

새롭게 미래로

건화 20주년 기념집



松茂栢悅 송무백열
소나무가 무성하니, 잣나무가 즐거워한다

'남을 꺾지 않으면 내가 꺾인다'는 생각을
가진 사람들이 많습니다.

그렇지만 전화는
서로가 서로에게 힘을 주면서 성장해 나가는 사회가
바르고 이상적인 사회라고 생각합니다.

네가 웃어 내가 웃고
내가 웃어 네가 웃는 세상을 꿈꿉니다.



布德行惠 포덕행혜

덕을 베풀고 은혜를 베푼다

주어진 일을 해내기는 쉽지만
마음을 다해 해내기는 어렵습니다.
열과 성,

우리의 열정이 바로 덕이고 은혜입니다.
정성은 칼로 돌아오지 않으니
그저 마음을 다하고 있습니다.



그리고,
새롭게 미래로



이제 건화는 새로운 미래를 꿈꿉니다.
모두가 잘 사는 사회,
서로 어깨를 걷고 웃을 수 있는 사회.
우리가 상상하는 세계가 모두에게
행복으로 이루어지기를 바랍니다.



창립 20주년을 맞은 건화에 축하를 전합니다.

건화는 1990년 후발기업으로서 뒤늦게 출발하여 오늘날 엔지니어링 업계의 주역으로서 성공적인 자리매김을 하였으며, 글로벌 경영체제를 구축하고 세계를 무대로 대한민국의 위상을 떨치며 당당히 기업 활동을 전개해 나가고 있습니다. 이는 불과 20년 만에 이룩한 성과로서 놀라운 위업이 아닐 수 없습니다.

설립 당시의 조그만 기업 시절부터 관심을 갖고 건화의 성장 과정을 지켜보았기에 오늘 이처럼 괄목할만한 발전을 이루어낸 건화의 저력을 확인하면서 감회가 새롭지 않을 수 없습니다. 위대한 도전정신으로 큰 성취를 실현한 건화 임직원 여러분의 노력에 진심으로 찬사를 보냅니다.

오늘날 건화가 성장 신화의 주역으로 탄생하게 된 데에는 특히 황광웅 회장의 경영이 있었음을 주목합니다. 황광웅 회장은 깊이 생각하고 멀리 내다볼 줄 아는 뛰어난 리더십과 방향 제시로 건화를 최고의 기업으로 도약시켰습니다. 황광웅 회장의 경영능력에 신뢰와 경의를 표합니다.

건화는 지난 20년간 엔지니어링 산업에 활력을 불어넣으면서 우리나라 엔지니어링 발전의 역사를 이끌어 왔습니다. 또한 국토 발전의 견인차가 되어 국가 기간산업을 뒷받침하는 역할을 충실히 수행하며 국민의 보다 나은 삶의 질을 창조해 왔습니다. 건화의 역사는 단순히 한 기업의 역사가 아니라 대한민국의 발전 단계와 궤를 함께하는 역사이기도 한 것입니다.

이런 까닭에 건화가 창립 20주년을 맞았다는 것은 우리 엔지니어링 업계에 귀중한 자산이 되고 있으며, 건화의 성장에 아낌없는 성원과 뜨거운 격려를 보냅니다. 앞으로 건화가 21세기 우리 민족의 도약을 새롭게 이끌어갈 초일류 기업으로 발돋움하기를 바라며 변함없이 국가와 민족의 발전에 앞장서면서 인류의 풍요로운 삶에 기여하기를 기대합니다.

건화의 영원한 성장과 발전을 기원합니다.

회장 곽 영 필

“건화가 창립 20주년을 맞았습니다.

우리가 오늘날과 같이 발전할 수 있었던 것은 건화와 관계를 맺고 있는 많은 관계자들, 즉 발주처, 아웃소싱업체들, 기타 이해관계자들의 성원이 있어 가능했던 결과입니다. 또한 회사가 어려울 때 집에도 못 들어가고 밤새워 일하며 열과 성을 다해 매진해준 임직원들의 노력과 희생 덕분입니다.

이 자리를 빌어서 모두에게 감사를 드리고 싶습니다.

건화는 지금 글로벌 기업으로 성장하고 있습니다. 해외시장 진출을 통해 사업영역과 수익원이 국내외로 다양화되면서 기업경쟁력을 축적하고 있습니다. 또 하나의 미래 승부처는 환경이 될 것입니다. 건설시장의 패러다임이 환경 쪽으로 바뀌고 있는 만큼 건화도 친환경기술 개발에 투자를 아끼지 않을 것입니다. 건화는 앞으로 더욱 경쟁력을 강화하며 일류기업으로 성장해 나갈 것입니다. 앞으로도 애정어린 시선으로 지켜봐주시기 바랍니다.”

Q : 건화가 창립 20주년을 맞았습니다. 비즈니스 환경의 변화로 기업의 평균수명이 갈수록 짧아지고 있는 가운데서도 불과 20년 만에 업계를 선도하는 기업으로 부상하는 눈부신 성장을 이뤄냈습니다. 이에 대한 감회를 듣고 싶습니다.

건화는 설립 당시 전체 임직원이 20~30명에 불과한 보잘 것 없는 기업이었고, 후발주자로 출발했습니다. 처음에 직원들은 영업력에 한계를 드러냈고 기존 업체들 틈에서 위축이 되었습니다. 그러나 건화는 오늘날 설립 초기에 생각했던 것 이상으로 성장을 이루었고, 훌륭한 메이저 기업들과 함께 어깨를 나란히 하고 있습니다. 감회가 남다르지 않을 수 없습니다. 이는 건화와 관계를 맺고 있는 많은 관계자들, 즉 발주처, 아웃소싱업체들, 기타 이해관계자들의 성원이 있어서 가능했던 결과입니다. 또한 초기 시절 회사가 어려울 때 집에도 못 들어가고 밤새워 일하며 열과 성을 다해 매진해준 임직원들의 노력과 희생이 있었기에 오늘의 건화가 있습니다. 이 자리를 빌려 모두에게 감사를 드리고 싶습니다.



Q : 신생사에 불과한 건화가 초기 성장의 발판을 신속하게 구축할 수 있었던 배경이라면 무엇입니까?

무리한 확장 경영보다는 철저하게 리스크 관리를 하면서 경쟁력있는 부문에 역량을 집중했기 때문입니다. 잘할 수 있는 분야에 선택과 집중을 하면서 그 분야 최강자의 자리에 이를 때까지 인지도를 계속 높여나갔습니다. 건화는 초기에 우리만의 경쟁우위를 가진 분야에서의 공격경영을 통해 성장하는 내실 위주의 경영전략을 펼쳤습니다. 선택과 집중으로 특화된 시장을 이끌며 고객의 신뢰를 얻을 수 있었습니다. 이외 다른 사업 부문은 서둘거나 포기하지 않고 점진적으로 경쟁력을 키웠습니다. 그 결과 핵심 전략분야를 중심으로 영업력 강화와 함께 경영의 안정성이 크게 제고되었습니다.

운도 따랐습니다. 건화가 창립할 당시는 마침 우리나라가 다양한 대형개발 사업들을 전개해 나가기 시작하는 시기였습니다. 특히 건화가 강점을 보이는 도로 분야의 SOC 사업이 활발하게 진행이 되었습니다. 이와 함께 수도 부문이 함께 성장을 해주었습니다. 수도는 맨파워에서 건화가 전통적으로 강세를 보이는 사업 분야입니다. 이외에도 최선을 다하는 노력과 서비스정신으로 고객에 대한 브랜드 파워를 꾸준히 키워온 것도 성장력의 비결이라면 비결이 될 것입니다. 건화는 고객의 요구에 열심히 귀를 기울이고 그에 맞는 최상의 서비스를 제공합니다. 무엇보다 고객을 먼저 생각하는 것이 업무를 수행하는 데 있어서 건화의 고유한 가치입니다. 이는 창립 때부터 내려온 정신이고 현재까지 계속되는 건화의 방식입니다.

Q : 전국적으로 설치되어 있는 콘도시설 등 건화의 직원 복지제도는 업계에서도 벤치마킹의 모델이 되고 있을 정도로 모범적인 것으로 알려져 있습니다. 그 중에서도 특히 어떤 점을 자랑할 수가 있겠습니까?

건화의 복지제도는 한 가지 독특한 특징이 있는데 그것은 임직원들 자신보다 가족들에게 혜택이 돌아가는 제도들을 시행하고 있다는 점입니다. 이를테면 자녀 학자금을 대학에까지 확대해서 실시하는 것은 일반 기업에서는 흔치 않은 경우이고, 매년 부부를 대상으로 건강검진을 실시하는 것도 가족들을 먼저 생각하는 건화만의 독특한 제도입니다. 건화는 직원들을 내 가족처럼 여기면서 직원가족에게 더 잘하는 기업이 되려고 노력하고 있고, 이런 노력을 다른 회사들에서도 주목하고 있는 것 같습니다.

Q : 2000년대 들어 건화는 어느 시기보다 더욱 약진하는 모습을 보이며 성공신화를 써나가고 있습니다. 이처럼 건화가 남다른 성장 속도를 보일 수 있는 배경은 무엇인지요?

건화가 2000년대 들어 급속한 성장을 보일 수 있었던 것은 창립 이후부터 포기하지 않고 육성해온 사업 분야들이 이 시기에 이르러 인큐베이팅 단계를 지나 고른 성장을 보이고, 이에 맞춰 2000년대에 SOC 사업 추진 분야가 확대되면서 사업 다각화를 기반으로 각 사업 부문의 대형화와 종합화를 가속화하는 성과를 거둔 데 있습니다. 시장 전체 규모가 커진 가운데 이들 사업 부문들이 업계에서 상위권에 진입하고 있고 매출이나 수익률 등에서도 계속해서 좋은 성과를 거두고 있습니다. 이런 부문들이 종합적으로 시너지를 내면서 건화의 급속한 성장에 기여했습니다.

Q : 엔지니어링 시장의 향후 전망을 어떻게 보시는지요? 또한 새롭게 관심을 기울이고 있는 사업 분야는 무엇입니까?

최근 엔지니어링 산업 환경이 매우 어려운 상황이라는 말을 듣습니다. 그러나 엔지니어링 산업은 이전에도 있었고 앞으로도 계속 존재할 'Sustainable Industry'라는 긍정적인 생각과 태도로 미래 시장을 내다보고 있습니다. 엔지니어링 산업이란 것이 외생변수의 영향이 크게 작용하는 산업이라서 미리 어떤 전략적인 계획을 마련하기가 쉽지 않지만 그렇다고 명확한 목표 없이 사업이 단순히 시류를 따라다니기만 해서는 안 될 것입니다. 이에 따라 건화는 앞으로 집중할 분야로 해외 부문과 환경 부문을 설정해두고 있습니다. 건화는 지금 글로벌 기업으로 성장하고 있습니다. 해외시장 진출을 통해 사업영역과 수익원이 국내외로 다양화되면서 기업경쟁력으로 축적되고 있습니다. 초기 시행착오를 거치면서 경험과 노하우를 쌓았고, 향후 해외사업 거점을 지속적으로 확대할 계획입니다.

해외사업 외에 또 하나의 미래 승부처는 환경이 될 것입니다. 환경 부문은 블루오션으로 불리는, 이제 막 생겨나고 있는 매력적인 시장입니다. 건설시장의 패러다임이 환경 쪽으로 바뀌고 있는 만큼 건화도 환경시장에 많은 관심을 기울이고 있습니다. 건화는 향후 친환경기술 개발에 많은 투자를 할 계획이며, 이들 사업을 신성장동력으로 삼아 더욱 경쟁력을 강화하며 일류기업으로 성장해 나갈 것입니다.

Q : 마지막으로 건화에 입사해 꿈을 키우고 있는 신입사원들에게 해주고 싶으신 말씀은?

건화는 신입사원들에 가능성의 문을 활짝 열어놓았습니다. 건화는 인재가 키울 수 있는 시스템을 구축하는데 노력을 기울이고 있고, 이것이 바탕이 되어 현재 우수인력들을 많이 확보하고 있습니다. 건화는 퇴사자가 거의 없는 회사들 중의 하나로 알려져 있기도 합니다. 건화는 설립 초기부터 공채제도를 실시했고, 어려운 환경에서도 매년 공채제도를 실시하고 있습니다. 공채로 들어온 신입사원들이 이제는 회사의 기둥이 되어 건화의 새로운 도전을 이끌고 있습니다. 선배들이 이처럼 대부분 임원으로 성장해 활약하는 모습을 보고 희망을 가질 수 있을 것으로 생각합니다. 나의 꿈은 건화의 신입사원이 건화의 사장이 되는 것을 보는 것입니다. 건화의 신입사원들이 이러한 꿈을 함께 나누어 가지기를 바랍니다.

(주)건화 회장 황광웅

건화 20주년 기념집

Part 1

걸어온 길

제1장 20세기의 건화

- 성장의 초석을 마련하다
(1990~1999)

제2장 21세기의 건화

- 고도성장의 위업을 이룩하다
(2000~2009)

Part 2

오늘의 모습

1. 건화의 365일

2. 우리의 모습

Part 3

나누고 싶은 이야기

1. 우리들의 소리

2. 가족의 이야기

◎일러두기

내용 구성 건화 20주년 기념집 〈새롭게 미래로〉는 크게 역사를 서술한 '걸어온 길'과 건화의 현재를 그린 '오늘의 모습', 그리고 임직원과 가족의 기고문을 수록한 '나누고 싶은 이야기'로 구성하였다. 또한 부록에서는 임원 현황, 부서장 현황, 사옥 변천, 사업실적, 상훈, 신기술 등을 일목요연하게 정리하여 자료 활용에 도움이 되도록 하였다.

표기 방법 모든 표기는 한글 사용을 원칙으로 하고 한글맞춤법과 표준어 규정을 적용하였다. 숫자는 아라비아 숫자로 표기함을 원칙으로 하고 만, 억, 조 등의 보조 단위를 사용하였다. 화폐 단위는 원과 달리를 기준으로 하였다.

여는 글

기념사

발간사

제2장 21세기의 건화 : 고도성장의 위업을 이룩하다
(2000~2009)

Part 1. 걸어온 길

제1장 20세기의 건화 : 성장의 초석을 마련하다
(1990~1999)

제1절 건화엔지니어링을 창립하다
22 1. 건설엔지니어링 산업의 생성과 발전
24 2. 건화의 이름으로 첫걸음을 내딛다
26 3. 출범 초기의 조직 구조
29 4. 본사 이전과 사옥 매입

제2절 초기 시절의 어려움을 넘어서다
32 1. 초기 경쟁력으로 작용한 리더십
36 2. 자주적인 길을 걸어나가다
40 3. 시련기를 넘어 흑자시대를 열다

제3절 변화를 토대로 발전을 이끌다
43 1. 종합건설기술용역업으로 등록하다
44 2. PQ제도에 발맞춘 인프라 구축
46 3. 책임감리로 사업을 다각화하다

제4절 업계 메이저 기업으로 자리매김하다
47 1. 엔지니어링 시장에 건화를 심다
62 2. 설계와 동반 성장한 감리사업 부문

제5절 시련을 성장의 계기로 삼다
65 1. 새로운 입찰 환경을 조성하다
66 2. IMF 경제위기 시기의 대응과 성장

제1절 성장하는 위상, 변화하는 이미지

- 70 1. 수주 1,000억 원을 달성하다
72 2. 기업의 이미지를 일신하다

제2절 경영체제의 개선과 혁신

- 75 1. 커뮤니케이션 활성화를 위한 제도 도입
76 2. 제도 개선으로 업무효율성 제고
77 3. 21세기 정보경제체제를 구축하다

제3절 다양한 성장 가능성을 모색하다

- 79 1. 민자사업 시장에의 참여 확대
80 2. 해외사업에서 새 돌파구 모색
81 3. 기술 연구개발 역량의 강화

제4절 선도기업으로 우뚝 서다

- 84 1. 빅5 기업으로 뿌리를 내리다
110 2. 감리 200개 현장 시대를 열다
115 3. 해외시장 진출을 위한 행보는 지속된다

제5절 새롭게 미래로 도약을 기약하다

- 118 1. 수주 2,000억 원 달성과 건화 창립 20주년
123 2. 최고의 복지, 신입사원으로 가고싶은 회사
126 3. 고객을 섬기는 기업, 사회를 생각하는 기업

Part 2. 오늘의 모습

1. 건화의 365일

- 132 화보로 보는 건화의 365일

2. 우리의 모습

- 146 업계 최고의 경쟁력 _ 도로구조본부
152 핵심 성장동력으로 발돋움 _ 수도환경본부
158 건화 성장의 견실한 원동력 _ 국토개발본부
164 새 도약의 분위기 견인 _ 수자원부
168 미래시장 패러다임을 선도 _ 환경평가부
172 꾸준한 수주기반 확대 _ 항만부
176 사업 다각화의 새로운 주역 _ 철도부
180 세계 시장 속으로 뻗어나가다 _ 해외사업부
184 사업 경쟁력의 밑거름 _ 지반터널본부
188 주력사업부서로서의 확고한 위상 구축 _ 감리CM본부
192 일류기업의 경쟁력 더하는 _ 기획관리부
194 건화의 경영정책 이끄는 _ 경영관리본부

Part 3. 나누고 싶은 이야기

1. 우리들의 소리

- 200 엔지니어의 길 _ 조남철 부회장
202 서해안고속도로와의 인연 _ 이용재 전무
204 새롭게 미래로 _ 박경훈 부부장
206 생애 첫 합사에서의 다짐을 기억하며 _ 김귀옥 사원
208 삶은 도전이다! 코타키나발루 신행기 _ 박봉현 부회장
211 죽마고우들에게 _ 이형철 부회장
213 건화와 함께 한 세월 중 가장 힘들었던 5년 _ 박재교 전무
216 민선이 홀로서기 _ 금민선 사원

- 218 행복 _ 유승연 사원

- 219 엔지니어링의 참맛을 알아가다 _ 박찬성 사원

- 220 자전거의 즐거움 _ 이종대 사원

- 221 새롭게 엔지니어의 자세를 다지다 _ 이창환 사원

- 223 캄보디아 사람들 _ 강경진 대리

- 226 경찰서로 출두하세요! _ 박병찬 부사장

- 228 태풍 루사 _ 김성기 이사

- 231 철인이 별거녀! _ 김남식 부장

- 233 청담대교를 생각하며 _ 이종식 부장

- 235 나의 첫 감리사업 현장 _ 이연우 대리

- 237 토목설계 분야에서의 정보기술 구축 _ 강왕렬 전무

- 240 토목인으로 지내온 10년 _ 박미애 과장

- 241 경영관리본부에 들어와서 _ 송영일 사원

- 242 마음에 와 닿는 漢詩 _ 조남철 편집위원장

2. 가족의 이야기

- 248 사랑하는 건화 가족들에게 _ 강혜정(박완용 부사장 부인)
250 비 오는 날 아침의 단상 _ 손미경(강선균 이사 부인)
252 오늘도 출근하는 남편을 배웅하며 _ 남연화(강병렬 부사장 부인)
254 을왕리에서의 여유로운 하루 _ 김태임(구본수 상무 부인)
256 전원휴가 _ 유선례(이우태 부사장 부인)
259 여름휴가 _ 김연우(김석갑 상무 치남)
261 그 사람은 나를 이렇게 생각한다 _ 장보금(정관영 차장 부인)

264 부록

Part 1. 걸어온 길

제1장 20세기의 건화 : 성장의 초석을 마련하다 (1990~1999)

- 22 제1절 건화엔지니어링을 창립하다
- 32 제2절 초기 시절의 어려움을 넘어서다
- 43 제3절 변화를 토대로 발전을 이끌다
- 47 제4절 업계 메이저 기업으로 자리매김하다
- 65 제5절 시련을 성장의 계기로 삼다

제2장 21세기의 건화 : 고도성장의 위업을 이룩하다 (2000~2009)

- 70 제1절 성장하는 위상, 변화하는 이미지
- 75 제2절 경영체제의 개선과 혁신
- 79 제3절 다양한 성장 가능성을 모색하다
- 84 제4절 선도기업으로 우뚝 서다
- 118 제5절 새롭게 미래로 도약을 기약하다

1장

20세기의

건화

성장의

초석을

마련하다

“건화가

세울 건(健)자가

아니고 굳셀 건(健)자를 사용하는데,

회사 이름에는 잘 안 쓰는 한자다.

건강하다, 건전하다는 좋은 의미가 될 수 있다고 본다.

사업도 건강하게, 사람도 건강하게…

건화가 지금 사업이 잘 되고 있으니

과연 이름대로 된 셈이라고 하겠다.”

제1절 건학엔지니어링을 창립하다

22 1. 건설엔지니어링 산업의 생성과 발전

24 2. 건화의 이름으로 첫걸음을 내딛다

26 3. 출범 초기의 조직 구조

29 4. 본사 이전과 사옥 매입

제4절 업계 메이저 기업으로 자리매김하다

47 1. 엔지니어링 시장에 건화를 심다

62 2. 설계와 동반 성장한 감리사업 부문

제5절 시련을 성장의 계기로 삼다

65 1. 새로운 입찰 환경을 조성하다

66 2. IMF 경제위기 시기의 대응과 성장

제2절 초기 시절의 어려움을 넘어서다

32 1. 초기 경쟁력으로 작용한 리더십

36 2. 자주적인 길을 걸어나가다

40 3. 시련기를 넘어 흑자시대를 열다

제3절 변화를 토대로 발전을 이끌다

43 1. 종합건설기술용역업으로 등록하다

44 2. PQ제도에 발맞춘 인프라 구축

46 3. 책임감리로 사업을 다각화하다



1990 ~ 1999

제1절 건화엔지니어링을 창립하다

1. 건설엔지니어링 산업의 생성과 발전

우리나라는 1960년대 들어 경제개발계획의 추진으로 근대화 기반을 구축하기 시작했다. 이와 함께 사회간접자본(SOC)의 확충을 통해 산업인프라를 지원했다. 정부는 1961년 건설부를 신설하여 국토건설사업을 추진해 나가도록 했으며, 국토개발은 공업화와 더불어 양대 축으로서 국가 경제 발전의 디딤돌 역할을 수행했다.

주요 도로의 신설 및 포장, 상하수도, 하천 치수, 다목적댐과 항만시설 건설 등의 국토개발사업이 추진되는 가운데 초기에는 설계와 감리 업무를 정부 및 산하기관에서 담당했다. 그러나 광범위한 국토 건설에 따른 건설 수요의 증대로 합리적인 설계를 통한 사업비 절감과 건설기술 향상의 중요성을 인식하게 되었으며 이를 전문적으로 수행해 나갈 건설기술용역의 필요성이 대두했다.

1963년 3월 20일에는 건설부가 '건설용역업자 관리규정'을 제정하여 건설엔지니어링 업체의 자격을 규정하고 이를 등록하도록 하는 한편 기술업무 분야에 따라 용역을 발주할 수 있도록 했다. 이 조치로 1963년에는 한국건설기술단, 협동기술단, 공공기술단이, 1964년에는 도화종합설계공사(현 도화종합기술공사)가 각각 등록을 함으로써 건설엔지니어링 산업이 발전의 새 장을 맞게 되었다.

1970년대 전반기의 1차 석유파동 이후의 중동지역 진출과 지속적인 경제성장에 힘입은 신규 건설 공사 증가로 건설업은 급속한 성장세를 보였다. 건설업체의 해외진출 붐과 건설경기의 활황에 힘입어 건설 엔지니어링 분야도 크게 발전을 이루었다. 이에 정부는 1973년에는 기술용역육성법을 제정하여 기술용역업의 질적 육성과 선진적인 발전을 위한 기반을 조성했다.

1980년대 들어서는 1979년의 2차 석유파동을 겪은 후의 유가하락에 따른 중동 건설경기 침체로 건설업의 감소와 함께 건설엔지니어링 분야도 한동안 위축을 보였다. 그러나 1980년대 말에는 서해안 개발, 지하철 및 도로 건설, 신국제공항 건설, 주택 200만호 건설, 항만 건설 등의 건설사업이 착수되어 물가 불안 속에서도 건설경기는 다시 살아나고 엔지니어링산업도 고성장을 시현했다.

1989년에 국내 건설공사 수주액은 15조 6,605억 원으로 1988년의 9조 9,397억 원에 비해 57.6% 가 증가했는데, 이 중 공공부문은 6조 9,085억 원으로 1988년의 4조 278억 원 대비 71.5%나 증가하는 실적을 기록했다(한국산업은행, 〈한국의 산업〉, 1990). 토목공사의 경우 1988년에는 올림픽 기간 중의 발주 중단에 따라 전체적인 공사물량이 한정된 수준을 보였으나 1989년에 들어서는 택지 및 공단 조성, 도로 확



창립 당시 건화 깃발을
들고 있는
황광웅 회장

장 등으로 큰 폭의 증가세를 나타냈다.

한편으로 1980년대 후반에는 우루파이 라운드 서비스교역 자유화 협상과 관련하여 선진국의 국내시장 개방 압력이 거세지면서 국내 건설시장의 대외개방 논의가 진행되었다. 이에 따라 정부는 해외 건설시장을 개척하기 위한 상호주의 입장에서 건설업법을 개정하고 건설시장을 개방하게 되었다.

국내시장의 개방으로 1989년 7월 18일에 건설업법 시행령이 개정, 공포되면서 1974년 이후 업체 난립을 막기 위해 동결시켜 왔던 신규면허 발급의 중단을 해제했다. 또한 1989년 9월 5일부터 새로운 면허 기준에 따라 신규 건설업 면허신청을 받았다. 이때 국내 건설업체의 면허수는 신청 전의 467개사, 669개 면허에서 1989년 말에는 930개사, 1,297개 면허로 두 배 정도가 증가했다(한국산업은행, 〈한국의 산업〉, 1990).

국내 건설기술용역업도 빠른 성장을 이룩했다. 1980년대 말에는 고급 기술용역에 대한 국내 수요가 증가하는 가운데 기술용역업체수와 기술용역수주액이 급신장했다. 국내 종합건설용역업 수주액은 1987년 567억 원, 1988년 559억 원에서 1989년에는 1,212억 원으로 2배가 증가하는 등 추진력을 달기 시작했다(장의태, 〈다자간 서비스협상과 우리나라 건설사업의 국제화〉, 대외경제정책연구원, 1990).



최초의 사옥,
논현오피스텔

2. 건화의 이름으로 첫걸음을 내딛다

엔지니어링 산업이 이처럼 본격적인 개화단계로 들어서는 시기에 건화의 탄생도 준비되기 시작했다. 건화의 출범에 모태가 된 곳은 도화였다. 엔지니어링 업계에서 1위 자리를 다투고 있던 도화에서 1989년 말부터 기업 신설 프로젝트가 논의되었다. 이 무렵 몇 개의 계열사 또는 관계사가 병존하는 것은 건설업계나 엔지니어링 업계에서는 일반적인 트렌드이기도 했다.

특별히 이 시기에도 화에서 회사를 설립하려는 움직임을 보인 것은 일차적으로는 업계에서 지역별 연고권 주장이 제기되면서 관련 제도의 시행이 예상되고 있던 데서 기인했다. 이에 대비해 도화도 경기도를 거점으로 하는 회사를 신설하는 것을 검토하게 된 것이다. 실제로 이 시기에도 도화는 건화를 분사시키는 것을 시작으로 창업을 잇달아 추진하여 이후 경화엔지니어링, 한조엔지니어링 등 지역별로 관계사들을 탄생시키며 경영의 거목들을 업계에 배출해 낸다.

제2의 창업은 뛰어난 임원이 있는 경우에 분권화 정책의 차원에서도 유용했고, 관계사들을 활용한 탄력있는 인사이동을 통해 인사의 효율성을 높이고 전체적인 역량을 극대화할 수 있는 장점도 있었다. 기

업집단을 이름으로써 수주 확률을 제고할 수 있어 매출증대 및 영업확대에도 시너지 효과가 기대되었다.

분사를 계획하면서 도화의 곽영필 회장은 새 회사를 이끌어갈 수장으로서 당시 황광웅 부사장을 적임자로 추대했다. 황광웅 부사장은 영국의 버밍엄대학교에서 토목기술 석사학위를 받았고, 한국도로공사에서 기술자로는 오를 수 있는 위치에까지 이른 최고기술자로서 업계에서는 이미 평판이 높았으며 이러한 인품과 능력을 믿고 회사의 창립을 권유하게 된 것이다.

당초 황광웅 부사장이 도화에 봄담게 된 것은 조남철 도화 부사장(현 건화 부회장)이 영입을 추진한 것이 계기가 되었다. 도화의 도로구조부는 도로 부문과 구조 부문이 통합된 부서였는데 도로 부문을 강화하기 위해 전문가의 영입을 추진하여 1988년부터 황광웅 부사장이 도로 부문을 이끌게 되었던 것이다.

이후 도화의 곽영필 회장에게 회사의 창립을 제안받은 황광웅 부사장은 풍부한 지식과 경험을 바탕으로 우리나라 토목건설과 엔지니어링 산업 발전에 일조하고자 창업의 용단을 내렸다. 그러나 창업의 길을 예비하면서 뜻을 함께 할 사람을 물색했지만 처음에는 아무도 따라나서려 하지 않았다. 당시 직원들로서는 업계에서 잘 나가고 있던 도화에 있는 것이 부족할 것이 없는데 굳이 이름도 없는 신설회사에 지원해갈 이유가 없었던 것이다.

그러나 업체로 등록을 하고 사업을 하려면 최소한의 인원이 갖춰져야 했기 때문에 곽영필 회장은 임의로 도화의 직원들을 신설회사의 창립멤버로 발령할 수밖에 없었다. 이때 일부 부서에 대해서는 팀 단위로 선정해 보내는 결정을 내렸는데, 이는 부작용을 최대한 줄이기 위한 조치이기도 했다. 개인이 아니라 팀 전체를 보냈기 때문에 이들로서는 '준비된 팀'으로서 앞장서서 건화를 견인하여 일으키는 사명이 주어진 셈이었다.

“같이 가자고 했더니 당시 도화에 입사한 지 두 달 정도밖에 안 된 신입 여직원 한 명만 순순히 제의를 받아들였다. 이 여직원은 이후 비서실에서 15년 동안 나와 함께 있었다. 그리고 도로부하고 수도부에서 10여명 정도가 선발돼 따라왔다. 회사의 결정으로 마지막에 온 것일 테지만 어쨌든 그렇게 해서 처음 도화에서 온 사람들이 20명 정도가 되었을까 했을 것이다.” 회장 황광웅

1990년 3월 26일 황광웅 사장을 비롯한 도화 출신 기술자 18명은 엔지니어링 회사를 창립하여 사업을 시작했다. 창업 대열에 합류한 이들을 황광웅 사장은 필생의 동반자로 고맙게 받아들였다. 사무실은 우선 조그만 오피스텔을 얻어 출발하면서 건화의 발원지가 되는 논현오피스텔로 이사를 했다. 사명은 (주) 건화엔지니어링이라고 지어졌고 건화의 기업정체성을 담은 CI는 '건(健)' 자와 '화(化)' 자를 영문과 한글로 형상화하여 만들어졌다.

“건화라는 사명은 곽영필 회장님의 건화(健化)와 태진(泰振)이라는 두 가지 이름을 가지고 오셨는데 건화로 결정

하였다. 건화가 세울 건(建)자가 아니고 굳셀 건(健)자를 사용하는데, 회사 이름에는 잘 안 쓰는 한자다. 보다 깊은 뜻을 헤아리기는 어렵지만 건강하다, 건전하다는 좋은 의미가 될 수 있다고 본다. 사업도 건강하게, 사람도 건강하게, 모두 다 건강하게 발전하기를 바라는 뜻으로 이해할 수 있을 것이다. 또 건화가 지금 사업이 잘 되고 있으니 과연 이름대로 된 셈이라고 하겠다.” – 회장 황광웅

3. 출범 초기의 조직 구조

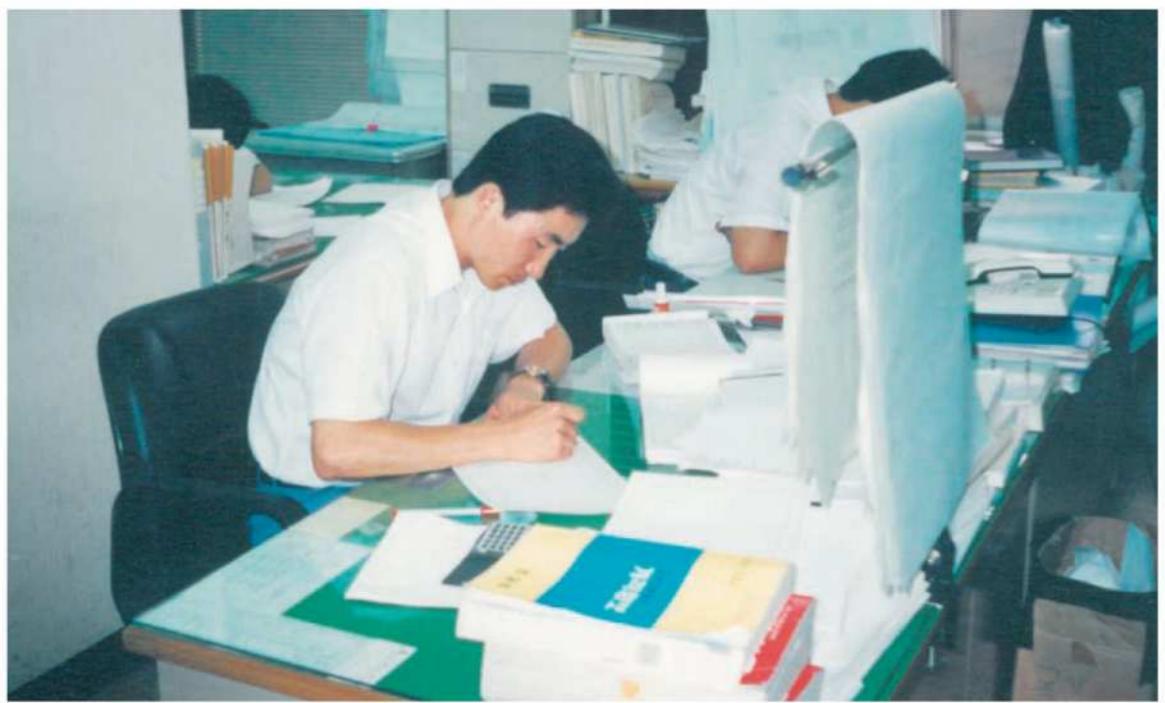
1990년 3월 출범 당시 건화는 도로부(현 도로구조본부)의 황광웅 사장을 위시해 수도부의 정조화 상무(현 회장), 도시부의 박양희 상무, 총무부의 최은우 이사 등을 중심으로 초기 조직이 편성되었다. 도로부(도로, 구조, 토질 포함), 수도부, 도시부, 총무부 등 4개 부서 외에는 아직은 조직이라고 부를 만한 제대로 된 규모를 갖춘 부서는 없었다.

이후 1년 사이에 많은 변화가 이루어져서 전체 직원수가 60여 명으로 늘어났고, 도로부 및 토질부, 구조부, 수도부, 도시부, 수자원부, 항만부 등 6~7개 사업부서를 갖추어 조직다운 모습을 보이게 되었다. 이 시기에 도화 출신의 인력 외에 외부에서 신규 인력이 충원되면서 건화는 새로운 진용이 갖추어졌다. 조직구조의 변화와 함께 직제에도 분화가 이루어져 부사장 직급이 새롭게 만들어졌다. 부사장으로는 수도부에 정조화 부사장, 토질부에 주수일 부사장, 총무부에 채경석 부사장 등이 포진했다. 부사장 아래는 상무가 있었고, 도화에서 건화로 옮겨 온 과장급 창립멤버들이 이 해에 차장으로 승진하여 실무를 맡아 이끌었다. 이는 당시 박승우 상무(현 사장)의 건의로 도화에 있을 때보다 한 단계 빠른 승진 혜택을 입은 것 이기도 했다.

사업 부문별 주요 인원구성을 보면 도로부는 황광웅 사장이 도로기술사이다 보니 부서장을 겸하면서 최영일이 부장급 임원으로 있었다. 여기에 외부에서 조완상(현 도로구조본부 본부장)을 과장으로 스카우트했고, 이후 1992년에 이르러 황광웅 사장이 대표이사에 보다 충실하기 위해 도화의 문병관 이사를 (현 한조엔지니어링 회장) 끈질기게 설득해 건화로 불러들이면서 부서장에 취임시켰다.

도로부와 함께 건화를 이끌었던 수도부는 정조화 부사장(현 회장)을 부서장으로 해서 박승우 상무와 최진상 차장(현 수도환경본부 본부장), 안병욱, 최광모, 김문석 등이 주축이 되어 조직을 구성했다. 수도부는 대부분 도화의 인력들이 초기 창업요원으로 이름을 올렸다.

도시부는 박양희 상무를 주축으로 도영준 상무, 김영춘, 소달영, 김육재, 진병욱, 김창렬, 박재교 (현 국토개발본부 전무), 김병곤 등이 있었으며, 토질부에 주수일 부사장, 구조부에 강신봉 부장, 수자원부에는 최석범 부장, 수공부에는 유철근 상무가 각각 수장으로서 사업부를 이끌었다. 항만부에는 이삼형 고문이 비상근으로 사업부를 담당했다.



건화 초기(1991년경)
논현오피스텔 사무실에서의
근무모습

총무부는 처음에 채경석 부사장 아래에 경리 두 명이 근무하고 있는 정도였다가 1991년에 업 면허 등록에 경험이 많은 박주수(현 경영관리본부 본부장)가 입사하면서 업무 파트의 인력이 보강되었다. 이외에 당시 대표이사의 비서와 운전기사 등으로 총무부가 구성되었다. 이렇게 해서 이들 창업 초기의 첨병들을 중심으로 지금의 건화와 유사한 조직의 뼈대가 갖추어졌다.

이와 함께 1990년부터 공채사원을 선발하면서 새로운 인력의 육성도 병행했다. 공채 인원은 처음에는 10여 명 내외를 모집했다. 그러나 회사가 잘 알려지지 않은 현실적인 어려움으로 인해 초기 몇 년간은 공채의 형식을 빌린 교수추천, 또는 학교 추천을 받아서 공채가 실시되었으며, 실질적인 의미에서 공채가 이루어진 것은 설립 후 5년 정도가 지나서였다.

건화는 1994년 무렵부터 이직률이 줄고 공채 인원도 안정적으로 확대되는 성장기를 맞으며 이 시기에 직원수가 크게 늘어나는 달라진 모습을 보였다. 이전까지는 부서의 명칭만 있고 실제로는 몇 사람이 모든 업무를 겸하였으나 직원이 충원되면서 업무에도 분화가 이루어졌다.

공채사원 모집방식도 1995년부터 신문을 통해 모집공고를 내기 시작했다. 이후 오늘날까지 공채를 통해 평균 30~40명 수준의 정규 직원 선발을 매년 실시하면서 이를 전통으로 지켜오게 되었다(2010년



1991년
연수교육 중인
공채사원들

현재 19기). 공채를 중시하면서 과장이나 부장은 물론이고 초급 임원들까지도 좀처럼 별도의 총원을 하지 않았고, 임원들의 경우에도 반드시 필요한 때에만 특별하게 영입을 추진했다.

“건화가 오늘과 같이 발전할 수 있었던 데는 공채를 통해 들어온 건화맨들이 성장해 회사의 종주적인 역할을 하고 있기 때문이라고 할 수 있다. 건화가 장기근속자가 많은 데도 타사에 비해 직원 평균연령이 젊은 것은 회사 조직이 공채사원들을 중심으로 이루어져 있기 때문이다. 특히 건화는 외부 영입에 의거해 급하게 성장을 추구하기보다 공채사원들을 기반으로 차근차근 성장을 추구했다는 점에서 경영이 바람직한 방향으로 이루어졌다고 할 것이다.” 도로구조본부 부사장 임호상

4. 본사 이전과 사옥 매입

1992년 5월 30일에는 본사를 안양시 관양동으로 이전했다. 당시 서울에는 건화보다 먼저 설립된 업체들이 이미 기반을 구축해 놓고 치열한 경쟁을 펼치고 있어 기존 시장구조 속을 해쳐 나가기가 힘들었다. 이런 상황에서 전체 면적이 서울과는 비교가 안 될 정도로 거대권역인 수도권 지역이 급속한 발전을 보이자 이곳을 거점으로 하여 수주 기회를 확대하는 경영전략을 추구하면서 본사 소재지를 경기도에 두게 되었다.

이 무렵에 지역업체 육성 차원에서 지역제한 발주가 예고되고 있었던 것도 전략상의 동기가 되었다. 이 제도는 지역별 연고권에 따라 의무적으로 일정 비율(30%)을 지역업체로 한정하여 수주가 이루어지도록 하는 제도로서, 해당 지역에 본사를 두지 않은 업체는 지역에서 발주하는 용역에 입찰 참여를 할 수 없도록 제도적으로 제한을 두었다. 이에 경기도를 근간으로 독자적인 입지를 다지면서 필요에 따라 도화를 포함한 서울의 대형업체들과 제휴하는 공동도급 전략을 펼쳐나가고자 했던 것이다.

“본사 이전은 지역제한 발주에 폭넓게 참여하기 위해서였다고 할 수 있다. 당시는 부산이나 인천 등의 대도시와 경기도 지역에서의 개발이 한창 진행되면서 서울에 근접해 있는 수도권 도시들이 급속도로 팽창하던 시기였다. 발주되는 용역의 많은 부분이 경기도에서 나오면서 서울에 있던 업체들 중 상당수가 경기도로 이전을 추진했다.” 경영관리본부 이사 김의수

100평도 안 되는 안양의 조그만 사무실에 입주한 후 얼마 지나지 않아 인원이 확대되고 공간이 협소해져서 1994년 11월에는 안양시 관양동 만안빌딩으로 한 차례 소재지를 이전했다. 이어 2000년 12월에는 안양시 동안구 호계동의 동아월드프라자 7층을 매입함으로써 본사 사옥을 처음으로 자체 보유하게 되었다. 이후 2010년 10월에는 1,000명 대의 안양시 관양동의 성지 스타워드 빌딩 7층을 매입해 다시 이전을 완료했다.

한편 1990년 3월 26일 창립과 함께 입주한 서울의 강남구 논현동 논현오피스텔은 도화에서 지은 건물을 임대해서 들어간 것이었다. 서울 강남에서는 처음 건축되는 오피스텔이었기 때문에 분양받은 입주자들 중에는 유명인들이 상당수가 있었다. 그래서 직원들이 장성 출신의 유명인사들이나 연예인들을 심심찮게 볼 수 있었던 곳이기도 했다.

논현오피스텔은 2층 106평 전체를 임대해서 들어갔다. 건물이 오피스텔이다 보니 평수대로 따로 분리된 방을 사용해야 했는데, 큰 방은 부서별로 들어가 있고 작은 방은 임원들이 사용하는 구조로 업무가 이루어지다 보니 사무실 분위기가 나지 않았고 효율성 면에서도 불편한 점이 많았다.

1992년 임대로 사용하다
1998년 12월에 매입한 역삼빌딩



1992년
역삼빌딩 이전
기념행사

이후 직원수가 늘어나면서 이웃해 있는 삼원가든 앞의 용담빌딩을 추가로 임대해 일부 부서가 사용을 했다. 이때 논현오피스텔에는 사장실과 임원실을 비롯해 수도부와 수자원부 등 물(木)과 관련된 사업부가 있었고, 용담빌딩에는 도로부와 도시부가 이전해 들어갔다.

1992년 2월에는 논현오피스텔을 떠나 강남구 역삼동의 역삼빌딩으로 부서를 통합해 옮겨갔다. 이 해 5월 본사가 안양에 소재지를 두게 되면서 도시부는 안양으로 완전히 이전을 했고 역삼빌딩은 서울사무소로 명칭이 변경되었다. 이후 낙낙한 생활이 아님에도 알뜰히 회사를 운영하면서 1998년 12월에는 이 건물을 매입할 수 있었다. 이에 더해 전화는 사세 확장으로 1999년 6월에는 강남구 삼성동에 있는 현재의 전화빌딩(봉은사로)에 추가로 입주를하게 된다.



제2절 초기 시절의 어려움을 넘어서다

1. 초기 경쟁력으로 작용한 리더십

설립 초기에 건화는 엔지니어링 사업을 해나가는 데 있어서 기본적인 요소인 기술인력을 확보하는 것이 여의치가 않았다. 도화의 기술자 18명이 건화로 와서 이들을 기반으로 사업을 시작했지만 여전히 경력기술자가 부족한 상황이었다. 외부에서 인력을 영입할 수밖에 없었는데 신설된 회사라서 기술자 확충이 수월하게 이루어지지 않았다. 이 때문에 사업 분야가 제대로 갖춰지지 않아 일을 수주하기가 어려웠다.

사람을 충원해도 이직이 많았다. 기술자들은 건화의 인지도가 낮고 회사 규모도 작은데 실망하고 얼마 안 있어 직장을 옮겨가곤 했다. 신입사원 공채 역시 초기에는 뿌리를 내리지 못했다. 당시만 해도 엔지니어링 업계가 취업이 어렵지 않던 시절이었기 때문에 근무 여건이 더 나은 회사가 있으면 직원들이 망설임없이 이직해 나갔다. 신입사원 8명을 선발했더니 한 달 후 1명만 남은 경우도 있었다.

이처럼 안정되지 않은 인력구조로 인해 힘들게 수주를 해도 건화가 무사히 프로젝트를 완료해서 납품할 수 있을지 발주처에서는 의구심을 풀지 못했다. 당시는 기술자들이 하나의 팀을 이루어서 다니며 일을 지원하곤 했기 때문에 중간에라도 팀 전체가 다른 회사로 가버릴 수 있다는 불안감에 어느 정도 사업이 진척되기까지는 우려를 떨치지 못한 것이다.

“회사가 자리를 잡지 못해서 일을 따로 중간에 그만두는 사람이 많으니까 초창기에는 우리 스스로도 늘 불안정 했다. 당시는 인력 이동의 기본 단위가 팀이었다. 혼자서는 잘 안 다니던 시절이다. 이 회사에 일이 없으면 좋은 일을 수주한 다른 회사로 통째로 스카우트 되어 옮겨가는 거다. 그러다가 또 다른 곳에서 오라고 하면 일을 찾아서 훌쩍 가버리고 하던 시기였다.” – 도로구조본부 본부장 조원상

건화는 뛰어난 인재를 확보하는 데도 역부족을 드러냈다. 유능한 기술자를 성공적으로 스카우트하는 경우도 있었지만 회사가 작은 탓에 문제가 있는 기술자들이 건화의 문을 두드리는 일도 적지 않았다. 이들과 더불어 경험이 일천한 신입사원들로 팀을 꾸려 일을 하다 보니 일을 시켜놓으면 엉뚱하게 처리하기 일쑤여서 설계를 몇 번씩 반복하느라 애근과 철야가 이어졌다.

초창기에는 조직에도 질서가 잡혀있지 않았다. 기술자들 간에 서로 믿음이 부족해 다투는 경우가 자주 발생했다. 여기저기서 일을 지시하는 바람에 일을 하는 사람도 혼란스럽고 사람마다 요구하는 바가



임직원 단합을
도모했던
1992년 체육대회

달라 짜증이 났다. 계다가 매일 바쁘기까지 하니 곧 회사를 떠날 마음을 먹게 되었다. 이에 따른 절대인력의 부족으로 업무가 과다해지면서 남은 사람도 퇴직이 반복되는 악순환을 만들었다.

엔지니어링 업계에서 회사 발전의 원동력은 기술자요 직원들이었기 때문에 이러한 상황이 건화로서는 심각한 문제가 아닐 수 없었다. 훌륭한 인재를 잃는다는 것은 곧 기술을 잃는다는 것과 마찬가지였으며, 이는 회사의 입찰역량을 떨어뜨리고 중대한 사업 기회를 놓치는 원인이 될 수 있었다. 따라서 이것을 시급히 선순환의 구조로 돌려놓을 필요가 있었다. 황광웅 사장은 회사를 정상화시키기 위한 선결요건으로 무엇보다 이직률을 떨어뜨리는 데 목적을 두고 사람 관리에 나섰다. 이를 위해 직원들의 화합과 복지에 신경을 많이 썼다. 우선 해마다 동종업계 십여 개 회사들을 비교해서 평균 급여를 업계에서 상위권에 들어갈 수 있도록 관리했다. 근속자수당도 설립 초기부터 시행해 지급했다.

임금 기준을 업계 수준에 맞춰서 책정하는 것 외에도 복지사업을 적극적으로 추진하여 직원들이 열심히 일한 노력에 대한 보상을 제공했다. 그 중 하나가 콘도에 꾸준히 투자를 해서 이를 무료로 이용할 수 있도록 한 것이었는데, 대관령 스키장 옆에 작은 건물을 사서 운영한 것을 시작으로 이후 전국적인 규모로 확대 설치를 해나가면서 직원들이 휴가 때 이용할 수 있도록 했다.

“처음에는 양양비치에 텐트를 놓여서 휴가기간에 즐길 수 있도록 했는데 이용률이 높지 않았다. 시대가 바뀐 것을 몰랐던 것이다. 2년간 시행해 보았지만 몇 사람 왔다간 정도라는 보고가 있었다. 이게 아니구나 싶어서 대천에 방을 몇 개 놓여서 운영했더니 참여도가 높았다. 그때부터 직접 콘도를 확보하고 운영을 하기 시작했다. 이후 장소를 확대하면서 여름마다 실시하다가 나중에는 연중 언제든지 사용할 수 있도록 개방했다.” – 회장 황광웅

건화는 사내에 가족적인 분위기를 조성해 직원들에 안정감과 소속감을 제공함으로써 회사를 일하고 싶은 직장으로 만들어 나가려고 애썼다. 그 일환으로 회식자리를 자주 만들었다. 인근의 음식점을 예약해서 전 직원이 다 같이 즐거운 시간을 갖는 기회를 마련하면서 임직원간 결속을 다지고 조직 내부의 단결을 돋려했다.

연초에는 모든 임원들이 부부동반으로 신년하례를 하는 것을 설립 초기부터 고집했고, 또한 1995년부터 신입사원 연수와 더불어 전 직원이 참여하는 한마음연수교육을 실시하면서 임직원간 소통의 벽을 허물 수 있는 장을 마련했다.

직원들을 대할 때에 황광웅 사장은 기본적으로 회사가 직원들을 인정하고 존중해야 직원들도 회사를 인정하고 존중한다고 생각했다. 특히 지식기반 산업인 엔지니어링 업계의 근간이 되는 기술자들에 대한 인격과 권리를 존중해주었다. 이 같은 태도는 임원들에게 확산되면서 특유의 전통을 만들어 냈다. 직원 존중을 기반으로 하는 부담없고 친숙한 임직원간 관계맺음이 건화만의 특징적인 기업문화로 자리매김했다.

황광웅 사장은 직원들의 조그만 경조사에도 잊지 않고 참석하는 등 마음에서 우러나오는 독특한

kunhwa story 01

15년 전통의 한마음연수교육

건화는 1995년부터 1월에 한마음연수교육이라는 명칭으로 전 임직원 연수 교육을 4박5일 간 실시하기 시작했다. 이때 임직원들도 두 파트로 나눠서 2박3일 간 같은 장소에서 연수 기회를 가졌다. 초기 2년 간은 매년 실시하다가 IMF 외환위기 시기부터 분리 운영되며 격년제로 바뀌었고, 2000년대 들어서는 교육의 효과를 고려해 일정도 1박2일로 실시되었다. 초기에는 고싸움, 산행 등의 활동적인 프로그램들이 들어 있었으나 안전사고 등을 고려하여 현재는 강의를 중심으로 운영되고 있다. 강의는 분야별로 유명강사를 초청해서 직원들에게 유익한 정보를 제공하고 있다. 임직원 재충전에 큰 목적을 두고 있기 때문에 건강, 인성, 재테크 등 다양

한 주제를 내용으로 강의를 구성하면서 가급적 전문적인 교육은 피하고 있다. 장소는 첫해에는 양주에 있는 딱따구리연수원 유스호스텔에서 했다. 이후 대웅제약 연수원, 남이섬, 강촌 등 매년 다르게 변화를 주고 있다. 2010년에는 흥의대 국제 연구원에서 진행했다. 엔지니어링 업계에서는 연수교육이 흔치 않은 제도임을 고려할 때 한마음연수교육은 콘도와 함께 건강이 자랑할 수 있는 또 하나의 오랜 뿌리를 가진 복지제도이다.

경영관리본부 본부장 박주수



1996년
한마음연수교육
기념사진

감성경영을 펼치며 직원들과의 사적인 신뢰를 구축해 나가는 부드러운 리더십을 발휘했다. 사소한 부분에 까지 신경을 써주는 경영자의 세심한 배려가 인간적인 감동과 호감을 끌어내고 직원들 마음속으로 스며들면서 이는 회사에 사표를 던지는 일을 줄이고 장기근속의 확률을 높였다.

“황광웅 사장은 ‘나는 여러분들과 끝까지 같이 갈 것이다. 함께 힘을 모아 회사를 살펴보자.’며 임직원들을 앞장서 독려하곤 했다. 황광웅 사장은 실제로 회사의 이익을 임직원들과 같이 나눌 수 있도록 우선 배려하는 경영마인드를

kunhwa story 02

“창립할 때 같이 고생한 직원들 잊을 수 없다” 격려에 감동

1993년 기관지 계통이 안 좋아서 몸무게가 53킬로까지 줄면서 회사를 그만두려고 했다. 황광웅 사장이 부르셔서 갔더니 병원비로 100만 원을 선뜻 내놓으며 ‘창립할 때 같이 고생한 직원들을 잊지 않고 있다’고 격려해주시는 것이었다. 그런 차에 제주도에서 감리사업이 나오자 공기 좋은 곳에 가서 쉬었다가 오라며 추천해주셨

고, 한 해 동안 제주도에서 근무하며 치료를 받고 건강을 회복한 기억이 난다. 당시 그런 배려가 있어서 오늘까지 20년 간 열심히 근무를 한 것 같다.

국토개발본부 전무 박재교

보여주었다. 그 결과 회사와 임직원간에 굳은 신뢰관계가 구축되었는데, 황광웅 사장이 회사와 자신들을 위해 노력하는 모습을 보면서 임직원들이 '그렇다면 우리도 최선을 다해 회사를 한 번 키워보자'는 생각을 갖게 된 것이다. 그리고 마침 당시 건화에 좋은 사람들이 많이 있어서 이들이 초기 시절 회사가 발전하는데 크게 기여하게 된다." – 한조엔지니어링 회장 문병권

건화는 내부 통합과 함께 점차 조직이 안정화를 이루게 되었다. 특히 공채사원들의 정기적인 채용이 자리를 잡으면서 이들을 중심으로 회사 인력을 공고히 할 수 있었다. 공채로 들어온 직원들은 자신의 인생의 첫발을 디딘 회사에 강한 애착을 보였고, 이는 건화가 힘있는 기업으로 전진해 나가는 소중한 바탕이 되었다. 황광웅 사장은 회사의 발전과 더불어 공채사원들이 성장해가는 모습을 보는 것을 큰 보람으로 여겼다. 공채사원들과 식사하며 대화를 나누는 것을 즐겼고 공채사원을 만나면 흐뭇한 마음으로 몇 기나고 물은 했다

2. 자주적인 길을 걸어나가다

건화는 출범 당시 도화와 공식적인 자본의 연계가 없었고, 경영에서도 완전한 독립체제로 출발했다. 따라서 사실상 맨 밑바닥에서 사업을 시작하는 것이나 다름없었다. 임직원들이 개인적으로는 발주처들과 친분을 맺어왔다고 해도 회사의 실적이 전무한 탓에 건화가 사업을 수주하는데 큰 한계로 작용했다. 엔지니어링 시장에서 실적이 없는 회사에 관심을 보일 발주처는 없었다.

그래서 초창기에는 건화라는 회사에 대한 신뢰감을 심어주기 위해 발주처에 가면 으레 도화의 이름을 먼저 언급하곤 했다. 당시 도화는 설명이 필요없는 잘나가는 회사였기 때문에 건화를 구성하고 있는 기술자들이 도화에서 수행했던 주요 프로젝트들과 관련한 이야기를 얼마동안 열거하고 난 후에야 비로소 건화의 이야기를 시작했다.

"업계에서 건화는 들어보지도 못한 회사였다. 그래서 어딜 가든 항상 건화라는 회사에 대한 설명을 하고 나서 시작을 해야 했다. 건화는 새로 만들어져서 회사 이름만으로 누릴 수 있는 프리미엄이 없는 것이다. 건화가 어떤 회사이고, 어떻게 만들어졌고, 누가 대표이사이고, 구성원은 누구고, 일은 어떤 일을 했고, 그런 것을 일일이 다 설명을 해야 했으니까 상당히 번거로웠다." – 사장 박승우

그래도 다행이었던 것은 건화는 혈혈단신으로 나온 것만은 아니었다는 점이었다. 도화는 건화가 설립될 당시 경영진에서 개인적으로 출자를 하고 인력을 보내 사업을 시작할 수 있도록 초기 지원을 했는



1992년 필리핀
공단 설계를 위한
환경조사

데, 이때 직원들이 도화에서 팀 단위로 나오면서 팀에서 수행하고 있던 일거리를 함께 갖고 나온 것이 초창기 회사를 유지하는 데 도움이 되었다. 괴영필 회장은 황광웅 사장이 회사를 설립하면서 이른바 '맨땅에 헤딩하도록' 버려두지는 않았던 셈이다.

"초기에는 그래도 도화에서 일을 할애해줘서 어느 정도는 좀 더 순조로웠다고 봐야할 것이다. 도화에서 건화로 갈 사람을 선정할 때 누군 뽑고 누군 안 뽑고 하는 차원이 아니라, 팀 하나를 그대로 건화로 발령을 냈다. 그냥 위쪽의 임원에서부터 아래쪽 직원들까지 한 팀을 전체적으로 보냈기 때문에 일하고 사람하고 같이 뛰어서 나왔던 것이다." – 회장 정조화

그러나 언제까지나 도화에 의존할 수만은 없었기 때문에 하루빨리 독립적으로 수주를 할 수 있도록 자생력을 키우는 일이 필요했다. 도화와 건화는 형제와 같은 사이지만 이제는 각자의 경제적인 토대를 갖고서 사업을 해나갈 수밖에 없는 운명이었다. 형제의 우애는 유지되겠지만 때로는 협력하고 때로는 선의의 경쟁을 하게 될 수도 있을 것이었다.

건화는 사업체질의 독립을 표방하면서 자신들만의 독자적인 수주 과정을 최선을 다해 추구해 나갔다. 회사가 독립을 하려면 이에 따르는 고비 또한 스스로 넘어서야 했기 때문에 어려운 상황을 맞았을 때도 의존만 해서는 지속적인 성장이 어렵다는 생각으로 도화에 도움의 손을 내밀지 않았다. 그것은 그 자체로 커다란 도전이었다.

“당시 건화는 도화에 기대려고 하는 의타성을 씻어내기 위해 노력했다. 도화와 제휴를 하거나 도화의 일들을 계속해서 지원받을 수도 있었지만 독립성을 확보하기 위해 노력했다. 의존하고 기대기만 하다가는 미래가 없다고 보고 할 수 있는 한 단독으로 움직였다. 장기적으로 주변에서 같은 회사로 보게 되면 발주처에서도 기회를 주지 않을 것으로 내다보고 스스로의 힘을 키워나가려고 애를 썼다.” – 사장 한기태

이런 시기의 돌파는 작은 규모, 소액의 사업부터 시작할 수밖에 없었다. 경쟁사들이 꺼리는 굵은 일들, 기술적으로 수행하기에 까다롭거나 이윤이 적은 일들을 마다하지 않으며 틈새시장부터 전 직원이 총력 수주체제로 열심히 개척했다. 십여 건의 입찰을 통해 건화의 이름으로 하나씩 힘들게 수주가 이루어지는, 느리지만 착실한 걸음으로 엔지니어링 시장의 견고한 빗장을 열어나갔다.

kunhwa story 03

남달랐던
건화의
초기 기업문화

설립 당시 건화의 경영진은 안락의자에 가만히 몸을 묻고 있는 사람들은 아니었다. 회사 창립 초기부터 건전하고 활력이 넘치는 업무 분위기를 조성했다. 이들은 건화를 구태의연한 기업문화에서 과감히 탈피시켰다. 임원이 먼저 앞장서는 모습을 보이면서 이전까지 몸에 배인 사고와 행동양식을 위에서부터 변화시켰다.

특히 아침 정례회의는 초창기 건화 기업 문화의 핵심이라고 할 수 있었다. 설립 초기 건화는 매일 아침마다 회의를 했는데, 8시 반에 출근하자마자 부서장들이 사장실에 모여서 임원수주회의를 했다. 매일 머리를 맞대어 논의하면서 업계 동향이나 수주 정보를 인지함으로써 타사보다 발빠른 대응과 함께 실질적 측면에서 회사 발전에 시너지를 발휘하게 되었다. 정확히 정해진 시간에 염수되는 공식회의는 회사의 전반적인 근무 마인드를 다잡는 역할을 했다. 당시 업계의 통상적인 근무

이사 이상의 임원이나 경영자가 되어야 출근을 하는 경우가 많았는데 건학은 매일 아침 일찍 출근해 를 여니까 일반적인 설계회사와 가 달랐다. 수주활동을 하다 보면 간까지 술을 마셔야 하는 상황이 만 그런 날도 임원들이 아침 일찍 회의를 하고 열심히 현장으로 달 기업문화를 부지런하고 모범적으 가는 동안 향상된 근무분위기는 생기를 불어넣었고 열정적인 업무 조성했다. 이런 근무방식에 적응 한 사람들은 스스로 회사를 떠났 가가 급속히 경쟁력을 성장시킬 수 것은 이처럼 임원들이 먼저 솔선 범을 보였기 때문이었다. 지금까 화는 30분 일찍 출근하고 30분 근하는 패턴을 유지하고 있다.



1990년 월급 명세서

1990년 월급 명세서



1998년 월급 명세서

1998년 월급 명세서

“일을 하나 수주하려면 경쟁우위가 없으니까 어떤 수주도 쉬운 것이 없었다. 입찰도 제일 낮은 가격으로 가야하고, 심지어 300만 원짜리 수의계약도 물불 안 가리면서 하고 그랬다. 그때 처음으로 힘들다는 것을 느꼈다. 그런 만만 않은 상황을 전환시키기 위해서 다들 전천후로 뛰었다. 오로지 하나라도 더 수주해서 일을 해야 한다는 생각으로 일에 달리는 동안 전화에 처음 올 때 들었던 불안감 등은 느낄 겨를이 없었다.” – 수도환경본부 본부장 최진상

창립 후 5~6년 간 기반을 다져가는 동안에 자생력이 생기기 시작했다. 자립화의 속도도 갈수록 빨라져 1990년대 중반에 이르러서는 견화라는 브랜드가 눈에 띠게 성장한 것을 스스로도 확인할 수 있을 정도가 되었다. 특히 일부 부서의 경우는 인지도나 사업 실적에서 업계를 주도하는 모습까지도 보였다. 먼 미래를 보고 한 걸음 한 걸음 자립정신을 키워나간 경영진의 판단과 의지가 돋보이는 순간이라고 할 수 있었다.

3. 시련기를 넘어 흑자시대를 열다

설립 후 몇 년 간은 건화에 시련기였다. 수주가 잘 되지 않는 가운데도 지속적인 투자가 이루어져야 했기 때문이었다. 건화는 1990년 창업을 하면서 설비투자 등의 비용증가 요인으로 연간 손익에서 마이너스 실적을 냈고, 1993년에도 선발업체들과의 경쟁기반 구축을 위한 투자로 매출원가가 높아져 손실을 피할 수 없었다.

초기 시절의 어려움은 한편으로는 당시 업계의 수금구조에서 비롯된 것이기도 했다. 설계용역 계약이 사업 착수금으로 선수금을 받은 후, 용역기간이 긴 경우에는 중간에 한번 기성금을 수금하기도 했지만, 일반적으로는 사업이 준공되어서야 준공금을 받는 구조로 되어 있어서 그 사이의 기간에는 업체들이 종종 자금 흐름상의 곤경에 처하는 일이 발생했던 것이다.

이런 상황에서 건화도 매달 자급해야 하는 직원 급여에 대한 부담에 시달려야 했다. 경영진에서는 월급날이 가까워지면 자금압박으로 불면의 밤을 보내기 일쑤였다. 그래도 급여를 제때 지불하지 못하는 경우는 단 한 차례도 없었는데, 이는 황광웅 사장이 신용을 최우선으로 중시하는 데다 별명이 '황고집'으로 불릴 정도로 기본 원칙에 충실했기 때문이었다.

몇몇 사람에게만 알려진 사실이지만 당시 황광웅 사장은 당좌차월이라고 해서 일정 부분을 마이너스 통장으로 운용하면서 자금이 생기면 이를 상환하는 방법으로 어려운 시기를 극복해 나갔다. 가족들 모르게 집을 담보로 은행에서 돈을 빌린 적도 있었다. 이러한 초기의 어려움은 1994년에 책임감리제도가 시행되고 건화의 사업구조가 다각화되어 어느 정도 수금구조에 숨통이 트일 때까지 계속되었다.

“그동안 월급을 받기만 하다가 경영자가 되어 주는 입장이 되니까 월급날이 굉장히 빨리 돌아오는 것이었다. 초기 한 2~3년 간은 자금을 외부에서 끌어다가 채워넣고, 개인적으로 돈을 차입해 급여를 주기도 했다. 또 가수반제라는 제도가 있어서 소규모의 회사들에게는 상당히 도움이 되었던 기억이 난다. 당시에는 내 돈 회사 돈이 따로 없었고 모든 자원을 다 투입할 수밖에 없는 현실이었다. 그런 초기 단계를 겪었다.” – 회장 황광웅

1994년에는 PQ제도(Pre-Qualification, 입찰참가자격사전심사제도)가 전면 실시되면서 설상가상으로 시련이 닥쳤다. PQ제도는 대규모 공사의 입찰에 참가하고자 하는 업체의 자격을 사전심사하여 참가자격을 원천적으로 제한했기 때문에 아직 실적이 축적되어 있지 않았던 건화로서는 설립 초기의 장애를 넘어서기도 전에 또 하나의 난관에 직면하게 된 셈이었다.

“SOO 사업의 발주처는 정부기관이나 지방자치단체인데, PQ 심사를 하여 일정 점수 이상이 되는 회사들에게만 입찰자격을 주어 경쟁을 통해 일을 발주하는 시스템이다. 그런데 건화가 당시 PQ항목 중에 개인별 실적은 경쟁력이 있는



1995년 9월
제주도에서 열린
김리단장회의

데, 회사 실적이 사실상 전무한 상황이었다. 이런 실정에서 두 항목을 합쳐서 점수가 나오다 보니 초기에 입찰하는데 많은 어려움을 겪었다.” – 회장 정조화

이처럼 외부적으로 도전적 요인이 가중되는 시기에 건화는 실용적인 목표를 중시하는 현실적인 경영, 위기에 강한 문제해결적인 경영을 중점과업으로 지향했다. 건화는 당시 기회가 있을 때마다 적극적으로 입찰에 임하면서 경우에 따라서는 천만 원 단위의 사업에까지 참여하는 것을 마다하지 않았으며, 이 때문에 건화가 잡식성 입찰을 한다는 소리를 듣기도 했다.

그러나 이것은 눈앞의 금전적인 이익 때문이라기보다는 실적이란 개념을 염두에 둔 특정 분야에 대한 집중관리였다고 할 수 있었다. PQ가 낙찰에 큰 영향을 미치는 상황에서는 입찰금액이 적더라도 그런 실적이 모여서, 또한 그런 실적이라도 있어야 PQ 경쟁력을 확보할 수가 있었기 때문이었다. 기회는 드물게 찾아왔고, 기회가 새로운 기회를 부여해줄 것이기 때문에 건화는 모든 기회를 소중히 여기지 않을 수 없었다.

