

한국의 사장교, 인도의 미래를 밝히다

Chambal cable-stayed bridge in India



인도 Chambal 사장교 공사



News

인도 수도 델리로부터 남서쪽으로 500km 떨어진 중소도시 코타(Kota). 이곳에는 200만 코타 시민이 이용하게 될 사장교가 현대건설의 이름으로 올라서고 있다. ‘참발강 사장교 공사’는 총 길이 1.4km, 주경간 350m(6차로), 주탑 높이 80m로 인도 내 최대 규모를 자랑한다. 현대건설은 오는 5월 준공을 앞두고 막바지 공정에 박차를 가하고 있다. ▶ 관련기사 6, 7면

Kota is a small city located about 500 kilometers away from New Delhi, the capital of India. Hyundai E&C is building a cable-stayed bridge which two millions of Kota residents are about to use. The 1.4-kilometer Chambal cable-stayed bridge with six lanes has a 350-meter span between towers 80 meters high, which will be the biggest bridge in the country. Hyundai E&C is accelerating its effort to finish up the project ahead of the scheduled completion in May. ▶ Continued on page 6, 7

젊은 에너지로 스마트한 기업문화 심는다

현대건설, 제24기 차세대리더보드 출범

현대건설이 젊은 감각과 실무 경험을 바탕으로 경영혁신 선도할 ‘24기 차세대리더보드(NLB-Next Leader Board)’를 공식 출범하고 기업문화 개선에 힘을 쏟는다.

현대건설은 지난달 24일 차장 2명, 과장 10명, 대리 8명으로 구성된 24기 차세대리더보드의 선발을 완료하고, 전력수주 영업실 검증기 과장을 의장으로 건축기술지원실 성지혜 과장을 간사로 각각 선임했다. ‘차세대리더보드’는 직원의 경영참여 기회를 확대하고 조직 내 원활한 의사소통을 위해 현대건설이 1990년부터 운영하고 있는 직원 참여형 대표기구로, 지난해부터는 주니어보드에서 차세대리더보드로 명칭을 변경해 운영 중이다.

올해 차세대리더보드는 직원 참여와 운영 효율을 극대화하기 위해 인원 선발부터 공을 들었다. 잦은 협의와 활동을 고려해 봉사 근무자 중심으로 선임하되



현장 경험자를 우선했으며, 사업본부별 고른 분포와 여성 및 외국인 직원의 참여가 확대된 것도 눈에 띈다. 또한 위원들이 자부심을 가지고 활동에 임할 수 있도록 주요 경영회의의 참석과 역량 강화 교육을 지원할 방침이다.

현대건설 전략추진실 관계자는 “24기 차세대리더보드는 ‘스마트한 도전과 함께 하는 성장’이라는 기업문화 실천 키워드에 발맞춰 선도적 역할을 수행할 계획

이라며 “젊고 패기 넘치는 직원들의 참신한 아이디어를 담은 기업문화 캠페인, NEW 드림빌딩 프로젝트, CEO 타운홀 미팅 등 다양한 활동을 계획하고 있는 만큼 직원들이 변화를 체감할 수 있는 성과가 기대된다”고 밝혔다.

한편 제24기 차세대리더보드는 4월 중 정기워크숍을 갖고 의장단 선출과 연간 실행계획을 수립하는 등 본격적인 활동을 시작할 예정이다.

Hyundai E&C launches its 24th Next Leader Board

Hyundai E&C has launched its 24th Next Leader Board (NLB) as part of efforts to improve corporate culture. The newly launched NLB is expected to take the lead in innovating management of Korea’s primary builder with young business minds and experience at work.

The NLB is an employee-led organization intended to increase opportunities for employees to participate in business management and promote smoother communication between them. Korea’s primary builder has run the organization since 1990 and changed its name from Junior Board to Next Leader Board last year.

Hyundai E&C concentrated efforts on selecting new NLB members this year in order to maximize the participation of its employees and the efficiency of the operation of the organization. Taking frequent meetings and collaborative activities into account, the company selected the new members mainly from the head office and especially those who have working experience at construction sites. On top of this, the new members were selected evenly from each business division, and the builder increased the number of female and international members. Hyundai E&C is planning to allow the members to attend major management meetings and provide training courses on strong business capability, so that the participants can feel proud of being a member of the NLB.

70년 ‘현대정신’으로 불확실성 돌파한다

정수현 사장, 4월 조회사 ‘도전정신’ ‘실행력’ 주문

“요즘과 같은 혼돈과 불확실성의 시대 야말로 현대건설의 강인한 도전정신과 돌파력이 진가를 발휘할 절호의 기회입니다.” 정수현 사장이 사업목표 달성을 위해 임직원에게 강인한 정신력으로 재무장할 것을 주문했다.

우리 회사는 지난 10일 서울 계동 본사 지하 2층 대강당에서 임직원 600여 명이 참석한 가운데 4월 조 회를 실시했다. 이날 조 회에서 정 사장은 “돌파력을 발휘하기 위해서는 몇 가지 전제조건이 필요하다”고 운을 뗀 후 “장기적인 안목으로 도맡기하여 더 멀리 될 것”과 “무사안일의 매너리즘을 타파하



지난 10일 열린 4월 조 회에서 정수현 사장이 조 회사를 하고 있다.

고 변화를 모색할 것”을 강조했다. 이어 “2분기는 연초에 세운 계획들을 본격적으로 실행해야 하는 시기인 만큼 강력하고도 성공적인 ‘실행’을 당부한다”며 “오랜 기간 공을 들여 온 프로젝트가 사소한 일 하나로 물거품이 되는 ‘공휴일계(功虧一簣)’의 교훈을 살려 디테일 또한 신경을 쓰라”고 역설했다.

한편 이날 조 회에서는 당진화력 9·10호기 토건공사 현장을 포함한 준공 우수 현장 5곳과 품질 우수 현장 및 우수 공사지 현장 5곳, 전 공정 무재해 현장 2곳에 각각 포상이 수여됐다.

April monthly meeting held

Our company held the April monthly meeting in the head office on April 10. The meeting was attended by about 600 executives and staff members. In his speech, CEO Jung Soo-hyun said that there are some prerequisites to break through con-

fusion and uncertainties in the construction market.

He also stressed that Hyundai E&C should take a longer leap forward with a long-term perspective and avoid being complacent to search for change.

“We should build strong and successful practices in the second quarter,” CEO Jung said. “Even after you have worked hard on a project for a long time, a mere error or mistake can make it come to nothing overnight. In this regard, we have to pay special

attention to detailed aspects of our projects.”

In the meeting, awards were given to 10 excellent construction sites in terms of project completion, quality and construction record keeping and two accident-free construction sites.

‘하나글로벌 인재개발원’ ‘한림대 강남성심병원 제2 신관’ 수주

우리 회사가 ‘하나글로벌 인재개발원’과 ‘한림대 강남성심병원 제2 신관 2차’ 등 건축공사를 연이어 수주했다.

우리 회사는 지난달 29일 하나글로벌 인재개발원PFV(주)와 1144억원 규모의 하나글로벌 인재개발원 건립공사를 계약했다. 이 공사는 인천시 서구 경서동 일원에 연면적 5만 7307㎡, 지하 1층~지상 4층 3개 동 규모의 연수시설을 건설하는 것으로, 하나금융그룹이 청라국제도시에 건립하는 ‘하나드림타운 프로젝트’의 일환이다. 우리 회사는 인재개발원, 복합체육센터, 통합문서센터 등이 들어설 대규모 연수시설을 신축하며, 공사 기간은 착공일로부터 18개월이다.

한편 우리 회사는 지난 1일 한림대 강남성심병원 제2 신관 2차 건립공사 또한 수주했



하나글로벌 인재개발원 조감도

다. 서울 영등포구 대림동 일대에 연면적 2만 6291㎡, 지하 6층~지상 7층 규모의 의료시설을 확충하는 이 공사에서 우리 회사는 1차에 이어 의료동 골조와 전체 마감공사, 도로공사 등을 담당하게 된다.

우리 회사 관계자는 “대규모 연수시설과 까다로운 의료시설 등 연이어 수주는 고난도 건축 프로젝트를 성공리에 수행해 온 우리 회사의 시공능력을 인정받은 결과”라며 자신감을 내비쳤다.

CEO와의 티타임 실시

우리 회사 정수현 사장이 직원들과 티타임을 수시로 가지며 소통하는 기업문화를 이 끌고 있다.

정수현 사장은 지난달 29일에는 아라리오 뮤지엄(구 공간사옥) 1층의 프린츠 커피, 지난 6일에는 계동에 위치한 더블커피커피 등 본사 인근 카페에서 10여 명의 직원과 차를 마시며 허물없이 대화를 나누는 티타임을 가졌다. 이번 행사는 직원의 의견을 직접 수렴해 새로운 기업문화 정립에 노력하겠다는 정 사장의 의중이 반영된 것으로, 1시간여의 시간이지만 사내 소통 활성화, 해외 수주 강화, 직원 복지 등 회사 생활 전반에 대한 실질적인 이야기가 오갔다.



티타임에 참석한 전역사업본부 최성호 과장은 “짧은 시간이었지만 평소 어렵게만 생각했던 사장님과 편안한 분위기에서 솔직한 생각을 이야기하고 건의할 수 있어 좋았다”고 소감을 밝혔다.

한편 정수현 사장과 직원의 소규모 번개 모임인 ‘CEO와의 티타임’은 4월까지 10여 차례 진행될 계획이다.

현대건설 배구단, 이도희 신임감독 선임

우리 회사 힐스테이트 배구단이 이도희(49) SBS스포츠 해설위원을 신임 감독으로 선임했다. 우리 회사는 선수·코치·해설위원 등을 두루 거친 이도희 감독을 V리그 여자배구에 새 역사를 쓸 적임자로 판단

해 새 사랑탑으로 낙점했다. 이 감독은 90년대 한국여자배구의 레전드 세터로 명성을 날렸으며, 대표팀 주장과 V리그 코치를 거

쳐 경험을 쌓은 만큼 선수단과 코치진 사이의 구심점 역할을 할 것으로 기대를 모으고 있다. 또한 수년간의 해설위원 경력으로 V리그 전 구단과 선수 분석에 탁월해 향후

우승 행보에도 귀추가 주목된다. 한편, 휴식을 마친 현대건설 배구단은 오는 14일부터 이도희 감독과 2017-18 시즌을 준비하며 팀 분위기 전환에 나선다.



싱가포르 오염 준설토 정화 실증플랜트 시연회

우리 회사가 지난달 23일 싱가포르 투아스 핑거 원 매립공사 현장 내에서 오염 준설토 정화 실증플랜트 시연회를 실시했다. 싱가포르 주중도시공사(JTC : Jurong Town Corporation) 실무진과 우리 회사 에너지·환경연구개발실 관계자들이 참석한 이번 시연회는 우리 회사의 오염 토양 정화 기술을 싱가포르의 오염 준설토 및 토양에서 직접 적용해 보고 싶다는 JTC의 요청에 의해 마련됐다.

우리 회사가 보유하고 있는 오염 토양 정화 기술은 중금속 오염물질을 제거하는 세척

공법과 유류 오염물질을 제거하는 열탈착 정화공법이 복합적으로 적용돼 고농도 오염 준설토까지 효과적인 정화가 가능하다. 우리 회사는 2013년에 이 기술의 실증 프로젝트를 싱가포르에서 수행하고 상용화 가능성을 인정받은 바 있다.

연구개발본부 관계자는 “우리 회사는 토양 정화 관련 세계 최고 수준의 원천기술을 보유하고 있다”며 “해외에서 실증 플랜트 시연회 요청이 이어지고 있는 만큼 신기술을 바탕으로 한 환경사업 활로 모색에 적극 나설 방침”이라고 밝혔다.

