

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 5 월 11 일 (월) · Week 19

Weekly Review 는 한 주간 로보택시·자율주행·모빌리티 플랫폼 분야에서 발생한 개별 사건들을 비즈니스 모델·규제·노동 전환·도시 거버넌스라는 네 개의 렌즈로 재조명합니다. 뉴스 자체보다 뉴스와 뉴스 사이의 연결선, 사건의 표면보다 사건을 작동시키는 구조에 주목합니다.

본 호는 (사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실이 발행하는 무료 인사이트 자료입니다. 산업과 정책의 흐름을 하나의 서사로 엮어, 의사결정자가 다음 한 주의 좌표를 잡을 수 있도록 돕습니다. 매주 월요일 발행됩니다.

EXECUTIVE SUMMARY

핵심 판단

기술에서 운영으로 — 자본과 책임이 경쟁의 새 축이 되다.

이번 주 로보택시 산업은 '기술이 되는가'라는 질문을 사실상 졸업하고, '돈이 되고 책임을 감당할 수 있는가'라는 새 질문 앞에 섰다. Waymo 가 1,260 억 달러의 기업가치를 인정받으며 16 억 달러를 추가로 조달하고, Uber·Lucid·Nuro 컨소시엄이 렌터카 기업 Hertz 의 신설 자회사 Oro Mobility 에 차량의 충전·정비·세차·디포 운영을 통째로 맡긴 두 사건은 표면적으로 무관해 보이지만 같은 곳을 가리킨다. 자율주행 차량을 굴리는 데 드는 'AI 가 아닌 비용' — 전기료·정비·세차·원격관제 인건비 — 이 단위경제의 진짜 변수로 떠올랐다는 사실이다.

동시에 규제의 윤곽도 뚜렷해졌다. 캘리포니아는 7 월부터 무인 차량에 '위반통지서'를 발부하기로 했고, 중국은 우한에서 벌어진 Apollo Go 의 동시 정지 사고를 계기로 신규 자율주행 면허 발급을 전면 중단했다. 형식은 다르지만 두 조치는 한 문장으로 수렴한다. '운전자 없는 차량의 운전자'가 처음으로 명시적인 책임 주체로 호명되었고, 그 책임에 가격표가 붙기 시작했다는 것이다.

따라서 이번 주의 좌표는 분명하다. 경쟁의 축은 '누가 더 빨리 무인화하느냐'에서 '누가 가장 낮은 한계비용과 가장 낮은 책임 리스크로 무인 차량을 굴리느냐'로 옮겨갔다. 비회원 독자께서 이 한 문장만 기억하셔도, 이번 한 주의 모든 사건이 같은 줄거리 위에 놓인다.

섹션별 핵심 판단

- 01 비즈니스·플랫폼 경쟁** 격차의 본질은 차량 대수가 아니라 '운영 가능 영역(ODD)'의 크기이며, 자율주행은 단일 풀스택에서 '레이어드 산업'으로 분화하고 있다.
- 02 규제·정책** 캘리포니아와 중국은 서로 다른 방식으로 '운전자 없는 책임자'를 정의했고, 미국 연방 SELF DRIVE Act 는 단 1 표 차로 사고 데이터의 공공재화를 예고했다.
- 03 노동 전환** '플릿 운영업'이라는 새 노동 카테고리가 태어났다. 디포 인력과 원격관제 인력은 기존 택시 노동과 다르며, 분류·보험·훈련 모두 새 설계를 요구한다.
- 04 도시 거버넌스** Waymo 의 10 개 도시 진입은 민간 무인 차량이 도심 교통의 1 차 축이 될 가능성을 처음으로 가시화했다. 한국은 보완재나 대체재나를 명시적으로 정해야 한다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

이번 주 모빌리티 지형을 바꾼 여섯 가지 사건.

01 Waymo, 1,260 억 달러 평가에서 16 억 달러 추가 조달 — '자본의 판정'이 시작되다

10 개 도시·주당 50 만 건 유료 운행, 연말 100 만 건 목표. 시장이 선두에 자본을 몰아주기 시작했다.

02 Uber·Lucid·Nuro 의 운영 파트너로 Hertz 자회사 Oro Mobility 공식 출범

충전·정비·세차·디포를 외주화하는 'Fleet-as-a-Service' 레이어의 공식 등장.