“실제로 교통영향평가는 초기 발주가 이루어질 때는 사업금액이 대부분 1,000만~2,000만 원 정도의 소액이었다. 이후 법률상 도로 10킬로미터 이상 해당 사업에 대해 교통영향평가를 하도록 하면서 건화가 평소에 소소하게 수주한 교통영향평가 실적이 효력을 발휘하며 국내 어느 기업보다 풍부한 경험과 기술을 축적한 기업으로서 평가에서 항상 최고 점을 받았다.” – 도로구조본부 부사장 박완용

황광웅 사장은 위기경영의 차원에서 입찰을 일일이 검토하고 직접 앞장서 수주 행보에 나서기도 했다. 이 과정에서 황광웅 사장의 근본적인 힘이 종종 빛을 발했다. 한국도로공사의 기술본부장을 역임한 황광웅 사장의 TP(Technical Proposal, 기술제안서) 작성능력이 높은 기술점수를 이끌어내는 저력을 발휘하면서 대형 프로젝트를 수주해 올 수 있는 가능성을 높였던 것이다.

또한 당시 입찰제도 하에서는 입찰자격을 갖춘 후 이루어지는 가격경쟁에서 직감에 의존해 대응할 수밖에 없었는데, 이때 황광웅 사장은 풍부한 경험과 폭넓은 시야를 바탕으로 상대 회사의 성격과 움직임을 정확하게 포착하곤 했다. 물론 황광웅 사장은 정확도를 높이기 위해 작은 징후라도 찾아내며 세세한 관심을 기울였고, 입찰수준을 최종 결정하기까지는 낙찰률을 논리적으로 추론해 내며 밤새도록 고심했다.

엔지니어링 업계의 파워 경영인인 황광웅 사장과 임직원들의 정력적이고 의욕적인 노력으로 건화는 외부환경 변화에 적절히 대응하며 수주 확대와 함께 적자시대의 종식을 고하게 되었다.

“당시 황광웅 사장은 상당히 멀리까지 내다볼 수 있는 높은 안목을 갖추고 있었다. 황광웅 사장은 해외에서 공부하고 왔을 뿐 아니라 해외에서의 근무 경험도 갖고 있었다. 국내에서도 한국도로공사에 근무하는 동안 엔지니어링사는 물론 굴지의 건설사 등 설계와 시공 분야를 모두 접해 박서 생각하는 차원이 달랐다. 이런 다양한 경력 기반을 갖고 있던 부분이 회사를 경영하는 데 있어 여러 모로 많은 도움이 되었다고 본다.” – 사장 한기태

제3절 변화를 토대로 발전을 이끌다

1. 종합건설기술용역업으로 등록하다

건화는 1990년 4월 전문기술용역업 등록을 했다. 업체를 설립하고 기술용역업을 영위하고자 할 경우에는 영업의 종류별로 과학기술처에 등록을 해야 하는데 당시 기술용역업은 사업설비용역업, 종합건설기술용역업, 전문기술용역업, 개인기술용역업으로 구분이 되었다. 이 중 건화는 도로 사업, 수도 사업, 도시 사업 등 3개 업종을 과학기술처에 등록했다.

당시 종합건설기술용역업은 업체가 몇 개 되지 않은 데 비해 전문기술용역업으로 등록한 업체들은 무수히 많았다. 이 무렵의 기술용역업체수를 보면 1990년 5월 현재 건설 관련 용역업체는 총 316개 업체로 이 중 종합건설기술 용역업체가 14개였던 반면 전문기술 용역업체는 302개나 되었다(장의태, 〈다자간 서비스협상과 우리나라 건설산업의 국제화〉, 대외경제정책연구원, 1990). 게다가 발주를 할 때 일정 규모 이상의 사업은 종합건설기술용역업에 등록된 업체에 한해서 입찰에 참가하도록 자격에 제한을 두어서 이 때문에 건화는 설립 이듬해부터 종합건설기술용역업으로 등록을 준비했다.

“건화가 출범했을 때 우리나라 엔지니어링 제도는 아직 PQ제도가 시행되기 이전이고 등록제가 실시되고 있었다. 일정 기준 이상의 사업 아이템을 과학기술처에 등록하고 있어야만 사업 진입이 가능한 사장구조였다. 따라서 건화가 수주활동을 하기 위해서는 종합건설기술용역업체로 등록을 하고 입찰자격을 제대로 갖추어야만 했고, 건화가 오늘날과 같은 모습으로 새롭게 태동하게 된 것도 이러한 당시 업계 여건에서 비롯된 것이었다.” – 경영관리본부 본부장 박주수

종합건설기술용역업은 등록 업종이 토질 및 기초, 토목구조, 항만 및 해안, 도로 및 공항, 철도, 수자원개발, 교통, 상하수도, 도시계획 등 8개와 농어업토목, 조경 등을 포함해 10개로 되어 있었고, 이 중 8개 이상의 분야에 해당 기술사가 있어야 종합건설기술용역업체로 등록이 가능했다. 이를 충족시키기 위해서는 기본적으로 인원이 120명은 갖춰져야 했으므로 건화 같은 조그만 영세회사가 종합건설기술용역업체로 등록하는 것은 용이한 일은 아니었다.

건화는 전문가들을 불러들이고 외형적인 규모를 계속 키우면서 총력을 다해 인력을 확보해 나갔다. 이때 자격요건을 갖출 수 있도록 도화에서도 한두 팀 정도 인원을 파견해 1년 간 조직을 운영하도록 하는 등의 측면지원이 있었다. 100여 명에 가까운 인원이 늘어나면서 사무실은 기술자들로 북적거리기 시작

했고 건화는 소규모의 가족주의적 경영체제를 벗어났다.

1991년 11월에는 도로, 토질, 구조, 상하수도, 도시계획, 수자원, 조경 분야가 갖추어진 종합건설기술용역업을 건설부(현 국토해양부)에 등록함으로써 전문건설기술용역업 시대를 조속히 마감하고 종합건설기술용역업체로서 새로운 차원의 영업을 전개하게 되었다. 종합건설기술용역업체로의 등록을 통해 경쟁률 감소와 함께 입찰 참여기회를 확대시켰고 보다 큰 걸음으로 엔지니어링 업계에서의 입지를 넓혀갈 수 있게 되었다.

2. PQ제도에 발맞춘 인프라 구축

1990년대 엔지니어링 관련 법률 및 제도의 변화 중에서 건화의 경영정책에 가장 큰 영향을 미친 것은 사업수행능력평가(PQ)제도 시행이었다. 건설기술관리법에 따라 신설된 PQ제도는 관급공사에 대한 엔지니어링 사업 추진 시 기술 및 경영능력 등을 포함한 사업수행능력을 나타내는 서류를 제출받아 이를 평가하도록 규정한 제도였다.

PQ를 통하여 능력이 입증된 소수의 업체만을 기술제안서 제출이 가능하도록 함으로써 대형사업에 대한 자격미달 업체의 참여를 막고 과당경쟁에 따른 덤핑입찰을 방지하도록 한 것인데, 제도 실시에 따라 실적을 보유한 기존 상위권 대형업체와 중소규모 업체들 간에 입장이 첨예하게 갈리며 한쪽에서는 눈물짓는 회사들이 생겨났다.

창립한 지 겨우 3년이 지난 건화는 결코 웃을 수가 없는 위치에 놓여 있었지만 이에 대한 불만을 쏟아내기보다는 PQ제도의 불리함을 특유의 개척정신으로 극복해 나가는 데 역량을 집중했다. 특히 건화는 PQ제도를 건화를 도약시키는 촉매제로 활용하며 위기를 기회로 만들어 나갔다.

PQ점수가 사업을 수주하는 데 가장 큰 몫을 차지하다 보니 이후 업 면허의 등록 등 건화에서 새롭게 도입되고 시도되는 변화들은 사실상 PQ점수를 반기 위한 하나하나의 대응 과정이 되었다. 그러나 다양하고 복잡한 평가항목에 대한 경쟁력을 갖춰나가는 것이 간단한 일은 아니어서, 건화는 1993년에는 뛰어난 기술인력을 확충하기 위해 고급인력을 스카우트하면서 이에 따른 비용의 상승으로 연간 손익에서マイ너스 실적을 내기도 했다.

1994년 1월에는 연구기관이 있는 회사, 신기술 보유업체, 신공법 개발 및 활용 업체들에 대해 세계상의 혜택을 주고, PQ 배점에 반영하게 되면서 기업부설연구소를 등록, 이를 통해 병역특례업체로 지정되었다. 건화는 이후 이를 신기술, 신공법의 개발 경쟁력을 확보해 나가는 기회로 삼았다.

당시의 TP 평가 항목중에는 전산장비와 전산조직, 프로그램 보유 등 전산관련 인프라구축에 대해 평가를 하는 항목이 있었다. 이에 1997년 5월에 정보관리기술사인 강왕렬을 영입하고 직원 3명으로 전산

실을 출범시켰다. 이후 건화는 전산실이 주축이 되어 부서별로 분산된 전산설비 구입 등의 진행 실적 및 관련 업무활동을 파악하고 수집해 체계적으로 자료화함으로써 TP점수에 반영될 수 있도록 했고, 이후 이를 계기로 업무 표준화를 촉진하면서 경영의 효율화를 기할 수 있었다.

“전산실 발족 후 회사 업무지원 사항으로 당시 설계지원용 프로그램이 일정 건수가 있어야만 TP점수 획득이 가능한 항목이 있어서 부랴부랴 설계지원 프로그램을 구축하고 저작권협회에 건화 명의로 다수의 프로그램들을 등록해 할당된 TP점수를 무난히 확보했다. 이를 계기로 사내 관리본부와 긴밀히 협조하여 PQ 작성 시 필요한 회사실적, 기술자실적, 각종증명서 자동화 관리 등에서 효율적인 업무처리 시스템을 개발해 운영할 수 있었다.” – 기획관리부 전무 강왕렬

ISO9001 인증 취득을 추진한 것도 처음에는 PQ가점에 대한 대응 차원에서 이루어졌다. 1997년부터 외부 컨설팅 업체의 협조를 받아 내부 TFT를 통해 진행하여 1998년 인증서를 획득했다. 그러나 이후 가점 적용이 폐지되면서 상당수의 용역회사들이 인증을 반납하는 가운데서도 건화는 인증을 유지하며 품질 절차대로 업무활동을 시행해 나가는 노력을 기울이면서 이를 통해 궁극적으로는 고객만족을 지향했다.

한편 건화는 주력사업에 대해서는 적극적인 PQ 관리의 일환으로 수주하기 쉬운 일보다는 대형사업에 실적을 집중하면서 사업 수행 역량을 키워나갔다. 그래서 건화와 비슷한 시기에 출범한 업체들이 초기에는 외형상으로 건화와 나란히 성장을 했지만 2000년대 들어서는 갈수록 실적에서 격차를 보이게 되었다. 또한 대형사업을 통해 꾸준히 체질을 개선해 온 것을 기반으로 2000년대에 주목할 만한 많은 업적들

kunhwa story 04 PQ제도 하에서의 입찰 해프닝

1990년대에는 PQ책자에 관련협회(한국건설기술인협회, 한국엔지니어링진흥협회)의 확인도장을 직접 받아야 하는 등 이른바 ‘몸으로 때우던’ 시절이었다. 그래서 PQ책자에 확인도장을 받는 과정에서 예기치 못한 에피소드가 많이 발생했다. 당시는 PQ책자를 한 프로젝트에 열 권까지도 제출할 정도로 제출 부수가 많은 경우도 있었는데 시간이 임박해서 업체가 한꺼번에 몰리면 먼저 도장을 받으려고 순서를 다투면서 그 과정에서 책자가 없어지는 경우도 있었다.

당시에는 제출 발주처가 많은 경우 일일이 돌아다니며 PQ책자를 제출하기가 힘들기 때문에 지역에 연고가 있는 공동도급사에 책자를 보내 대신 제출을 부탁하는 경우가 적지 않았는데, 책자가 많아 보니 부산으로 갈 것과 목포로 갈 것이 뒤틀리며 뒤늦게 알고 허겁지겁 직접 달려가기도 했다. 많은 사고들이 있었지만 그래도 결국은 늘 실수없이 마무리할 수 있었던 것이 지금 생각해도 대단하고 다행스러웠던 것 같다.

경영관리본부 본부장 박주수

을 남길 수가 있었다. 건화는 초기 10년 동안 업 면허 등록이나 PQ제도에의 대응 등 조기경쟁력 확보를 위한 인프라를 구축하는 데 있어 조직적이고 체계적인 대응으로 성과를 거두어 왔다고 평가할 수 있으며 이를 통해 1990년대에 발전의 토대를 튼튼히 구축하면서 희망을 안고 2000년대를 맞이할 수 있었다.

3. 책임감리로 사업을 다각화하다

우리나라 건설감리제도는 1962년 건축법에 이어 1963년에 건축사법이 제정되면서 건설감리 업무가 제도로 도입되었다. 이후 건설공사의 규모가 대형화, 고도화, 복잡화됨에 따라 1984년에는 대형 공공공사의 사공 적정여부 확인과 품질관리를 주 내용으로 하는 건설공사 사공감리 규정을 대통령령으로 제정했다.

1986년의 독립기념관 화재사건 이후 본격적인 사공감리 개념이 도입되면서 1990년에는 감독 공무원의 전문기술 능력 및 감독인력 부족으로 인한 부실공사를 방지하고자 민간 감리전문회사를 신설 육성하여 공사감리를 수행하는 사공감리제도가 도입되었다. 이에 따라 건화도 1992년에는 한기태 이사(현 감리부문 사장)가 부서장을 맡은 감리부가 발족하면서 경력사원을 채용하고 감리업무를 본격화하게 되었다.

그러나 이 무렵까지만 해도 건화 감리 부문은 건화가 설계한 사업들을 대상으로 감리 업무를 수행하면서 잘못된 부분을 보완하는 것을 주요 업무로 하는 데 그쳤고, 감리사업은 회사의 핵심 사업이 될 수 없을 뿐 아니라 발전에도 크게 도움이 안 된다는 생각으로 설계업무에만 역량을 집중했다.

이런 가운데 1991년 팔당대교와 1992년 신행주대교가 각각 공사 중에 붕괴하고, 1994년에는 운영 중이던 성수대교가 붕괴한 데 이어 1995년에는 준공된 지 5년 밖에 안 된 삼풍백화점이 붕괴되는 사고가 발생하는 등 1990년대 초반에 잇따라 대형 사고들이 터지면서 국민에게 커다란 심리적 충격을 안겨주고 경제적 손실을 야기하자 사회적으로 견실시공과 감리의 필요성을 재인식하게 되었다.

정부는 1994년 1월 건설기술관리법을 개정하여 총 공사비 50억 원 이상의 공공건설공사에 대해서는 의무적으로 민간감리전문회사가 감독을 대행하는 책임감리제도를 도입하여 감리업체의 권한을 강화하고 그에 따른 책임을 부여했고, 감리업이 중요하게 부상하면서 건화도 1994년 2월에는 건설부에 종합감리업체 등록을 마치고 감리사업을 본격화했다.

감리사업 분야는 건화에 기대 이상의 성과를 안겨주며 건화가 성장의 고공행진을 이어가는 데 새로운 활력을 제공했다. 특히 감리사업은 3개월 단위로 수금이 되면서 자금압박에 시달리던 건화의 자금 운영에 단비와 같은 해같이 되어주었다. 감리는 사업 수행 기간이 길어서 경영에도 안정성을 높였다. 또한 설계를 한 회사가 감리에 참가할 경우 설계 실적을 전자점수로 인정했기 때문에 입찰 경쟁력 제고에도 도움이 되었다. 이에 따라 이때부터 감리업이 건화의 새로운 수주 분야로 부상하기 시작했다.

제4절 업계 메이저 기업으로 자리매김하다

1. 엔지니어링 시장에 진화를 심다

1990년대의 초기 5년은 건화가 기초 기반을 구축해 나가는 시기였다. 이 기간에 건화는 사업을 하기 위한 각종 업 면허를 등록하고 인력을 충원하면서 자격요건을 구비하는 데 온 힘을 기울였다. 이후 1995~1999년 기간에는 업 면허 등록을 완료하고 실적도 쌓게 되면서 이를 기초로 2000년대에는 사업이 본궤도에 올라 팔목할 만한 성장을 이루는 흐름을 보이는 것이다.

설립 첫해인 1990년 수주 46억 원의 부진한 사업실적으로 시작한 건화는 사업 2년차인 1991년에는 최초의 흑자를 기록했고, 1992년에는 경쟁력 부재의 어려움 속에서도 수주가 100억 원을 넘어섰다. 매출이 중요한 분기점을 기록한 때는 1995년으로 이 해에 전년도의 206억 원에서 343억 원으로 수주액이 크게 뛰어오르며 도약을 이루었다. 이어 1996년에도 508억 원을 기록하며 가파른 상승세를 이어나갔다.

이후 1천억 원대 수주에 진입하며 2000년대를 맞으려던 기대는 1997년의 IMF 외환위기 발생으로 인해 당초의 뜻을 이루지는 못했으나 1990년대 말 업계 순위에서는 상위권까지 치고 올라가는 놀라운 성장세를 보이며 건화는 국내 건설엔지니어링 분야에서 높은 지명도를 얻게 되었다.

이 같은 건화의 성장을 촉진한 것은 일차적으로는 도로 부문의 선전이 기반이 되었다. 황광웅 사장이 도로 전문가인데 힘입어 건화는 회사 설립 당시부터 줄곧 도로가 주력부대로 앞서나가면서 견인차가 되어주었다. 또한 마침 이 시기에 우리나라 SOC 사업 중에서 정책적으로 도로 확포장사업이 활발했던 것도 도로에 강한 면모를 보이고 있던 건화에 행운이 되었다.

이외에 수도 부문도 1990년대 중반 이후 빠른 성장을 이루면서 도로 부문과 함께 건화의 발전을 견인하는 쌍두마차 역할을 수행했다. 국토개발 분야도 신도시 건설 사업을 수행하면서 건화의 발돋움에 중요한 위치를 접했고, 감리사업 부문도 1990년대 중반 이후 건화의 성장에 밀거름이 되었다.

1990년대에 건화의 위상을 강화시켜준 사업들로는 도로부의 경부고속도로 회덕-영동간 확장 설계, 수도부의 수도권광역상수도 6단계사업, 도시부의 구미국가산업단지 및 이주단지 설계, 감리부의 대형 사업인 청담대교 감리 등이 있었다. 이들 사업 부문의 성과로 건화는 1990년대 중반 이후 견실한 사업 기반을 다진 전도유망한 기업으로서 대형 업체들과 어깨를 나란히하게 되었다.

기타 사업 부문들은 아직 경쟁력 있는 부서로서의 실질적인 역할을 수행하지는 못했지만 조용히 전기를 마련해 나갔다. 황광웅 사장은 이들 사업 부문들에 대해 특별히 속도의 경영을 추구하지 않았다. 총

분히 성장할 수 있도록 독려하고 기다리는 가운데 종합적으로 탄탄한 발전의 잠재력을 갖춘 기업으로 성장 할 수 있는 지위를 다졌다.

1990년대에 건화는 한국도로공사로부터 1996년과 1997년 2회 연속 설계용역 분야 우수용역업체로 선정되는 영예를 안았다. 이는 한 해 동안 설계를 수행한 업체를 대상으로 객관적으로 계량화된 지표를 통해 선정이 이루어진 것이었기 때문에 대외적으로 기술력을 검증받을 수 있었던 매우 가치가 높은 수상이었다. 특히 창설된 지 10년도 안 된 회사가 2년 연속 이를 수상함으로써 업계의 시선을 한 몸에 받았다. 또 한 우수용역업체에 대해서는 PQ 가점과 함께 지명경쟁입찰공사에 참여할 수 있는 특혜가 부여되었기 때문에 이 수상은 이후 다른 사업의 수주에도 좋은 영향을 미쳤다.

한편 1997년에는 조남철 제2대 사장이 취임했다. 이 무렵에는 건화의 사업 규모가 커지면서 그동안의 성장 위주 정책이 어느 정도 성과를 거둔 것으로 판단하고 내실을 다지는 차원에서 조남철 사장을 선임한 것이었다. 이에 따라 황광웅 사장은 부회장에 취임해 대표이사로서 설계 및 감리 부문의 전반적인 경영을 총괄지휘했다.

(1) 건화의 성장을 이끈 도로부문

■ 도로부

도로 사업 부문의 핵심부서인 도로부(현 도로공항부)는 1990년 3월 건화 창립 당시에는 3~4명의 직원으로 출발했다. 1990년 12월에는 건화 공채 1기인 3명의 신입사원을 선발하면서 인원을 충원하기 시작했으며, 1992년 3월에 문병권 상무가 부서장에 취임하면서 도로부의 진용이 보다 안정적으로 구축되었다.

1990년대 도로부의 주요 사업 수행 실적으로는 우선 1990년 3월 부서가 출범하여 4월에는 부산지방국토관리청에서 발주한 선남-대구간 국도확포장 실시설계 용역을 처음으로 수주하는 성과를 거두었다. 용역비가 2억 6천만 원으로 당시 금액으로는 큰 규모였다. 황광웅 사장도 첫 수주인 만큼 잘해낼 수 있도록 직접 다독이며 측량부터 설계까지 참여하여 성공적으로 마무리 지을 수 있었다.

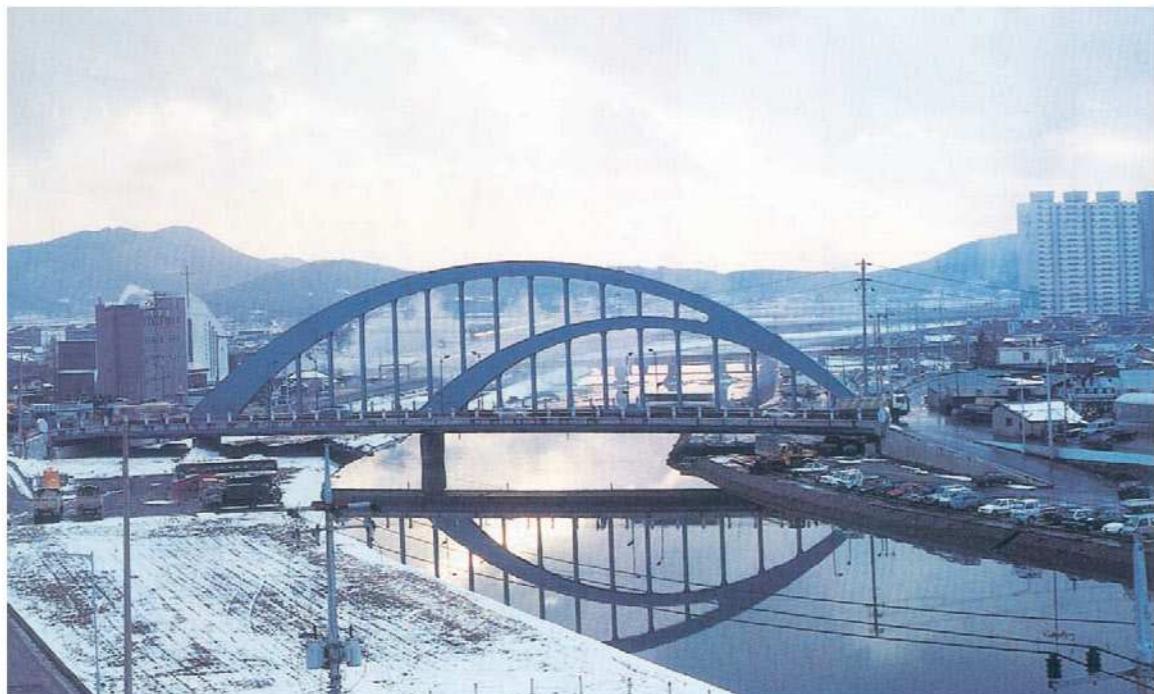
1990년대 국도 관련 사업으로는 선남-대구간 국도확포장 실시설계 용역을 시작으로 이후 부산시 계-좌천, 좌천-울산, 하남-밀양, 가산-상림, 건천IC-천북, 고령-성산 등의 국도와 김해시 및 진주시 관내 국도 대체우회도로 등 총 9건의 부산지방국토관리청 발주용역을 지속적으로 수행했다. 이외에 서울시내의 상징적인 자동차 전용도로 중 하나를 설립 초기의 건화가 수행했다는 측면에서 강변북로 5공구를 1990년 수주하여 참여한 것도 의미가 있었다. 고속도로 설계 사업으로는 1990년 7월 영동고속도로 신갈-원주간 4차선 확장공사 2공구 실시설계를 첫 과업으로 수행했다. 이 사업에의 참여를 계기로 1991년에는 서해안고속도로 1-1공구와 안산-안중 4공구 비봉IC 포함 구간의 수주가 이루어졌다.



경부고속도로
비봉JCT

1992년 6월에는 경부고속도로 건설 당시 지형이 가장 험준한 난공사 구간이라 공사 중 인명사고가 많았고 선형이 매우 불량하여 운행 중에 교통사고가 가장 많이 발생한 회덕JCT-영동IC 구간의 선형개량 및 차로확장을 위해 발주된 경부고속도로 회덕-영동간 확장공사 타당성 용역을 단독으로 수주함으로써 건화에 새 지평을 열어주었다. 사업의 범위는 경부고속도로 기존 회덕 JCT에서 영동IC 구간의 확장 또는 선형 변경에 따른 신설 및 확장노선 총 연장 46.3km 구간으로, 교량이 기존교량 21개소 756m, 신설교량 17개소 2,953m, 터널은 기존 터널 4개소 1,748m에 신설터널 6개소 5,508m 등 막대한 설계규모였기 때문에 당시 황광웅 사장은 이를 건화의 대표실적으로 만들기 위해 전 직원이 혼신을 다해 기술제안서를 작성, 입찰에 임했다.

이 사업은 건화의 성장에 큰 기폭제가 되어 이후 건화는 1990년대에만 경부고속도로 확장설계에서 청원-회덕, 회덕-증약, 경부선 18.5K 외 4개소 진출입설계, 경부선 172.9km 선형개량(금강휴게소 구간 선형변경 확장), 양재IC 개량 등 총 5건을 수주할 수 있었다. 특히 경부고속도로 청원-증약간 확장공사 제3 공구에서는 경부고속도로와 대전남부순환도로가 만나는 분기점인 비봉JCT 실시설계를 수행하여 대표적인 성과품으로 남겼다.



보령시에
위치한 동대교

1995년 7월에는 영동고속도로 월정-강릉간 4차로 확장공사 실시설계 제16공구를 수주하는 데 성공했다. 영동고속도로와 동해고속도로가 만나는 강릉JCT 외에 동해고속도로 신설, 기존 영동고속도로 확장, 더블트럼펫 IC(성산, 금산), 평면교차 4개소, 강릉요금소 설계 등 고속도로 설계에 따르는 거의 모든 요소가 포함된 종합백화점 규모를 성공적으로 완료했다. 이 사업에서 전화는 한국도로공사 최초로 모든 설계 내용을 컴퓨터를 이용한 전산설계를 수행하여 CAD시스템으로 납품함으로써 우리나라 도로 전산설계의 시작을 알리기도 했다.

1997년에는 구미-대구-포항간 고속도로 터키 설계를 시작으로 중부내륙고속도로, 부산-울산간 고속도로 등의 터키설계를 수행하여 터키 및 대안설계 시장에서 경험을 쌓을 수 있었으며, 향후 전화가 민자사업을 성장의 새로운 원동력으로 확대해 나갈 수 있는 기반을 구축하는 기회가 되었다.

대규모 고속도로 사업을 연속으로 수주하면서 전화는 1990년대에 도로 부문의 강자로 급속히 두각을 나타냈다. 업계에서도 전화하면 도로 사업이 대표인 회사로 생각할 만큼 부상했고, 전화가 입찰에 들어가면 업체들이 경쟁을 꺼릴 정도로 확실한 자리매김을 했다. 이 때문에 도화가 못 이룬 도로 부문에서의 성취를 전화는 이룩했다는 평가를 주위에서 듣기도 했다.

Dong-dae Bridge
South Korea

The Korean coastal town of Boryeong is famous because it became one of the country's most beautiful towns. This feature of the town was the most important element in designing the bridge and it inspired a structure with two arches symbolizing a large wave. The hollow square section arches are positioned on the land side of the bridge. The rest of the bridge, while the middle of the steel bridge deck is suspended from them and projects 10 m on either side. The arches have a span ratio of 3.5. Based on the traditional configuration of the land in Korea, and have been painted emerald green to harmonize with the colour of the sea.

Korea Boryeong City Changhwa-gang (1995) • six lanes highway • maximum span 60 m • architect Heo Sung-han, head • structural engineer Kukmin engineering Seoul

Tudor Road Trail Crossing
United States of America

The design concept was to create, over a busy five-lane motorway, a multi-functional crossing with maximum inclines of 5 degrees for cyclists, wheelchair users and disabled people. The combination of bicycle paths, underground infrastructure and the required highway clearance made this assignment a tough one. The only way of meeting all three requirements was by spanning the 32 m with a support-free, single span bridge curved both horizontally and vertically. This unconventional construction, a torsionally stiff double box beam with 80 degrees of curvature, could be achieved only in steel.

United Kingdom (1994) • six pedestrian + one car lane + one cycle lane • architect Group 8 Design, Trials + structural engineer Parsons, Brinckerhoff and Drago, Andover

〈Bridge around
the World〉에
실린 동대교

■ 구조부

구조 분야는 모든 토목 설계에 필요한 분야로서 전화도 1990년 회사 창립과 함께 구조부를 출발시켰다. 최초 설립 당시에는 도화에서 근무하던 강신봉 부장이 부서 운영을 맡았고, 이후 1991년 7월부터 임호상 부장(현 부사장)이 부서장으로 와서 근무를 시작했다. 부서장 외 직급별 최소 인원으로 구조부가 구성되었고 이후 신입사원을 추가로 선발했다.

설립 초기에는 구조물 설계에 대한 회사 실적 부족으로 구조부 단독 수주에 많은 어려움이 있었으며, 교량, 지하차도 등의 단독 프로젝트 수행보다는 주로 도로사업에 포함되어 있는 교량 구조물을 설계했다. 1990년대 중반부터는 교량 등 구조물 위주의 단독 프로젝트가 활기를 띠었다.

자체 사업 외에도 도로 사업에 포함되는 교량 구조물 등이 많이 발주되면서 초창기 부서원들은 일감에 비해 인력이 워낙 부족하여 야근과 철야로 설계 성과품을 완성하는 등 고생이 많이 따랐다. 그러나 업무량 과다의 어려움 속에서도 최상의 성과품을 만들기 위해 최선을 다하는 노력을 기울이며 구조부의 초석을 다졌다.

주요 수행사업으로는 건화 창립 초기인 1992년에 남한강을 횡단하는 교량으로 경기도에서 현상 공모한 양근대교에 출품하여 당시 구조분야에서 앞서나가던 다른 설계사들과 경쟁하여 당선돼 수행했다.

1993년에는 보령시에서 발주한 동대교 현상공모에 당선돼 사업을 성공리에 완수했고, 이를 통해 기술력을 인정받으며 완공 후에는 강구조 학회의 강구조 작품상을 수상했다. 동대교는 1997년에는 세계 철강협회에서 발간한 'Bridge around the World'라는 잡지에 국내 교량으로서는 유일하게 실려 전 세계적으로 건화의 이름을 알리는 데 일조했다.

■ 교통계획부

우리나라 교통 분야에서의 계획적이고 공학적인 시도는 1986년 도시교통정비촉진법을 제정하게 되면서부터였다. 1988년 서울올림픽의 본격적인 준비에 따라 대단위 개발사업이 동시에 진행되면서 교통 관리체계의 필요성이 대두되기 시작했다.

1990년대를 전후해 교통 분야 관련 건설사업이 활성화되고 이에 따른 엔지니어링 수요가 늘어나자 건화는 교통부서의 창립을 위해 도로교통안전협회(현 도로교통공단)에서 연구원으로 재직하고 있던 박완용을 이사로 영입했고, 1992년 3월에는 박완용 이사(현 부사장)를 포함한 이사 2인, 사원 3인, 총 5인의 조직으로 교통연구실(현 교통계획부)을 출범시켰다.

1990년대의 주주 실적으로는 개별건축물을 대상으로 한 교통영향평가가 주를 이루었으며, 백화점, 주상복합빌딩, 병원, 대규모 아파트단지, 대학교 등을 주요 수주 분야로 하여 대형건축물에 대한 교통 영향평가 업무가 수행되었다.

■ 토질부

토질부는 1990년 3월 회사 창립 당시 주수일 부사장을 부서장으로 출발하였으며, 1991년 4월 직원 1명을 채용하여 부서가 운영되었다. 이후 1995년 2월에는 박병찬 상무(현 부사장)를 부서장으로 하는 직원 3명의 조직으로 개편을 단행하였으며, 1990년대에 도로부, 구조부와 함께 도로부 관련 과업들을 수행하면서 타 부서 지원도 병행하여 부서 운영을 하였다.

이 시기 대표적인 사업으로는 경부고속도로 청원-증약 확장공사, 영동고속도로 월정-강릉간 4차로 확장공사, 전주-함양간 고속도로, 서해안 고속도로(군산-무안) 등 우리나라 국토의 근간이 되는 주요 고속도로의 건설에 참여했다.

또한 전주-함양간 고속도로 과업 중 신정터널과 덕천터널을 성공적으로 완수하여 터널 설계의 첫 걸음을 시작했으며, 특히 국가지원 지방도 60호선(양산-동면) 4차로 확장공사 실시설계 중 법기터널은 연장이 2.075km인 장대터널로 국내 최초로 천장형 집진기 형식을 적용함으로써 국내 터널기술에 새로운 이정표를 세우기도 했다.



수도권광역상수도
6단계 사업
수지정수장

도로 분야 이외에도 토질부 자체 수주 사업으로 인천송림 주거환경 개선지구 사면안정 설계를 수행하였으며, 특히 안산전화국 연결통신구 실시설계는 세미설드공법으로 터널구조물을 계획하여 터널 설계 기술력 축적과 더불어 타 터널설계사보다 설계 경쟁우위를 확보하는 등 터널 사업 부문이 발돋움할 수 있는 발판을 구축했다.

(2) 영향력 키워나간 수도 부문

■ 수도부

수도부(현 상하수도부)는 1990년 3월 회사 창립과 함께 초대 부서장 정조화 상무(현 회장)와 10명의 직원으로 출발했다. 이후 1990년대 중반 밀양댐광역상수도, 수도권 광역상수도 6단계 사업 등 대형사업들을 수행하는 가운데 1997년에는 IMF 외환위기의 어려운 여건 속에서도 건화 최초로 부서 단위 매출액이 100억 원을 돌파하며 회사의 경쟁력을 부양하는 선도부서로서의 성과를 높였고, 조직도 크게 확대되

면서 1990년대 기간에 부서 인원이 80여명으로 증가했다.

주요 실적으로 창립 당시 수도부는 도화에서 수주한 목포시 하수종말처리장 실시설계, 낙동강계 통 상수도 확장사업 1단계 송배수관로 설비용역, 낙동강 하수종말처리장 기본 및 실시설계 등을 독자적으로 수행함으로써 이를 통해 초기 조직력 확보와 함께 기술력을 증대시키는 계기가 되었다.

건화의 이름으로 수주한 첫 사업은 1990년 6월 이천군(현 이천시)에서 발주한 이천군 상수도 확장 사업 기본 및 실시설계로, 여기에는 취수장, 도수관로, 정수장, 배수관로 등 상수도 시스템의 전 공정이 포함돼 상수도 분야에 대한 전반적인 이해와 경험을 쌓을 수 있었다. 특히 이 사업이 계기가 되어 1991년 4월에는 기전부를 신설하고 수도부의 온전한 조직을 갖추게 된다.

1992년에는 신생기업으로서 PQ제도의 불리한 여건으로 독자적인 수주능력을 확보하지 못한 채 악전고투하던 중 밀양댐계통 광역상수도 타당성조사 및 기본계획용역을 수주하게 되었다. 건설부에서 발주한 이 사업은 당시로서는 대규모 기본계획으로서 부서 직원들이 혼연일체가 되어 사업을 성공적으로 마무리할 수 있었다. 이 사업을 통해 발주기관으로부터 추진력과 기술력을 인정받아 1994년에는 밀양댐계통 광역상수도 사업 실시설계를 수주하게 되었다. 또한 이 사업은 건화 수도부를 대외적으로 알리는 계기가 되었을 뿐 아니라 부서원들의 사기 진작은 물론 기술력에 대한 자신감을 갖게 했다.

1990년대는 국가정책적으로 상수도의 보급 확대를 위한 광역상수도 사업이 활발하던 시기로, 건화도 상수도 분야의 전문지식과 기술력을 확보하여 1993년에 수도권 광역상수도 5단계 사업을 한국종합기술 및 한국종합엔지니어링과 공동으로 참여하는 기회를 갖게 되었다. 당시 건화 수도부는 주관사가 아님에도 사업을 주도적으로 이끌어 나가는 능력을 발휘하여 이후 1994년 평택시, 평택군에서 발주한 광역상수도 5단계 수수시설 기본 및 실시설계와 수도권 광역상수도 6단계 사업 수주의 토대를 마련했다.

1994년에는 밀양댐 광역상수도 사업과 수도권 광역상수도 5단계 사업으로 대외적인 기술력과 추진력을 인정받고 있던 상황에서 한국수자원공사가 발주한 포항권 광역상수도 기본 및 실시설계에 삼안과 공동으로 참여하여 정수장 도수관로, 송수관로에 대한 설계를 수행하였으며, 특히 도수터널(NATM방식) 설계를 성공적으로 수행함으로써 터널에 대한 기술력을 축적했다.

1996년에 수주한 수도권 광역상수도 6단계 사업 실시설계는 당시 황광웅 사장이 특별히 관심을 가졌던 사업이었다. 그동안 수행된 수도권 광역상수도 사업(1~5단계)에 대한 모든 문제점을 해결함과 동시에 수도권 광역상수도 마무리 단계로 중요한 대규모 사업이었기 때문에 설립된 지 7년밖에 안 된 신생회사인 건화가 이러한 사업을 수행하는 것이 가능할지 여부가 이슈가 되기도 했다.

관계기관인 건설부와 한국수자원공사는 물론이고 다른 대형 용역사들의 우려와 관심이 집중되었으며, 건화 내부적으로도 수행 가능성에 회사의 사운이 달려있는 중요한 시점에 불안과 기대가 교차되는 가운데 회사 차원의 적극적인 지원과 사업을 반드시 완수하겠다는 직원들의 각오와 단결력으로 3년간의 노력 끝에 용역을 완료했다.

이 사업은 건화의 위상을 제고했을 뿐 아니라 직원들의 기술력을 한층 업그레이드하는 데 기여했다. 또한 건화는 무엇이든 할 수 있다는 가능성에 대한 자신감과 전통을 확립시키는 무형의 성과를 거두는 계기가 되었다. 이 사업을 성공적으로 완공시킨 공로를 인정받아 공사가 준공된 2008년에는 한국상하수도협회로부터 단체로는 처음으로 자랑스러운 상하수도인상으로 대통령 표창을 수상했으며, 최진상 본부장이 설계용역사로는 최초로 산업포장을 수상하기도 했다.

1997년에는 화성군 하수도 정비 기본계획을 수주하여 화성군(현 화성시) 내 하수처리구역에 총 10개의 신설 하수처리장, 55개의 마을 하수도, 9개소의 오수증계펌프장 외에 차집관거와 하수관거 등을 계획하였으며, 이 성과를 바탕으로 1999년에는 화성군 향남 외 3개소 하수처리장 민간투자사업(BTO)을 수행하여 화성시 하수시설 관련 후속사업을 현재까지 지속적으로 수행하는 발판을 마련하기도 했다.

■ 기전부

기전부는 수도부의 이천군 상수도 확장사업 기본 및 실시설계 사업이 계기가 되어 상하수도 설계 중에서 기전설비의 설계를 위해 1991년 4월 김한중 과장 등 기계직종 2명, 전기직종 2명 등 총 4명의 인원으로 출범했다. 출범 초기에는 수도부의 부서장이 기전부의 부서장을 겸임하다가 1996년 3월 김한중이 이사로 승진하면서 부서장의 역할을 수행하였다.

출범 후 수도부에서 수행하는 상하수도 설계용역 중에서 기전설비 설계를 주된 업무로 수행하는 한편, 도로부, 도시부 등에서 수행하는 사업에 대한 기전설계 지원 업무도 병행하였으며, 1992년 감리부 발족과 함께 감리현장 지원 업무도 수행했다. 신생부서로서 설계자료 미비, 제한된 인력 운영 및 경험 미숙으로 시행착오로 겪었으나 직원들의 헌신과 적극적인 노력으로 초기 어려운 여건을 극복할 수 있었다.

대표적인 사업 실적으로는 1993년 한국수자원공사에서 발주한 수도권 광역상수도 5단계 사업과 1996년 수도권 광역상수도 6단계 사업이라는 대형사업을 진행하면서 할 수 있다는 직원들의 자신감과 실질적인 설계능력 배양이라는 성과를 이뤄냈다. 1999년에는 수자원공사가 운영하는 수도시설사업장의 점검정비 용역을 최초로 수행하며 사업 분야 확대와 함께 사업 수행 경쟁력을 향상시켰다.

(3) 다양한 경험을 축적한 도시 부문

■ 도시부

도시부(현 국토개발부)는 1990년 3월 건화 창립과 더불어 탄생했다. 도시부는 도영준 상무(현 호남대 교수)를 필두로 출발하면서 도화 이름으로 공채 모집된 신입사원을 포함해 10여명으로 사업부를 시작했다. 이후 1992년 건화가 경기도 안양으로 본사를 이전하면서 도시부는 건화를 대표하여 역삼동 사옥에

서 나와 안양 본사에서 15명의 인력으로 건화의 전진기지로서의 역할을 시작했다.

설립 당시 도시부 업무는 계획부와 설계부로 구성되어 업무가 추진되었고 조경업무 등은 계획부에서 수행하는 정도였다. 이러한 환경 속에서 PQ제도 등의 도입은 기술용역시장의 변화를 촉발시켰으며 1994년 강신순 부사장(현 한조엔지니어링 고문)이 부서책임자로 부임하면서 도시부는 새로운 면모를 갖추게 되었다. 이후 점차적으로 수주량이 늘어나면서, 인원이 확충되고, 조경팀이 가세되어 도시사업본부로 개편되었으며 1990년대 말에는 계획부 20여 명, 설계부 20여 명 등 도시계획 분야 업계 10위권의 규모로 성장했다. 때를 맞추어 계획부 내에 편재되어 있던 조경팀을 별도 부서로 구성하면서 조경기술사 부서장도 영입하게 되었다.

부서 출범 초기에는 실적이나 기술인력이 없어서 수주가 어려웠고 부서 자체 사업을 하지 못한 채 도로부, 구조부 등의 일을 가져다 수행해야 하는 어려움이 있었다. 군부대 전문설계부서인 단지부가 공식 발족하기 전까지는 도시부에서 군부대일도 소화해낸 시기였다.

초기에 수행한 대표적인 사업으로는 여천국가산업단지 확장단지 실시설계가 있고, 선남-대구간 도로확포장공사 설계용역 등 도로부에서 수주한 사업들을 도시부에서 협력해서 수행하였다. 이외에도 온수-동검간 도로 설계, 복지-마전간 도로설계, 신풍로 확포장 실시설계 등의 도로부 프로젝트 등을 대행하기도 했는데 도화에서 건화 도시부로 옮겨 온 기술자들이 상당수가 포진해 있어서 프로젝트를 마무리하는데 큰 어려움은 없었다. 비아전화국 통신구 설계와 양지-반포간 전력구 설계 등 구조 부문과 관련된 일은 도시부에서 그동안 접해보지 않은 영역으로 설계기법을 새롭게 익히면서 수행하느라 설계 과정에서 많은 어려움도 겪었지만 성공적으로 마무리할 수 있었고, 이때의 다양한 경험은 도시부가 기술력과 설계역량을 축적하는데 큰 도움이 되었다.

1990년대에 국토개발과 관련한 대표적인 프로젝트로는 1993년에 전주시에서 발주한 전주아중지구 택지개발사업이었다. 사업 구역 면적이 넓었고 사업 수행 기간도 짧아서 많은 고생을 감수해야 했으나 국토개발부에서 당당히 따낸 첫 사업이라서 의미가 남달랐던 사업이었다. 1996년에는 수자원공사에서 발주한 구미국가산업단지 제4단지 실시설계를 도화와 공동 수주한 후 건화에서 지분을 인수하여 단독으로 수행했다. 수주 직후 IMF 외환위기로 계획에 차질이 생기면서 사업 시기가 연장되는 우여곡절이 있었지만 1998년 3월부터 실시계획에 착수하여 1999년 5월에는 성공적으로 과업을 완료할 수 있었다.

1995년까지 연간 매출 규모가 10억 원을 면치 못했던 도시부로서는 이 사업은 금액이 커던 용역이었고, IMF라는 어려운 시기를 넘어서는 데 재무적으로도 큰 도움이 되었다. 특히 이 프로젝트를 통해 기술력과 과업 수행능력 등 대형공사 설계 능력을 인정받으면서 국토개발 분야에서의 인지도 제고와 함께 도시부가 한 단계 발전할 수 있는 계기가 되었다. 또한 지금까지도 후속 과업이 이어지면서 효자 사업으로서의 역할을 하고 있다.

1990년대 중반부터는 보강된 조직력과 더불어 태안동남지구 토지구획정리사업(현 도시개발사업)



인천 논현 2지구
택지개발사업

을 필두로 인천검단지구, 원당지구 등은 기술제안(TP)을 통해 수주한 프로젝트로 도시개발 관련 사업 실적을 쌓는 기회가 되었다. 1990년대 후반 IMF 시기에는 도시부 전 직원이 허리띠를 졸라매고 매진한 결과은 평불광·수색 지구단위계획, 인천 논현 2지구 택지개발사업, 강원도 전원휴양도시 등의 대형 프로젝트들을 기술제안서를 통하여 수주하는 개개를 올리며 업계의 다크호스로 발돋움하게 되었다.

■ 조경부

조경 분야는 1990년대 들어 전반적인 국민소득 수준 향상에 따른 여가와 휴양에 대한 욕구 증가와 육외공간의 심미적 인식이 높아지면서 중요성이 커지게 되었다.

그러한 시대적 상황에서 1996년 1월에 송병돈 이사를 초대 부서장으로 하여 과장 1명, 사원 2명 등 총 4명의 적은 인원으로 조경부(현 레저조경부)가 신설되었다. 초창기에는 업역이 극히 제한적이었고 수주 여건이 미약하였던 탓에 평균 6~7명 수준을 유지하면서 부서가 비교적 단출하게 운영되었다.

부서 신설 후 기술자나 회사의 실적이 중요한 PQ제도 하에서 조경부는 일반입찰에 의지할 수밖에 없었고 이로 인해 초기에는 수주한 실적이 손가락으로 헤아릴 수 있을 정도로 적었다. 이런 가운데서도 꾸

준히 실적 확대 노력을 경주하면서 도시공원 및 휴양시설, 관광지, 국립공원, 수목원, 생태사업 등을 대상으로 다양한 업무를 수행하며 1990년대 시기에 바쁜 일정을 보냈다.

특히 지리산과 소백산, 주왕산 국립공원 타당성조사 용역을 수행하면서 회사와 직원이 환경부장관상을 수상하기도 했으며, 서산시 관광지, 산정호수 국민관광지, 용유·무의 관광단지, 아음근린공원 조성사업 등을 수행하면서 건화 조경부의 이름을 업계에 알리는 기회가 되었다.

또한 단독 사업 외에도 도시계획, 상하수도 등에 포함된 조경 관련 업무도 다수 수행하면서 경험을 축적해 나갔고, 이 사업들을 통해 법률적인 부분이나 각종 토목공종, 영향평가와의 연계업무를 추진함으로써 복합프로젝트에서 건화 조경부의 인지도 상승과 함께 조경 분야의 입지를 강화할 수 있었다.

(4) 잠재력을 다진 기타 사업 부문들

■ 수자원부

수자원부는 건화 창립과 동시에 설립되어 하천분야를 담당하는 수자원부와 댐분야를 담당하는 수공부로 분리되어 운영되었다. 초기에는 섬진강수계 치수사업 실시설계, 제주 병문천 복개공사 실시설계, 형산강 치수대책 조사 등 도화에서 수주한 실적을 받아 수행하였다. 그 이후에도 회사 실적 부족 등으로 수주에 어려움을 겪으며 대부분의 직원들이 퇴사하여 최소인력으로 운영되었다.

1996년 8월 명남재 이사(현 전무)가 입사 후 수도부의 서울시 하수관거 조사 프로젝트(도림천 하수관거 조사 및 정비 기본설계)를 양도받아 수행하는 가운데 1997년 4월 입사한 시채수 이사(현 부사장)를 부서장으로 하여 임직원 6명으로 새롭게 출발하였다. 1998년에는 김영하 부회장을 영입하고 공채인 박정진 등이 신입사원으로 입사하면서 총 인원 9명으로 조직을 구축했다. 이후 약 3년 동안에 걸쳐 조직 정비와 함께 비로소 실적 위주의 부서로서의 정비가 이루어지며 본격적인 사업 체제를 갖추어 나가게 되었고, 이 시기에 비교적 큰 규모의 사업들을 자체 수주하기 시작했다.

1997년에는 소하천정비종합계획 중의 하나인 의정부시 소하천종비종합계획을 처음으로 수행하게 되었다. 이를 계기로 회사 차원에서도 수자원부에 더욱 관심을 기울이고 경쟁력 강화를 위한 투자가 이루어지면서 2000년대 들어서는 대형사업을 수행할 수 있을 정도로 내부 역량을 다지게 되었다.

이외에 1990년대의 주요 사업으로는 1997년 6월 충청권 수자원 개발계획 수립조사, 1998년 9월 부산경남지역 수자원 개발계획 수립조사, 1999년 3월 수해상습지 개선사업 3단계 기본계획 수립조사, 1999년 12월 한탄강 다목적댐 기본설계 용역 등을 수주하여 수행하며 사업 실적과 함께 관련 경험을 축적 할 수 있었다.



아음근린공원
조성

■ 환경부

1991년 출범한 환경부는 1996년 4월 강병렬 상무(현 부사장)가 입사하면서 본격적으로 활동을 시작하였다. 당시에는 환경 분야의 프로젝트 발주 규모가 크지 않아 강병렬 상무, 김만덕 이사 등 임원 2명과 직원 3명으로 부서를 운영하였다.

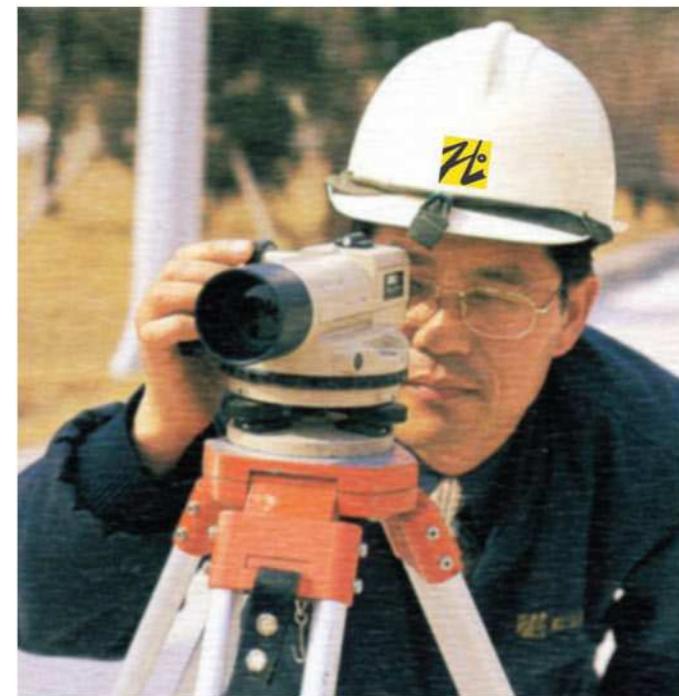
1990년대에 환경영향평가와 관련한 발주는 고속도로와 철도분야만이 분리 발주되었고 대부분은 설계에 포함되어 발주되었기 때문에 환경부의 사업 수행도 타 부서의 지원부서로서의 성격이 강할 수밖에 없었다.

환경부가 기반을 다지게 된 계기는 1996년 수주한 고속도로 사후환경영향조사 용역이다. 당시 한국도로공사에서 5개 노선에 대한 용역을 TP로 발주하였는데 그중 전화가 3개 용역을 수주하는 개가를 올렸다. 이때 수주한 서해안고속도로(서해대교 송악~당진) 건설사업 사후환경영향조사, 중앙고속도로(제천~춘천) 건설공사 사후환경영향조사, 영동고속도로(원주~강릉) 4차선 확장공사 사후환경영향조사는 용역비가 총 23억 원으로 부서뿐만 아니라 회사 전체적으로도 큰 힘이 되었다.

또한 환경관리공단(현 한국환경공단)으로 영남권 지정폐기물매립장 실시설계를 수주하여 무사히



부산항
중앙부두



1990년대
측량 모습

설계를 마무리하여 준공한 것도 부서 성장에 일조했다. 이후 이 용역을 바탕으로 2009년까지 4차례에 걸쳐 동일 사업구역에서 20억 원 규모의 추가설계용역의 수주가 이루어졌다.

■ 항만부

항만부는 1991년 9월에 부서가 발족되었지만 1996년경까지 조직만 유지하는 상태에서 이렇다 할 수주를 못하는 시기가 지속되었다. 이후 1997년에는 김익중 부사장이 부서장으로 취임하면서 주로 민간기업 위주로 수주를 수행하는 노력이 펼쳐졌다. 이런 가운데 1997년에는 IMF 외환위기의 와중에 항만부가 단지설계부와 함께 통합돼 운영되기도 했다.

이때부터 본격적으로 수주에 참여하면서 주요 실적으로는 1997년 9월에 액체유황 하역시설 실시설계를 수행했다. 항만부 발족 후 첫 사업 수주였다. 정부발주 공사로는 1997년 11월에 목포 내항 관공선 부두 실시설계를 했는데 이는 부두 설계로는 처음으로 수주한 것이었다. 1998년에는 IMF 외환위기 중에도 완도항 물양장 시설 확장공사 설계와 부산항 중앙부두 개축 기본 및 실시설계 등을 수주해 수행했고, 특히 이듬해 수행한 울산신항 방파제 1단계 공사는 수주 규모에서 중요한 성장을 보인 사업이었다.

또한 1999년에는 신규 지정항만 개발 기본계획을 수주했는데, 항만수요가 늘어나면서 새로 개발 할 필요성이 있는 신항만 건설 기본계획을 수립하는 사업이었다. 이 계획을 통해 정부안으로 고시가 이루어지게 되는 중요한 사업을 건화가 수행하는 의미있는 성과를 남겼다.

■ 조사부

건화 창립 5년 후인 1995년 설계품질을 향상시키기 위하여 지반조사 및 측량 등 현장에서 수행되는 기초조사를 직접 수행하기 위해 조사부를 신설하였다. 이는 엔지니어링 업계에서는 드문 사례로서, 기존 외주체제로 운영되던 지반조사를 내부 부서 업무로 수행함으로써 외주업체보다 품질 및 지원업무가 보다 원활히 수행될 수 있다는 특별한 인식에서 부서의 설립이 추진된 것이었다.

출범 당시 조사부의 조직은 박양희 부사장(현재 퇴직)이 조사부 부서장을 맡아 측량팀을 이끌었고, 서무교 상무(현 기획관리부 부서장)가 지반조사팀의 책임자로 임명되었다. 측량팀은 1개 팀(3명)이 조직되고, 지반조사팀은 지반기술자 3명 외 현장 2팀 4명 등 총 10명으로 역삼동 오성빌딩에서 업무를 시작했다.

1990년대는 조사부의 태동기에 해당하는 시기로서, 조사부 창설 이후 많은 설계용역의 측량 및 지

반조사를 활발히 자체 수행하면서 해를 거듭할수록 품질 향상 및 매출 향상을 이루어내며 발전 가능성을 확인할 수 있었던 기간이었다.

주요 사업실적으로는 1996년 서해안 고속도로 당진-서천간 제3공구 건설공사 실시설계, 1997년 화성 향남지구 택지개발사업 조사설계, 1998년 중부내륙 고속도로 문경-호계간 제8공구 건설공사 실시설계, 1996년 '96 지반조사 연간단가계약(대구, 경북지역), 1997년 '97 지반조사 연간단가계약(대구, 경북지역), 2000년 파주교 하지구 택지개발사업 조사설계 용역 등 연간 약 50여 건의 설계용역 측량 및 지반조사 업무를 꾸준히 수행했다.

“토목설계회사들은 대개 하드웨어 쪽은 제3자 관리를 하고 소프트웨어 부분에만 치중을 하는데 건화는 최고경영자의 의지로 하드웨어 쪽을 직접 관리하고 있다는 것이 특별한 자랑이다. 많은 엔지니어링 업체들 가운데 현장 조사자료를 직접 관리하며 설계 운영을 하는 곳은 사실상 건화밖에 없다. 그만큼 회사가 설계 품질에 공을 들이고 있다고 할 수 있는 것이다.” – 기획관리부 부사장 서무교

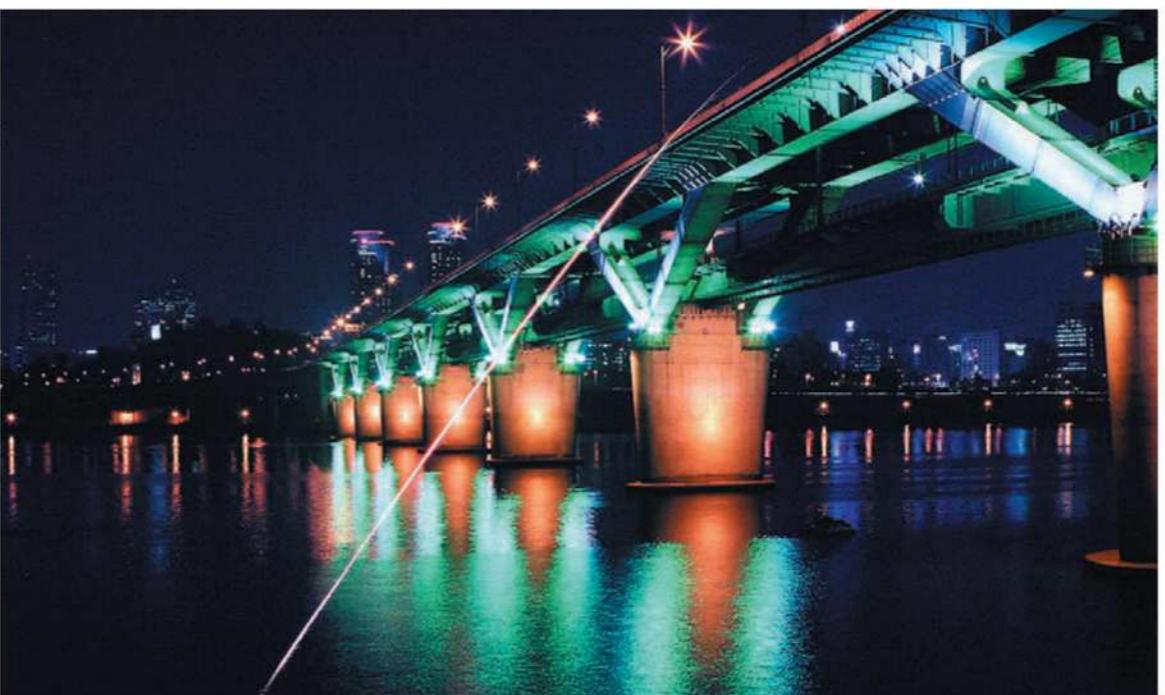
2. 설계와 동반 성장한 감리사업 부문

감리 부문은 1992년 4월을 기해 한기태 이사(현 감리부문 사장)를 중심으로 부서가 공식 발족했다. 그러나 당시는 감리시장이 소규모였기 때문에 건화의 사업구조는 설계에 치중되어 있었으며 실제로 감리사업 부문은 1992년 첫 해에 5건, 1993년에는 10건 정도를 수행했을 뿐이다.

1994년에는 전면책임감리로 감리제도가 바뀌면서 책임감리 발주물량이 크게 늘어나게 되었고, 이를 계기로 건화도 1994년 종합감리업에 등록함으로써 사업구조가 설계와 감리 분야로 구분되었다. 또한 설계분야가 여러 부문으로 세분화 되어 활동하는 것처럼 감리 분야도 도로, 상하수도, 단지, 수자원, 항만, 기타 분야 등으로 세분화가 이루어졌다.

“우리나라 감리의 역사를 보면 처음에는 시공감리가 있었다. 발주처가 주로 감독을 하면서 발주처의 보조 역할을 하는 것이 시공감리였다. 그런데 성수대교, 삼풍백화점 사고를 겪으면서 감리제도가 크게 변화된다. 이를 계기로 공공공사에서 감리만큼은 민간 엔지니어링 회사가 감리를 책임지고 하는 것이 좋겠다고 해서 1994년 전면 책임감리제도가 도입된 것이다. 그와 더불어 감리 물량이 많이 늘어났고, 이에 부응해 건화도 종합감리업 등록을 하게 된 것이다.” – 경영관리본부 이사 김의수

1990년대에 수행된 중요한 감리 프로젝트로는 부서 설립 첫해인 1992년에 상하수도 분야에서 목포 남해하수처리장 감리가 있었다. 용역비가 26억 원 정도로 첫 수주한 감리 프로젝트였으면서도 감리 규



청담대교
야경

모가 커진 사업이었다. 설립 직후 감리 실적이 없어 수주에 어려움을 느끼고 있던 상황에서 이처럼 대규모의 하수처리장 감리사업을 수주할 수 있었던 것은 사업 현장이 멀리 떨어져 있다는 이유로 타사가 큰 관심을 두지 않고 있던 것을 건화가 수주했기 때문이었다.

“당시 남해하수처리장이 목포시에 있었다. 설계는 목포에 가서 협의하고 와서 사무실에서 일하면 되지만 감리는 상주를 해야 한다. 찾아가서 서비스를 해야 하는 것이다. 사람들은 지방 멀리 가서 일하는 것을 꺼리는 경향이 있다. 남들이 거리가 멀거나 조건이 안 좋다고 하는 것들을 과감히 가서 수주함으로써 그런 게 실적으로 모이면서 다음에 경쟁하는데 활용할 수 있는 바탕이 되었다.” – 사장 한기태

이러한 성과에는 또한 그만큼 건화가 감리에 일찍부터 눈을 돌렸고, 당시에는 감리사업에서의 경쟁이 지금처럼 심하지 않았다는 배경도 있었다. 첫 수주가 이처럼 대형 사업에서 이루어지면서 회사 전체가 크게 기뻐했고, 감리사업에서 새로운 희망을 보게 되었다. 사업 수행은 외부에서의 감리인력 영입을 통해 조직 확대와 함께 충분한 수행능력을 갖추고 성공적으로 완료했다.

이어 1994년에는 서울의 17번째 한강다리이면서 국내 최초의 복층교량(상층: 도로교, 하층: 지하철교)인 서울시 청담대교 책임감리를 수주했는데 이 사업 또한 당시 계약금액이 68억 원 정도로 수주 규모가 큰 사업이었다. 감리를 수행하면서는 최초로 외국 엔지니어를 4년 간 건화가 직접 고용해서 감리를 했다. 프랑스의 여러 회사들을 방문해 검토한 끝에 해상교량에 경험이 많은 소코텍사에서 엔지니어를 파견 받아 합동근무하면서 감리를 마쳤다. 청담대교 감리를 성공적으로 완료한 공로로 건화가 대통령 표창을 받기도 했다.

1995년 12월에는 상수도 분야에서 또 하나의 대형 사업으로 수자원공사에서 발주한 밀양댐 광역 상수도 양산밀양계통공사의 감리를 수행했다. 수주 규모가 35억 원이나 되는 사업이었다. 밀양댐광역상수도 사업에서 설계에 이어 감리까지 수행하게 되면서 1996년 건화가 수주 500억 원 돌파의 경영성과를 올리는 데 일조하고 감리 분야에 특화된 업체로서의 이미지를 각인시켰다.

1990년대 건화 감리사업의 특징은 도로와 상하수도 등 설계에서 강점이 있는 사업 부문이 감리에서도 경쟁력을 보였다는 것으로, 당시의 감리 부문은 설계 부문과 성장을 함께하면서 특정 분야를 중심으로 수주가 활발히 이루어졌던 것이다.

특히 국토관리청의 고령–성산–논공간 도로 4차선 확장 및 포장공사, 건천–현곡–천북간 도로 4차선 확장 및 포장공사, 이동–용인간 도로 확장 및 포장공사, 논화–양양간 도로 확장 및 포장공사 등 도로 부문에서 이루어진 잇따른 대형 사업 수주 성과가 감리 분야의 성장에 중요한 밑바탕이 되었다.

kunhwa story 05

최장 사업 수행기간 기록한 프로젝트

준공 프로젝트를 기준으로 할 때 건화의 대표적인 장기 프로젝트 사업은 지하철 7호선 청담대교 감리가 있다. 1991년 수주 해서 2001년 2월까지 약 10년에 걸쳐 수행한 대형 프로젝트다. 시공은 동부건설이 했다. 이 사업은 상판이 두 개인 우리나라 최초의 복층교량이었다. 수행기간이 이보다 조금 더 긴 것은 경남 함양에서 수

동, 군북에서 의령, 이 두 도로를 같이 수행한 감리였는데 1997년 6월부터 2009년 3월까지 장장 11년 9개월에 걸쳐서 이루어졌다.

감리CM본부 전무 노정래

제5절 시련을 성장의 계기로 삼다

1. 새로운 입찰 환경을 조성하다

1997년에는 엔지니어링 업계의 ‘담합’이 사회적 이슈가 되면서 업계 전체가 심란한 상황을 맞이했다. 이 무렵 용역업체가 담합–카르텔을 형성해 업체가 부당이익을 취함으로써 정부 예산을 낭비하고 있다고 본 당국이 조사에 착수한 것이다. 당시 조사 대상 업체가 상위 엔지니어링 업체 20여 개 사에 이르렀을 정도로 방대한 규모로 연루가 되어 수사가 이루어졌다.

이 사건으로 업체 관련자를 수배하고 추적조사를 실시하면서 주요 엔지니어링 업체들의 핵심 임직원들이 검찰청에 불려가서 조사를 받았고 그 결과 직접적으로 사건에 연루된 대형업체들의 대표이사가 수감되기도 했다. 이 일로 건화는 몇몇 업체들과 더불어 벌금을 무는 조치를 받았다.

업체들 입장으로 볼 때 당시 업계의 입찰 환경에서는 업체 간에 상호 협의를 거치는 것이 관행과 같은 것이었다. 현재는 전자입찰로 입찰을 하도록 되어 있어서 업체 간에 서로 얼굴을 마주할 여지가 없지만, 당시는 현장입찰이 실시되다 보니 업체마다 대표이사의 위임을 받은 업무 책임자들이 현장에서 만날 수밖에 없었고, 그러면 설계한 업체가 연고를 이유로 도움을 요청하는 일이 발생했다.