그름사 소식

K5 왜건, 그랜저 등 6개 차종 레드닷 디자인상 수상

현대자동차 그랜저 i30, 기아자동차 K5 왜건·니로·리오, 제네시스 G80 스포츠가 레드닷 디자인상을



동시 수상하며 디자인 경쟁력을 인정받았다. 올해 레드닷 디자인상(2017 Red Dot Design Award)의 제품 디자인 부문에는 57개국 총 5214개 제품이 출품돼 치열한 경쟁을 펼쳤다. 이 가운데 수송 디자인(transportation design) 분야에서 기아자동차 K5 왜건이 최우수상(Best of Best) ▶현대자동차 그랜저, 제네시스 G80 스포츠가 본상(Winner) ▶현대자동차 i30, 기아자동차 니로, 리오가 장려상(Honourable Mention)을 각각 수상했다. 특히 기아자동차는 이번 수상을 계기로 9년 연속 레드닷 디자인상을 수상하며 우수한 디자인 경쟁력을 인정받았다.

회사 관계자는 “이번 레드닷 수상은 진화된 현대기아자동차의 경쟁력을 다시 한번 검증한 계기”라며 “새로운 차종을 중심으로 올해 국내, 유럽을 포함한 전 세계 시장에서 높은 디자인 경쟁력을 지속적으로 일일 계획”이라고 말했다.

현대캐피탈, 제주 전기차카셰어링 사업 계약 체결

현대캐피탈이 지난달 31일 제주도 전기차 카셰어링 사업자 입찰에서 단독사업자로 선정돼 제주도청과 본 계약을 체결했다. 제주도청에서 열린 계약식에는 제주도청 원희룡 도지사, 오정훈 교통관광기획단장과 현대캐피탈 정태영 부회장, 딜카 CIC 이영훈 대표 등이 참석했다. 이번 계약으로 현대캐피탈은 제주도 전기차 카셰어링 사업의 주관사업자로 향후 3년간 독점권을 갖게 된다. 현대캐피탈은 2020년까지 제주도민 전체가 전기차 카셰어링을 쉽게 이용할 수 있도록 사업을 확대할 계획이다.

현대캐피탈 관계자는 “이번 제주 전기차 카셰어링 사업과 함께 플랫폼 프로바이더(Platform Provider)의 역할에 집중할 것”이라며 “현대캐피탈은 단기 렌트 시장에 진출하지 않고 제휴 렌트사가 카셰어링 사업 역량을 강화할 수 있도록 플랫폼을 포함한 브랜딩과 마케팅 지원 등 실질적인 도움을 줄 것”이라고 밝혔다.

현대엔지니어링, 우즈베키스탄에 새희망학교 5호 기증

현대엔지니어링이

지난달 22일 칸뎀 가스처리시설 프로젝트 임관소장, 고이로브 후스니딘 무로도비치 부하라 시장을 비롯한 관계자들이 참석한 가운데 우즈베키스탄 부하라 카라쿨 9번 학교에서 다섯 번째 ‘새희망학교’ 기증식을 실시했다. 부하라 카라쿨 9번 학교는 현대엔지니어링이 우즈베키스탄에서 수행하고 있는 ‘칸뎀 가스처리시설 프로젝트’에서 약 90km 떨어진 곳에 위치한 초·중등 통합학교로, 1학년부 9학년부터 약 740명의 학생이 재학 중이다.

현대엔지니어링은 약 8000만원을 지원해 강당과 도서관의 낡은 벽지와 바닥 개·보수, 책장·의자·책상 교체 작업을 진행했으며, 첨단 시설이 구비된 영어교실도 신설했다. 학교 관계자는 “현대엔지니어링을 통해 학생들이 보다 쾌적한 환경에서 양질의 교육을 받을 수 있게 됐다”며 고마움을 나타냈다.

새희망학교 프로젝트는 현대엔지니어링이 해외 저개발국가 및 진출 국가 지역사회에 교육시설을 지원하는 대표 해외 사회공헌 활동으로, 2010년 캄보디아를 시작으로 지금까지 적도기니, 방글라데시, 필리핀 등의 국가에서 실시됐다.

PHOTO NEWS

봄비가 창덕궁의 식목일을 반겨줍니다



우리 회사가 식목일을 맞이하며 특별한 ‘창덕궁 지킴이’ 활동을 벌였다. 창덕궁 금천교와 회정당 인근의 화단에 야생화 묘목 800본 심기에 나선 것. 우리 회사 직원 40여 명이 참여한 이날 창덕궁 지킴이 활동은 봄을 재촉하는 빗속에서

진행됐지만 참가자들은 화단 가꾸기에 최선을 다했다. 우리 회사는 2005년부터 문화재청과 ‘1문화재 1지킴이’ 협약식을 체결하고 창덕궁 및 경복궁 지킴이 사회공헌 활동을 적극적으로 추진해 오고 있다.

Michelin restaurants serve up classy meals on low-cost flights

Apr03

There is nothing new about the popularity of Korean food among flight passengers. Asiana Airlines and Korean Air first introduced ssambap (veggies and rice wraps) and bibimbap (rice with vegetables and meat) around 20 years ago and both have become their symbolic in-flight menus. But amid the rising international popularity of Korean food, airlines have begun to compete to provide more haute Korean cuisine on more air routes. While in-flight meals developed by Michelin star chefs are being provided to economy class passengers, Korean dishes are being distributed on routes outside Korea.

Foreign airlines that used to simply only serve bibimbap as their in-flight Korean meal recently began to conduct experiments on diversifying the menus. Singapore Airlines, for example, formed a partnership with the Michelin-starred restaurant Jung Sik Dang. Throughout September, Korean cuisine developed



by Yim Jung-sik, a chef at Jung Sik Dang, will be provided to passengers en route from Incheon to Singapore.

“Even before Michelin was announced [last year], we began negotiating with Jung Sik Dang to cater Korean food on the plane,” said a source from Singapore Airlines. “We are receiving advice from Gordon Ramsay, and are providing prestigious food like kaiseki [a traditional, multi-course Japanese meal]. We are putting particular effort into

the quality of in-flight meals.”

Those airliners that actively promote in-flight meals under the title of chefs from Michelin-starred restaurants often drop by the catering firms to check on the quality of food and change menus once every two to three months.

“Though in-flight meals provided to economy class passengers have been generally standardized, menus developed for business and first-class passengers are continuously being developed,” said Kim Gi-jin from LSG Sky Chefs. “This is an investment to lure loyal customers amid the growing

market share of low-cost carriers.”

Some airlines even formed partnerships with popular celebrity chefs. Chef Jung Chan-wook, who gained popularity by starring on the JTBC cooking program “Please Take Care of My Refrigerator” (2014-present), began designing in-flight meals for Hawaiian Airlines in December. Based on his experience studying in Hawaii, he serves various fusion dishes. Menus include steamed beef and burdock roots, macadamia nut cookies and Japanese miso soup.

Air France formed a partnership with Woonsan in April 2016; business passengers traveling from Paris to Incheon can now enjoy food by Woonsan’s chef Kim Yoon-young. “Since Korean dishes include lots of vegetables, foreign passengers can see Korean food is healthy,” said Kim, “ultimately leading them to order Korean cuisine on flights. And because their sense of taste is diminished in a pressurized cabin, Korean food, which is spicy and salty, is being well received.”

By KOREA JOONGANG DAILY

Group News

Hyundai Motor Advances ‘Future Mobility’ Vision at the 2017 Seoul Motor Show



Hyundai Motor has revealed further developments for its future mobility strategy by demonstrating a suite of industry-leading technologies at the 2017 Seoul Motor Show which runs from March 31 to April 9, 2017 at the Korea International Exhibition Center in Goyang, west of Seoul.

The next generation of convergent technology under development includes a newly-developed Connected Car Service Platform (ccSP) platform and smart, hyper-connectivity innovations that focus on linking cars to customers’ lives, blurring the line between mobility, and customers’ living and working spaces.

The ccSP platform will allow customers to connect seamlessly to a variety of other IoT services offered by telecommunications providers and global appliance services. Interconnected services will blur the lines between mobility, living and working spaces, with ‘Home to Car’ voice controlled operations allowing drivers to start their cars and open or close doors through speech. Meanwhile, ‘Car to Home’ options will connect customers with smart home services, including home lighting, climate control, and audio systems.

Visitors to the 2017 Seoul Motor Show were invited to experience a driverless journey via immersive Virtual Reality (VR) simulators at the Hyundai Motor stand. Also Hyundai presented its Smart House concept, and trailblazing Future Eco (FE) Fuel Cell Concept to Asian audiences for the first time.



Hidden nook of spring beauty

Apr03

The rear garden of Nakseonjae within Changdeok Palace in central Seoul is open for an hour on Thursdays, Fridays and Saturdays from April 6 to 29, according to the Cultural Heritage Administration. Nakseonjae’s rear garden, although small, is known for its beauty but

was off-limits in the past. Reservations must be made through Interpark and tickets are available on a first-come-first-served basis. Tickets became available April 7 Friday. For more information, visit the website of Changdeok Palace at www.cdg.go.kr or call 02-3668-2300.

By KOREA JOONGANG DAILY

Hyundai E&C Today’s Online Event: Tune in 2 U

What is the best food you ever had?

Starting in 2017, we run the online event “Tune in 2 U” every month, designed for our global employees of all nationalities to get an understanding of their culture and give them a chance to feel closer to each other.

The topic of the 332nd edition is “the best food you ever had.” It can be one from your country or foreign dishes. We received many e-mails all over the world between March 29 and April 4. We would like to thank all employees for sharing their memory about their special food. Looking forward to hearing more opinions from you next time, we are going to introduce the best three comments.



MYRA FAUREYES
 (Qatar National Museum, Qatar)

Chicken adobo

My best Filipino food is chicken adobo. It is a very famous and typical Filipino dish. All Filipinos will definitely have it whenever they go back home from abroad, and they will parcel the chicken in their luggage when they leave home. Chicken adobo is a little bit dried in sauce with herbs. Also chicken adobo is marinated in soy sauce and ground garlic pepper with laurel leaves to achieve good fragrance. You have to leave it for two hours and then boil slowly. We also cook it here in Qatar, but it is different from what my mother cooks. It can be cooked with pork, or you can combine both in one chicken-pork adobo cooking.



HO BEE LAN
 (Ochad-Thoms-Glend Con.Proj, Singapore)

Prawn noodle

The best food I ever had is prawn noodle in Singapore. It reminded me the old days when my mum brought me to a local market when I was a child. The prawn is juicy with tender meat as if you can enjoy the taste of fresh sea water. In Singapore, it is common to have a local hawker center near a local market. In the early morning, after having finished shopping groceries, the hot and delicious prawn noodle and the herb tasty soup triggering at the tip of your tongue is an enjoyment for housewives. For prawn noodle, the most important recipe will be the soup and the prawn. The soup usually takes hours to boil with all the herbs and pig bones. This is a refreshing food you will not regret.



RICHARD JISON SANIOR
 (Jabel Ali Power Desalination Station, UAE)

Seafood paella

My home in the Philippines is in the southern part of Luzon. When I came back to the Philippines for my regular vacation, my family and I went out to buy some food at a local supermarket. One night, we had a special dinner at our home together with our friends. We had a very delicious meal-“seafood paella” prepared by my wife. It was incredible and I must say that I really love seafood paella with shrimp and squid which make it a perfect and delicious pair. My family likes to cook and eat special dishes all the time because we believe that doing so will bring us happiness.

창립 70주년을 맞아 현대건설의 역사를 바로 알고 더 나은 미래를 준비하기 위한 연재를 시작합니다.
대한민국 대표 건설사에서 글로벌 틈 건설사로 발돋움하고 있는 현대건설의 눈부신 발자취를 <사보신문>에서 만나보시기 바랍니다.

HYUNDAI E&C TODAY
http://news.hdec.kr
Vol.332
2017/04/12/Wednesday

⑤ 1960년대 해외 프로젝트 해외시장 진출의 첫 신호탄을 쏘아올린다



1 광 주택 공사. 광에서의 공사 수행으로 현대건설의 건축 기술은 국제적인 수준으로 한 단계 업그레이드됐다. 2 해외시장 진출의 시작을 알린 태국 파타니 나라티왓 고속도로.