03 Tesla Cybercab 4 월 양산 진입, 그러나 오스틴 운행 차량 44 대로 정체

카메라-only·텍사스 한정이라는 두 제약이 운영 가능 영역의 확장을 가로막다.

04 중국, Apollo Go 우한 동시 정지 이후 신규 자율주행 면허 발급 전면 중단

단일 사고가 회사가 아닌 '산업 단위'의 동결로 비화될 수 있음을 보여준다.

05 캘리포니아 DMV, 무인 차량 '위반통지서' 제도 7 월 1 일 시행 확정

위반 기록이 회사 단위로 누적되는 '운영자 평판 점수'의 서막.

06 Waymo, 차세대 Zeekr RT·현대 아이오닉 5 시험 — 차량 원가 17.5 만→7.5 만 달러

손익분기가 처음으로 수치로 가시화됐으나, 흑자의 변수는 운영비(OPEX)로 이동했다.

SECTION 01

차량 수가 아니라 '운영 가능 영역'의 격차

가격은 거짓말하지 않는다— 시장은 차 한 대가 아니라, 그 차가 달릴 수 있는 공간×시간에 값을 매겼다.

핵심 판단

Waymo와 Tesla의 격차는 차량 대수가 아니라 운영 가능 영역(ODD, Operational Design Domain — 자율주행차가 안전하게 스스로 달릴 수 있도록 설계·검증된 도로·구획·시간대·기상의 범위)의 크기에서 비롯된다.

그리고 그 ODD를 확보하는 비용을 한 회사가 떠안지 않고 여러 회사가 나눠 지는 '레이어드 산업'으로 자율주행이 재편되고 있다. 이번 주의 자본·계약 사건들은 모두 이 한 가지 구조 변화의 다른 표현이다.

분석

이번 주 Waymo가 추가로 끌어온 16억 달러는 단순한 실탄 보강이 아니라, 시장이 '선두 주자에 자본을 몰아준다'는 사실을 공식화한 사건으로 읽힌다. 자본의 움직임은 종종 산업의 다음 문장을 먼저 쓴다.

자본은 차 한 대가 아니라 옵션에 값을 매긴다

1,260억 달러라는 기업가치는 비교 자산인 Uber(시가총액 약 1,800억 달러대)와 견줘, 차량 한 대당 가치가 매우 높게 매겨졌음을 뜻한다. 현재 약 2,500대 기준으로 환산하면 더 분명해진다.

시장은 차량이라는 자산의 장부 가치가 아니라, 각 차량이 자율적으로 굴러갈 수 있는 '공간×시간'의 옵션 가치를 가격에 반영하기 시작했다. 즉 투자자는 '몇 대를 가졌는가'가 아니라 '그 차들이 어디서, 몇 시에, 얼마나 안정적으로 달릴 수 있는가'를 사고 있다.

Tesla의 비선형 함정

반대로 Tesla 로보택시는 카메라-only라는 단일 센서 전략과 텍사스 한정 운영이라는 두 제약 탓에, 자본을 더 넣어도 운행 가능한 도시와 시간대가 선형적으로 늘지 않는다. 돈을 두 배 넣는다고 운영

영역이 두 배가 되지 않는 구조다. Cybercab 이 4 월에 양산에 들어갔는데도 운영 차량이 44 대에 머무는 사실은 이 비선형 구조를 가장 직설적으로 드러낸다. 양산 능력과 운영 능력은 다른 문제다.

단일 풀스택에서 레이어드 산업으로

Uber-Lucid-Nuro 컨소시엄은 제 3 의 길이다. 자체 자율주행 스택을 직접 쌓는 대신 Lucid 의 차량 + Nuro 의 자율주행 소프트웨어 + Uber 의 수요 네트워크를 결합해 6 년간 2 만 대 이상의 플릿을 만든다. 핵심은 ODD 확보 비용을 한 회사가 아니라 컨소시엄이 분담한다는 점이다. 여기에 Hertz 의 Oro Mobility 가 디포·정비 레이어로 합류하면서, 차량 제조(Lucid) – 자율주행 SW(Nuro) – 플랫폼·수요(Uber) – 자산운용·디포(Hertz/Oro)로 이어지는 4 단 분업이 윤곽을 드러냈다. 차량 원가가 17.5 만에서 7.5 만 달러로 떨어지며 손익분기가 처음으로 수치화됐지만, 흑자의 진짜 변수는 이제 차량 원가가 아니라 운영비(OPEX)로 옮겨갔다.