“설계 사업이 타당성조사, 기본설계, 실시설계 등의 순서로 이루어지고, 설계에 이어 나중에 감리도 수행할 수 있는 기회가 남아 있다. 그래서 기존 설계를 수주한 회사가 ‘우리 회사가 연고가 있으니 우리가 하게 좀 도와달라. 다음에 당신들 연고가 있으면 우리가 돋겠다’는 이야기를 전네게 되는 것이다. 그런 식으로 상호 자율조정을 하다 보니 일종의 ‘담합’이라고 부르는 환경이 만들어졌던 것이다.” – 경영관리본부 본부장 박주수

담합의 본래 의미는 예산보다 올려받기 위한 것이니 예산 범위 내에서 서로 연고에 따라 밀어주는 것은 담합이라 볼 수 없는 것이었다. 또한 설계업체에서 감리를 수주하면 업무연계가 가능했기 때문에 발주처에서도 설계업체에 전차용역의 가점을 주어 기본적으로 설계업체에 유리한 측면이 있었으므로 업체 간 조율이 반드시 입찰 결과를 좌우했다고 할 수만은 없었다.

그러나 업계 내부의 사정이야 어떠하든 결과적으로는 이 사건을 계기로 엔지니어링 업계가 분위기를 일신하며 스스로 정화를 하고 새로운 입찰질서를 만들어 나가게 되었다. 이후 2000년대 들어서는 전자입찰이 전격 시행되면서 업체 간 담합도 제도 변화와 함께 사라지게 되었다.



1999년
역삼빌딩 옥상에서 진행된
시무식

2. IMF 경제위기 시기의 대응과 성장

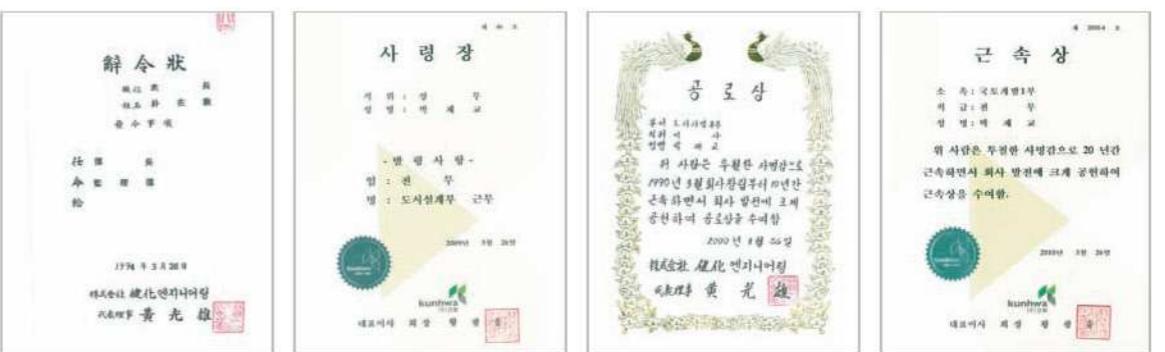
건화는 1997년 입찰담합 조사에 이어 1997년 11월 발생한 IMF 외환위기 사태로 국가 차원의 경기 침체기를 맞으며 1990년대 말에 잇달아 큰 시련기를 통과해야했다. IMF 경제위기의 충격파로 몇 년 간 국내 유수의 기업들이 맥없이 쓰러져 나가는 가운데 당시 엔지니어링 업계도 수주 부진과 금융기관의 엄격한 여신관리로 인해 영세한 건설 엔지니어링 업체들이 폐업의 상황에 놓이기도 했다.

그래도 다행히 IMF 경제위기 당시 정부가 경기부양 차원에서 SOC 투자를 확대하면서 공공기관에서 대규모의 건설 프로젝트를 서둘러 수행했기 때문에 업계 전체가 위기 속에서도 한편으로는 기회를 맞는 혜택도 누릴 수 있었다. 수금도 잘 되어 IMF 시기에도 자금 운용에서 큰 위험에 노출되지 않고 안정세가 지속되었다. 하지만 국가적 대 환란의 시기였던 만큼 각 발주처에서 예산절감 차원에서 공사비를 줄이면서 당시 낙찰률이 평균 10% 정도 하락하는 손실을 보아야 하는 것은 어쩔 수 없는 일이었다. 낙찰가의 하락으로 수익률이 저감되면서 원가율이 상승하는 타격을 입혔으나 일부 업체들은 물량 감소로 인해 손실을 감수한 저가낙찰이라도 받아야 했다.

이런 상황에서 당시 대부분의 업체들이 난관 타개 노력으로 임금삭감이나 임금동결 등의 조치는 물론 많은 직원들에 대해 대량 해고를 단행했다. 1998년 480억 원으로 수주가 소폭 감소한 데 이어 1999년에는 395억 원으로 수주실적이 뚝 떨어지며 수주에 경고등이 켜진 건화도 1998년에는 한 해 동안 비상경영체제에 돌입하지 않을 수 없었다.

내부적으로는 경영합리화를 이루는 기회를 갖고 대응하면서 원가절감을 추진하여 총체적인 낭비 요소를 제거하는데 힘썼다. 냉난방비 절감, 이면지 활용 등 절감운동을 벌이고, 소등, 일회용품 사용 제한 등의 생활화를 철저히 실천하도록 했다. 매주 수요일은 가정의 날로 정해서 다음날 당장 필요치 않은 업무인 경우 제 시간에 업무를 마치고 일찍 퇴근해서 가정에 충실했고 회사의 비용도 줄여보려고 노력했다.

특히 건화는 유례를 찾기 힘든 경기불황과 악화되는 시장환경이라는 악재 속에서도 1998년 한해 만공채를 중단했을 뿐 한 명의 감원도 없이 인재를 소중히 여기는 특유의 문화를 견지했으며, 임직원간의 혼들리지 않는 화합을 지켜내면서 안정적인 경영기반을 2000년대로 이어갈 수가 있었다.



사령장
양식의 변화

상장
양식의 변화

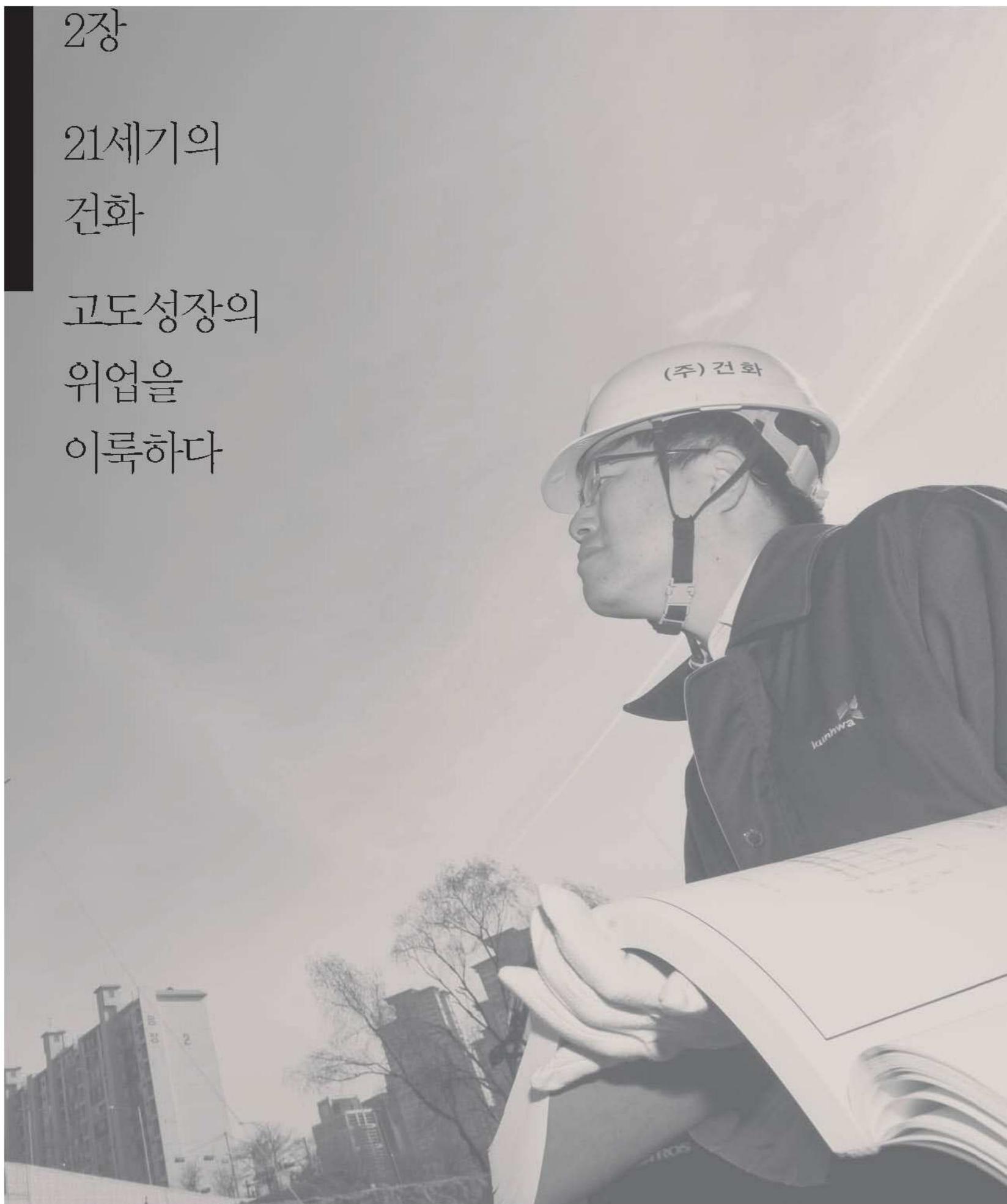


건화 초창기
유니폼

2장

21세기의 건화

고도성장의 위업을 이룩하다



“2000년대에 건화가
이처럼 핵심사업 영역을 단숨에 넓혀나가는
시기를 맞을 수 있었던 것은 무엇보다도
경영진의 뛰어난 사업관리 역량 때문이라고 할 수 있었다.
엔지니어링 산업은 국가 역점사업이
어느 쪽으로 흘러가느냐에 따라 분야별로 희비가 엇갈리는데,
건화는 상황 변화에 따른 부침에 탄력적으로
적응할 수 있는 튼튼한 기초체력을 키워옴으로써
2000년대 들어 진가를 발휘할 수 있었다.”

제1절 성장하는 위상, 변화하는 이미지

- 70 1. 수주 1,000억 원을 달성하다
- 72 2. 기업의 이미지를 일신하다

제4절 선도기업으로 우뚝 서다

- 84 1. 빅5 기업으로 뿌리를 내리다
- 110 2. 감리 200개 현장 시대를 열다
- 115 3. 해외시장 진출을 위한 행보는 지속된다

제2절 경영체제의 개선과 혁신

- 75 1. 커뮤니케이션 활성화를 위한 제도 도입
- 76 2. 제도 개선으로 업무효율성 제고
- 77 3. 21세기 정보경영체제를 구축하다

- 75 1. 커뮤니케이션 활성화를 위한 제도 도입
- 118 1. 수주 2,000억 원 달성과 건화 창립 20주년
- 123 2. 최고의 복지, 신입사원으로 가고싶은 회사
- 126 3. 고객을 섬기는 기업, 사회를 생각하는 기업

제3절 다양한 성장 가능성을 모색하다

- 79 1. 민자사업 시장에의 참여 확대
- 80 2. 해외사업에서 새 돌파구 모색
- 81 3. 기술 연구개발 역량의 강화

2000 ~ 2009

제1절 성장하는 위상, 변화하는 이미지

1. 수주 1,000억 원을 달성하다

건화는 1999년에 도로부 문병권 부사장이 제3대 사장으로, 황광웅 부회장이 회장으로 취임하여 조직을 이끌면서 2000년대의 새로운 성장을 주도해 나가기 시작했다. 1990년대 기간 동안 엔지니어링회사로 성공적인 뿌리를 내린 건화는 이 시기 축적한 힘을 토대로 2000년대 들어서 성장에 가속도를 붙여 나갔다. IMF 외환위기가 엔지니어링 업계에도 여파를 미치며 1999년 수주가 400억 원대를 밟았던 건화는 2000년에는 수주가 720억 원으로 배가하는 등 2000년대 들어서면서 실적 개선과 함께 급속히 몸집을 불려 나가기 시작했고, 2004년에는 연간 수주액이 1,065억 원으로 1,000억 원을 돌파하며 업계의 중추적 기업으로 자리매김하게 되었다.

건화의 수주 1,000억 원 달성을 성과는 우호적인 환경 하에서 이루어진 것만은 아니었다. 1990년대 말 감소한 시장이 2000년대 초 소폭의 반전을 이루며 회복세를 보였으나 여전히 IMF 이전의 시장 규모를 회복하지 못하고 있었고, 정부가 2000년대 들어 공공부문에서 완공 위주의 예산을 편성함으로써 공공사업 축소에 따른 건설경기의 침체 속에 시장 부족과 사업발주의 연속성이 이어지지 않는 불안한 상황을 겪더니야 했다.

이런 가운데서도 2000년대 들어 불과 5년 만에 수주가 1,000억 원대로 가파른 성장을 보일 수 있었던 것은 우선 과거와는 달리 엔지니어링 사업의 프로젝트 규모가 커졌기 때문이다. 사업 발주의 일차적 원천이 되는 국가 경제규모가 확대되면서 발주되는 사업규모도 대형화된 것이다. 설립 초기 2~3억 원짜리 사업을 수주하면서 전 부서가 다 불어서 수행했던 시절과 비교하면 엄청난 격세지감이 아닐 수 없었다.

“오늘날 건화의 성장이 건화만의 힘으로 된 것은 아니다. 국가 성장 시기에 맞추어 건화도 계속적으로 입지를 다지며 도전한 결과 함께 성장을 이룬 것이다. 국가가 발전하고 또 그만큼 재정이 있으니 국민의 삶의 질을 높이는 사회 기반시설에 투자를 하게 되고 용역비도 보다 많이 받게 되는 선순환을 맞이한 것이다. 온 국민의 노력의 덕을 건화도 많이 본 것이다.” – 도로구조본부 부회장 조남철

2000년대에 발주되는 대형사업에서 고부가가치의 엔지니어링 활동을 수행할 수 있을 정도로 1990년대에 기술력에서 성장을 이룬 것도 건화가 2000년대 들어 약진할 수 있는 힘이 되었다. 그동안 꾸



준히 맨파워를 구축한 것이 값진 자산으로 빛을 발하게 된 것으로, 1990년대 중반 이후 건화는 낮은 이직률을 확보하는데 성과를 거두었고, 기술자의 경력관리와 실적관리가 잘 이루어지면서 확보된 인력이 차원이 되어 우수한 사업수행 역량을 확충할 수 있었다.

사업 부문의 고른 발전도 건화의 성장에 종합적으로 기여했다. 종합용역업체를 운영하기 위해서는 환경 변화에 따라 어느 부서는 일감이 부족하고 어느 부서는 계속 인원을 충원해야 하는 부침의 상황을 효율적으로 관리하는 것이 결코 쉽지만은 않지만, 건화는 어느 한 부문의 성장동력이 약화되는 것을 다른 부문을 통해 성장을 유지시키면서 충격을 감소시키고 총체적으로 회사를 부양하는 대책이 실효를 거두었다.

“황광웅 회장은 회사가 급격히 발전하는 것이 좋은 것만은 아니라고 보았다. 스테디하게, 점진적으로 발전해 나가야 조직을 관리하기 좋기 때문이다. 그래도 건화는 뛰어난 인력운용 능력으로 이것이 가능했다. 건화는 어느 정도의 규모가 있는 7개 엔지니어링 분야를 갖고 있어서 어느 부서에 일이 없으면 일이 많은 부서로 기능과 역할을 흡수 조정하는 등 종합적인 유연성을 유지할 수 있었다.” – 사장 박승우

꾸준한 사업 관리로 발주처의 신뢰를 이어간 것도 수주 1,000억 원 시대를 여는 입지가 되어주었다. 건화는 설립 당시부터 일시적인 성과보다는 지속적인 성장을 생각하면서 고객제일주의로 발주처 만족에 최선의 노력을 다해왔다. 사업을 수주하면 최대한 신경을 쓰면서 처음부터 끝까지 심혈을 기울였고 역량을 십분 빌휘하여 차질없이 역할을 수행했다.

이러한 철저함은 다음 사업을 수주하는 데도 긍정적인 영향을 미쳤다. 결과물의 품질이 사업자의 선정에 따라 크게 좌우되기 때문에 발주처에서도 건화와 일을 하게 될 경우 다행으로 생각했다. 그래서 건화는 발주처와 한 번 연을 맺으면 끈끈한 관계로 파트너십을 계속 이어갔고, 장기적으로 견실한 고객기반을 구축할 수 있었다.

2. 기업의 이미지를 일신하다

수주가 1,000억 원 기록을 돌파하는 가운데 이에 발맞춰 건화는 이미지에 변모를 기하며 과거와는 다른 차원으로 기업의 얼굴을 바꿔나가는, 새롭게 거듭나는 모습을 보였다. 2005년에는 테헤란로에 건화 빌딩을 마련하면서 업계에 신선한 화제를 남겼다. 설계회사 사무실이 강남의 대로변 빌딩으로 진출하는 것이 일반적인 일은 아니었기 때문에 건화의 테헤란로 입성은 업계에서도 큰 이슈가 되었다.

뒷골목의 작은 사무실에서 시작한 건화가 설립된 지 불과 15년 만에 테헤란로에 자체 사옥을 마련한 것은 놀라운 빌전과 저력을 상징하는 것이었다. 그것도 사업을 통해 대출없이 사옥을 매입했다는 점에



2006년까지 사용하던 최초의 건화 CI



2007년부터 사용한 현재의 건화 CI

서 더욱 큰 감동이 있었다. 테헤란로에 자기 건물을 갖고서 설계를 한다는 것은 직원들에게도 큰 자부심과 새로운 자극제가 되었다. 또한 테헤란로 빌딩은 그 자체로도 훌륭한 건화의 자산으로 축적되었다.

“1995년 무렵에 셋방은 면해야겠다는 생각에서 분당에 땅을 샀다. 어려웠지만 조금씩 모아서 서현역 근처에 건물을 지을 자리를 마련했는데 2000년대에 개발이 이루어지게 되었다. 그것이 재산이 되어서 서울 테헤란로 사옥을 가질 수 있게 된 것이다. 사람을 중심으로 사업이 이루어지는 엔지니어링 회사로서는 현실적으로 자본축적이 쉽지 않고 그래서 건물을 산다는 것이 매우 어려운 일인데, 건화가 사업운이 좋았다고 할 수 있을 것이다.” – 회장 황광웅

“설계회사가 테헤란로에 사옥을 마련한 것은 실은 보통 일이 아니었다. 처음에는 우리 스스로도 깜짝 놀랐다. 우리가 무슨 테헤란로에 가느냐는 반응이었다. 업계에서 크게 주목한 것은 말할 것도 없었다. 메이저 회사들도 그런 경우가 몇 곳 없고, 아직도 사옥이 없는 회사들이 많다. 또 테헤란로에 빌딩을 마련하겠다는 결심을 하는 것이 쉽지가 않은 결정이다. 충분한 자금을 보유하고 있으면서도 회사에 따라서는 단행하지 못할 수도 있다. 그런 과감한 투자의 결단력은 굉장히 존경할 만한 측면이라고 본다.” – 도로구조본부 부회장 조남철

2006년에는 상호의 변경을 추진했다. 새로운 사명은 건화의 기업 정체성을 글로벌 스탠더드에 맞춰 (주)건화엔지니어링에서 (주)건화로 간결하게 변경했다. 회사가 한 차원 성장하면서 건화의 업무 분야가 다양화, 대형화되는 흐름을 맞게 되었다는 판단에 따라 이를 반영한 것이었다. 이는 또한 이 무렵 국내외

다른 기업들에서 보여지는 사명 간소화 행보와도 궤를 같이하는 것이기도 했다.

“상호를 바꾸려고 보니까 국내만 그런 것이 아니고 해외 유명 엔지니어링사들 중에서도 엔지니어링이라는 말을 상호에 붙이는 업체들은 거의 없었다. 오늘에 와서는 오히려 엔지니어링이라고 하면 설계만 하는 조그만 소형 업체들에나 해당한다. 또 국내 엔지니어링 분야가 2000년대 들어 글로벌화가 되어가고 있어서 세계적인 추세에 맞춰야겠다고 생각하고 상호를 변경하게 되었다.” – 경영관리본부 본부장 박주수

또한 같은 해에 사명 변경과 함께 창업 초기부터 사용해 온 CI를 시대감각에 맞게 개선해 이미지 혁신과 함께 새 출발의 분위기를 만들었다. CI 변경은 업체를 선정해서 7개월 동안 진행했다. 건화의 로고는 건화의 영문 이니셜인 'K'를 형상화했으며, 좌측과 우측의 서로 다른 둘이 함께 힘을 모아 새로운 세상을 구축해 간다는 의미를 담았다. 새로운 CI 디자인은 환경친화적인 녹색과, 신뢰감과 전문성을 상징하는 진회색으로 개정하여 이미지를 표현했다.

건화는 2006년 9월 사명 변경을 대내외에 알리고 2007년 1월 임직원들이 참석한 가운데 CI 선포식을 가지면서 전사적으로 경영이념과 가치관을 공유했다. CI 선포를 계기로 임직원과 경영진이 함께 힘을 모아 일하기 즐거운 회사, 더욱 더 자랑스러운 새로운 건화를 만들어 나갈 것을 다짐했다.

제2절 경영체제의 개선과 혁신

1. 커뮤니케이션 활성화를 위한 제도 도입

건화는 2005년 수도부의 박승우 부사장이 제4대 사장으로 취임하면서 기업 체질을 제고하기 위한 경영의 새로운 내실화를 구축해 나갔다.

2005년에는 조직개편을 통해 본부장제를 실시함으로써 각 조직의 기능을 보다 분명히 하고 책임과 권한을 위임하는 책임관리체제를 강화했다. 현재는 도로구조본부, 수도환경본부, 국토개발본부, 지반터널본부, 감리CM본부, 경영관리본부 등의 6개 본부제로 운영되고 있다. 이는 조직 단위의 독립성을 제고하고 임원들에게 자율성을 부여함으로써 사업 부문별로 현장에 기초한 좀 더 적절하고 실용적인 의사결정이 이루어질 수 있도록 하기 위함이었다.

부서장 책임제 하에서의 자율화 경영으로 부서의 동적인 조직 운영이 가능해져 외부 환경에 신속히 대처할 수 있게 되었다. 또한 새로운 리더들을 적극 활용해 사업경쟁력을 제고할 수 있었다. 다만 부서장에 상당한 정도의 독자적인 재량권을 갖도록 하면서 승인 과정에서는 최고경영진과 상의하여 경영지침이 수립되도록 함으로써 견제와 균형을 취하고 부문 간 협조체제가 이루어질 수 있도록 했다.

2005년에는 직원과 회사 간에 일체감 조성을 위한 간담회를 갖기 시작했다. 최고경영진과 직원들이 부서별로 얼굴을 마주하고 간담회를 가졌는데 복지, 급여 등 근무여건에 대한 직원들의 의견을 듣고 경영부분과 관련하여 궁금해 하는 사항들을 문답형식으로 설명하는 자리로 운영했다. 이를 통해 공동체 의식을 두텁게 하였다.

간담회와 함께 도입한 면담제도는 사장이 혼인을 앞둔 결혼 예정자들을 만나 개인적인 생각과 앞으로의 생활계획을 들어보는 것으로, 건화만의 독특한 제도라고 할 수 있었다. 가정이 편안해야 업무에 집중할 수 있고 또한 가정을 소중하게 여기는 마음이 있어야 회사에서도 목표의식을 갖고 성실하게 근무해 나갈 수 있다는 취지에서 현재도 박승우 사장이 사명감을 갖고 실시하고 있다.

또한 임직원들로부터 건의사항을 수렴하기 시작했다. 이를 통해 사소한 것에서부터 중요한 내용 까지 모든 안건에 대해 성실히 주의를 기울이면서 경영에 반영될 수 있는 것과 안 되는 것을 직원에 알리고 안 되는 것은 왜 안 되는지, 되는 것은 언제쯤 가능한지 등을 일일이 피드백했다. 매년 한 차례 시행하면서 임직원들의 자유로운 생각을 청취하고 애로사항을 파악하면서 선대응해 나가는 창구로 활용하고 있다.

“직원들은 건화의 가장 큰 자산이다. 사실 건화는 아직 노조가 없는데, 경영진들은 그에 맞춰서 오히려 더 신경을 쓴다. 직원들이 먼저 요구해서 수동적으로 이에 따르기보다는 회사가 먼저 필요한 부분을 찾아내서 해주려고 하다보니 더 힘든 측면도 있다. 이를 위해 부서장들을 통해 매년 직원들의 의견을 수렴해 보고받고 있다. 조그만 것까지도 회사가 해줄 수 있는 것은 가급적 수용하려고 하고 있다. 다행히 현재까지는 사내에 큰 갈등이 없어서 직원들에게 고맙게 생각하고 있다.” – 회장 황광웅

2007년에는 신입사원 멘토링제도를 시행하면서 조직내 신뢰를 높이고 사내 커뮤니케이션을 활성화하는 노력을 기했다. 시간이 지나면서 취지가 퇴색해 형식적으로 변하는 것을 방지하고 제도의 운영을 활성화하기 위해 2010년부터는 멘토로 지정된 사원과 면담을 실시하면서 회사가 지원할 부분이 없는지 등을 확인하고 있다. 멘토링제도는 신입사원 전원을 대상으로 1년 간 운영하고 있다.

2. 제도 개선으로 업무효율성 제고

경영부문의 관리기법도 조금씩 전문화해 나가면서 업무 경쟁력 향상을 위한 제도 도입과 개선이 이루어졌다. 2009년에는 집중근무제가 도입돼 하반기 동안 예비 실시된 후 2010년 1월부터 본격 시행되었다. 집중근무제는 일정한 시간에는 자리를 지키면서 고유의 업무에만 전념토록 하는 제도로, 집중근무 시간대가 시작되면 컴퓨터 화면에 ‘지금은 집중근무시간입니다’라는 말이 뜨도록 해서 근무에 임하는 자세를 가다듬도록 했다.

집중근무 시간에는 직원들이 커피타임, 타 사무실 방문, 복사 등의 이동은 물론이고 전화와 회의, 임원 업무지도도 가급적 자제하도록 했다. 대신 쉴 때는 분명히 쉴 수 있도록 최대한 배려함으로써 직원들이 다시 자신의 업무에 즐거운 마음으로 임할 수 있게 집중근무 시간 이후 직원들이 휴식을 취하러 나왔을 때 인스턴트커피대신 원두커피를 휴게실에 비치해 제공하고 있다.

2009년부터 회의도 축소하기 시작했다. 이전에는 월요일에는 수주보고가, 목요일에는 입찰보고가 진행되면서 매주 2회씩 임원회의가 개최되었다. 그러나 잣은 회의로 인해 항상 바쁜 임원들의 시간을 빼앗게 될 뿐 아니라 안건의 중복 등 비효율적인 측면이 있어서 매주 월요일에만 회의를 하도록 개선을 했다.

2009년에는 또한 수주기반을 보다 공고히 하여 수주 역량을 높이기 위한 목적으로 지역본부제를 도입했다. 이전까지 임원들이 개별적으로 해오던 고객 응대를 조직기반의 구축을 통해 보다 전문화, 체계화한 것이었다. 담당임원들을 지역본부장으로 배치해서 그동안 다져놓은 지역의 고객 관리를 하고 입찰 시에는 수주 활동에 같이 투입하고 있다. 2009년 2월에 대전충남지역본부와 전북지역본부가 설치된 데 이어 2010년 7월에는 대구경북지역본부가, 10월에는 경인지역본부가 발족했다.



매월 1회
열리는
최대간부회의

2010년 3월에는 조직 개편을 통해 기획관리부를 발족시켰다. 기술자들이 임직원으로 경영활동에도 참여하고 있어 이에 대한 부담을 덜어주는 한편, 새로운 도약이 필요한 시점에서 기획관리부의 운영을 통해 회사의 나아갈 방향을 앞장서 탐지하고 더 경쟁력 있고 효율적인 기업으로 진화할 수 있도록 이끌어가는 역할을 담당하도록 했다.

3. 21세기 정보경영체제를 구축하다

건화는 후발기업으로서 1990년대까지 전산 인프라의 구축이 동종업계에서 앞선 편은 아니었다. 이런 상황에서 2000년대 들어 사회 일반 및 기업경영 환경이 산업사회에서 정보화사회로 급속히 이행해 가는 전환기적 시기를 맞음에 따라 21세기에 걸맞은 새로운 업무 전산화 환경 조성을 가속화하게 되었다.

건화에서 직원들을 대상으로 1인 1PC가 갖춰진 것은 1990년대였으며, 2000년대 초에는 슬립형

PC가 전사적으로 보급되었다. 2004년에는 정기적으로 노후 PC를 교체하는 안이 마련돼 이후 설계직 직원들을 대상으로 4년마다 의무적으로 신형 대용량 PC로 교체하도록 하면서 작업능률을 혁신하고 있다. 2005년에는 업무환경 개선 취지에서 이전까지 사용하던 브라운관 모니터대신 전 직원에 LCD 모니터를 보급했다.

소프트웨어는 1990년대 말부터 네트워크망을 꾸준히 구축해 왔고, 인터넷 기술의 발전과 함께 2001년부터 웹기반 전산화 시스템의 구축이 정착화되기 시작했다. IT시대에 발맞춰 정보화경영을 위한 인프라를 조기 구축하는 노력으로 인트라넷 등 통신망 활용 기반을 확충하고 개선해 나갔다

1990년대에 구축되어 운영되고 있던 홈페이지는 2001년, 2004년, 2010년 세 차례의 리뉴얼을 통해 현재와 같은 모습을 갖추었다. 초기 아웃룩 스타일에서 이미지 형태로 그래픽이 강화되었고, 이때 콘텐츠도 보완되면서 직원들이 사내 정보를 공유하는 '건화인의 방' 내용 구성이 업무관리, 건화인의 장, 기술자료, 동호회, 공지사항 등으로 다양화되었다.

감리현장이 많아지면서 신규 콘텐츠로 'CUG'를 새롭게 구성해 감리본부에서 필요한 자료들을 이용할 수 있도록 했다. 각 현장에서 데이터를 입력하고 본부에서 정보를 일괄 관리하는 시스템을 자체적으로 개발했다. 건화인의 방과 CUG 콘텐츠는 건화의 인트라넷 개념으로 운영 및 활용되고 있다.

2005년에는 대외 경영환경 변화에 신속하고 적극적으로 대응하기 위한 혁신으로 새로운 통합경영정보시스템인 ERP(전자자원관리)시스템의 구축에 착수했다. 건화에서의 ERP시스템 구축 작업은 MIS 프로그램을 중심으로 단계적으로 업무 통합을 이루어 나가는 방식으로 추진되었다.

MIS 프로그램의 인사 및 노무관리, 재무 및 회계관리, 수행프로젝트관리 등 개별 모듈을 2년여에 걸쳐 전사적인 차원에서 하나의 시스템으로 통합하는 작업을 전산팀이 전담하여 내부 직원들만으로 진행했고 2006년까지 통합을 완료했다. 이를 통해 원가절감과 함께 적재적소 인력배치, 신속한 의사결정 등 정보 기반의 효율적인 프로젝트 수행 역량을 확보하게 되었다.

제3절 다양한 성장 가능성을 모색하다

1. 민자사업 시장에의 참여 확대

2000년대에 국내 건설엔지니어링 업계는 재정사업의 축소에 따른 국내시장의 한계로업체들 사이에서 지속적인 성장에 대한 위기감이 조성되는 불안정한 환경 하에 놓이게 되었다. 이 같은 중압감이 가중되는 상황에서 건화도 새로운 경쟁우위를 갖춰나갈 수 있는 다양한 돌파구들을 모색하지 않을 수 없었으며, 이 가운데 하나가 민자사업이었다.

민자사업은 정부 재정만으로는 확대되는 인프라 투자수요를 감당할 수 없게 되자 민간자본의 도입을 통해 재정 부담을 덜고 민간 부문의 창의와 효율을 도입해 양질의 서비스를 강화하려는 목적으로 추진되기 시작했다. 이러한 인프라 투자 활성화 계획에 따라 1994년에는 정부가 사회간접시설에 대한 민자유치촉진법을 제정한 데 이어 1998년에는 이를 보완한 민간투자법을 제정하는 등 민간투자방식의 확대가 이루어졌다.

민자시장은 초기에는 높은 금리로 인해 크게 활성화되지 않았으나 정부가 민간투자촉진법을 만들어서 지원하면서 2000년대를 전후한 시기에 발주방식이 민간사업을 중심으로 설계시공 분리발주에서 설계시공일괄, 혹은 민자사업방식 및 CM발주방식이라는 새로운 계약방식으로 전환되는 하나의 흐름이 대두하게 되었다.

설계기능과 시공기능을 물리적으로 통합한 설계시공일괄입찰방식(Design Build) 또는 턴키발주 방식이란 엔지니어링 서비스와 시공서비스를 사업 영역 범위에 포함시키는 발주방식으로서, 이 같은 시공일괄입찰제도가 실시되면서 공동도급을 통한 엔지니어링업체의 설계 참여 기회가 창출되었다.

현실적으로 민자사업은 낮은 낙찰률로 수익성이 낮고 사업비 부담에 따른 리스크가 있는 데다 사업성에 대한 기업과 정부 간 이견 등으로 제도가 한계를 드러내면서 대규모 민자사업들이 상당 부분 어려움을 겪고 있는 측면도 있지만, 이런 가운데서도 건화는 업계에서 인정받는 네임밸류를 기반으로 2000년대 들어 민간 발주사들과 긴밀한 유대를 강화하며 대형 턴키사업들을 꾸준히 수주할 수 있었다. 건화는 발주환경의 변화를 고려하면서 정부 발주 공사와 턴키사업 간의 균형을 맞춰나가는 탄력적인 노력으로 사업 구조에 안정감을 제고하고 있다.



2010년 6월 내한한
파라과이 건설부 장관과
황광웅 회장의 만남

2. 해외사업에서 새 돌파구 모색

2000년대 들어 엔지니어링업계의 특징 중 하나는 해외시장에 눈을 돌리기 시작했다는 점이다. 1960년대 이후 대한민국의 압축성장 과정에서 인프라건설의 최전방에 참여하면서 축적된 엔지니어링 역량, 우리나라 경제력의 향상과 더불어 본격화하기 시작한 해외공적개발원조, 해외건설의 지속적 성장과 해외투자 활성화에 따른 내국기업 등반진출 기회의 확대 등 진출여건이 성숙해가는 단계에서 2001년 정부의 해외실적 PQ 가점제도 시행은 토건엔지니어링 업계의 해외진출 시도에 결정적 촉매역할을 했다고 평가할 수 있다. 한편으로는 업계 내부에서 내수시장 포화에 대한 우려의 분위기가 짹트기 시작하면 시점이 기도 하였다.

충분한 준비과정이 결여된 상태에서 대부분의 중견 엔지니어링업체들이 일시에 해외시장에 뛰어 들면서 진출경쟁이 과열되어 출혈을 무릅쓰고 해외사업을 추진하거나 심지어 국내 PQ가점을 받기 위하여 비정상적인 방법으로 해외수주실적을 창출하는 사례마저 발생하기도 했다. 그러나 건화는 가시적인 성과

창출이 다소 늦더라도 원칙을 준수하면서 해외시장 진출을 검토하였다.

이런 가운데 2005년 7월 현대차 인도공장 프로젝트의 설계업무를 수주하게 되는데 1991년에도 삼성물산이 수행한 필리핀 라구나 국제공단 조성공사의 용역부문에 참여한 사례가 있었다. 인도 프로젝트 역시 내국기업의 현지프로젝트에 참여한 것으로서 본격적인 해외사업이라고 할 수는 없었지만, 이 과업을 계기로 업계의 새로운 이슈에 적극 대응하고, 이를 돌파해 나가기 위하여 건화는 2007년 3월 해외사업부를 발족시키면서 해외시장 개척을 위한 본격적인 행보에 나서게 되었다.

3. 기술 연구개발 역량의 강화

신기술 개발을 위해 매년 매출액의 4.5%를 연구개발에 투자해 온 건화는 양적 성장에만 몰두하던 과거의 경영전략만으로는 21세기 치열한 경쟁시대에 생존하기가 힘들다는 인식에서 2000년대부터 시장의 급변하는 기술과 환경변화에 대처하고 내실 있는 질적 성장을 뒷받침할 연구개발 활동을 더욱 촉진해 나갔다.

기술연구소가 중심이 되어 산학연 연구개발 투자를 통해 선진화된 건설공법과 기술력을 배양해 나가는 한편, 사업 시행 과정에서 미국이나 유럽, 또는 일본 등 선진국 업체들과 협작해 참여하는 방식을 통해 선진기술을 전수받는 전략을 추진하면서 기술 혁신을 이루고 기술 분야에서의 위상 정립을 새로이 하게 되었다.

특히 기술연구소는 길지 않은 역사임에도 2000년대 들어 연구활동을 통해 4건의 신기술을 개발하는 성과를 이룩했는데, 이 가운데 2002년에 개발된 '콘크리트블록 본체 흙과 강보강재를 앵커지지판과

kunhwa story 06 **'콘크리트블록 및 앵커지지판 연결 보강토옹벽 축조 공법'의 기술적 특징**

이 공법의 기술적인 특징으로는 옹벽 전면을 구성하는 블록의 흙에 강보강재를 옹벽선형과 평행한 방향으로 횡적으로 결속시켜줌으로써 옹벽 배면에 작용하는 토압에 의한 각 블록의 변위 발생을 억제시켜 배불을 현상과 블록의 밀려남 현상을 배제시킬 수 있다. 또한 옹벽 전면의 블록과 앵커지지판을 강보강재로 연결시켜 옹

벽구조체를 복합중력식 구조체로서 기능을 갖게 하기 위하여 밸파쇄식 및 암버럭 혼합물질의 사용제한성을 탈피했다.

기술연구소장 박병찬

연결시켜 보강토옹벽을 축조하는 공법'은 옹벽 전면을 구성하는 블록 앵커지지판을 강보강재로 결속시키는 공법으로 건화가 자랑하는 대표적인 신기술이다.

또한 '조립식 프리캐스트 콘크리트 중공 슬래브 교량시스템'은 공장에서 제조된 프리스트레스트 콘크리트 중공 슬래브 거더를 현장으로 운반한 후 전단키와 횡방향 프리스트레싱을 이용해 조립하는 중공 슬래브 교량 시스템으로, 또 하나의 중요한 신기술이다. 건화는 이들 신기술의 보유로 새로운 기술 패러다임을 업계에 제공하는 한편 이를 통해 기업 경쟁력을 확보하고 독자적인 기술력을 보유한 기업으로서 대외적인 신뢰도를 높일 수 있었다.

신기술 외에도 건화는 건물이나 다리를 시공할 때 구조물의 기초로 이용되는 콘크리트 말뚝을 전기를 이용해 지지력을 강화시키는 기술인 '현장타설 콘크리트 말뚝의 지지력 보강법' 등 건설현장에서 유용하게 쓰일 수 있는 총 110여건의 특허 및 실용신안 등을 개발해 보유하고 있다.

이밖에도 2005년부터 정부가 정책적으로 추진한 국가 R&D사업에서는 각 연구소, 대학, 국책연구기관들과 당당히 경쟁하여 주관연구 1건, 협동연구 4건, 참여연구 6건 등 총 11건의 참여 실적을 기록하였으며, 현재도 'U-에코시티 테스트베드 구축연구', '항만리모델링 구축연구' 등 다양한 대형 연구 프로젝트들을 진행하며 R&D 경쟁력을 강화해 나가고 있다.

kunhwa story 07

'조립식 프리캐스트 콘크리트 중공 슬래브 교량시스템 공법'의 기술적 특징

이 기술은 PPC 거더의 폭을 일정하게 고정시키고 설계 하중과 지간에 따라 높이를 조절하도록 했으며 하부구조 위에 여러 거더를 배치해 조립되는 교량 시스템의 거동 일체화를 위하여 거더의 모든 측면에 전단키를 설치하고 단부와 일반부의 다이아프램에 횡방향 프리스트레싱을 도입하는 일체화 시공기술이었다. 기존 슬

래브 형식의 교량에 비해 거더와 시공의 품질관리, 시공성, 건설비, 공사기간 등에서 우수성을 가진 공법을 개발했다.

기술연구소장 박병찬



제4절 선도기업으로 우뚝 서다

1. 빅5 기업으로 뿌리를 내리다

2000년대 들어 국내 토목건설 분야에서 도로는 인프라가 어느 정도 구축되면서 지속적인 발전을 위한 향후의 대응이 더욱 중요한 시점을 맞게 되었다. 또한 정부 정책상의 시대적 발주패턴 변화에 따라 도로는 발주 물량이 크게 감소되었다. 그러나 건화하면 여전히 도로를 대표하는 회사로 인식되고 있고 시장에서의 수주활동도 확고한 경쟁우위를 확보하고 있다.

상하수도와 수자원 부문은 2000년대에 새로운 발전의 입지를 다졌다. 수도는 꾸준히 성장하는 가운데 2000년대 중반 무렵부터 하수시설 관련 사업의 확대로 다시 한번 재도약하는 호기를 맞았다. 수자원 부문은 4대강 사업의 적극적인 시행을 기반으로 가파른 실적 향상을 이뤄내며 경쟁력 있는 부문으로 부각되었고 선도기업들을 빼놓지 추격했다. 특히 건화는 상하수도와 수자원 등에서 대형 터키공사를 활발히 수행하며 새로운 성장의 토대를 다졌다.

도시사업 부문도 혁신도시, 기업도시 등 전국적으로 특화된 계획도시들의 등장 속에 2000년대 중반에 발주가 활발했다. 1990년대부터 지속적으로 성장시켜 온 감리분야도 2000년대에 두드러진 수주실적을 보이면서 건화의 주력사업으로서 자리를 잡았다.

“건화는 도로 부문이 10여 년 동안 선도하다 2000년대 중반부터 감소추세이고, 수도 부문은 꾸준히 성장하고 있다. 도시 부문은 점점 활기를 띠어 최고조에 달했고, 4대강 사업을 주관하는 수자원 부문도 활기를 띠고 있다. 그러나 이 또한 사이클이 있으므로 단기적 성과에 일희일비할 것이 아니며 유사용역 수행이나 해외개척 등으로 향시 국내시장 변화에 대비할 필요가 있다.” – 도로구조본부 부회장 조남철

2000년대에는 특히 이전까지 실적 면에서 비주력 시장이었던 사업 부문들이 외적 성장과 함께 운영이 본 궤도에 진입하는 모습을 보이면서 그 결과 각 사업부서들이 모두 나름대로 자신의 역할을 다하며 회사 성장에 기여하기 시작했다. 건화는 1990년대에 시장에서 선도적인 입지를 보인 사업이 3개 정도에서 2000년대 들어서는 두 배로 늘어나며 사업구조에서 다각화를 이루었다.

현재 건화는 도로구조 부문이 업계 2~3위 정도의 순위를 유지하고 있고, 수도환경 부문은 3~4위, 국토개발 부문은 4위 정도의 경쟁력을 보이고 있다. 건화의 강점은 이처럼 여러 분야에 실적과 인력을 고



2010년 7월 7일
최고도로인상을 수상한
황광웅 회장

르게 갖추고 상위그룹에서 두루 포진하면서 종합적으로 강한 브랜드 파워를 구축하고 있다는 점에 있으며, 이는 타사에서 가장 부러워하는 부분이기도 하다.

수자원, 철도, 항만 등의 분야에서의 실적과 경쟁력은 아직 부족한 상태인데, 이는 회사의 연륜이 짧기 때문이기도 하다. 그러나 2000년대 들어 이들 비주력사업 부문들도 상대적인 약진이 두드러지고 있어 건화는 전반적으로 균형이 잘 잡힌 훌륭한 종합엔지니어링 회사가 되어 가고 있다.

“2000년대에 건화가 이처럼 핵심사업 영역을 단숨에 넓혀나가는 시기를 맞을 수 있었던 것은 무엇보다도 경영진의 뛰어난 사업관리 역량 때문이라고 할 수 있었다. 엔지니어링 산업은 국가 역점사업이 어느 쪽으로 흘러가느냐에 따라 분야별로 회비가 엇갈리는데, 건화는 상황 변화에 따른 부침에 탄력적으로 적응할 수 있는 튼튼한 기초체력을 키워온으로써 2000년대 들어 진가를 발휘할 수 있었다.” – 사장 박승우

한편 2000년대 들어 이러한 성장 속에 건화 및 건화 임직원들은 국가로부터 각종 큰 상을 수상한 바 있다. 이 중 회사 단체로는 2000년 10월에 경산시에서 우수용역업자로 지정되면서 PQ 가점을 획득하



자랑스런 상하수도인으로
선정되어 한국상하수도협회지에
소개된 건화

고 이를 통해 다른 사업에서의 입찰에서 유리한 입지를 점유할 수 있었다. 2001년 7월에는 서울지하철 7호선 청담대교의 공사 책임감리를 성공으로 수행한 공로로 대통령 표창을 수상했고, 2008년 9월과 11월에도 마창대교 건설과 국가 상하수도 사업에 이바지한 공로로 각각 대통령 표창을 수상했다.

2009년 3월에는 건화가 감리를 수행한 서울지하철 9호선 고속터미널 정거장이 올해의 토목구조물로 선정되면서 대한토목학회가 개최한 토목의 날 기념행사에서 토목대상을 수상했으며, 본 사업을 통해 10월에도 영국토목학회(ICE)에서 주관한 브루넬 메달(Brunel Medal)을 수상했다. 2010년 4월에는 인천시 우수건설용역업체로 건화가 선정돼 우수업체 증서를 수여받았다.

주요 개인 수상으로는 2001년 3월 창립 50주년을 맞은 대한토목학회가 주관하는 토목의 날 기념행사에서 조남철 부회장이 건설산업 발전에 기여한 공로로 동탑산업훈장을 수상했다. 2004년 7월에는 황광웅 회장이 동탑산업훈장을 수상한 데 이어 2006년 1월에도 창립 15년 만에 회사를 일류기업으로 성장시킨 공로로 한국을 빛낸 기업인 대상을 수상했다. 황광웅 회장은 창립 20주년을 맞은 2010년에는 우리나라 도로기술의 선진화에 기여한 공을 인정받아 제19회 도로의 날에 한국도로교통협회로부터 최고도로인상을 수상함으로써 기쁨을 더했다.



전주-광양간
고속도로

(1) 업계 최고의 경쟁력 구축한 도로구조부

■ 도로공항부

2010년에 도로부는 영속적으로 성장하는 일류부서로서의 새로운 면모를 구축하기 위하여 도로공항부로 부서명을 변경하고 미래 성장을 향한 활기찬 행보를 전개해 나가기 시작했다.

도로공항부는 2001년 4월 조완상 부서장이 취임하면서 현재까지 부서를 이끌고 있다. 이외에 발주처에서 경험이 풍부한 도로 및 공항기술사들을 임원으로 영입했다. 한국도로공사에서 2008년에 양희용 부회장을, 국토해양부에서 2005년 박제성 부회장, 2009년 이석범 부회장 등을 영입하면서 건화 핵심부서로서의 위상을 높이고 한 차원 더 높아진 기술력과 수주능력을 구축하게 되었다.

도로공항부는 2000년에 매출이 처음으로 100억 원을 넘어섰고 2009년에는 300억 원을 돌파하는 발전을 보이며 업계 최고 수준의 경쟁력을 가진 부서로서의 입지를 확고히 다졌다. 2000년대 주요 수행 사업으로는 우선 2000년 5월에 건설교통부에서 발주한 전주-광양간 고속도로 기본설계 2공구를 신성엔지니어링과 공동으로 수주했다. 1990년대에 수행한 고속도로 사업들이 대부분 확장사업이었다면 전주-광

양간 기본설계 사업은 신설도로였다. 신설도로에는 노선대 선정 등이 과업으로 들어있는 데다 또 이 사업은 연장이 길다는 특징이 있어 그만큼 어려움도 컸지만 성공적으로 완료함으로써 이후 광주-완도, 함양-울산 등 신설 고속도로의 타당성 조사와 기본, 실시설계 등을 수주하는데 중요한 밑거름이 될 수 있었다.

2001년 발주된 동해고속도로(주문진-속초간) 건설공사 실시설계용역 제4공구는 양양JCT와 양양IC, 장대교, 터널 등을 포함한 사업으로 연장이 6.26km에 불과하지만 용역비가 42억 원이나 하는, 건설 용역시장이 침체되어 있던 당시에 우리나라 고속도로 용역비 중 규모가 가장 커던 사업으로서 이를 건화가 단독 수주함으로써 도로공항부에 새 기운을 불어넣어 주었다.

2002년 8월에는 한국도로공사에서 발주한 고속도로 제14호선 고창-장성간 건설공사 제2공구를 대안설계 방식으로 SK건설과 함께 수주하여 수행했다. 50일 간의 짧은 기간 동안 합사에 투입된 모든 인원들이 혼신을 다한 최적의 설계로 경쟁사로 나선 코오롱건설을 근소한 차로 앞서며 당선돼 터키 대안설계에서 첫번째 수주를 성공으로 이끌 수 있었다.

2003년 5월에는 건설교통부에서 발주한 광주-완도간 고속도로 타당성조사 2공구 과업을 수행한 데 이어 2005년 6월에는 광주-완도간 고속도로 건설공사 기본설계 3공구를 수주하여 설계했다. 이 사업은 목포-광양간 고속도로의 오산터널이 시공 중에 있어 선형변경이 불가하여 시점부 강진JCT의 형식을 결정하면서 시행착오와 어려움이 따랐으나 우회접속이 가능한 형식으로 설계하여 모든 어려움을 감내하고 성공적으로 사업을 완료했다.

2004년 7월에 발주된 운천-탄동간 도로 확포장공사 실시설계는 경기도 제2청사에서 설계 발주하여 준공한 사업이었다. 한국수자원공사에서 설계 시공 중인 한탄강댐으로 인한 기존 지방도 387호선 중 한탄강 횡단도로가 댐 건설에 의해 수몰되어 도로 이설이 불가피한 구간이었다. 경기도 포천시와 강원도 철원군이 연계된 지형적 특성으로 군부대 및 군 관리시설들이 산재해 과업내용에 대한 수정 요청이 수시로 발생했지만 무사히 설계를 마치고 현재는 시공 단계에 있다.

2005년 8월에는 쌍용건설과 함께 부산진해경제자유구역청에서 발주한 소사-녹산간 도로개설공사 터키 설계에 참여했다. 부산진해경제자유구역 내의 지원시설 건설사업의 일환으로 자유구역 내 지구별 개발계획과 더불어 원활한 물류수송과 이동성 확보를 위해 기반시설인 간선도로를 건설하는 사업이었다. SK건설 등 경쟁업체들과 경쟁을 벌인 결과 최종 결과는 쌍용건설-건화가 당선이 되어 당당히 경쟁입찰을 통해 사업을 수행하게 되었다.

한편 2000년대 하반기 들어서면서는 정부의 저탄소 녹색성장 정책 추진에 따라 4대강 사업과 철도 분야는 성장의 새로운 기회를 맞게 되었으나 도로 부문은 사업이 향후 성장세를 낙관하기 어려운 상황을 맞게 되었다. 이에 발주물량의 감소 등의 여건 변화에 유연하게 대응하기 위한 노력으로 해외사업에 입찰에 적극 나서기 시작했다.

2000년대 후반부터 해외진출 노력이 이어지는 가운데 2010년 4월 캄보디아 국도 및 교량 개보수



사업 타당성조사(F/S) 용역, 2010년 8월 필리핀 DPWH(Department of Public Works and Highways)에서 발주한 바콜로드-실라이간 공항 진입도로 실시설계 및 감리용역을 단독으로 수주하여 해외사업이 도로 부문의 새로운 돌파구로 기대를 모으고 있다.

■ 구조부

구조부는 1991년부터 부서장으로 있는 임호상 부사장을 중심으로 발전을 거듭하고 있다. 공채를 통한 지속적인 인원 충원으로 현재의 인원 구성은 공채가 90%를 차지하고 있고, 이를 기반으로 타 회사에 비해 경쟁력 있는 조직을 구성하고 있다.

구조부는 2000년대 들어 대형 교량의 발주 방법으로 자리잡고 있는 설계, 시공 일괄 입찰사업에 참여하면서 새로운 성장기를 누렸다. 토목학회에서 토목구조물은상을 수상한 닐센아치교인 저도연륙교, 3경간 닐센 아치교인 탄금대교, 제1회 청암구조물상을 수상한 V형 주탑 2경간 사장교인 인천대교 접속도로 4공구의 나비교 등 경관성이 우수한 특색있는 교량 형식을 계획 설계하였으며, 보령-태안 연륙교 사업에서는 현수교를 설계하여 입찰에 참여했다.

또한 재정사업으로 트러스교인 남지교, 3경간 사장교인 제2남해대교, 3경간 중로 아치교인 금오도-완도간 연도교 등을 설계함으로써 해상교량 및 케이블 교량의 설계 경험을 축적하고, 교량구조 분야에서 대외적으로 인지도가 상승하게 되었다.

이외에도 서울대학교와 협력하여 파형 강판 웨브 PSC 박스 거더교를 국내 최초로 도입하고 설계 매뉴얼을 발간해 새로운 복합교의 국내 시장 도입에 일조했다. 구조부는 현재 전체 부서원 중 약 1/3이 기술사 자격증을 보유하고 어떤 어려운 과제도 해결할 수 있는 능력이 배양되어 있으며, 아치교, 사장교, 현수교 등 고급기술을 필요로 하는 구조물에 대해서도 설계를 독자적으로 할 수 있는 능력을 갖추고 있다.

토목 구조물의 가장 대표적인 것은 역시 교량이다. 특히 각 나라에서는 초장대교 건설에 경쟁이 치열하다. 국내에서도 초장대교 연구개발 사업이 진행 중에 있으며, 전화도 참여하고 있다. 또한 교량에서의 복합구조물의 사용이 늘어남에 따라 이 부분에 대한 설계 기법 및 시공방안에 대한 연구와 교량의 미적 아름다음을 표현할 수 있는 교량 형식에 대한 연구도 꾸준히 진행하고 있다.

■ 교통계획부

교통계획부는 2000년대 접어들면서 꾸준한 부서 인원 확보와 함께 조직의 면모를 갖추게 되었다. 현재 창립 당시 부서장이었던 박완용 부사장을 비롯해 15년 이상 근속자가 6인에 달하며 질적으로도 지속적으로 교통기술사를 배출하여 초기 교통기술사 1명에서 현재 교통기술사 5명, 박사 1명, 나머지 기술자 또한 석사 이상의 고급인력으로 구성되어 발전의 높은 잠재력을 확보하고 있다.

교통계획부는 택지개발, 도시개발, 도로, 철도, 항만 등과 같은 대규모 개발사업의 교통영향평가

용역의 수주와 각종 기반시설에 대한 타당성 및 해외사업, ITS, 복합환승 및 연계, 연구용역 등의 고도의 기술력을 요구하는 사업을 수주하고 있으며, 앞으로도 새로운 사업을 발굴하고 참여하고 있다.

2000년대 대표적인 사업실적은 대규모 개발사업으로 화성동탄, 성남판교, 화성동탄2, 파주운정 등 신도시사업의 교통영향평가, 고속도로(경부고속도로 경주-언양간 확장), 철도(성남-여주 복선전철 등), 항만(부산신선대부두 등), 공항(김포공항 교통개선 및 양양공항 등)의 교통영향평가가 있다.

그 외에 서울특별시 '주요간선도로에 대한 교통축개선사업(TSM)', 주요도시의 교통정비기본계획, 대중교통기본계획 등 정규법상 추진하는 교통 관련 기본계획 수립사업 등이 있고, 최근에 추진한 사업으로 주요 거점역의 연계환승체계와 관련해서 '대전역과 천안아산역 연계환승체계 구축방안', 복합환승과 관련해서는 'KTX 울산역, 부전역, 남춘천역 등의 복합환승센터 타당성분석' 등의 실적이 있다.

특히 복합환승센터 개발사업의 경우 3년 전부터 국토해양부가 지원하는 '교통 연계 및 환승시스템 기술개발' 연구과제에 한국교통연구원과 공동으로 참여하고 있다. 이 과제 중 '복합환승센터 구축 국가 기본계획'을 수립하였으며, 이를 토대로 'KTX 울산역 복합환승센터 구축 타당성 및 기본계획', '부전역 복합환승센터 구축 기본구상 및 타당성분석 연구', '남춘천 복합환승센터 타당성분석' 등과 코레일에서 발주한 대전역 및 천안아산역 연계환승체계 구축방안 등을 수행하고 있다.

이외에 해외사업에 대한 교통부문 사업에 대하여 관심을 기울이면서 사업을 추진하고 있다.

(2) 성장의 신동력으로 부상한 수도환경본부

■ 상하수도부

수도환경본부는 2005년부터 최진상 부사장이 본부장을 맡고 있다. 이후 조직을 정비하고 업무의 효율성 제고를 기함과 동시에 재정사업의 한계를 극복하기 위하여 설계시공일괄입찰(T/K) 및 민간투자사업 설계에 적극적으로 참여하였다. 그 결과 2009년에는 매출액 436억 원을 달성하여 업계 3위권에 올랐으며, 수도환경본부는 인원도 120명이 넘는 규모로 성장했다. 2010년에는 환경 및 플랜트사업의 다변화에 따른 기술축적과 변화하는 시장에 능동적으로 대처하고 업무의 효율적인 수행을 위하여 환경설계부를 통합하고, 기전부를 플랜트사업부로 변경하여 수도환경본부로 직제를 개편했다.

수도환경본부의 2000년대 사업은 사업의 분야와 추진방식에서 1990년대와 큰 차이를 보였다. 우선 사업 분야에서 상수도 사업보다 하수도 사업이 활발히 이루어졌다. 상수도 사업은 예산의 집중투자로 급수 보급률이 급격히 향상되고 용수부족난이 해소되면서 대규모 사업이 거의 완료된 반면, 경제발전 및 생활수준 향상에 따른 환경보전에 대한 하수도의 중요성이 대두되었기 때문이었다. 사업 방식에서는 기존



화성
한남공공하수처리시설

의 기본계획 및 기본설계, 실시설계 후 공사발주 형태에서 텐키공사의 활성화와 민간투자사업(BOT, BTO, BTL 등) 형태로 다양화되기 시작했다.

상하수도부는 2000년대 초반기의 경제사정 등 수주상황이 좋지 않은 시기에 2001년 7월 한강수 계(1권역) 하수관거정비 시범사업 타당성조사 및 2001년 12월에 한강수계(B지역) 하수관거정비 시범사업 관거기초조사용역을 수주하여 하수관거정비사업에 참여하는 교두보를 확보했다.

이처럼 한강수계 관거정비사업 기본계획수행을 통한 선점 효과를 바탕으로 후속사업으로 설계시 공일괄입찰방식으로 시행된 한강수계 하수관거정비공사 2공구(남양주시)를 GS건설과, 4공구(양평군, 여주군) 및 5공구(용인시, 광주시)를 대우건설과 함께 수주하였고, 7공구(이천시)에 대한 실시설계를 수주함으로써 발주처를 지방자치단체에서 환경관리공단(현 한국환경공단)과 건설사로 다변화함과 동시에 체계적인 하수관거정비 기법 및 유지관리모니터링 도입 등의 최신기술을 축적할 수 있는 바탕과 상하수도부가 하수관거 분야에 새롭게 재도약하는 발판을 마련했다.

2003년 발주된 대청댐상류 하수도시설 확충사업(2권역)은 금산군, 영동군의 하수처리장, 마을하

수도, 신설오수관거, 개량관거, 오수중계펌프장, 배수설비 등을 정비하는 대단위 규모의 텐키방식으로서, 본 사업 수주로 텐키시장에도 적극적으로 참여하여 사업 방식을 다변화하였으며, 상수도 분야와 더불어 하수도 분야에서도 기술력을 가진 선두주자로 부상하게 되었다.

2005년에는 환경관리공단에서 국가 재정 부족으로 하수관거사업 추진이 지연됨에 따라 민간자본을 활용하기 위하여 발주한 「하수관거정비(BTL)사업 타당성조사 처리시설 기본계획 및 사전환경성 검토 용역」에 참여했다. 이 사업을 바탕으로 7월에는 마산시 하수관거정비(BTL)사업을 수주하였으며, 이어서 제주시 읍면지역, 서천군, 거창군, 김제시 및 김해시 등에서의 하수관거 정비(BTL)사업을 수행하여 부서의 꾸준한 외연 확대를 가져왔다.

한편 하수처리장 분야에서는 실적이 다소 미진한 상황에서 2000년 6월에는 김포시 하수도정비 기본계획변경에 참여하여 하수처리장 및 하수관거에 대한 계획을 수립하였고, 이 중 통진, 김포, 교촌 등 3개 처리장에 대하여 2006년 G-PJT 민간투자사업 기본설계용역을 포스코건설과 함께 BTO방식으로 참여하여 수행했다. 이러한 성과는 2010년 현재 진행 중인 학성2단계 민간투자사업의 벤치마킹 모델로 활용하고 있다.

중소규모 공공하수처리시설이 거의 확충된 2007년 이후에는 기존 공공하수처리시설에 대한 개량 계획을 수립하게 되었다. 이러한 사업의 일환으로 2009년에 발주된 서울시 중랑물재생센터 고도처리 및 시설현대화사업은 국내 제1호 하수처리장으로서의 상징성을 갖는 시설로서 건화가 이 사업에 참여함으로써 국내 하수처리장 분야에서의 위상을 다지고 기술자로서 자긍심을 가지게 되었다.

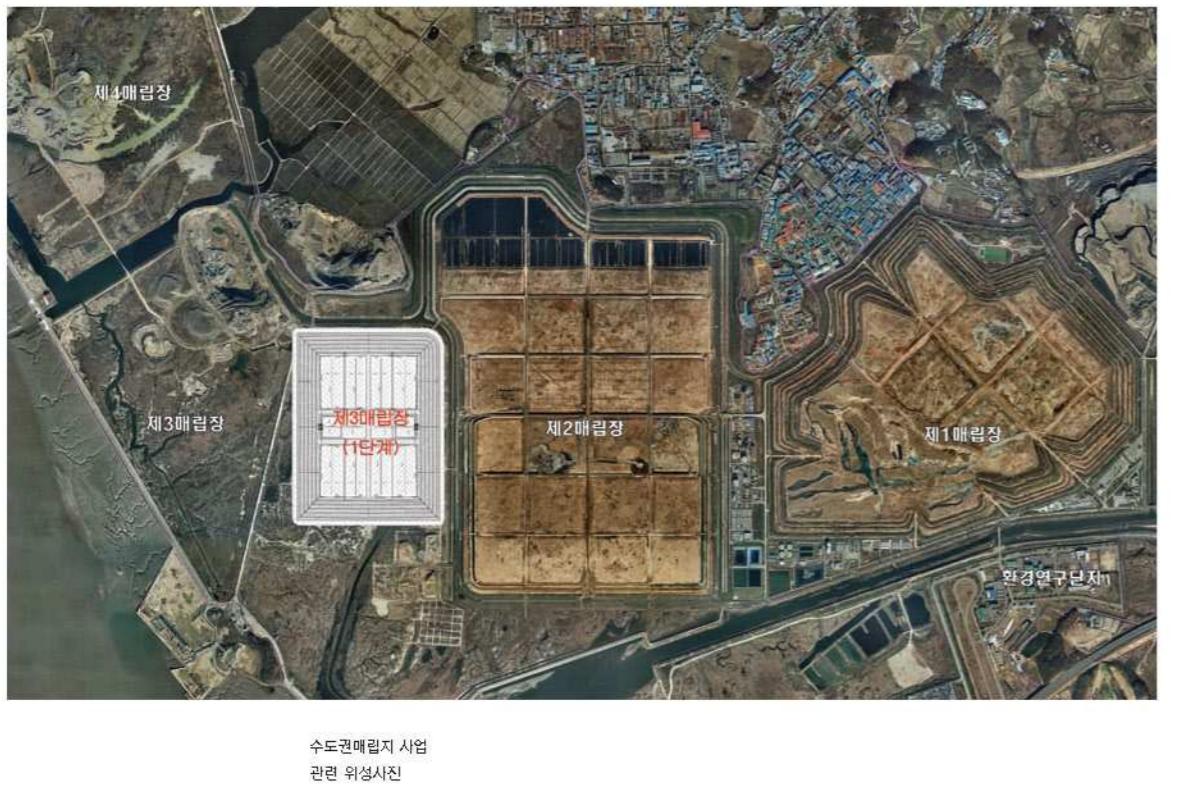
또한 사업 다변화를 위하여 해외사업에도 참여하면서, 2007년 베트남 목자우 상하수도 건설사업 사업타당성조사용역과 2008년 캄보디아 시엠립 폐수처리시설 및 하천정비 타당성조사용역을 수행하였으며, 이에 대한 후속사업으로 현재 실시설계 및 시공감리를 수주하여 설계를 수행 중에 있다.

수도환경본부는 1997년 매출액이 100억 원대를 돌파한 후 2000년대 초반 잠시 정체된 상황을 맞이하기도 하였으나 지속적으로 새로운 성장동력을 발굴하고, 해외사업에도 진출하여 2009년에는 440억 원대의 수주고를 돌파하는 기파른 상승세로 건화의 신성장동력으로서의 역할을 해나가고 있다.

■ 환경설계부

2007년 1월 초 회사의 조직 확대 재편성으로 환경설계부와 환경평가부로 구성된 환경사업본부가 발족되었는데 환경사업본부장 겸 환경영평가부를 강병렬 부사장이 맡았고, 김만덕 전무가 환경설계부 부서장을 맡았다. 2008년 수도권매립지 수주 후 2008~2009년까지는 박봉현 부사장(현 부회장)이 환경설계부를 맡았다가 2010년부터는 환경설계부가 수도환경본부에 통합되면서 최진상 본부장이 부서장을 겸직하고 있다.

환경설계부는 1996년부터 2000년대 초반까지는 주로 쓰레기매립장과 분뇨·축산폐수처리시설 설



계가 주종을 이루었다. 이후 2000년대 들어서는 폐수종말처리시설, 수질개선사업(하천·호소), 오수처리 시설, 광산폐수처리시설, 폐가루 선별재활용시설, 하수슬러지 처리·자원화시설, 생활쓰레기 전처리(MBT+RDF)시설, 해외 환경기초시설 등으로 환경설계분야를 더욱 확대 다양화시키게 되었다.

대표적 사업실적으로는 2004~2005년 사이 양주광역자원회수시설(열분해용융방식)을 기본계획 부터 시작하여 실시설계까지 준공(총 설계용역비 22억 원)하였고, 2006~2009년 사이 세계 최대의 위생매립장인 수도권매립지 제3매립장을 끝까지 포기하지 않는 집념으로 결국 수주에 성공하여 준공처리했다 (총 설계용역비 29억 원).

2009~2010년 사이에는 신재생에너지 사업 중 하나인 대구 음식물류폐기물 바이오가스화사업(총 설계용역비 58억 원)을 기본계획에서부터 턴키기본설계, 실시설계까지 연속 수주하여 처음으로 시도된 대규모 신재생에너지사업의 교두보를 마련한 계기가 되었고 2010년 8월 경에 최종 준공처리하였다.

향후 관심을 기울이고 있는 사업 부문은 첫째는 신재생에너지사업에 대한 과감한 접근과 투자, 두 번째는 국내에서 어느 정도 쌓인 설계노하우를 가지고 동남아, 아프리카 등지의 후발국에 진출하는 것이다. 신재생에너지사업 부문 중 접근 가능하고 발전 가능성 있는 부분은 폐지원에너지화 및 유기성폐기물

에너지화사업으로 중소 규모의 설계시공을 겸할 수 있는 EPC사업화도 고려하고 있다. 해외사업 또한 신재생에너지사업 부문은 SPC를 구성하여 EPC 부문에 지분참여도 고려하고 일부는 현재 시행 중에 있다.