1960년대 초반 한국 건설업의 성장률은 한국 GNP 7.8%를 훨씬 앞지른 14%로, 국내 경제는 건설업에 의해 주도됐다고 해도 과언이 아니다. 그러나 국내 건설시장에 대한 정부의 투자는 한정적이었고, 자연스럽게 미래 전망도 불투명한 실정이었다. 현대건설은 시공능력 향상과 외화 획득, 실업자 구제 등을 위해 해외진출을 모색했다.

해외시장 첫 진출, 태국

현대건설은 1965년 11월 태국 파타니 나라티왓 고속도로 공사를 수주하며 국내 최초로 해외에 진출했다. 태국 정부 발주 공사는 차관(Credit)이나 원조 제공국(Aid Giving Country)의 건설업자들이 독과점 체제를 형성해 제3국 건설업자가 공사를 수주하기가 굉장히 어려웠다. 세 번의 입찰 시도 끝에 파낸 프로젝트가 바로 한국 건설사의 해외 진출 시대를 연 '파타니 나라티왓 고속도로'다.

이 프로젝트는 태국 남단, 말레이시아와의 국경 부근에 위치한 두 도시 '파타니'와 '나라티왓'을 잇는 총연장 98km의 2차로 고속도로 공사다. 태국 건설성도 로국에서 발주한 것으로 국제 경쟁 입찰에 부쳐졌던 것인데, 현대건설은 독일(당시 서독)·일본 등 16개국 29개 업체와 경쟁해 수주했다. 지금은 해외 공사를 수주한 국내 건설사가 흔하지만, 당시에는 국가적인 경사여서 태국 파견 기술진과 노무자들이 김포공항을 출발하는 모습을 KBS가 실황 중계하기도 했다.

고속도로 공사 장비도 제대로 갖추지 못한 데다 국제 규격의 시방서대로 공사해 본 경험이 없었던 현대건설은 여러 시행착오를 겪었다. 수지(收支) 면에서도 실패했다. 도금액보다 예산이 많이 투입돼 2억8000만원이 넘는 적자를 낸 것. 현대건설은 막대한 적자를 감수하면서도 성실하게 공사를 마무리했고, 태국 정부는 이에 큰 감명을 받았다. 현대건설에 대한 좋은 인상을 갖게 된 태국 정부는 이후 많은 공사를 현대건설에 맡겼다. 1965년부터 약 10년간 6건의 고속도로 공사와 1건의 매립 공사를 소화한 현대

건설은 태국 진출을 통해 얻은 시공기술로 1970년대 중동 건설시장 진출의 발판을 마련할 수 있었다.

베트남 전쟁과 건설 특수

베트남에서도 '바이 아메리칸(Buy American) 정책'이 적용돼 한국 건설업자에게는 입찰 기회가 주어지지 않았다. 현대건설은 1966년 1월 미 해군 시설처(OICC) 집행기관인 RMK-BRJ로부터 감라인 만 준설공사를 하청받아 베트남에 처음 진출했다.

미국의 전략 요충지 감라인 만에는 당시 미국·호주·싱가포르·대만·일본·영국·프랑스 등의 준설업체들이 공사를 벌이고 있었다. 현대건설은 그중 호주 등 3개국이 완공을 못한 채 지지부진했던

한국인 180여 명과 베트남인 500여 명이 참여했다.

성공적인 광 진출

태국과 베트남에서 시작된 현대건설의 해외공사는 광으로까지 이어졌다. 광은 미국의 전략기지가자 항공 및 항해의 주요 기항지이며 관광지다. 작은 섬이지만 군사와 관광시설에 대한 건설수요가 많았다. 현대건설이 광에 관심을 갖기 시작한 것은 베트남 특수가 소멸된 1960년대 말로, 1969년 7월 미 해군 시설처가 발주한 해군 잠수함 통제용 저주파 400피트 안테나 공사를 맡으면서부터다. 광은 법률상 외국 건설사의 직접 진출이 허용되지 않았다. 현대건설은 현지 법인체인 현대아메리카주식회사를

해외 진출 시대를 연 1960년대... 시행착오를 자양분 삼아 글로벌 건설사로 커나간다

작전상 가장 중요한 공정을 맡아 예정 시한에 맞춰 완공했다. 현대건설의 실적은 미군 사령부의 신임을 얻기에 충분했고, '파이낸 넘버원(한국 최고!)'이라는 격찬을 받았다. 현대건설은 준설선을 가동해 본 경험이 없었지만 공사를 하며 원리를 파악해 단기간에 우수한 준설 기술회사로 성장했다.

베트남 공사로는 두 번째인 감라인 소도시 건설 공사는 이듬해 5월 착공했다. 사이공에서 동북쪽으로 500km 떨어진 곳에 신흥 주택도시를 건설하는 것이었는데, 현대건설은 정글을 개간하고 택지를 조성해 1500여 세대의 주택과 파출소·병원·시장·학교·상하수도 등 완전한 독립 소도시를 건설했다. 이 공사는 하루 평균 직원 24명, 기능공으로는

설립해 1970년대 말까지 꾸준히 수주 활동을 펼쳤다.

현대건설이 광 중산층을 겨냥해 자체적으로 진행한 주택사업은 큰 호황을 누렸지만, 1973년 오일 쇼크로 인해 큰 타격을 입었다. 이로 인해 현대건설은 주택 사업을 정리하고 간헐적으로 발주되는 공사만 맡아서 하다 중동 붐이 일자 광에서 철수했다.

성공도 있고, 다소 아쉬운 부분도 있었지만 1960년대 해외시장 진출의 성과라면 현대건설의 건축 기술이 국제적인 수준으로 성장했다는 점이다. 동남아시아와 광 등에 진출해 다양한 시행착오를 겪은 현대건설은 이를 자양분 삼아 1970년대 중동 건설시장에서 대형 공사를 거침없이 수주해 나갔다.

⑤ Global construction projects in the 1960s

The Korean construction industry in the early 1960s grew by 14 percent, much faster than the growth rate of Korea's GNP at 7.8 percent. Against the backdrop, Hyundai E&C began to seek opportunities to tap into the global markets to improve its construction capability, acquire foreign currency and give work to the unemployed.

Hyundai E&C entered the global construction market for the first time in the country by receiving an order to build the Pattani-Narathiwat Highway in Thailand^{photo2} in November 1965. However, the builder had to go through difficulties since it had neither experience in conducting construction projects according to global standard specifications nor proper equipment especially designed for the construction of expressways. Despite a huge deficit, Hyundai E&C completed its first global project in an earnest way, which deeply impressed the Thai government. As a result, the company could be awarded six highway construction projects and one reclama-

tion project in the country for about a decade starting in 1965.

Hyundai E&C made its first inroads into the Vietnamese market in January 1966 and was subcontracted by the US construction consortium RMK-BRJ of the US Department of the Navy OICC (Officer in Charge of Construction) to dredge the Cam Ranh Bay^{photo3}. The Cam Ranh Bay dredging plan was left unfinished at that time even though three countries including Australia were working on it. Hyundai E&C was responsible for one of the most tactically important construction processes of the plan and completed it on schedule. Later in May 1967, the builder kicked off its second construction project in the country to construct the Cam Ranh city.

Hyundai E&C began to have an interest in Guam at the end of the 1960s when the increased demands from the Vietnamese market dwindled. The construction company obtained an order from the Navy OICC in July 1969 to build an antenna for low-frequency navy submarine communications.

Hyundai E&C utilized trial and error from experience in Southeast Asian countries and Guam as a stepping-stone to continue its winning streak in the Middle East construction market in the 1970s.



베트남 감라인 만 준설 작업(Dredge the Cam Ranh Bay).

건설 산업의 '꽃'은 다름 아닌 현장이다. 아무리 유용한 정보와 이론도 실제 기술로 꽃피우지 못하면 소용이 없다. 현장 밀착형 인재가 중요한 이유가 바로 여기에 있다. 이에 현대건설은 기술교육원을 통해 현장에서 필요한 전문 인력을 양성하고 있다. 국내 및 해외 건설 현장에서 당당히 능력을 펼치고 있는 현대건설기술교육원 수료생 3인을 만났다. 글=김보나

HYUNDAI E&C TODAY
http://news.hdec.kr
Vol.332
2017/04/12/Wednesday

수료생 3인의 자기개발 스토리

“내 인생의 터닝 포인트, 현대건설기술교육원”



국보디자인 소속 김동완 주임
2016년 공정관리학과 수료
카자흐스탄 아스타나 Talan Tower 현장



서용건설 소속 박상준 대리
2014년 토목시공학과 수료
UAE BNPP(Barakah Nuclear Power Plant) 현장



현대건설 소속 구분한 사원
2017년 글로벌HSE학과 수료
대곡~소사 복선전철 1, 2공구 현장

“기회가 무궁무진한 해외 시장에서 역량을 펼치고 싶어”

“종합적인 공정관리와 비교했을 때 인테리어 공정관리는 자재 및 시공 도면 등 세세한 부분까지 더욱 관심을 기울여야 합니다. 유행이나 시장 변동에도 민감하고 발주처와 사용자도 더 신경 써야 해서 끊임없이 공부하고 있습니다.” 국보디자인 김동완 주임이 일하는 현장은 카자흐스탄 수도 아스타나에 위치한 복합건물 Talan Tower다. 앞으로 아스타나의 랜드마크가 될 건물이라 카자흐스탄 대통령이 직접 현장을 방문해 살필 정도로 주목을 받고 있다. 이 현장에서 현지 근로자들, 카자흐스탄 발주처, 미국 법인의 감리회사와 인테리어 공사 스케줄을 협의하고 관리하는 것이 김동완 주임의 업무다. 명성 있는 발주처 및 감리회사와 협업하는 것이 그에게는 값진 경험이다.



김동완 주임은 ‘큰물’에서 활약하게 된 동기가 현대건설기술교육원(이하 기술교육원) 덕분이라고 말한다. “해외에 근무하는 선배들이 교육원을 찾아 현장 환경과 근무 여건 등에 대해 알려주셨죠. 공정관리 동아리 활동을 하며 다방면의 선배들께 정보를 얻기도 했습니다. 덕분에 시야를 넓히고 해외 현장에서 일하겠다는 꿈을 키울 수 있었습니다.” 그 꿈을 이뤄 카자흐스탄에서 생활한 지는 10개월, 근무는 제법 익숙해졌지만 여전히 어려운 부분은 소통이다. 많은 미팅과 이메일 작업이 모두 러시아어와 영어로 이루어지기 때문이다. 그럴 때마다 기술교육원에서 배운 건설 영어를 떠올린다. 엑셀이나 캐드 수업 경험도 현장에서 큰 도움이 됐다. 현장을 가지 않고는 알기 힘든 실전 기술을 미리 연습한 덕분에 훨씬 수월하게 현지 업무에 적응할 수 있었다.

가족과 친구들을 자주 보지 못해 해외 근무가 버겁게 느껴질 때도 있다. 그러나 해외 현장에 대한 끌림이 더욱 크다. 해외 건설산업의 무궁무진한 발전 가능성 때문이다. “영어는 물론 러시아어도 배워나갈 생각입니다. 그리고 지금 담당하는 공정관리 경험을 쌓아 해외 감리업체에서 일하고 싶습니다.” 키를 단단히 쥐고 배를 이끄는 항해사처럼 목표와 방향이 분명한 그의 도전이 아름답다.