배경

- Waymo: 5 월 초 후속 라운드에서 1,260 억 달러 평가, 16 억 달러 조달. 미국 10 개 도시(SF·LA·피닉스·애틀랜타·오스틴·마이애미·댈러스·휴스턴·샌안토니오·올랜도)에서 주당 50 만 건 유료 운행 돌파, 연말 100 만 건 목표.
- Tesla: Cybercab 4 월 텍사스 기가팩토리 양산 진입. 5 월 기준 오스틴 운행 차량 44 대. 기존 Model Y 기반 플릿을 점진적으로 대체할 예정.
- Uber·Lucid·Nuro: 4 월 30 일 Hertz 신설 자회사 Oro Mobility 에 디포 운영 외주 계약. 첫 도시는 SF 베이, 2026 년 하반기 시작, 6 년간 Lucid Gravity 2 만 대 투입 계획.
- 단위경제: 현 세대 Jaguar I-Pace 기반 약 17.5 만 달러 → Zeekr RT 도입 시 약 7.5 만 달러(외부 추정). 흑자의 변수는 충전·정비·세차·원격관제 OPEX 로 이동.
- 자본시장 신호: Waymo 의 '수직통합·직접 운영' 모델과 Uber 의 '플랫폼·외주' 모델에 각각 프리미엄이 매겨지기 시작. 두 모델의 승부는 어느 OPEX 구조가 규모 확장기에 마찰이 적느냐에서 갈린다.

SECTION 02

'운전자 없는 책임자'의 비용이 처음 가격표에 붙다

규제는 비용이자 진입장벽이다— 누가 책임 주체인가를 명문화하는 순간, 게임의 규칙이 바뀐다.

핵심 판단

캘리포니아의 위반통지서와 중국의 면허 중단은 형식은 다르지만 같은 신호를 보낸다. 무인 차량 운영자가 '운전자 없는 책임자'로서 처음으로 명시적 비용을 지기 시작했다는 것이다.

미국 연방 SELF DRIVE Act 의 단 1 표 차 통과를 사고 데이터를 공공재로 만드는 첫걸음이며, 사고 데이터 통합 저장소(NAVSDR) 조항은 한국 정책 설계에 가장 직접적인 시사점을 던진다.

분석

규제는 흔히 산업의 '브레이크'로만 읽히지만, 실은 산업의 좌표를 다시 그리는 '자(尺)'이기도 하다. 이번 주 세 관할권이 각기 다른 방식으로 같은 자를 들이댔다.

캘리포니아: 과태료가 아니라 평판 점수

noncompliance notice 제도는 표면상 '티켓을 못 받던 무인 차량에 티켓을 발부'하는 행정 조치지만, 실질은 책임 주체가 제조사·소프트웨어 제공자·운영자 중 누구인가를 명문화한 첫 사례다. 기업 단위로 누적된 위반 기록은 도시 진입 허가, 보험료, 자본조달 비용에 모두 영향을 미친다. 무인 차량의 위반은 일회성 과태료가 아니라 '회사 단위의 운영 평판 점수'로 제도화되는 셈이다.

중국: 단일 사고가 산업을 멈춘다

중국의 면허 중단은 더 직접적이다. 신규 차량 추가·신규 도시 진입·신규 시범 시작을 모두 막는 3 중 동결은, 회사가 아니라 산업 단위의 제재 효과를 낳는다. 4 월 14 일 3 개 부처가 동시에 발동한 자가검사·비상대응 감독 강화는, 이 중단이 일회성 행정 처분이 아니라 구조적 안전 거버넌스 재정비임을 시사한다. 자본시장은 즉각 반응했다 — Pony AI -5.5%, WeRide -4.7%. 자본이 매기는 위험 프리미엄이 '기술 위험'에서 '운영·규제 위험'으로 옮겨가고 있다.