2000년대 초반 환경부 시절의 부서외형은 20~30억 원대를 오르내리다가 2005년 양주소각장과 2006년 수도권매립지 수주를 발판으로 부서 외형이 40억 원대를 돌파했다. 환경설계부로 분리된 후 2008년도에는 에코시스템매립장과 화성동탄물류단지수의계약 2건(40억 원)에 힘입어 수주 60억 원대를 넘어섰고, 2009년에는 대구음식물쓰레기 바이오가스화사업 T/K 수주(기본계획+기본설계+실시설계: 58억 원)에 힘입어 부서설립 후 처음으로 100억 원대 수주를 뛰어넘어 약 110억 원의 수주고를 기록했다.

■ 플랜트사업부

기전부는 2000년대 들어서면서 환경, 플랜트, 신재생에너지, 발전사업 등 새로운 신성장 동력의 사업 확장을 위해 2010년 1월 플랜트사업부로 부서명이 변경되었다. 최초 4명으로 출범한 조직은 현재 기계팀, 전기팀, 계측제어팀, 환경팀, 발전팀 등 총 39명으로 구성되어 있고, 부서장은 출범 초기부터 현재까지 김한중 부사장이 맡고 있다.

2000년대 주요 사업실적으로는 2002년부터 환경부에서 환경기초시설의 효율적 운영을 위한 통합운영사업이 진행되면서 업계 최초로 중규모 정수장 통합운영 시범사업으로서 평택, 공주지역 정수장의 상수도 통합운영 시스템 구축사업을 수행하게 되었으며, 2002년 울산 회야정수장 통합운영과 신천하수처리장 통합운영, 2003년 남양주시 환경기초시설 통합운영시스템 설치사업을 성공적으로 수행했다.

2004년부터는 설계 시공 일괄 입찰제도인 턴키공사 사업이 본격적으로 시행되면서 파주 LCD공장 폐수종말처리장 건설공사, 동양 최대의 배수펌프장인 녹산배수펌프장 건설공사 등의 턴키공사에 참여하게 되었고 이를 통해 부서가 대외적으로 서서히 인정받기 시작했다. 특히 오산 하수처리장 건설공사의 수주는 부서가 도약하는 데 큰 밑거름이 되었다.

2008년에 우리나라 최초 하수처리장인 중랑 물재생센터의 고도처리 기본 및 실시설계와 역시 우리나라 최대 규모 하수처리장인 서남 물재생센터의 고도처리 기본설계를 참여하게 된 것은 부서의 역량이 대외적으로 인정받고 있음을 상징하는 것으로서 부서원들에 큰 자부심을 안겨준 사업이었다.

이외에 부서의 새로운 도약의 발판이 된 쓰레기 수송관로 자동 크린넷 사업을 2006년부터 시작하게 되어 현재는 국내 용역 설계사 중에서 관련 사업 발주 규모의 절반 정도를 건화에서 수주하기에 이르렀으며, 공사비 대비 가장 많은 설계 실적을 보유하게 되었다. 대표적인 대형 사업으로는 2007년 파주 운정지구 수송관로 건설사업, 2009년 행복도시 수송관로 설계용역, 2010년 영종 하늘도시 쓰레기 수송관로 건설사업 등을 수행했다.

1991년 수도부 지원 협조부서의 역할로 시작한 플랜트사업부는 불과 18년이란 짧은 시간인 2009년에 동종업계 플랜트분야 최대 규모인 96억 원 수주를 달성했다. 2000년대 들어 부서가 수주 면에서 큰 증대



충북 진천읍성
혁신도시

를 이룬 배경은 텐키사업에서 설계품질의 우수성과 성실성을 높이 평가받게 된 결과이며, 아울러 쓰레기 수송관로 자동크린넷 사업이 향후 대규모 사업으로 새롭게 성장할 것으로 판단하여 과감한 추진력과 함께 임직원들의 의지가 하나가 되어 동종 경쟁 설계사보다 한걸음 앞선 대응과 선점으로 시장을 열어 나가는 등 신성장동력 사업에 대한 발 빠른 대응이 이루어진 데서 찾을 수 있다.

(3) 시장 지배력 크게 강화한 국토개발본부

■ 국토개발부

2000년에 국토개발부는 안양 인덕원에서의 셋방살이에서 벗어나 평촌 신도시 중심에 약 500평 규모의 사무실을 마련함으로써 명실상부한 건설 본사로서의 위용을 갖추었다. 이와 때를 같이하여 2004년에는 이형철 부사장(현 부회장)을 본부장으로 임명하는 한편, 외부에서 유능한 인력을 영입하기 시작했다.

공기업 출신의 김번성 부회장, 기호성 부회장, 김형일 부사장 등이 영입되면서 개발사업 부문에서

최고의 실적을 올리는 등 성장의 꽃을 활짝 피우게 되었다. 또한 2009년에는 공기업 임원 출신의 홍경표 부회장을 영입하였다. 2010년에는 단지설계부를 통합하여 국토개발본부로 새로이 출범하면서 발전에 박차를 가하였다.

국토개발부의 주요 사업 실적으로는 1990년대 축적된 소중한 사업 자산들이 2000년대 신도시 건설의 빅 프로젝트에 당당히 도전하게 되는 디딤돌이 되었다. 특히 2002년은 국토개발부의 새로운 지평을 여는 부흥기라 할 수 있었다. 양주고읍신도시, 대전서남부도안신도시, 파주운정신도시 등 국가정책사업인 제2기 신도시 관련 사업들을 기술제안(TP) 또는 국제현상 공모를 통하여 수주한 대표적 프로젝트들이었다.

파주-운정지구 택지개발사업은 2002년 3월 대한주택공사 국제현상공모를 통해 5개 컨소시엄이 참여하여 건화 컨소시엄이 당선된 프로젝트였으며, 본 설계 아이디어 공모전에서의 당선으로 건화는 사업 수주뿐 아니라 엔지니어링 기술력에 대한 대외인지도 향상이라는 두 마리 토끼를 잡는 기회가 되었다.

특히 이 사업은 이후 택지개발사업에서 신도시 사업으로 계획이 변경되면서 택지개발사업종합용역, 파주운정 1, 2지구 실시설계, 파주운정3지구 택지개발 등으로 사업이 대폭 확대되었다. 이에 따라 현상 공모 당선 시 17억 원으로 시작한 용역 수주액도 신도시 사업으로의 사업 확대와 함께 89억 원으로 늘어나며 매출 신장에 크게 기여했다.

2002년 3월에는 인천논현2지구 대지조성공사 설계용역을 수주해 2002년 12월까지 수행했다. 이는 1998년 6월에 대한주택공사에서 수주받아 수행한 인천논현2지구 택지개발 기술용역을 2002년 3월 완료한 데 힘입어 사업 역량이 부각되며 후속으로 수행한 사업이었다.

또한 부산진해 경제자유구역 명지지구 개발사업 조사설계용역을 수주해 2005년부터 과업에 착수했다. 이 사업은 낙동강 하구부의 해수 조위에 대한 파랑 해일 등의 직접적 영향을 받는 지역에다 연약지반이 위치하고 있는 등 설계 전반에 제약요소가 많은 까다로운 사업지역이었으나 성공적으로 수행했다. 사업을 통해 바다에 연접한 대규모 신도시 개발 시 합리적이고 배수위 계산을 통한 경제적인 단지계획과 결정에 관한 노하우를 쌓을 수 있었다.

2006년 11월 수주한 대한주택공사(현 LH공사) 수원호매실 실시설계용역은 경기도 수원시 호매실동 일원에 환경친화적인 주거단지를 조성하고 도로, 우수 및 오수시설, 상수도시설 등 제반 도시기반시설을 경제적이고 안정적으로 설계하는 사업이었다. 주택공사에서 당시 정보와 디자인 중심의 선진 신도시 건설의 콘셉트를 갖고 자연이 만들어가는 도시를 표방하여 야심적으로 추진한 프로젝트로 이 사업에 적용한 콘셉트는 이후 주택공사가 수행하는 비슷한 프로젝트들에서 적용되며 후속사업들에 영향을 미쳤다.

충북 진천읍성 혁신도시 개발사업 용역은 2006년 12월 기술제안공모를 통해 사업자를 공모하였는데 건화가 이를 수주했다. 대한주택공사에서 추진 중인 혁신도시 중 규모가 가장 큰 사업을 수주하고 설계함으로써 건화의 저력을 다시 한 번 과시했다.

2008년 3월에는 수원시에서 발주한 도시기본계획 변경용역을 수주했다. 사업 수주액이 3억 8천만 원으로 크지 않았고, 용역 자체도 도시기본계획을 6개월 만에 다시 변경용역을 추진하는 등 난항을 겪고 있던 상황이었다. 그러나 개발사업 위주의 용역을 수행해온 도시부는 이를 과감히 수주하여 성공적으로 수행했다. 이 과정을 통하여 도시기본계획 분야의 실적 및 노하우를 축적해 나갈 수 있었고, 향후 인천도시 기본계획 변경 등 대도시 기본계획실적을 보유하게 되는 계기가 되었다.

양적 성장과 더불어 질적 성장에 공헌한 프로젝트들로는 문화관광부에서 발주한 태권도공원 타당성용역, 서울시 뉴타운계획 등은 학계 및 업계 전반에 건화의 이름을 알리는 좋은 경험의 프로젝트들이었다.

2000년대 후반기는 명실상부한 메이저 회사로서의 정착기라 할 수 있는데 이를 뒷받침하는 프로젝트들로서는 영종하늘도시, 양주옥정신도시 등의 개발계획 및 조사설계용역들이 있다. 이러한 프로젝트들은 모두 기술제안(TP)으로 수주된 대표적 프로젝트들이었다.

한편 2000년대 후반들어 국토개발부는 경쟁업체보다 한발 앞서 해외프로젝트 기회를 잡아 나갔다. 이들 사업들로는 베트남 호치민 나베 신도시 프로젝트, 하이퐁 송지아 리조트 설계, 다짜 국제신도시 설계 등이 있으며, 이런 성과들은 신성장동력으로 겨냥하고 있는 건화의 해외시장 개척 전략에도 큰 보탬이 되고 있다.

이 중 2007년 7월 수주한 나베신도시 개발사업 조사설계 용역은 전화 최초의 해외프로젝트였다. 국토개발부와 해외사업부가 긴밀히 협조하여 수주 성과를 이뤄냈다. 베트남에서는 두번째로 큰 도시인 호치민시 남부지역 내에 면적 106만 평, 계획세대수 1만 7,000세대, 계획인구 6만 8,000명의 신도시 개발계획 수립 및 실시설계 프로젝트였다.

2010년에는 대원 칸타빌에서 실시한 베트남 다낭 다짜신도시 인프라 실시설계를 수주하면서 설계를 수행하고 있다. 베트남 중부지방의 대표적 도시인 다낭시는 개발압력이 높은 지역으로, 수주한 다짜신도시 외에 주변에 타 사업추진지역이 산재해 있어 호치민 사업을 비롯하여 다낭지역에서도 회사의 입지를 부각시킬 기회가 되고 있다.

■ 단지설계부

단지설계부는 군 용역 업무를 전담할 수 있는 단일 부서 편성이 대두되어 2001년 5월 14일 당시 임중렬 이사(현 상무)를 부서장으로 하여 엔지니어링 업계에서는 단 하나뿐인 부서로 신설되었다.

임원 2명, 부장 1명, 과장 1명, 대리 4명으로 편성되어 안양 호계동에서 업무를 시작했고, 2004년에는 처음으로 신입사원이 입사하면서 부서의 면모를 갖추었다. 군 특성화 사업이라서 특수성을 고려하여 군 출신 경력직도 현재까지 5명 영입되면서 이들이 기존 임원들과 중심축이 되어 단지설계부의 성장을 주도하고 있다. 이후 군 사업 분야에 대한 발전 가능성과 임직원 능력에 대해 인정을 받으면서 회사 전체의 인지도가 제고되었고, 사업의 규모도 증가되어 매년 성장을 거듭하면서 군 사업뿐만 아니라 군 사업과 연

계된 산업단지 등 민간사업 분야까지도 수주활동이 활발하게 진행되고 있다. 이를 기반으로 단지설계부는 안정적으로 성장하게 되었고 타 회사에서도 단지설계부를 벤치마킹하여 군 전담부서를 서둘러 신설하고 있는 실정이다.

대표적으로 손꼽을 수 있는 사업실적은 2006년에 수행한 육군 제35사단 이전사업이었다. 단지설계부의 첫 T/K 수주활동인 만큼 전 임직원이 한마음 한뜻으로 매진했으며, 특히 황광웅 회장의 격려와 아낌없는 지원으로 수주에 성공하는 쾌거를 이루했다.

그 이후에도 꾸준한 성장을 하여 오는 가운데 특히 2007년도에 국군 체육부대 이전 사업 T/K, 2009년도 주한미군사업 T/K 등은 군사시설 전담부서로서의 위상을 한층 견고히 하는 계기가 되었으며, 단지설계부가 소규모 설계에서 대형 프로젝트도 거뜬히 소화할 수 있는 능력이 충분함을 과시하는 계기가 되었다. 2010년에도 국방부 및 육군본부, LH공사 사업 수주와 당진 정미지구 산업단지, 국방대학교 이전 사업 등의 수주로 수주목표액을 100억 원 이상으로 상향조정하는 등 지속적인 수주로 안정적인 성장을 거듭하고 있다.

■ 레저조경부

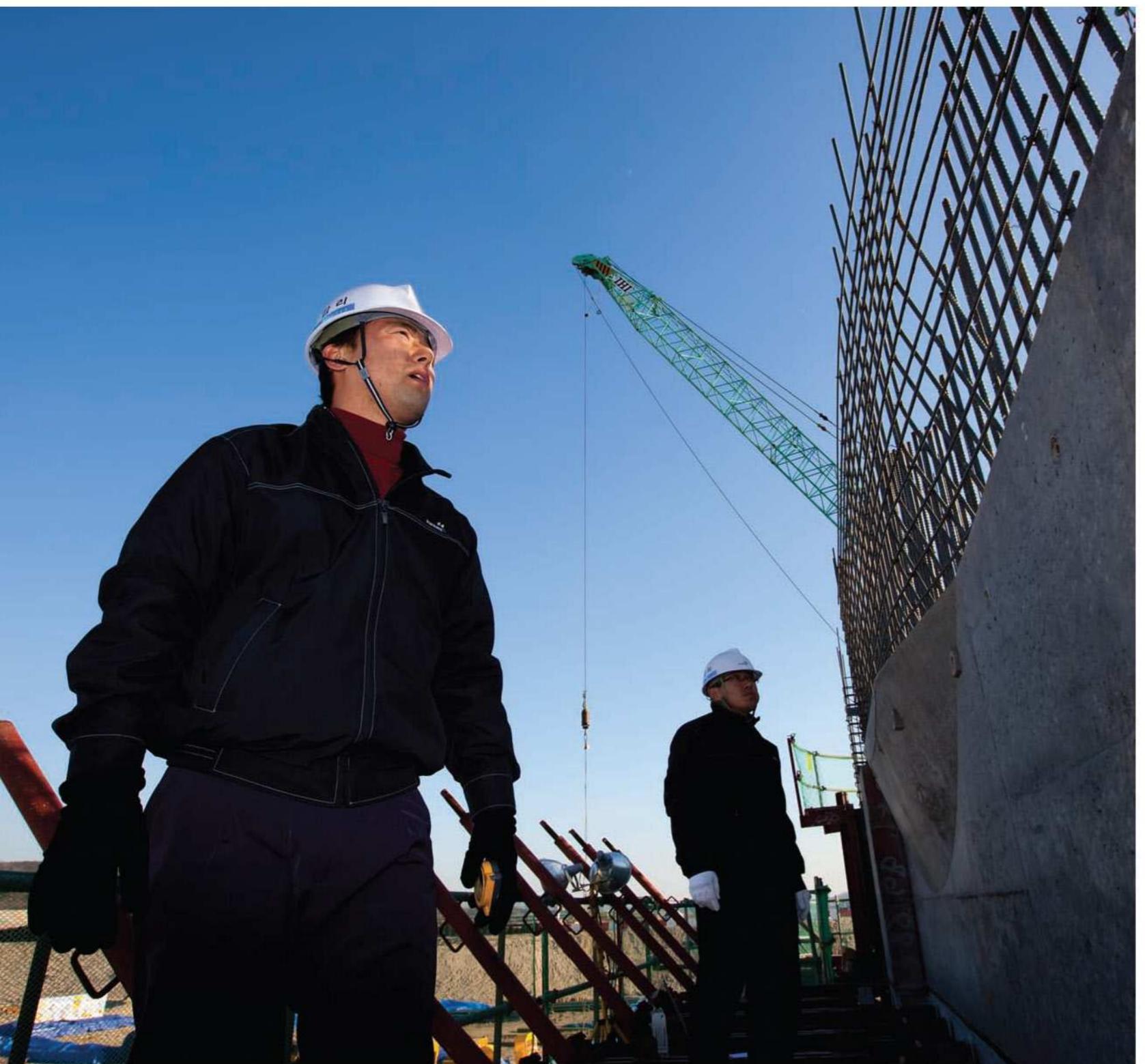
레저조경부는 2001년 김윤곤 상무가 2대 부서장으로 약 2년 간 부서를 운영하였고 2003년부터 3대 부서장 노찬기 전무가 취임하였다. 현재 총 15명이라는 인원으로 운영되면서, 장차 녹색 성장이라는 국가시책 하에 지속적으로 발전할 수 있는 부서로서의 면모를 갖추고 있다.

레저조경부는 1990년대에 쌓은 기술력과 실적을 통해 2000년 이후 사업 규모를 키워나갈 수 있었다. 이에 발맞춰 기술자를 추가로 영입하는 등 내부 역량을 강화하면서 성장의 행보를 가속화해 나갔고, 부서 설립 10년차가 되는 2006년에는 대규모 프로젝트 발주시 단독입찰이 가능해지고 각 업체들이 공동도급을 의뢰하는 위치에까지 올라서는 등 도약을 이루는 데 성공했다.

2000년대에 LH공사, SH공사, 한국도로공사 등의 조경설계 업무를 성공적으로 추진함으로써 복합 프로젝트 내에서의 위상을 높일 수 있었으며, 청원시, 구리시, 광명시 등의 공원녹지 기본계획 추진으로 지자체 공원녹지 정책의 발전적 방향을 제시하는 성과를 거두었다.

2009년에는 일반 조경 업무를 넘어 좀 더 광범위한 레저휴양 분야까지를 아우를 수 있는 역량을 구축하기 위해 부서 명칭을 조경부에서 레저조경부로 변경하게 되었다.

또한 송도관광단지, 강원랜드 2단계 모터스포츠 패밀리리조트 등의 대규모 관광휴양단지 조성 업무를 수행하는 등 레저휴양 개발 분야에서도 눈에 띠는 발전을 거듭하고 있다.



(4) 약진의 새 시대를 맞은 수자원부

수자원부는 2000년대에 들어 수주실적이 늘어나면서 공채 신입사원과 경험이 풍부한 경력 기술자들을 보완하고 조직의 위용을 갖추게 되었다. 특히 2009년도에는 4대강 사업으로 전 부서 직원이 턴키 및 4대강 일반사업에 중점 투입되는 등 수자원부 약진의 시대를 열었다. 이와 함께 경험이 풍부한 기술관료 출신의 윤현만 부회장과 박춘옥 부시장을 영입하는 등 한층 탄탄한 진용을 갖추게 되었다.

수자원부는 2000년대 초까지 실적이 담보 단계에 머물면서 입찰에 어려움을 겪었고 아직까지 부서의 형태를 갖추어가는 단계에 머물렀으나, 2004년에 들어서면서 국토관리청의 하천 용역의 대량 발주가 시작되어 수자원부 인원의 증가와 꾸준한 공채로 질적 향상을 이루며 새로운 전기를 맞게 되었다.

2004년에는 용수댐 퇴사량 조사 및 지형도 제작 용역사업을 수주했는데, 사업 내용은 구천댐, 대암댐, 사연댐, 영천댐, 운문댐, 수어댐 등 6개 댐을 대상으로 용수댐 저수지 퇴사 특성 실측조사와 저수지 퇴사량 예측 및 저수지 지형도 제작 등이었다. 용수전용댐에 대한 최초 조사라는 의미가 있으며, SMS 보수 기법을 도입해 수행했다.

이어 2006년에는 태화강(지방2급)하천 기본계획 및 하천대장작성을 수주해 2009년까지 수행했다. 사업의 범위 및 연장은 울산광역시 태화강 지방하천구간 18.2km였다. 태화강의 종합적 정비, 보전, 이용이 가능하도록 계획하는 사업이었다. 계양천, 나진포전 재해예방사업 실시설계 사업은 경기도 김포시 펌프장 증설 및 천변저류지 설치를 통한 재해예방 및 홍수 유출 저감사업으로 2009년에 수주해서 2010년 까지 완료했다.

특히 2009년에는 4대강 사업으로 수자원 분야의 시장이 급속히 확대돼 도약의 기회가 찾아왔고, 이를 통해 부서장 시채수를 위시하여 수자원개발 기술사 5명을 포함한 40명의 인적 자원이 이전과는 차별화된 성장을 이루는 가운데서 설립 이후 사상 최대의 실적을 보이기 시작했다.

수자원사업 분야의 대표적인 프로젝트로 수주가 이루어진 4대강 살리기 사업 중 하나인 낙동강 살리기 사업 20공구 기본 및 실시설계 용역은 경남 합천, 창녕, 의령군 낙동강 본류 연장 21.21km 지역에 대해 향후 물 부족과 기후변화에 대응하는 종합적인 대책을 마련하는 사업으로, 2009년에 수주해서 2010년에 사업을 완료했다.

2009년 2월 대전청에서 발주되어 설계한 충주지구 하천환경정비사업은 충북 충주시 연장 7.19km 하천시설물 정비와 하천환경정비였다. 4대강 살리기 사업의 일환으로 먼저 시작된 사업으로, 착공식에 설계에 참여한 건학의 사업책임자 및 실무기술자들이 초대되어 당시 국무총리인 한승수 총리의 격려를 받기도 했다. 수자원부의 전략 방향은 최근 4대강 사업으로 인한 생태하천 조성사업과 선진국형 방재제도의 도입, 미래 물 부족에 대비한 대체 수자원 확보 등 정부의 주요 정책이 추진되는 방향에 맞추어 이에 대한 부서 내부의 여건 구비와 함께 사업 역량을 강화하면서 대응해 나간다는 계획이다.

(5) 최고의 생산성을 자랑하는 환경평가부

환경부는 2000년대 들어 환경사업 부문이 성장세를 보이는 가운데 2007년에는 환경사업본부로 조직이 변경되었다. 이후 부서의 인원이 늘어나고, 업무성격이 평가와 설계로 전문화되면서 2010년에는 환경영향평가부와 환경설계부로 나누는 조직개편이 시행되어 환경설계부는 수도환경본부로 편입되었다.

환경평가부는 철도, 도로, 도시, 수자원 분야 등의 환경영향평가, 사후환경영향조사 등에서 현재 타사에 비해 경쟁력이 상위권에 속한다. 항만 및 공원 분야 등에서는 실적 부족으로 경쟁력이 떨어지고 있으나 이 부분에도 적극 수주에 노력하고, 부서 직원들의 기술사 자격 취득을 독려하고 기술사들을 추가로 고용하여 경쟁력을 높이려고 노력하고 있다.

환경평가부문의 주요 실적으로는 1990년대까지의 환경영향평가 수주가 주로 도로 분야에서 이루어졌다면 2000년대 들어서는 복선전철 관련 사업, 산업단지 관련 사업, 택지개발 관련 사업, 4대강 관련 사업 등으로 사업 대상이 다각화된 것이 특징적이었다.

이 중 복선전철 관련 사업으로는 2000년 12월에는 장항선 천안-온양 복선전철 사후환경영향조사를 수주해서 2009년까지 수행했다. 이밖에도 철도 사업으로 수인선 수원-한대앞 및 오이도-인천간 복선전철 환경영향평가 사업을 2001년 수주해서 2003년 12월 완료했고 2002년 12월부터 2007년 12월까지 경전선 진영-진주간 복선전철 환경영향평가용역을 수행했다.

택지개발 관련 사업으로는 2007년 파주운정지구 택지개발사업 환경영향평가용역과 같은 해 수주한 동탄2지구 택지개발사업 등의 환경영향평가를 수행했다.

한편 2000년대 하반기 들어서 4대강 사업이 적극 추진되면서 2009년 6월에는 낙동강살리기 하천개발사업을 수주했다. 이후 2010년 5월까지 사업을 성공적으로 완료했다. 이 사업을 수행함으로써 건화는 우리나라에서 가장 길이가 긴 사업을 수행한 실적을 보유하게 되었다.

환경평가부는 1990년대까지는 주요 업무가 타 부서 지원에 그쳤으나 2000년대에는 환경영향평가 및 사후환경영향조사 등이 분리 발주되면서 수주물량이 연간 70~80억 원, 1인당 2~3억 원으로 늘어 매년 경영평가에서 흑자를 달성했다.

(6) 꾸준한 수주실적을 일궈나가는 항만부

항만 부문은 2000년대 들어 어려운 여건하에서도 꾸준히 수주실적을 늘려 나갔다. 기술력 강화 차원에서 2005년 해양수산부 출신의 송만순 부회장을 영입하고, 2007년에는 설계사업 참여 경험이 많은 정종진 부사장이 영입되면서 항만부의 성장을 촉진시켜 나갔다.

2000년대 주요 수행 사업으로는 2000년 4월에 서귀포에 남방파제 및 안벽 축조 실시설계를 수행



여수엑스포
BIG-O 및 다도해공원

하여 외과 방파제 시설과 정박시설 및 지원시설 등의 실시설계를 수행했다.

이어 2000년 5월에 수주한 울산항 준설공사 실시설계는 35만 톤급 대형 유조선이 들어올 수 있도록 항로를 준설하는 설계였는데, 계획수심이 깊어 네덜란드에서 사용하는 대형 호퍼 준설선을 처음 도입하여 국내공사에 적용하는 사례를 기록했다.

2001년 3월에 수주한 탄도항 방파 호안 축조공사 기본조사 및 시설계획은 경기도에서 발주한 사업으로, 2010년 6월 5일 경기도가 전곡항에서 개최한 세계 보트쇼가 열리면서 전곡항과 인접한 탄도항에 요트들이 접안할 수 있게 돼 보트쇼 하는 데 일조가 되기도 했다.

2001년 3월의 제주외항 서방파제 축조공사는 턴키로 실시설계한 것을 건화가 재검토해서 수행한 대안설계였다. 외부 방파제 시설과 항만시설 설계를 수행하여 2001년 완료했고 이후 방파제 공사가 진행되어 현재는 완공된 상태이다.

2001년 12월에는 1980년 포항제철소가 광양항만에 들어가고 정부 정책으로 부산항과 광양항을 국내 2대 컨테이너항으로 개발하기 위해 대규모 컨테이너 부두를 개발하게 되었는데, 그 중 3단계 2차 설계를 수주하여 정박시설, 지원시설, 건축시설 등 다양한 부두 구조물 및 항만 지원시설을 대상으로 설계를



목포-광양항
재개발 사업

수행했다.

2002년 6월에 수주한 전라남도 진도군 임해면의 팽목항 기본 및 실시설계는 정부 재정사업 수행 실적으로 대표적인 사업 중 하나였다.

2005년 10월에는 전국무역항 항만 배후단지 개발 종합계획 수립을 수주해 수행했다. 무역항은 외국과의 화물거래가 많이 발생하기 때문에 화물을 보관, 저장하고 분류하는 것을 물류단지에서 하고 있는데, 이에 대한 종합계획을 수립했다.

2007년 4월에는 부산항 서컨테이너부두 준설토키장 호안축조공사 기초조사용역을 수주했다. 이어 5월에는 정종진 부사장이 부임하면서 해양수산부로부터 자원순환형 물류체계 구축 등 기본계획 용역을 수주하였으며, 이는 현재 정부가 추구하는 그린포트 개념의 항만구축 사업과 마리나항 개발의 기초가 되었다.

2007년 8월에는 영광본부 원자력발전소에서 발생되는 방사선 폐기물 운반 항만시설공사 설계용역을 수주하였는데, 방사선 폐기물 처리선이 접안하는 부두시설로서 상당히 중요한 시설을 수주해 수행했다. 우리나라에서는 도화에 이어 두번째로 건화가 수주함으로써 성가를 크게 높인 사업이었으며, 당시 사

업비가 17억이나 돼 그 자체로도 큰 수익을 가져다준 사업이기도 했다.

2008년에는 부산 북항 재개발 사업과 관련해 대형 프로젝트로 잇달아 두 건의 수주가 이루어졌다. 이 중 하나는 재정사업이고, 하나는 부산항만공사(BPI)에서 발주한 용역이었다. 사업의 기본설계를 타사가 수행한 사업으로 기술평가에 대한 경쟁입찰에 참여하여 수주하는 쾌거를 거두었다.

2008년 7월에는 군산항 모래부두 축조공사 기본 및 실시설계 용역을 수주했다. 군산지역에 모래 수요가 부족해서 모래를 처리할 수 있는 부두를 건설하게 된 사업이었다. 모래부두 관련 사업에서 실적을 남겼다는 특징이 있었다.

2008년 12월에는 2012년 개최되는 여수세계박람회의 가장 중추적 기능을 가진 BIG-O 및 다도해 공원 기초조사설계 용역을 수행했다. 메이저 용역사들과 치열한 수주경쟁에서 수주함으로써 건화의 위상을 크게 높일 수 있었던 사업이었고 항만부의 성장에도 큰 밑거름이 되었다.

2009년 4월에 수주한 목포 광양항 재개발 타당성조사 용역은 노후화된 기존 항만을 새로운 친수 항만시설로 재개발하는 사업이었다. 주민이 쉽게 접근할 수 있는 친수시설 공간으로 변모시켜 나가는 항만 재개발이 최근 국토해양부에서 중점적으로 발주하고 있어 새로운 수주 기회가 되고 있는 사업이기도 하다.

2009년 6월의 그린 포트(GREEN Port) 구축 종합계획은 국토해양부에서 이산화탄소 배출 저감, 자원순환체계 구축 등의 아이템을 적용한 항만으로는 첫 발주가 이루어진 최초의 용역을 처음 수주한 것 이었다.

항만부는 2000년대 들어 이처럼 다양한 사업에 대한 꾸준한 사업 수행으로 1990년대에 비해 크게 진일보한 성과를 보이고 있으며 이를 통해 수요기반을 확대하고 있는 만큼 향후의 사업에서도 지속적인 실적 향상을 이루어낼 수 있을 것으로 기대하고 있다.

(7) 외형 확대와 질적 성장을 함께 이룩한 철도부

철도부는 90년대 후반 도회에서 송재곤 부사장을 영입하여 직원 3명으로 부서를 신설하여 새로운 시장 진입을 시도하였으나 특별한 성과를 내지 못하였다.

그러던 중, 2005년 5월 서울시 지하철 건설에 오랜 경험을 한 주정석 부사장(현 부회장)과 오석원 전무(현 부사장)를 중심으로 팀을 구성하여 총 9명으로 새로운 진용을 갖추었다. 설립 첫해에는 정부입찰 제도인 PQ제도가 요구하는 실적이 미흡하여 정부 발주 설계의 수주에 어려움을 겪었다.

당시에도 일반철도 부문에서는 경쟁력이 부족하여 입찰참여가 어려운 상황이었으므로 비교적 개인 실적이 우월한 지하철, 경량전철 등 도시철도분야의 턴키, 대안사업에 주력하는 전략으로 실마리를 풀어나갔다. 이로서 턴키나 대안 등 기술경쟁 부문에서 강한 체질의 조직을 구축하게 되었다.

출범 이후 이러한 도시철도 부문에서의 주요 실적으로는 2006년~2008년에 대구도시철도 3호선 기본설계 및 실시설계의 직접 수행을 발판으로, 2009년 대구도시철도 3호선 5공구 대안설계를 비롯하여 2010년 서울지하철 9호선 921공구 턴키설계와 부산지하철 1호선 연장 4공구 턴키설계 및 5공구 대안설계를 수행하여 모두 낙찰되는 성과를 얻었다. 부서 발족 후 이처럼 국내 주요도시의 도시철도사업에 모두 참여하는 성과를 내면서 건화는 단기간에 도시철도 부문에서 비교적 경쟁력 있는 실적을 쌓게 되었다.

한편 철도시설공단에서 입찰을 시행하는 일반철도 사업에서는 PQ제도상 단독참여가 곤란하여 철도분야의 메이저 회사와 공조하여 수주 및 실적을 축적하는 전략으로 추진해 나갔다. 건화가 경쟁력을 보이고 있는 도시철도 사업 부문에서의 제휴를 역제안하면서 중요한 프로젝트들에 참여할 수가 있었다.

이에 따른 일반철도 분야의 실적으로는 2006년 12월에 소사-정왕 복선전철 노반 기본설계 수주가 있었다. 최초 수주하면서 재정사업이었다는 점에서 큰 의미가 있었다. 이어 2008년에 수주한 호남고속 철도는 일반 철도사업 부문에서 가장 규모가 큰 사업에 참여한 것으로, 고속철도분야의 기술력과 노하우를 축적하는 계기가 되었다.

2009년에 대형업체간 각축전으로 관심을 끌었던 수도권 고속철도의 수주경쟁에서는 건화가 동부 엔지니어링, 대한콘솔탄트 등과 함께 4공구에 참여해 수주에 성공하였다. 건화의 뛰어난 기술제안서 작성 능력과 수주 열망이 결실을 맺은 사업이었다.

호남고속철도와 수도권 고속철도 사업은 일반철도 중에서도 사업금액이 전체적으로는 60~80억 원이 되는 대형사업 중의 하나였으며, 기술경쟁 입찰을 거쳐야 하는 만큼 메이저급 업체라고 해서 누구나 다 할 수 있는 사업은 아니었다. 따라서 이들 사업을 공동으로 수행하면서 건화는 대형사업의 실적 구축으로 향후 일반철도에서도 경쟁력을 갖출 수 있는 반석을 마련하였다.

kunhwa story 08

ISO14001 인증 획득

ISO14001은 정부가 친환경 건설 엔지니어링 사업 수행을 촉진하기 위해 건설환경 인증제도를 도입하면서 건화도 인증을 추진하게 되었다. 이 무렵에는 국제 인증에 대한 가점제도가 폐지된 시기였지만 철도청은 기점을 주고 있는 상황이라서 건화도 ISO14001 인증을 추진해 2009년 3월 획득했다. 추진과정은 각 해당부서 담당자를

지정해 TF팀을 구성한 후 컨설팅을 통해 진행했다. ISO14001 인증이 2009년에야 이루어진 것은 건화의 철도부가 2005년에 본격적으로 출범되었기 때문이다.

철도부 부회장 주정석



(8) 차별화된 품질관리로 최적의 설계 지원하는 지반터널본부

2007년 도로본부에서 분리되어 나온 토질부와 그동안 독립부서로 운영되던 조사부를 통합하여 지반사업본부를 발족시켰다. 본부장은 박병찬 부사장이 맡았다. 이어 2010년에는 좀 더 체계적인 부서 운영을 위해 사업부 명칭을 지반사업본부에서 지반터널본부로 변경하면서 이와 함께 토질부를 지반설계부로 명칭을 변경했다.

지반터널본부는 설립 당시부터 축적해 온 오랜 노하우와 우수한 기술인력을 바탕으로 현재 다양한 활동분야로 사업의 영역을 넓히는 가운데 엔지니어링 업계 지반공학 분야 선도주자로의 입지를 공고히 다지고 있다.

■ 지반설계부

지반설계부는 명칭변경과 함께 조직에도 변화를 주었다. 조사부와 지반설계부의 엔지니어들을 통합하여 전문적인 사업 역량을 강화한 것이다.

과업 수행에 있어서는 2000년대 들어 사업을 전문화, 다양화하여 엔지니어링 업계에서 새로운 위상을 구축하는 전기를 맞았다. 춘천-양양, 전주-광양, 상주-영덕 등 수많은 고속도로 터널과 기초 구조물 설계를 수행하였고, 특히 부산외곽순환 고속도로 기본 및 실시설계의 상동2터널은 연장이 4.3km로 국내에서 보기 드문 장대터널로서 그동안의 축적된 기술력으로 과업을 훌륭히 완수했다.

또한 보령-태안 도로 건설공사의 초장대교량에 대한 구조물 기초설계를 수행하였으며, 이외에도 저도 연육교, 남해 고현-전도IC 등 현수교, 사장교의 설계에 참여하여 대형 구조물의 기초분야로 영역을 확장하는 일대 진전을 이루었다.

도로 외의 분야에서는 항만, 철도, 상하수도, 환경에 참여하였다. 주요 과업으로는 부산 북항 재개발사업, 서울 지하철 9호선 2, 3단계, 대구 도시철도 3호선 5공구 건설공사, 파주-운정 쓰레기 수송관로 설계, 수도권 매립지 제3매립장 기반시설 공사, 베트남 나베신도시 개발사업 단지조성공사, 서부산 유통지구 배수펌프장 설계용역, 부산 신항만 건설 연약지반 설계감리 등 전 토목 분야에 참여하면서 명실공히 업계 최고의 경쟁력을 갖추었다.

2000년대에 지속적인 성장과 부서 확대를 이루면서 처음 3명으로 시작한 지반설계부의 직원수도 현재는 30명으로 확대개편되어 운영되고 있다. 지반설계는 토목구조물을 건설하기 위한 가장 기초적인 작업이자 구조물의 안정성 확보에 중요한 핵심 설계분야 중의 하나로서, 지반설계부는 20년 간 구축해 온 앞선 기술력을 바탕으로 견화의 안정적인 과업 수행에 수반하는 밑거름으로서의 역할뿐만 아니라 전문 사업 부서로서의 성장에도 더욱 박차를 가하고 있다.

■ 조사부

조사부에서는 2000년대 들어 박양희 부사장이 퇴진하고 서무교 전무가 부서장으로 임명되어 2007년까지 지반조사 및 측량팀을 이끌기 시작했다. 2007년에는 토질부와 통합되어 지반사업본부로 변경되었다. 2010년에는 지반터널본부로 부서명이 변경되었고, 2010년 초 서무교 부사장이 기획관리부 부서장으로 임명되면서 정종택 상무가 지반조사팀과 측량팀을 맡아 운영하고 있다.

2000년대에 조사부는 사내 설계용역의 지원업무뿐 아니라 자체 사업 분야도 개척하며 성장기를 맞았다. 주요 사업실적으로 2000년대에는 전주-광양간 고속도로(제2공구) 기본설계를 비롯하여 고속도로, 국도, 지방도 등의 실시설계용역과 대한주택공사, 한국토지공사, 한국수자원공사 등의 택지개발 설계용역, 수도, 환경, 구조, 단지, 철도, 항만 설계용역의 측량 및 지반조사, 주택공사 지반조사 연간단가계약 3년 연속 수주 등 매년 50~60여건의 측량 및 지반조사를 성실히 수행하고 있다.

특히 2007년, 2008년에 회사의 첫 해외사업 중 하나인 베트남 나베 신도시의 지반조사를 성공리에 관리 감독함으로써 향후 해외사업의 측량 및 지반조사 업무도 수행할 수 있는 역량을 확인했다.

한편 2004~2006년까지 3년간에 걸쳐 대한주택공사에서 발주하는 지반조사 연간단가계약을 수주하는 등 왕성한 업무활동을 하였으나, 이후 회사 규모가 대기업으로 분류되면서 입찰자격이 중소기업으로 제한되는 주택공사의 지반조사 연간단가계약은 입찰조건에 맞지 않아 참여하지 못하고 있다.

조사부는 앞으로 정부 정책 및 세계화의 흐름에 맞춰 녹색성장 및 토양환경 분야에 관심을 기울이고 있다. 이를 위해 플랜트사업부와 협조하여 지역 난방시스템 설계 및 이와 관련된 시공방안을 검토 중이며 환경설계부 등과 협의하여 토양 환경 분야로의 업무 확장에도 관심을 기울이고 있다.

현재 국내 대부분의 설계용역업체는 현장 인원, 장비 및 자재관리의 어려움 등으로 인하여 지반조사 및 측량업무를 전문업체에 외주로 시행하는 실정이다. 이로 인해 과도한 외주비는 물론 간혹 부실성과가 납품되어 설계 후 시공과정에서 문제가 발생하기도 한다. 그러나 견화는 조사부에서 측량 및 지반조사를 수행함으로써 외주비 절감은 물론 철저한 품질관리로 경제적이고 안정적인 시공을 위한 최적의 설계를 지원하여 설계와 시공이 일치하는 국내 유일의 기업으로 자리매김하고 있다.

“조사부의 업무는 주말에도 현장 작업에 나서는 경우가 다반사이며, 특히 측량업무는 내업작업을 자정을 넘겨 심야작업을 수행하는 것을 감수해야 하는 가장 바쁜 부서이기도 하다. 이런 어려움 속에서도 전 직원이 하나가 되어 경비 절감과 업무효율화를 이룩하려는 최선을 다한 노력 덕분에 부서 창설 이래 15년 간 단 한 번도 적자를 기록하지 않는 부서 경영을 실현하고 있다.” – 지반터널본부 상무 정종택

2. 감리 200개 현장 시대를 열다

감리사업의 부문별 동향을 살펴보면, 감리 사업의 주력을 이루어 온 도로 분야는 2000년대에 감리 물량이 축소되었다. 상하수도 분야는 하수처리장이나 정수장의 물량이 줄어드는 대신 하수관거 분야의 발주가 꾸준히 이어지면서 새로운 성장동력이 되고 있다. 수자원 분야는 하천정비 위주로 하면서 최초 4대 강 살리기에 많은 참여를 하고 있고 특히 생태하천 분야에서 강점을 보이고 있다. 이런 가운데 감리는 2000년대에 크게 성장한 분야가 되었다.

2000년대 감리 부문의 주요사업으로는, 2002년에 수주한 지하철 9호선(9-7공구 고속버스터미널 역사구간) 공사 감리가 있으며 이 사업 수행으로 시공사인 쌍용건설 등과 함께 대한토목학회 주관 2009년 올해의 구조물 대상을 수상했고 이어서 영국토목학회(ICE)에서 주관한 2009 브루넬 메달(Brunel Medal)을 수상하는 영광을 누렸다. 서울지하철 9호선 고속터미널역은 서울시의 아름다운 지하철정거장으로 선정되기도 했다.

당시 고속버스터미널 역사는 기존의 3호선, 7호선 두 개 지하철 노선이 지나가고 있었고, 그 밑으로 또 하나의 노선인 9호선이 지나가야 했다. 기존 3호선 하부와 표피가 불과 15cm 간격을 두고 역을 건설해야 했는데, 세계 최초로 시행되는 특수공법을 동시에 적용하여 기존 시설물에 피해가 가지 않게끔 정밀하게 공간을 굴착해야 하는 난공사를 성공적으로 수행했다.

2004년에는 마산과 창원을 연결하는 해상교량인 마창대교를 수주해 2008년까지 수행했다. 전체 감리사업비가 70억 원을 상회하는 대형 사업이었다. 이 사업의 감리를 하면서 해외 사장교 인력으로 영국의 오베아럽(Ove-Arup)사의 엔지니어를 2년 간 하도급으로 고용해서 감리를 수행했고 사업 수행을 통해 사장교 주체 분야의 기술적인 대외경쟁력을 확보하게 되었다.

2004년에는 인천대교 감리를 수주하면서 감리사업 실적에 새로운 역사를 남기게 되었다. 인천대교는 교장이 11,658km에 폭원이 6차로 33.4m인 세계 5대 규모의 해상교량이자 국내 최대의 사장교이기도 했다. 주경간은 사장교이며 접속교는 PSC 박스거더교로 건화가 기술적으로 강점을 가진 분야였다. 2009

년 10월에는 5년여에 걸친 대 역사가 완료되면서 명실공히 감리 분야 선도기업의 명성을 다졌다.

또한 2004년 수주한 부산-거제간 연결도로 거가대교는 2010년 12월 완공 되었다. 공사 대상은 I-거더 사장교와 침매터널 등으로, 사장교는 3주탑으로 이루어진 국내 최초 다주탑 방식이 적용되었고, 침매터널은 세계 최대 규모로 건설되고 있어 건화의 대표사업이 될 또 하나의 대형 감리사업으로 기록될 것이다.

이밖에 특기할 만한 수주로는 4대강 살리기 사업에서 2009년 10월에 금강 5공구 책임감리 용역을 따내는 성과를 올린 데 이어 11월에는 낙동강살리기 16공구 책임감리용역을 수주했다. 이외에도 2009년 말까지 4대강 관련 5개 공구를 추가 수주하여 4대강 사업에서 모두 7개 공구에 참가하는 성과를 거두었다.

2010년대 들어 건화의 감리 현장은 200여개소로 늘어났고 이에 따르는 감리 인원만도 430명에 이르고 있다. 국내에서 이런 정도의 감리 현장을 갖고 있는 기업은 4~5개에 불과하다. 건화가 감리 부분에서 우수한 경쟁력을 보일 수 있게 된 것은 도로, 상하수도와 단지, 수자원, 항만, 철도 등 토목감리의 전 분야에 적극 진출하여 실적을 쌓아온 결과라고 할 수 있었다.

건화 감리사업 부문의 강점은 분야별로 많은 인력을 갖추고 있다는 것인데, 이를 효율적으로 관리하기 위해 건화는 매년 가을 2박3일간 임원 및 감리단장 회의를 운영하고 있기도 하다. 회의의 주요 내용은 우수감리단을 선정하여 표창하고 우수감리단의 사례 발표를 하고 있다. 1995년 제주도 프린스호텔에서 실시한 이후 한 번도 빠지지 않고 회의가 이어지고 있으며(2010년 현재 14회), 그동안 제주도 8회, 경주 2회, 설악산 2회, 지리산, 목포 등의 지역에서 개최했다.

kunhwa story 09 건화가 수행한 대형 감리 프로젝트

사업비 규모가 가장 커던 대형 감리 프로젝트로는 부산국토관리청에서 발주한 고령-성산간, 성산-논공간 도로 확포장 감리용역이 89억 원으로 가장 규모가 컸다. 1997년부터 2004년까지 7년 만에 준공 이 되었다. 다음이 지하철 9호선(9-7공구) 책임감리 용역이 86억 3,000만 원으로 2010년 10월 준공되었다. 감리CM본부 본부장 노정래

kunhwa story 10

다랑어 낚시에서 시작된 임원 및 감리단장회의

감리단장회의가 전사 차원에서 실시되기 바로 전 해인 1994년에 건화는 제주시 법동의 병문전 복개공사 감리사업을 수행했는데, 이 사업을 계기로 부서장들이 주말에 제주도 감리현장으로 놀러가는 일이 있었다. 그때 '공갈낚시'로 다랑어 월척을 잡는 전과를 올린 부서장들이 임원회의 때 이를 화제로 올렸는데, 당시 황광웅 사

장이 이야기를 전해듣고 이듬해부터 제주 도에서 감리단 모임을 갖는 아이디어를 내놓게 되었다. 처음에는 첫날 골프를 치고 다음날은 다랑어 낚시를 하면서 임원들이 여가시간을 갖는 일정으로 운영을 하다가 점차 지금과 같은 모습으로 감리 단장회의가 변화, 발전하게 되었다. 도로구조본부 부사장 임호상

2010년
감리단장회의





3. 해외시장 진출을 위한 행보는 지속된다

기회의 확대, 경기변동 대응 그리고 환경변화 적응이라는 기본목표를 가지고 2007년 3월 해외사업부 발족과 더불어 출범한 건화의 해외사업은 매년 사업영역을 넓혀가며 국제화의 발판을 다져가고 있다.

2007년 해외사업 원년에는 베트남 호치민 나베 신도시건설 설계용역, 베트남 목짜우 상하수도 타당성조사용역, 인도 보팔 정수처리시설 설계용역 등을 수주하였으며, 특히 베트남에는 현지법인을 설립하여 동남아시장 전초기지를 마련하였다.

2008~2009년에는 대상지역 및 사업분야 확대를 도모하면서 베트남에서 하이퐁리조트 설계용역 및 하노이 흥강개발 기본계획용역, 스리랑카에서 콜롬보지역 폐기물 통합관리시스템구축 설계용역 및 고체폐기물 매립장 타당성조사용역, 리비아에서 굽바시 2천세대 주거단지 설계용역 및 자와야 3천세대 주거단지 설계용역 그리고 캄보디아 시엠립 하수시스템 및 하천개선 타당성조사, U.A.E 두바이 Mina Rashid 상수도 프로젝트 개념설계용역 등의 수주실적을 이어 나아갔다.

2010년 들어서는 베트남, 캄보디아, 인도 등 기 진출시장의 신규 프로젝트뿐만 아니라 필리핀과 몽골 그리고 말레이시아 등지에서 처녀 프로젝트를 수주하였으며 분야별로는 도로부문과 신성장분야로 회자되고 있는 환경·신재생에너지 프로젝트를 개척하였다. 특히 현지정부에서 발주하는 공공프로젝트 수주를 성사시킴으로써 미래 글로벌 플레이어로서의 가능성을 확인하였다.

2011년에는 수주액 기준으로 해외비중 10%를 목표하고 있다. 이와 같이 건화의 해외시장 진출은 서두름 없이 차분하게 진행되고 있지만 걸어온 길보다는 넘어서야 할 과제가 첨첨이 쌓여있는 것이 사실이다. 우려해 왔던 국내시장의 포화현상이 현실로 다가오면서 국내시장 보완적 기능으로서의 기대도 보다 빠른 시일 내에 부응해야 할 필요성이 대두되고 있기도 하다.

적어도 현재 우리나라 엔지니어링업체들이 주로 공략 대상으로 삼고 있는 개발도상국 시장에서 한국 엔지니어링의 기술력은 통용될 수 있다는 평가가 지배적이다. 그들이 추구하는 인프라구축사업의 대부분은 우리나라의 압축성장기부터 우리업체들이 경험을 축적해온 프로젝트의 부류를 크게 벗어나지 않기 때문이다.

그러나 생산의 기반이 현지에 근거를 두는, 다시 말해 속지성이라는 해외사업의 원천적 특성은 간과할 수 없는 기본요소이며, 개도국 프로젝트의 경우 프로젝트의 회임기간이 상당히 길고, 프로젝트의 완성까지는 예측하기 어려운 변동성이 산재한다는 현실도 반드시 고려해야 한다.

진출대상국에 대한 광범위하고 깊이 있는 정보수집과 분석능력, 이를 바탕으로 한 마케팅 능력 그리고 언어능력과 해외업무에 대한 이해력을 겸비한 해외사업 전문인력의 확충과 양성 등은 경쟁력제고를 위한 우선적 실천과제로 보인다.



인도 첸나이주 해외법인 Kunhwa
India Consulting Engineers
Private Limited에서의 회의모습

증기적으로 프로젝트 개발, 기획 등 계획단계의 서비스능력을 보완, 국제시장의 추세에 맞게 발전 시켜야 한다. 이는 미국, 유럽, 일본, 호주 등 선진업계가 구축해놓은 국제 ODA (Official Development Assistance) 프로젝트의 진입장벽을 넘어서기 위한 선결과제 중 하나이기도 하다. 이와 더불어 효율적인 현지화와 해외 디자인기지 확보 전략 그리고 제3국기업과의 전략적 제휴 등도 해외사업을 통한 제2의 도약을 위하여 건화인 모두가 주체의식을 갖고 적극적으로 고민해 나아가야 할 숙제라 할 수 있겠다.

해외프로젝트 수주현황(2007~2010년)

연도	국가	프로젝트명	과업범위
2007	베트남	나베신도시 개발사업	타당성조사
	베트남	목짜우 상하수도 건설	타당성조사
	인도	보팔시 정수처리시설 구축사업	기본 및 실시설계
	인도	현대자동차 인도 2공장 신축공사(2차)	기본 및 실시설계
	인도	현대차 엔진 및 엔진블럭 공장 신축공사	기본 및 실시설계
2008	베트남	하이퐁 리조트 조성사업(2단계)	기본 및 실시설계
	캄보디아	시엠립 하수처리시설 및 하천 개선사업	타당성조사
	스리랑카	콜롬보지역 폐기물통합관리 시스템 시범구축사업	기본 및 실시설계
	UAE	두바이 미나리쉬드 공정 및 관로구축사업	기본계획
	베트남	하노이 홍강개발 사업	기본계획
2009	베트남	CP8-베이마우호 하수처리시설 공사	기본설계
	스리랑카	고체폐기물 매립장 조성공사	타당성조사
	리비아	굽바시 2,000세대 주택 및 기반시설 조성	기본 및 실시설계
	리비아	자워야 3,000세대 주거단지 조성	실시설계
	니카라과	레온시 상수도 정비사업	타당성조사
2010	니카라과	레온시 하수도 정비사업	타당성조사
	양골라	양계장 단지 조성사업	기본 및 실시설계
	베트남	광빈 태양광 발전사업	타당성조사
	베트남	다낭시 해안매립공사 및 다짜 국제신도시 인프라시설 조성	기본 및 실시설계
	베트남	빈칸 이주단지 개발	기본설계
2010	베트남	하노이 하따이 에코타운 조성	마스터플랜
	캄보디아	시엠립 하수처리시설 및 하천 개선사업	실시설계 및 감리
	캄보디아	국도(No. 21) 및 국도 교량(No.11) 개보수사업	타당성조사
	필리핀	바콜로드 실라이간 공항 진입도로 건설	실시설계 및 감리
	필리핀	필리핀 메트로 마닐라 우회고속도로(C-6) 건설	타당성조사
2010	인도	짐무카슈미르주 도로공사	입찰지원컨설팅
	말레이시아	팜공장 에너지사업	타당성조사
	리비아	리비아 굽바 주택단지 조성	실시설계

제5절 새롭게 미래로 도약을 기약하다

1. 수주 2,000억 원 달성과 건화 창립 20주년

2009년 12월 건화는 봉은사로 삼릉사거리의 바지빌딩을 매입함으로써 다시 한번 기업 면모를 일신하는 변신과 도약을 이루었다. 이로써 건화빌딩(태해란로)과 안양 본사 빌딩을 포함하여 건화빌딩(봉은사로)까지 3개 사무실 시대를 맞게 되면서 창립 20주년을 앞두고 직원들에 좋은 선물을 안겼다. 특히 건화의 발전을 견인해 나갈 3개 빌딩 모두 자체 건물로 보유하게 돼 대외적인 신뢰성을 높이고 자부심과 함께 주인의식을 심어주었다.

이어 2009년 말에는 연간 누적수주 2,330억 원이라는 사상 최고치 기록 경신과 함께 수주 규모가 2,000억 원을 돌파하는 쾌거를 이룩했다. 창업한 지 14년 만인 2004년에 수주가 1,000억 원을 돌파한 테 이어 이후 불과 5년 만에 급신장을 이루면서 수주 2,000억 원대의 기업으로 거듭나는 놀라운 저력을 발휘한 것이었다. 이는 또한 창립 이후부터 보아도 불과 20년 만에 이룩한 위업이기도 했다.

이 같은 실적 달성을 이 해에 4대강 실시설계 계약과 새만금 방수제, 호남고속철도 등 대형 SOC 물량이 쏟아져 나오면서 밑거름이 되었다. 또 2009년 상반기에 정부의 예산 조기집행으로 국내 토목설계 업체들이 상반기에만 전년도 전체 수주실적의 70% 이상을 달성하는 등 연간 수주액이 급증할 수 있었던 것도 힘이 되었다. 그러나 엔지니어링 업계가 이 해 비로소 3,000억 원대 기업을 첫 배출해 낸 것을 고려할 때 건화의 이 같은 실적은 대단한 성과가 아닐 수 없었다.

이런 가운데 건화는 2010년 3월 창립 20주년을 맞았다. 스무 살 성년으로 자란 건화의 모습은 영광스럽고 화려했다. 20년 전 작은 사무실에서 영세한 설계회사로 출발하여 2,500여개 회사 가운데 업계 5위라는 명실상부한 업계 선도기업으로서 직원 1,000명 이상의 대기업 규모에 감리현장 200개 시대를 자랑하는 회사로 키워낸 것이다.

초기에는 도로와 상하수도 분야에 치중되었던 사업 분야도 도로, 구조, 토질공사, 상하수도, 도시 계획, 수자원, 항만, 교통, 철도, 단지, 환경 등 20여 개 분야의 타당성 조사와 기본계획, 실시설계, 각종 영향평가, 종합감리 등으로 확대되었다. 이들 사업들을 기반으로 건화는 창립 당시에 비해 매출액이 70배나 늘어났다. 설립 초기만 해도 엔지니어링 회사가 단기간에 이렇게 커질 수 있다는 것을 상상도 못했으나 이를 현실로서 분명히 보여주었다.

화려한 외형만큼이나 내실도 단단해서 건화는 외부 차입금이 전혀 없는 견실한 재무구조를 갖추



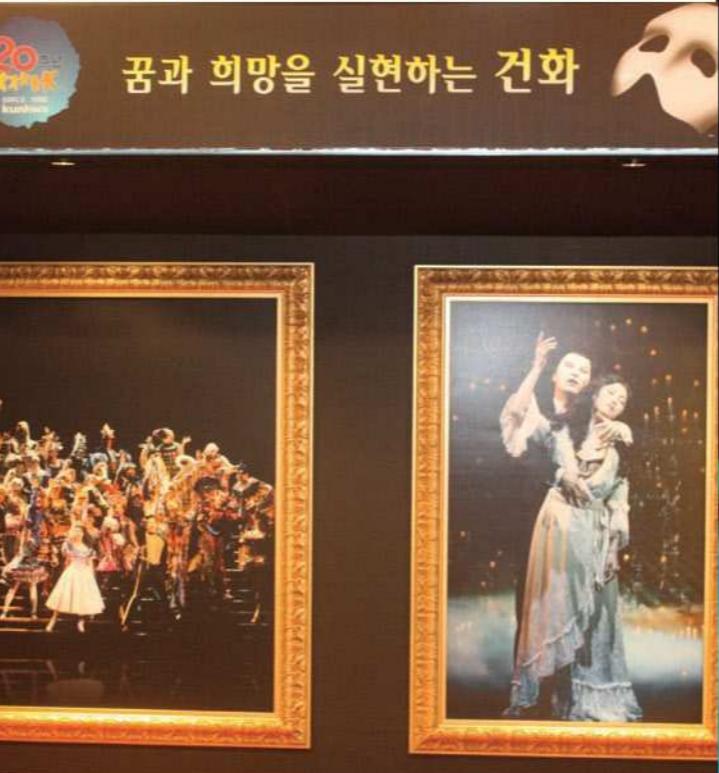
2010년 10월 11일
안양시 동안구 관양동으로
본사 이전 행사 제막식

었고, 매출액 증가율도 매년 23%에 달할 만큼 높은 성장세를 자랑했다. 이에 따라 해마다 취업선호도 순위에서 상위에 이름을 올리는, 우리나라 젊은 토목학도들이 전공을 살려 근무하기를 원하는 몇 안 되는 기업 중의 하나로 좋은 신인도를 보이고 있다.

희망적인 결실과 함께 창립 20주년을 맞은 건화는 2010년 3월 26일에는 20주년 기념행사를 실시하고 회사 발전에 기여한 임직원의 공로를 치하했다. 이 날 기념행사는 국내 뮤지컬 전용극장 1호인 샤롯데 씨어터 1300석 전체를 대관해서 진행하면서 1부에서는 황광웅 회장의 기념사와 직원표창, 회사의 경영 비전 선포가 있었다.

참석한 임직원과 창립멤버들은 건화가 후발업체로서의 열세를 끝내 극복하고 불과 20년 만에 오늘의 성과를 이루어 낸 것에 대한 가슴 벅찬 성취의 기쁨을 건화가족과 함께 나누었다. 1990년을 전후한 시기에 많은 기업들이 세상에 나왔다가 빛을 보지 못하고 사라졌으나 건화는 도전과 열정으로 수많은 위기를 기회로 바꾸며 총력을 다해 성공적인 결실을 일구었기에 더욱 감회가 깊었다.

2부에서는 생일 떡을 나누면서 기쁨을 함께 가졌고, 이어 전 임직원 부부동반으로 2시간 40분짜리 뮤지컬 오페라의 유령을 관람했다. 회사가 대형 뮤지컬을 관람할 수 있도록 기회를 제공함으로써 외부





에서는 그렇게 수준 높은 회사가 있느냐고 부러워하는 이야기를 듣게 되었다.

행사는 여기에 그치지 않고 오페라 관람 후에는 저녁식사권까지 제공해 가족끼리 저녁식사를 할 수 있도록 함으로써 이 날을 임직원들이 결코 잊을 수 없는 특별한 날로 만들었다. 창립 20주년을 맞은 날에도 황광웅 회장은 어김없이 감성경영을 실천하며 임직원들에 또 한번 감동을 선사했다.

“20주년 행사 때 전 직원이 오페라의 유령을 관람한 것은 그것만으로도 대단한 것이다. 그런데 관람을 마친 사람들에게 식사비까지 1인당 3만 원씩 주는 것이었다. 당시 나는 사장 입장에서 뮤지컬 관람이면 그만이지, 식사야 오는 사람이 알아서 차도 마시고 식사도 하면 되는데, 이건 너무 과하다고 생각을 했다. 그런데 나중에 그것이 직원들 입장에서는 얼마나 고마운 일이었는지를 알았다. 꼭 그렇게까지 배려해야 하나 싶은데, 그렇게 하고 나면 직원들의 큰 반향이 따르는 것을 보고 뒤틀게 고개를 끄덕이게 되는 것이다.” 사장 박승우

2. 최고의 복지, 신입사원으로 가고싶은 회사

20년 전 소규모 회사에 불과했던 전화가 지난 20년 동안 엔지니어링 업계에서 성공가도를 달려와 팔목할만한 성장을 이룩할 수 있었던 비결은 무엇이었을까? 우선 들 수 있는 것은 낮은 이직률이다. 이것을 가능케 한 원동력은 직원 화합 및 일체감 조성에 있었다. 용역회사들은 경쟁력을 가질 수 있는 토대가 사람이기 때문에 사람을 잘 관리하지 않으면 금방 쇠퇴한다.

이런 측면에서 전화는 회사의 인화단결이 타 회사에 비해 좋다. 특히 직원들이 임원들과 두려움 없이 어울려 대화하고 토론할 수 있는 소프트한 문화는 전화만의 특징이다. 임원들이 먼저 직원들을 존중함으로써 조직 내부의 의사소통이 활발하고 강한 팀워크를 이룰 수 있도록 하고 있다. 이런 직원 친화적인 문화가 바탕이 되어 어느 회사보다 낮은 이직률을 자랑하고 있다.

함께 나누는 정신도 전화의 성장동력이다. 전화는 경영마인드가 회사가 직원과 같이 성장을 하는 것을 기본정신으로 하고 있고, 직원들을 회사의 동반자로 여기고 이윤을 공유하면서 서로 원원할 수 있도록 경영활동을 실천해 왔다. 경영진이 돈을 벌어서 건물도 사고 콘도도 사고 회사를 위해 투자를 하니까 건물도 콘도도 개인이 아니라 회사 것으로 남는 것이다.

또 전화에는 여느 회사에서 보기 힘든 독특한 감성경영이 있다. 연말이 되면 집으로 쌀을 보낸다든가 임원들을 대상으로 부부 종합검진을 시켜주는 등 가족들이 더 좋아하게 만드는 감성경영을 심심찮게 볼 수가 있다. 창립기념일에 임직원 전체가 모여서 오페라를 관람하는 것도 그렇고, 오래 전 퇴직한 임직원들이나 3년 이상 전화에 몸담고 있다가 다른 회사로 떠난 사람들까지 창립기념일 자리에 초대를 하는 것 등도 엔지니어링 업계에서는 생각하기가 쉽지 않은 발상이다.



건화와 1사1촌을 엣은
강화군 불금면 삼성리
주민들과 함께



2007년 건화배
아미비북 최강전

잘 되어 있는 복지제도도 건화의 보이지 않는 성장동력이 되었다. 포덕행혜(布德行惠, 덕을 베풀고 은혜를 행한다)를 경영철학으로 삼고 있는 황광웅 회장은 직원들을 가족처럼 아끼는 남다른 배려와 관심으로 임직원의 복리후생을 위해 아낌없는 투자를 하고 있다.

회사 급여를 업계 최고 수준으로 유지하도록 하고 있을 뿐 아니라 사원 자녀들의 교육에도 관심을 기울여 전 임직원 자녀에 대해 학비를 지원받는 등 마음놓고 회사업무에 종사할 수 있도록 하고 있다. 학자금도 대부분의 기업들이 고등학생 자녀까지 지원을 하지만, 건화는 유치원에서 대학교까지 전 교육비를 지원하고 있다. 직원 복지 향상을 위해 퇴직금 중간정산제도 실시하고 있다.

또한 임직원들의 사기를 높이고 삶의 질을 향상시키기 위해 각종 복지시설을 확대하는 데 지원을 아끼지 않고 있다. 그 중에서도 콘도는 다른 회사에서도 이를 벤치마킹하려는 시도가 있을 정도로 건화가 자랑할 수 있는 복지제도이기도 하다. 속초, 용평, 부산, 안면도 등 제주도 2곳을 포함해 전국 18개 지역에 최상의 시설을 구비한 콘도를 갖추어 놓고 연중 언제든지 무료로 이용할 수 있도록 하고 있다.

어학 및 전산교육비 등 직원들의 자기 계발에 필요한 교육비도 적극 지원하고 있다. 글로벌 경영의 시대를 맞이하여 계속 확대되고 있는 해외사업 관련 업무를 수행하기 위해 각 부서마다 원하는 사람들은

어학교육을 받을 수 있도록 지원을 해주고 있다. 이외에 동호회 행사 등을 장려하면서 사내 동호회 활동도 적극 후원하고 있다.

건화는 물리적으로 사람을 내보낸 적이 없으며, 경력있는 임원들은 오랫동안 함께 근무할 수 있도록 하고 있다. 이는 일반 기업체에서는 그렇게 하는 곳이 많지 않으며 공무원보다 더 나은 대우를 해주고 있는 것이기도 하다. 임원인센티브제를 통해 임원들의 주식 취득을 가능하게 하는 정책도 과감히 시행하고 있다. 건화 정도 규모의 회사에서 일정량의 주식 배분을 통해 이윤을 나누는 이같은 경영자의 태도는 타사에서 크게 부러워하는 부분이다.

감리단 모임도 엔지니어링 업계에서는 거의 하지 않는 건화만의 독특한 행사이며, 장기적으로 실천하기에는 어려운 점이 많은데도 불구하고 십수년 간 이를 빠뜨리지 않고 실시해 오고 있다. 행사를 하려면 상당한 비용이 드는 데도 건화를 이를 모여서 식사도 하고, 함께 걷고 하면서 눈에 보이지는 않지만 애사심이 높아지게 된다는 것이 황광웅 회장의 의중이다.

“2009년에는 221명이나 되는 대규모의 인력으로 제주도에서 감리단장 회의를 했다. 같은 비행기를 탈 경우 비



1사1촌 활동
고구마캐기 행사

행기 한 대를 채울 정도의 인원이다. 이렇게 많은 인원이 2박3일 동안 제주도에 모여서 회의를 한다는 것이 스케줄을 만들기도 힘들고 비용부담도 크지만 황광웅 회장은 매년 이렇게 만남의 장을 마련하고 있다. 감리단이 200개나 되는데 감리단장으로 취임하고 바로 현장으로 가버리면 이른바 본사에 인사 한번 꾸벅 하고 가는 셈이라서, 서로 얼굴을 익히고 동질감을 갖기 위해 1년에 한 차례라도 감리단장들이 한 자리에 모일 수 있도록 한 것이다. 감리단장 회의는 업계에서 부러워하는 제도로 건화의 자랑거리이며, 구성원들도 만족해하면서 회사의 전통으로 자리잡고 있다.” 사장 한기태

3. 고객을 섬기는 기업, 사회를 생각하는 기업

송무백열(松茂柏悅, 소나무가 무성하니 잣나무가 즐거워한다)은 황광웅 회장이 가장 아끼는 좌우명이자 경영방침이다. 송백은 서로 사촌 간으로, 서로 잘 되니까 좋아한다는 의미를 담고 있다. 한마디로 서로 화합해서 함께 잘되는 것을 원하는 상생협력의 정도경영을 생각하는 것이다.