“성실함과 끈기, 땀의 가치를 알게 됐죠”

우리 회사 UAE 원전 현장에서 골조파트 공정관리를 담당하는 서용건설 박상준 대리. 기술교육원 1년 과정에서 갈고닦은 실전 교육을 기반으로 해외생활을 4년째 성실하게 이어가고 있다. 대학교에서 토목을 전공하고 건축 현장에서 일했던 그는 토목 분야를 보다 전문적으로 공부하고 싶어 기술교육원을 찾았다. 수료 후 서용건설에 입사해 플랜트 현장으로 발령이 나며 새로운 분야로 뛰어들게 됐지만, 기존의 건축 경력과 기술교육원에서의 토목 전공을 플랜트 현장에서 발휘하고 있다. “각 및 엔지니어와 소통하거나 장비 사용 계획을 세울 때 타 공정을 이해하고 있으니 일이 한결 수월합니다. 전체 공정관리자가 놓치는 세세한 부분을 먼저 각 팀이나 분야에 요청할 수도 있고요.”



박상준 대리는 기술교육원 입학에 고려하는 이들에게 ‘스펙’ 높이기와 더불어 기본에 충실하라는 조언을 건넸다. “6개월 또는 1년 과정인 기술교육원 교육기간 동안 자격증이나 영어를 중점적으로 공부하는데, 특히 해외 현장에 취업하고 싶다면 출석에 신경 써 성실함을 보여주는 것도 중요합니다. 워낙 근무 환경이 힘들어 오래 버티지 못하는 직원이 많거든요. 인내심을 갖고 일을 지속할 수 있는 인재를 원하고, 또 실제로 꾸준히 일할 경우 보상도 따라옵니다.” 그가 일하는 UAE 바라카는 4월 현재에도 36℃를 웃돈다. 여름이면 기온은 55℃까지 오르고 해안가라 습도는 무려 90%에 달한다. 모래바람이 불거나 비가 조금만 와도 작업이 정지되기 일췌다. 변수와 돌발 상황에도 공정을 효율적으로 조율하는 것이 관건이다. 박상준 대리는 어려운 작업 환경에도 불구하고 안전사고 없이 공기를 단축했을 때 큰 보람을 느낀다고 말한다.

“근무 환경이 힘들지만 기술교육원을 선택하고 해외에 온 것은 무척 잘한 일이라는 생각을 늘 합니다. 그래서 한국에 오면 교수님들을 찾아뵙게 돼요. 앞으로는 해외에서 갈고 닦은 실력을 국내 현장에서도 적용해 보고 싶습니다. 플랜트 분야뿐만 아니라 건축이나 토목 분야에서도요.”

“근로자와 동행하는 건설안전 전문가로 성장할 것”

구분한 사원은 지난해 9월 기술교육원에 입학해 올 2월에 글로벌HSE학과를 수료했다. 현재 우리 회사 대곡~소사 복선 전철 1, 2공구 현장에서 안전을 담당하고 있다. 4월 현재 입사한 달이 채 안 된 ‘새내기’의 에너지는 동료들까지 기분 좋게 만든다. “아직 모든 게 어리둥절하지만, 간접적으로만 배웠던 TBM(Tunnel Boring Machine)현장에서 일하게 돼 가슴이 두근거려요. 출퇴근이 어려워 숙소 생활 중인데, 여자 친구가 없어서인지 불편함보다는 재미 있는 점이 더 많아요(웃음).”

안전공학을 전공하고 건설안전에 흥미를 느껴 기술교육원에 지원한 구분한 사원은 우리 회사 <사보신문>을 교재 삼아 공부하며 건설인의 꿈을 키웠다. 교수님들의 수업은 무척 만족스러웠다. 하고 싶은 것도, 배우고 싶은 것도 많던 그에게 실무자들의 생생한 조언과 즉각적인 피드백은 큰 도움이 됐다. 타 건설 현장에서 일하는 동기 및 동료들이 생겼다는 것 또한 기술교육원 수료로 얻은 자산이다. 교육에 대한 목표가 뚜렷하고 체계적으로 공부 계획을 세울수록 얻는 바가 많다는 점을 구분한 사원은 강조한다.

건설안전 업무는 말 그대로 산업재해와 인적·물적 피해를 예방하는 일이다. “한 작업반장님께서 ‘어머니의 잔소리는 사랑 없이 나올 수 없다’고 이야기하셨어요. 물론 안전지침이 잔소리는 아니지만, 때로는 바쁜 상황에서 현장 근로자들에게 요구사항을 전달해야 할 때도 있거든요. 야기는 가족들을 생각하는 마음으로 근로자분들을 대하려고 노력합니다. 굶은 작업과 쉴 틈 없는 공정으로 힘든 상황에서도 잘 협조해 주실 때 무척 감사하죠.” 구분한 사원은 앞으로도 현장 직원, 근로자들과 공감하며 ‘감성안전’을 실현해 나가고 싶다고 말한다. 웃음치료나 레크리에이션, 건설안전기술사 자격 취득에도 관심이 생겼다. 좋은 선배들 밑에서 알찬 양분을 받아 무럭무럭 성장하고 있는 구분한 사원. 앞으로가 더 기대되는 그의 이야기는 이제 시작이다.



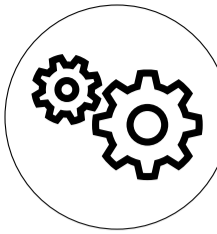
현대건설 기술교육원

우리 회사가 1977년에 세운 건설업계 유일의 건설기술 특화교육원으로, 현재 경영지원본부의 소속 아래 운영 중이다. 실증적인 데이터 분석을 토대로 커리큘럼을 개발해 글로벌 건설환경에 부합한 교육을 제공한다. 현재까지 약 3만6000여 명의 현장 맞춤형 인재를 배출했다.

학사 과정 및 선발 시기 매년 두 차례(상반기 1~2월 / 하반기 6~8월) 1년 6개월 과정 인원 선발

교육 특전 현대건설, 현대엔지니어링, 기타 동종업계 건설사 및 협력업체 등 국내 외 취업연계, 교육비 전액 무료, 실습 재료 및 중식 제공, 기술장려금 지급(최대 월 40만원)

지원 자격 고졸 이상 취업 희망자(내국인), 대학교 재학생일 경우 기업 대학 과정 종료 시 대학 졸업이 가능한 자
전형 절차 지원서 접수 > 서류 전형 > 면접 전형 > 결과 발표 > 입교
문의 02-2163-0998-9 / edu.hdec.co.kr
주소 서울시 영등포구 도림천로 19길 12-2



현장 탐방 인도 참발강 사장교 공사

29개 주와 7개 직할지로 이뤄진 드넓은 인도에서 가장 넓은 주(州)인 라자스탄. 라자스탄의 중수도시인 코타(Kota)는 전국 각지에서 학생들이 불리는 '인도 제1 교육도시'다. 현재 이곳에는 코타 시민들의 삶의 질을 한층 높여줄 사장교가 우리 회사의 기술력으로 들어선다. 현장은 인도 내 가장 긴 주경간(350m)과 가장 높은 주탑(80m)으로 완공 전부터 이 지역을 대표하는 랜드마크로 당당히 떠오르고 있다. 글=이희정

인도 북서지역의 'Life Line'을 잇다



1 2015년 11월 당시 현장 모습. 공사 재개 후 지금까지 무재해를 기록 중이다. 2 P4 지점의 메인 스판 시공 모습. 3 공정률 93%로 순항 중인 현장 전경. 4 날렵한 케이블과 주탑이 교량 상판을 지지하고 있다.

생태보호구역인 코타범 가로지르는 교량 공사

새로운 경제대국으로 떠오르고 있는 인도. 인도는 한반도의 15배에 달하는 국토 면적과 거대 내수시장을 갖춰 중국과 함께 세계 경제성장을 견인할 양대 축으로 평가받는다. 인도 정부는 인프라 건설이 경제발전의 초석이라 여겨 각종 기반시설 확충에 힘을 쏟고 있다.

우리 회사는 1986년 나바셰바 항만 공사로 인도에 첫 진출한 이래 나프타 자크리 수력발전소, 마드라스 현대자동차 공장 등 10여 건의 공사를 수행하며 입지를 쌓아 왔다. 2000년대 들어야 무나 사장교를 성공적으로 준공한 우리 회사는 2006년 11월, 동일한 발주처(인도도로공사)로부터 참발강 사장교 프로젝트를 따냈다. 현장은 인도 대륙을 동서로 횡단하는 국책 프로젝트 'National Highways Development Project' 3300km 구간 중 코타 지역의 참발강에 다리를 놓는 공사다.

총 길이 1.4km(700m 사장교, 400m 접속교, 300m 접속도로), 주탑 높이 80m, 주경간 350m로, 인도 최대 규모를 자랑한다. 프로젝트는 입찰 당시부터 화제였다. 200만 명에 육박하는 코타 지역 시민들이 이용할 수 있는 다리가 2개에 불과했기 때문이다. 우리 회사는 현지 업체인 Gammon India Limited(이하 GIL)와 컨소시엄을 이뤄 공사에 참여했다. 설계는 프랑스에 본사를 둔 Systra-MVA Consulting(India) Pvt Limited 가 맡았다.

공사는 순조롭게 진행되는 듯했다. 하지만 공정률이 60% 넘어가던 2009년 12월, 합작투자사(JV)인 GIL이 담당할 구간의 일부가 붕괴하면서 일체를 이루고 있는 우리 측 주경간과 주탑도 함께 무너져내렸다. 공정률은 30%대로 내려갔다. 우리 회사는 사고의 직접적인 책임은 없었으나 컨소시엄의 대표로서 법적 분쟁을 거듭했다. 이해관계자들의 의견을 좁히기란 쉽지 않았다. 우리 회

사는 포기하지 않고 끊임없는 협상을 시도했다. 그리고 마침내 2014년 6월, 공사가 재개됐다.

인도 내 최장길의 주경간, 최고의 주탑을 가진 사장교

장대교량의 대표적인 형태인 사장교는 날렵한 케이블과 주탑이 상부구조를 지지하는 교량을 말한다. 중앙 부분의 주탑 2개는 비스듬히 뻗은 케이블이 상판과 연결돼 미관이 수려하다. 참발강 사장교 현장은 PSC(Parallel Strand Cable) 타입의 케이블을 사용해 안정성과 내구성을 높이는 한편, 미국도로교통공무원협회(AASHTO)의 하중저항계수설계법(LRFD) 설계기준을 적용했다.

현장은 상수원 역할을 하는 코타범 주변에 위치한다. 이 지역은 배를 타고 조금만 나가도 악어를 볼 수 있는 악어 야생보호구역이다. 우리 회사는 생태계 보호를 위해 교량 양쪽으로 보호벽을 세우고, 강물에 교각을 세우지 않는 설계를 도입했다.

현장은 악전고투의 연속이었다. 인도는 철도, 도로, 발전소 등 사각간접 시설뿐 아니라 각종 공장, 보행사까지도 정부가 소유하는 경제 체제다. 정부 주도의 시스템 아래에서 나타낸 공무원들의 업무 태도는 공사를 더디게 만들었다. 짜는 듯한 무더위도 힘든 요소 중 하나. 코타는 여름 최고기온이 50~60도에 육박한다. 특히 무더운 날씨는 콘크리트의 건조 수축 등에 영향을 미치기 때문에 품질관리에 각별히 더 신경써야 했다. 뜨거운 직사광선과 30도가 넘는 지하수로 인해 콘크리트가 순식간에 굳어 버리기 일췌였다. 현장 직원들은 고품질의 콘크리트 생산을 위해 근로자들을 독려하며 공사를 진행해 나갔다.

효과적인 공정을 진행을 위한 노력도 계속됐다. 전문가들은 사고 후 붕괴되지 않은 상판 끝부분을 제거할 것을 제

안했지만 철거 비용이 만만치 않게 들었다. 현장 직원들은 더 좋은 방안을 찾기 위해 머리를 맞댔다. 다양한 테스트를 통해 2000톤이 넘는 교량 상판을 유압잭으로 들어올려 교차 장치를 교체하고, 문제가 되었던 부분을 맡겨보아 수해 안전 시공은 물론 비용도 절감할 수 있었다.