SELF DRIVE Act 의 1 표, 그리고 한국

미국 하원 에너지·상무위를 통과한 SELF DRIVE Act 는 표면상 초당적 합의처럼 보이지만, 실제 표결은 12-11, 단 1 표 차였다. 자율주행 입법이 '연방 일원화 vs 주(州) 자치'라는 구조적 긴장 위에 서 있음을 보여주는 숫자다. 법안의 무게중심은 NHTSA 권한 확장이 아니라, 9 월 30 일까지 의무화되는 사고 데이터 통합 저장소(National Automated Vehicle Safety Data Repository, NAVSDR)다. 사고 데이터의 공공재화를 의무화한 첫 연방 조치로, '기업 비밀 vs 공공 안전'의 균형점을 옮긴다. 한국에는 아직 자율주행 사고 데이터의 의무 보고·공유 체계가 없고, 시범운행지구의 사고 데이터는 기업의 자율 보고에 의존한다. NAVSDR 에 준하는 한국형 저장소를, 개인정보보호법·자동차관리법·도로교통법의 경계를 정리하는 별도 입법과 함께 설계할 시점이다.

배경

- 캘리포니아: 4 월 29 일 DMV 가 noncompliance notice 규칙 채택, 7 월 1 일 시행. 위반 기록은 회사 단위로 누적되어 운행 허가 갱신 시 참고.
- 중국: 3 월 31 일 Apollo Go(Baidu) 차량 100 여 대가 우한에서 동시 정지(일부 승객 최대 2 시간 갇힘) → 4 월 말 신규 자율주행 면허 발급 중단. Baidu HK -2.8%, Pony AI -5.5%, WeRide -4.7%.
- 미 연방: SELF DRIVE Act of 2026(H.R.7390) 하원 상임위 12-11 통과. 제조사 안전사례 제출 의무, 9 월 30 일까지 NAVSDR 시행 의무. 주 권한 보존을 주장하는 대안 법안(Stay in Your Lane Act)과 충돌.
- 한국: 자율주행자동차법(2020 시행), 시범운행지구 8 곳, 2026 년 30 억 원 지원 예산. 사고 데이터 통합 저장소 조항은 부재.
- 공통 신호: 향후 1~2 년 산업 평가의 축이 '얼마나 빨리 출시하느냐'에서 '얼마나 잘 사고·규제 리스크를 흡수하느냐'로 이동.

SECTION 03

'플릿 운영업'이라는 새 노동이 태어나다

운전석이 비워진 자리에 디포와 화면 뒤의 노동이 들어선다— 보이지 않을 뿐, 사라지지 않았다.

핵심 판단

Hertz의 Oro Mobility 출범은 디포 인력과 원격관제 인력이라는 새 노동 카테고리의 탄생을 뜻한다.

이 노동은 기존 택시 노동과 본질적으로 다르며, 노동법 분류·사회보험·교육훈련 모두 새로운 설계를 요구한다. 자율주행은 노동을 없애는 기술이 아니라 노동의 위치를 바꾸는 기술이다.

분석

'무인'이라는 단어는 노동을 지운 것처럼 들리지만, 실제로는 노동을 운전석에서 디포와 관제실로 옮겼을 뿐이다. 옮겨진 노동은 새 이름과 새 규칙을 요구한다.

두 갈래의 새 노동

이 카테고리는 두 갈래로 구성된다. 디포 운영 노동(충전 케이블 연결·세차·1차 정비·차량 회수와 재배치)은 비교적 표준화돼 '플릿 운영업의 블루칼라'에 가깝다. 원격관제 노동(다중 카메라 화면 모니터링·위험 상황 개입)은 시각·인지 부담이 매우 높은 '새로운 디지털 노동'이다. 미국에서 자율주행 운영자(AV operator)의 시급 중위값은 23.30 달러, 일부는 24~43 달러 범위이며, 2026년 1월 기준 LinkedIn에 5,000개 이상의 관련 일자리가 올라왔다.

한국 분류 체계의 공백

한국표준직업분류는 여객 운전 종사자(8721)·차량정비원(7411) 등을 분리하지만, '플릿 운영업'이나 '원격관제원'이라는 분류는 없다. 디포 인력은 정비업·세차업·주차장업으로 흩어져 분류될 가능성이 높고, 원격관제 인력은 '운전'과 '모니터링' 사이에 위치해 사고 발생 시 책임 소재가 도로교통법·산업재해보상보험법·근로기준법에 모두 걸친다. 분류가 없으면 보호도, 책임도 명확해지지 않는다.

