

건설동향브리핑

CERIK

제867호
2022. 8. 1

정책동향

- 법정직무교육, 수요자 중심 교육 프로그램 개발 필요
- 유럽 MMC 시장과 정책 동향

시장동향

- 1~5월, '주택 인허가는 증가하나, 착공은 감소'

산업정보

- 도로 확장 및 민자전환, 美 'Capital Beltway HOT' PPP사업

건설논단

- 새정부 임기 내 해외건설 500억 달러 달성의 조건

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

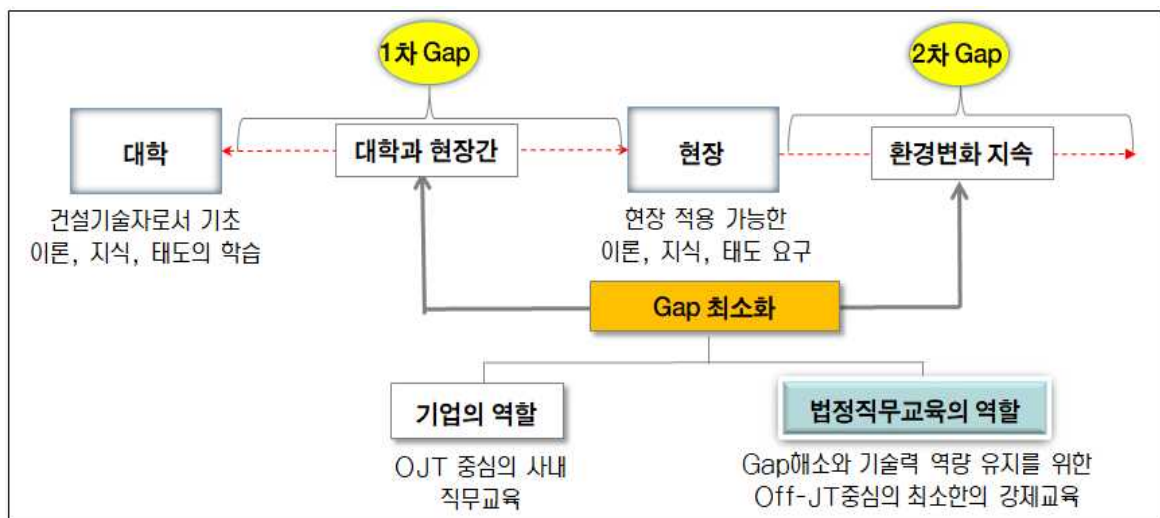
법정직무교육, 수요자 중심 교육 프로그램 개발 필요

- 프로그램 다양성 부족, 건설기술인 법정 직무교육의 개선 방안 모색해야 -

■ 기술자 법정직무교육, 현장에서의 기술력 역량 유지를 위한 최소한의 강제교육

- 현재 「건설기술진흥법」 제20조(건설기술자의 육성) 제2항에 의하면 ‘건설기술자는 업무 수행에 필요한 소양과 지식을 습득하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 실시하는 교육·훈련을 받아야 한다’고 규정하고 있음.
- 법정직무교육은 신규 건설기술자들이 대학 교과과정을 통해 건설기술자로서 기초이론, 지식 및 태도를 학습하고 취업을 한 후 현장에서 나갔을 때 느끼는 부족 부분을 보완하고 이들의 역량 유지를 위한 최소한의 강제교육으로서의 역할을 수행하고 있음(<그림 1> 참조).
- 이에 따라 건설기술자 교육·훈련은 교육 시기 및 목적 등에 따라 최초교육, 승급교육 및 계속교육으로 구분되며, 교육 내용에 따라 기본교육과 전문교육으로 구분되고 있음.

<그림 1> 법정 직무교육의 역할



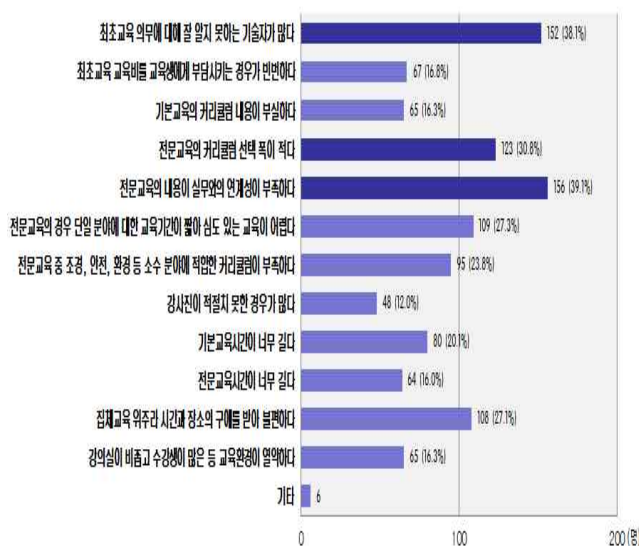
자료 : 국토교통부(2017.12), 건설기술자 교육·훈련제도 개선방안 연구.