또한 공사 재개 후 주탑 없이 2개조로 24시간 근무를 강행해 주경간 작업을 당초 계획보다 당겼다. 자체 공급이 원활하지 않고 행정적 처리 등에 시간이 걸리는 현지 사정을 고려하면 인도에서 공기를 줄였다는 건 매우 획기적인 일이다.

인도 시민들의 삶의 질 높여줄 다리

1월, 메인 교량들의 사이를 잇는 키

세그먼트(Key Segment)가 성공적으로 마무리됐다. 현지의 관심을 반영하듯 행사 사진이 지역 신문에 대서특필됐다. 시민들은 참발강 사장교를 'Life Line'이라 부르며 오는 5월의 준공을 손꼽아 기다리고 있다.

현재 현장의 공정률은 93%로, 포장 공사, 케이블 조립 등 마무리 작업만을 남겨뒀다. 안전관리에도 만전을 기울여 공사 재개 후 지금까지 무재해를 기록 중이다. 현장 직원들은 "참발강 사장교는 교통정체가 심하고 빈번한 사고가 발생하는 이 지역 시민들의 희망"이라며 "우리가 흘리는 땀방울이 현장의 품질과 직결된다는 생각으로 완공 순간까지 긴장의 끈을 놓지 않았다"며 굳은 각오를 밝혔다.

수많은 난제를 극복하고 인도 최대 규모의 사장교 건설 막바지 공정에 박차... 오는 5월 준공 예정



INTERVIEW

“뚝심과 열정은 우리 현장을 이끄는 힘”

동병상련의 아픔을 함께한 우리

강행권 현장소장(이하 강소장) 말레이시아, 쿠웨이트 등 해외 현장에서만 22년간 근무했습니다. 2012년 3월이 부임하고 보니 사고 후 어느 정도 정리가 됐지만, 공사를 재개할 수 있는 여건이 되지 않아 답답했습니다. 현지 JV(Joint venture)사가 재정상태는 물론 공사장 진행할 의지를 보이지 않아 긴 시간을 소모할 수밖에 없었죠. 제가 부임하고도 2년여가 흐른 뒤에 JV사가 진행하던 구간을 우리가 맡기로 하고 공사를 재개할 수 있었습니다. JV사와 입장 차이가 컸던 과정이 힘들었는데, 직원들이 포기하지 않고 협상을 시도해 공사를 재개할 수 있었습니다. 이제 서서히 현장이 마무리 되고 있으니 좀만 같네요. 김정우 부장대우(이하 김 부장대우) 당시 내외적으로 불신과 우려가 팽배했어요. 그래도 우리 현장 직원들이 휘둘리지

않고, 한발 한발 앞으로 전진하는 뚝심이 있었기에 공사를 진행할 수 있었던 것 같습니다. 최영수 차장(이하 최 차장) 저는 2015년에 부임했는데요. 와서 보니 인도라는 나라 특성상 공사를 진행하는데 어려움이 한두 가지가 아니었습니다. 인도인들은 시간에 대해 무디기 때문에 약속 시간을 어기는 일이 빈번하게거든요. 늘 '까진 불도 다시 보자'라는 마음가짐으로 확인에 확인을 거듭하며 공사를 진행하고 있습니다. 공사책임자로서 한 공종이 무사히 마무리 될 때마다 보람과 긍지가 생깁니다. 박 부장대우 인도는 대륙이 크고 인프라가 미비해 근로자가 휴가 때 집으로 가기 위해 짧게는 2일, 길게는 편도 4일씩 이동해야 하는 경우들이 있어요. 이 동시간이 길다 보니 현장에 늦게 복귀하는 경우가 종종 있어 운영에 많은 어려움이 있습니다. 그래도 이 자리에 함께한 Chacko 과장을 비롯한 인도 직원

들이 근로자들의 화합에 많은 도움이 되고 있습니다. 특히 Chacko 과장은 우리 회사에만 20년 넘게 근무한 현대맨이에요. Chacko 과장 While working at the construction site, I learned a lot from the top management of Hyundai E&C which made bold business decisions amid crisis, I am pleased



최영수 차장, 김정우 부장대우, 강행권 현장소장, 박우영 부장대우, Chacko 과장.

큰 위기를 겪으며 남다른 팀워크를 다지고 있는 인도 참발강 사장교 현장의 직원들. 이역만 리 타국에서 하나의 목표를 향해 호흡을 맞추고 있는 그들을 <사보신문>에서 만나봤다.

that we were fully committed to the project and successfully completed it despite the objections from the supervision consultants, the JV partner and even from the client. I am very proud of my team as well.

위기를 딛고 올라서다

강소장 안전한 공정관리는 당연한 것이지만 특히 사고 지점인 메인스판 10번을 타설하는 날 아침에는 더욱 긴장할 수밖에 없었어요. 공정을 앞두고 겁먹은 근로자들이 휴가를 신청해 고향으로 돌아가기도 했으니까요. 현장 직원들은 근로자들을 안정시키기 위해 메인스판 끝단에 서서 마지막까지 함께했습니다. 공정을 무사히 마친 후 다시 모여 직원들과 '파이팅'을 외치던 순간이 아직까지 짜릿하게 기억에 남네요. 김 부장대우 저 역시 마찬가지입니다. 시공까지 절체절명의 마음가짐으로 공사에 임하겠습니다. 모두 지켜봐 주시기 바랍니다.

Cable-stayed bridge project in the Chambal River, India

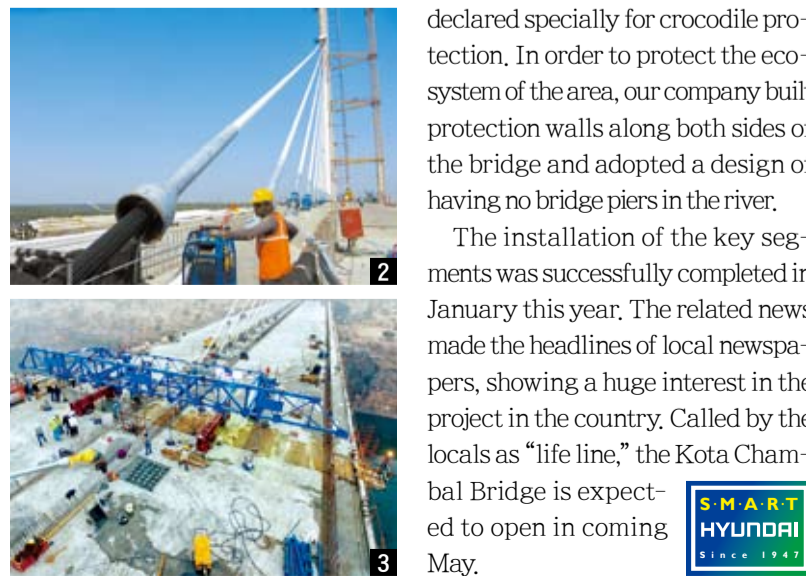
Kota is a small city located in Rajasthan, India's largest state, and is popularly referred to as the "education hub" of India. Here, a cable-stayed bridge is under construction, which is highly expected to improve the quality of life of residents of the city. Our company received the Kota Chambal Bridge project from the National Highways Authority of India in November 2006. The project is to build a bridge crossing the Chambal River in the Kota area as part of the east-west corridor of the National Highways Development Project conducted by the Indian

government. The 1.4-kilometer bridge has a 350-meter span between towers 80 meters high. Our company established a consortium with a local builder, Gammon India Limited, France-based Systra-MVA Consulting (India) Pvt Limited in charge of designing of the bridge. The Kota Chambal Bridge project

used cables with high resistance to wind and torsional deformation to achieve better stability and employed the Load and Resistance Factor Design (LRFD) methodology of the American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) as a design standard. The construction site is located around Kota Barrage serving as a drinking water source. The area was declared specially for crocodile protection. In order to protect the ecosystem of the area, our company built protection walls along both sides of the bridge and adopted a design of having no bridge piers in the river. The installation of the key segments was successfully completed in January this year. The related news made the headlines of local newspapers, showing a huge interest in the project in the country. Called by the locals as "life line," the Kota Chambal Bridge is expected to open in coming May.



1 Lifting a cable anchor box, 2 A worker working on cable installation, 3 Installation of key segments from January 25 to 26.



1 Lifting a cable anchor box, 2 A worker working on cable installation, 3 Installation of key segments from January 25 to 26.



안다고 생각했으나 몰라서 난처했던 순간, 한 번쯤 있을 것이다. 김경일 교수는 이를 “메타인지에 속은 것”이라고 설명한다. ‘뛰어난 사람’과 ‘평범한 사람’을 평가하는 바로미터인 메타인지. 김경일 교수와의 대화에서 그 내용을 자세히 들을 수 있었다. 글=박현희/사진=이슬기

HYUNDAI E&C TODAY
http://news.hdec.kr
Vol.332
2017/04/12/Wednesday



아주대 심리학과 김경일 교수
“사람은 바뀌지 않지만,
관계는 바꿀 수 있어요”

tvN 〈어쩌다 어른〉의 스타 강사이자 인지심리학 전문가 김경일 교수가 지난달 29일 핵심 가치 오픈클래스 강연을 위해 서울 계동 본사를 찾았다. 주제는 ‘능력보다 상황이다’로 메타인지가 만드는 소통과 지혜에 대한 내용이다. 오픈클래스가 열린 본관 지하 2층 대강의실은 빈 좌석을 찾아보기 힘들 정도로 가득 찼다. 수첩과 펜을 들고 강연을 받아적으려는 모습을 통해 강연에 대한 직원들의 기대감을 엿볼 수 있었다.

상위 0.1%의 비밀은?

김경일 교수는 인간의 상수와 변수에 대해 설명하며 강연을 시작했다. 절대로 변하지 않는 두 가지가 있으니, 나 자신인 타인인 이것을 바꾸려고 애쓰지 말라는 것이다. “인간은 스무 살이 넘으면 두 가지가 변하지 않습니다. 하나는 기억력·연산력·생각의 스피드와 같은 기초 사고 능력(아이큐)입니다. 물론 일의 숙련도는 변합니다. 창조력, 리더십도 변하죠. 이걸 복합적이니까요. 또 하나 변하지 않

는 것이 바로 성격이에요. ‘무슨 소리가? 학교 다닐 땐 내성적이었지만 영업일 20년 하니 외향적으로 바뀌었어!’라고 말하는 분도 있지만, 이런 사회적 기술이 향상된 거예요. 매너, 화법, 어투가 진화한 거죠. 성격은 변하지 않습니다.” 인지심리학자들은 인간의 상수인 기초 사고 능력과 성격을 두고 ‘기질’이라고 부른다. 기질의 중요한 특성은 부모로부터 물려받는 유전적 형질이라는 것. 김 교수는 행복에 유리한 낙천적인 성격 역시 타고난다고 했다.

“‘행복 분자’라는 별칭을 가진 신경 전달물질 아난다미드(Anandamides) 수치가 높으면 행복에 절대적으로 유리합니다. 전 세계 80여 개국 사람들을 대상으로 아난다미드 수치를 검사해 보면 크게 14%·21%·45%로 구분되는데요. 우리나라 사람들은 인류 최저치이자 불행하기 쉬운 수준인 14%로 나옵니다. 21%는 북유럽·북미 지역 사람이고, 45%는 나이지리아 등 아프리카 사람들이죠. 이걸 역순으로 하면 정확하게 그 나라의 근면·성실도와도 일치합니다.” 성격과 기초 사고 능력, 낙천(樂天)

뛰어난 사람과
평범한 사람을
가름하는 바로미터
‘메타인지’



지난 달 29일에 진행한 핵심가치 오픈클래스 모습.

성마저도 타고난다는 것은 꽤나 억울하다. 다행인 것은 메타인지, 즉 ‘내 생각을 보는 눈’을 통해 행복해질 수 있다는 점이다.