이러한 정신의 출발점으로서 건화는 설립 당시부터 수주한 사업에 대해서는 최고 품질의 결과물

을 만들어내기 위해 최선의 노력으로 매진했고, 조금 손해를 보더라도 나의 일처럼 끝까지 책임지는 마음으로 발주처의 기대를 뛰어넘는 서비스를 펼쳐 왔다. 지금도 건화는 신입사원이 입사할 때부터 이런 전통을 주입시키며 발주처의 숨은 조력자로서 최선을 다하는 건화의 정신을 기업문화로 이어갈 수 있도록 하고 있다.

“건화는 신입사원 교육을 할 때 꼭 이 이야기를 한다. 이제부터 만나게 되는 공무원, 그 사람들이 주는 것이 나중에 50억, 100억, 1,000억 원으로 늘어날 것이다. 신입사원 때부터 좋은 관계를 맺으면 엄청난 힘을 발휘하지만 지금 부실하게 하다가 뒤늦게 사람을 새로 사귀는 것은 불가능하다. 건화가 성장을 이루는데 가장 크게 기여한 것은 신뢰였다. 신뢰가 쌓이면서 어느 날 보니 생각지도 않았는데 100억이 되고, 1,000억이 되고, 2,000억 원이 되고 그런 것이지 특별한 사람이 나타나서 이룬 성과가 아니다.” 사장 박승우

외주업체에 대해서도 건화는 기성금을 잘 안주거나 늦게 주는 일이 없다. 사업이 준공되고 발주처에서 준공금이 입금되는 즉시 외주업체에 용역비를 현금으로 지급하고 있다. 사후서비스를 생각해서 미지급금을 남겨놓을 법도 하지만 건화는 자사의 이익만을 고려하지는 않는다. 그래서 외주업체에서도 건화를 호평하고 신뢰하면서 함께 일하게 되는 것을 반긴다.

건화는 특히 회사가 2000년대 들어 급속히 성장을 이루게 되자 이러한 정신을 사회로 확대해 나가는, 보다 큰 경영을 펼치기 시작했다. 1990년대까지 여직원들이 중심이 되어 인근의 보육원 등을 대상으로 실시했던 소규모 봉사활동의 차원을 넘어서 이윤을 사회에 환원하는 보다 큰 활동을 전개하기 시작한 것이다.

불우이웃 성금기탁 활동의 빈도를 높이면서 특히 태풍피해가 잦았던 2002년부터 2006년 사이에 수재의연금 총 6억 원을 기탁하는 등 사회적 재해가 발생할 때마다 적극 동참하는 한편 다양한 불우이웃돕기 활동을 지속적으로 전개하면서 2009년에는 서울시 강남구청으로부터 희망2009 따뜻한 겨울보내기 감사패를 수상하기도 했다.

2005년 12월 강화군 불온면 삼성리와 1사1촌 결연을 맺은 것을 시작으로 1사1촌 활동도 전개하기 시작했는데, 이는 건화 규모의 엔지니어링 회사로는 가장 선도적인 것이었다. 1사1촌 활동으로는 2005년에 회사 임직원과 가족들이 결연을 맺은 마을 회관에 노인과 어린이들을 위한 각종 체육시설 등을 증정했고, 2007년부터 마을에서 고구마 캐기 체험행사를 가진 후 수확한 고구마를 전량 구매해주고 있다. 또 마을에서 직접 생산한 쌀 20kg 2,500포를 구입해 매년 연말 전 임직원에 나눠주고 있다.

농촌과 기업 간 자매교류 활성화와 지역농산물 판매를 통한 농가소득 향상에 기여한 공로로 건화는 2009년 1월에는 불온농업협동조합에서 감사패를 받은데 이어 2009년 6월에도 농촌과 도시간 교류 증진과 농촌사랑운동 확산에 이바지한 것을 인정받아 (사)농촌사랑범국민운동본부에서 1사1촌 기업상을 수상했다.

건화는 바둑이 태권도 못지 않게 우리나라를 세계에 알리는 게임이자 스포츠로서 바둑의 발전에 기여하고자 2002년부터 5년간 한국아마추어바둑협회에 후원금을 지원하고 바둑대회 행사도 지원하는 등 바둑계의 발전을 위해 관심과 노력을 기울였다. 특히 바둑 인구의 저변 확대를 위해 2007년과 2008년에는 건화배 아마바둑대회를 후원해서 개최하기도 했다. 황광웅 회장은 아마추어 바둑협회장을 괴영필 회장에 이어 역임했고 현재 대한바둑협회 상임고문을 맡고 있기도 하다.

건화는 이제 사회공헌 활동의 첫발을 내딛었다고 생각하고 있으며, 지속적으로 사업 범위를 확대하는 한편 사회공헌의 질을 높여갈 계획이다.

무엇보다 기업경영의 가장 큰 덕목은 젊은이들에게 일자리를 만들어주는 것으로, 건화는 창립 초기부터 회사를 성공적으로 경영하며 기업의 사회적 책임을 다해왔다. 특히 국가경제가 어려울 때 일자리 창출을 통한 고용증대에 기여하는 것 이상으로 국가가 환영할 만한 일은 없을 것이며, 건화는 미국발 금융 위기로 국내 경기가 큰 어려움을 겪었던 2009년에도 30여 명을 뽑는 등 해마다 신입사원을 선발하면서 이에 기여를 해왔다. 지금도 매년 전체 인원의 3~5%의 신입사원 공개채용함으로써 청년실업률을 줄이기 위해 노력하고 있다.

“건화의 대외신인도가 상당히 높아서 신입사원을 채용하면 경쟁률이 굉장히 치열하다. 건화가 건설, 환경, 토목을 하는 학생들을 상대로 가고 싶은 회사 언제나 상위에 있다. 콘잡이라든지, 인터넷에서 수위 자리도 여러 번 차지하고 대외적으로 입사하고 싶은 회사 순위에서 높은 선호도를 보이고 있다. 건화는 그렇다고 일류대학만 뽑는 것도 아니다. 전국의 대학을 두루 안배해서 채용함으로써 우리나라의 청년들에게 골고루 기회를 주고자 노력하고 있다.” – 경영관리본부 본부장 박주수

창립 이후 건화는 고속도로, 국도, 지방도로, 장대 및 특수교량, 터널, 취수시설, 정수시설, 송배수 시설 등 폭넓은 분야에 걸쳐 설계 및 감리업무를 수행해 왔으며, 오늘날에는 하수종말처리시설, 도시관리 계획, 도시 및 지역개발사업, 주택단지개발, 산업단지조성, 레저 및 관광지개발, 수자원의 관리 및 개발, 항만개발, 지하철 및 철도건설, 환경 및 교통영향평가 등에서도 두드러진 활동을 보이고 있다.

이처럼 30여개 분야의 설계 및 감리를 수행하는 종합엔지니어링 회사로서 우리 국토의 SOC 건설을 선도하며 대한민국의 선진적인 위상을 높이는 데 일익을 담당해 온 건화는, 앞으로도 축적된 설계기술과 뛰어난 인재역량을 바탕으로 회사를 초일류기업으로 성장시키면서 인류에 쾌적한 생활환경을 제공하고 경제 발전을 견인한다는 목표를 향해 국내외로 힘찬 질주를 계속할 것이다.



Part 2. 오늘의 모습

1. 건화의 365일

132 화보로 보는 건화의 365일

2. 우리의 모습

- 146 업계 최고의 경쟁력 _ 도로구조본부
- 152 핵심 성장동력으로 발돋움 _ 수도환경본부
- 158 건화 성장의 견실한 원동력 _ 국토개발본부
- 164 새 도약의 분위기 견인 _ 수자원부
- 168 미래시장 패러다임을 선도 _ 환경평가부
- 172 꾸준한 수주기반 확대 _ 항만부
- 176 사업 다각화의 새로운 주역 _ 철도부
- 180 세계 시장 속으로 뻗어나가다 _ 해외사업부
- 184 사업 경쟁력의 밀거울 _ 지방터널본부
- 188 주력사업부서로서의 확고한 위상 구축 _ 감리CM본부
- 192 일류기업의 경쟁력 더하는 _ 기획관리부
- 194 건화의 경영정책 이끄는 _ 경영관리본부

kunhwa 365days

“우리는 어떻게 1년을 보낼까요?
어쩌면 우리가 흘려보내는 일상이
소중한 역사의 한 페이지일 수도 있습니다.
우리가 어떻게 새해를 맞이했는지,
어떻게 업무를 배우고 수행하며
커뮤니케이션 하는지를
바로 이 <전화의 365일>에서 확인해 볼까요?”

365



가족의 정으로 한 해를 열다



한 해의 시작은 늘 설레지만 옷깃을 파고드는 바람은 쌀쌀하기만 합니다.
하지만 괜찮습니다.
서로의 눈을 바라보고 서로의 손을 맞잡아
그 온기로 새로운 1년을 따뜻하게 열어갈 테니까요.
건화의 새해는 가족의 정으로 따뜻합니다.



세계를 설계하다



둘러보면 곳곳에 보이는 건화가 설계하고 감리한 작품들…

건화의 열정이 우리나라를 풍요롭게 합니다.

건화의 기술이 세계를 만들어 갑니다.

이제 건화인은 더 나은 세계를 설계하는 꿈을 꿈니다.



휴식으로 열정을 충전하다



잘 쉬는 사람이 업무에서도 뛰어나다고 합니다.

일할 때 확실히, 쉴 때도 확실히!

건학인의 뜨거운 피는

휴식의 담금질로 더욱 달아오릅니다.





나눔으로
함께
걷다



건화는 기업의 사회적 책임을 외무라고 생각하지 않습니다.
남이 즐거워야 내가 즐겁다는 걸
머리가 아닌 기슴으로 알고 있습니다.
외진 곳을 살피는 마음이야말로
건강한 엔지니어링의 기본이 아닐까요?
사회 구성원 모두와 함께 걷고 싶습니다.



내일을 그리며 달리다

혼자의 힘으로 세상을 바꿀 수는 없지만
여럿이 힘을 합하면 세상을 바꾸는 일이 어려운 일은 아닙니다.
머리를 맞대고 과거를 돌아보고
미래를 논합니다.
우리가 어깨를 걷고 앞으로 나아가는 곳,
그곳이 길이 되고 내일이 됩니다.



우리의 모습

건화를 이끌어 가는 최고 경영진

시대의 흐름과 경영 여건의 변화에 따라 수 차례의 개편을 통해 6개 본부, 28개 부서를 비롯하여 기업부설연구소, 경영기술자문단을 두고 있다.

황광웅 회장과 정조화 회장이 최고경영자로서 중요한 사안에 대하여 최종적인 의사결정을 하고 있으며, 박승우 사장이 설계와 관리부문을, 한기태 사장이 감리부문을 이끌고 있다.

146	업계 최고의 경쟁력 _ 도로구조본부
152	핵심 성장동력으로 발돋움 _ 수도환경본부
158	건화 성장의 건실한 원동력 _ 국토개발본부
164	새 도약의 분위기 견인 _ 수자원부
168	미래시장 패러다임을 선도 _ 환경평가부
172	꾸준한 수주기반 확대 _ 항만부
176	사업 다역화의 새로운 주역 _ 철도부
180	세계 시장 속으로 뻗어나가다 _ 해외사업부
184	사업 경쟁력의 밑거름 _ 지반터널본부
188	주력사업부서로의 확고한 위상 구축 _ 감리CM본부
192	일류기업의 경쟁력 더하는 _ 기획관리부
194	건화의 경영정책 이끄는 _ 경영관리본부



도로구조본부는 1990년 건화의 창업과 함께 도로 분야와 토질 분야를 포괄하는 도토부와 구조부로 출범하였으며, 국가 산업 발전의 필수요소이며 경제사회활동을 지원하는 사회간접자본으로서의 도로 건설에 중요한 역할을 담당하기 시작했다. 이후 건화를 대표하는 가장 영향력 있는 사업 분야로서 건화의 이미지를 성장하며 회사의 성장을 촉진하는 주역이 되었다. 2000년대에는 우리나라 도로부문 역사에 한페이지를 남길만한 중대한 과업들을 수행하면서 업계 최고의 경쟁력을 자랑하는 대한민국 도로분야 대표 기업으로서의 명성을 계속 이어가고 있다. 2010년에는 현대식 교통시스템 구축을 위한 사업 기회를 창조해 나가기 위해, 도로공항부, 구조부, 교통계획부 등을 통합해 도로구조본부로 새롭게 발족했다.

업계 최고의 01 | 도로구조본부 경쟁력



도로공항부



도로구조본부의 핵심부서인 도로공항부는 건화의 창립과 함께 출범한 후 각종 고속도로, 국도 및 지방도의 타당성조사, 기본계획, 기본설계, 실시설계, 설계감리, 대안 및 터기설계, 민자사업 등의 수행을 통해 많은 경험과 고도의 기술을 축적하여 왔다. 숙련된 다수의 전문기술자와 첨단장비를 보유하고 있어 국내외 어떤 도로나 공항시설 프로젝트에 도 성공적으로 참여할 수 있는 최고의 경쟁력을 갖추고 있

으며, 부단한 연구개발로 설계 성과의 고급화를 이루어 나가고 있다. 또한 축적된 경험과 기술을 바탕으로 21세기의 지능화된 교통시스템을 이루기 위해 정부가 적극 추진하고 있는 ITS(Intelligent Transport Systems:지능형 운송 시스템), AHS(Advanced Highway Systems:차세대 도로체계), GIS(Geographic Information Systems), SMART Highway와 같은 첨단도로 시스템의 설계영역으로 확대해 나가고 있다. 아시아·대양주 도로기술협회(REEAA)의 한국지부 대표로서 국제학술활동을 통한 도로기술 및 관련 기술의 향상과 발전을 위해 노력하고 있기도 하다. 도로공항부의 주요 실적으로는 그동안 광주-완도간 고속도로 건설공사 타당성, 함양-울산간 고속도로 건설공사 타당성, 전주~광양간 고속도로 건설공사 기본설계, 춘천-양양(춘천-동홍천) 고속도로 건설공사 실시설계, 88올림픽고속도로(담양-성산간) 확장공사 실시설계 등 건교부 및 한국도로공사 등이 수행하는 도로 관련 사업들을 수행했고, 고창-장성간 고속도로 건설공사, 소사-녹산간 도로개설공사, 대구테크노폴리스 진입도로 건설공사 등의 T/K 및 대안설계를 수행하였으며, 민자도로사업으로는 현대건설 컨소시엄과 제2영동고속도로 서울-원주간 민간투자사업의 최초 제안부터 실시설계까지 수행하였다.



구조부

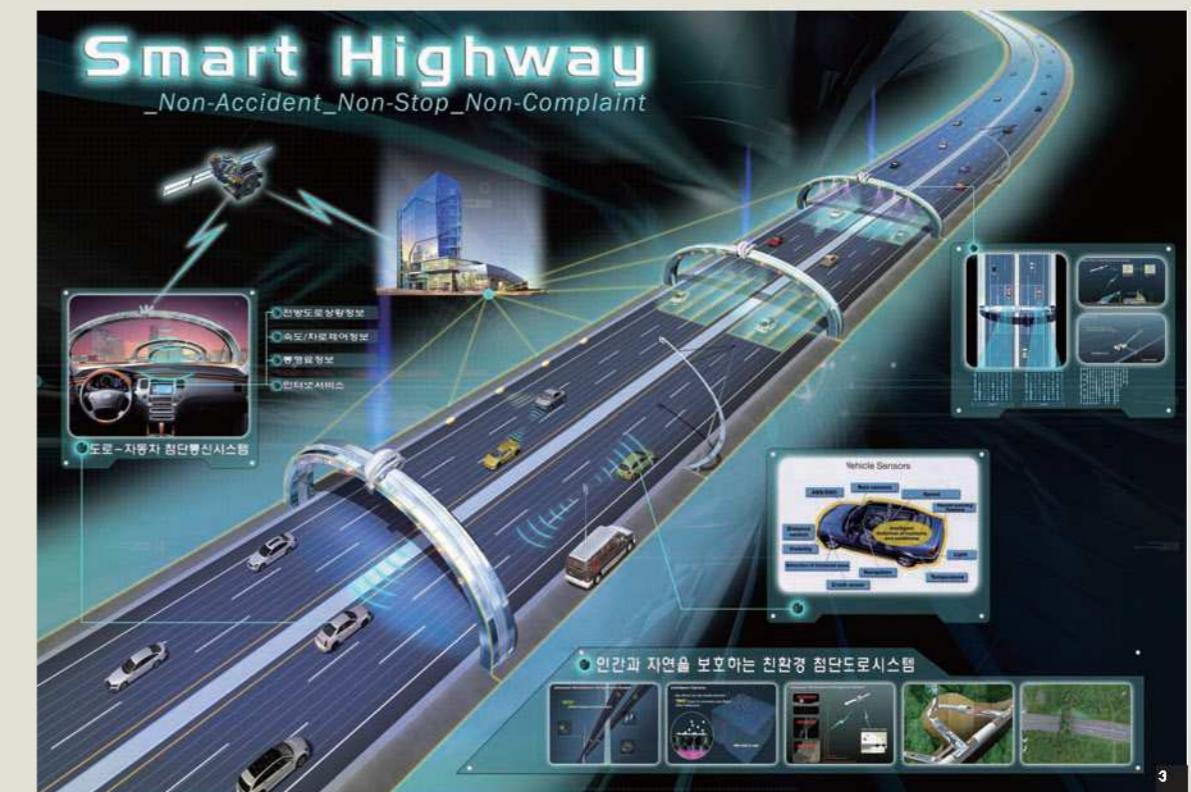
구조부는 고속도로와 국도 등에 설치되는 각종 교량과 지하구조물의 계획, 설계, 설계감리에 참여하면서 노후 교량 안전진단 및 보수·보강설계 등 다양한 경험을 통한 기술 축적으로 안전성뿐만 아니라 경제적이고 아름다우며 친환경적인 구조물을 창조해 나가고 있다. 주요 실적으로는 그동안 T/K 및 대안설계로 인천대교 접속도로(V자형 1주탑 사장교), 탄금대교(리플타입 중로아치교) 등을 수행했고, 현상공모 사업으로 여수-고흥간 연륙·연도교 형식 응모작품 현상 공모, 제2성산대교 기술현상공모, 양근대교 현상공모 설계 등을 수행했다. 이밖에도 POSCO 강구조 작품상을 수상한 동대교를 비롯하여 저도 연륙교 재가설공사(V각 닐센아치교), 제2남해대교(2주탑 강합성 사장교), 소사-녹산간 도로 개설 공사(Hybrid Pipe 아치교) 등 특수형식의 교량 설계를 수행하는 등 최고의 기술력을 자랑하고 있다.

1. 동해고속도로 강릉JCT
2. 경부고속도로 동이-청성간
3. 소사-녹산간 도로



교통계획부

교통계획부는 도시도로정비 기본계획 및 중기계획, 교통체계 개선사업, 광역교통 개선대책, SOC 타당성 조사, 교통영향평가, 시내버스 노선체계 수립 등 다양한 프로젝트 수행으로 기술력과 전문성을 인정받고 있다. 또한 교통수요와 공급의 불균형으로 야기되는 도시교통 문제를 대중교통 개선대책, 시내버스 노선체계 수립 등을 통해 보다 효율적이고 합리적으로 해결하여 양질의 교통서비스를 제공하고 국민의 이동욕구를 충족시키는 한편 도시 교통환경을 개선하고 있다. 특히 국내외에서 개발된 최신 교통분석기법과 컴퓨터 시뮬레이션을 이용해 교통상의 제반 문제점을 분석, 평가하여 합리적인 교통체계 개선안을 도출함은 물론 기존 교통체계의 ITS(Intelligent Transport Systems)를 접목시켜 최적노선 선정, 교통혼잡구간 관리 등 도시 내 교통문제 해결에 앞장서고 있다. 그리고 국토해양부에서 주관하는 미래형 신개념 도로인 스마트 하이웨이의 기술 연구개발 사업에 참여하여 건설기술 발전에 기여하였다. 그동안 주요 실적으로는 청계천로-천호대교 축폐기지 기본 및 실시설계, 12축, 19축 간선도로 교통종합 개선사업 기본 및 실시설계, 수도권 서북부 광역교통체계 기본구상 수립 및 조정방안 연구 등의 교통체계 개선사업을 수행했으며, 부천터미널 신축에 따른 교통영향평가, 인천논현2지구 상업용지 C12-2 교통영향평가, 성남아트센터 문화 및 집회시설 증축에 따른 교통영향평가 등을 수행했다.



1. 인천대교 접속도로 4공구
2. 창녕에 위치한 남지교
3. 스마트 하이웨이

수도환경본부는 1990년 회사 창립과 함께 수도부의 명칭으로 처음 출발하였다. 1991년에는 기전부가 신설되면서 사업 수행을 위한 조직의 틀을 갖추었다. 이후 2005년에는 상하수도부와 기전부 조직을 정비하고 수도본부를 발족시켜 업무의 효율성 제고를 기했고, 이와 함께 사업을 다각화하여 터키(T/K) 및 민자사업 설계에 적극 참여하며 비약적인 성장과 함께 건화의 새로운 핵심동력으로 부상하기 시작했다. 2010년에는 변화하는 수요에 대처하기 위해 기전부를 플랜트사업부로 개편하고 환경설계부를 통합하는 조직개편을 단행하여 수도환경본부로 조직을 확대했다. 이를 통해 기존의 상하수도 사업뿐만 아니라, 미래 수익기반이 될 환경플랜트 사업의 수주를 강화하고, 플랜트사업부 내에 발전팀을 조직하여 신재생에너지 및 열병합발전 분야에도 참여할 계획에 있다. 또한 무한가능성을 가지고 있는 해외사업 부문도 사업영역을 지속적으로 확대하여 글로벌기업으로 성장할 수 있는 기반을 마련해 나가고 있다.

핵심 성장동력으로 발돋움

02 | 수도환경본부





1. 한강하류권 급수체계구축 1차사업 생활용수정수장
2. 김포시(G-PJT) 하수도 민간투자사업
3. 남강댐 계통 2단계 광역상수도

상하수도부

상하수도부는 수도환경본부의 중추부서로서 맑은 물 공급을 위한 촉정수시설, 승배수시설 등 상수도 분야 전반과, 인간의 각종 생산활동에서 배출되는 하폐수를 맑은 물로 처리하여 자연에 되돌려주는 하수처리시설 및 하수관거 등 하수도 분야 전반에 대한 타당성조사, 기본계획, 기본 및 실시설계 등을 수행해 왔다. 또한 고도의 설계기술력이 요구되는 터키 및 민간투자사업(BTO, BTL)에 적극 참여하면서 다양한 기술력과 풍부한 경험을 축적하여 왔으며, 많은 전문 기술자와 첨단장비를 보유하고 맞춤설계를 통한 고객만족을 실현하고 있다. 그동안의 주요 실적으로 상수도 분야에서는 수도권 광역상수도 6단계사업 실시설계, 밀양댐계통 광역상수도사업 실시설계, 포항권 광역상수도 기본 및 실시설계, 한강하류권 급수체계구축 1차사업 실시설계 등을 수행하였다. 하수도 분야에서는 화성군(향남 외 3개소) 하수처리장 민간투자사업(BTO), 한강수계 하수관거정비 기본 및 실시설계(T/K), 대청댐상류 하수도 시설확충사업(2권역) 기본 및 실시설계(T/K), 하수관거정비(BTL)사업(마산시, 제주시, 김해시 등), 김포시(G-PJT) 하수도 민간투자사업(BTO) 등을 수행하였다. 해외사업으로는 베트남 목짜우 상하수도건설사업 타당성조사, 캄보디아 시엠립 폐수처리시설 및 하천정비 타당성조사 등을 수행하였다. 현재 상하수도부의 주요 업무로는 상하수도 마스터플랜을 수립하는 정비기본계획, 대규모 광역상수도 및 지방상수도시설, 최첨단 고도정수 및 하수처리시설, 상하수도 관망정비, 상하수도 시설의 효율적 운영을 위한 기술진단 등을 수행하고 있으며, 친환경 수변공간 조성을 위한 초기 우수처리시설, 침수 방지를 위한 빗물펌프장, 건전한 물순환을 위한 처리수 재이용시설 등의 사업을 수행하고 있다.

환경설계부

1996년 환경평가부와 함께 환경부로 출범한 환경설계부는 수질 분야, 폐기물 분야, 토양환경 분야, 신재생에너지 분야 등의 설계, 감리, 대안 및 턴키설계, 민자사업, 해외설계를 통해 많은 경험과 노하우를 축적하여 왔다. 최근에는 국내 폐기물 정책 패러다임이 종전의 쾌적한 생활환경 조성에서 자원순환형 사회 구축을 위한 폐기물 감량화, 재활용, 에너지자원화로 변화함으로써 이에 능동적으로 대처하기 위하여 음식물류폐기물(가축분뇨 포함) 에너지시설 및 가연성폐기물 고형연료화(RDF) 사업의 설계를 수행하고 있다.

그동안 주요 사업으로는 매립장 분야에서 수도권매립지 제3매립장 기반시설조성공사 실시설계, 오산시 비위생 매립장 정비사업 기본 및 실시설계를 수행했고, MBT·RDF/소각 분야에서 목포시 환경에너지센터 건설사업 기본(입찰) 설계, 양주권 광역 자원화회수시설 기본계획, 기본설계, 실시설계 등을 수행했다. 분뇨·축산·폐수처리 분야에서는 증평 지방산업단지 폐수종말처리시설 실시설계, 장성군 가축분뇨 공공처리시설 설치사업 기본 및 실시설계, 대구광역시 음식물류폐기물 및 분뇨처리시설 T/K 기본 및 실시설계, 수도권광역음폐수 바이오가스화시설 설치공사 T/K 기본 및 실시설계 등을 수행했다. 해외사업으로는 스리랑카 고체폐기물 매립장 건립사업 F.S 용역, 스리랑카 콜롬보 지역 폐기물 통합관리 시스템 시범구축사업 등을 수행했다.



1. 양주권 광역 자원화 회수시설
2. 영종 하늘도시 자동크린넷 시설

플랜트사업부

플랜트사업부는 정수장, 공공하수처리시설, 소각, 폐기물처리설비 등의 환경 분야와 도로 및 항만, 댐 등 각종 국가 기간시설의 기계, 전기, 계측제어 설계를 수행하고 있다. 최근 국가적 목표인 친환경 녹색성장에 부합하는 신재생에너지 분야에도 적극적으로 참여하면서 사업의 영역을 다변화하고 있다.

터키 및 대안방식, 민자사업, 기술공모방식 등 다양한 형태의 사업에 참여하면서 역량을 인정받고 있으며, 세계화, 개방화 시대에 국내 환경 및 플랜트의 선진화를 위해 기술 표준화 및 고급화에 앞장서 나감으로써 환경플랜트 분야의 선구자적 역할을 하고 있다. 주요 사업 실적으로는 그동안 상하수도 분야에서 수도권 광역상수도 6단계 정수시설, 남강댐 광역상수도 정수시설, 중랑 물재생센터 고도처리 및 시설현대화사업 기본 및 실시설계, 오산 제2하수처리장 건설사업 기본 및 실시설계, 녹산 배수펌프장 건설사업 대안 실시설계 등을 수행하였다. 쓰레기 수송관로 분야에서는 인천경제자유구역 생활폐기물 2차 중계관로 기본계획, 영종하늘도시 자동크린넷 시설공사 T/K 기본설계 및 실시설계, 행정중심복합도시 자동크린넷(1차) 시설공사 기본 및 실시설계, 파주운정 쓰레기 자동집하시설 건설공사 기본 및 실시설계 등을 수행하였다. 이외에 통합운영시스템 관련 프로젝트로 남양주시 환경기초 시설 통합운영시스템 설치사업 실시설계, 자산·안심 하수처리시설 통합관리시스템 구축 실시설계, 수도시설 운영정보화 시범사업 용역 등을 수행하였다.



국토개발본부는 1990년 3월 회사 창립과 동시에 도시부로 창설되어 계획팀, 설계팀으로 출발하였다. 이후 수주량이 늘어나면서 인원이 확충되고 1996년에는 조경팀이 새롭게 가세하여 도시사업본부로 개편되었다. 2000년대 이후 주공과 토공(현재 나공사)에서 발주한 신도시개발사업을 대상으로 역점을 두고 공략하는 데 성공을 거두면서 건화의 주력사업 부서로 도약했다. 도시개발 관련 사업들을 활발히 수행하는 가운데 자체 수주경쟁력 향상을 이루었을 뿐 아니라 건화의 지속적인 성장에 안정적인 기반을 제공하는 견실한 원동력으로서의 역할을 충실히 수행했다. 2010년에는 개편을 통해 단지설계부와 레저조경부를 통합하여 국토개발본부로 새로이 출범하면서 발전에 더욱 박차를 가하고 있다.

03 | 국토개발본부 건화 성장의 견실한 원동력

국토개발부

국토개발부는 순수 도시계획 분야뿐만 아니라 신도시개발 및 산업단지개발, 도시개발, 도시재생 등 도시계획 및 개발의 전 분야에 걸쳐 다양한 업무를 아우르고 있다. 양적으로나 질적으로 우수한 계획·설계 부문 기술력을 보유하고 있어 부서 연혁에 비해 많은 수주실적을 가지고 있으며, 특히 도시개발 분야에서는 국내 최대 수주 성과를 과시하고 있기도 하다. 주요 수주 실적으로는 그동안 구미국가산업단지 제4단지 실시설계, 파주-운정지구 택지개발 사업, 인천논현2지구 대지조성공사 설계, 부산진해 경제자유구역 명지지구 개발사업 조사설계, LH공사 수원호매실 실시설계 외에 영종하늘도시, 양주옥정 신도시, 충북혁신도시 등의 신도시 관련 개발계획 및 조사설계, 인천도시기본계획 등을 수행했다. 베트남 호치민시 내 두번째 규모인 나베신도시 프로젝트, 하이퐁 송지아 리조트 설계, 다픽 국제신도시 설계 등 해외사업 부문에서도 다양한 실적을 보유하고 활발히 활동하고 있으며, 이러한 과업들은 부서의 미래성장 동력으로서 중요한 경험이 되고 있다. 이외에도 각종 도시계획, 설계 분야 기술제안에 적극 참여하면서 기술개발뿐만 아니라 최신 기술 습득에도 최선을 다하고 있다.



1. 베트남 나베신도시 프로젝트
2. 파주운정신도시
3. 양주고읍지구 택지
4. 구미 국가산업단지 전경





1. 영천 청통 골프장
2. 구리 인창중앙공원

단지설계부

단지설계부는 국민생활수준의 향상으로 양호한 주거환경에 대한 욕구 충족과 더불어 특수 분야인 군시설 공사의 품질 향상, 군 전력 증강 및 병영시설 현대화를 위해 국방부 직할기관 및 육해공군에서 시행하는 군 시설 건설공사의 관련 토목설계를 전담하는 부서로서 역할을 담당하고 있다. 이에 따라 신영공사, 군용시설 이전사업, 국방 투자사업, 타부처와 관련된 시설사업, 기타 시설공사의 타당성조사, 기본계획, 기본설계, 실시설계를 수행하고 있으며, 시대 변화에 따른 군 현대화 특성에 맞게 체계적이고 효율적인 성과품의 품질을 향상시키는 데 빌빠르게 대응하면서 급변하는 21세기 군 건설사업의 숨은 조력자로서 인정을 받고 있다.

주요 실적으로는 그동안 육군 제35사단 이전사업, 국군체육부대 이전사업 T/K, 주한미군기지사업 T/K, 국방부 및 육군본부 사업, 당진 정미지구 산업단지, 영천 청통 골프장, 국방대학교 이전사업 등을 수행했고, 인도 및 리비아에서의 해외프로젝트 경험과 전문지식을 바탕으로 21세기를 주도하는 미래 성장동력이 될 해외투자사업으로 영역을 넓히며 관련 기술 확보 및 향상에 최선을 다하여 정진하고 있다.

레저조경부

레저조경부는 대규모 국토 및 지역개발에서부터 관광지, 주택단지, 공업단지, 유원지 등의 단지 계획, 설계뿐 아니라 자연공원, 도시공원, 광장 및 건축물 주변공간에 이르기까지 쾌적한 환경을 위한 설계를 구현해 나가고 있다. 기술적 지식과 예술적 감각, 미래지향적 사고를 토대로 최고의 공간을 창조하기 위한 다양한 활동을 펼치고 있다. 그동안 주요 수주실적으로는 지리산, 소백산, 주왕산 등의 국립공원 프로젝트와 서산시, 산정호수, 용유무의 등의 관광지 타당성조사가 있으며, 각종 공원업무 중 지자체 발주용역인 논산시 연무근린공원, 구리시 인창중앙공원, 중국 심양의 성남공원 등을 수행하였고, 한국토지공사 등 여러 공사에서 발주된 다수의 신도시 개발사업의 도시공원에 대한 계획 및 설계를 수행하였다. 또한 창원시, 광명시, 구리시, 밀양시 등의 공원녹지 기본계획 프로젝트와 송도관광단지, 강원랜드 2단계 사업인 모터리조트 프로젝트 등 관광지 조성사업을 수행하였다.

1996년 새롭게 출범한 수자원부는 수자원의 개발, 홍수피해방지 등 이치수 관련 분야는 물론, 최근 이슈화되고 있는 하천의 생태적 복원 및 환경 개선을 통한 자연형하천 조성사업 등의 조사, 평가, 계획, 설계 기술용역을 수행해 오고 있다.

수자원부의 주요 수행 사업으로는 제주시 병문천 복개공사 실시설계, 서울시 도림천 하수관거 조사 및 정비 기본설계, 충청권 수자원 개발계획 수립 조사, 부산·경남지역 수자원 개발계획 수립조사, 한국수자원공사 하천지도 DB구축, 한탄강 다목적댐 기본설계, 안성시·거창군·이천시 등 소하천 정비계획을 수행하고 4대강 살리기 사업에도 적극 참여하였다.

새 도약의 분위기 견인

04 | 수자원부



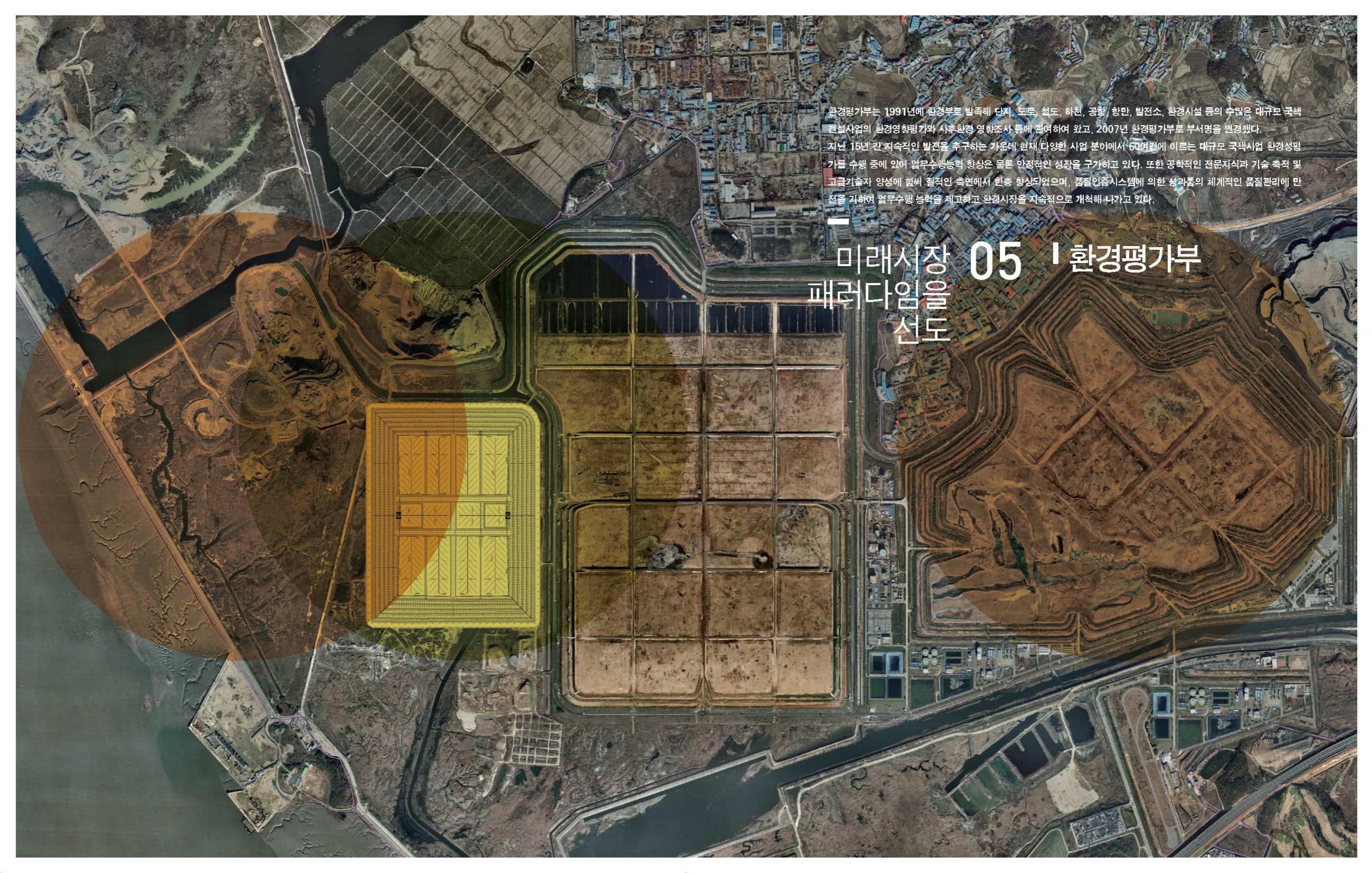


1. 낙동강 살리기 사업 합천보
2. 울산 여천천 생태하천
3. 홍수위험지도 기본조사

최근에는 4대강 사업과 선진국형 방재제도 도입 등으로 수자원 부문이 토목 분야의 주요 사업 카테고리로 발돋움하고 있는 가운데 국책사업인 4대강 살리기 사업에 적극 참여하여 대규모 수주의 쾌거를 거두는 등 건화의 새로운 도약을 수자원부가 앞장서 견인하고 있다.

현재 수자원부의 사업 분야는 하천기본계획, 소하천정비 종합계획, 하천환경정비 사업, 생태하천 복원사업, 유역종합치수계획, 배수펌프장 사업, 댐 안정성 평가 등이다. 소방방재청이 개청된 이후에는 방재에 대한 비중이 높아짐에 따라 별도의 방재팀을 구성하여 재해영향평가 분야, 댐 비상대처계획 분야, 풍수해저감종합계획, 재해복구사업 등 방재 분야 용역을 추진하여 수행하고 있다. 방재팀은 기술력 향상을 위해 도시계획, 도로, 토질, 구조, 항만, 환경팀과의 협조로 경쟁력 강화를 도모하고 있다.

수자원부는 또한 정확하고 정밀한 흐름분석, 유출 및 흥수위 분석의 수준을 높이고 설계품질 향상을 위하여 GIS 통합시스템 도입, SWMM과 SMS의 2차원 수치해석모델을 구축하였으며, 신기술 도입과 지속적인 자체 기술개발을 선도하면서 인간과 자연이 조화된 개발, 다음 세대에 넘겨줄 풍요로운 수자원을 만들기 위한 최상의 과업 결과를 도출하는 데 모든 열정을 쏟아붓고 있다.



환경평가부는 1991년에 환경부로 발족해 단지, 도로, 철도, 하천, 공항/항만, 발전소, 환경시설 등의 수많은 대규모 국책 건설사업의 환경영향평가와 사후환경영향조사 등에 참여하여 왔고, 2007년 환경영향평가부로 부서명을 변경했다. 지난 15년간 지속적인 발전을 추구하는 가운데 현재 다양한 사업 분야에서 60여년에 이르는 대규모 국책사업 환경영향평가를 수행 중에 있어 업무수행능력 향상은 물론 안정적인 성장을 구가하고 있다. 또한 공학적인 전문지식과 기술 측면 및 고급기술자 양성에 힘써 질적인 측면에서 한층 향상되었으며, 품질인증시스템에 의한 성과품의 세계적인 품질관리에 만족을 기하여 업무수행 능력을 제고하고 환경시장을 지속적으로 개척해 나가고 있다.

미래시장 05 | 환경영향평가부 패러다임을 선도



1. 호남고속철도 차량기지
2. 송산 그린시티
3. 하남감일지구 보금자리주택 조성사업

환경평가부는 주요 업무로 각종 관련 행정계획 수립 및 개발사업에 따른 환경영향을 사전에 평가하여 건전하고 지속가능한 개발 실현을 위해 시행된 환경성평가(사전환경성검토, 환경영향평가, 사후환경영향조사)를 수행하고 있다. 또한 환경성평가제도가 급변하는 상황에 원활하게 대처하기 위하여 최신의 평가제도 소개, 최신 평가기법 연구에 매진하고 있다. 지속가능한 발전 및 환경친화적인 개발을 유도하여 국민의 생활수준 향상과 국토환경보전, 저탄소 녹생성장에 기여하고 있다.

그동안 대표적인 실적으로는 주요 국책사업 중 수도권 지역의 광역적 거점도시 형성을 위한 동탄2지구, 파주운정지구 등 신도시 개발사업 환경영향평가, 저소득층의 주거안정 및 주거수준 향상을 도모하기 위한 시흥은계, 하남감일, 내곡지구, 고양지축 등 보금자리주택 조성사업 환경영향평가, 시화호 주변 관광·레저·주거의 새로운 유형의 도시조성을 위한 송산그린시티 환경영향평가, 흥수·가뭄대책 및 수질개선을 위한 낙동강, 섬강, 한강, 섬진강 등 4대강살리기 사업 환경영향평가 및 사후환경영향조사, 지역균형발전을 위한 간선도로망 개설을 위한 상주-영덕, 목포-장흥 등 고속도로 건설사업 환경영향평가 및 사후환경영향조사, 호남고속철도 차량기지 환경영향평가, 공항서비스 만족도 세계 1위인 인천 국제공항 건설사업 사후환경영향조사를 수행하였다.



항만부는 항만 및 해안구조물에 대한 조사, 계획, 설계 분야 등을 수행하면서 해양공간을 체계적이고 효율적으로 이용하는 데 기여하고 있다. 다년 간 쌓아온 국내외 유수 프로젝트 경험을 기반으로 설계기술력, 협단 전산화 및 데이터베이스화 등 차별화되고 전문화된 역량을 갖추고 최상의 성과를 제공에 최선을 다하고 있다. 특히 종전에는 무역항 및 연안항 기본 계획 수립에 의거 다수의 항만설계를 수행하여 왔다면 최근에는 신개념의 메가허브 항만을 지향하여 동북아 물류중심 항만건설에 역량을 집중하고 있으며, 이를 바탕으로 향후 미래 해양강국 실현의 초석이 되고자 항만배후단지 및 신공법 항만구조물 등 다양한 항만 관련 시설물의 계획 및 설계 업무를 성공적으로 수행하고 있다.

꾸준한 수주기반 확대

06 | 항만부

1



2



1. 부산 신항 남컨테이너 부두
2. 군산항여객터미널
3. 광양항 3단계 2차 컨테이너 부두

항만설계의 질적 성장을 위해 항만 재개발사업, 항만 리모델링 기반 구축, GREEN Port 구축 종합계획 등 수행 실적을 기반으로 미래 항만의 흐름 및 변화의 선봉에 서서 시대성, 전문성을 반영하는 항만기술의 개발에도 부단히 노력하고 있다.

주요 사업으로는 그동안 울산신항 방파제 1단계 공사, 신규 지정항만 개발 기본계획, 서귀포 남방파제 및 안벽 축조 실시설계, 울산항 준설공사 실시설계, 군산 비응항 건설 항만 실시설계, 경기도 화성의 탄도항 방파 호안 축조 공사 기본조사 및 시설계획, 광양항 3단계 2차 컨테이너 부두 개발, 전라남도 진도군 임해면의 팽목항 기본 및 실시설계, 영광본부방폐물 운반 항만시설공사 설계, 여수엑스포 BIG-O 및 다도해공원 기초조사설계, 목포광양항 재개발 타당성, GREEN Port 종합계획 수립 용역 등 다양한 사업을 수행해오며 수요기반을 계속 확대하고 있다.

사업 다역화의 새로운 주역

07 | 철도부

철도부는 고속철도, 간선철도, 광역철도, 도시철도 및 경량전철 등을 사업 대상으로 재정사업, 설계·시공 일괄입찰사업(턴키, 대안), 민자사업 등에 참여하고 있다. 부서의 공식적인 출범은 늦었지만 임직원 중 11명 이상이 특급 이상의 기술자로서 철도 및 도시철도, 경량전철 분야의 오랜 경험과 기술역량을 보유하고 있을 뿐 아니라, 10년 이상 손발을 맞춰온 효율적이고 합리적인 조직 시스템을 구축하고 있다.

철도부의 주요 실적으로는 부서 태동기인 1990년대에 김천-진주, 춘천-원주 등 신설철도의 타당성조사와 경부선 등 수도권 복선 전철화사업에 참여하였으며, 성장기인 2000년대 들어서는 소사-정왕 등 복선 전철화 사업, 합포-황등 등 입체화사업, 서울, 부산, 대구, 인천 등 6대 도시의 도시철도건설사업 및 경량전철사업, 호남고속철도 건설사업에 참여하였다.





1. 호남고속철도
2. 소사-정왕간 복선전철
3. 서울지하철 9호선 921공구
4. 부산지하철 3호선 반송선 3공구

2010년에는 수도권고속철도(수서-평택)건설사업, 서울, 부산 등 대도시 도시철도건설 설계 및 감리에 참여하면서 도약기를 맞고 있으며, 이외에 해외철도 사업으로도 사업의 영역을 확대시켜 나가고 있다.

철도부는 특히 최근 서울지하철 9호선 3단계, 대구도시철도 3호선, 부산지하철 1호선연장(다대구간)입찰사업의 설계 주관사로 참여해 모두 낙찰되어 도시철도 분야의 높은 기술력과 신뢰도를 인정받고 있다. 또한 고속철도사업인 호남고속철도사업과 수도권 고속철도사업에 잇달아 참여함으로써 고속철도 부문에 경쟁력있는 설계업체 및 컨소시엄 파트너로 입지를 강화하였으며, 이를 통해 2000년대 건설 사업 다변화의 새로운 주역으로 부상하는 모습을 보이고 있다.





2007년 3월 해외사업부가 발족한 이래 건화의 해외사업은 한 걸음 한 걸음 세계시장을 향한 행보를 계속하고 있다.
2007년 이후 건화는 도로, 철도, 수도 및 환경분야에서 약 30여건의 해외프로젝트를 수주하였으며 이를 과업범위별로
구분해 보면 타당성조사, 기본계획 등 프로젝트의 기획단계부터 기본 및 실시설계, 공사발주와 계약 지원 및 공사감리까
지 용역 서비스 전반을 맡라하고 있다

세계 시장 속으로 뻗어나가다 08 | 해외사업부



1. 베트남 나베 신도시 측량 모습
2. 파라과이 건설부장관 내방시 프리젠테이션
3. 인도 현지에서의 회의 모습

해외사업부는 신규 프로젝트 발굴, PQ, 입찰, 본 사업 입찰에서 수주(계약) 및 준공에 이르는 해외프로젝트 전 과정에 걸친 업무를 수행하고 있다. 특히 베트남 및 캄보디아, 스리랑카의 신도시, 도로, 상하수도, 환경에 이르는 다양한 분야의 프로젝트를 성공적으로 수주하여 이를 지원하고 있다. 최근에는 한국 ODA(공적개발원조) 사업에서 MDB(다자간 개발은행) 프로젝트로 사업 다변화를 진행하고 있으며 기존의 동남아 시장에서 전 세계로 사업대상 지역을 확대하고 있다. 해외엔지니어링 시장은 전 세계적인 지구온난화 현상에 따른 환경 분야 사업, 저개발도상국가의 인프라 사업 등의 수요 확대 속에 무궁한 잠재력을 보이고 있다. 이에 따라 해외사업부는 해외경험과 현지활동 역량을 지속적으로 보완하며 국제경쟁력을 어느 때보다 적극적으로 확보해 나가고 있다.

지반터널본부 109

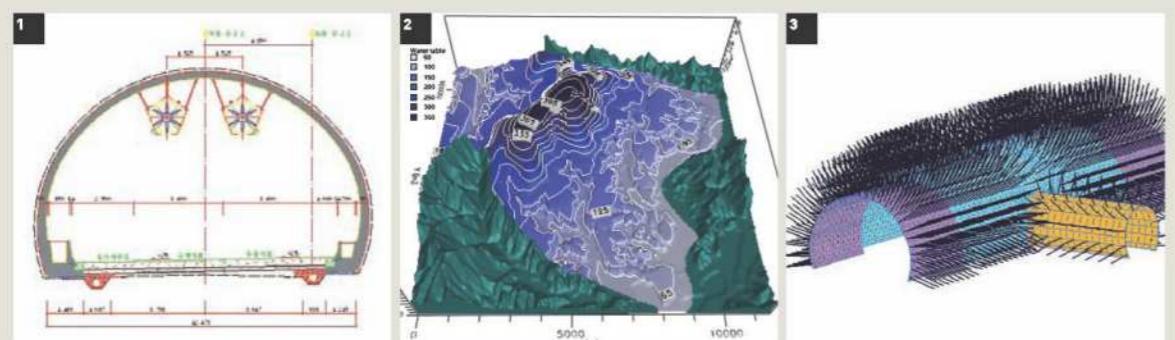
사업 경쟁력의 밑거름

토목구조물을 건설하기 위한 최초의 작업이자 가장 중요한 작업의 하나가 기초 지반에 대한 정확한 조사와 평가, 상부구조물과의 상호작용을 검토하여 구조물의 안정성을 평가하는 일이다. 이러한 이유로 지반공학은 건설엔지니어링 부분에서 가장 중요한 분야로 인식되고 있다. 그러나 운영상의 어려움으로 인해 대부분의 엔지니어링사들은 제3자 경영을 하고 있는 가운데서도 건화는 관련 부서의 설립, 운영을 통해 이를 과감히 내부화하면서 견실한 사업 경쟁력 바탕을 구축하고 있다. 토질부는 1990년 건화의 창립과 함께 태동해 활동을 시작했다. 이후 지반조사업무와 측량업무를 수행할 조사부를 창설하여 과업을 수행함으로써 지반설계의 신뢰성 및 효율성 향상을 이루었다. 2007년에는 도로본부 소속의 토질부와 조사부를 지반사업본부로 통합함으로써 독립성과 업무의 전문성을 높였으며, 2010년에는 지반터널본부로 명칭을 변경하여 체계적인 부서 운영을 기하고 있다.



지반설계부

지반설계부는 사면의 정밀조사, 안정해석, 보강대책, 유지관리 등의 전반적인 대책방안을 제시하여 안정적인 비탈면이 되도록 설계업무를 수행하고 있으며, 기초설계를 통해서 상부하중에 대해 안정성이 확보되는 구조물이 되도록 안정검토를 하고 있다. 이외에도 최신의 설계기법을 적용한 경제적인 터널구조물의 설계를 수행하는 한편, 내진설계에 대한 필요성이 대두되면서 구조물의 동적 안정성 검토 및 지반의 액상화 발생 가능성과 대책에 대한 상세해석을 수행하고 있다 특히 지상교통의 포화로 유발된 사회적 비용 증가로 지하공간의 효율적인 개발의 필요성이 증대되어 수도권광역급행철도 GTX, 대심도 지하도로 등 지하공간 개발사업이 활발히 추진되는 등 향후 이로 인한 터널설계시장의 활성화가 예상됨에 따라 그동안의 터널설계 및 실적 및 기술력을 바탕으로 지하공간 개발사업으로 업무 역량을 확장시켜 나가고 있다.



1. 터널 설계도 단면
2. 고창터널 지하수영향평가
3. 터널안정성 검토 CAD
4. 고창터널
5. 측량현장



조사부

조사부는 측량팀과 지반조사팀으로 활동을 하고 있다. 이 중 측량팀은 도로, 철도, 수도, 항만, 수자원, 단지 등 각종 토목설계에 필요한 지형측량 및 노선측량, 수심측량을 시행하고 있다. 이를 위해 GPS 시스템 및 Total-Station, 전자평판 등 최신 첨단 디지털 장비와, 다양한 영역의 측량 및 오랜 경험을 통한 노하우가 축적된 우수한 기술진이 정확하고 정밀한 측량을 통하여 각종 건설산업의 초석을 튼튼히 하고자 역량을 극대화하고 있다.

지반조사팀은 사회간접자본(SOC)의 설계 및 시공에 필요한 지반공학적인 자료를 수집, 해석하여 최적의 설계 시공이 이루어질 수 있도록 시추조사, 물리탐사, 물리검증, 실내외 실험 등 각종 지반조사를 시행하여 지반특성파악 및 합리적인 설계정수를 도출해 내고 있다. 한편 다양한 분야로의 활동영역을 넓히기 위해 국내외의 학회 활동을 통해 지반공학에 대한 깊은 이해와 함께 적극적인 신기술 개발 노력을 기울이고 있다.





감리CM본부는 1992년 감리부로 출범해 초기에는 도로 및 상하수도 위주의 시공감리 용역을 수행했다. 이후 1994년 책임감리제도의 시행을 계기로 토목감리 및 CM업체 중 선두업체로서 새롭게 회사의 위상을 높였다. 2000년대 들어 선진화되고 체계적인 품질 및 안전관리 등 그동안 축적된 기술력을 바탕으로 감리CM본부로 조직을 개편하였으며, 현재 수행 중인 감리현장이 200여개소에 이르고 430여명의 인원을 보유한 주력사업부서로 확고한 자리매김을 하고 있다.

주력사업부서로서의 10 | 감리CM본부 확고한 위상 구축



1



2



1. 거가대교 건설현장
2. 청담대교
3. 인천대교

감리CM본부의 주요 실적으로는 한강을 통과하는 국내 최초의 복층교량인 청담대교와 세계 5대 해상 장대사장교인 인천대교, 세계 최대 규모의 침매터널 방식을 적용한 부산-거제간 도로 등 다수가 있다. 그리고 급변하는 시장 환경에 대처하기 위한 방안으로 항만, CM 분야 등으로 사업을 다각화하여 지속적인 성장을 이루어 나가고 있다.

질적인 측면에 있어서도 기술과 경험의 축적을 통하여 선도적인 건설사업관리 시스템을 구축해 나감으로써 발주처로부터 신뢰를 받고 있으며 정부기관 및 해외토목협회의 표창과 지방자치단체로부터 우수업체 지정을 받고 있다.

감리CM본부의 주요 업무로는 도로, 상하수도, 하천, 단지, 환경, 철도 등의 토목감리용역과 CM용역을 수행하면서 설계서 및 관련 규정을 성실히 준수하여 최상의 품질 확보와 안전사고 방지를 추구하고 있다. 사업의 설계 및 시공, 유지관리의 전 단계에 따라 총사업비 관리, 공정, 품질, 안전, 환경관리를 수행하면서 설계 및 시공상의 문제점을 해결하고자 적극적인 업무자세로 임하고 있다. 국가 공공사업의 분야와 특성에 맞추어 기술력이 풍부한 우수한 기술자를 전국 현장에 배치하고 발주처의 사업 목적을 성공적으로 완수해 나가고 있다.

일류기업의 경쟁력 더하는

11 | 기획관리부

기획관리부는 2010년 경영관리본부에서 독립하여 새롭게 출범하였다. 기술지원실, 윤리경영실, 주식관리실의 3실로 이루어졌으며, 기술지원실은 기획팀, 설계관리팀, PQ관리팀, 전산정보팀, 그래픽디자인팀 등 5개 팀으로 구성되어 있다.

기획관리부는 사업 관련 제반 현황을 분석, 검토함은 물론 기획업무를 통하여 이를 시스템화하고 있으며, 변화하는 수주 환경에 적응하기 위한 새로운 기획업무 및 동기부여 창출로 일류기업의 경쟁력 기반을 구축하며 지속적인 회사 발전에 기여하고자 노력하고 있다.

설계관리팀

설계관리팀은 실행부서의 사업별 실행예산관리 및 외주관리를 수행하는 부서로서 회사가 수주한 사업에 대한 업무 수행의 편의성을 고려하고, 수익성을 높이는 방안을 제시하며, 협력업체와도 교감을 갖고 함께 상생할 수 있도록 하는 역할을 담당하고 있다. 또한 기술심의(자문)업무로는 실행부서에서 발주처에 성과품 납품 전인 설계의 계획단계, 중간 단계 및 최종단계 중 실행부서와 심의위원이 설계검토가 요하다고 판단되는 단계에 대한 설계심의 및 자문을 수행한다.

PQ관리팀

PQ관리팀은 발주처에서 입찰참가자격사전심사(PQ) 시 건설기술관리법을 근거로 세부평가기준에 의해 작성되는 사업수행능력평가서를 정해진 기간 내에 작성, 제출하는 주요 업무로 하고 있다.

이를 정확하고 빈틈없이 수행하고자 외부적으로는 한국엔지니어링협회, 한국건설기술인협회, 한국건설신기술 협회, 한국건설교통기술평가원 등 관련 협회를 대상으로 최신의 자료를 유지하고 철저히 관리하고 있으며, 내부적으로는 참여기술자 관리 및 회사실적, 기타 내용들을 빠짐없이 관리 유지함으로써 0.01점의 점수라도 더 획득하기 위해 매진하고 있다.

전산정보팀

전산정보팀은 정보통신의 발달에 따라 1997년 발족하였으며, 사내 전산 관련 업무를 총괄하고 지원하면서 임직원의 정확한 과업 수행과 경영진의 신속한 의사결정에 기술적인 지원 역할을 수행하고 있다. 주요 업무는 경영지원 프로그램 개발, 설계지원 프로그램 개발, 전산 인프라 관리, 전산장비의 구입 및 유지보수, 소프트웨어의 관리 및 구매 등이며, 인사, 급여, 회계, 입찰, PQ, 업무, 외주관리 등 회사의 주요 업무시스템을 개발하여 전산화하면서 컴퓨터와 함께 일과가 이루어지는 임직원들의 업무 수행에 도움이 될 수 있도록 최선의 서비스로 노력하고 있다.

그래픽디자인팀

그래픽디자인팀은 회사의 기술제안서, 설계보고서, 발표자료 등 수주에 관련한 각종 납품보고서를 설계부서와의 긴밀한 연계로 설계 내용 및 특화전략에 맞춰 효과적인 내용 전달을 지원하면서 납품보고서 차별화를 통한 수주율 제고에 상승 요인이 되도록 노력하고 있다.

주식관리실

주식관리실은 회사의 증권시장 상장을 준비하고 있고, 상장후 시장공시 및 주식관리 업무를 수행할 예정이다.

경영관리본부는 1990년 건화 창립과 함께 총무부로 처음 출발하였다. 1991년 종합건설기술용역업 등록과 1994년 종합감리업 등록으로 인원과 조직을 확대하면서 총무부서로서의 면모를 갖추었다. 이후 매년 성장을 거듭하면서 2006년에는 관리본부로 기구가 확대되어 업무의 전문화, 세분화와 함께 각종 관리 업무 수행과 기술부서를 지원하고 있다. 현재 경영관리본부 조직 현황은 총무부, 업무부, 경리부를 중심으로 기술고문실과 지역본부 등으로 이루어져 있다.

21세기에는 국내시장 발전의 한계, 토목 분야 발주물량의 축소 등으로 시장의 다변화, 사업의 다각화가 추진되고 있으며 국내에만 안주하던 이전 시기와 달리 해외시장 개척 노력이 요구되고 있다. 이와 같이 기업 외부환경 변화와 복잡다단한 내부 수요에 능동적, 적극적으로 대응하기 위하여 경영관리본부는 인력의 전문성을 높이고, 조직의 시스템화 및 외부전문가 집단과의 네트워크를 강화하여 문제해결 능력을 배가하는 등 지속적인 혁신과 개선 노력을 통해 새로운 경영관리부서로 발전해 나가고 있다

12 | 경영관리본부

건화의 경영정책 이끄는



총무부

총무부는 전 임직원이 쾌적한 환경에서 효율적으로 일할 수 있도록 인적, 물적 서비스를 제공하고 경영자의 경영방침을 달성하기 위한 회사의 풍토를 만들어가는 부서이다. 기업 조직 내에서 총무부의 중요성을 직접 체감하지는 못하지만 임직원들은 눈에 띄지 않게 총무부의 지원을 받으며 생활하고 있다. 기업에서 개인과 부서, 회사에 이익을 주고 경영 목표를 달성할 수 있도록 뒷받침하면서 밑거름이 되는 역할을 하는 곳이 바로 총무부서이다.

주요 업무로는 회사에서 일어나는 행사의 계획과 집행업무를 비롯하여 인사업무, 노무업무, 문서관리업무, 보험업무, 서무업무, 면허관리업무, 기술연구소 및 병무관리업무, 법무업무, 교육업무, 광고 및 홍보관리 업무, 소모품·비품 구입 등 구매업무, 봉사활동 및 동호회 지원업무, 사옥·자산관리업무, 복리후생시설 구입과 관리, 근무환경관리, 외주계약관리, 자료실관리, 비서업무, 대표이사 수행업무 등 다양하고 종합적인 업무를 수행하고 있다.

업무부

업무부는 회사의 선봉에서 입찰, 계약, 수금 업무와 이에 부수되는 업무를 수행하는 부서이다. 특히 입찰업무는 회사의 사활이 걸린 중요 업무로서 입찰정보수집, 분석 등 각종 예상 시나리오를 예측하고, 최상의 조건을 제시하여 경쟁사와의 경쟁에서 2등이 아닌 1등만이 살아남을 수 있다는 의욕적인 자세로 최선을 다하고 있다.

창립 이래 수주액이 꾸준히 증가하여 1996년도에 500억 원 달성, 2004년도에 1,000억 원 달성, 2009년도에 2,000억 원을 돌파하는 등 회사가 괄목할만한 성장을 하는 데 부서 임직원이 앞장서 전력을 다하고 있다. 이를 위해 각종 계약 및 입찰제도의 변화에 능동적으로 대처할 수 있도록 조직의 전문성을 키우고 시스템화 추진으로 업무조직을 강화하고 있다.

경리부

경리부는 기업발전을 위한 중장기 종합계획 수립, 예산편성, 자금총괄관리, 중요한 재무정보 산출 등 광범위한 업무를 수행하면서 기업경제 및 금융 전반에 대한 자료를 검토, 분석, 통제하는 등 회사의 핵심부서로 중추적 역할을 수행한다. 주요업무로는 회계, 세무, 내부관리보고, 자금(예산) 등이 있다. 회계업무는 기업의 재무상태와 경영성과를 기업회계기준에 따라 작성하여 경영자, 주주, 채권자 등 다양한 이해관계자에게 정보를 제공하고 있으며, 세무 업무는 공평한 조세부담과 납세자간 세법의 규정에 따라 과세소득을 계산, 측정, 조정하여 세무소득을 과세당국에 전달하는 일련의 운용과정이다. 내부관리보고는 회사 조직 내의 수입 및 지출을 비교분석하고 성과평가 함으로써 경영자가 전략적이고 중요한 의사결정을 할 수 있도록 다양한 내부정보를 제공하고 있으며, 자금(예산) 업무는 회사의 자금변동 상황을 예측하고 이에 맞는 자금계획을 수립하고 실제로 자금을 집행하고 보완하는 종합적인 금융업무이다.

향후 국제회계기준의 도입, 전자세금계산서 발행 등 기업환경이 점차 변하고 있으므로 회계 및 세무에 대한 효율성이 앞서는 전자시스템을 구축하는 한편, 계획, 실행, 통제 등 종합적인 관리절차 및 의사결정기법을 조직 내에 심어 경영합리화, 기업의 체질강화, 원가절감 등 경쟁력을 높이는 데 노력을 하고 있다.

Part 3. 나누고 싶은 이야기

1. 우리들의 소리

- 200 엔지니어의 길 _ 조남철 부회장
- 202 서해안고속도로와의 인연 _ 이용재 전무
- 204 새롭게 미래로 _ 박경훈 부장
- 206 생애 첫 합사에서의 다짐을 기억하며 _ 김귀옥 사원
- 208 삶은 도전이다! 코타카나발루 산형기 _ 박봉현 부회장
- 211 죽마고우들에게 _ 이형철 부회장
- 213 건화와 함께 한 세월 중 가장 힘들었던 5년 _ 박재교 전무
- 216 민선이 홀로서기 _ 금민선 사원
- 218 행복 _ 유승연 사원
- 219 엔지니어링의 참맛을 알아가다 _ 박찬성 사원
- 220 자전거의 즐거움 _ 이종대 사원
- 221 새롭게 엔지니어의 자세를 다지다 _ 이창환 사원
- 223 캄보디아 사람들 _ 강경진 대리
- 226 경찰서로 출두하세요! _ 박병찬 부사장
- 228 태풍 루사 _ 김성기 이사
- 231 철인이 별거네! _ 김남식 부장
- 233 청담대교를 생각하며 _ 이종식 부장
- 235 나의 첫 감리사업 현장 _ 이연우 대리
- 237 토목설계 분야에서의 정보기술 구축 _ 강왕렬 전무
- 240 토목인으로 지내온 10년 _ 박미애 과장
- 241 경영관리본부에 들어와서 _ 송영일 사원
- 242 마음에 와 닿는 漢詩 _ 조남철 편집위원장

2. 가족의 이야기

- 248 사랑하는 건화 가족들에게 _ 강혜정(박완용 부사장 부인)
- 250 비 오는 날 아침의 단상 _ 손미경(강선균 이사 부인)
- 252 오늘도 출근하는 남편을 배웅하며 _ 남연화(강병렬 부사장 부인)
- 254 을왕리에서의 여유로운 하루 _ 김태임(구본수 상무 부인)
- 256 전원휴가 _ 유선례(이우태 부사장 부인)
- 259 여름휴가 _ 김연우(김석갑 상무 차남)
- 261 그 사람은 나를 이렇게 생각한다 _ 장보금(정관영 차장 부인)

우리들의 소리

“ 저 멀리 가을산 위에 돌길이 비껴있고
흰 구름 피는 곳에 인가가 있네
석양의 단풍 숲이 좋아 수레를 멈추니
서리 맞은 단풍이 2월의 꽃보다 더 븝구나 ”

- | | |
|---|---|
| <p>200 엔지니어의 길
조남철 부회장 - 도로구조본부</p> <p>202 서해안고속도로와의 인연
이용재 전무 - 도로구조본부</p> <p>204 새롭게 미래로
박경훈 부장 - 도로구조본부</p> <p>206 생애 첫 합사에서의 다짐을 기억하며
김귀옥 사원 - 도로구조본부</p> <p>208 삶은 도전이다! - 코타키나발루 산행기
박봉현 부회장 - 수도환경본부</p> <p>211 죽마고우들에게
이형철 부회장 - 국토개발본부</p> <p>213 건화와 함께 한 세월 중 가장 힘들었던 5년
박재교 전무 - 국토개발본부</p> <p>216 민선이 홀로서기
금민선 사원 - 국토개발본부</p> <p>218 행복
유승언 사원 - 국토개발본부</p> <p>219 엔지니어링의 참맛을 알아가다
박찬성 사원 - 수자원부</p> <p>220 자전거의 즐거움
이종대 사원 - 수자원부</p> <p>221 새롭게 엔지니어의 자세를 다지다
이창환 사원 - 수자원부</p> | <p>223 캄보디아 사람들
강경진 대리 - 해외사업부</p> <p>226 경찰서로 출두하세요!
박병찬 부사장 - 지방터널본부</p> <p>228 태풍 루사
김성기 이사 - 감리CM본부</p> <p>231 철인이 별거나!
김남식 부장 - 감리CM본부</p> <p>233 청담대교를 생각하며
이종식 부장 - 감리CM본부</p> <p>235 나의 첫 감리사업 현장
이연우 대리 - 감리CM본부</p> <p>237 토목설계 분야에서의 정보기술 구축
강황열 전무 - 기획관리부</p> <p>240 토목인으로 지내온 10년
박미애 과장 - 기획관리부</p> <p>241 경영관리본부에 들어와서
송영일 사원 - 경영관리본부</p> <p>242 마음에 와 닿는 漢詩
조남철 - 편집위원장</p> |
|---|---|

자기가 하고자하는 일을 성취하면 자족한 기분으로 행복해 집니다. 엔지니어로서 자기가 하고자하는 일을 하면서 사회에 공헌하는 삶을 누리고 있는 사람은 충분히 행복하다고 할 자격이 있습니다.