■ 현재 법정직무교육은 프로그램 다양성 부족이라는 지적 많아

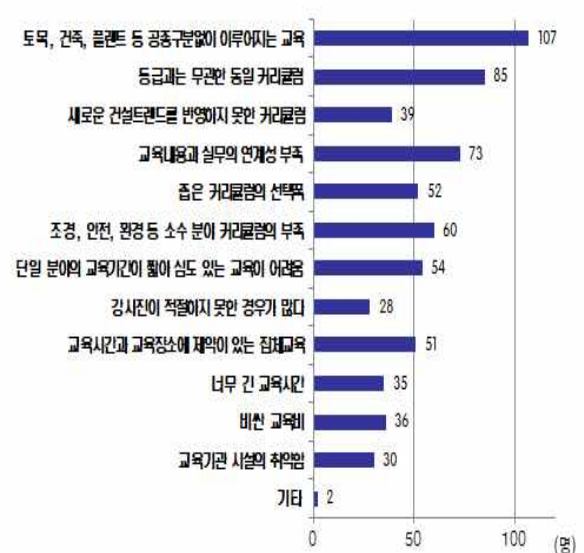
- 그러나 현재 교육기관의 건설기술인 법정 직무교육은 프로그램 다양성 부족이라는 지적을 받아오고 있음.

- 실제로 설문조사 결과, 최초교육과 승급교육의 문제점에 대해 ‘전문교육 내용의 실무 연계성이 부족하다’는 응답이 공통적으로 높은 응답률을 보임. 또한, ‘공종 구분 없이 이루어지는 교육’ 및 ‘등급 구분 없이 동일한 커리큘럼’이 승급교육의 큰 문제점으로 지목됨(<그림 2>, <그림 3> 참조).
- 한편, 현재 교육훈련의 편성에 대해서는 고시 기준으로 제시되어 있으나 구체적인 교육 내용에 대해서는 공종별·등급별로 각 교육기관에 의해 개발된 커리큘럼에 따라 교육이 진행되고 있음. 그러나 교육과정의 효과성 평가, 차별성 평가 등 교육 내용에 관한 모니터링 방법은 부재한 상황임.

<그림 2> 최초교육의 문제점(중복응답)



<그림 3> 승급교육의 문제점(중복응답)



자료 : 국토교통부(2017.12), 건설기술자 교육·훈련제도 개선방안 연구.

산업의 빠른 변화에 발맞추어 수요자가 원하는 교육 프로그램 개발 및 공급 필요

- 최근 우리나라 산업 전반의 최대 화두인 4차 산업혁명은 사물인터넷(IoT), 드론, 로봇, Big Data, 3D 프린터 등의 도입으로 건설 구조물의 변화뿐 아니라 현장 공법과 생산방식을 빠르게 변화시키고 있음.
- 이와 같은 변화에 따라 기술자 역시 새롭게 요구되는 공법과 신기술에 필요한 역량을 지속적으로 확보하여 역량을 갭(gap)을 지속적으로 좁혀야 함. 즉, 수요자가 필요로 하는 교육 프로그램 개발 및 공급이 필요한 시점임.
- 궁극적으로 건설인력의 역량 향상과 교육의 실효성 확보를 위해 정부 차원의 CDP(Carrier Development Process) 중심 교육훈련 활성화 등 훈련 체계 개선이 모색되어야 함.