“저는 메타인지를 ‘시력’이라고 표현합니다. 메타인지는 자신감이 떨어졌을 때, 마음이 아플 때, 나쁜 습관을 없애고 싶을 때 등 여러 힘든 상황에서 즐겁고 유쾌한 착각을 일으키죠. 아난다미드를 적게 갖고 태어났어도 낙관(樂觀)적으로 세상을 사는 것이 가능한 이유입니다.”

또한 메타인지는 리더십, 창조성, 지혜를 키우는 데 도움이 된다. 김경일 교수는 뛰어난 사람과 평범한 사람을 평가하는 바로미터가 메타인지라고 설명했다.

“EBS 〈다큐프라임〉에서 ‘0.1%의 비밀’이란 내용으로 방송한 적이 있습니다. 제가 참여한 프로그램인데요(웃음). 전국 164개 학교, 고등학교 2학년 학생들 중 성적이 평범한 아이들과 전국 800 등 안에 드는 상위 0.1%의 아이들을 대상으로 기초 사고 능력, 성격, 부모 소득, 신장, 사는 동네 등과 같은 항목을 비교했죠. 놀라운 사실은 단 한 가지만 빼고 차이가 없었다는 겁니다. 바로 메타인지였죠.”

상위 0.1%의 아이들은 자신이 아는 것과 모르는 것을 분명히 구분했다. 성품(이타성)도 좋았다. 이 아이들은 학교에서 공부에 대한 질문을 많이 받았고, 상대가 전교 2등이든 전교 꼴찌든 늘 성실하게 설명했다. 김 교수는 “IT로 유명한 실리콘밸리, 금융 1번지 월스트리트, 자연과학을 연구하는 막스 플랑크 연구소 등에서 근무하는 세계 유명 인재들의 공통점도 바로 ‘설명하기 습관’이라고 말했다.

“대개 직급이 올라가고 전문가가 되면 내 말을 잘 이해하는 사람만 주위에 두려고 합니다. 그러면 발전이 없어요. 메타인지는 진보와 퇴보가 가능한 능력입니다. 메타인지를 키우기 위해서는 첫째로 내 지식과 경험을 나와 격차가 많이 나는 사람에게 공유해야 합니다. 둘째로 내 일을 전혀 모르는 사람과 대화를 자주 나눕니다. 셋째로 내 지식을 언제든 다른 분량으로 설명할 수 있어야 합니다. 일상에서 이 세 가지만 실천해도 점점 더 지혜로워지는 자신을 발견할 수 있을 겁니다.”

김경일 교수와의 일문일답

핵심 가치 오픈클래스 강연이 끝난 후 〈사보신문〉은 김경일 교수와 인터뷰를 했다. 강연이 메타인지에 관한 개괄적인 내용이었다면 인터뷰는 현대건설 직원들에게 도움이 될 만한 실제적인 이야기가 주를 이뤘다.

Q 오늘 강연에서 가장 중요한 포인트가 무엇입니까?

설명하라! 설명만 잘해도 많은 것을 바꿀 수 있어요. 대개 사람들은 설명한 후 “이해했지?”라고 물어요. “내가 제대로 설명했니?”라고 물어야 발전이 있습니다. 두 질문이 비슷해 보이지만 전혀 달

라요. 전자는 이해의 책임을 상대방에게 놓지만 후자는 나에게 놓는 거니까요.

Q 팀장이나 시니어 직원이 특히 적용할 수 있는 메시지 같은데요.

맞아요. 또한 상사는 부하 직원이 같은 내용을 여러 분량으로 대답할 수 있게끔 해야 합니다. 제 경우 대학원생이 논문 가져오면 내용을 두 줄로 요약해 보라고 하거나, 5분 분량으로 설명해 보라고 합니다. 이 과정을 거치면 자신이 무엇을 알고 모르는지, 어떤 내용을 보충해야 하는지 스스로 깨닫게 되죠.

Q 성격이 바뀌지 않는 상사와 직장생활을 하는 것이 고민인 직원도 있습니다.

상사의 성격은 못 바꾸지만, 관계는 지혜롭게 변화시킬 수 있어요. 사람에게 내가 좋아하는 것을 갖고 싶은 욕구와 싫어하는 것을 막아내고 싶은 욕구가 있습니다. 상사는 ‘나를 좀 흡족하게 해봐’ ‘나를 만족시켜 봐’라고 하는데, 부하 직원은 상사가 싫어하는 일을 하지 않는 데에만 급급하면 불협화음이 생기죠. 이 포인트를 잘 찾아야 동상이몽(同床異夢)하지 않습니다. 또한 뒷사람이라면 자기가 무엇을 좋아하고, 어떤 때 만족하는지 부하 직원에게 알려주세요. 갈등이 줄어드는 것을 느낄 겁니다.

Q 건설업의 특성상 창의력이 중요합니다. 새로운 아이디어를 위한 팀을 주신다면?

연구 아이디어는 고속버스 안이나 열차 안에서 주로 나와요. 연구실에서는 시간과 노력을 투자하면 되는 일만 하죠. 아무리 시간을 쏟아도 나오지 않다가 한 방에 ‘아~!’ 하고 풀리는 일도 있습니다. 이 일에는 통찰이 필요하죠. 그래서 집중력이 필요한 일을 할 때는 천장이 낮고 좁은 곳에서, 통찰이 필요한 일은 야외나 천장이 높고 넓은 공간, 새로운 공간에서 합니다. 물론 저 역시 시행착오를 겪은 적도 있어요. 확 트인 곳에서 논문 오답자를 본다거나, 팔방에 들어가 미래를 생각한 적도 있거든요. 새로운 아이디어, 통찰을 얻길 원한다면 사무실 밖에서 시간을 보내시기를 추천드립니다.

Q 요즘 관심을 갖고 연구하는 분야는?

저는 욕심과 욕망에 관심이 많습니다. 욕심과 동기가 왜 생각과 행동에 영향을 미치는지를 연구하고 있는 중이죠. 인간은 자기 욕구의 강도는 인식할 수 있지만, 그 욕구가 어디에서부터 왔는지 파악하는 것은 어려워해요. 무언가가 먹고 싶은 충동을 느낀다면 배가 고파서일 수도 있지만, 마음이 허전하거나 불안해서일 수도 있는 거죠.

Q 현대건설 직원들에게 한마디.

몸이 아프면 진통제를 먹잖아요? 사실 몸은 통증을 못 느낍니다. 뇌가 아파하는 거죠. 진통제 역시 뇌를 달래주는 역할을 하는 거예요. 흥미로운 사실은 이별 등으로 마음이 아픈 사람에게도 진통제가 효과적이라는 사실입니다. 메타인지도 이와 비슷한 역할을 합니다. 사람에게 긍정적인 착각을 일으키는 거죠. 마음이 아픈 사람에게, 교통사고를 당한 사람에게 위로하듯 한다거나 1년에 서너 번 용건 없이 안부 전화를 하는 것으로 상대방에게 호감을 얻을 수 있습니다. 그런 의미에서 따스한 봄날, 친구나 은사님에게 안부 전화를 걸어보는 건 어떨까요? 작은 행동으로도 상대방에게 진심함을 줄 수 있을 뿐만 아니라 스스로에게도 행복을 선물할 수 있을 겁니다(웃음).



인간은 인간이다

차를 탈 때 반드시 해야 하는 것이 안전벨트다. 요즘은 앞좌석은 물론 뒷좌석까지 안전벨트를 매야 해 이를 귀찮아하는 사람들을 위해 안전벨트를 맨 것처럼 보이게 하는 편법 장치까지 나왔다고 한다. 그런데 과학자들을 깜짝 놀라게 한 것이 있다. 연구 결과 안전벨트를 매도 자동차 사고를 당했을 때 사망하거나 크게 다치는 비율이 생각보다 줄어들지 않더라는 것이다. 이른바 '안전벨트의 역설'이다. 왜 그럴까? 사람들이 안전벨트만 매면 사고를 당해도 다치지 않을 것같이 '착각'하게 되면서, 오히려 과속하거나 난폭하게 운전하게 되고 그러다 보니 자동차사고가 더 커지게 된다고 한다. 로터리나

일부러 신호등을 없앤 거리에서 교통사고가 줄어드는 이유도 사람들이 오히려 더 조심하고 속도를 줄이기 때문이다.

과학기술 만능주의의 실패

과학기술이 너무 발전하다 보니 자칫 '과학기술 만능주의'에 빠질 때가 있다. 확실히 과학기술은 불과 5년, 10년 전과 비교해도 엄청나게 발전했다. 그러나 과학기술을 사용하는 인간은 불완전한 인간이다. 그것도 여전히 구석기 시대의 뇌를 가진 인간이다.

인간을 이해하지 못한 죄로 아직까지 빛을 보지 못한 기술이 '화상회의'다. 화상전화는 이미 1960년 기본적인 기술이 모두 개발돼 어느 정도 상용화된 상태였다. 지금은 TV 보듯이 깨끗한 화질을 자랑한다.

그러나 결과는 신통치 않다. 외국에 있어서 어쩔 수 없이 쓰는 경우를 제외한다면 화상전화를 통해 중요한 이야기를 주고받는 경우는 드물다. 진지하게 협의해야 할 내용을 화상전화를 통해 주고받는 사람은 거의 없을 것이다. 그게 가능했다면 왜 대통령이나 기업 총수가 그렇게 힘들게 외국을 방문할까. 인간은 중요한 이야기를 해야 할 때면 '스킨십'이나 '진밀한 분위기'가 필요하다는 것을 이 케이스가 일깨워주고 있다(의외로 전화가 더 긴밀한 이야기를 나누기 편하다).

인공지능 알파고가 이세돌 기사를 이긴 게 불과 1년 전이다. 이제 알파고는 최정상급 기사를 대상으로 60승 전승을 거둬 만큼 웅대한 실력으로 거듭났다.

인공지능 왓슨은 웬만한 의사보다 암을 더 잘 찾아내고, 자율주행 자동차는 인간 운전자를 조만간 몰아낼 것 같다. 그러나 인공지능은 아직 인간의 뇌를 잘 모른다.

'독재자 게임'이라고 하는 실험이 있다. A에게 10만원을 준 뒤 B와 나눠가지라고 한다. 돈을 나누는 비율은 A 혼자서 결정한다. B가 그 결과를 받아들이면 A, B가 각각 나누는 돈을 받고, B가 거부하면 A, B 모두 돈을 받지 못하고 게임을 끝내야 한다. 돈만 생각한다면 B는 A가 1만원만 줘도 돈을 받고 게임을 끝내는 것이 맞다. 1만원이라도 받는 게 아무것도 얻지 못하는 것보다 이익이기 때문이다. A를 다시는 보지 않을 상황이라면 더욱 그렇다.

그러나 현실은 그렇지 않다. B가 인공지능이라면 그렇게 할 것이다. 그러나 인간은 A가 돈을 나누는 방식이 불공정하다며 반발하게 마련이다. 세계의 다양한 문화권에서 조사한 결과 A가 3만~5만원 사이의 돈을 제시하지 않으면 대부분 거부권을 행사해 'A를 응징한다'고 한다. 이런 '어처구니없는' 정의감 덕분에 공동체가 유지되는 것이다. 4차 혁명 시대에 맞는 인공지능을 개발하려면 이처럼 무의식에 잠재어 있는 인간의 속성을 깊이 이해해야 할 것이다.

회사에서 충분히 쉬어야 하는 이유

우리가 인간을 진정 '인간'으로 이해한다면 왜 직원에게 더 많은 휴가와 쉬는 시간을 주어야 하는지도 명백해진다. 기

업에서는 휴가나 쉬는 시간을 우리 몸의 피로를 풀기 위한 수단으로 생각하기 쉽다. 그러나 진정한 휴가는 우리 뇌를 쉬게 하는 것이다.

우리가 중요한 결정, 특히 윤리적인 결정과 공정한 결정을 내려야 하는 순간이라고 가정해 보자. 이때 필요한 것이 의지력이나 도덕심인데, 우리는 이런 것들이 사람마다 변하지 않는다고 생각하기 쉽다. 다시 말해 어떤 사람은 매우 윤리적인 인간, 어떤 사람은 자신의 이익을 욕심내는 사람이라고 생각하는 것이다.