전환의 압박, 정착 이전의 추가 부담

Waymo 가 연말 주당 100 만 건을 달성한다는 시나리오, 기존 택시·플랫폼 노동의 일정 비율이 디포·원격관제 인력으로 '재배치'되어야 한다는 압박을 만든다. 한국은 택시 사납금제, 플랫폼 노동 분쟁 등 플랫폼 노동의 정착조차 충분치 않은 상태에서 추가적인 전환 압박을 받게 된다. 정책의 출발점은 새 노동 카테고리를 먼저 '이름 붙이는' 일 — 표준직업분류 신설과 사회보험 적용 범위의 정비다.

배경

- Hertz Oro Mobility: 4 월 30 일 출범. 애틀랜타·LA·SF 에서 활성화, 뉴저지 북부 봄 중 개시.
디포·정비·세차·원격관제 통합 관리.
- 미 노동시장: AV operator 시급 중위값 23.30 달러, 일부 24~43 달러. 2026 년 1 월 LinkedIn 에 자율주행 관련 일자리 5,000 개 이상 게시.
- 한국 분류: 여객 운전 종사자(8721)·차량정비원(7411) 분리. '플릿 운영업'·'원격관제원' 분류 부재.
- 정책 현황: 국토부·서울시는 시범 사업 위주이며, 노동 전환 차원의 별도 정책 패키지는 아직 미수립.
- 한국노동연구원·고용노동부 합동 TF 등 사전 정비 논의가 필요한 단계.

SECTION 04

보완재인가 대체재인가 — 도시가 먼저 답해야 한다

선택을 미루면 선택된다 — 명시적 결정이 없는 도시는 미국식 '1차 축' 시나리오로 흘러간다.

핵심 판단

Waymo의 10개 도시 진입은 민간 무인 운송 서비스가 도심 교통의 1차 축이 될 가능성을 처음으로 가시화했다.

한국 도시는 무인 차량을 공공교통의 보완재로 둘지, 부분 대체재로 둘지, 아니면 방치할지를 명시적으로 정해야 한다. 결정을 미루는 것 자체가 하나의 결정이 되기 때문이다.

분석

같은 기술이라도 도시가 어떤 좌표 위에 놓느냐에 따라 전혀 다른 풍경이 된다. 그 좌표를 정하는 것은 기술이 아니라 정책이다.

세 갈래 시나리오

민간 무인 차량과 공공교통의 관계는 세 가지로 정리된다. ① 보완재 — 무인 차량이 공공교통의 마지막 1마일·심야·교통약자 영역을 채운다. ② 부분 대체재 — 일부 노선·시간대에서 공공교통과 직접 경쟁한다. ③ 1차 축 — 무인 차량이 도심 교통의 주축이 되고 공공교통이 보완재로 밀려난다. Waymo의 10개 도시 사례는 ②와 ③ 사이에 있으며, 이는 명시적 거버넌스 없이 시장에 맡길 때 도달하는 자연 상태에 가깝다.

한국의 선택지

보완재 모델을 택하면 운영 도시·시간대·노선을 행정적으로 제한하고 공공교통 보완 영역에 한정하는 인센티브 구조가 필요하다. 부분 대체재 모델을 택하면 운임 규제, 의무 운행 비율, 공공교통 운영비 보전 같은 새 거버넌스 도구가 필요하다. 그리고 '방치 모델' — 어떤 명시적 결정도 하지 않는 것 — 은 미국식 1차 축 시나리오로의 자연 귀결을 의미한다. 결정의 부재가 곧 가장 위험한 결정이다.

5 월 7 일 화성, 첫 자리

화성에서 열린 제 4 차 자율주행자동차 시범운행지구 광역협의체는 17 개 시·도가 모인 자리다.

지금까지는 '기술 실증' 차원의 정보 공유에 머물렀지만, 이 자리를 '도시 모빌리티 거버넌스 모델 선택'을 정책 의제로 끌어올리는 첫 출발점으로 삼을 수 있다. 표준이 굳기 전에 원칙을 정하는 도시가, 나중에 남이 만든 규칙을 받아들이는 도시보다 자유롭다.