최은정(연구위원 · kciel21@cerik.re.kr)

유럽 MMC 시장과 정책 동향

- 유럽 MMC(Modern Methods of Construction) 활용 지속 증가 전망 -

■ 세계에서 가장 큰 규모의 유럽 MMC 시장, 지속 성장 전망¹⁾

- 유럽의 MMC(Modern Methods of Construction)²⁾ 시장은 2020년 기준 500억 달러 규모 이상으로 세계에서 가장 큰 규모를 형성하고 있으며, 2027년에는 약 800억 달러 규모를 넘어설 것으로 전망됨.
- Global Market Insights에 따르면 유럽은 전 세계에서 MMC가 가장 활발히 이루어지고 있는 지역으로, 정부의 모듈식 및 조립식 건물 채택이 증가에 힘입어 시장이 지속해서 성장할 것으로 전망됨(<그림 1> 참조).

〈그림 1〉 세계 지역별 모듈식·조립식 건설 시장 규모



자료 : Global Market Insights(2021).

- 핀란드, 노르웨이, 스웨덴은 국내 주택에서 현장 시공 방식이 아닌 탈현장화(OSC) 방식으로 건설된 주택의 비중이 45%에 이릅니다.
- 스웨덴은 주택 부문의 약 80%가 공장제작 구조물을 활용하고 있으며, 패널 건축 시스템의 선두

1) 본고는 건설이슈포커스 “유럽 건설시장의 MMC(Modern Methods of Construction) 적용 동향과 전문기업 분석”의 전반부 내용을 요약 및 정리하여 작성함. 후반부 내용은 868호에서 이어질 예정임.

2) MMC(Modern Methods of Construction)는 전통적인 건설방식을 대체할 수 있는 대안(alternatives)을 총칭하는 용어로, 건설산업의 생산시스템 혁신을 위한 핵심 방식인 OSC(Off-site Construction), DfMA(Design for Manufacture and Assembly), Prefab와 더불어 재료, 장비, 인력, 프로세스 등 다양한 사업의 투입 요소의 혁신 기술도 포함하는 의미로 사용됨.

국가로 평가받고 있음. 스웨덴에서 새로 건설되는 단독 주택의 45% 이상, 다세대 주택의 30% 이상에서 공장 제작방식을 활용하고 있음.

■ 영국을 중심으로 MMC 활용 촉진을 위한 정책 추진 및 논의 발전

- 여러 유럽 국가들은 최근 심각해진 주택비용 상승 및 주택 부족 문제의 해결방안으로 MMC의 활용이 효과적일 것으로 판단하고 MMC 활용을 통한 저렴한 주택공급에 대한 논의를 발전시키고 있음.
- MMC의 활용은 건설 생산성을 높이고 높은 인건비를 수반하는 인력 투입을 줄일 수 있는 등 다양한 장점이 있지만, 특히 최근 전 세계적으로 주택가격의 크게 상승하면서 중산층을 위한 저렴한 주택공급 방안을 모색하는 과정에서 MMC가 해결방안으로 주목받고 있음.
- 영국에서 MMC 활용을 촉진하기 위한 정책적 노력이 가장 활발히 진행되고 있으며, 나머지 국가에서는 정부의 직접적인 MMC 지원정책은 없지만, 건물의 에너지 효율 기준을 높이는 정책 등의 간접적인 영향을 통해 MMC 활용을 촉진하고 있음(<표 1> 참조).

〈표 1〉 유럽 주요 국가별 MMC 관련 정책

영국	스칸디나비아	프랑스	네덜란드	독일
<ul style="list-style-type: none"> • 건설리더십위원회(Construction Leadership Council) : MMC 필요성 강조 • 펀드(Industrial Challenge Strategy Fund 등) 조성을 통한 MMC 활용 프로젝트 지원 • Construction Playbook 발간, 시설물의 공통 설계요소 및 표준 시방기준 개정 	<ul style="list-style-type: none"> • 노르웨이 : 높은 에너지 효율 기준 (TEK17) • 덴마크 : 높은 전기세율 	<ul style="list-style-type: none"> • 2018년 EVAN law : 프리 팩 건설 자재에 대한 정의 • 2019년 MMC 전환 투자 필요성 강조 • 2022년 Sustainability law : 정부 지원 공공사업에 50% 이상 목재 또는 천연 자재 활용 의무화 	<ul style="list-style-type: none"> • MMC 방식 확대에 대한 논의 본격화 	<ul style="list-style-type: none"> • 2014년부터 에너지 절약 조례 (EnEV) 시행