그러나 사실 도덕심이나 의지력은 자동차의 휘발유처럼 한번 충전했다가 사용할수록 점점 줄어드는 '에너지'와 비슷하다. 사용한 만큼 충분히 채워놓아야 재료를 해낸다. 즉 요즘 스트레스가 많은 상황이었거나 아침에 상사에게 크게 혼났거나, 야근으로 충분히 잠을 자지 못했다면 후배에게 폭언할 가능성이 올라가는 것이다.

회사를 좀 더 윤리적이거나 창의적인 회사로 만들고 싶다면 지금 바로 휴가부터 쓰게 할 일이다. 그게 인간을 '과학적으로' 보는 방법이다.

김상연

과학칼럼니스트

※ 본 칼럼은 본지 편집방향과 다를 수 있습니다.



과학으로 측정 불가능한 인간의 속성이 공동체를 유지하는 힘
의지력은 에너지와 같아 충분한 뇌의 휴식이 필요해

문화책갈피

만화책이 가볍다는 편견은 금물. 웃음과 가슴 찡한 감동뿐 아니라 때론 이마를 탁 치게 만드는 삶의 지혜까지 얻을 수 있다. 퇴근 후 무료한 저녁, 마음을 울리는 만화책 한 권을 받아들자.

삶을 바라보는 다양한 시선, 어른들을 위한 만화책



어쿠스틱 라이프
저자 난다 | 출판사 에니복스

부부의 일상생활을 담고 있음에도 부부, 커플, 솔로까지 광범위한 독자층을 확보하고 있는 만화책. 재미와 감동, 편안함과 시니컬함 사이에서 환상의 균형 감각을 보여주는 이 작품은 '어른의 생활 만화' 중 단연 최고봉이라 할 만하다. 최근 딸의 탄생과 함께 만화도 전환기를 마련했다. 말문이 트이고 생각이 자라난 아이와의 하루하루는 또 다른 새로움의 연속이다. 아이와 함께하는 삶 속에서 작가는 이전에는 몰랐던 폭넓은 감정을 체험한다.



아직 최선을 다하지 않았을 뿐
저자 아오노 슌주 | 출판사 세미콜론

독학으로 만화를 공부해 데뷔한 뒤 일본 만화계에서 조용하게 독자층을 확대해 가고 있는 신예 작가의 작품. 만화가가 되기 위해 나이 마흔에 회사를 때려치고 나온 주인공의 초라하며 굴욕적인 일상을 그린다. 희망을 가져도 빠져나올 수 없는 중년이라는 함정 속에서도 희망을 버리지 않고 버티는 새로운 인물의 전형을 창조해 낸 이 작품은 일본 청년 만화 시장에서 독자와 평론가들의 높은 평가를 받았다.



너의 곁에서
저자 마스다 미리 | 출판사 이봄

『주말엔 숲으로』는 국내에 소개된 마스다 미리 만화 중에서 가장 많은 사랑을 받은 책이다. 그리고 그 후속 이야기가 지난해 발간된 『너의 곁에서』다. 주인공 하야카와는 여전히 숲 근처에 살고 있다. 마유미와 세스코도 여전히 도시에서 일하며 주말마다 숲을 찾는다. 세 여자들 사이에 긴 시간이 흘렀고, 그 시간만큼 많은 일이 있었지만 같이 숲을 산책하고, 숲의 생명체를 통해 삶을 깊게 바라보고, 맛 있는 디저트에 감동한다.



혼자를 기르는 법
저자 김정연 | 출판사 창비

서울에서 혼자 살아가는 20대 사회 초년생 여성의 삶을 가감없이 그려낸 만화. 주인공 '이시다'는 이십대 후반의 직장 여성으로 서울의 좁은 원룸에 살면서 친구가 떠남인 햄스터 '쥬윤발'을 키우는 경험을 통해 자신의 삶과 주변으로 그 시선을 확장해 간다. 『혼자를 기르는 법』은 '혼밥' '혼술'이 더 이상 별난 일이 아닌 동시대 1인가구의 삶을 뛰어난 감각으로 정확하게 포착하며 독자들의 깊은 공감을 얻고 있다.

<SPA 시험> 이렇게 준비하자

Picture Description 유형

Please describe the picture below.



I think this photo was taken in a cafeteria or lunchroom. The first thing I can see is half a dozen people, some of them with backpacks or bags, lining up to get food. In the middle are several people. Maybe college students, dressed very casually. They are looking at the food on the table and are deciding which food they are going to take for their meals.

Opinion Question 유형

Imagine that an British marketing firm is doing research in your country. You have agreed to participate in a telephone interview about a trip. * What was your most interesting trip? Where did you go?

My most interesting trip was to Mongolia. I went with a friend, and we hired a local guide from our guesthouse to show us around. We visited some famous places and learned about the local history. My favorite one was Baatar Khairhan Mountain. It was 6 kilometers to the south of the city, and one kilometer south of the Hovd Airport. This mountain is an historical site because one of the famous Mongolian generals gave his command to his soldiers and attacked Hovd city and freed it from the Manchu troops in the 1912. There are also many ancient petroglyphs on this mountain.

자료 제공 SLI 교육원(02-541-7219)



여행탐구생활

벚꽃과 함께 본격적인 자전거 시즌이 들어왔다. 자전거 애호가라면 두 바퀴로 서울에서 부산까지, 국토를 종주해 보고 싶은 욕구가 일 것이다. 더욱이 올해에는 연휴도 적지 않다. 그래서 준비했다. 자전거 초심자도 도전하는 자전거 국토종주 A to Z. 글=임성수·이동복 자전거 전문가



군산 선유도와 무녀도를 연결하는 268km 길이의 선유교는 자동차는 통행할 수 없고, 자전거와 보행자만 다닐 수 있다.

자전거 초심자도 할 수 있다... 서울부터 부산까지, 올 어바웃 국토종주

서울~부산 633km 대장정
서울에서 육지로 가장 먼 곳은 바로 부산이다. 직선거리로 약 330km. 경부고속도로 길이 420km다. 2012년 4대 강 사업으로 전국의 주요 강, 하천이 정비되면서 동시에 수많은 자전거길이 조성됐다. 서울에서 부산까지 국토를 종주하기 위해서는 인천 아라뱃길을 시작으로 한강 자전거길, 남한강 자전거길, 새재 자전거길, 낙동강 자전거길을 거쳐야 한다. 총 633km로 일반 도로보다 가는 길도 많고, 비교할 수 없을 정도로 힘들지만 아름다운 우리나라를 두 바퀴와 두 다리로 여행할 수 있다는 매력에 47만 7518명(2012년부터 올 4월까지, 우리강 이용도우미 집계)이나 자전거 국토종주에 성공했다.
국토종주 자전거길 구성은 이렇다. 정확히는 경인 아라뱃길 인천터미널에서 출발해 서울을 거쳐 경기도 양평과 여주, 강원도 원주, 충북 충주, 경북 문경·상주·의성·구미·고령, 대구시, 경남 창원·합천·양산·김해를 지나 부산 을숙도에서 마무리된다.
아라 자전거길 국토종주의 스타트라인이다. 서해와 한강을 연결하는 아라뱃길을 따라 조성된 아라 자전거길은 라

이더들에게 환상의 자전거길로 불린다. 특히 운하를 가로지르는 16개의 '이아가 있는 다리'는 이 코스의 명물이다. 코스 아라 서해갭문~아라 한강갭문 전체 거리 21km 예상 시간 1시간30분 난이도 ★★☆☆☆
한강 자전거길 강을 거슬러 오르지만 오르막이 없고 노푼이 넓어 초보자라도 안심하고 달릴 수 있는 코스다. 페달을 밟을 때마다 스텝차는 24개의 교량과 한강을 수놓는 고층 빌딩들은 라이더들에게 크나큰 볼거리를 선물한다. 해질녘 풍경과 한밤의 야경 또한 일품

이니 참고할 것. 코스 아라한강갭문~여의도 서강대교 남단~독섬 전망골플렉스/광나무 자전거공원~팔당대교 전체 거리 56km 예상 시간 3시간 40분 난이도 ★★☆☆☆
남한강 자전거길 남양주 팔당에서 양평까지 이어지는 27km 길이의 중앙선 폐철도 구간은 전국에서 가장 아름다운 자전거길이다. 녹슨 기찻길을 사이에 두고 맑끔하게 포장된 자전거길을 달리다 보면 쉼터 역할을 하는 추억의 간이역을 만나게 되는데, 이 또한 볼거리다. 구간의 거리는 길지만 전망이 좋아 그리 지루하지 않다.
코스 팔당대교~능내역~북한강철교~양평군립미술관~이포보~여주보~강천교~비내섬~북평교~충주단금대 전체 거리 132km 예상 시간 8시간50분 난이도 ★★☆☆☆
새재 자전거길 한강과 낙동강을 이어주는 국토종주 대장정의 중심이다. 혼란하거로 이름난 해발 548m 높이의 백두대간 이화령을 넘는 새재 자전거길은 상당한 체력과 인내심을 요구한다. 국토종주를 위해 열심히 훈련한 결과가 여실히 드러나기에, 새재 자전거길에 들어



전북 군산에 가면 다섯 개의 섬을 자전거로 돌아볼 수 있다.



아름다운 우리나라를 두 바퀴와 두 다리로 여행하는 것이 가장 큰 매력... 올봄 자전거로 국토종주를 떠나 보자!

만 인적이 드물고 휴게시설이 거의 없기 때문에 화장실과 매점 같은 곳이 보일 때마다 들르기를 추천한다.
코스 상주 상풍교~상주보~낙단보~구미보~칠곡보~강정고령보~달성보~합천 장녕보~창녕 합안보~양산 물문화관~낙동강 하구둑 전체 거리 324km 예상 시간 21시간30분 난이도 ★★☆☆☆

철저한 준비 뒷받침돼야
Step1 장거리 라이딩을 위한 '몸 만들기' 서울에서 부산까지의 종주는 여러 날로 나누어 달리게 된다. 특별한 경우가 아니라면 3~5일을 잡는 것이 보편적이다. 개인차가 있겠지만 통상 하루에 짧게는 60~80km, 길게는 150km를 달려야 하는 서울~부산 종주에서 가장 중요한 요소는 체력이다. 자전거의 주 엔진은 사람이 다리다. 그러므로 종주 전 충분한 훈련이 필요하다. 그렇지 않다면 매일 생기는 피로 누적으로 결국 포기해야 하는 경우가 발생한다.
훈련은 빨리 시작하면 할수록 좋지만 최소 한 달 전부터 적응 훈련을 시작해야 한다. 매일 짧은 구간이라도 자전거를 타고 주말에는 100km 내외의 장거리로 자전거를 타자. 평소 웨이트 트레이닝, 러닝 등 다른 운동을 한다고 안이하게 생각하는 이들이 있을 수 있다. 자만은 종주의 가장 큰 적이다. 자전거를 움직이는 것은 분명 근육이지만, 라이더 무게를 지탱해 주는 것은 바로 안정이다. 즉 자전거 안정과 엉덩이 고통이 더 중요하다. 프랑스에서 열리는 사이를 대회 '투르 드 프랑스'에 출전하는 프로선수도 안정정은 피해야 못한다. 종주는 빠르게 달리기보다 끈기 있고 여유 있게, 오래 달리는 것이 중요하다는 것을 잊지 말자.