엔지니어의 길

조남철 부회장 | 도로구조본부



큰 바위 얼굴은 중학교시절 읽은 문학 소설 중 가장 인상이 깊었던 단편소설입니다. 이름도 순진해 보이는 어네스트(Ernest)라는 소년은 어머니로부터 이야기를 듣고 시골고향을 지키며 큰 바위 얼굴을 닮은 위대한 사람이 나타나기를 기다렸지요. 그런데 마을을 떠나 훌륭하게 된 것 같았던 돈 많은 게더골드(Gather Gold)란 사업가도, 정치가도, 장군도, 큰 바위 얼굴을 닮지 않은 것을 알았고 끝내 고향을 찾은 시인을 보고 이 분이 진정 큰 바위 얼굴이라고 생각했지요. 그러나 그 시인은 마을을 지킨, 해박한 지식을 갖춘, 시골의 노인이 된 어네스트를 만나보고는 마을사람들과 함께 외쳐냅니다. “이 어네스트야말로 바로 큰 바위 얼굴입니다”라고. 어릴 적에 나는 공부하고 어네스트처럼 차하게 살다보면 언젠가는 큰 바위 얼굴이 될 수도 있겠구나 하는 희망을 갖게 되었습니다.

너는 커서 무엇이 될래, 하시는 집안어른의 갑작스러운 질문을 초등학교시절 받았는데 무심코 “저는 커서 전문가가 될 거예요”라고 대답했지요. 어린 마음이지만 전문가란 말은 아주 근사하게 들렸습니다. 전문가(専門家)란 남의 어려운 것을 척척 해결해주고 만들어주고 고쳐주는 그런 기술적인 사람으로 생각했지요. 어렸을 때부터 집에 무엇 고치는 일, 못질하는 일 등 작은 고치는 것은 나의 몫이었고 이를 좋아서 해 왔는데, 그러다 보니 전문가가 되겠다고 무심코 한 말이 씨앗이 되어, 공대를 가고 엔지니어가 되어 구조기술사 회장까지 했으니, 나와의 약속을 지킨 것 같아서 지나온 길을 돌이켜보면서 혼자 환자 환해합니다.

‘찾는 자에게는 보인다’라는 그럴 듯한 말을 들을 때마다 어린 초등학교 시절, 부산에 피난 갔을 때의, 메뚜기 잡던 일이 생각납니다. 산 너머 피난국민학교를 가다가 큰 방아깨비가 날아가서 조그마한 소나무에 숨는 것을 보았는데, 아무리 찾아도 보이질 않아 아쉬움을 뒤로 하고 학교에 갔지요. 공부를 하면서도 하루 종일 그 생각만 나서 돌아오는 길에 그 소나무에 가보았더니, 글쎄 그 자리 그 방아깨비가 그대로 있는 거예요. 그 방아깨비를 잡고서 어찌나 기뻐했던지……. 아직까지도 그 기억은 우리 엔지니어에게 꼭 필요한, 계속 탐구하고 고민해야 하는 기본자세를 연상하게 합니다. 한 가지

생각에 몰두하여 국내외의 자료를 찾아 파고들면 꿈에서도 답이 보이는 것이지요. 바로 한 우물을 파고 최선의 해결책을 찾는 것이야 말로 전문가가 갖추어야 할 기본자세로 생각됩니다.

이는 것만큼 보고 경험한 것만큼 이해한다고 합니다. 세계적인 코미디언 보브 호프가 아주 오래 전에 미군 위문공연차 우리나라에 왔을 때 한 한마디는 아직까지도 기억하고 있습니다. 어떻게 사람을 그렇게 웃길 수 있느냐고 물으니까, 우스운 말이 나올 줄 알았는데 염숙하게 답하기를, “교육과 경험(education and experience)”이라고 짧은 단어로 말하였습니다. 구두장이는 땅에 떨어진 정만 보고 정원사는 꽃만 보고 구조전문가는 어딜 가나 다리 밑으로 돌아다니지요. 교육을 제대로 받고 오랫동안 경험하다 보면 저절로 알게 되고 알면 보이고 이해하게 되는 것입니다. 이것이 전문기술자의 길입니다. 우리 기술자는 항상 공부에 힘쓰고 전문에 대한 집념으로 꾸준히 노력하고 경험하다 보면 남들에게 인정받는 대가(大家)가 어느 날 되는 것입니다.

사람은 생각하는 대로 존재한다고 하지요. 행복하다고 생각하면 행복한 존재가 되는 것입니다. 자기가 하고자하는 일을 성취하면 자족한 기분으로 행복해 집니다. 엔지니어로서 자기가 하고자하는 일을 하면서 사회에 공헌하는 삶을 누리고 있는 사람은 충분히 행복하다고 할 자격이 있습니다. 우리가 살고 있는 도시, 다니는 길, 먹는 물 그리고 각종 에너지, 이 모든 것이 우리의 손길에 의해 만들어지고 온 국민의 삶의 질을 높이는 중요한 일을 하고 있지만 이를 잊고 지내지요. 우리는 행복하다고 생각하기에 충분한데도 투덜대고 살고 있습니다. 달리는 자전거는 똑바로 서있는 것같이 느껴져 고요합니다. 천천히 달리는 자전거는 쓰러질 것 같아 오히려 불안합니다. 분주함이 고요를 주고 열심히 일한 사람만이 진짜의 휴식을 즐길 수 있습니다. 직장인은 이러한 주어진 일을 한눈팔지 않고 꾸준히 수행하다 보면 성취감에 마음이 편안해지고 자신도 모르는 사이 행복을 느끼게 됩니다.

인생은 길고도 짧습니다. 메뚜기 잡고 좋아하던 어린 시절, 전문가가 되겠다고 다짐하던 소년 시절, 큰 바위 얼굴에 감명 받아 나도 그렇게 될 수도 있겠구나 하고 희망을 갖던 오래 전 시절. 그 후 대학 가고 전문기술자의 길을 걸어 잠깐 사이에 오늘에 이르렀습니다. 돌아켜 보건대 우리의 인생은 생각한 대로 살게 되고 결국 마음가짐이 가장 중요한 것 같습니다. 마을을 떠나 깩지에서 온갖 출세를 찾아 돌아다녀도 꾸준히 마을에 남아 보통일을 한 어네스트가 오히려 더 존경을 받았지요. 어네스트가 결국 큰 바위 얼굴이 된 것은 마을을 지키며 자연의 섭리에 순응하며 얻은 해박한 지식과 자족하는 삶의 지혜로 생긴 온화한 모습 때문이 아니겠습니까. 우리 엔지니어가 목표를 갖고 공부하고 이해하여 경험을 쌓으며 꾸준히 한 가지 일을 천직으로 수행해가는 엔지니어의 길을 달리다 보면 언젠가는 전문가가 되고 나이 먹어 거울을 들여다보며 자기 모습이 ‘큰 바위 얼굴을 닮았구나’ 하는 생각이 문득 들 때가 올 것으로 믿습니다.

경험이 적은 직원들이 설계에 참여하여 배워가며 설계를 수행하여서 타사가 정시퇴근을 할 때 야근을 하고, 야근을 하면 철아를 해야 하는 어려운 여건에서 술한 밤을 새워가며 설계를 수행하였다.

서해안고속도로의 인연

이용재 전무 | 도로구조본부



도로공항부는 창사 이래 20년 간 크고 작은 설계에 참여하여 현재 운영 중인 고속도로는 경부, 중부, 영동, 서해안, 호남, 중부내륙, 동해 등 국내 고속도로의 대부분이 해당되며, 국내에서 장거리 여행을 하기 위해서는 도로공항부의 손길이 닿은 곳을 통과하지 않고는 안 될 만큼 많은 구간에 실적을 갖고 있다.

그 많은 고속도로 중 우리 회사는 물론 개인적으로 가장 인연이 크고 깊은 고속도로는 서해안고속도로이다. 서해안고속도로는 총 연장 340.64km로 국내에서 경부고속도로에 이어 두 번째로 긴 고속도로이다. 1989년 12월 기본 설계를 시작으로 1997년 11월 군산-무안 구간을 마지막으로 8년에 걸쳐 실시 설계를 완료하였고, 1990년 12월 인천-안산 구간(2001년 체제 변경으로 영동 고속도로에 포함) 공사를 시작으로 2001년 12월까지 11년 간 시행하여 개통되었다.

서해안고속도로의 인연은 창사 첫해인 1990년 12월 서해대교 남단에 위치한 송악-당진 구간을 시작으로 해서 1997년 11월 설계가 종료된 마지막 구간인 군산-무안 구간까지 총 5회에 거쳐 설계에 참여하면서부터다. 설계 참여 기간이 만 5년을 넘는다. 서해안고속도로는 8년의 기간 동안 구간별로 8회로 나누어 설계 발주되었으며 5회 설계에 참여한 회사는 건화가 유일하다.

건화가 설계에 참여한 구간은 비봉I.C 전후 구간, 서해대교 남단의 송악I.C, 송악-당진I.C 구간, 대천휴게소에서 대천I.C 구간, 전라북도 김제시 인접통과 구간 등이다. 나는 회사가 수행한 5회의 서해안고속도로 설계에 모두 참여하였고, 1989년도 도화 근무 당시 참여한 인천-안산 구간까지 포함하면 서해안고속도로 설계에 만 6년 이상을 참여하여 여느 고속도로와 달리 자긍심도 크고 그만큼 깊은 정이 들었다.

지금도 고속도로 설계시 많은 회사가 합동으로 사무실을 운영하는 형태를 부분적으로 시행하고 있으나 과거에는 긴 기간과 많은 투입인원이 참여하여 합동사무실을 운영했다. 초기 사업 수행 당시 도로부는 경험 많은 충분한 인력을 확보하지 못해 타사의 합사팀은 부장 또는 차장을 팀장으로 과장, 대리, 사원 등으로 구성했으나 건화는 과장을 팀장으로 사원과 실습생 등으로 팀을 만들어 참



1996년 6월 서해안 고속도로 현장답사중에

여하였다.

경험이 적은 직원들이 설계에 참여하여 배워가며 설계를 수행하여서 타사가 정시퇴근을 할 때 야근을 하고, 야근을 하면 철아를 해야 하는 어려운 여건에서 술한 밤을 새워가며 설계를 수행하였다. 그런 고생을 통해 모든 구간을 성공적으로 완료해 냈고 당시 참여 인원 중에 현재 회사에 재직 중인 사람은 모두 임원이 되었다.

도로공항부는 20년간의 축적된 경험과 기술로 이제는 국내 어느 회사와도 경쟁에서 앞서는 회사가 되어 있으며, 해외사업에 앞장서면서 더욱 큰 성장의 활로를 찾고 있다. 먼훗날 창립 50주년 즈음에는 우리 도로공항부가 세계 여러 나라의 도로 발전에 이바지한 내용이 기념집에 수록되길 진심으로 기원한다.

- 自勝者強 (자승자강) 자신을 이기는 사람은 강하다
- 自知者明 (자지자명) 스스로를 아는 사람은 현명하다
- 어리석은 자는 자기 경험으로 배우고 현명한 자는 남의 경험에서 배운다

창립기념일 당일 오피라극장을 가득 메운 회사직원들 앞에서 회장님에게 시상을 받을 때 왜 이렇게 떨리던지. 난생 처음으로 큰 무대에 서니 정신이 없었다.

새롭게 미래로

박경훈 부장 | 도로구조본부



‘성실, 창의, 화합’

1998년 1월 건화에 입사하였을 때 액자에 걸려있던 우리 회사 1호 사훈이다. 이 사훈은 20세기와 21세기에 걸쳐 회사의 벽에 걸려 건화인들을 지켜보았다. 개인적으로는 입사 이후 12년 동안 결혼과 아들의 탄생 등 나의 20대 후반과 30대 초반 인생의 황금기를 같이 했다. 이 사훈은 2010년 3월 26일 그 임무를 다하고 사라지게 되었는데 그 과정에 내가 참여하게 되는 뜻밖의 영광을 안게 되었다.

평생 상이라고는 초등학교 때 개근상 말고는 받은 적이 없는 나로서는 회사에서 사훈공모 행사를 한다는 말에 별로 관심을 가지지 않았다. 그러나 공모행사가 끝나는 마지막 날, 나는 단순히 상금 500만 원에 욕심이 나서 매주 로또를 사던 정신을 발휘해 응모를 결심하였다.

사실 특별한 가훈도 없던 나에게 사훈을 짓기란 애초에 무리였다고 생각한다. 사훈과 슬로건의 차이는 아직도 모르겠다. 고민하던 중 회사 홈페이지에 처음 등장하는 ‘희망적인 미래로 함께 발전해 나가는 기업’이란 문구가 눈에 들어왔다. 그 중 희망적인 미래란 말이 마음에 쏙 들어 ‘미래’란 단어가 들어가는 여러 문구를 생각하다가 하나를 결정하여 응모하였다.

그 무렵 나는 새집을 구해 이사하는 데 온통 정신이 팔려 있었다. 결혼 당시 급하게 장만한 봉천동의 아파트는 신혼 초에 둘이 살 때는 괜찮았지만 아이가 생기고 많은 장난감 등 짐들이 쌓여가자 숨을 쉴 수 없을 만큼 좁아졌다. 특히 내성적인 아내와 나의 성격과는 다르게 사내아이의 특성을 화끈하게 보여준 아들 덕분에 가뜩이나 좁은 집은 더 정신없어졌다.

맞벌이부부로서 직장생활과 육아일에 지쳐가던 아내는 봉천동 아파트는 복도식이라 여름에 창문을 열기 힘들고 경사가 급해 아들과 나들이하기도 힘들다면 이사를 조르기 시작하였고 날이 갈수록 정도가 심해졌다. 결국 나는 마지막 보루였던 퇴직금을 중간정산 받아 대출금을 갚고 집을 팔아 영등포에 새집을 장만하였다. 게다가 이사 가면 왜 이렇게 비용이 많이 소모되는지 복덕방비, 도배비 등등

생각하지 못했던 비용과 궂은일들에 짜증이 나기 시작하였다. 매사에 화가 나던 그때 총무부에서 전화가 왔고 아무 생각 없이 전화를 받았다.

“사훈 공모 행사에 당첨되었습니다.”

놀라웠고 뜻밖이었다. 사훈행사 응모 사실도 잊고 있었던 터라 상당히 당황했다.

비하인드 스토리를 조금 더 밝히자면, 사실 내가 응모한 사훈이 회사가 지향하는 이미지와는 일치하기는 했지만 회장님의 뜻을 살려서 표현을 다듬고 변형시켜서 최종 결정이 되었던 것이다. 그 순간의 회장님에 대한 존경심은 거의 무한하다는 생각이 들 정도였다. 나는 내 회사라는 애사심으로 가슴이 뜨거워지는 것을 느꼈다.

나는 아내 모르게 거액의 비자금이 생겼다고 좋아했지만 곧 회사 창립기념식에서 부부동반으로 오피라를 구경한 후 시상을 한다는 비보가 전해졌다. 실망하는 대신 아내에게 결혼 후 처음으로 자랑스러운 남편의 모습을 보여줄 수 있는 기회라 생각하고 마음을 다독였다.

창립기념일 당일 오피라극장을 가득 메운 회사직원들 앞에서 회장님에게 시상을 받을 때 왜 이렇게 떨리던지. 난생 처음으로 큰 무대에 서니 정신이 없었다. 나중에 아내에게 태도가 너무 어색했다고 한소리를 들었으나 첫 경험은 원래 그렇다면 같이 호탕하게 웃고 말았다.

좋은 일은 좋은 일을 부르는 모양이다. 내 인생에서 가장 큰 상을 받고서 들뜬 마음이 가라앉기도 전에 다음날 또 하나의 행운이 나를 기다리고 있었다. 창립기념일을 맞아 집에서 쉬며 모처럼 출근한 아내를 대신해 아들과 놀아주고 있을 때 휴대폰에 문자가 하나 날아들었다. 기술사 필기시험 합격을 알리는 문자였다. 결혼 후 아내의 격려와 배려 덕에 매번 응시는 하면서도 번번이 떨어져 반쯤은 포기 한 상태였는데 생각지도 않게 합격을 한 것이었다. 기쁨에 들떠 아들과 하이파이브를 할 정도였다.

그 뒤로 아내가 그렇게 원하던 계단식의 넓은 집으로 이사를 하고 아이도 놀이방에 보내면서 다소 생활이 여유로워졌다. 회사 생활도 안정을 찾을 수 있었다. 2010년 상반기는 내 인생에 있어서는 새롭게 미래가 열리는 행운의 시기가 되었다.

지금도 벽에 걸려서 우리를 내려다보고 있는 ‘새롭게 미래로’란 사훈도 언젠가 시대에 맞추어 다른 사훈으로 바뀔 것이다. 그러나 사훈으로서의 소임을 다하고 새로운 내용으로 변화될 그날까지, 올해 나에게 큰 행운을 가져다주었던 것처럼 회사에도 다른 사람에게도 행운을 가져다주었으면 좋겠다.

앞으로도 나는, ‘새롭게 미래로’ 나아가겠다는 희망과 믿음을 가지고 살아갈 것이다.

사 훈 새롭게 미래로

현재 전화의 사훈 ‘새롭게 미래로’

일본의 현수교 전문 설계 지문업체인 조다이와의 회의에 참석했다. 양국의 엔지니어들이 서로 심도 있게 회의하는 과정을 보면서 '나도 미래에 저런 위치에 설 수 있는 엔지니어가 되어야겠다'는 생각이 들었고 나의 꿈을 꼭 이뤄야겠다고 생각했다.

생애 첫 합사에서의 다짐을 기억하며

김귀옥 사원 | 도로구조본부



대학시절 설계회사에 대한 정보가 부족했기 때문이기도 했지만 나는 시공사, 공기업, 공무원 외에는 다른 진로는 생각해본 적이 없었다. 하지만 대학원에서 구조공학을 전공하게 되면서 교량의 미적(aesthetics) 설계 분야에 대해 관심을 가지게 되었고 그때부터 나는 아름다운 교량을 설계하는 엔지니어가 되는 꿈을 꾸게 되었다. 이런 꿈을 실현하고자 우리나라를 대표하는 엔지니어링 기업 중 한곳인 건화에 지원하게 된 것은 너무나 당연한 일이었고 운이 좋게도 사회의 첫발을 건화 구조부에서 시작하게 되었다.

한 달 여 간의 본사 근무 후 첫 합사를 나가게 되었다. 합사를 나가면 매 일 늦은 시간까지의 야근과 주말근무 등 본사 근무보다 상대적으로 업무 강도가 세다는 얘기를 많이 들어서 긴장이 되었다. 하지만 해상 장대교량을 설계하는 규모가 큰 프로젝트에 참여할 수 있다는 게 흔치 않은 기회이고 또 부서 사람들과 거의 하루 종일 있다 보니 회사에 빠른 적응이 필요했던 나에게는 짧은 시간에 사람들과 친해질 수 있다는 장점을 생각해 보면 그리 부담스런 일만은 아니라는 생각이었다.

약 3개월간의 합사생활을 하면서 느낀 점은 본사 혹은 보통의 합사근무에서는 쉽게 주어지지 않는 특별한 경험이 많았다는 것이다. 그 중 기억에 남는 것은 프로젝트에 참여하는 전 직원이 실제 교량이 세워질 원산도란 섬을 현장 답사했던 경험이다. 아무 것도 없는 광활한 바다 위에 엄청난 규모의 교량을 설계해야 한다는 사실이 엔지니어로서 자부심과 책임감이 느껴졌던 것 같다. 그날 유독 바람이 강하게 부는 탓에 배를 타고 원산도에 들어가면서 배가 심하게 흔들렸었다. 한 번씩 배가 전복될 정도로 흔들릴 때마다 롤러코스터를 타는 것 마냥 사람들 입에서 나왔던 탄성소리는 지금도 아찔하고 재미있던 추억으로 남아있다.

또 다른 흥미로웠던 경험은 일본의 현수교 전문 설계 지문업체인 조다이와의 회의에 참석했던 것이었다. 양국의 엔지니어들이 서로 심도 있게 회의하는 과정을 보면서 '나도 미래에 저런 위치에 설 수 있는 엔지니어가 되어야겠다'는 생각이 들었고 나의 꿈을 꼭 이뤄야겠다는 강력한 당위성이 부여

되었다. 사실 설계경험이 전무한 신입사원에게 회의 참석은 이치에 맞지 않는 일이었지만 그런 경험을 통해 설계지식 이외에 또 다른 뭔가를 느끼게 해주고 싶어 하셨던 윗분들의 깊은 뜻이 너무나 감사하다. 3개월 동안 신입사원으로서는 쉽게 주어질 수 없는 다양한 경험을 하고 앞으로 엔지니어로서의 나의 미래를 계획해 볼 수 있었던 소중한 체험이었다.

1년 반이라는 짧은 시간 동안 건화 식구로서 생활하면서 좋았던 적도 또 포기하고 싶었던 적도 많았지만 여성이라는 편견을 가지지 않고 토목설계 분야에서 나의 꿈을 펼칠 수 있도록 큰 기회를 준 건화에 항상 감사함을 느끼며 초심을 잊지 않도록 노력하고자 한다. 여성엔지니어로서 토목 분야에서 일한다는 게 아직은 낯선 점이 분명히 있긴 하지만 옆에서 많이 배려해주는 동료들과 또 자신의 자리에서 맡은 바 최선을 다하시는 타 부서의 여자 선배님들을 둘모델로 삼아 후배들에게 존경받을 수 있는 엔지니어가 되고 싶다. 건화의 20주년을 진심으로 축하하며 앞으로 30년, 40년 기념에도 늘 함께 하길 기원한다. 그 때에는 첫 합사에서의 다짐처럼 우리나라를 대표하는 멋진 엔지니어가 되었으면 좋겠다.

- 霜葉紅於二月花 (상엽홍어이월화) 서리 맞은 단풍잎이 이월의 꽃보다 붉다
- 細流成河 (세류성하) 냇물이 모여 하천을 이룬다

마침내 정상에 오른 것이다. 멀리서 동이 터오고 있었다.

삶은 도전이다! – 코타키나발루 산행기

박봉현 부회장 | 수도환경본부



2009. 1. 24(토) 출발. 아침 09시 폭설이 내리고 기온이 영하 10°C인 인천공항에서 말레이시아항공 MH065편 비행기에 탑승하여 오전 11시에 출발, 오후 3시 30분(서울보다 1시간 늦음) 코타키나발루 공항에 도착하였다. 코타키나발루는 폭우가 쏟아지고 있었고, 기온은 영상 25°C로 서울과는 35도나 차이가 나고 있었다.

가이드와 함께 9인승 승합차로 2시간 30분 정도 걸려 저녁 7시 경 해발 2,000m 지점인 Mesilau Nature Resort 산장에 도착했다. 저녁을 먹으며 다음날부터 있을 산행에 대해 한국인 안내인을 통해 들었다. 안내인은 무조건 가이드를 따라 천천히 올라가는 것이 가장 중요하다고 강조했다. 무조건…….

2009. 1. 25(일) 산행. 산행 걱정에 거의 뜬눈으로 밤을 보내다 아침 7시에 기상하여 빵과 과일로 식사를 했다. 8시 30분, 메실라우 게이트에서 정상을 향해 출발.

출발 전 산악회 소속 한 명이 작은 알약 반 개를 주었다. 알지 못하는 약이라 경계하면서 뭐냐고 물어봤더니 비아그라라고 했다. 고산에 적응하는 데는 이 이상 좋은 약이 없다는 답변이었다.

전날 한국인 안내인이 말한 대로 가이드는 출발부터 천천히 올랐고 우리는 그의 뒤를 따랐다. 한 시간 정도 오르자 첫 대피소인 Shelter가 나왔다. 이러한 대피소가 8개가 있다고 하니 마지막 대피소까지는 8~9시간가량의 적지 않은 시간이 소요될 것으로 짐작되었다. 산길은 거의 숲으로 둘러싸여 있었고 계단은 좀 높은 편이었다. 황색 돌이 많은 것이 인상적이었다.

고도가 높아질수록 걷는 것이 힘이 들고 숨이 쳤다. 깊은 숨을 내쉬어 호흡을 천천히 조절하면서 황소걸음으로 오르고 또 올랐다. 우보천리고, 우보만리다. 오르막길이 지루하고 지칠 때면 인생여정을 생각하면서 할 수 있다는 자신감으로 한 걸음씩 힘을 내어 걸었다.

8개의 대피소를 지나서 얼마나 올랐을까 몸이 지칠 대로 지칠 때쯤 멀리 하얀 건물이 보이기 시작했다. 3,353m 고도에 있는 Laban Rata Resthouse 산장이었다. 출발한 지 9시간 만인 오후 5시

30분에 산장에 도착했다.

2009. 1. 26(월, 설날) 정상 정복. 우리나라에서는 설날인 이 날, 어두운 새벽 무렵에 눈을 떠 산장 밖을 보니 비가 부슬부슬 내렸다. 비옷을 걸치고 머리에 헤드랜턴을 켠 채 사람들이 일렬로 산행을 시작했다. 주변은 아직 칠흑 같은 어둠에 묻혀 있고 오로지 불빛에 의지해 산을 올랐다. 로프를 잡고 오르는 곳이 여러 곳이었고 온통 바위산임을 느꼈다. 전날의 산행과는 강도가 크게 달랐다.

나폴레옹 군대가 알프스를 이렇게 넘었을까? 힘든 산행은 끝이 나지 않을 것처럼 계속되었다. 오를 때는 더웠지만 앉아서 쉬면 고지대라서 금세 한기가 들었다. 이후 3,800m 지점 체크 포인트에 이르자 등산하는 모든 사람의 신원을 확인하고 있었다. 여기서 확인을 받아야만 정상에 올랐다는 칼라인증서를 준다고 했다.

라반라타산장에서부터 3시간 30분이 지난 오전 6시경 우리 일행은 오가는 사람들로 북적대는 좁은 길목을 비집고 두 개의 풋말이 있는 곳에 이르러 걸음을 멈춰 섰다. 한 개는 정상표시이고 하나는 이 나라 영토임을 알리는 철제표시판이었다. 여기가 정상(Low's Peak 4095.2m, Low: 최초로 캐나발루 산을 탐험한 인물)이라며 가이드가 손을 내밀었다. 그 손이 어찌나 구원의 손길 같던지……. 마침내 정상에 오른 것이다. 멀리서 동이 터오고 있었다.

구름에 많이 가려 해오름의 그 찬란한 모습을 보지는 못했으나 주봉우리인 Low's Peak 외 빅토리아 봉우리, 당나귀 쿠 봉우리, 남쪽의 사우스 피크, 서쪽의 성 요한 봉우리, 동쪽의 에드워드 킹 봉우리, 메실라우 봉우리, 킹 조지 봉우리와 구름 위로 솟아오른 키나발루의 산세는 말로 표현할 수 없는 웅장함 그 자체였다.

산장에서 아침을 먹고 9시 30분 Timpohon Gate(1866.4m)를 목적지로 하산하기 시작하였다. 내려오는 도중 키나발루 산에는 5,000여 종의 꽃나무와 식물이 자란다는 말을 들었다. 세계적 자연유산으로서 손색이 없을 만큼 많은 동식물들이 자라고 있고, 특히 세계에서 가장 크다는 라플레시아 꽃과 곤충을 잡아먹는 낭상엽(囊狀葉)인 라자 브루크라는 식물이 특이하였다. 낭



코타키나발루 정상에서



코타키나발루 전경

상엽 속에 물을 기득히 담고 곤충이 들어오면 열려있던 문을 닫아 곤충을 잡아먹는 키나발루의 대표적인 꽃이라고 한다.

비를 맞으면서도 즐겁게 하산을 하고 8개의 대피소를 지나 키나발루 산 입구 Timpohon Gate에 도착한 시간은 오후 2시 30분 경. 하산 시간이 산장에서부터 5시간 걸린 셈이었다. Timpohon Gate 정문에는 산악마라톤의 기록을 남겨 각각 3명씩 적어놓고 있었는데 정상까지 다녀온 남자 1등의 기록은 2시간 45분이었고, 여자 1등의 기록은 3시간 30분이었다. 우리는 전체 20여 시간이 걸린 셈인데 이들은 사람이 아닌 듯싶다. 산을 뛰어갔다가 온다고 하는데, 이해하기가 어려웠다.

2009. 1. 27(일) 귀국. 비행기에 올라 모든 것을 정리하며 마지막 높은 산을 도전하여 정복했다는 자신감에 감회가 깊어왔다. 무릎에 지장 없이 끝까지 산행을 마치게 해주신 하나님께 감사드리며, 무릎 때문에 더 큰 산을 도전하기에는 어려울 것으로 생각되어 키나발루 산은 내 평생 가장 높은 산으로 기억되어질 것으로 생각된다. 의지와 인내로 인생을 살아온 나에게 이번 산행을 통하여 이제 마지막 여생도 어떤 어려움이 닥친다 해도 극복하고 진실하게 살 것이라는 마음의 신뢰를 스스로 다짐해 보며 주먹을 불끈 쥐어 파이팅을 외쳐본다. 조용히……. 파이팅!!!!!!

- 有志者事竟成 (유지자사경성) 뜻을 가진 자가 결국에는 뜻을 이룬다
- 길이 있어서 내가 가는 것이 아니라 내가 가니까 길이 만들어진다

이 회색의 도시에서 보헤미안처럼 살아가는 영원한 벗들이여! 이젠 죽마고우의 소중한 뜻과 가치가 무엇인지 되물어야 할 때가 아닌가 생각된다.

죽마고우(竹馬故友)들에게

이형철 부회장 | 국토개발본부



고등학교 학창시절부터 40년 이상 만나던, 죽고 못 사는 단짝 친구들 6명 중 2명이 최근 3년 사이에 우리 곁을 떠났다. 미래가 불안했던 70년 초, 시춘기 시절의 호기심도 잠깐, 우리는 대학으로 직장으로 뿔뿔이 흩어져 각자의 삶을 찾아 떠났고 군대 3년을 마감한 후 본격적으로 다시 재회를 하게 되었다. 정릉……. 북악산 끝자락에 자리 잡은 우리 동네는 봄·여름·가을·겨울의 정취가 특히 남달랐으며 그 서정적인 풍경으로 인해 앨범속의 흑백사진들은 지금 보면 모두가 한 작품 하는 것들이었다.

세월이 흘렀지만 이 여섯 명의 만남은 2007년까지 이어져왔다. 인간에게는 귀소본능이 있는지라 봄·가을 산행은 늘 잊지 못할 북악산이었고 산행이 끝나면 막걸리에 파전은 가히 별미였으니까……. 그리고 취기가 얼큰해지면 헤어지기 아쉬워 속개되는 제 2탄 '동양화 실기대회(일명 고스톱)'는 정말! 스트레스 확~ 풀리는 오락이었다.

"두드리라! 그리하면 열릴 것이다!"라는 성경말씀(?)은 사실 뚜껑(?)과 지갑 들 중에 하나라는 것을 여러분들은 다 아실 것이다. 6명이 멤버이다 보니 이 오락은 침을 삼켜가며 남이 죽기를 기다려야 내게 살 기회가 찾아오는 것으로 구경만 해도 바람잡이 역할만 해도 기분이 쏠쏠하다. 하지만 이젠 조직이 붕괴 직전에 있으니 탄성도 사라지고 박진감도 실종되어 내 자신도 동양화 화단에서 은퇴를 고려하고 있다. 그런데 웬걸! 골프를 시작한 후 이 동양화의 열풍이 18홀의 아쉬움을 달래주는 유일한 수단이 될 줄 누가 알았으랴!

아니! 그래도 우리 집안에 화가가 있는데 잊고 있었던 동양화 그림 실력이야 어딜 가나?
장수가 칼 탓하랴!

하지만 오해 없기 바란다. 고작 1년에 3~4번이니까. 그러나 비가 오는 날 골프를 하고 이 행사가 속개된다면 문제는 심각해진다. 왜냐하면 비월에 비 세장 들었고 밖에 비가 온다면 그 이상은 어떤 상황(일명 알파3폭탄이라 불리며 원자탄의 8배 이상의 파괴력을 지님)이 연출될지는 여러분들이 알

아서 셈을 해야 되니까? 참고로 이 경우의 피해자와加害자가 아직 본부에 남아 있지만 지금은 후유증을 잊고 열심히 일하고 있음을 밝혀 둔다.

(단, 피해자는 그 후 영원히 동양화 화단을 떠났음^^)

세상은 광속으로 급변하고 있다. 무엇을 하던 간에 거친 광야를 달리는 야생마처럼 본부 내에 뜻을 같이하고 마음으로 늘 결에 있어주는 사랑하는 직원들, 동료 임원들이 있는 이상 이 조직은 정말 웬찮은 조직인 것이다. 이 희색의 도시에서 보헤미안처럼 살아가는 영원한 벗들이여! 이젠 죽마고우의 소중한 뜻과 가치가 무엇인지 되물어야 할 때가 아닌가 생각된다.

* 참고로, 사자성어 '竹馬故友(죽마고우)'의 '동양화 화단'의 해석은 죽치고 마주앉아 고스톱 치는 친구들임을 알려둠.

나는 건강에 문제가 생겼다. 내 인생 최대의 위기였다. 건강 악화로 근무하는 데 지장이 있을 정도라서 결국 사표를 냈는데 황광웅 회장님의 사표를 받는 대신 금일봉을 주시며 회사에 안 나와도 좋으니 완치될 때까지 쉬라고 배려해주셨다.

건화와 함께 한 세월 중 가장 힘들었던 5년

박재교 전무 | 국토개발본부



건화는 1990년 3월 26일 창립하였다. 창업 당시 도화에서 근무하던 수도부와 도시설계부가 주 인력으로 황광웅 회장님과 뜻을 같이하여 건화 창립에 합류하게 되었다. 창립멤버 중에 현재까지 근무 중인 사람은 황광웅 회장님, 수도부의 최진상 부사장과 최광모 전무, 감리부의 김문석 단장, 총무부 이창환 기사, 국토개발본부의 나 이렇게 총 6명이다. 황광웅 회장님은 지금도 창립멤버들을 입사 동기라는 정감어린 표현을 사용해서 부르고 있다.

나는 도화에서 도시설계부에 근무하였지만 건화로 오면서 도로부 소속으로 발령을 받았다. 처음 맡은 업무는 부산지방국토 관리청에서 발주한 선남-대구간 4차선 도로확포장공사 실시설계였다. 건화 창립 후 처음으로 수주한 용역이라서 잘해야 한다는 생각과 함께 당시 사장이었던 황광웅 회장님의 지시도 있고 해서 측량부터 시작했다.

소달영, 이동렬, 여세규, 위덕환, 김병곤, 박기웅 등과 함께 팀을 구성하여 삼각측량부터 시작해서 기준점측량인 도근측량, 수준측량, 지형현황측량을 하고 와서 도로 노선에 대한 선형을 확정하고, 노선 측량 후 종횡단 측량을 실시하였다. 도화에 근무할 때 이미 수없이 수행해 봤기에 측량하는데는 별 어려움을 느끼지 못하고 일사거리로 완료했다.

문제는 실시설계였다. 당시 과장 직급의 나는 국도 확포장설계를 접해보지 않아 무슨 일을 어떻게 해야 될지 막막했다. 그럴 때에 도화 도로부에 근무하던 당시 최중두 과장(현재 도화 감리부 부사장으로 재직 중)이 파견 나와 도로선형과 교차로계획 등 주요 업무를 지원해주었다. 어려운 때 함께 해준 최중두 부사장께는 지금도 항상 감사하게 생각한다.

1991년 11월에는 건화가 종합건설기술용역업에 등록하면서 도로부, 수도부, 구조부, 토질부, 도시부, 수자원부 등의 구조를 갖추었다. 나는 다시 본연의 업무인 도시부로 복귀하였다.

당시 도시부 부서장으로는 지금은 그만두신 박양희 부사장님이 계셨고 호남대학교 교수님으로 계신 도영준 상무님이 계셨다. 직원은 계획과 설계를 합하여 15명 정도였고, 실적이나 기술인력 부족

- 德不孤必有隣 (덕불고필유린) 덕이 있는 자는 외롭지 않고 따르는 이웃이 있다
- 格物致知 (격물치지) 사물의 이치를 깨달아 지식을 확고히 한다
- 정신없이 일하는 사람만이 느긋하게 쉬는 즐거움을 즐길 수 있다

으로 연간 수주금액이 불과 5억 원 미만이었던 것으로 기억한다. 여천국가산업단지 확장단지를 대우 엔지니어링과 함께 공동 분담해서 설계하는 과업이 도시부에서 수행한 가장 큰 과업이었다. 1995년까지는 도시부의 수주가 미진하다 보니 다른 부서의 과업을 맡아 수행하였다. 전화위복이라고 다른 부서 업무를 문제없이 처리하면서 오히려 무슨 일이든 할 수 있다는 자신감을 얻었다.

그中最 힘들었던 일은 한국전력공사에서 발주한 양자-반포간 전력구 설계였다. 대부분 구조물이었고 위치는 강남대로로서 교통량이 많고 지하매설물도 셀 수 없이 많은 구간 도로 하부에 설치하는 구조물이었다. 지하매설물 조사에서 기존 전력구 맨홀을 조사하기 위해 맨홀뚜껑을 열어보니 물이 가득 차있었다. 양수기를 동원해서 오전 내내 물을 빼내고 맨홀 안으로 들어갔고, 거미줄처럼 연결된 수십 개의 전선들을 한전 관계자와 일일이 그림을 그려가며 조사했다.

이어 강남대로를 횡단하는 우수박스를 조사해야 했다. 맨홀뚜껑을 열고 들어가려는데 가스냄새가 코를 찌르고 물도 흐르고 있어 조사를 포기하고 다음날 허리까지 덮을 수 있는 장화와 가스마스크를 준비해서 찾아갔다. 장화는 시중에서 구입할 수 있었지만, 마스크는 당시만 해도 구입이 쉽지 않아 서울시 민방위과에 근무하는 지인을 통해 빌렸다. 안 되어도 어떻게 만들었던 게 당시의 업무태도였던 것 같다. 지금 생각해도 애틋한 과업이었고 어려움이 많았던 만큼 많이 기억난다.

1993년에는 도영준 상무님이 퇴직하시고 그해 2월 이형철 이사님(현재 국토개발본부 부회장님)이 입사를 하셨다. 이때 전주시에서 발주한 전주아중지구 택지개발사업 실시설계를 수주하게 되었다. 면적은 약 60만 평으로 도시부에서 가장 큰 용역을 수주하는 체계를 이루한 것이다. 기간이 4개월로 시급을 요하는 사업이었기 때문에 도시부 직원들이 밤을 새우며 완료해야 했다.

이 과업의 총괄은 이형철 이사님이셨고, 설계에 참여하며 당시 소달영 과장, 손문현 사원, 박연식 대리, 최병룡 사원이 고생을 많이 한 것으로 기억한다. 설계를 끝내고 손문현 사원이 전주시로부터 감리지명을 받아 감리도 수행하게 되었다. 손문현 사원은 현재 전화 감리부에서 단장으로 활동 중이다.

그 무렵, 나는 건강에 문제가 생겨 몸무게가 58킬로그램에서 54킬로그램으로 줄었다. 내 인생 최대의 위기였다. 건강 악화로 근무하는 데 지장이 있을 정도라서 결국 사표를 냈는데 황광웅 회장님 이 사표를 받는 대신 금일봉을 주시며 회사에 안 나와도 좋으니 완치될 때까지 쉬라고 배려해주셨다. 고마움에 눈물이 펑 돌았었다.

이후 3개월을 쉬고 있는데 황광웅 회장님께서 다시 부르셔서 제주시에 감리가 있으니 공기 좋은 제주도에서 쉬면서 완치하고 오라고 지시하셔서 병문천 복개공사 책임감리를 수행하게 되었다. 1년 이상 약을 먹으며 공기 좋은 곳에서 근무한 탓인지 병은 완치가 되었다. 마침 본사에서 도시부로 복귀하여 근무하라는 지시가 있어 1년 4개월의 감리생활을 마감하고 1995년부터 오늘까지 계속 근무해 오게 되었다.

전화와 같이 한 세월 중 초기 5년 간은 이처럼 나에게는 여러 모로 가장 힘들고 보람도 또한 많았다. 이 시기에 많은 고생을 하며 충분히 단련된 덕분인지 이후 별 어려움 없이 일을 수행해 왔고, 20년 이상 장기간 근속하게 되었다.

직장생활을 하다 보면 누구나 한두 번은 고비가 있는 것으로 알고 있다. 업무량이 많아서, 또는 힘들고 골치 아파서, 타사의 유혹이 있어서 등 많은 이유로 3년을 채우지 못하고 그만두는 직원들이 많다. 누구나 한두 번의 고비가 있는데 이 고비가 3년에 한 번씩 오는 것 같다. 3년의 고비를 잘 넘기면 6년 가고, 6년의 고비를 잘 넘기면 10년을 가고, 10년의 고비를 잘 넘기면 20년을 갈 수 있다는 생각을 갖고 회사생활을 하면 20년, 30년 장기간 근속할 수 있다는 말씀을 후배직원들에게 해주고 싶다.

시작이 반이다. 건화에서의 처음이란 경험을 소중히 생각하고 직장인으로서의 첫 출발선에서부터 단단히 마음을 다잡고 성공하는 그날까지 앞만 보고 달려 나가야겠다.

민선이 홀로서기

금민선 사원 | 국토개발본부



내가 건화에 취직한 동기는 무엇인가! 이유, 꿈의 성취 등 여러 가지 이유가 있다. 어떤 이유든 나를 충족하기 위함이었다.

청년실업난이다. 이력서 백 통 써봤다는 대졸 취업 희망자들의 경험담은 이제 혼한 일이다. 여학생의 경우 취업 고민은 더욱 심각하다. 여성의 경제활동이 과거보다 활발해졌지만 아직도 남성보다 좁은 문을 통과해야 하는 것이 현실이다. 이렇게 지독한 취업전쟁을 겪는 터라 일단 취직에 성공하면 그 기쁨이 몇 배로 크다. 그러나 그 기쁨도 잠시, 빨리 마음을 잡아야 한다. 취직은 또 다른 길이 열리는 것이기 때문이다.

2년 전, 졸업 후 직장에만 들어가면 모든 것이 해결되리라 믿었던 그 때, 건화에 입사하게 되었다. 사실 나는 여성의 비율이 1/3 가량쯤 되겠지라고 생각을 했었지, 이렇게 남자가 많은 곳인 줄 몰랐다. 주위를 둘러봐도 온통 남자뿐이었다. 여고 출신에 대학 생활을 할 때도 여자들과 주로 어울렸던 나로썬 그야말로 신세계였다. 잣은 야근, 잣은 술자리, 드문 가족과의 대화, 확 줄어든 친구들과의 만남과 수다, 그렇게 나의 사회생활이 시작되었다. 이 길이 내 길일까 하는 의문과 점점 웃음이 사라지고, 말수도 적어지고 하루하루가 헌터가고 있었다. 남녀평등 사회에 똑같이 생각하고 꾸꼿하게 잘 살아남아야겠다는 초심은 어디가고 약해져 버린 내 모습에 안타까워 많은 생각이 들었다.

누군가가 어렵고 무디게 적응하고 있는 날 보더니 여성은 남성에 비해 조직 적응력이 떨어진다고들 한다. 또한 남성들은 군대라는 조직에서 철저하게 훈련하지만 여성에게는 조직생활을 경험해 볼 기회가 없으니 천천히 하라는 위로를 해준다.

그렇다. 난 내가 속해있는 조직에서 남들만큼 적응력이 빠르지 못했다.

건화에서 2년이란 시간이 지나고, 나를 응원해준 좋은 사람들 덕분에 힘들었던 지난 일들은 털어버리고 한층 업그레이드 되어 강한 여자로 거듭나고 있다. 어쩌면 지금도 적응 중 일지 모른다. 하지만 어느새 늘 하는 군대 이야기, 스포츠 이야기는 나에게도 맛난 안주거리가 되고 현실에서 즐길 수

있는 마음의 여유가 생겨나고 있다.

시작이 반이다. 건화에서의 처음이란 경험을 소중히 생각하고 직장인으로서의 첫 출발선에서부터 단단히 마음을 다잡고 성공하는 그날까지 앞만 보고 달려 나가야겠다. 프로만이 살아남는 시대다. 프로는 일을 수행하는 과정에서 능력을 인정받지 않으면 힘들다. 어른 대접을 받고 싶다면 좀더 어른스러운 행동을 해야겠고 프로로 인정받고 싶으면 프로다운 자세부터 갖추도록 노력할 것이다.

끝으로 행복의 90%가 인간관계에 달려있다고 한다. 이곳 건화인들과 함께 행복해지길 바란다.

· 柔能制剛 (유능제강) 부드러운 것이 능히 강한 것을 이긴다

· 囊中之錐 (낭중지추) 주머니 속의 송곳같이 숨어있어도 남의 눈에 드러나는 빼어난 사람

· 유머감각이 없는 사람은 스포링 없는 미차와 같다

행복

유승연 사원 | 국토개발본부



수차례의 현장조사를 다녀오는 동안 밸로 거의 공주시 전역을 뛰었다. 다녀와서는 분석에 몰두하면서 평일 주말할 것 없이 밤늦게까지 일하기도 일쑤였다. 몸은 지치고 힘들었지만 엔지니어의 참맛을 알아가고 있는 것이라고 생각된다.

엔지니어링의 참맛을 알아가다

박찬성 사원 | 수자원부



나의 삶을 크게 둘로 나누자면 대학원 졸업 전까지는 전반기, 건화 수자원부에 적을 둔 이후를 후반기라고 할 수 있다. 후반기는 전반기 동안의 학업과정에서 배운 지식들을 실무에서 펼칠 수 있는 계기와 장이 마련되어진 셈이다.

수자원부에 제19기 신입사원으로 입사한 후 처음으로 맡은 일은 풍수해 저감종합계획수립이라는 과업이었다. 최근에 생겨난 새로운 형태의 과업으로 수자원부에서 주로 댐과 하천을 계획하고 설계하는 줄 만 알았던 내게는 생소한 과업이었고, 더욱이 과업의 범위도 매우 광대해서 긴장을 늦출 수가 없다.

풍수해저감종합계획수립의 위험요소 분석은 크게 하천재해, 내수재해, 사면재해, 토사재해, 바람재해, 시설물재해로 나뉘는데, 재해별로 보면 토목설계 분야가 안 들어가는 분야는 없다고 생각해도 될 정도이다.

내가 맡은 분석 지역은 공주시 전역인데 총 면적은 940.35km²에 이른다. 수차례의 현장조사를 다녀오는 동안 밸로 거의 공주시 전역을 뛰었다고 해도 과언이 아니다. 다녀와서는 분석에 몰두하면서 평일 주말할 것 없이 밤늦게까지 일하기도 일쑤였다. 몸은 지치고 힘들었지만 둘이켜 보면 엔지니어의 참맛을 알아가고 있는 것이라고 생각된다.

2년에 걸친 전체 과업기간 중간에 참여하게 된 나는 다행히 수자원부의 선배님들께서 알려주신 설계 방법들, 노하우를 착실하게 배울 수가 있었다. 이를 토대로 문제없이 과업을 수행할 수가 있었고 현재는 거의 마무리가 되어가고 있는 시점이다. 내가 맡은 첫 번째 과업이 끝나간다니 이제야 건화인의 한 사람이 되었다는 기분이 든다.

현장에서의 밸로 편 많은 경험이 향후 5년, 10년, 20년 후의 유능한 엔지니어로서의 성장을 위한 자양분이 될 것이라 믿기에 고생했다는 생각보다 보람이 앞선다. 앞으로도 열정과 능력을 마음껏 발휘할 각오다.

신입사원이라는 타이틀 아래 각 분야에서 많은 과제와 부딪치고 있는 제19기 동기들에게도 많은 격려와 박수를 부탁드린다. 나와 동기들 삶의 후반기, 그리고 클라이막스는 이제부터 시작이다!

하지만 오르막길보다 더 힘들고 무서운 것이 바로 내리막길이다. 일상에서 쉬운 일이라 방심하면 큰 실수를 하는 것과 마찬가지다.

자전거의 즐거움

이종대 사원 | 수자원부



2010년 5월 어느 화창한 날, 나에게 주는 선물로 자전거를 구입했다. 자전거의 장점에 대해서는 굳이 말하지 않아도 모두가 안다. 운동 삼을 겸 출퇴근용으로 몇십만 원이나 하는 금액에도 불구하고 별 고민 없이 자전거 한 대를 구입하였다.

자전거로 출퇴근한 지 3달여가 되어 가는 동안에 많은 것을 느끼고 배울 수 있었다. 특히 육체적인 운동의 측면 뿐 아니라, 정신적으로도 많은 발전이 있었다고 생각이 들어 자전거에 대한 단상을 한 번 적어본다. 자전거는 참 성실하며 정직한 기계이다. 힘을 들인 만큼 굴러가고 앞으로 나아가기 위해서는 계속하여 땀을 흘려가며 노력하여야 한다.

자전거타기의 묘미는 오르막길이다. 몸을 푼 다음에 오르막길을 오르다 보면 심장이 뛰는 것 같고, 온몸에 힘을 쥐어야 한다. 땀이 자전거 파이프에 떨어지는 것을 본다. 집중력이 발생한다. 숨이 턱턱 막힌다. 삶과 비교하면 인생살이가 그리 간단치 않다는 것을 알게 된다. 하지만 오르막길보다 더 힘들고 무서운 것이 바로 내리막길이다. 일상에서 쉬운 일이라 방심하면 큰 실수를 하는 것과 마찬가지다. 처음에는 막혔던 숨통이 트어오고 속도감에 희열을 느끼지만 얼마 지나지 않아 감당할 수 없는 속도를 온몸으로 느낄 수 있다. 미리 브레이크를 잡고 속도를 줄이며 주변상황을 확인하면 별 문제가 없지만, 잠시만 방심을 하면 넘어지거나 부딪히는 사고가 발생한다.

자전거는 유희의 도구도 된다. 어린이들이 장난감에 열광하는 것처럼 어른이 되어서도 장난감이 필요한데 자전거만큼 인간의 유희욕구를 충족시켜주는 공작물도 드물 것이다. 자전거가 일정 속도에 다다르면 자동차가 고속으로 질주하는 것 이상의 긴장감과 상쾌함을 느낄 수 있다. 산책과 조깅의 지루함이나 심심한 맛이 없고, 축구나 농구 같은 무리함도 없다. 누구나 자기 체력에 알맞게 조절하여 취미를 즐길 수 있다.

나는 앞으로 수많은 험로와 오르막길, 내리막길을 지나가야 할 것이다. 쉽지 않은 길이겠지만 오르막길을 힘들게 오른 후의 희열과 쉬운 길을 순탄하게 내려갈 때의 위험을 항상 떠올리고 염두하며 현명하게 극복해 나갈 것이다. 자전거로 출퇴근하면서 해보는 생각들이다.

이번 과업을 하면서 돌아본 농촌의 하천은 농민들에게는 전혀 다른 의미의 하천이었다. 단순히 삶의 여유를 주는 그런 곳이 아닌 농민들의 생명줄과 같은 곳이었다.

새롭게 엔지니어의 자세를 다지다

이창환 사원 | 수자원부



수자원부에 입사하고 나서 처음 맡은 과제는 수리권 시범조사 용역 프로젝트였다. 조금 생소하지만 우리나라에서 처음으로 시도하는 시범조사라는 점에 큰 의의를 둘 수 있는 과업이었다. 수리권 조사 과업은 주로 현장출장을 나가 몸으로 뛰어야 한다. 하지만 나는 대학원 생활 동안 연구실 생활이 익숙해졌었기 때문에 솔직히 처음에는 부담스럽기도 했다.

안성천 삽교천 유역에 있는 이수시설물(양수장, 취수보, 집수암거, 관정, 저수지 등)을 조사하고 그 현황을 사진과 기록지에 기록하는 작업을 2010년 3월부터 시작했다. 처음에는 지도 보는 법이 익숙하지 않아 수백 개의 지류 하천을 구분하는 것이 쉽지가 않았다. 또한 3월에 시작하는 과업이다 보니 아직 차가운 강바람에 차 밖을 나가기 싫은 적도 있었다. 하지만 수리권 과업을 하면서 가장 큰 보람은 수백 개의 하천을 돌아다니며 하천의 의미에 대해 다시 한 번 생각하게 되었다는 점이다. 학문적으로 공부하여 홍수량을 산정하고 하천 또는 보 등을 설계하는 일들이 우리가 할 일이라고만 단정 지었던 나에게 정말 우리가 할 일들이 무엇인지를 알게 해준 계기가 되었다.

도시에 사는 우리들에게 하천은 주로 삶의 여유를 제공하고, 운동을 즐기는 곳, 또는 도시 경관을 더욱 빼어나게 보이게 하는 하나의 도구로 인식되는 측면이 많다. 하지만 이번 과업을 하면서 돌아본 농촌의 하천은 농민들에게는 전혀 다른 의미의 하천이었다. 단순히 삶의 여유를 주는 그런 곳이 아닌 농민들의 생명줄과 같은 곳이었다. 또한 우리가 조사한 이수시설물을 통해 농민들은 자신의 농경지에 물을 대고 생활용수로도 이용하고 있었다. 이러한 모습을 보면서 우리가 지금하고 있는 과업이 농민들에게는 정말 큰 영향을 끼칠 수 있겠구나 하는 생각이 들었다.

과업을 수행하면서 나에게 한 가지 질문을 던졌고 과업이 마무리 되는 이 시점에서 한 가지 답변을 얻었다. 그 질문은 ‘정말 최고의 엔지니어는 어떤 사람인가?’이다. 학문적 지식이 많은 사람, 자격증을 다수 보유한 사람? 이들 모두가 답일 수 있고 많은 사람이 그렇게 생각할 것이다. 하지만 내가 내린 답변은 다르다. 뛰어난 엔지니어는 하천을 바라보는 농민의 마음으로 하천을 설계하고 농민

의 마음으로 이수시설물을 설계하는 엔지니어라는 것이다.

이번 과업은 신입사원인 나에게는 뜻 깊은 과업이었으며 내가 토목엔지니어로서 살아가는 데 정신적인 큰 기둥을 마련하는 데 도움을 주었다. 앞으로 이와 같은 마음으로 하천을 바라보고 하천을 설계하는 멋진 건축인이 될 것을 다짐하며 이러한 초심을 잊지 않도록 하루하루 최선을 다할 것이다.

그 때까지는 그 친구가 내게 어눌한 영어로 말한 “Road dance”라는 말을 연거푸 해대는 의미가 파악되지 않았다. 하지만 약 2시간 뒤 광업트럭으로 비포장도로를 타고 뒷자리에서 가려니 정말 내 몸과 마음은 댄스를 추고 있는 것이었다.

캄보디아 사람들

강경진 대리 | 해외사업부



캄보디아? 인도차이나 반도의 남서부에 위치한 불교국가 캄보디아는 1863년부터 1940년까지 프랑스의 지배를 받았고, 1940년에는 일본에 또 다시 점령을 당하는 등 식민지로서의 고단한 오랜 세월을 보냈다. 이후에는 심한 내전을 겪는 등 우리와는 역사가 많이 닮은 나라이다. 그러나 우리에게 캄보디아는 안젤리나 콜리 주연의 영화 ‘툼레이더’의 사원 결투신의 배경인 앙코르와트 사원으로 더 익숙할 것으로 생각된다. 2008년까지는 나역시 그랬다.

캄보디아로 가다 우리 회사는 2008년에 바로 그 앙코르와트가 있는 시엠립 하수처리시설 및 하천개선사업 타당성조사를 필두로 캄보디아에 진출하여 이후 도로에서 수자원에 이르는 여러 프로젝트를 수행하고 있다. 이를 계기로 2009년 5월에 나는 수도 사업본부의 한상연 상무님과 함께 캄보디아로 가게 되었다. 동남아시아의 공항에서 느껴지는 숨이 막힐 듯한 습기와 열기, 그리고 공항마다 있는 사람의 체취와 같은 특이한 냄새가 코를 찔렀다. 그러나 프놈펜 시내의 호텔로 가는 길은 우리의 한적한 옛 시골 길을 연상시키며 얼마쯤은 친근함을 전해주었다.

Road Dance 이튿날 우리는 오전에 프놈펜에서 공공사업부 미팅을 하고 오후에는 캄퐁 현장을 내려가야 했기에 새벽부터 서둘렀다. 오전 미팅 후 간단히 점심식사를 마친 나는 캄퐁 도청의 직원인 미스터 부트와 첫 만남을 갖게 되었다. 나는 엔지니어 및 프로젝트 코디네이터로서 미스터 부트는 말주처로서 만났다. 호텔 앞에는 우리가 렌트한 소렌토 SUV 차량과 미스터 부트가 가져온 닛산 광업트럭이 기다리고 있었는데 한상연 상무님을 소렌토 차량에 모시고 나는 닛산 광업트럭에 탑승하였다.

그때 나는 잠시 후의 일을 정말로 상상하지 못하였다. 미스터 부트는 프놈펜 시내를 벗어나 캄퐁까지는 포장된 도로 2시간과 비포장도로 3시간, 전부 5시간을 달려서야 도착을 하게 된다고 친절히(?) 설명을 해주었는데, 나는 어째서 그가 어눌한 영어로 ‘Road dance’라는 말을 연거푸 해대는 건

- 一勤天下無難事 (일근천하무난사) 한결같이 부지런하면 안되는 일 없다
- 百忍堂中有泰和 (백인당중유태화) 백 번 참으면 집안에 큰 평화가 있다
- 아는 것보다 좋아하는 것이, 좋아하는 것 보다 즐길 수 있는 것이 차상위의 경지이다

지 의미가 잘 파악되지 않았다. 하지만 약 2시간 뒤 광업트럭으로 비포장도로를 타고 뒷자리에서 정신없이 흔들리며 가려니 그의 말을 비로소 확실히 이해할 수가 있었다. 오후 5시쯤 프놈펜에서 직선거리로 250km 가량 떨어진 캄퐁에 기진맥진한 채 도착하니 도청 국장이 우리 현장조사팀을 기다리고 있었다.

현지인과 친해지기 저녁식사를 위해 가장 좋은 식당이라고 해서 찾아간 곳은 허름한 선착장을 개조하여 만든 식당으로, 메콩강과 인접해 있는 물 위에 떠있었다. 나의 짧은 출장 경험으로 얻은 지식하나는 그들의 음식을 즐기고 그들의 문화를 배워야만 프로젝트를 손쉽게 성공적으로 마무리할 수 있다는 것이다. 특히 식사문화는 그들의 문화 중에서도 가장 중요한 문화로 가능하면 현지인들에게 배우려는 자세를 보여주어야 한다. 가만 보니 음식 속에 캄퐁의 특산물인 생후추 열매가 달린 꽃지가 보였다. 통후추를 말리기 전 단계로 한 개를 베어 물면 정말 코끝이 찡하다. 한 10개 정도를 꾹 참고 베어 물었다. 눈물이 펑 돌며 내가 짤짤매자 어색했던 저녁식사 자리는 서로 말은 안 통해도 웃음으로 가득차기 시작했다.

현장조사 다음날 새벽 6시, 지금은 나와 절친한 사이가 된 미스터 부트가 호텔 앞에서 우리를 기다리고 있었다. 그들은 출근시간이 새벽 5시고 퇴근은 오후 4시에 하기에 일상의 시간이겠지만 밤새 모기에 시달린 데다 도마뱀들과 본의 아닌 합숙을 해야만 했던 우리 팀들에게는 그 시간에 일어나는 것이 여간 피곤한 일이 아니었다.

캄퐁에 가면 항상 들르는 Kampot 레스토랑에서 간단하게 쌀국수를 먹고 우리는 현장을 둘러보기 시작했다. 여느 현장 조사나 마찬가지로 정말 많이 걷고, 사진을 찍고, 자료를 찾고, 반복적으로 현장을 둘러보면서 펌프장의 위치를 잡는 현장조사를 실시하였다. 외국인이 낯설었는지 순박한 동네 아이들이 신기한 듯 우리를 구경했다. 내가 '코리아'라고 알려주면 부러운 시선으로 우리를 바라보는데 그땐 정말 한국인으로서 자부심을 느꼈다.

또 다시 캄퐁 2개월 뒤 추가 현장조사를 위하여 다시 방문한 캄퐁은 우기에 들었는지 하루에도 수차례 스콜이 왔다. 방문의 목적은 본사에서 여러 엔지니어들이 검토한 결과에 대한 보고와 처리공법 변경에 의한 하수처리장 추가 예정부지 선정이었다. 아직까지 공유지가 많은 캄보디아의 실정상 추가적



캄보디아에서

인 부지 확보는 문제가 되지 않았지만 현장을 방문하였을 때 우리는 크게 당황하였다. 수치지도가 한 국처럼 구축되어 있지 않은 상황에서 위성지도를 통하여 확인한 예정지들이 대부분 우기로 인해 침수가 되었던 것이다. 다행히 공무원들과 하루를 고박 찾아다닌 끝에 한 군데를 선정할 수 있었다.

다음날에는 새벽부터 모든 캄퐁 시내의 기존 하수관거 매설 현황 및 신규 매설 관거 노선을 잡기 위해 현장을 둘러보기 시작하였다. 또 한 차례 스콜이 지난 오후 1시쯤 점심식사를 마치고 캄퐁 외곽지역의 조사를 시작하는 과정에서 사고가 발생하였다. 우기로 인하여 비포장도로가 내려앉은 부분에 SUV 차량의 앞바퀴가 절반 정도 빠져 움직이지 않는 것이었다.

그때 멀리서 꼬마 아이 하나가 삽을 들고 와서 도와주기 시작하였고 잠시 후 그 모습을 본 동네 사람들이 모여들기 시작하였다. 이들은 우리에게 20불만 주면 자신들이 차를 빼주겠노라 제안했고, 별다른 선택이 없었던 우리는 이들을 믿어보기로 하였다. 그러자 20여 명의 동네사람(그들 중에는 임산부도 있었다)이 힘을 모아 차를 밀기 시작하였고 차는 무사히 빼져나올 수 있었다.

우린 처음 달려 나와 도움을 준 그 꼬마에게는 고마워서 3불을 줘어주고 나머지 사람들에게는 20불을 주어 나눠 갖도록 한 다음 현장조사를 마무리한 후 한국으로 돌아왔다. 이후에 전화로 우리가 겪었던 일을 전해들은 현지 공무원들은 그들이 직접 우리를 도와주지 못한 것에 대한 미안함이 가득한 마음을 진심으로 전해왔다.

캄보디아 친구 나에게 캄보디아는 미국보다 거리는 가깝지만 정서상으로는 훨씬 먼 나라였다. 하지만 캄퐁 하수처리시설 타당성조사 건으로 4회 출장을 하면서 글로벌 마인드의 참 의미를 깨닫는 계기가 되었고, 특히 미스터 부트라는 친구도 만들 수가 있었다. 그는 우리 아버지 연배인 50대 중반으로 벗겨진 대머리에 우리로 말하자면 지방 도청의 계장 정도 직급의 아저씨이다. 낚시를 좋아하고 한국 홍삼을 즐겨먹으며 노래를 좋아하여 기회가 될 때마다 캄퐁에 있는 'Alaska'라는 가라오케를 함께 가지고 하는 그런 친구이다. 프로젝트를 수행하며 그는 캄보디아 문화에 대한 많은 정보를 나에게 주었고 내 기억 속에 다시 만나고 싶은 사람 중에 하나가 되었다.

다시 만날 수 있는 인연 내가 1년여의 기간 동안 겪은 캄보디아는 우리의 1970년대를 떠올리게 하는 등 여러 모로 우리와는 유사한 면이 많은 나라였다. 무엇보다 캄보디아 사람들은 아직까지 '코코넛 속 살' 같이 순박하고 순수한 모습을 간직하고 있어서 나에게 자주 감동을 주었다. 그들은 한국을 동경하고 기회의 땅이라는 생각에 코리안 드림을 꿈꾸며 한국어를 배우고 있다. 과거 우리 대통령과 캄보디아 훈센 총리의 인연으로 한국은 친구의 나라라고 생각하는 사람들이다. 앞으로 캄보디아와 교류할 기회는 계속 확대될 것이며 서로가 좋은 친구가 되어 원-원 할 수 있기를 진심으로 기대한다.

현장에서 파악된 내용은 도로 옆에 우리 회사가 설계한 현장이 있는데 공교롭게 그 반대편에도 다른 공사 현장이 있어 도로 파괴의 책임 소재가 누구인지 판단 할 수 없는 복잡한 양상을 띠웠다.

경찰서로 출두하세요!

박병찬 부사장 | 지반터널본부



회사는 더 많은 시간을 보내는 일터이자, 집과 같은 존재다. 회사에 입사한지 얼마 되지 않아 경찰 및 검찰에 불려가서 조사를 받은 일이 생각나 몇 차 적어 본다.

어느 날 아침 출근을 해보니 간밤 뉴스에 지방에서 공사 중 도로가 갈라져 통행이 제한되는 사고가 발생했다는 보도가 있었는데 사고현장과 인접한 공사의 설계회사가 우리 회사라고 하는 것이었다. 갈라진 이유가 공사장의 연약지반과 관련이 있으니 빨리 현장을 다녀와서 상황 파악을 하라는 지시가 멀어졌다. 설계 관련 자료들을 신속히 파악하고는 사고 현장으로 내려갔다.

현장에서 확인된 내용으로는 도로 옆에 우리 회사가 설계한 현장이 있는데 공교롭게 그 반대편에도 다른 공사현장이 있어 도로 파괴의 책임 소재가 누구인지 판단할 수 없는 복잡한 양상이었다. 이런 상황에서 우리 쪽 공사는 민간이 발주한 공사라서 발주처 관련 대책회의 등 뚜렷한 대응이 없는데 반해 상대 쪽 공사현장은 정부 공사에서 발주한 공사인데다 시공회사도 국내 빅5 안에 드는 건설회사가 연계되어 이미 많은 기술자가 내려와 대책회의를 하고 있었다.

현장을 파악하고 회사로 돌아와 결과 보고를 하였다. 그 당시 이 공사와 관련하여 설계 내용을 잘 아는 사람은 아무도 없어서 혼자서 대책을 마련하는 중에 감사원으로부터 조사할 게 있으니 출두하라는 전화를 받았다. 그동안 준비한 자료와 근거서류 등을 쟁겨 지정된 장소에서 조사를 받고 진술서를 작성하는데 감사위원과 의견이 맞지 않아 여러 번 회사에 와서 진술서를 검토 받고 조사장을 오가면서 어렵게 작성해 제출하였다. 도로 파괴의 원인 규명은 토목학회가 맡아서 진행하였다.