- 영국은 MMC를 건설산업 혁신 핵심 전략으로 채택하여 건설기업의 참여를 유도하기 위한 다양한 정책을 추진하고 있음.
- 영국 정부는 MMC를 활용한 주택의 물량 확보에 관심을 기울이고 있으며, 주택인프라기금, 주택 건설기금, 건설 가속화 프로그램, 임대주택 프로그램 등 MMC 활용을 확산하기 위한 재정적 지원 정책을 마련하여 시행하고 있음.
- 더불어, 모듈러 주택 보증체계 개선, 현장 시공 기반의 조달, 비즈니스모델, 파이낸싱 등 사업환경의 개선을 위해 MMC 단계별 개념을 정립하고 기준을 제시함.
- 영국 정부의 MMC 지원정책 덕분에 Laing O'Rourke과 같은 영국의 많은 건설기업뿐 아니라 Legal & General과 같은 금융기업, BoKlok과 같이 영국에 본사를 두고 있지 않은 기업도 영국 MMC 시장에 적극적으로 참가하고 있음.

이지혜(부연구위원 · jihyelee@cerik.re.kr)

1~5월, '주택 인허가는 증가하나, 착공은 감소'

- 아파트 인허가 대비 착공 물량 비율은 65.4%에 불과 -

■ 지방, 아파트 중심으로 인허가는 증가하나 착공은 감소하는 현상 나타나

- 2022년 1~5월까지 주택 인허가 실적은 20만 9,058호로 전년 동기 대비 11.9% 증가함.
 - 수도권은 7만 3,271호로 전년 동기 대비 22.2% 감소하였으나 지방은 13만 5,785호로 46.6% 증가함. 아파트는 16만 7,247호로 전년 동기 대비 19.9% 증가하였고 아파트 외 주택은 4만 1,811호로 11.6% 감소함.
- 2022년 1~5월까지 주택 착공 실적은 14만 9,019호로 전년 동기 대비 34.3% 감소함. 지방과 아파트의 감소폭이 큼.
 - 수도권은 8만 669호로 전년 동기 대비 29.0%, 지방은 6만 8,350호로 39.5% 감소함. 아파트는 10만 9,362호로 전년 동기 대비 34.5%, 아파트 외 주택은 3만 9,657호로 33.6% 감소함.
- 2022년 1~5월 누계 기준으로 지방을 중심으로 인허가는 증가하였으나 착공은 감소하는 현상이 나타남.
 - 수도권은 인허가와 착공이 동시에 감소하였고 유형별로도 아파트와 아파트 외 주택 모두에서 감소함.
 - 전년 동기 대비 지방광역시의 주택 인허가는 33.9% 증가하였으나, 착공은 32.5% 감소하였고 아파트 인허가는 40.9% 증가하였으나 착공은 32.3% 감소함.
 - 전년 동기 대비 기타지방의 주택 인허가는 53.5% 증가하였으나, 착공은 42.0% 감소하였고 아파트 인허가는 75.7% 증가하였으나 착공은 36.5% 감소함.
 - 인허가 증가와 준공 감소의 GAP은 지방광역시에서는 부산, 대전, 울산이 컸고 기타지방에서는 제주, 충북, 경북, 충남 순으로 크게 나타남.

<표 1> 2022년 1~5월 인허가 및 착공 증감률(전년 동기 대비)

(단위 : %)

구분		전국	수도권	지방광역시	부산	대구	광주	대전	울산	기타지방
주택	인허가	11.9	-22.2	33.9	94.1	11.7	20.4	10.0	16.0	53.5
	착공	-34.3	-29.0	-32.5	-45.5	-25.8	42.7	-59.2	-39.5	-42.0
아파트	인허가	19.9	-24.8	40.9	118.1	13.9	23.8	14.6	19.8	75.7
	착공	-34.5	-33.9	-32.3	-48.3	-25.3	61.3	-61.4	-40.7	-36.5

자료 : 국토교통부.