Step2 자전거 점검은 선택 아닌 필수! 긴 거리와 오랜 시간 동안 라이더의 발이 되어 줄 자전거에 대한 점검 역시 필수다. 국토종주 구간에는 인적이 드물고 마을과 동떨어진 곳이 많아 자전거에 문제가 생기면 매우 곤란해진다. 자전거의

사전 점검도 중요하지만 펌크와 체인 끊어짐 같은 치명적인 고장에 대비한 정비 요령도 반드시 익혀야 한다. 또 앞뒤 라이트에 불이 잘 들어오는지 체크하고 반야의 상태를 위해 일본의 튜브, 펌프패치, 펌프 등을 챙기는 것도 잊지 말자.
Step3 가법고, 든든하게! 짐 챙기기 종주는 자신과의 싸움이기도 하지만 짐과의 싸움이기도 하다. 짐은 최소화하는 것이 좋다. 패니어를 사용하면 좋겠지만 여유가 되지 않다면 너무 크지 않은 배낭을 선택하는 것이 좋다.
옷은 자전거 전용 의류를 선택하자. 바지에 안장통을 조금이나마 풀어주는 패드가 있어 도움이 된다. 자전거 전용 의류는 빨리 건조되기에 여벌 옷을 줄일 수 있는 장점이 있다. 라이딩에 필요한 두 두 벌, 잠잘 때 입을 옷 한 벌이면 충분하다. 기온에 따른 저온 대비를 위해 방풍재킷은 필수다.
스마트폰은 국토종주에 큰 힘이 된다. 길을 찾거나, 다른 라이더들과 정보를 공유하며, 나의 종주를 기록할 수 있는 매개체다. 국토종주 자전거길에서 스마트폰 연결이 안 되는 경우는 없으니 안심하자. 라이딩에 큰 도움이 되는 애플리케이션(앱)으로는 '우리강 이용도우미'와 각종 지도 앱(네이버·다음), 스트라바, 오픈라이더 등이다.
상비약도 필수다. 낙차로 인한 상처나 무릎, 감기 등 몸의 이상 징후가 나타날 것을 대비해 상비약을 챙기는 것이 좋다.
보급식도 필요하다. 종주 길에서 끼니를 때우는 일은 코스에 따라 호환호가 갈린다. 식당을 만나는 경우도 있지만 그렇지 않은 경우도 있다. 보급식은 허기가 지기 전, 힘이 빠지기 전에 먹어야 한다. 그렇지 않으면 내 몸에 있는 에너지가 쉽게 채워지지 않는다. 만약 약이런 일이 발생한다면 일정을 조정해 쉬어야 한다. 새재까지가는 어렵지 않게 마트를 만날 수 있으나 낙동강길은 근처에 마트가 드물어 사전에 보급식을 챙기는 것이 좋다. 1000원권 지폐도 챙

기자. 판매점 대신 가끔 있는 자판기를 이용해야 할 경우도 있기 때문이다. 역시 낙동강길에서 유용하다.
종주길 중간에 만날 수 있는 인증센터에 들러 국토종주 인증수첩에 도장 찍는 재미도 쏠쏠하다. 기념품이라고 생각하고 장만해 보는 것도 좋겠다. 한 치 앞도 모르는 것이 사람 일이라고 했다. 도장 찍는 재미가 빠져 국토종주길 외에 동해안, 제주도, 섬진강, 오천, 금강 자전거길 모두 완주할지도 모르니 준비해 두자. 인증수첩은 우리강 이용도우미를 통하거나 인증센터에서 구매할 수 있다. 가격은 4000원.

복귀하는 방법도 미리 생각하자
대부분 라이더는 국토종주 계획을 편도로 잡는다. 자전거와 함께 출발지로 복귀하는 방법은 다양하지만 대표적인 방법 세 가지를 소개한다.
기차 기차를 이용할 때는 자전거 거치대가 있는 좌석을 예약해야 한다. 그러나 휴일이나 주말의 경우에는 자전거 거치대가 있는 열차가 거의 운영되지 않는다. 자전거 앞뒤 바퀴를 분해해 자전거 가방에 수납해 기차에 탑승하는 것도 한 방법이나, KTX 특실 맨 앞자리 좌석이 아니면 마땅히 들 곳이 없으므로 권하지 않는다.

고속버스 고속버스는 자전거와 함께 이동하기 가장 좋은 교통수단이다. 앞바퀴를 분해해 고속버스 하단 수화물 칸에 넣으면 끝. 한 칸에 두 대까지 실을 수 있다. 만약 다른 승객의 짐이 많으면 운전기사의 재량에 따라 거부되기도 한다. 국토종주를 하는 사람들이 가장 애용하는 방법이다.
택배 국토종주를 시작하기 전 사전에 도착지 인근에 있는 자전거 숍과 연락해 택배 가능 여부를 물어본다. 만약 가능하다면 복귀할 때는 맨몸으로 간편하게 올라갈 수 있다.

Level1 초보자 초보자는 하루 60~80km의 7일 코스를 추천한다. 너무 부담되는 거리는 더 빠른 피로를 불러오기 때문에 하루의 주행거리가 최대 80km를 넘지 않는 것이 좋다. 주변의 경치를 감상하면서 달릴 수 있는 코스다.
예산코스 1일 서울~여주 2일 여주~수안보 천 3일 수안보천~상주보 4일 상주보~칠곡보 5일 칠곡보~관천 장녕보 6일 말천 장녕보~양산물문화관 7일 양산물문화관~을숙도

Level2 중급자 자전거 라이딩에 자신이 있는 사람이라면 하루 100~120km의 5일 코스를 추천한다. 국토종주를 떠나는 이들이 가장 많이 계획하는 코스다.
예산코스 1일 서울~여주 2일 여주~문경 천단지 3일 문경 온천단지~칠곡보 4일 칠곡보~합천장녕보 5일 합천장녕보~을숙도

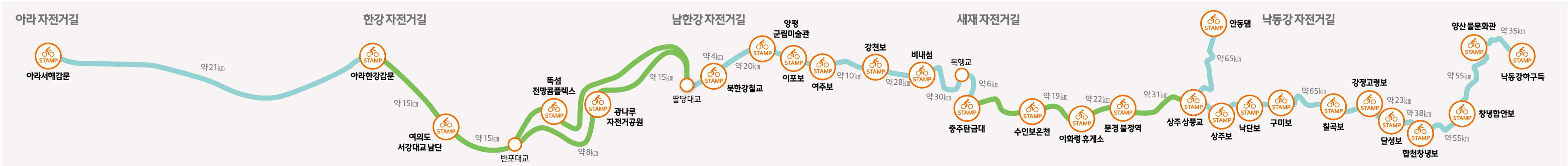
Level3 상급자 장거리 라이딩에 자신이 있는 라이더라면 3일 코스를 도전해 보는 것도 좋겠다. 단 새벽부터 일어나 달려야 하니 사전에 체력을 충분히 길러야 한다. 달리는 것에 집중해야 하기 때문에 풍경을 감상하기는 조금 어렵다. 기록 단속 또는 제도준비라면 강력히 추천하겠다.
예산코스 1일 서울~수안보(약 200km) 2일 수안보~대구 달성보(약 210km) 3일 달성보~을숙도(약 180km)

초보자부터 상급자까지, 실력에 맞는 코스 가이드!



아라 자전거길·한강 자전거길·남한강 자전거길은 대부분 평지로 이뤄져 있다. 다만 바람의 영향이 변수다. 새재 자전거길은 국토와 연결된다. 고도차가 있고 소조령, 이화령을 넘을 때에는 총 상승 고도가 1200m에 이른다. 체력 안배가 중요하다. 단 코스를 따라 가기 때문에 음식, 숙박에 대한 걱정이 없다. 국토종주 구간 중 가장 아름다운 경치가 좋은 구간이며, 볼거리도 많다.

낙동강 자전거길은 상주에서 대구까지 대부분 평지다. 대구를 지나 양산까지는 생각보다 오르막이 많다. 중간에 숨겨진 MTB 코스도 있다. 로드바이크를 타는 사람이라면 사전에 우회코스를 확인해 가는 것이 좋다. 이와 평보다 더 힘든 박진감, 영이치코개를 넘을 때 상승고도는 700m 정도다. 낙동강길이 가장 긴 코스며, 지루함을 느낄 수도 있다. 양산부터 부산을 속도까지 약 28km 거리다. 대부분 평지며, 마지막 힘을 쏟아부을 구간이다.

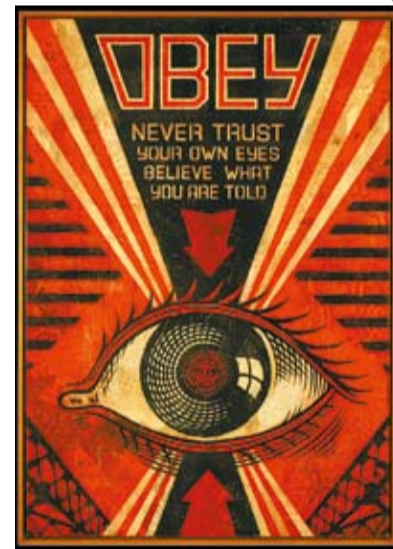


국토종주는 안전하고 즐겁게!
국토종주는 자신의 실력에 맞게 코스를 정하는 것이 중요하다. 힘이 많이 남는다고 첫날부터 무리해서는 안 된다. 첫날의 피로는 다음날 라이딩에 분명히 영향을 준다. 그렇기 때문에 무리하지 않는 것이 매우 중요하다. 라이딩을 하다가 생기는 문제에 대비해 비상 연락망을 갖춰놓자. 우리강 이용도우미센터(1577-4359)를 통해 도움을 요청하는 것도 한 방법이다.

과거 담벼락의 낙서 정도로 치부되던 그래피티가 최근 예술의 한 분야로 어엿하게 자리 잡았다. 그래피티의 위상을 높인 세계적인 작가 중 한 사람이 바로 'OBEY GIANT'라는 이름으로 활동하는 '셰퍼드 페어리'다. 그의 작품은 예술적 가치와 더불어 문화와 정치, 사회, 환경을 관통하는 철학적 메시지를 함께 전한다. 사진=예술의전당



예술의전당 한가람미술관
~2017.4.30. sun



- 1 Liberte egalite fraternite, 2015
- 2 Natural springs, 2016
- 3 Obey eye(never trust), 2010
- 4 Paradise turns, 2015
- 5 Peace & justice woman, 2013
- 6 벽면에 작업 중인 셰퍼드 페어리
- 7 아티스트 컬래버레이션 작품들

위대한 낙서

셰퍼드 페어리展 : 평화와 정의



셰퍼드 페어리(Shepard Fairey), 일명 오베이 자이언트(OBEY GIANT)는 세계에서 가장 영향력 있는 그래피티 아티스트다. 1970년 미국 찰스턴에서 태어나 아일랜드 디자인스쿨에서 일러스트레이션을 공부한 그는 대학 재학 중 'Andre the Giant has a Posse'라는 스티커를 만든다. 이 스티커로부터 시작해 티셔츠, 스케이트 보드, 포스터까지 만들어진 'OBEY GIANT' 캠페인으로 셰퍼드는 유명세를 얻었다. 스미스소니언 국립 초상화 박물관에서 소장 중인 버락 오바마 전 미국 대통령의 초상화 'Hope'(2008)를 포함해, 그의 작업은 예술의 한 분야로 당당히 인정받고 있다.

예술의전당 한가람미술관에서 펼쳐지는 이번 전시는 2016년 12월 9일부터 올해 3월 12일까지 예술의전당에서 개최된 '위대한 낙서'의 후속 전시다. 기존 전시가 '팝아트' 장르 내 그래피티의 거센 흐름을 파악하는 기회를 제공했다면, 이번 전시에서는 그래피티의 가치를 좀 더 깊이 느낄 수 있다. 전시 공간은 셰퍼드의 작품 290여 점을 주제와 메시지에 따라 5개 섹션으로 나누어 마련했다. '오베이 자이언트 캠페인' '평화와 정의' '아티스트 컬래버레이션' '예술가의 안무' '지구의 위기'다. 각 섹션의 작품을 통해 평화, 정의, 아티스트의 역할, 환경 보호 등 우리시대의 현안에 대해 함께 고민하며 셰퍼드가 전하고자 하는 메시지를 읽어보자.