이 후 몇 달 동안은 회사로 연락이 오는 일이 없어서 일이 잘 되었거나 까맣게 잊고 있었는데, 어느 날 집으로 경찰서에서 고발을 당했으니 출두하라는 당혹스런 전화가 왔다. 나중에 알았지만 국도유지관리사무소에서 국도 파괴 행위로 회사 및 관련자를 고발 조치한다는 행정편지가 전달되었다. 토목학회의 보고서를 근거로 감사원은 도로 인접 2개 현장의 설계, 감리, 시공사 모두 책임이 있으니 행정 조치하라는 내용이었고 국도유지관리사무소는 이에 관련자 모두를 도로교통법으로 형사고발 조

치한 것이었다.

난생 처음 경찰서라는 데를 가게 되었고, 옆에서는 일반 형사범들이 수갑을 차고 조사를 받고 있는 것을 보고 있자니 기분이 정말 묘하고 당황스러웠다. 조서를 작성하는 과정에서는 담당형사가 사건의 내용을 이해하는 데 어려움을 겪었는데, 예를 들면 고발장에 '과도한 성토로 인한 도로하부의 연약지반이 용기하여...'라는 고발장 내용에서 성토라는 용어를 이해하지 못했고, 특히 도로 파괴로 고소를 당했는데 현장에 있지도 않은 사람이 어떻게 도로를 파손했다고 고소했는지 이해할 수 없다고 하는 등 일반 형사 사건의 관점에서 조서를 작성하는 데 어려움이 있었다. 그러나 그 때 그 형사 분은 최대한 상황을 이해해주는 자세에서 조서를 작성하였고, 지금 생각해도 정말 고맙지 않을 수 없다.

경찰에서 조사를 받고난 후 몇 달이 지나서 이 일을 잊고 있을 때쯤 수원검찰청에서 집으로 편지가 도착하였는데, 개봉해 보니 고발당한 사건에 대해서 무혐의 처리한다는 고지였다. 정말 훌가분한 마음이었다.

하지만 얼마 후 갑자기 또 회사 관할 경찰서에서 연락이 왔다. 회사에 대한 고발이 있으니 경찰서로 와서 조사를 받으라는 것이었다. 지난 번 받은 조사와 수원지검의 무혐의 처리 결과를 설명해도 별건의 사건으로서 회사 차원의 조사를 받아야 한다는 것이었다. 이번에 조사를 맡은 형사는 토목에 대한 관련 사건을 처리한 경험이 있는 형사로서 조서 작성에는 큰 어려움이 없었고, 더구나 본 사건에 대해서 수원지검의 무혐의 처리 통지서가 있었기에 내심 자신있게 조사에 임했다.

그리고는 다시 몇 달이 지나 이 일이 끝났나 싶을 즈음 이번에는 서울지검에서 출두하라는 전화를 받았다. 잊을 만하면 또 다시 신경을 건드리며 사람을 괴롭게 만드는 진드기 같은 사건이었다. 서울 지검에 출두했더니 백지용지를 주면서 사건의 처음부터 지금까지의 경과를 서술형식으로 적어서 가져오라고 했다. 수원지검에서 받은 무혐의 처리에 자신감을 갖고 일사천리로 자술서를 작성해 담당검사에게 가지고 갔더니 얼굴을 한 번 쳐다보고는 돌아가라고 했다.

이후 서울지검에서 최종적으로 무혐의 처리 통지가 오기까지 무려 1년 반 동안 이 일에 관여하면서 시달림도 많이 받았고 스트레스도 심하게 받았지만 나름대로 많은 것을 배웠다고 생각한다. 그 당시 설계로 인한 회사별점은 부과되지 않고 형사고발만 당한 사례지만, 그때 우리 회사가 본 사건과는 관련이 없다는 근거서류들을 잘 쟁겨두었기 때문에 지금 생각해보면 변호사도 없이 법률적 사건에 대응하면서도 무사히 잘 마무리될 수가 있었던 것 같다.

설계는 계산을 통해 설계 도서를 작성하는 기술적 행위이지만, 나중에 문제가 생겨 법적인 분쟁으로 갈 경우에는 모든 것이 행정적인 근거서류들을 가지고 시시비비를 가리기 때문에 기술자들은 기술적인 것 외에도 행정 및 법률적 소양을 가지고 설계할 때 나중에 문제가 될 만한 사항들은 반드시 나름대로 근거서류 등을 쟁겨두는 지혜가 필요하다는 것이 이 경험을 통해 하게 된 생각이다.

날이 밝아서 현장사무실로 가보니 상황실은 반파되었고 사무실은 기울어져 온통 진흙더미에 덮여 있었다. 단장님과 감독에게 전화보고를 하고 현장팀에 수습을 지시한 후 현장차로 병원을 찾아가려니 읍내 시가지도 침수되어 온통 진흙뻘이었다.

태풍 루사

김성기 이사 | 감리CM본부



1995년 12월 착공하여 2003년 12월 준공한 원주지방국토관리청 발주 국도44호선 논화~양양간 도로공사 책임감리단에서 감리단장인 김민세 전무님(작고)을 비롯한 4명의 감리원의 일원으로 근무하던 중 참 많은 일들을 겪었다. 1996년 공사 초기에는 강릉 무장공비 침투사건이 발생해 공비도주로 차단에 따른 공사 중지가 있었고, 1999년에는 IMF로 인한 시공사 부도로 공사가 중지되기 도 했다.

그 중 2002년의 태풍 루사는 지금 생각만 해도 소름이 끼치는 잊히지 않는 사건이었다. 2002년 8월 31일 강원 영동지방의 폭우는 태풍의 세력, 진행속도, 당시 기상상황, 특히 지형적인 요인 등 최악의 요소들이 한데 어우러져 만들어낸 합작품이었다. 강릉 870mm를 비롯하여 하루 동안 폐부은 영동지역의 강수량은 가히 상상을 초월하였다.

그날 토요일 오전까지 소강상태라 감리단장님께서 당시 집이 양양이던 나를 비상근무토록 하였으며, 시공사에서는 공무차장이 사무실에서 같이 비상대기 하였다. 현장사무실이 양양 남대천 제방 옆에 있었으므로 하천수위 확인과 함께 현장 기상상황, 기존국도 및 공사도로 상황 등을 현장팀의 연락을 받아 발주처에 주기적으로 보고하였다.

빗줄기가 점점 짙어지더니 오후 3시가 지나서부터 양동이로 퍼붓듯이 비가 내리기 시작하였다. 5시쯤에는 현장 점검팀으로부터 기존 국도 일부가 유실되어 차량이 통제되었다는 연락이 왔다. 한계령에서 넘어오는 구간과 양양 입구에서 한계령 방향 구간도 유실되어 즉시 원주청과 양양군에 통보를 하고 현장팀에 응급조치를 지시하였다. 그러나 현장조사 결과 거센 물살로 장비 진입이 불가능하고 또한 다른 구간에서의 도로 유실로 인한 고립 우려가 있어 대피하겠다는 연락을 받았다.

오후 7시쯤 갑자기 사무실 벽 하단부로 물이 스며들어 오는 것이 보였다. 이상하다 싶어 문을 열려고 밀었는데 문이 열리지 않는 것이었다. 창문으로 밖을 내다보니 밖은 온통 물바다였고 내 차와 공무차장 차가 둉뚱 떠다니고 있었다. 갑자기 정신이 명해지더니 그 자리에서 아무 생각이 나지 않았다.

그때 공무차장이 문을 같이 밀고 나가자고 했다. 문을 여는데 사무실 밖은 벌써 허리까지 물에 차있었고 사무실 내로 쏟아져 들어오는 물의 압력은 어마어마하였다.

간신히 빠져나와 물이 차지 않은 제방 위로 기어서 올라갔다. 상류 측을 보니 남대천 제방이 터져 사무실 쪽으로 물길이 형성되어 있었다. 정신을 가다듬고 상황을 파악해보니 지금 서있는 이 제방도 무사하지 못할 것으로 판단되어 고지대인 마을회관으로 피신하기 위해 하류 쪽으로 방향을 잡아 달렸다.

제방 붕괴로 인해 새로 생긴 물길을 건너야 마을회관으로 가는데 비교적 얕은 장소에 마을주민 예닐곱 명이 건널 준비를 하고 있었다. 의논 결과 서로 앞사람 허리춤을 잡고 건너기로 하고 우리가 앞장섰다. 물길은 약 20m 거리에 물높이는 허리춤까지 올라왔으나 물살이 세다보니 전진이 어려웠다. 거의 다 건넜을 때쯤 뒤에서 사람이 떠내려갔다는 다급한 소리가 들렸다. 할머니가 힘에 부쳐 앞 사람을 놓쳤고 그 뒤의 할아버지도 같이 휩쓸려 내려간 모양이었다.

이장님의 양양군에 실종신고를 하고 마을회관으로 올라가 보니 이미 몇 사람이 대피하고 있었고 떠내려간 노인 분들 때문에 모두들 침통한 채 말이 없었다. 자정을 넘어 빗줄기가 약해지면서 새벽 무렵에는 비가 그쳤다. 이장님 들어오더니 할머니와 할아버지가 무사하다는 소식을 전했다. 할아버지가 젊었을 때 며구리 출신이었는데 떠내려가면서 할머니를 안고 헤엄쳐 제방으로 다시 올라갔다고 하였다. 그제야 전부 안도의 한숨을 쉬었다.

날이 밝아서 현장사무실로 가보니 상황실은 반파되었고 사무실은 기울어져 온통 진흙더미로 덮여 있었으며 승용차는 구석에 처박혀 있었다. 사무실 내부를 살펴보려고 몇 걸음 내딛는 순간 오른

발에 심한 통증을 느꼈다. 발을 떼니 발바닥에 흥건한 피가 솟구쳤다. 창문이 떨어져 진흙 속에 묻힌 것을 모르고 내가 밟은 것이다(당시 샌들을 신고 있었음). 단장님과 감독에게 전화보고를 하고 현장팀에 수습을 지시한 후 현장차로 병원을 찾아가려니 읍내 시가지도 침수되어 온통 진흙 뺨이었다.

병원도 침수되어 의사가 삽으로 청소하고 있어서 같이 정리를 한 후 발을 쾌唳고 집으로 돌아갔더니 오전 9시였다. 일요일이라 늦잠을 자고 있던 아내가 나를 보면서 하는 말이



태풍루사 수해현장



태풍루사 때문에 부서진 건물

"웃이 왜 다 젖었어? 아직도 밖에 비 와? 발은 또 왜 그래, 누구랑 싸웠어?"하는 것이었다. 간밤 내가 겪은 끔찍한 일은 아무 것도 모른 채 실눈 뜨고 쳐다보는 아내를 보니 '이 사람이 정말 내 마누라 맞아?' 싶었다. 아내는 어제 피곤해서 아이들과 일찍 잤다는 것이었다.

월요일 출근하여 본사에 피해상황을 보고하고 임시사무실이 피해를 입지 않은 하도급 사무실로 옮겨 업무를 보았다. 내 애마인 크레도스 승용차는 무너만 차이고 내부는 진흙이 쌓여 흙을 운반하는 덤프트럭이 되어 있었다. 감리단 직원 피해 조사를 해보니 여직원 차량 실종(집 앞에 주차했다는 데), 정종식 부장은 애지중지 고가 낚시가방 실종, 노트북 등 개인 비품 및 사무실 비품 망실 등 상당한 손실이 발생하였다. 그러나 다행히 회장님을 비롯한 직원들의 격려와 성금 담지로 얼마 후에는 모든 게 정상화될 수 있었다.

현장에서의 어마어마한 사고는 늘 기억에 남지만 태풍 루사에 대한 기억은 특별하다. 악몽이었지만 사람과의 정을 느낄 수 있었던 때였다. 그 때 도와주신 많은 분들에게 이 지면을 통하여 다시 한번 감사의 말씀을 드리고 싶다. 감사합니다.

운동을 하고 있다는 소식이 사람들에게 알려지면서 빌주차나 주변에서도 같이 운동을 하고 싶어 하는 사람들이 생기기 시작하였다. 같이 땀 흘리고 부딪치며 인간관계가 깊어지는 계기가 되었다.

철인이 별거냐!

김남식 부장 | 감리CM본부



2003년 8월 31일, 나는 35도에 육박하는 한낮의 더위와 따가운 태양을 이기고 철인3종 경기 Iron Man 코스를 완주하였다. 기록은 12시간 36분으로 전체 참가자 833명 중 상위 20% 정도의 성적이었다. 이날 받은 철인인증서는 많은 시간을 투자한 만큼 그 시간들이 내게 얼마나 소중한 시간이었는지, 얼마나 많은 것을 느끼게 했고 마음 속 뜨거운 열정을 활활 타오르도록 만들어준 시간이었는지 알게 하는 증명이었다.

내가 운동을 처음 시작한 것은 1996년 5월 건화에 입사하여 전주로 발령을 받으면서였다. 그때까지 나는 시공회사에서 근무했었는데 시공회사의 특성상 출퇴근이 일정하지 않아 개인적인 운동은 여력이 없었던 것이다. 전주에

내려온 나는 새벽 6시부터 시작하는 수영장을 등록하는 것으로 운동을 시작하였다. 추운 겨울이나 여름이나 할 것 없이 매일같이 수영을 하고 출근하는 생활을 하였다. 아침 일찍 일어나서 운동을 하고 출근하니 업무 능력도 좋아진 것 같고, 직장생활 자체가 즐거워졌다. 전날 술을 많이 마시거나 늦게까지 업무를 하더라도 별로 피곤함을 느끼지 못했다. 당연히 가정생활도 즐거워졌다.

이후 세월이 흐르고 수영에 자신감이 생기자 고등학교 시절 마라톤을 했던 생각이 머릿속에 맵돌기 시작하였다. 2001년 6월경 하루는 빌주차 직원들과 퇴근 후 맥주를 한 잔 하기로 했다. 술이 몇 순배 돌고 다들 취기가 오른 상태에서 누군가 체력에 대한 이야기를 하였다. 서로들 옥신각신 웃고 떠들다가 각자 지금 자리에서 집까지 걷거나 뛰어서 가장 일찍 도착하는 사람이 다음날 식사비를 내지 않는 것으로 내기를 하였다. 다른 사람들은 집까지 거리가 4~5km 정도였던 데 비해 나는 7km가 넘는 거리였지만 가장 짧다는 이유로 내기에 포함되었다. 고등학교 시절 반대표로 교내 마라톤 대회에 출전하여 4위를 한 기억이 있어서 어느 정도 자신이 있었건만 2~3km쯤 달리자 지쳐버렸다. 그래도 쉬지 않고 달려서 집에 도착하니 50분이 넘게 걸렸다. 각자의 집으로 확인을 해봤더니 내가 1등을 했다.

이것이 계기가 되어 나는 달리기를 시작하였다. 일주일에 3, 4회 10km 정도의 Tempo Run(빠른 속도의 달리기 반복 훈련)과 LSD(장거리 20~30km 지속주)를 실시했고, 하루건너 한 번씩은 수

- 逆風張帆 (역풍장범) 맞바람을 향해 돛을 편다
- 破釜沈舟 (파부침주) 솥을 부수고 배를 가라앉혀 결사항전의 결의를 굳힌다

영을 병행하였다. 운동하는 시간이 많아지고 체력도 늘어가면서 체계적인 훈련과 함께 식단까지도 변화를 주면서 운동을 지속하였다. 마라톤에 자신감이 생기면서 대회에 출전하고 싶다는 생각을 하게 되었다. 경주에서 열리는 동아마라톤을 목표로 스케줄을 맞추어 훈련하였고 첫 마라톤은 3시간 30분대에 완주할 수 있었다.

수영과 마라톤을 거의 완벽하게 할 정도의 실력이 되자 TV에서 봤던 트라이애슬론 철인 3종 경기가 마음 속에 자리 잡기 시작하였다. 싸이클 타는 것은 쉬울 것으로 생각하고 인천에서 감리교육을 받으면서 싸이클 한 대를 구입하였다. 그때부터 매일 아침 수영으로 시작하여 사무실까지 마라톤으로 출근을 하고 퇴근할 때는 20~30km씩 싸이클을 탔고, 다음날은 출근할 때 싸이클을 타고 퇴근하며 마라톤을 하였다. 매일 같이 반복되는 훈련이 때로는 직장생활에 지장을 줄까봐 회사 일에 먼저 신경을 기울일 수밖에 없었고 그래서 평일에는 짧은 거리, 짧은 시간의 훈련 계획을 진행하였으나, 물론 집에서는 아이들과 아내의 잔소리가 계속되었다. 운동의 특성상 장거리 훈련이 많아지면서 주말에는 6~7시간씩 운동을 하고 오는 일이 많아졌기 때문이다.

차츰 나의 몸에도 변화가 생기기 시작하였다. 거의 군살은 찾아볼 수 없고 수영과 달리기, 싸이클로 단련된 이상적인 체격으로 변화했다. 철인 3종 경기 운동을 하고 있다는 소식이 사람들에게 알려지면서 밭주거나 주변에서도 같이 운동을 하고 싶어 하는 사람들이 생기기 시작하였다. 같이 땀 흘리고 부딪치며 인간관계가 깊어지는 계기가 되었다. 아마도 이때가 나의 인생에 있어서 가장 행복하고 열정적으로 살았던 시기가 아닌가 생각한다.

운동을 하다보면 어느 순간 날아갈 듯한, 꿈속을 거니는 듯한 상태가 찾아온다. 달리기에서는 '러너스 하이(Runner's High)'라고 표현하지만 수영이나 싸이클에서도 이 순간이 똑같이 발생한다. 아마도 이 시기는 내 인생의 '러너스 하이'였던 것 같다. 그 뒤 몇 년간 마라톤과 철인 경기를 계속하였다가 잠시 운동을 쉬고 있지만 나의 마음 깊은 곳에는 그 당시의 열정과 인내가 꿈틀거리고 있다. 지금도 달리는 사람들, 싸이클을 타는 사람들을 보면 내 심장이 요동하는 것을 느끼는 것이다.

철인! 사실 별거 아니다. 해보겠다는 열정과 믿음이 결국 철인으로 만들어준 것이다. 직장과 가정생활도 마찬가지라 생각한다. 한 번 해보자는 마음으로 하나하나 준비해가다 보면 언젠가는 자기도 모르게 목표한 위치에 도달하게 된다. 망상이라고 생각하면 망상이 되고 현실이라 생각하면 현실이 된다. 우리 자신도 우리 회사도 우리 사회도 어떤 목표를 향해 하나씩 준비하다 보면 어느새 현실이 되어 있을 것이다. 난 그 현실을 믿는다.



철인 3종경기 대회 모습

아침 7시 30분경에 출근해서 현장 한 바퀴를 점검하는 것으로 하루의 업무를 시작하였다. 지금 생각해 보면 그때는 잘 모르기 때문에 무조건 열심히 해야 한다는 강박관념에 사로잡혀있었던 것 같다.

청담대교를 생각하며

이종식 부장 | 감리CM본부



大寒 한파에 매서운 칼바람이 살갗을 여미는 초겨울의 저녁시간……. 건화에 입사한지 내년이면 벌써 17년째, 그동안 내가 무얼 했나 생각해보니 참으로 바쁘게 살아왔던 것 같다. 현장에서 10년, 본사근무 7년의 시간이 지난 지금은 20대 후반의 젊고 패기 넘치던 청년이 어느덧 불혹을 넘어섰고 머리카락 색이 반백으로 변해가는 아저씨로 변해버렸다.

1994년 2월 21일, 건화 입사 후 나의 첫 현장인 청담대교와 마주한 시간… 내 젊음과 열정, 희로애락을 함께한 청담대교에 대해서 몇 자 적기로 마음먹었다.

남들에게 있어서 청담대교와 함은 한강위에 놓여진 17번째 교량이자 우리나라 최초의 복층교량 등 상투적인 수식어가 먼저 떠오르겠지만 나에게 청담대교의 의미는 내 젊음이요, 노력이요, 자부심이다.

청담대교 현장에 발령을 받고 첫 출근하는 날에도 오늘처럼 옷깃을 여미는 매서운 칼바람이 세차고 불고 있었다. 지금이야 한강르네상스 프로젝트로 인해 뚝섬유원지가 멋진 공원으로 탈바꿈되었지만 그때 당시에는 아무것도 없는 황량한 둔치였다. 이 황량한 땅에 그 멋진 교량이 건설된다는 것이 대학을 졸업하기 전인 그때 내 머리로는 도저히 상상이 되지 않았다.

'어떻게 교량이 건설되는 것일까?'하는 의구심과 '내가 이곳에서 과연 잘 해낼 수 있을까?'라는 두려움과 설렘 속에 그 누구보다 더 열심히 하리라고 내 스스로에게 다짐을 하였다. 이렇게 시작한 청담대교에서의 감리업무는 시간이 지날수록 내 생활의 전부가 되어 버렸다.

시공사 직원도 아니면서 왜 이리 빨리 출근 하냐며 편안 아닌 편안을 주던 시공사 직원들의 말들을 뒤로 하고 아침 7시 30분경에 출근해서 현장 한 바퀴를 점검하는 것으로 하루의 업무를 시작하였다. 지금 생각해 보면 그때는 잘 모르기 때문에 무조건 열심히 해야 한다는 강박관념에 사로잡혀있었던 것이다.

시간이 약이라 했던가? 그렇게 열심히 생활하다보니 백짓장처럼 하얀 상태의 무지함에서 이는



청담대교

것도 많이 생기게 되고 업무에 자신감이 생기고, 어느덧 기술자의 길로 들어선 것 같아 나 스스로에게 대견스럽기까지 했다. 물론, 이렇게 될 수 있었던 것은 지금도 기술자로서 내가 가장 존경하는 정동순 고문님, 김병균 부사장님과 황효석 상무님과 같은 훌륭한 선배님들이 있었기에 가능했던 일이었다.

수많은 민원과 빨주청의 방침 미결정 등으로 공사가 지지부진 하다가 민원이 해결됨과 동시에 공사 추진에 탄력을 받아 현장업무가 한창 바쁜 시기. 그 당시에는 아내가

피아노학원 운영과 학교를 다니고 있어서 아내에게 피치 못할 사정이 생기면 어쩔 수 없이 내가 어린 이집에 가서 우리 아들 녀석을 사무실로 데리고 오곤 하였는데, 그럴 때면 정동순 단장님과 여사무원(이형현씨)이 우리 아들 녀석을 데리고 놀아주고, 난 열심히 일하고……. 아마도 지금의 우리 아들 녀석 큰 것을 보시면 정동순 고문님께서 깜짝 놀라실 것이다.

장장 7년의 시간이 흘러 국내 최초의 복층교량인 거대한 청담대교의 위용이 드러났다. 상층인 도시고속도로교와 하층인 지하철 7호선이 정식 개통하기 전, 이곳에서 근무하고 있던 종사자들에게만 주어지는 특전이 있다. 아무도 밟고 지나가지 않은 미지의 세계, 밤새 내린 눈으로 온 대지가 하얀 눈으로 뒤덮였을 때 세상이 잠든 사이 내 발자국을 맨 처음 남기는 기분, 이런 기분으로 개통하기 전의 청담대교 위를 질주하면서 느끼는 쾌감은 경험해 본 사람만이 알 수 있을 것이다.

아들 녀석이 초등학교 입학하기 전 청담대교를 지나다 보면 언제나 “아빠가 이 다리 만들었죠?”라고 물어보면 “그럼” 하고 대답하면서 느끼는 기술자로서의 삶에 대한 자부심에 뿌듯했던 기억이 지금도 생생하다.

1994년 2월부터 2001년 2월까지 만 7년의 시간. 주마등처럼 스쳐 지나가는 옛 추억들이 아련히 떠오르는 진한 향수. 그때는 힘들었어도 지금 생각해 보면 참 소중했던 추억인 것 같다.

청담대교 현장에서 맨 처음 다짐했던 ‘그 누구보다 더 열심히’라는 다짐을 기억하며 초심을 잊지 않는 진정한 기술자가 되고자 오늘도 부단히 노력하고 있는 중이다. 청담대교가 나 자신만의 자부심을 넘어 우리 건화의 자부심으로 영원히 기억되기를 간절히 소망한다.

경제적이고 효율적인 공법변경으로 사업비 절감의 효과도 얻을 수 있었다. 나에게 있어 첫 번째 감리 현장 업무가 무사히 성공적으로 끝난 것이다. 지금도 가장 먼저 기억이 나는 보람 있는 현장이었다.

나의 첫 감리사업 현장

이연우 대리 | 감리CM본부



나는 2007년 건화에 입사한 감리 새내기였다. 입사하자마자, 11월 전주 원대 한방병원-가련교간 도로개설공사를 시행 중에 추가 투입되었다. 기대 반 두려움 반 현장으로 갔다. 과업은 여건상 많은 절토작업과 민원을 해결해야 하는 어려움이 예상되었고 깨아내야 할 암은 아직 온전한 산이었다. 당시 현장을 보면 도로를 신설하는 구간은 기존 가옥을 몇 채 철거해야 하였고 바로 옆으로 병원(한방병원)이 자리 잡고 있었다.

과업에 들어가자마자 암(岩) 노출 작업 후 본격적인 암깎기(발파) 작업이 이루어졌다. 발파가 시작되자 병원 측에서 즉각 민원을 즉각적으로 제기하였다. 실제 작업보다 민원이 시급한 문제가 되어서 민원해결 방안을 강구해야 했다. 사실 어느 정도 대책을 세워 시행하고는 있었는데, 모든 상황에 다 맞출 수는 없었던 것. 이미 계측기를 병원 내부에 집중 설치하여 진동 및 소음기준에 적합하여 병원을 찾는 고객 및 환자들에 영향을 주지 않도록 계측하여 그때그때 공량을 조정하고 횟수 늘리기 줄이기를 반복하였던 차였고, 차후 발파시 장약량 및 공간격 등을 발파공법의 허용기준에 맞춰 조정하였다.

그러나 병원에 산후조리원이 개설되는 등 가뜩이나 어려운 상황이 더욱 급격하게 나빠졌던 것이다. 신생아 및 산모는 일반인보다도 더욱 더 소음에 주의해야 하는 것은 누구나가 다 아는 사실. 공사를 알고 시행 전에 고지를 하였음에도 공사 시행 중 산후조리원을 개설한 병원이 많이 미웠지만 이러한 일들을 수없이 겪은 고참 선배들의 말대로 불가피한 현장 여건의 하나라 여기고 문제를 타개해 나갈 수밖에 없었다.

무엇보다 공사에는 사람이 우선되어야 하기에 모시던 감리단장님을 중심으로 발주처, 시공사 현장대리인이 모였고 여기에 더해 병원 관계자들까지 머리를 맞대고 아이디어 회의를 진행한 끝에 우리는, 소음 방지막의 높이를 조정하여 소음을 더욱 안정적으로 유도했고 발파시간을 점심시간에 맞춰 병원 고객과 환자의 피해를 최소하였으며, 암을 잘게 부수는 것 또한 더욱 이격된 곳으로 하여 소음크기를 줄였다. 또한 진동을 줄이는 발파공법을 도입하였다.

이와 함께 감리단장님과 직원들은 일일이 각 병실을 돌며 양해를 구했다. 또한 한방병원에 입원하신 어르신들을 위해, 전주도립국악원의 도움을 받아 판소리 등 국악 공연 행사를 수차례 마련하는 등 좋은 관계를 만드는데 힘썼다.

이렇게 노력한 결과 성공적인 준공을 할 수 있었으며, 경제적이고 효율적인 공법변경으로 사업비 절감의 효과도 얻을 수 있었다. 나에게 있어 첫 번째 감리 현장 업무가 무사히, 성공적으로 끝난 것이다. 지금도 가장 먼저 기억이 나는 보람 있는 현장이었다.

당시 아무 것도 모르던 내게 감리의 자세를 가르쳐주시고 어려운 여건에서 사업비 절감과 여러 이해관계자들의 만족을 이끌어 낸 김우근 단장님과 도움주신 여러분들께 감사와 존경을 표하고 싶다. 보고 싶습니다. 다시 한 번 사람을 생각하는 멋진 현장에서 볼 수 있었으면 좋겠습니다.

이처럼 회사의 정보기술에 대한 적극적인 투자와 이를 활용하는 임직원들의 열정에 힘입어 오늘날 건화는 정보기술을 이용하지 않고 일상업무를 수행한다는 것은 상상도 할 수 없는 단계에 이르렀다.

토목설계 분야에서의 정보기술 구축

강왕렬 전무 | 기획관리부



‘부서장님, 부서 내 사내 통신망(Network)을 설치하려고 합니다. 프린터기는 1대만으로도 출력운영이 가능하고, 플로피디스켓으로 자료를 복사해 정보를 전달하던 불편함도 사라지며, 부서 내 데이터베이스를 구성원들이 실시간으로 공유할 수가 있습니다.’

‘뜻은 잘 알겠는데, 우리 부서도 작년에 추진하려고 했지만 설치에 따른 기술적인 어려움과 투자 효과가 미약하다고 판단돼 결국 보류했습니다. 아직은 때가 아닌 것으로 보입니다.’

1990년대 인터넷이 지금처럼 활발히 보급되기 전, 회사에 시범부서를 선정하여 통신망(Net work)을 구축하고 장비 및 자료를 공유할 수 있도록 하기 위해 부서장과 협의하는 대화 내용이다. 일상 업무 처리 분야에서의 컴퓨터 활용에 대해 임직원들에게 설명을 하면 컴맹이라거나 지금까지 해오던 방식도 편하다는 등의 이유로 거부반응부터 보이던 시절의 이야기다.

당시 사내 통신망을 구축하는 일은 비용이 많이 들기도 했지만, 연구소나 학교 기관 등 특수한 곳에서만 설치, 운영되었을 뿐 아직 일반 기업체에서는 보편화 되지 않았었다. 대부분의 토목회사들도 설치시기를 저울질하면서 업계의 동향만 주시하고 있는 정도였는데, 건화는 다른 회사들이 하면 뒤따라서 한다는 식의 소극적인 자세를 지양하고 적극적으로 접근하기 시작했던 것이다.

그래서 설치 가능한 기술적인 부분, 이용할 수 있는 업무적인 범위, 투자 대비 효과 등의 세밀한 검토를 한 후 우여곡절 끝에 시범부서가 선정되고 회사의 적극적인 지원으로 사내통신망이 설치되었다. 때마침 통신장비 기술의 빠른 변화에 힘입어 속도 및 이용의 편리성이 획기적으로 개선되면서 곧 회사 전체로 통신망을 확대 설치하고 외부와 연결된 지금과 같은 인터넷망이 진행되었다. 아마 동종 업계에서는 건화가 선두대열에서 네트워크 구축을 완료하였던 것으로 생각한다.

이후 도면 작성에 CAD를 이용한 방법이 도입되면서 더욱 간편하고, 빠르고, 정확하게 성과물을 만들 수 있게 되었고, CAD 또한 DOS용 CAD에서 Window용 R14 CAD가 출시돼 지금은 3D 지

- 耕當問奴 (경당문노) 농사일은 당연히 머슴에게 물어야 한다
- 枇杷晚翠 (비파만취) 비파나무는 늦은 겨울에도 그 빛은 푸르다
- 사슴을 쫓는 자는 토끼를 돌아보지 않는다

원 CAD가 주류를 이루는 2011 CAD가 지원되고 있다. CAD 외에도 다양한 정보기술을 이용한 지원 도구들을 통해 문서 작성은 물론이고 보고자료, 복잡한 수치 계산 등을 원활하게 지원하고 있으며, 직접적으로 설계에 필요한 계산이나, 반복적인 작업 등도 프로그램화하여 자동으로 처리되고 있다. 불과 10년 정도의 기간에 엄청난 변화를 이룬 것이다.

특히 전자는 사내 관리본부(총무, 업무, 경리) 업무 전산화를 외주 개발을 하지 않고 자체 개발하여 회사 사정에 적합한 효율적인 업무 지원을 하고 있다. 특히 자체 개발한 프로그램 중 인사관리, 업무관리, PQ 작성 시 필요한 회사실적, 기술자 실적, 각종 증명서 자동화 관리는 속도, 정확성, 편리함 등에서 타 회사들로부터 부러움을 살 정도로 앞선 시스템을 구축하고 있다.

이처럼 회사의 정보기술에 대한 적극적인 투자와 이를 활용하는 임직원들의 열정에 힘입어 오늘날 전자는 정보기술을 이용하지 않고 일상 업무를 수행한다는 것은 상상도 할 수 없는 단계에 이르렀으며, 이에 이 기회를 이용하여 앞으로도 더욱 적극적인 정보기술 활용을 독려하기 위한 임직원들의 자세에 대해 몇 가지 언급을 하고자 한다.

첫째로, 업무지원용 프로그램의 최신 기술을 선도적으로 활용해야겠다. 업무처리에 필수도구 프로그램(아래한글, PowerPoint, Excel, CAD 등)은 주기적으로 새로운 제품이 출시되고 있다. 이것을 빠르고, 정확하게 파악하여 지원도구에 추가하여야겠다. 그런 복잡한 기능이 필요 없는 단순한 업무를 하기 때문에, 또는 지금까지 사용해온 기술로도 전혀 작업하는데 지장이 없어서 해오던 방식을 고집하는 것이라면 이는 미래지향의 지속적인 전환에 요구되는 일시적인 불편함을 감수하지 않겠다는 어리석은 생각일 것이다.

둘째로, 기술지식에 필요한 정보를 보관, 관리, 등록하는 것을 전산화하여 모든 사람들이 공유할 수 있도록 하는 이른바 지식관리(Knowledge Management) 시스템을 더욱 활성화하여야 한다. 우수한 기술이 정리, 기록, 보관되지 않아서 프로젝트가 완성된 후 기술자가 다른 업무를 담당하거나 퇴사한다면 그때 그 기술은 그것으로 사장되고 말 것이다. 아낌없이 상대에게 주어야만 내가 필요할 때 얻을 수 있을 것이란 생각을 가질 때, 서로가 윈윈(Win - Win)할 수 있는 것이다.

셋째로, 전자결재 시스템 활성화 및 자료를 모니터에서 처리하는 습관을 강화하자. 이미 회사에는 부서 내 업무, 총무 업무(휴가원, 자재구입 등) 등에서는 활발하게 전자결재가 이루어지고 있으나 전사적인 확대가 필요하다. 또한 내용물을 컴퓨터를 통해서 직접 확인하는 습관을 강화해야 한다. 동일한 내용을 여러 장 출력하여 열람하는 현상을 자주 목격하는데, 출력에 따른 시간소요, 비용 낭비 등은 말할 것도 없거니와 Green환경 구축에도 모순되고 있다. 처음에는 컴퓨터를 통해 자료를 확인하는 것이 힘들지 모르지만 습관을 반복하면 생활화되고 편리할 것이다.

이외에도 설계에 직접 필요한 업무 처리를 자동화 할 수 있도록 프로그램화 하거나 최근 이슈

가 되고 있는 3D CAD 기술 등도 적극적으로 업무에 적용할 수 있어야 할 것이다.

사실 토목 분야에서 정보화기술을 활용하는 부분은 문서작성, 보고자료, CAD 활용 등을 제외하고는 타 분야에 비해서 크게 활성화되지 않고 있다. 역으로 생각하면 그만큼 아직도 활용할 분야가 많다는 의미도 된다. 컴퓨터는 특수한 분야의 사람들이 이용하는 것이 아니다. 작업수행방법을 분석하고 효율적인 처리방법을 강구하는 사람만이 정확하게 컴퓨터를 활용하는 길이 보이게 되어 있다.

회사는 매년 정보기술 분야(장비 및 프로그램 구입, 유지보수)에 수억 원을 투자하고 있다. 이제 30년, 50년, 100년을 향해 계속 발전하는 전자에서 어느 정도의 업무가 정보기술, 또는 다른 기술에 의하여 처리방법이 변화될지는 아무도 상상할 수 없다. 다만 현재 융용 중인 기술을 최대한 업무에 적용하려는 자세가 있다면 차후 변화된 기술에 쉽게 적응할 수 있는 면역력을 갖추게 되리라고 본다.

향후 창립 30주년, 50주년을 맞이하여 회사의 정보기술 활용 범위를 현재 수준과 비교해 본다면 지금까지 이룩한 방식보다 더욱 획기적인 변화와 발전의 결과들을 보게 될 것은 분명하다. 그때, 2010년 오늘 이 상황에서 전자는 정보통신기술을 업무에 적극 활용하기 위해 최선을 다했다는 평가를 받을 수 있도록 우리 모두가 더욱 완전한 정보기술 구축에 앞장서 나갔으면 하는 바람이다.

- 快刀亂麻 (쾌도난마) 형틀어진 삼을 잘 드는 칼로 배듯이 일을 시원스럽게 처리하다
- 騎虎之勢 (기호지세) 호랑이를 올라탄 기세

이후 Civil Engineering이라는 단어를 이해하면서 비로소 우리가 다니는 도로, 교량, 우리가 생활하는 우리 동네가 그냥 생겨나는 것이 아니라 정교하게 계산된 설계에 의해 지어진다는 사실을 알게 되었다.

토목인으로 지내온 10년

박미애 과장 | 기획관리부



전화가 20주년을 맞았다. 내가 전산부서에 입사한 해가 2001년도니까 나도 어느새 10년. 대학을 갓 졸업하고 서울로 상경했던 어리바리 대구아가씨는 건축 역사의 절반을 함께 해왔고, 이제는 많은 경험을 축적한 직장인이자 서울생활 10년차인 한 아이의 엄마가 되었다.

전공이 토목과는 무관했던 터라 용어에 대한 실수도 했었다. 처음 입사했을 때 회사 내 영어회화 수업시간에 ‘Civil Engineering’라는 생소한 단어 대신 ‘Architecture’라고 말했다가 토목을 전공한 남자 동기들에게 야유(?)를 받았었다. 이후 Civil Engineering이라는 단어를 이해하면서 비로소 우리가 다니는 도로, 교량, 우리가 생활하는 우리 동네가 그냥 생겨나는 것이 아니라 정교하게 계산된 설계에 의해 지어진다는 사실을 알게 되었다. 토목에 문외한이었던 내가 이제는 시내의 지하철 공사현장을 지나거나 고속도로를 지날 때 설계, 감리회사가 어디이며 공사기간은 언제까지인지를 유심히 살펴보고 있다. 전화에서의 십 년은 나를 토목설계에 어느 정도는 전문지식을 가진 사람으로 변화시켜 놓았다.

입사 당시만 해도 내가 전화 최초의 여자 공채사원이었을 만큼 여직원이 적었고, 특히 기술직 여직원은 전무한 상태였다. 삭막하다고 할 수도 있는 분위기였지만 동기들끼리 모임을 만들어 매주 금요일마다 점심을 함께 먹는 등 즐거운 분위기를 만들려고 노력했다. 그 후 입사한 공채사원들도 청기적으로 점심을 먹고 모임도 갖는 것을 보면 그때 노력의 결과인 듯 하여 뿌듯하다. 지금은 꽤 많은 여사원들이 사무실마다 자리하고 있어 삭막했던 사무실 분위기가 많이 부드러워진 것을 느끼게 된다.

그동안 회사도 나도 많이 성장하고 변화했다. 내가 전화에서 점점 토목인이 되어가는 동안 전화는 점차 전산화 되었다. 이제는 어느 부서에 가든지 전산정보팀과 협력해야 한다는 얘기를 들는데, 매우 보람을 느낀다. 처음의 열정과 패기는 다소 무뎌졌지만 축적된 지식과 노하우, 회사에 대한 애정이 그 자리를 채우고 있다. 이제는 나의 근무이력이 여자 공채사원의 역사가 될지도 모른다. 지난 10년간 그랬던 것처럼 앞으로도 최초의 공채 여사원으로서 한결같은 토목장이의 길을 걸어가려 한다.

입사 초기 흔히 하는 얘기로 ‘사회생활은 장난이 아니다’는 말이 피부로 느껴질 때가 많았지만, 내가 원해서 당당히 전형을 통하여 들어온 이상 어떤 어려움도 극복해 나가겠다는 각오로 임했다.

경영관리본부에 들어와서

송명일 사원 | 경영관리본부



떨리는 가슴을 안고 면접을 보던 순간이 아직도 생생한데 벌써 3년이라는 시간이 흘렀다. 돌아켜 정리해 보자면 ‘공대생의 막무가내 경영지원 도전기’라고 나 할까? 대학 졸업 후 공대생이라는 출신에 얹매이지 않고 다른 길을 걸어보고 싶어 과감히 경영지원 쪽의 공부를 시작했다. 그러나 취업은 생각처럼 쉽지 않았고, 그러던 중 전화에서 총무부 직원을 채용한다는 단비 같은 소식을 접하게 되었다. 서류 합격 후 면접 때까지 이것이 마지막이라는 결연한 마음으로 면접 준비에 최선을 다한 결과 다행히도 경영관리본부 첫 공채 합격의 기쁨을 누릴 수 있었다. 노심초사하다가 합격전화를 받고 부모님께 기쁜 소식을 전하던 기억이 아직도 생생하다. 취업 준비를 하며 때로는 미래에 대해 막막하기만 하였는데, 끝이 보이지 않는 터널 속 한 줄기 빛, 전화는 나에게 그런 회사다.

본격적인 출근에 앞서 신입사원 연수를 가게 되었다. 외부강사의 강의를 통해 회사생활에 필요 한 역량을 기르고 회사에 대해 파악하며, 입사 동기들과 친해진 값진 시간이었다. 사회생활을 하는 데 있어서 자신감을 갖게 해준 장이 되었던 것 같다. 첫 출근을 하던 날 모두들 따뜻하게 반겨주셨다. 그런데 연수를 갔다 왔을 때만 해도 뭐든지 할 수 있을 것만 같았는데 새로운 사람들, 환경, 업무가 낯설었던 나에게는 여러 가지 부족한 점이 많았다. 특히 회사 살림을 꾸리는 총무부 직원에겐 적극성, 준비성, 봉사심 등이 요구되었는데 난 많이 부족했다. 공대생 출신이라는 게 변명이 될 수 있을까? 그렇지 않을 것이다. 그런 능력을 기르려는 노력으로 극복할 수밖에 없을 것이다. 누구나 그렇겠지만 입사 후 1년 정도는 즐거움보다는 시련이 더 많았던 것 같다. 흔히 하는 얘기로 ‘사회생활은 장난이 아니다’는 말이 피부로 느껴졌다. 그렇지만 내가 원했고 당당히 전형을 통하여 들어온 이상 어떤 어려움도 극복해 나가겠다는 각오로 임했다. 무엇보다 경험하고 배워 업무를 내 것으로 만드는 것이 중요하다는 생각이 들었다. 2011년이면 벌써 4년차다. 때때로 나는 ‘지금 내 위치에서 잘하고 있는 것일까?’라는 의문이 들기도 한다. 나는 엔지니어링 업계의 선두주자인 전화 총무부의 일원이라는 자부심으로 오늘도 하루하루 새롭게 의지를 다져 나가고 있다.

마음에 와 닿는 漢詩

조남철 편집위원장

어린 시절에는 잘 몰랐던 한시 구절도 어른이 되니 자연 읽혀지고 몇 자 안 되는 자구에서 선현들의 삶의 멋을 조금이나마 이해할 수 있게 되었습니다. 여기 함께 읽고 싶은 한시들은 너무나 유명한 시들로서 비교적 쉬운 한자로 지어져 읽기도 쉽고 그 뜻도 마음에 곧 와 닿는 것 같아 나름대로 골라보았습니다. 이들 시는 내용이 다양하여 그 순서를 정하기 어려워서 시인들의 살던 시대가 오래된 순으로 소개하였습니다. 이들 시는 쉽게 외울 수 있으며 우리의 일상생활에 적절히 사용하여 읊어보고 써보면 마음을 달랠 수 있을 것입니다.

大夢 (대몽) 콩명(181~234), 삼국시대 초나라

大夢誰先覺 대몽수선각 : 큰 꿈 누가 먼저 깨닫는가
平生我自知 평생아자지 : 나 스스로 평생을 알 뿐이네
草堂春睡足 초당춘수족 : 초당에 봄잠이 넘나한테
窓外日遲遲 창외일지지 : 창밖의 해는 너무 더디 가는구나

※ 유비가 삼고초려 했을 때 제갈량이 자신의 심정을 표현한 시로써 현인들의 여유로움과 맥이지 않음을 볼 수 있다.

七步時 (칠보시) 조식(192~232), 삼국시대 위나라

煮豆燃豆基 자두연두기 : 콩을 삶으려고 콩대를 태우니
豆在釜中泣 두재부중읍 : 콩이 솔 가운데서 서글퍼 울고 있네
本是同根生 본시동근생 : 본래가 한 뿌리에서 났거늘
相煎何太急 상전하태급 : 서로 어찌 그리 급히 뷰이야만 하는가

※ 조조의 둘째아들인 조식이 형인 문제의 미움을 받아 일곱 걸음 동안에 시를 짓지 못하면 죽인다는 위협을 받은 즉시 이 시를 지어 죽음을 모면하였다.

歸園田居 (귀원전거) 도연명(365~427), 동진

池漁思故淵 지어사고연 : 연못에 간한 물고기는 옛 놀던 물이 생각나듯이
守拙歸園田 수拙귀원전 : 어리석음을 간직하기 위하여 전원에 돌아가노라
依依墟里煙 의의허리연 : 저 멀리 촌락이 어둑어둑 저물 새
虛室有餘閑 허실유여한 : 누추한 집이나 한가롭기만 하노라

※ 몇 번의 여러 구절로 되어있는 가운데 4구절만 발췌하였는데 전원으로 돌아온 심정을 잘 표현한 시.

贈友人 (증우인 : 벗에게 바침) 도홍경(456~536), 남송

我有數行淚 아유수행루 : 내게도 몇 줄기 눈물이 있지만
不落十餘年 불락십여년 : 십여 년 세월 동안 흘린 적이 없었다
今日爲君盡 금일위군진 : 오늘 그대를 위하여 모조리 흘려
并灑秋風前 병쇄추풍전 : 가을바람에 함께 날려 보내련다

※ 오랜 벗의 죽음 소식을 듣고 눈물을 참지 못하고 친구를 위하여 눈물을 모조리 흘려 소슬한 가을바람에 날려버리겠다.

山中問答 (산중문답) 이백(701~762), 당나라

問爾何事棲碧山 문이하사서벽산 : 그대는 왜 푸른 산에 사는가
笑而不答心自閑 소이부답심자한 : 웃을 뿐 답은 않고 마음이 한가롭네
桃花流水杳然去 도화유수묘연거 : 복숭아 꽃 떠워 물은 아득히 흘러가니
別有天地非人間 별유천지비인간 : 별천지 따로 있어 인간세상 아니라네

※ 이태백의 시 가운데 특히 뛰어난 시로서 선경을 절제된 언어로 깊은 서정과 뜻을 응축해 낸 시이다.

江畔尋花 (강변심화 : 강변을 걸으며 꽃구경하다) 두보(718~770), 당나라

江上桃花惱不徹 강상도화뇌불철 : 강가의 복사꽃 도무지 떨칠 수 없는데
無處告訴只顛狂 무처고소지전광 : 말릴 곳이 없으니 미칠 지경이네
走覓南隣愛酒伴 주먹남린애주반 : 서둘러 남쪽마을로 술친구 찾아갔더니
經旬出飲獨空床 경순출음독공상 : 열흘 전에 술 마시러 나가고 빈 침상만 놓고

※ 천자만홍 꽃 덮인 계절, 마음 주체할 수 없어 이웃마을로 술친구 찾아갔는데 그 친구 또한 같은 심경이었는지 여러 날 전에 술친구 찾아 떠나고 없으니…….

鶴 (학) 낙천 백거이(772~846), 당나라

人有各所好 인유각소호 : 사람은 저마다 좋아하는 바가 있고
物固無常宜 물고무상의 : 사물에는 꼭 그래야만 되는 것도 없는 것
誰謂爾能舞 수위이능무 : 누가 너를 일러 춤을 잘 춘다 했던가
不如閑立時 불여한입시 : 한가롭게 서있을 때만 못한 것을

* 인간의 내적 존엄을 지키고 억지로 인정해주기를 바라지 말고 자기의 고유성에 자족하는 삶을 표현함.

山行 (산행) 소두보 두목(803~853), 당나라

遠山寒山石逕斜 원산한산석경사 : 저 멀리 가을산 위에 돌길이 비껴있고
白雲生處有人家 백운생처유인가 : 흰 구름 피는 곳에 인가가 있네
停車坐愛楓林晚 정거좌애풍림만 : 석양의 단풍 숲이 좋아 수레를 멈추니
霜葉紅於二月花 상엽홍어이월화 : 서리 맞은 단풍이 2월의 꽃보다 더 빨구나

* 가을 산행을 하다 온몸을 불태우듯 물들이는 단풍잎이 지고 속 깊은 뜻을 갖 피어난 2월의 꽃이 어이 알 수 있으랴. 낫매 구절은 중국 강
택민 전 주석이 1995년 방한했을 때 뒤늦게(霜葉) 수교된 양국관계가 일찍 된(二月花) 나라보다 더 돋도하리라는 뜻으로 인용해서 엇을
보여주기도 하였음.

送人 (송인) 정지상(?~1135), 고려

雨歇長堤草色多 우힐장제초색다 : 비 개인 긴 언덕에는 풀빛이 푸른데
送君南浦動悲歌 송군남포동비가 : 그대를 남포에서 보내며 슬픈 노래 부르네
大洞江水何時盡 대동강수하시진 : 대동강 물은 그 언제나 마를 것인가
別淚年年添綠波 별루년년첨록파 : 이별의 눈물이 해마다 푸른 물결을 더하니

* 동문선에 실려 전해오는 우리나라 한시 중 송별시의 백미.

溪聲 (계성 : 계곡물소리) 화람 서경덕(1489~1546), 조선

聒聒巖流日夜鳴 팔팔암류일야명 : 팔팔 돌 위로 흐르는 계곡물 낮밤으로 울리는데
如悲如怨又如爭 여비여원우여쟁 : 비통하기도 원망하기도 또한 다투는 듯하구나
世間多少銜怨事 세간다소침원사 : 이 세상엔 많고 적은 원통한 일이 있게 마련
訴向蒼天憤未平 소향창천분미평 : 푸른 하늘을 향해 호소해 보아도 분이 안 풀리는구나

* 계곡 흐르는 물소리를 들으면서 백성들의 하소연 같은 느낌을 표현한 시.

父 (부) 휴경 서산대사(1520~1604), 조선

一別萱堂後 일별萱당후 : 어른을 훌쩍 떠나온 후
歲月滔滔深 세월도도심 : 세월이 도도하게 많이 흘러
老兒如父面 노아여부면 : 늙은 아이 얼굴이 아버님 얼굴과 똑같아
潭底忽驚心 담저흘경심 : 못 아래를 쳐다보다 깜짝 놀랐네

* 못에 비친 늙은 자기 모습이 아버지 생전모습을 본 것 같아 깜짝 놀란심정을 씀.

人間到處有青山 (인간도처유청산) 작자미상

男兒立志出鄉關 남아입지출향관 : 사나이가 뜻을 세워 고향을 떠나면
學若不成死不還 학악불성사불환 : 학문이 이루어지지 않으면 죽어도 아니 돌아가리
埋骨何期故鄉土 매골하기고향토 : 뼈 묻을 곳이 고향 흙뿐이더냐
人間到處有青山 인간도처유청산 : 이 세상 가는 곳마다 청산이더라

* 일본의 고승이 지었다는 설도 있는데 집을 떠나 객지에서 공부하던 사람들의 마음을 울리고 성공을 다짐하게 하기에 충분한 역할을 하는
시로서 근세 부모들이 많이 써주던 시임.

가족의 이야기

“ 그대는 왜 푸른 산에 사는가
웃을 뿐 답은 않고 마음이 한가롭네
복숭아 꽃 띠워 물은 아득히 흘러가니
별천지 따로 있어 인간세상 아니라네 ”

248 사랑하는 전화 가족들에게
강혜정 - 도로구조본부 박원웅 부사장 부인

250 비 오는 날 아침의 단상
손미경 - 수도환경본부 강선균 이사 부인

252 오늘도 출근하는 남편을 배웅하며
남연화 - 환경평가부 강병렬 부사장 부인

254 을왕리에서의 여유로운 하루
김태일 - 할민부 구본수 상무 부인

256 전월휴가
유선례 - 철도부 이우태 부사장 부인

259 여름휴가
김언우 - 김리CM본부 김석갑 상무 차남

261 그 사람은 나를 이렇게 생각한다
장보금 - 경영관리본부 정관영 차장 부인

지금 세계는 물론이고 대한민국 전체가 어려워 졌다고 하더군요. IMF도 잘 극복해냈는데 지금에 위기도 잘 대응해 극복할 수 있지 않을까요? 건화 가족들은 무한한 능력을 가졌다고 자부합니다.

사랑하는 건화 가족들에게

강혜정 | 도로구조본부 박완용 부사장 부인

1990년 회사를 설립하여 어느덧 20년이라는 세월이 흘렀답니다. 10년이면 강산도 변한다는데 우리 건화는 두 번이나 강산이 바뀌었네요. 그동안 얼마나 많은 고난과 역경들이 있었겠는지요! 모든 걸 지혜롭고 슬기롭게 극복하고 탄탄한 회사로 자리매김하기까지는 건화 가족들이 밤을 낮 삼아 피땀을 흘린 결과가 아닐까요?

모두가 얼마나 많은 노력을 했는지는 지금에 현실에서 결과를 말해 주지 않았나 싶습니다. 그 어려웠던 IMF 때도 우리 건화가족들은 거뜬히 이겨냈습니다. 회장님을 비롯한 건화에 모든 가족들이 위대하다는 생각이 듭니다. 저의 남편 또한 35세의 젊은 나이로 이사에 취임하여 벌써 19년이라는 세월이 흘러 창립멤버나 다름이 없지요. 그런 의미에서 건화 20주년을 맞이하여 글 하나 부탁한다는 남편의 말을 듣고 여러 가지 느낌들과 옛 생각들이 파노라마처럼 스쳐 갑니다. 그때 저는 당시 겨우 결혼 3년차로 신혼이라고도 할 수 있었지요. 최연소 이사라는 직위가 부담스러웠는지 무척 열심히 뛰어 다녔습니다. 집에 귀가하는 시간은 보통 새벽 2~3시였고 3~4시간 잠을 청하고는 또 아침 일찍 출근을 했답니다. 집에 늦게 귀가하는 남편이 밉고 속상한 적도 많았지요. 그나마 아이들 얼굴 보기가 힘들다보니 아무리 늦게 퇴근하고 들어와도 아이들 방에 들어가 얼굴 한 번 보고 나오는 남편을 보면 미운 마음보다 안쓰럽다는 생각을 더하게 되었지요.

남편과 상의 끝에 회사 근처로 이사를 가자고 결정을 내렸지요. 출퇴근할 때 밀리는 시간만 줄여도 가족들과 함께할 수 있는 시간들이 많을 테니까요. 결국 목동에서 서초동으로 이사를 가게 되었습니다. 남편은 길에서 낭비하는 시간을 줄이고 가족들과 함께할 시간들이 늘어나다보니 일에 능률도 더 생겼나보더라고요. 그 힘 때문인지 표창장도 받고 매번 절 감동시켰답니다. 저 또한 시간이 지나면서 늦게 들어오는 남편을 이해하게 되고 집에서도 마음 놓고 육아와 가사에 집중하면서 지낼 수가 있었습니다.

힘든 세월 속에서도 일 년에 한 번씩은 힘이 날 때가 있었습니다. 처음 63빌딩에서 임원송년모임이 있었습니다. 사실 그때만 해도 전 아직 임원 부인이라고 하기에는 너무 젊었거든요. 그런데 저는

그 당시 30대초반이었으니 옷차림도 그렇고 모든 게 어색했지요. 한복을 곱게 입고 오신 사모님들이 계셨는데 전 미니스커트를 입고 어찌할 바를 몰랐던 기억이 있습니다. 지금 그때를 회상하니 참 우습네요. 그때는 잘 몰랐지만 세월이 지나 생각해보니 임원뿐만 아니라 부인들한테까지 배려를 해주시고 모임을 마련해 주셨다는 건 대단한 일이었던 것 같더라고요.

여기서 잠깐 제 자랑 좀 할까요? KBS에서 주말마다 하는 주부가요열창이라는 프로그램이 있답니다. 주변 성화에 못 이겨 노래자랑에 나갔다가 결승까지 갔었지요. 혹시나 저를 보신 분 안계신지 모르겠네요. 사실 모임 때는 남편이 무대에 나가 장기를 해야 하는 건데 솔직히 저희 남편 목소리는 좋은데 노래는 소질이 없는 것 같네요. 그래서 연말 모임 때마다 항상 제가 장기자랑에 나가 몇 번 우승을 하여 상품도 여러 번 탔습니다. 살림에 많은 보탬도 되었지요. 모임 때마다 살림살이가 늘어나니 신이 나더라고요. 덕분에 제가 조금, 아주 조금 유명세를 타기도 했었고요. 그래서인지 이렇게 멋진 회사를 다니는 남편을 남들한테 자랑스럽게 얘기할 수 있고 또 얘기하면서 나도 모르게 제 어깨까지도 으쓱해지고 목에 힘도 들어가더라고요. 힘들었던 신혼시절이 있었기에 지금 남들에게 당당하게 (주)건화에 다닌다고 말할 수 있는 게 아닐까요? 이뿐이겠는지요. 봄이면 직원들 체육대회 행사를 위해 잠실보조경기장 빌려 체육대회도 개최하고 또 일할 때 일하고 놀 때 확실하게 놀 수 있게 전국 곳곳에 콘도시설도 제공해주셔서 얼마나 잘 이용하고 있는지 모릅니다. 아마도 제가 제일 많이 이용하지 않았나 싶어요. 그렇다고 세금 더 내라고는 안하시겠지요? 콘도마다 위치가 좋아 즐겁게 여행을 다녔답니다.

19년 세월을 어찌 짧은 시간에 말로 다 할 수 있겠는지요. 저야 좋은 남편 만나 행복하고 남편은 훌륭한 회사에 근무해 행복할 뿐입니다. 지금 세계는 물론이고 대한민국 전체가 어려워 졌다고 하더군요. IMF도 잘 극복해냈는데 지금에 위기도 잘 대응해 극복할 수 있지 않을까요? 건화 가족들은 무한한 능력을 가졌다고 자부합니다. 앞으로도 계속 지금처럼만 일해 준다면 더 바랄게 없겠지요!

한 가정의 가장으로, 아내의 남편으로, 사랑하는 아이들의 아버지로 계신 건화 가족 여러분 모두를 존경하고 사랑합니다. 아내들은 이런 남편들을 위해 가정에서 열심히 내조하고 기도할 것입니다.

이제 건화는 20주년을 맞이하여 처음으로 돌아가 ‘사랑받는 기업’에서 ‘위대한 기업’으로 다시 태어나기를 기원합니다.



다정한 우리 식구

뒤를 이어 회사소개 동영상이 화면에 펼쳐졌다. 동영상을 보면서 가슴 한가득 뿌듯함과 애듯함이 뒤섞인 감정이 몸 안 깊숙한 곳에서부터 스멀스멀 차올랐다.

비 오는 날 아침의 단상

손미경 | 수도환경본부 강선균 이사 부인

촉촉한 빗줄기가 창밖을 두드리는 아침이다. 남편 출근시키려 아이들 준비물 챙겨 캠프 보내려 정신 없이 지나간 좀 전의 분주함이 갑자기 멈추고 밀려드는 고요함에 몸과 마음이 차분히 가라앉는 시간. 주방에 켜둔 FM 라디오에선 감미로운 팝이 평온한 아침의 세계를 새롭게 열기 시작하고 나른한 행복감에 온몸의 세포들이 켜켜이 기지개를 켜며 생각의 나래로 나를 이끈다.

몇 달 전 건화 창립 20주년 기념행사에서 전 직원이 부부동반으로 잠실 샤롯데관에서 뮤지컬 '오페라의 유령'을 관람했던 그날의 설렘이 아침의 고요함 속에 살며시 떠오른다. 올 연초 회사 신년 하례식 때 황광웅 회장님께서 인사말씀 도중 이 공연을 전 직원 부부동반으로 관람하는 것을 추진 중이라는 계획을 언급하셨을 때부터 가슴 가득 열렬한 환호로 그 안이 반드시 성사되기를 기도했었다.

지성이며 감천이라. 약속은 어김없이 지켜졌고 유독 바람 많이 부는 날 밤, 부산 출장에서 돌아오고 있는 남편과 시간을 맞출 수 없어 애를 태우다 결국 전철을 번갈아 타며 나홀로 공연장을 찾았다. 삼삼오오 모여든 직원들은 동반한 가족을 서로에게 소개하며 반갑게 안부 인사를 나누었다. 샤롯데관이 건화 가족들의 화기애애한 웃음소리로 떠들썩한 가운데 공연장에 입장하라는 방송이 흘러나오고 나도 좌석을 찾아 앉았다.

잠시 후 사회자의 진행으로 오늘 행사의 문이 열리고 무대에 오르신 회장님의 축하인사와 아울러 창립 20주년 기념 떡 커텅을 하셨다. 뒤를 이어 회사소개 동영상이 화면에 펼쳐졌다. 동영상을 보면서 가슴 한가득 뿌듯함과 애듯함이 뒤섞인 감정이 몸 안 깊숙한 곳에서부터 스멀스멀 차올랐다. 고백하건데 사실 이 동영상을 보기 전까지 나는 남편이 엔지니어로서 구체적으로는 어떤 일을 하고 있는지 잘 알지 못했다.

전공이 다른 나는 가끔 남편이 업무와 관련된 이



여름, 시원한 폭포 앞에서

야기를 할 때면 용어의 생소함과 업무상의 특이성 때문에 온전히 이해하지 못한 채 건성으로 흘려들곤 했었다. 그런데 동영상을 통해 내 남편과 건화란 회사가 하고 있는 구체적인 일들이 무엇인가를 알게 되었고, 국가 기반사업들에 일익을 담당하고 있는 회사와 남편에 대한 자랑스러움이 뿌듯하게 가슴 한 자락을 적셔왔다. 나의 남편을 새롭게 바라볼 수 있는 눈을 뜨게 되었다.

이전의 나는 남편이 늘 일 때문에 늦은 귀가를 할 때면 입이 비죽 나온 채 남편을 맞기 일쑤였고 잦은 터키로 3~4개월씩 집에 거의 들어오지 못하는 날이 이어질 때는 '왜 나 혼자만 이렇게 힘들게 애들을 돌보며 살아야 하나' 하는 속상함에 쌓인 불만을 터뜨리며 부부싸움도 했다. 그런데 이젠 지친 남편을 응원하며 부족하나마 그의 말에 귀 기울이고 마음의 짐을 덜어줄 수 있는 조금은 넉넉한 아내로 변하였다.

회사소개 동영상이 끝나고 무대 위에선 갑자기 터져 나오는 음악과 더불어 막이 걷히며 눈부실 정도로 화려한 샹들리에가 무대 위로 떠올라 사람들의 시선을 사로잡았다. 전혀 예상치 못했던 파격적인 공연의 시작은 더욱 기대에 찬 홍분으로 나를 설레게 만들었다.

영화를 볼 때와는 비교할 수 없을 정도로 강렬한 무대효과에 감탄사가 흘러 나왔다. 그리고 성량 풍부한 뮤지컬 배우들의 뛰어난 연기와 노래, 매 장면마다 잠시도 눈을 뗄 수 없을 정도의 효과적인 무대장치와 어우러진 화려한 조명, 또한 극의 흐름을 고조시키는 훌륭한 음향효과까지 어느 것 하나 나무랄 데 없는 정말 아름답고 황홀한 공연이었다.

두 시간여의 멋진 공연은 어렵게 막을 내리고 맘으로 얼룩진 배우들의 피날레를 뒤로 하며 극장을 나와 계단을 내려선 순간 오랜만에 향유한 문화적 감성의 충만함에서 뿐어서 나오는 희열로 가슴이 벅차올랐다. 충일한 행복감이 나를 달뜨게 했고, 일상생활에 묻혀 잊고 있었던 세상 사는 맛을 느끼게 해주었다.

부산 출장 때문에 뒤늦게 도착한 남편은 공연의 2막만 겨우 보았다면 아쉬움을 토로했다. 그러나 무엇이 걱정이랴. 집으로 돌아오는 길에 내 입은 쉴 새 없이 오늘 본 공연의 장면 하나하나를 떠올려 남편 귀에 속삭이느라 바빴다. 남편이 고개를 끄덕이는 동안 열심히 이해를 돋는 나는 다시 한 번 그 순간의 생생함이 온몸 가득 차오르며 신명이 났다.

지금 다시 돌아와 보아도 내 생애 잊지 못할 귀한 추억의 한 장을 마련해준 참으로 고맙고 행복한 날이었다. 그리고 생각해 볼수록 멋진 이런 공연을 기획한 회사의 안목에 뜨거운 감사의 박수를 보내고 싶어진다. 뜻 깊은 공연을 선물해준 건화의 무궁한 발전을 기원하며 20주년을 넘어 30주년, 40주년의 그날에도 건화의 성장한 모습을 축하하며 문화공연에 함께 할 수 있기를 가슴 설레며 기다린다.

저는 남편의 직장인 건화에 많은 감사를 느낍니다. 14년 동안 환경부서 운영을 해오면서 2번만 적자를 내고 12번의 흑자를 내고, 작년에는 14억의 흑자를 냈다고 자랑하는 남편을 볼 때, 저도 기분이 좋아집니다.

오늘도 출근하는 남편을 배웅하며

남연화 | 환경평가부 강병렬 부시장 부인

남편은 31년의 직장생활을 하면서 건화에 오기 전에는 현대엔지니어링, 선진, 유신, 삼립 등에서 근무하였습니다. 삼립은 진로그룹 계열사였지만 처음으로 환경부를 만들어서 부서원이 없는 실정이었고, 건화도 당시만 해도 창립된 지 6년밖에 되지 않아 환경부의 경우 환경영향평가대행업 등의 등록은 되어 있었으나 이제 시작하는 부서였습니다.

남편은 일복이 많아 현대엔지니어링에서는 마산, 창원 하수처리장 설계, 선진에서는 서울시 하수도 기본계획으로 안양, 탄천, 난지, 중랑 하수 처리장 및 차집관로설계, 수도권매립장 설계, 남동공업단지 관로설계, 유신에서는 영종국제공항 환경영향평가, 경부고속철도 사전환경성검토, 원주광역매립장 설계 등 많은 설계 및 평가 일로 사원에서부장이 될 때까지 야근을 해야될 수 없이 하였습니다.

남편은 저와 결혼할 당시 체중이 61kg이었으나 지금은 80kg에 육박하고 있습니다. 매일 야근하고 오는 남편에게 제가 내조할 수 있는 일은 과일 등 야식을 열심히 준비하는 일이었습니다. 저는 고대 간호학과를 졸업하고 경희의료원에서 20년간을 간호사 생활을 했습니다만, 아마도 남편을 비만으로 만든 것은 일에 묻혀 사는 남편이 안쓰럽게만 보였던 제가 일등공신이었지 않나 생각이 듭니다.

남편은 건화에 와서도 부서장으로서 책임을 다하느라 업무에 여념이 없었습니다. 신생부서로 오게 돼 일에 조금은 여유가 있을 것이라 혼자 생각했던 것은 오산이었습니다. 남편은 1996년 4월 1일 건화에 입사했습니다만, 입사도 하기 전에 도시부의 요청으로 구미산업4단지 건설사업의 수자원공사 착수보고회에 참석하여 업무수행을 한 것을 시작으로 이어 1996년부터 발주되기 시작한 도로공사 사후환경영향조사에서 중앙고속도로, 영동고속도로 확장 및 서해대교 건설 사후환경영향조사 등 첫 해에 25억의 수주를 하고 용역을 수행하였으며, 또 수도부에서 수주한 창원특정폐기물매립장 설계를 넘겨받아 수행하는 등 처음 2명의 인원으로 시작하여 그 해 연말에는 10명으로 직원 수가 늘어났고 현재는 29명에 85건의 프로젝트를 수행하고 있다고 하니 장족의 발전을 이루었습니다.