- 2022년 1~5월 아파트 인허가 대비 착공 물량 비율은 65.4%에 불과함. 이는 2010년 37.3%를 기록한 이후 가장 낮은 수준이며 인허가 대비 착공 비율이 낮아지는 현상은 시장 침체기의 양상임.
 - 공급 단계에 따라 인허가 이후 착공이 발생함. 인허가 이후 착공까지의 기간이 짧을수록 금융비용 등을 최소화할 수 있음. 일반적인 아파트 사업은 인허가 이후 2~3개월 이내에 착공이 이루어짐.
 - 경기 위험이 없을 때는 인허가 이후 착공 기간을 최소화시킴. 반면, 미분양 등 경기 위험이 커질 때는 최적 판매 시점 선정을 위해 착공 및 분양 시기를 조율하고 사업기간 장기화를 감내하는 특징을 보임.
 - 주택시장 침체기였던 글로벌 금융위기 이후 직후인 2008년~2010년 동안은 당해년 아파트 인허가 대비 착공 비율이 35~55%에 불과했음.
 - 2011년 이후 70%를 상회하기 시작했고 2013~2019년 동안은 80~100%의 범위로 움직임.
 - 2020년과 2022년에는 이례적으로 110~120%대의 비율을 보임. 이는 인허가 증가가 크지 않은 상황에서 전년 인허가 물량 다수가 착공에 들어갔던 것으로 이해됨.
 - 2022년 상반기는 미분양 리스크 확대와 함께 공사비 급등의 영향이 복합적으로 영향을 미쳐 인허가를 받고서도 착공에 들어가지 않은 사업장이 급증한 것으로 판단됨.
- 글로벌 금융위기 때는 주택가격 하락 현상이 선행하였으나, 최근에는 가격보다 공급시장의 변화가 먼저 나타나고 있음. 당시는 금융부실로 위기가 시작되었으나, 최근에는 인플레이션 이슈로 가격보다 공급시장이 선행적으로 변화하고 있는 것으로 이해됨.

<그림 1> 연간 아파트 인허가 대비 착공 비율 추이



주 : 2022년은 1~5월까지임.

자료 : 국토교통부.

허윤경(연구위원 · ykhur@cerik.re.kr)

도로 확장 및 민자전환, 美 ‘Capital Beltway HOT’ PPP사업

- 기존 도로 PPP사업 전환 사례, 유료차선 및 금융지원으로 사업성 개선·리스크 해소 -

미국 기존 도로의 PPP사업 전환 사례 : I-495 Capital Beltway HOT 차선 사업

● Capital Beltway HOT(High-Occupancy Toll)³⁾ 차선 사업은 만성 혼잡을 해결하기 위해 20억 달러 규모의 버지니아주 페어팩스 카운티에 있는 Capital Beltway(I-495)의 14마일 구간을 확장하고 개선한 PPP(Public-Private Partnerships) 사업임.

- 4개 관리형 HOT 차선(각 방향으로 2개)을 신설하고 기존 차로의 재구성 및 50여개 교량 및 고가도로 교체, 6개 나들목 개편, HOT 차로로 진입할 수 있는 3개 신규 교차로 건설 등이 포함됨.

<그림 1> I-495 Capital Beltway HOT 차선 구간



자료 : U.S. DOT, Federal Highway Administration.

● 사업추진은 계약체결까지 약 10년 정도의 시간이 소요됨.

- 1994년 버지니아주 교통부(VDOT)는 주요 투자 연구 및 광범위한 장기 개선 연구를 수행하였으며, 2002년 3월 환경영향보고서(Environmental Impact Statement) 초안 완성됨.
- 2002년 6월 건설회사 Fluor의 사업제안서 제출, 2005년 4월 VDOT, Fluor 및 Transurban⁴⁾ 간에 Capital Beltway HOT Lanes를 개발, 설계, 조달, 건설, 유지관리 및 운영하기 위한 임시 포괄적 계약을 체결함.
- 2007년 12월 VDOT는 프로젝트를 구현하기 위해 Fluor와 Transurban이 설립한 특수 목적 법인인 Capital Beltway Express, LLC 설립을 허가함.
- 최종적으로 Capital Beltway HOT(High-Occupancy Toll)⁵⁾ 차선 사업은 건설 5년(비운영), 시설

3) HOT Lane은 다인승 차량 혹은 통행료를 지불한 특정 차량들만 이용할 수 있도록 접근이 제한된 독립차로임. HOT 차선의 요금은 수요를 조절하고 높은 수준의 서비스가 유지되도록 실시간으로 변경됨. 버스, 긴급 차량 및 3인 이상 차량은 모두 무료로 통행할 수 있음.

4) 호주의 유료도로 운영회사.

