- 주제 및 발표자
  - 2010년 하반기 건설 경기 전망 : 이홍일 한국건설산업연구원 연구위원
  - 2010년 하반기 주택·부동산 경기 전망 : 허윤경 한국건설산업연구원 연구위원
  - 2010년 해외건설시장 동향 및 전망 : 김태엽 해외건설협회 정보기획팀장

## GCC 건설시장 발주자의 특성 이해와 대비

해외건설협회는 최근 해외건설 수주액이 2012년에 1,000억 달러, 2015년에 2,000억 달러를 돌파할 것이라는 장밋빛 전망을 제시한 바 있다. 그러나 일부에서는 국내 건설업체의 주력 시장인 중동 플랜트시장에서 저가 수주에 따른 채산성 악화가 우려된다는 의견을 내놓고 있다.

중동 경영정보지(MEED) 최근호에 의하면, GCC(Gulf Cooperation Council) 국가는 석유 가스산업을 포함한 에너지산업 분야에 약 2.26조 달러 규모의 건설사업을 계획하거나 진행하고 있다. 우리 건설업체가 역량을 발휘하고 있는 부문은 발전소 등 플랜트 부문에 한정돼 있다. 초고층 건축물 등과 같이 특화된 기술력을 필요로 하는 일부 건축 및 토목 부문을 제외하면 국내 업체의 현재 역량으로는 구미 선진업체들과의 경쟁에서 이길 수 없다. 국내 건설업체가 플랜트에서 구미 선진 업체들과 비교해 경쟁력을 갖는 것은 시공 능력에서 훨씬 높은 평가를 받기 때문이다. 엔지니어링 기술력도 개념설계(FEED)를 제외하면 비슷하다는 평가다.

GCC 건설시장의 공공 발주자는 발주자의 리스크를 최소화하면서 사업 추진상 발생하는 모든 계약자의 책임을 일원화하는 총액계약일괄도급 방식의 계약을 선호한다. 발주자는 기존의 적정 사업기간보다 짧은 공기를 제시하고 총액계약일괄도급계약을 체결한 후, 공기 지연에 따른 지체상금을 계약자의 설계변경에 대한 클레임을 상쇄시키는 방법으로 활용하곤 한다.

GCC 국가 공공발주자는 사업관리(PM) 역량이 부족한 실정으로, 미국과 유럽의 선진 외국 건설사의 사업관리조직(PMC)을 발주자 대리인으로 활용한다. PMC가 건설사업에 대한 전반적인 사업관리를 수행하고, 공공 발주자는 최종적인 승인만을 시행한다. 그러나, PMC 예산이 작게 책정되면서 그 하부조직은 인건비가 저렴한 주변국가의 아랍인·인도인 등으로 구성돼 사업초기단계에서 PMC의 의사결정이 지연되는 사례가 많다. 이 경우 계약자는 설계단계에서의 지연시간 만회를 위해 착공과 동시에 현장은 ‘돌관공사’ 모드로 진행할 수밖에 없게 된다.

사업 초기부터 클레임에 대해 철저히 준비하지 못하고 돌관 공기를 지키지 못한 계약자가 이런 발주자의 전략과 환경에서 속수무책으로 당할 수밖에 없는 가장 큰 원인은 공사를 중도 타절할 경우 지체상금(10% 이상)과 이행보증금(10%)을 포함해 계약금액의 20% 이상에 달하는 손해를 감수해야 하기 때문이다. 이러한 환경에서 국내 건설업체는 실행 가능한 관리계획을 수립하고 운영할 수 있는 사업관리시스템과 클레임에 대비한 준비 작업을 사업 착수와 함께 가동해야 하는 것이 필수조건이다. 이에 대한 투자를 더이상 미뤄서는 ‘소 잃고 외양간 고치는 우’를 범하기 십상이다. <국토자원경제신문, 2010. 5. 31>

이영환(연구위원·yhlee@cerik.re.kr)