배경

- Waymo: 미국 10 개 도시 운행, 주당 50 만 건, 연말 100 만 건 목표. London 진출 발표.
- 한국: 서울시 상암 무인 운행, 양천구 자율주행 셔틀(교통약자 지원).
- 2026 년 시범운행지구 서비스 지원사업 8 개 시·도 총 30 억 원(서울 8 억, 대구 6 억, 경기 안양 4.5 억·판교 1.5 억, 강원 강릉 3 억, 충북 1.5 억, 충남 1.5 억, 경남 하동 1.5 억, 제주 2.5 억).
- 광역협의체: 5 월 7 일 화성, 국토부·17 개 시·도·자율주행 기업 참여, 제 4 차.
- 화물 트랙: 2026 년 6 월 서울-진천 고속도로 구간 자율주행 트랙 정식 유상 운송 시작 예정. 화물 무인화는 별도 거버넌스 트랙으로 분리 검토 필요.

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 의사결정자가 추적할 네 가지 관전 포인트.

01 ODD 가시성을 IR·정책 통계의 핵심 지표로 격상

차량 1대당 가치가 '운행 가능 공간×시간의 옵션 가치'로 평가되는 흐름을 추적할 것.

도시·구획·시간대별 ODD 확장 로드맵의 정량화 여부가 자본과 정책 양쪽의 신뢰 지표가 된다.

02 OPEX 를 차량 원가와 분리한 별도 KPI 로 추적

차량 원가가 절반으로 떨어진 만큼 흑자의 변수는 운영비로 이동했다. 충전·정비·세차·원격관제

인건비를 차량 원가와 분리해 추적하는 회계 설계가 다음 국면의 승부를 가른다.

03 한국형 사고 데이터 저장소 입법 논의를 주시

NAVSDR 에 준하는 한국형 저장소 설계가 개인정보보호법·자동차관리법·도로교통법의 경계

정리와 함께 의제화되는지 관찰할 것. 시범운행지구 데이터를 우선 통합 대상으로.

04 5월 7일 화성 협의체의 후속을 추적

광역협의체가 '기술 실증'을 넘어 '보완재 vs 대체재' 거버넌스 모델 선택의 자리로 진화하는지가

한국 도시 모빌리티의 분기점이다.

SOURCES

참고 출처

-
- [01] **TechBuzz.** Waymo lands \$16B at \$126B valuation (May 2026)
- [02] **InsideEVs.** How Waymo's Robotaxi Growth Compares With Tesla in 2026 (May 2026)
- [03] **Uber IR.** Hertz and Uber Partner to Power Autonomous Robotaxi and Driver-Led Fleet Operations (Apr 30 2026) *investor.uber.com*
- [04] **TechCrunch.** Uber taps Hertz to clean, charge, and fix its Lucid robotaxis (Apr 30 2026) *techcrunch.com*
- [05] **Fortune.** China stopped issuing new robotaxi licenses over a glitch (May 4 2026)
- [06] **CnEVPost.** China suspends new robotaxi permits after Baidu's Wuhan outage (Apr 29 2026) *cnevpost.com*
- [07] **Teslarati.** California hits Tesla Cybercab and Robotaxi driverless cars with new law (Apr 29 2026)
- [08] **The Data Exchange.** Is Waymo Actually Profitable? The Real Cost of the Robotaxi Revolution (Feb 2026)
- [09] **Congress.gov.** H.R.7390 — SELF DRIVE Act of 2026 *congress.gov*
- [10] **Reason.** SELF DRIVE Act vs. Stay in Your Lane Act (May 1 2026)
- [11] **TechCrunch.** How do you issue a ticket to a robotaxi? (May 3 2026) *techcrunch.com*
- [12] **로봇신문.** 국토부, 자율주행 시범운행지구 광역협의체 5월 7일 화성 개최 (2026.05)
- [13] **뉴스 1.** 서울시 상암 국내 첫 '로보택시' 운영 (2026) *news1.kr*
-

DISCLAIMER · 면책 조항

본 Weekly Review 는 (사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실이 발행하는 무료 인사이트 자료이며, 인용된 모든 수치·주장·기업 전략은 공개된 언론 보도 및 보고서를 바탕으로 재해석한 것입니다. 특정 투자·정책 결정의 근거로 단독 사용될 수 없으며, 오류가 발견될 경우 정책연구실로 피드백 부탁드립니다.