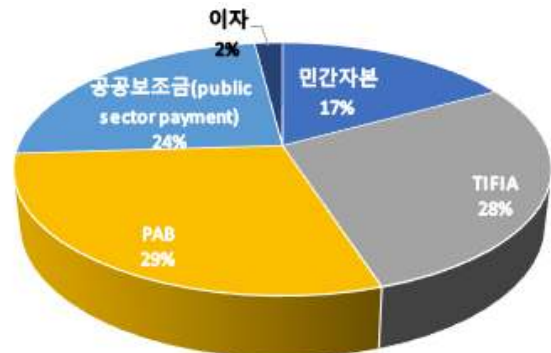
5) HOT Lane은 다인승 차량 혹은 통행료를 지불한 특정 차량들만 이용할 수 있도록 접근이 제한된 독립차로임. HOT 차선의 요금은 수요를 조절하고 높은 수준의 서비스가 유지되도록 실시간으로 변경됨. 버스, 긴급 차량 및 3인 이상 차량은 모두 무료로 통행할 수 있음.

운영 및 유지보수 75년으로 2008년 건설이 시작되어 2012년 11월 개통됨.

- Capital Beltway HOT Lanes의 자금조달은 민간자본 3억 4,870만 달러, 미국 교통부(USDOT)의 TIFIA(교통 인프라 금융 및 혁신법) 신용 프로그램⁶⁾에서 5억 8,890만 달러, PABs(Private Activity Bonds)⁷⁾ 5억 8,900만 달러를 조달하였으며, VDOT은 공공보조금으로 4억 9,500만 달러⁸⁾를 투자함.

– VDOT의 기여금은 보조금이며 상환되지 않음.

<그림 2> I-495 Capital Beltway HOT 차선 사업의 자금 비중



자료 : U.S. DOT, Federal Highway Administration.

- 이 사업은 프로젝트 파이낸싱을 활용하기 위해 가변적으로 가격이 책정된 통행료를 사용한 최초의 사례이며, 또한, PABs를 사용한 최초의 교통 프로젝트임.
- 이 사업은 공익을 보호하기 위한 많은 계약 조항이 있었음.
 - HOT 차선이 재정적 기대치를 초과하는 경우 초과 통행료 수익은 VDOT와 공유됨.
 - 또한, 시설물에 대한 상태, 성능 및 안전 표준이 포함됨.
 - 허가 기간 만료 후 시설을 양호한 수리 상태로 VDOT에 반환해야 함.
 - VDOT는 토지 및 개선사항에 대한 소유권은 물론 HOT 차선에 대한 감독을 유지함.

■ 기존 도로의 PPP 전환 위해 유료차선 도입 및 금융지원

- 미국 기존 재정사업 도로를 PPP사업으로 전환을 통해 만성 혼잡 해소와 더불어 재정투자 완화함.
 - 기존 재정사업 도로를 PPP사업 전환에 따른 유료화에 대한 저항 해소의 방안으로 HOT 차선 도입으로 요금징수 저항을 해소함.
 - TIFIA 신용프로그램 및 PABs 도입으로 상업대출 대비 저리의 사업비 대출로 인한 사업성 개선 및 통행료 완화를 유도함.

엄근용(부연구위원-kyeom@cerik.re.kr)

6) 미국 정부만이 이용할 수 있는 낮은 이자로 국가적 중요성을 지닌 프로젝트에 자금을 빌려줌.

7) 지방정부가 발행하는 면세채권으로 버지니아 주정부가 Capital Beltway Express를 대신하여 PABs를 발행하고 Capital Beltway Express가 상환함.

8) 사업의 북부 및 남부 터미널 변경, I-66 인터체인지 구성 변경, Route 123에 대한 교차로 개선, HOT 차선에 대한 기타 정렬 변경 등 사업 범위의 추가로 인한 투자금액임.

새정부 임기 내 해외건설 500억 달러 달성의 조건

얼마 전 국토교통부의 새 정부 업무보고에서 'K-스마트 인프라' 해외 수주 확대를 추진한다고 보고한 바 있다. 전통적으로 강점을 가지고 있는 철도, 공항, 도시 개발 등에 있어 스마트 기술을 결합하여 해외 건설이 제2 중흥기를 맞을 수 있도록 범정부적 지원 방안을 마련해 발표하겠다는 계획이다. 최근 해외 건설이 지속적으로 침체되어 왔다는 점에서 해외 건설에 대한 지원책을 논의하는 것은 매우 바람직하다고 하겠다.

현재 우리나라의 해외 건설 수주 여건은 좀처럼 개선되지 못하고 있다. 2021년에 세계 5대 해외 건설 강국으로 한 단계 상승하였고, 코로나19 상황에서도 2년 연속 300억 달러 달성이라는 긍정적인 평가도 있으나 실제로 지난 10여 년 사이 해외 건설 수주는 지속적으로 감소해 왔고, 건설기업들의 관심도 적어졌다. 규모상으로 볼 때 2010년 해외 건설 시장 진출 이래 최대인 716억 달러를 수주했던 해외 건설은 2015년 500억 달러 밑으로 접어든 이래 지속적으로 감소해 왔고, 2021년에는 306억 달러 수준이었다. 올해 들어서도 예년에 비해 낮은 수주액을 기록하고 있다.

더욱이 최근 국제유가 상승과 우크라이나 전쟁 등에 의한 원자재 가격 및 건설 자재 가격 상승이 이어지면서 해외 건설 수주 여건은 더욱 악화되고 있으며, 가격 경쟁력을 앞세운 중국 및 인도 등 건설 기업들의 공격적인 해외 건설시장 진출은 하루가 다르게 해외 건설시장의 경쟁을 심화시키고 있다. 해외 건설은 우리나라의 대표적인 주력 수출 상품이다. 최근 해외 건설 수주액이 감소했다고는 하나 여전히 반도체, 자동차, 석유제품에 이어 4위의 수출 품목이다. 최근 해외 건설 수주 누계액이 9000억 달러를 넘기도 했다. 현재도 한 해의 해외 건설계약액은 국내총생산(GDP)에서 약 2.1%를 차지하고 있으며, 고도 경제성장기인 1970년대 해외 건설은 우리나라의 주요한 성장동력이기도 했다.

이러한 해외 건설이 위축된 데에는 해외 건설시장이 국제경제 상황에 크게 영향을 받는 시장이라는 측면도 있지만 해외 건설시장에서 우리나라 건

설의 실질적인 경쟁력이 저하되고 있는 것이 큰 원인이다. 해외 건설에 있어 경쟁력 저하는 어제오늘 얘기가 아니다. 오래전부터 해외 건설에 있어 경쟁력 향상의 필요성은 지속적으로 제기되었다. 플랜트 중심이라는 사업의 편향성 그리고 시장 측면에서도 중동, 동남아시아 지역 중심의 수주 시장을 가지고 있다는 문제점이 지속되어 왔다. 또한 수주 영역은 여전히 시공 중심의 사업들이 대부분을 차지한다. 해외 건설시장에서 고부가가치 영역으로 등장하고 있는 투자개발사업 수주 비중은 여전히 6% 내외에 불과하다.

정부에서는 그동안 해외 건설 수주 활성화를 위한 정책 지원 방안을 지속적으로 내놓았다. 시장 정보 지원 강화, 전문 인력 양성, 민관 협력 해외 투자개발사업 활성화를 위한 금융 지원 제도 마련 등 다양한 지원책들이 논의되어 왔다. 정부의 건설외교도 지속되어 왔다. 시장 다변화, 민관 협력 해외 투자개발사업 수주 증가 등 긍정적인 효과도 있었으나, 해외 건설시장에서 실질적인 한국 건설의 경쟁력 향상은 여전히 더딘 상황이다.

더욱이 최근 몇 년 사이에는 과거 해외 건설 수주에 적극적으로 나섰던 대형 건설사들도 해외 건설보다는 주택사업과 같은 국내 사업에 집중해 왔다. 그만큼 해외 건설시장에 대한 매력도를 낮게 평가하고 있다. 보다 실질적이고 지속적인 해외 건설 지원 정책 추진이 필요한 이유다. 특히 중소·중견기업의 해외 건설시장 동반 진출에 대한 실질적인 지원, 건설 기업의 해외 건설 경쟁력 향상 등 역량 강화를 위한 실질적인 지원 그리고 정책자금을 통한 자금 조달의 실질적 지원 등 보다 적극적인 지원 정책이 필요한 시점이다.

현재 해외 건설시장 여건을 감안할 때 국내 건설산업의 객관적인 역량 진단과 실질적이고 지속적인 지원책들이 강구되지 않는다면 새 정부에서 목표로 세운 임기 내 해외 건설 수주 500억 달러 달성도 쉽지 않다는 점을 유념할 필요가 있다. <아주경제, 7.22>

김영덕(선임연구위원 · ydkim@cerik.re.kr)