남편이 업무를 수행하면서 힘들어했던 기억으로는 구미산업4단지 건설사업 환경영향평가를 수행하면서 구미폐기물사건 발생의 여파로 산업단지 하류에 상수도 보호구역이 있어 환경영

향평가를 협의해줄 수 없다고 강경하게 반대하여 수자원공사에서 담당과장이 협의가 될 수 있는지 점이라도 보자고 했던 일, 감사원 감사에서 소음예측을 영국식을 적용했다고 환경부에 통보하여 영업제제를 시킨다고 하는 바람에 소송한 일 등이 있습니다. 사회생활을 하면서 이런저런 걱정거리가 어찌 없겠습니까는 위염으로 병원신세를 지고, 여러 번의 금연 노력에도 불구하고 담배를 끊지 못하는 것을 지켜볼 때는 안타까운 적도 많았습니다. 그럼에도 불구하고 14년 동안 환경부서 운영을 해오면서 12번의 흑자를 내고, 특히 지난해인 2009년에는 14억 원의 흑자를 냈다고 자랑하는 남편을 볼 때 저도 기분이 좋아집니다.

저는 남편의 직장인 건화에 많은 감사를 느끼고 고맙게 생각합니다. 우선 건화에는 제주도를 비롯한 전국에 16개의 콘도를 소유하여 직원들에게 사시사철 콘도 이용을 개방하고 있습니다. 저희도 일 년에 서너 번 콘도를 사용하고 있습니다. 봄에는 가까운 친척들과 여름에는 가족들과 가을에는 성당의 교우들과 같이 이용했습니다. 다녀온 모든 사람들이 하나같이 만족해하고 회장님과 건화에 칭찬을 하고 있습니다. 아무쪼록 건화가 승승장구 발전하여 더 좋은 환경에서 건화인이 일하며 건화가족 모두가 하느님의 은총 아래 행복하기를 빌겠습니다.



일본 나가사키 성지순례(지옥불)

우리의 행복 찾기도 어쩌면 바위틈에서 고동을 따는 것과 같지 않을까? 너무 가까이서 찾으려 하면 보이지 않고 조금 떨어져 무심한 듯 대할 때 오히려 그 모습을 드러낸다는 것! 또한 그리 쉽게 사람들의 손에 닿지 않도록 몸을 숨기고 있다가 쉬엄쉬엄 여유로운 마음으로 찾아갈 때 우리에게 다가온다

을왕리에서의 여유로운 하루

김태임 | 항만부 구본수 상무 부인

"장모님 말이야." 조심스럽게 남편이 말을 꺼냈습니다. "올 여름에 바람 한 번 쪘지 못했는데 우리가 가까운 곳에라도 모시고 가자."

침으로 고마운 남편의 제안에 우리 가족은 영종도에 있는 을왕리로 향했습니다. '숙제가 많다', '피곤하다'는 평계로 아이들은 따라나서지 않으려 했지만 '지금 우리 집에서 가장 피곤한 분은 바로 아빠'라는 것을 강조하며 "올 여름 우리 가족의 추억 여행을 만들어보자."고 아이들을 설득하는 데 성공했습니다.

을왕리 해수욕장을 눈앞에 두고 여행 온 자동차들로 도로가 주차장이 되면서 한참 답답한 기습을 쓸어내리고서야 겨우 목적지에 도착할 수가 있었습니다. 게다가 얼마 전 시댁이 있는 강릉의 푸른 바다를 눈이 시리도록 보고 온 뒤라 뿐연 서해바다는 그다지 상쾌한 기분을 주지 않더군요.

그래도 떠날 때부터 바람이나 쪄고 오자는 생각이 었기 때문에 영종도 해변이나 한 번 훑어보자는 생각으로 보트를 탔답니다. 보트가 푸른 파도를 가르며 해안을 돌기 시작하자 조금 전까지의 실망스러움은 단번에 날아가 버렸답니다. 오히려 시원한 바닷바람과 함께 멀리서 또 가까이서 아름다운 자태를 드러내고 있는 바위섬의 신비로운 경관에 넋을 잃었지요.

20여 분 가량의 아쉬운 보트관광을 끝낸 후 해변 바위 위에 할머니와 아이들과 함께 자리 잡고 앉았답니다. 동해의 바위들과는 달리 까칠하고 작은 바위들이 즐비했는데, 그것이 수확을 앞둔 자연산 굴들이 자리 잡고 있는 것임을 남해가 고향인 어머니의 설명을 듣고 알 수 있었지요.



가훈아래 모인 가족

알맹이가 빠져나가 버린 것들도 있었지만 빈 껍질 안에 고동이란 놈이 꼭꼭 숨어있는 걸 발견하고 우리 식구는 누가 먼저랄 것 없이 고동을 채취하려고 경쟁이 붙었습니다. 헌데 참으로 이상한 일 이지요? 꼼꼼하게 들여다보는 저와 아이들보다 그냥 건성으로 보시는 듯 한 어머니의 손에 굽직한 고동들이 훨씬 많았습니다.

아이들은 할머니의 실력이 감탄스럽고 의심스럽기도 해서 "할머니 어떻게 그렇게 큰 걸 잡아요?" 하고 물었지요. 할머니의 대답은 의외로 간단했습니다. "이 녀석들도 살 요량을 한단다. 사람들 손에 잘 닿지 않는 바위틈새에 숨어 있거든. 그리고 너무 잡으려는 생각을 하면 잘 보이지 않아. 그냥 쉬엄쉬엄 살펴보니까 할머니 눈에는 아주 잘 보이는데." 어머니는 웃으시며 대수로울 것 없다는 듯 말씀하셨습니다.

뭔가 큰 비결을 기대했던 아이들은 할머니의 대답이 신통치 않았나 봐요. 잡기 어려운 고동을 제쳐두고서 이번에는 뺨 밖으로 숨구멍을 내놓고 숨어있는 게를 잡겠다며 나뭇가지로 모래를 파헤치기 시작했답니다. 하지만 저는 정말 어머니의 말씀대로 조금 떨어져서 욕심을 버리고 바위틈을 지켜보았지요. 어머님 말씀이 옳았습니다. 그렇게 보이지 않던 고동들이 바위틈 여기저기서 모습을 드러내더군요. 가을이 되면 굴이 한창 좋겠다는 어머니의 말씀에 그땐 큰 그릇을 가지고 와서 김장 담글만큼 굴을 따가자는 조금은 과장된 약속을 하고 집으로 향했습니다.

돌아오는 길은 아침처럼 혼잡스럽지 않았답니다. 매일 매일 너무나 바쁜데도 솔선해서 즐거운 여행을 만들어준 아빠의 고마움을 아이들도 알겠는지 "아빠는 정말 베스트 드라이버예요!" 하며 엄지 손가락을 치켜세웠고, 저도 "우리들 인생의 내비케이션!!!"이라며 아이들 말에 힘을 실어주었답니다. 남편도 우리들의 칭찬 세례모니가 싫지 않았던지 환하게 웃어 주었고요.

어두워지는 창밖을 보며 잠시 생각했지요. "우리의 행복 찾기도 어쩌면 바위틈에서 고동을 따는 것과 같지 않을까? 너무 가까이서 찾으려 하면 보이지 않고 조금 떨어져 무심한 듯 대할 때 오히려 그 모습을 드러낸다는 것!" 또한 "그리 쉽게 사람들의 손에 닿지 않도록 몸을 숨기고 있다가 쉬엄쉬엄 여유로운 마음으로 찾아갈 때 우리에게 다가온다"는 점에서 말이죠.

즐겁게 떠들다 뒷좌석 한 모퉁이씩을 차지하고 곤히 잡든 아이들이 엄마보다는 좀 더 일찍 이런 이치를 이해했으면 하는 생각을 하면서 가을이 오면 다시 한 번 남편과 을왕리를 찾기로 했습니다. 그땐 먼 출퇴근길을 오가며 일과 가정 모두에 최선을 다해 준 남편에게 흐드러지게 피어난 가을의 꽃길을 선사하고 싶습니다. 그때도 남편은 어김없이 지금처럼 따스한 미소를 보내주겠지요.

뒤란에서 남편이 톡톡 둘 쌓는 소리가 들린다. 늘 회사일로 바쁘던 남편이 오랜 만에 휴식을 취하고 있다. 나는 커다란 유리컵에 각얼음을 듬뿍 넣은 냉커피를 들고 뒤란으로 간다.

전원휴가

유선례 | 철도부 이우태 부사장 부인

칠월 초순 한여름. 이미 여름의 중심에 와 있었다. 이제 막 아침상을 물리고 뜨거운 커피 잔을 손에 들고 퇴마루 끝에 나와 앉았다. 시골의 아침밥상은 열 시가 넘어서야 받는다. 그 전에 할 일들이 있기 때문이다. 새벽 푸르름이 물들 무렵부터 나의 하루가 시작된다. 처마 끝에 새벽이슬 맷히면 하루 첫잔 커피를 들고 앞뜰부터 시작해서 뒤란 끝까지 천천히 돌면서 풀과 꽃들에게 눈인사를 한다.

유월 중순부터 주황빛 나리꽃들의 찬란했던 향연이 끝나가고 있었다. 이즈막엔 주황꽃잎이 힘 없이 늘어졌다. 떨어져서 밀자락이 너저분하다. 떨어진 꽃잎마저도 안타까워 며칠 더 놓아둘 셈이다. 옆으로는 일 미터쯤 커버린 카모밀라가 분홍빛 낮 빛깔로 무리지어 피어있어 나를 위로한다. 꽃밭 가운데 자리 잡은 작은 확 안에선 수생식물이 푸르게 둑실 떠있고 모형오리가 모양을 내고 앉아 있다. 다육식물이 큰 몸짓으로 괴양석 옆에 자리 잡고 있다.

현당채를 들 때쯤 가마솥 옆구리에 왕 보리수의 빨간 열매가 숱 많은 머리카락 같은 나뭇가지 안으로 마치 콩 편 모양 촘촘히 박혀 있다. 그 맞은편으로 처마 끝 빗물받이 중간에 비둘기 모양의 주동이에서 낙수를 받아내는 곳이 나뭇가지 안으로 촘촘히 박혀있다. 그 앞으로는 시아버님께서 생전에 소여물통으로 사용하셨던 반쪽으로 자른 대형 트럭의 타이어가 흙바닥에 몸체를 담근 모양으로 작은 수조 노릇을 하고 있고, 그 안에 물 배추 아래 움츠리고 있는 열두 마리의 미꾸라지가 모기유충 사냥꾼 역할을 하고 있다.

좁은 샛길로 돌아서면 두릅나무 아래로 옥잠화가 봉우리를 내밀고 야생 고사리와 춤나물이 우후죽순 자라고 있다. 굴뚝 옆에는 격자 모양의 작은 옛날 창호 문이 정겹게 있다. 뒤란에 들어서면 산뽕나무와 들뽕나무가 양쪽에 자라며 엄나무도 동무삼아 공생한다. 바람이 처마 아래 풀섶을 흔들고, 야트막한 아침 공기를 가르며 박하풀 향이 퍼진다. 생전 시어머니가 몇 포기 묻어놓은 박하풀이 지금은 천지가 되어 있다. 항아리 앞으로는 부추가 수북하다. 장독대 너머로 얘기 장미인지 붉은 찔레꽃 넝쿨이 지지받아 세워둔 장대를 휘어 감으며 번지고 있다. 몇 년 전 차문화전을 보러 코엑스에 갔다가 붉은 찔레라고 해서 조금 비싼 듯싶게 사온 것인데 이때쯤의 내 눈에는 아무래도 작은 얼굴의 넝쿨 장미로 보였다. 꽃잎은 장수가 많고 향기가 없으며 붉은 정도가 지나치게 빨갛다. 내 욕심으로 거름을



단둘이 떠난 여행

지나치게 준 때문인가 생각해 본다.

장독대 옆으로 두세 평쯤 아주 작은 채소밭을 가꾸고 있다. 어머님 생전에 그곳엔 하얀 불당화를 키우셨는데, 유월 즈음이면 흐드러지게 피워대던 불당화 꽃의 꽃잎들이 바닥으로 뿌려지고 비라도 한 번 올라치면 지저분하기가 이루 말할 수 없었다. 허름한 옛 날집인 만큼 소박하게 만들었다. 나는 그곳에 여름 한 철 채소를 키워 부엌에서 상을 차리다 맨발로 뛰어가 쌈, 풋고추 그리고 살파를 뜯어다가 밥상에 올린다.

냉수에 금방 지은 밥을 말아서 고추장에 푹 찍어먹는 맛이라니. 그 맛은 소박하면서도 진솔한 맛으로 먹어보지 않은 사람은 알 수 없으리라.

실은 대문 밖 바로 몇 걸음 안에 채마전이 있건만 사람 타는 나는 선뜻 나서지지 가 않는다. 우리 집은 마을 중심에 있고 마을 주민들은 우리 채마밭 앞길을 오가기 때문이다. 주민들과 만날라치면 나는 몸이 오그라든다. 베테랑 농사꾼들이 꼭 한두 가지씩 농사 요량을 일러주고 가면 나와 남편은 “그렇군요.”하며 어색한 말투로 짧게 답한다. 그러다 보면 나와 남편은 초등학교 교과서에 나오는 당나귀와 부자 이야기처럼 당나귀를 끌고가다 메고가다 하는 꼴이 되고 만다. 그리고 나면 우리는 서로 얼굴을 쳐다보고 어이없게 웃는다.

뒤채 마당으로 넘어갈라치면 수령이 오래된 재래종 백합들이 꽂꽃이 올리고 서있다. 아마도 활짝 만개하려면 보름은 족히 걸릴 것이다. 곧 필 듯 하지만 꽤 날을 잡고서야 얼굴을 보여준다. 거기에 열 평은 넘어 보이는 채마밭에는 단단하게 여물어 보랏빛 살이 통통히 오르는 가지, 상큼하게 여름 입맛을 돋아줄 여름 배추 또는 열무를 심어둔다. 조금은 내버려 두어서 채소와 잡풀이 공생한다. 중간문 서까래 틈으로 살림을 차린 박쥐들이 아침마다 변을 한 움큼씩 쏟아낸다. 나는 아침마다 그것들을 쓸어 모아서 가지나무 비료로 사용한다.

몇 해 전 남들은 모두 왕신단지라고 일컫는 시아버님이 우리에게 남겨주신 구옥을 흐자는 헐어버려라 또는 썩 밀어내고 조립식으로 새로 지어라 온갖 훈수들을 했지만 나는 그냥 웃어넘겼다. 조촐하면서도 소박한 이 구옥이 맘에 들었다.

가벼운 마음으로 조금 수리를 해보기로 하고 시작을 했다. 남편이 초등학교 때 지은 집이니까 족히 오십 년은 된 집이라 지붕을 개량형 합석기와로 수리하고 보니 차츰 흥미로웠다. 최대한 원재료를 살리는 방향으로 방 천장을 뜯어보니 멋진 용마루와 서까래가 드러났다. 목재들을 그라인딩하고 백색 칠을 하여 본색을 살려냈다. 그렇지만 전통 한옥처럼 하기에는 집 구조와 면적이 좁았다. 비용

또한 만만치 않아 현대식으로 할 수밖에 없었다. 남편이 그대로 보존하고 싶어 한 예전 대청마루와 어머님의 공간이었던 부엌의 그을음이 까맣게 앓은 서까래도 그대로 살리기로 했다. 조금은 생뚱했지만 추억의 공간으로 좋았다. 나는 흑백사진들을 한 액자에 모아 거실 한 쪐에 걸어두었다. 때때로 아이들과 나는 그 사진들을 보고 과거의 우리를 회상하며 키득키득 새어나오는 웃음을 참기도 했다.

우리 집에서 가장 쇼킹한 것은 화장실이 투명유리로 되어 있다는 것이다. 샤워실도 팔린 공간인데 나는 그 안에 있을 때 거실이 궁금하다. 또한 햇빛이 살아있을 땐 전등을 켜 필요가 없음을 강조하려 했지만 방문객은 얼마나 당황할 것인가. 그러나 방문객은 아래채에 준비되어 있는 다른 화장실을 이용하면 되니 걱정할 필요는 없다.

또한 사랑채를 헐어 열린 대청마루를 만들었다. 여름에는 산자락을 타고 풀내음을 품고 내려오는 바람이 시원하기 그지없다. 장마철에 비라도 올라치면 커다란 사각 모기장을 치고 맨지름한 잠자리를 마련한다. 비스듬히 누워 차가운 캔맥주라도 홀짝거리다 보면 이만한 휴가가 어디 있으랴.

내일이면 물기를 흡뻑 먹은 가지가 뽕하고 속살을 꽉 채우며 커져있을 것이다. 맛있게 열린 가지를 두 개쯤 따서 시렁에 걸어놓은 양파와 설설 볶아서 밥상에 올리면 꿀맛일 것이다. 남편은 또 돌팁을 쌓는답시고 땀을 뻘뻘 흘리며 토목공학도답게 돌탑쌓기 삼매경에 빠질 것이다.

“따르릉—” 앞치마 주머니에서 벨소리가 나를 부른다. 아들이 주말에 친구들과 놀러오겠단다. “응!” 짧고 경쾌한 나의 대답. 나는 이제부터 바쁘다. 애들을 위해서 준비해야 할 것이 많다. 야채도 덜 따내고 가지도 덜 따서 아껴야 한다. 바비큐를 위한 숯도 준비해야겠다. 처마 끝에 매어놓은 줄을 타고 꽃 인동초가 돌돌 말아 올라가며 꽃망울을 터뜨리고 있다.

뒤란에서 남편이 툭툭 돌 쌓는 소리가 들린다. 늘 회사일로 바쁘던 남편이 오랜 만에 휴식을 취하고 있다. 나는 커다란 유리컵에 각얼음을 들판 넣은 냉커피를 들고 뒤란으로 간다. 중간문은 바람이 통하는 곳이다. 뜨거워진 공기도 그곳에서 식어서 나간다. 나는 나무결상에 자리 잡고 앓아서 남편이 잠시 일손 놓기를 기다리며 물방울이 송골송골 맷힌 유리컵을 만지작거린다. 얼음이 조금씩 녹아간다. 한여름의 휴기는 짧고도 달콤하다.

기분이 좋지 않았었는데 정말 잘 왔다하는 생각이 들 정도로 멋있는 길이었다. 한적하게 우리만 나무들 사이로 지나가는 게 아주 기분 좋았다. 그 나무들이 무슨 나무였는지는 기억이 나지 않지만 꽃이 있었던 것 같았다.

여름휴가

김연우 | 감리CM본부 김석갑 상무 차남

우리 아빠는 매년 친가와 외가를 번갈아가며 회사 콘도를 이용해 휴가를 보내신다. 올 여름은 할아버지와 같이 가는 해였는데 외할아버지 제사로 외할머니 집에 들렀다 하룻밤 묵고 지리산으로 휴가를 갔다.

이른 새벽, 몰려오는 잠을 애써 떨치고 일어나 나주로 떠날 준비를 했다. 외할머니 댁이 전남도 나주이기 때문이다. 차에서 눈을 붙이려 했지만 언제나 그랬듯이 쉬운 일이 아니었다. 바로 형 때문이다. 형은 차 안에서 항상 잠이 든다. 그래서 내가 누울 곳은커녕 앉을 곳마저 사라지고 만다. 이번에도 형은 차에 들어가자마자 드러눕고 말았다. 이럴 때마다 ‘내가 형이었으면…….’ 하는 생각이 든다. 휴가는 그렇게 불편하게 시작되었다.

나주 도착. 외가에서는 사촌동생들과 놀면서 시간을 보내다가 밤 12시에 외할아버지 제사를 지냈다. 그런데 제사가 끝난 후 엄마가 갑자기 외가에 손님이 많아서 나하고 형은 친가 집에서 자야 한다고 말씀하셨다. 썩 내키는 소식이 아니었다. 왜냐하면 할아버지가 꽤 무서웠기 때문이다. 하지만 어찌겠는가. 잘 곳이 없다는데! 나는 형과 함께 아빠 차를 타고 할아버지 댁으로 갔다. 다행히도 할아버지와 할머니께서는 우리를 반겨주셔서 그나마 편안하게 잠자리에 들었다.

다음날은 지리산으로 휴가를 떠나는 날. 집에서는 일어나기가 힘든데, 친가에 오면 일찍 눈을 뜨게 된다. 일어난 후에 할머니께서 차려주신 아침밥을 먹고 아빠와 엄마를 기다렸다. 10시쯤 아빠와 엄마가 오셨고, 드디어 지리산 송원리조트로 향했다.

지리산에는 전에도 두 번이나 갔다 와서 가는 길이 지루하게만 느껴졌다. 이번에도 또 지리산이라니. 차라리 집에서 TV나 보는 게 훨씬 좋을 것 같았다. 그리고 친척들이 모여도 내 또래는 아무도 없고 모두 나보다 어린 시촌동생들뿐이었다. 놀아달라는 동생들 목소리가 도착하기도 전에 내 귀에 들리는 것 같았다.

몇 시간을 달린 후에 회사 콘도인 지리산 송원리조트에 도착했다. 짐을 꺼내 우리들의 방으로

가져갔다. 콘도에는 우리 가족과 할아버지, 할머니뿐이었다. 아빠는 가족끼리 조용하고 오붓하게 지낼 수 있어서 이곳을 계속 찾는 것이라고 했다. 나는 형과 함께 리조트에 있는 수영장으로 가서 2시간 정도 놀다가 추워서 다시 방으로 들어왔다. 우리가 방으로 들어왔을 때 작은아버지와 작은어머니께서 도착해 계셨다. 곧이어 고모님들이 오셨다. 다 모인 사람 수는 아이들까지 포함하여 20명 정도. 다 같이 모여서 저녁으로 할아버지께서는 특별히 사오신 비싼 쇠고기를 먹었다.

다음날, 유서 깊은 화개장터와 소설 <<토지>>에 나오는 최참판 댁을 들르기로 했다. 가는 길에 양옆으로 나무들이 열지어 서있는 길을 지났는데 나무들 사이를 한적하게 지나가니 정말 아름답게 보였다. 출발할 때만 해도 별로 기분이 좋지 않았지만 정말 오길 잘했다는 생각이 들었다.

화개장터에 도착해서 장터를 구경하였다. 약초 같은 것들을 많이 팔고 있는 것이 인상 깊었다. 보통 부채와는 다른 특이한 부채를 하나 샀다. 그리고는 최참판 댁이 있는 마을로 갔다. 도착하고 보니 집이 크고 멋있었다. 가택 안에는 연못도 있고 대나무숲도 있어 멋졌다. 나도 이런 집에서 살고 싶다는 생각이 들었다.

이곳저곳을 구경하다 방안에 앉아서 책을 읽고 계신 할머니 한 분을 보았다. 인형인 것 같아 보였는데 가까이 가보니 실제 사람이었다. 최참판 댁과 이웃한 다른 집들도 둘러보았다. 초가집들이었는데 가는 길들은 좁고 풀이 무성했다. ‘저런 작은 집에 사람이 어떻게 살았나?’ 하는 생각이 문득 들었다.

마을 아래로 내려가는 길에는 여러 물품들을 팔고 있었는데 친척들에게 주려고 우리도 몇 가지 샀다. 화개장터와 최참판 댁은 색다른 경험이었고 아주 재밌었다. 이 두 곳을 다녀오면서 속상한 마음은 씻은듯이 사라지고 지리산 여름휴가가 다시 예전처럼 기쁜 일이 되었다. 리조트로 가는 길, 웅장한 지리산과 아름답게 흐르는 섬진강을 보며 나는 아름다운 자연에 매료되었다.

리조트에 도착해서는 일찍 자려고 누웠는데 다음날이 마지막 날이라 생각하니 너무나 아위웠다. 무엇이든 마지막은 아쉬운 법인가 보았다. 그래도 가족끼리 좋은 시간도 보내고 불만한 곳들도 찾았다고 해서 행복한 여름휴가가 되었다는 생각이 들었다.



나, 엄마, 형, 아빠

남들은 모르는 우리만의 비밀이란 참으로 스릴만점이지 않을 수 없다. 우리도 암호를 만들었다. 신랑 애칭을 여자이름으로 바꿔치기했다.

그 사람은 나를 이렇게 생각한다

장보금 | 경영관리본부 정관영 차장 부인

‘처음 입사한 날 야근을 하게 되어 자장면을 먹었다. 자장면을 먹으면서 선배인 듯 보이는 동료 여직원이 웃으며 하는 말, “열심히 하세요!” 난 눈도 마주치지 못하고 자장면에 대고 꾸벅 인사를 하며 겨우 대답했다. “네” 그 여직원은 회사 돌아가는 이런 저런 얘기도 들려주었고 난 감사하며 이야기를 들었다. 군대 제대한 지 얼마 안 된 사람처럼 나는 네, 아니요로 대답만 할 뿐이었다. 땀을 먹는 건지 자장면을 먹는 건지 모르게 정신없던 기억이 난다. 다음 날 알고 보니 그 여직원은 나보다 겨우 9일 먼저 입사한, 나이도 세 살이나 어린 초짜 신입사원이었다.’

이것이 내 남편이 나를 기억하는 첫인상이다. 이 이야기를 할 때면 나를 꼭 사기꾼 보듯 바라보며 얘기한다. 물론 난 억울할 뿐이고. 한 번은 신랑이 입사한 지 며칠 안 되는 날이었다. 친한 친구와 친구네 집에서 하룻밤을 자게 되었다. 꿈도 희망도 많은 시절이었으므로 커피도 마시고 음악도 듣고 밤새 얘기하고 놀았다. 다음 날 마을버스를 타고 가려는데, 몇 미터 앞에서 마을버스가 오는 것이 보였다. 버스를 향해 열심히 뛰어 갔는데 그 많은 좌석 중에 유독 한 사람이 눈에 들어왔다. ‘에구머니나! 새로 입사한 직원이잖아. 뭐야~ 부끄럽게 외박한 거 다 들통 나잖아.’ 도둑이 제발저리다고 했던가. 나는 버스를 타지 않고 어딘가로 냅다 달렸다. 길도 모르는 남의 동네를 아침부터 말이다. 물론 그런 나의 모습을 남편은 보았다고 한다. 이제와 생각해 보니 그것도 다 인연이었나 하는 생각이 든다.

그 후 2년 동안은 서로에게 별 관심을 보이지 않은 채 지나갔다. 업무 외적인 공간에서는 1%의 교집합도 없이 서로 다른 공간에서 바빴다. 그러는 사이 건회는 급성장을 하고 있었고 총무부도 직원이 많이 늘어 있었다. 다들 20대 초중반의 처녀총각이었으므로 서로에게 호감을 품을 만도 하건만 우린 친 가족처럼, 오빠동생처럼 회사생활을 했다. 업무가 끝나면 자동으로 호프집으로 향했고 상사 흥도 실컷 보고 우리끼리 회비를 걷어서 놀러가기도 하고 정말 즐거운 시간을 보냈다.

가랑비에 옷 젓는다 했던가. 그런 시간들이 하루하루 지속되다 보니 어느새 나의 뇌리에는 자연스레 ‘이 사람과 사귀어야겠지? 결혼해야겠지?’ 하는 생각이 들었다. 숨이 쉬어지는 것처럼 자연스럽게 이 사람과 결혼이란 걸 해야 하나보다 했다. 집이 가까운 관계로 회식 후 데려다 주고 이런 것이 자연스럽게 사귀게 되었던 것 같다.

그 전까지만 해도 난 나름대로의 철학이 있었다. 연애는 한 사람과 하고 그 사람과 바로 결혼하자는 것이다. 지금 생각하면 그런 개똥철학은 개밥으로나 줄 것을 그랬다. 텔레비전 드라마 속의 예쁜 연애를 부러워하면서 침을 흘리느니 그때 사귀어 둘 걸. 적어도 눈 오는 날 커피 한 잔과 함께 할 추억쯤은 간직했어야 하는데 말이다. 이런 얘기를 하면 우리 신랑하고 결혼한 걸 후회한다고 생각할지 모르지만 결단코 그건 아니다. 돌아서 가도 서울이란 말이 있듯이 골인지점은 역시 우리 신랑일 테니 말이다.

그렇게 시작된 연애의 기본은 다들 알고 있듯이 암호만들기이다. 남들은 모르는 우리만의 비밀이란 참으로 스릴만점이지 않을 수 없다. 우리도 암호를 만들었다. 신랑 애칭을 여자이름으로 바꿔치기했다. 핸드폰이 귀한 시절이었으므로 회사 유선전화를 이용했다. 마치 여자친구와 통화를 하는 것처럼 행세했지만 눈치 빠른 동료직원은 아마도 눈치를 챘으리라. 그것 말고도 비밀연애의 별미는 참으로 많다. 앞뒤로 앓아서 옆구리 찌르는 재미, 복사기 앞에 그 사람이 서있으면 괜히 지나가는 책 하다가 슬쩍 건드리고, 상대방이 풀이 죽어 있으면 슬쩍 전네주는 쪽지메모 한 장으로 기운을 되찾는 그런 사소한 재미를 겪어보지 않은 사람은 모르리라.

회사 밖의 공간에서 우리 연애의 주된 활동무대는 미아삼거리였다. 물론 영화관은 지금은 사라진 대지극장이었다. 우리도 남들처럼 사람들 화려하고 물 좋은 곳을 왜 안 가고 싶었겠냐마는 신촌에 갔을 땐 타 부서 직원이 횡단보도 맞은편에 서있어서 서로 상의 없이 갈라져서 달아났던 기억, 종로 딱 한 번 나갔을 때 다음날 출근하니 회사 동생이 실실 웃으며 나를 바라보는 그 눈빛은 지금도 잊을 수가 없다. “난 네가 지난 주말에 누구와 어디에 있었는지 다 알고 있다”라는 의미심장한 눈빛 말이다. 그것도 처음으로 손을 잡은 날 들켜서 회사 동생 입을 막는 대가를 수월찮게 치렀던 기억이 있다. 그 이후로 우린 사람 많은 곳은 피하는 두더지 같은(?) 인생을 살기 시작했던 것이다.

그러다가 로테이션으로 인해 자연스럽게 둘의 부서가 달라지게 되었다. 그때 로테이션을 안 했다면 총무부 일밖에 몰랐겠지만 총무부, 도로부, PQ팀, 비서실 등 여러 업무를 해봄으로써 퇴사 후 다른 회사에서 일할 때 아주 큰 도움이 되었다. 부서마다 1년, 2년의 짧은 경험이었지만 새로운 회사에 가서 그 일을 접하게 되었을 때엔 자신감을 가지고 일하기에 충분한 시간이다. 그래서 그런지 나에게 전화는 항상 친정 같은 느낌이다. 나에게 회사다운 첫 회사였고 타 회사에서 일을 할 때 두려움 없이 일하게끔 기반을 만들어준 회사이므로 나에겐 친정이 맞다. 지금 연락하고 지내는 사회친구들도 전화인이 많고 언제나 나를 향해 팔을 벌려줄 것 같은 전화를 나는 진정 사랑한다.



당시 우리가 사내결혼 3호였던 것으로 기억하는데 지금은 10쌍을 훌쩍 넘긴 것으로 안다. 사내연애를 하면서 회사 일을 소홀히 할 수도 있으므로 회사에선 싫어할 수도 있겠지만 그 반대로 내가 좋아하는 사람이 나를 어떤 눈으로 바라볼까 생각하면서 그 사람에게 잘 보이기 위해서라도 회사 일을 더 충실히 하는 사람도 있다는 사실을 임원들께서는 아셨으면 한다. 업무시간에 일도 안 하고 맙은 일도 형편없이 하는 나를 그 사람이 본다면 어떻겠는가. 과연 좋아할까 의문이 든다. 그런 의미에서라도 사내결혼은 회사 입장에서도 단점보다 장점이 많은 것 같다.

원고를 쓰면서 오랜 만에 옛 기억을 되새겨보니 입가에 절로 미소가 지어진다. 최근 육아에만 전념하여 서로에게 신경써줄 틈도 없던 우리 부부에게 옛날 기억을 떠올리며 함께 웃을 수 있는 시간이 되었다. 내년이면 결혼한 지 10주년이 되는데 올해 얼굴도 보지 않고 데려간다는 셋째 딸이 태어났다. 앞으로 힘든 나날도 많겠지만 연애를 시작하여 결혼에 이른 그때의 초심을 기억하며 더욱 더 행복한 나날이 되게 서로 배려해야겠다는 생각을 한다.

Appendix

부록

- 266 최고경영진
- 268 부서별 임원
- 279 역대 대표이사
- 280 역대 부서장
- 282 조직도 변천
- 284 현 조직도
- 285 사옥 변동
- 286 임직원 명단
- 288 연표
- 292 재무제표 현황
- 294 수행 실적
- 302 신기술, 특히, 실용신안 등록 현황
- 306 상훈 수상 현황
- 308 복지 현황
- 309 콘도 현황
- 312 사내 동호회 현황
- 313 사회공헌 활동

최고경영진



회장 황광웅



회장 정조화



사장 박승우



사장 한기태

부서별 임원



도로구조본부 도로공항부

김총주 상무, 이석범 부회장,
박종원 이사대우, 조완상 부사장,
김환석 이사대우
◎ 원쪽부터



도로구조본부 구조부

임건환 상무, 조강연 전무,
서동권 이사, 조남철 부회장,
김충식 상무, 임호상 부사장,
김문보 이사대우
◎ 원쪽부터



도로구조본부 도로공항부

서천식 이사대우, 이용재 전무,
김병수 이사, 박중태 전무,
양희용 부회장
◎ 원쪽부터



도로구조본부 교통계획부

조문석 이사대우, 박완용 부사장,
김용걸 이사대우, 정정연 이사,
김용식 이사
◎ 원쪽부터



수도환경본부 상하수도부

송태경 이사대우, 김준석 부회장,
김용운 이사, 한상연 상무,
윤범한 부사장

◎ 원쪽부터

수도환경본부 환경설계부

최은주 이사대우, 조광식 이사대우,
박봉현 부회장, 윤형희 상무,
권성환 이사대우, 김만덕 전무,
신득철 전무

◎ 원쪽부터



수도환경본부 상하수도부

최광모 전무, 박용섭 상무,
최진상 부사장, 안병욱 전무
◎ 원쪽부터



수도환경본부 플랜트사업부

강권구 이사대우, 장봉익 부시장,
이주섭 이사, 김한중 부사장,
박상만 상무, 김철 이사대우,
임흔승 전무, 전건 이사대우,
김제남 상무
◎ 원쪽부터





국토개발본부 국토개발부

구정완 부사장, 김석우 부회장,
이준원 부사장, 홍경표 부회장,
김용호 부회장, 이칠성 상무

◎ 왼쪽부터

국토개발본부 국토개발부

남장우 전무, 기호성 부회장, 김형일 부사장,
강덕영 이사, 김용덕 이사

◎ 왼쪽부터



국토개발본부 국토개발부

충창현 부사장, 김시만 이사,
김번성 부회장, 이형철 부회장,
박재교 전무, 이재종 이사대우

◎ 왼쪽부터



국토개발본부 단지설계부/레저조경부

소안섭 이사대우, 임종렬 상무,
오상경 이사, 노찬기 전무, 조규수 전무

◎ 왼쪽부터



수자원부

권준서 이사대우, 시채수 부시장,
명남재 전무, 윤현만 부회장,
신종문 전무
◎ 원쪽부터



항만부

송만순 부회장, 정종진 부사장,
구본수 상무
◎ 원쪽부터



환경평가부

송길 이사, 이상청 전무,
강병렬 부사장, 한창우 이사대우
◎ 원쪽부터



철도부

오석원 부시장, 이우태 부시장,
이운재 상무, 주정석 부회장,
최규식 부시장, 장석봉 부시장,
임경완 이사대우
◎ 원쪽부터





해외사업부

신명하 전무, 정태성 부회장,
최강일 부사장, 김위재 이사대우
◎ 원쪽부터



감리CM본부

안재린 부사장, 김석갑 상무,
천승우 이사
◎ 원쪽부터



지반터널본부

김동원 이사대우, 서진용 이사대우,
박병찬 부사장, 유혁종 이사대우,
최효범 전무
◎ 원쪽부터



감리CM본부

민홍기 상무, 노정래 전무,
오형진 부사장, 조재범 부사장
◎ 원쪽부터

역대 대표이사

일자	성명	직위	비고
1990.03.26	황광웅	대표이사 사장	
1992.10.26	노해규	회장	1998.01.10 퇴임
1997.02.20	황광웅	대표이사 부회장	
1997.02.20	조남철	대표이사 사장	1999.01.04 사임 현임
1999.01.04	황광웅	대표이사 회장	
1999.01.04	문병권	대표이사 사장	2005.01.12 퇴임 현임
2003.12.11	김영윤	대표이사 회장	2005.01.12 퇴임 현임
2004.01.02	한기태	대표이사 사장	
2005.01.05	정조화	대표이사 부회장	
2005.01.05	박승우	대표이사 사장	
2010.04.05	정조화	대표이사 회장	

기획관리부/경영관리본부

강왕렬 전무, 이용범 부사장,
김의수 이사대우,
박주수 부사장,
서무교 부사장,
황준기 이사
◎ 원쪽부터



기술고문실

김영하 기술고문, 김현기 기술고문,
김상진 기술고문, 박제성 기술고문,
정동순 기술고문
◎ 원쪽부터



역대 부서장

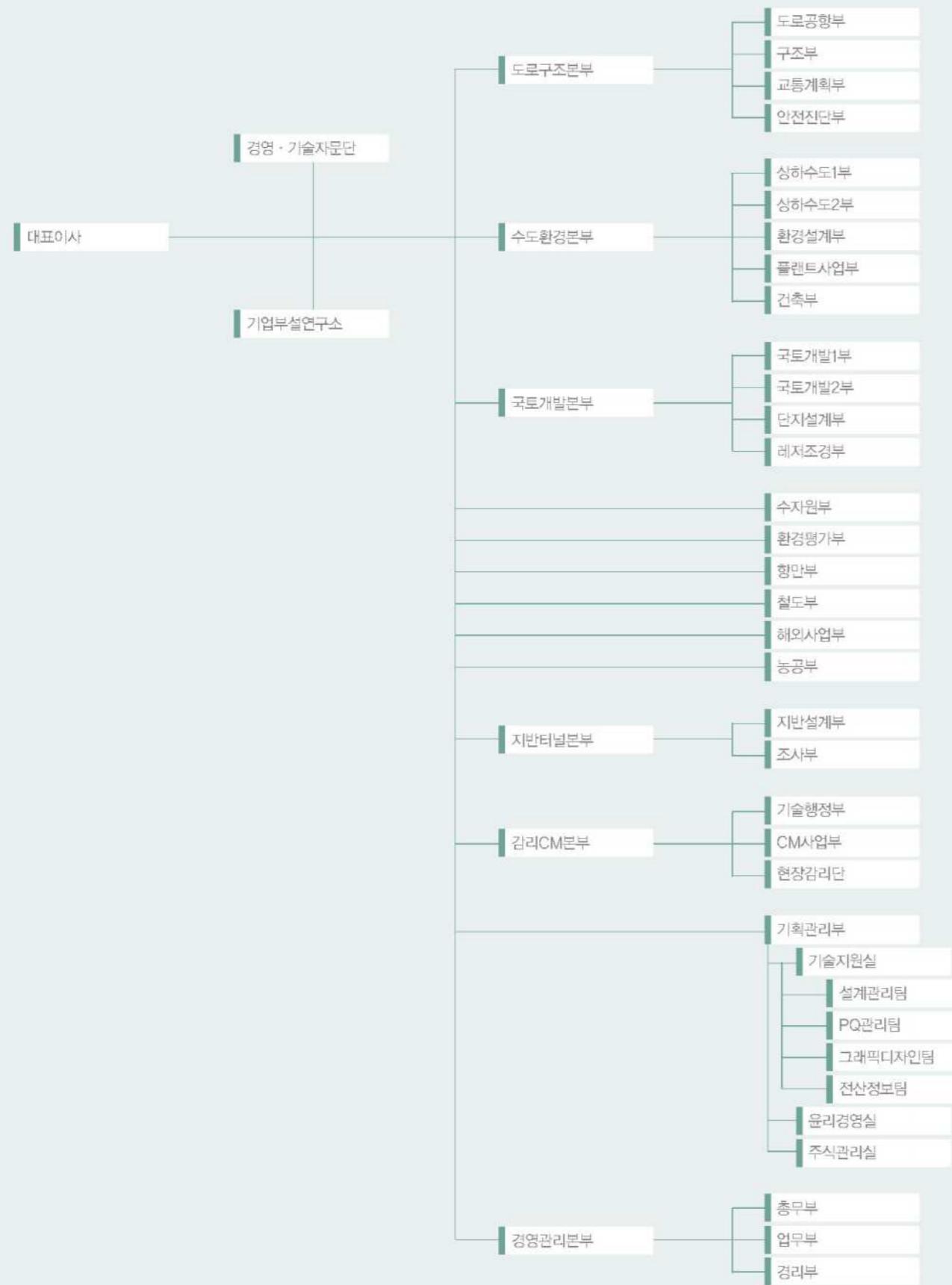
일자	부서명	직책	성명	발령당시 직급	현임여부	현직급	일자	부서명	직책	성명	발령당시 직급	현임여부	현직급
1990. 03. 26	구조부	부서장	강신봉	부장			1990. 03. 26	수자원부	부서장	최석범	부장		
1991. 07. 01	구조부	부서장	임호상	부장	현임	부사장	1990. 03. 26	수공부	부서장	유철근	상무		
1992. 03. 28	교통연구실	부서장	박완용	이사	현임	부사장	1996. 08. 11	수자원부	부서장	명남재	이사		
1992. 03. 30	도로부	부서장	문병권	상무			1997. 04. 14	수자원부	부서장	시체수	이사	현임	부사장
1999. 01. 04	도로부	부서장	김시일	상무			1996. 04. 01	환경부	부서장	강병렬	상무	현임	부사장
2000. 03. 24	도로부	부서장	유성진	부사장			1997. 09. 24	행안부	부서장	김익중	부사		
2001. 04. 05	도로부	부서장	조완상	상무			2004. 11. 12	행안부	부서장	구본수	이사		
2005. 01. 13	도로본부	본부장	양희용	부회장			2007. 06. 04	행안부	부서장	정종진	부사장	현임	부사장
2007. 01. 02	도로본부	본부장	조완상	전무	현임	부사장							
1990. 03. 26	수도부, 기전부	부서장	정조화	상무									
1992. 01.	수도부, 기전부	부서장	김대중	부사장			1998. 02. 11	철도부	부서장	송재근	부사장		
1995. 02.	수도부, 기전부	부서장	장세웅	이사			2005. 05. 11	철도부	부서장	주정석	부사장		
1996. 03. 26	기전부	부서장	김한중	이사	현임	부사장	2010. 01. 04	철도부	부서장	오석원	전무	현임	부사장
1999. 01. 04	수도부	부서장	박승우	부사장			2007. 03. 12	해외사업부	부서장	최강일	부사장	현임	부사장
2005. 01. 05	수도부(상하수도1부)	부서장	최진상	전무			1990. 03. 26	토질부	부서장	주수일	부사장		
2005. 01. 13	수도본부	본부장	최진상	전무	현임	부사장	1995. 02. 02	토질부	부서장	박병찬	상무		
2007. 01. 02	환경설계부	부서장	김만덕	전무			1995. 03. 26	조사부	부서장	박양희	부사장		
2008. 02. 06	환경설계부	부서장	박봉현	부사장			1999. 03. 26	조사부	부서장	서무교	전무		
2010. 01. 04	환경설계부	부서장	최진상	부사장	현임	부사장	2007. 01. 02	지난터널본부	본부장	박병찬	부사장	현임	부사장
2010. 03. 08	상하수도2부	부서장	정도완	부사장	현임	부사장	2010. 03. 08	조사부	부서장	박병찬	부사장	현임	부사장
1990. 03. 26	도시사업본부(계획팀, 설계팀)	부서장	박양희	전무									
1995. 03. 13	도시사업본부(계획팀, 설계팀)	부서장	강신순	부사장			1992. 03. 26	감리본부	부서장	한기태	이사		
1996. 05. 20	조경부	부서장	송병돈	이사			2004. 01. 02	감리본부	부서장	노정래	이사		
2001. 05. 14	단지설계부	부서장	임중렬	이사			2009. 03. 26	감리본부	본부장	노정래	전무	현임	전무
2001. 08. 01	단지설계부	부서장	조규수	상무	현임	전무	2010. 03. 08	기획관리부	부서장	서무교	부사장	현임	부사장
2001. 08. 01	조경부	부서장	김윤곤	상무									
2003. 11. 01	조경부	부서장	노찬기	이사	현임	전무	1990. 11. 26	총무부	부서장	채경석	부사장		
2004. 01. 02	도시사업본부(계획팀, 설계팀)	본부장	이형철	부사장			1992. 01. 20	총무부	부서장	문희억	전무		
2007. 01. 02	도시계획부	부서장	이형철	부사장			1995. 12. 11	총무부	부서장	박주수	이사		
2007. 01. 02	도시설계부	부서장	김향일	전무			2006. 05. 10	경영관리본부	본부장	박주수	전무	현임	부사장
2010. 01. 04	국토개발본부	본부장	충경표	부회장	현임	부회장							
2010. 01. 04	국토개발1부	부서장	구정완	부사장	현임	부사장							
2010. 01. 04	국토개발2부	부서장	충창현	부사장	현임	부사장							

조직도 변천

일자	부서																			
1990 03.26	도로부	구조부	토질부	수도부	도시부	수자원부, 수공부	총무부													
1991 04.01	도로부	구조부	토질부	수도부	기전부	도시부	수자원부 수공부	총무부												
1991 09.01	도로부	구조부	토질부	수도부	기전부	도시부	수자원부 수공부	환경부	항만부	총무부										
1992 03.28	도로부	구조부	토질부	수도부	기전부	도시부	수자원부 수공부	환경부	항만부	교통연구실	총무부									
1992 04.25	도로부	구조부	토질부	수도부	기전부	도시부	수자원부 수공부	환경부	항만부	교통연구실	김리부	총무부								
1994 06.01	도로부	구조부	토질부	수도부	기전부	도시부	수자원부 수공부	환경부	항만부	교통연구실	농공부 (공사부)	김리부	총무부							
1995 09.06	도로부	구조부	토질부	수도부	기전부	도시부	수자원부 수공부	환경부	항만부	교통연구실	농공부 (공사부)	조사부	김리부	총무부						
1996 01.15	도로부	구조부	토질부	수도부	기전부	도시사업본부	조경부	수자원부 수공부	환경부	항만부	교통연구실	농공부 (공사부)	조사부	김리본부	총무부					
1998 02.11	도로부	구조부	토질부	수도부	기전부	도시사업본부	조경부	수자원부	환경부	항만부	철도부	교통연구실	농공부 (공사부)	조사부	김리본부	총무부				
2001 05.11	도로부	구조부	토질부	수도부	기전부	도시사업본부	단지부	조경부	수자원부	환경부	항만부	철도부	교통연구실	농공부	조사부	김리본부	총무부			
2005 01.13	도로본부			수도본부		도시사업본부	단지부	조경부	수자원부	환경부	항만부	철도부	교통연구실	농공부	조사부	김리본부	총무부			
2006 05.10	도로본부			수도본부		도시사업본부	단지부	조경부	수자원부	환경부	항만부	철도부	교통연구실	농공부	조사부	김리본부	관리본부			
2007 01.02	도로사업본부			수도사업본부		도로사업본부		단지부	수자원부	환경사업본부		항만부	철도부	교통연구실	해외사업부	농공부	지반사업본부	관리본부		
2009 02.09	도로사업본부			수도사업본부		도로사업본부		단지부	수자원부	환경사업본부		항만부	철도부	교통연구실	해외사업부	농공부	지반사업본부	관리본부		
2009 02.20	도로사업본부			수도사업본부		도로사업본부		단지설계부	수자원부	환경사업본부		항만부	철도부	교통계획부	해외사업부	농공부	지반사업본부	경영관리본부		
2009 02.26	도로사업본부			수도사업본부		도로사업본부		단지설계부	수자원부	환경사업본부		항만부	철도부	교통계획부	해외사업부	농공부	지반사업본부	김리본부		
2010 01.04	도로구조본부			수도환경본부		국토개발본부		수자원부	환경평가부	환경사업본부		항만부	철도부	해외사업부	농공부	지반타널본부	경영관리본부	대전충남 지역본부		
2010 03.08	도로공항부	구조부	교통계획부	상하수도부	환경설계부	플랜트사업부	국토개발1부	국토개발2부	단지설계부	레저조경부	수자원부	환경평가부	항만부	철도부	해외사업부	농공부	지반설계부	김리CM본부	전북지역 본부	
	도로구조본부			수도환경본부		국토개발본부		수자원부	환경평가부	항만부	철도부	해외사업부	농공부	지반타널본부	김리CM본부	기획관리부	경영관리본부	대전충남 지역본부	전북지역 본부	
	도로공항부	구조부	교통계획부	상하수도1부	상하수도2부	환경설계부	플랜트사업부	국토개발1부	국토개발2부	단지설계부	레저조경부	수자원부	환경평가부	항만부	철도부	해외사업부	농공부	지반설계부	김리CM본부	6개팀
																6개팀	3개팀			



현 조직도



사옥 변동



- | | | |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 |
1. 논현 오피스텔
2. 역삼빌딩
3. 동아월드프라자
4. 건화빌딩(테헤란로)
5. 건화빌딩(봉은사로)
6. 성지스타워드

1990.03.26	서울 강남구 논현동 96(논현오피스텔)	106평	창립
1992.02.28	서울 강남구 역삼동 788-26 역삼빌딩	876평	분사 이전
1992.05.30	경기도 안양시 관양동 1502-6		분사 이전
1992.05.30	서울 강남구 역삼동 788-26 역삼빌딩	876평	서울사무소로 변경
1994.11.02	경기도 안양시 동안구 관양동 1474-21 만안빌딩	142평	분사 이전
1998.12.15	서울 강남구 역삼동 788-26 역삼빌딩	876평	매입
1999.06.26	서울 강남구 삼성2동 38-25 건화빌딩(봉은사로)	1,737평	지하 3층, 지상 8층
2000.12.27	경기도 안양시 동안구 호계동 1048-2 동아월드프라자 7층	359평	분사 이전, 매입
2005.03.08	서울 강남구 역삼동 702-22 건화빌딩(테헤란로)	2,672평	지하 4층, 지상 13층
2009.12.02	서울 강남구 삼성2동 38-25 건화빌딩(봉은사로)	1,737평	매입
2010.07.16	경기도 안양시 동안구 관양동 954-6(인덕원 성지스타워드 7층)	1,033평	분사 이전, 매입

임직원 명단

강경진	권재완	김대영	김병태	김영표	김재환	김진호	김혜영	명남재	박상우	박종철	변성호	송윤석	안대성	오진우	윤장호	이병관	이영민	이종관	임건환	장정구	정의석	조선호	채경호	최정희	허민
강권구	권중구	김대육	김병호	김영하	김점중	김진훈	김혜인	모장진	박상춘	박종호	변정구	송재우	안도열	오형용	윤정길	이병도	이영직	이종구	임경완	장진욱	정인섭	조영경	채영석	최진상	허경진
강근호	권준서	김대중	김봉준	김영학	김정규	김진규	김총주	모현철	박선복	박주수	서경원	송주원	안병욱	오현석	윤제민	이병주	이영철	이종대	임광택	장태명	정인준	조영복	채진학	최진영	허경학
김덕영	권준희	김대홍	김상겸	김영혁	김정동	김창용	김화경	문규호	박선봉	박주열	서동권	송준혁	안용훈	오형원	윤증훈	이봉근	이왕규	이종선	임광훈	장태웅	정장원	조영복	채희준	최진영	허재학
김동희	권진우	김대홍	김상우	김영호	김정범	김창호	김환석	문기현	박성근	박준규	서무교	송지훈	안웅일	오형진	윤지은	이봉석	이용근	이종식	임남균	장현명	정재규	조영연	천승우	최창익	허준영
김범식	권태화	김덕경	김상중	김영호	김정진	김천배	김회진	문상준	박성배	박종태	서민열	송태경	안인철	왕미진	윤진희	이삼재	이용법	이주섭	임문구	장충무	정재료	조영우	최웅	최창현	허준규
김병길	권태훈	김덕기	김상진	김영희	김정현	김철광	김총식	문석환	박성은	박지성	서배근	송태권	안재린	우순동	윤창길	이상렬	이용식	이준원	임병걸	전건	정정섭	조완상	최갑현	최철준	허해명
김병렬	권총연	김도영	김석갑	김영훈	김정환	김철규	김희광	문소영	박성태	박지혜	서상기	송현식	안재혜	우중천	윤추성	이상범	이용원	이준호	임상돈	전길수	정정연	조완우	최강일	최한아	현용건
김선균	금민선	김동규	김석우	김영훈	김정훈	김총식	김희규	문유섭	박성훈	박진석	서승우	송현용	안재홍	우지명	윤태중	이상일	이용재	이준화	임영민	전남용	정조화	조윤상	최경현	최해신	현지환
감성민	금민주	김동균	김선기	김영훈	김정훈	김총회	김희정	문주철	박소윤	박진순	서승운	송현주	안중수	원재성	윤필중	이상일	이용철	이지원	임영일	전상진	정중식	조율래	최경호	최형석	형석규
감성호	기호성	김동숙	김선아	김용걸	김제남	김태경	김희중	문행식	박솔림	박진희	서영진	송현철	인지호	유동상	윤현만	이상재	이용희	이진석	임인혁	전성호	정증진	조직희	최관호	최호준	총경표
감세호	길은아	김동육	김선희	김용덕	김중근	김태식	김희철	문현우	박순철	박찬성	서정화	시채수	인진형	유명열	윤형학	이상청	이용희	이진수	임재형	전영환	정증택	조재범	최광모	최효범	총국선
감승관	김철	김동원	김성곤	김용만	김중덕	김태영	나경환	문형택	박승규	박창길	서준석	신갑용	인효규	유병대	이정	이상혁	이우태	이찬민	임정은	전용태	정증현	조재식	최구영	주번창	총민호
강신현	김거중	김동혁	김성규	김용민	김중민	김태우	나기태	민경정	박승완	박창희	서진용	신강철	잉승필	유병영	이진	이상현	이운길	이창근	임정화	전은숙	정주연	조재학	최규도	표광식	총석철
강왕렬	김경년	김동호	김성기	김용석	김중배	김태우	나선홍	민병권	박승우	박창희	서천식	신경호	양현성	유봉석	이강욱	이상환	이원석	이창원	임중욱	전재완	정주영	조증석	최규룡	프리산너	총성만
강중필	김경래	김동희	김성기	김용식	김중석	김태우	나우진	민병도	박승진	박철수	서태경	신경호	양총철	유서열	이강토	이석범	이원영	이창환	임중택	전태구	정주현	조증현	최규식	하동수	총성우
고남준	김경민	김두래	김성수	김용식	김중수	김태은	남삼현	민병주	박승희	박춘옥	서태근	신동석	양희생	유순영	이경법	이선주	이원준	이창환	임주빈	전행식	정준식	조태제	최두리	하상준	총승익
고성준	김경수	김두벽	김성일	김용운	김중수	김태현	남윤진	민승기	박양호	박춘호	서희영	신동석	양희용	유승연	이경세	이선화	이원형	이창호	임중렬	전희재	정준호	조형덕	최병룡	하재우	총지호
고정민	김경윤	김만덕	김성일	김용호	김중실	김태현	남장우	민홍기	박영일	박치립	서희준	신동인	어수정	유승업	이경춘	이성식	이유경	이체수	임지완	정관영	정지원	조현모	최병삼	하정현	총창현
고현재	김경태	김만수	김성중	김용환	김중엽	김태형	남중현	박혁	박영준	박해은	선경민	신두식	엄태범	유영진	이경환	이성희	이유창	이철재	임진택	정규진	정철기	조현석	최병식	히준수	총태도
고현수	김경태	김영수	김성진	김용희	김중질	김판식	남궁인성	박경량	박우현	박혁우	설화현	신득철	여재석	유영태	이경환	이성희	이운석	이철환	임체홍	정규현	정태성	조현중	최보길	하태훈	황광웅
공석희	김경환	김명승	김성훈	김용희	김중춘	김학윤	노경선	박경태	박완용	박현성	성기준	신명철	염규홍	유영준	이경환	이세민	이운식	이철호	임철주	정남용	정태윤	조희형	최봉수	현기연	황규범
곽노엽	김경훈	김문보	김성훈	김우근	김중현	김한수	노남균	박경환	박용범	박현수	성기호	신명하	염기준	유용관	이개욱	이세용	이운재	이철희	임현진	정도완	정현섭	주경식	최삼영	한경섭	황규영
곽민기	김관호	김문석	김세영	김원조	김주성	김한영	노병권	박경훈	박용섭	박현일	성태석	신문기	염중철	유인상	이근우	이세종	이의수	이춘섭	임호상	정동기	정현수	주병선	최상준	한기준	황규철
곽병우	김광석	김미란	김세훈	김원총	김주영	김현중	노승만	박기령	박용수	박현진	성상래	신미라	염중하	유재현	이금성	이소림	이인원	이총재	임훈승	정동순	정현진	주승로	최석주	한기태	황극성
곽상관	김광용	김미영	김수동	김위재	김주장	김해진	노일권	박기만	박용철	박현철	성종선	신보승	오경석	유재총	이기곤	이수철	이일근	이총호	임희태	정동환	정혜령	주용수	최성규	한기호	황나래
곽재남	김광일	김미자	김순환	김유성	김준석	김행덕	노정건	박기봉	박용규	박화석	성창환	신봉선	오경석	유정선	이기종	이승기	이장국	이총희	장경은	정명만	정호찬	주재선	최성민	한만우	황병한
구동욱	김귀옥	김마진	김승기	김유종	김준하	김현기	노정래	박남규	박원근	박총식	성혁재	신상환	오경준	유창환	이기택	이승렬	이장월	이칠성	장동인	정명선	정총재	주재성	최성열	한명구	황성호
구본수	김구석	김민정	김승식	김윤주	김준형	김현동	노찬기	박남진	박원배	박희제	소안석	신승용	오관용	유청산	이동구	이승민	이재문	이탁현	장미영	정명식	정호영	주정석	최세호	한미애	황영균
구정완	김근열	김민준	김승찬	김은정	김중규	김현민	노철우	박동일	박윤미	방영식	소칠성	신재숙	오민지	유혁중	이동근	이승영	이재학	이통행	장민수	정미애	정희택	주지태	최소연	한병웅	황중권
구지모	김근종	김번성	김승철	김웅기	김지연	김현수	노현정	박명구	박인수	방형문	손문현	신재철	오상경	유호종	이동수	이승우	이재혁	이현봉	장봉석	정병훈	조강연	주한성	최영민	한상수	황주의
구현석	김기대	김범석	김시만	김웅수	김지영	김현수	노호현	박명길	박일성	배경수	손성필	신재호	오석원	윤철	이동찬	이승우	이재홍	이현설	장봉의	정봉교	조경숙	자정관	최명배	한상연	황준기
국민호	김기윤	김범수	김신영	김의수	김지현	김현승	도승원	박명완	박재경	배기룡	손일준	신준식	오성록	윤규석	이동혁	이승재	이재훈	이현성	장석봉	정선경	조광식	진기연	최영진	한상연	황창곤
국윤호	김기창	김병곤	김아영	김의현	김지환	김현영	도진현	박묘연	박재교	배석태	손재옹	신중문	오수영	윤남권	이동현	이승조	이정국	이현태	장세영	정성훈	조규수	진병구	최영호	한세현	황태일
권병철	김길부	김병균	김애림	김일희	김지환	김현정	도현정	박미애	박재영	배성현	손태균	신하선	오시환												

1990

- 1990.03.26 주간화엔지니어링 창립(대표이사 사장 황광웅)
 1990.03.26 자본금 증자(100,000,000원)
 1990.04.10 전문기술용역업 등록(과학기술처 ; 제 3-53호)
 1990.04.25 자본금 증자(300,000,000원)
 1990.07.30 자본금 증자(300,000,000원)

1991

- 1991.03.12 자본금 증자(300,000,000원)
 1991.04.03 공공총량업 등록(경기도 ; 제 02-03-10027호)
 1991.11.20 종합기술용역업 등록(과학기술처 ; 제 2-17호)
 1991.12.06 용역업체 건축사 신고등록(서울특별시 ; 서울강남용역 제 7호)

1992

- 1992.02.28 서울 강남구 역삼동 788-26 으로 본사 이전
 1992.05.30 경기도 안양시 관양동 1502-6으로 본사 이전
 1992.05.30 서울 강남구 역삼동 788-26을 서울사무소로 변경
 1992.10.26 노해규 회장 취임(1998.1.10 퇴임)

1993

- 1993.07.07 엔지니어링 활동 주체신고(토질 및 기초 등 17개 분야, 엔지니어링진흥협회)
 1993.08.04 교통영향평가기관 등록(교통부 ; 제 25호)
 1993.08.16 엔지니어링 활동 주체 추가신고(유체기계, 엔지니어링진흥협회)
 1993.08.25 엔지니어링 활동 주체 추가신고(대기관리, 정보관리, 엔지니어링진흥협회)
 1993.09.02 엔지니어링 활동 주체 추가신고(발송배전, 엔지니어링진흥협회)
 1993.09.07 엔지니어링 활동 주체 추가신고(소음진동, 엔지니어링진흥협회)
 1993.12.06 에너지사용계획수립대행사 지정(산업자원부)

1994

- 1994.01.01 해외건설업 면허(건설교통부 ; 제 44호)
 1994.01.05 엔지니어링 활동 주체 추가신고(건축기계설비, 건축전기설비, 엔지니어링진흥협회)
 1994.02.25 환경영향평가 대행업자 지정(한강환경관리청 ; 제 서-030호)
 1994.02.28 종합감리등록(건설교통부 ; 제 종-34호)
 1994.05.11 기업부설 연구소 등록(한국산업기술진흥협회 ; 제 941107호)
 1994.06.15 자본금 증자(500,000,000원)
 1994.07.22 수질방지시설업 등록(한강환경관리청 ; 제 384호)

1994.07.29

경관영향평가 대행자 등록(제주도 ; 제 94-22호)

1994.11.02

경기도 안양시 동안구 관양동 1474-21로 본사 이전

1994.11.11

엔지니어링 활동 주체 추가신고(자질 및 자반, 엔지니어링진흥협회)

1994.11.29

기업부설연구기관 분야 지정업체선정(병무청 ; 제 1호)

1994.12.07

자본금 증자(100,000,000원)

1994.12.07

자본금 증자(400,000,000원)

1994.12.29

건설업(토목공사업) 등록(건설교통부 ; 제 448호)

1995

- 1995.01.28 폐기물처리시설 설계, 시공업 등록(한강환경관리청 ; 제 151호)
 1995.03.30 엔지니어링 활동 주체 추가신고(공업계측제어, 엔지니어링진흥협회)
 1995.04.30 안전진단 전문기관 지정(건설교통부 ; 제 2호)
 1995.12.28 유지관리업 등록(안양시 ; 제 경기95-03호)

1996

- 1996.04.22 수치지도 제작업 등록(국립지리원 ; 제 01-6033호)
 1996.04.22 지도제작업 등록(국립지리원 ; 제 01-5023호)
 1996.06.17 항공사진도화업 등록(국립지리원 ; 제 01-4010호)
 1996.12.11 설계감리자 지정(건설교통부 ; 제 13호)

1997

- 1997.02.20 황광웅 대표이사 부회장 취임
 1997.02.20 조남철 대표이사 사장 취임(1999.1.4 사임)
 1997.08.01 군남 안전진단 등록(2412093)-용역/설계(비밀공사), 감리(국군 제 5775부대)
 1997.09.29 전력시설물의 설계업 등록(경기도 ; 제 경기1-22호)
 1997.09.29 전력시설물의 감리업 등록(경기도 ; 제 경기2-41호)
 1997.11.14 개인하수처리시설 설계, 시공업 등록(안양시 ; 제 97-8호)

1998

- 1998.03.19 대기방지 시설업 등록(한강환경관리청 ; 제 499호)
 1998.06.30 일반소방시설설계업(전기, 기계, 안양소방서 ; 경기안양 제 2004-26호)
 1998.06.30 일반소방공사감리업(전기, 기계, 안양소방서 ; 경기안양 제 2004-27호)
 1998.12.15 서울 강남구 역삼동 788-26 역삼빌딩 매입

1999

- 1999.01.04 황광웅 대표이사 회장 취임

1999.01.04	문병관 대표이사 사장 취임(2005.1.12 퇴임)
1999.03.24	해외건설업 신고(건설교통부 ; 제 124호)
1999.09.04	전기공사업 등록(경기도 ; 경기 - 01557호)
1999.09.17	엔지니어링 활동 주체 추가신고(산업기계, 전기동용, 엔지니어링진흥협회)
1999.12.30	자본금 증자(1,000,000,000원)

2000

2000.05.23	ISO 9001 인증(제 GCS-0109Q호)
2000.05.26	소프트웨어사업자 신고(정보통신부 ; 제 2000-01-00242-1호)
2000.12.05	정보통신공사업 등록(서울체신청 ; 111761호)
2000.12.21	자본금 증자(2,000,000,000원)
2000.12.27	경기도 안양시 동안구 호계동 1048-2 동아월드프라자 7층으로 본사 이전

2001

2001.03.16	재해영향평가대행자 등록(경기도 ; 제 경기-004호)
2001.03.23	인구영향평가대행자 등록(건설교통부 ; 제 12호)
2001.03.27	엔지니어링 활동 주체 추가신고(정보통신, 엔지니어링진흥협회)

2002

2002.03.04	엔지니어링 활동 주체 추가신고(측량및지형공간정보, 엔지니어링진흥협회)
------------	--

2003

2003.12.11	김영운 대표이사 회장 취임(2005.1.12 퇴임)
2003.12.22	지하시설물 측량업 등록(국토지리정보원 ; 제 01-7135호)

2004

2004.01.02	한기태 대표이사 사장 취임
------------	----------------

2005

2005.01.05	정조화 대표이사 부회장 취임
2005.01.05	박승우 대표이사 사장 취임
2005.03.08	서울 강남구 역삼동 702-22 건화빌딩(테헤란로) 매입
2005.06.14	자본금 감자(25,000,000원)
2005.11.10	KOICA(한국국제협력단) 컨설턴트 등록

2006

2006.05.16	엔지니어링 활동 주체 추가신고(공조냉동기계, 엔지니어링진흥협회)
2006.08.09	인도 현지법인 설립(인도 천나이주)
2006.09.04	(주)건화엔지니어링 → (주)건화로 사명 변경
2006.09.15	엔지니어링활동주체소속 건축사사무소신고(서울시 강남구 ; 강남용역 제 7호)

2007

2007.02.15	한국수출입은행 컨설팅센터 등록
2007.07.13	ADB(Asia Development Bank) 컨설팅센터 등록
2007.07.19	방재안전대책수립 대행자 등록(소방방재청 ; 제 005호)
2007.10.10	World Bank & IADB(Inter-American Development Bank) 컨설팅센터 등록
2007.10.31	AFDB(African Development Bank) 컨설팅센터 등록
2007.11.07	베트남 현지법인 설립(베트남 호치민시)
2007.11.23	엔지니어링 활동 주체 추가신고(건설기계, 엔지니어링진흥협회)

2008

2008.02.21	엔지니어링 활동 주체 추가신고(기계공정설계, 엔지니어링진흥협회)
2008.05.26	부동산 개발업 등록(경기도 ; 경기 080253호)
2008.10.22	신재생에너지전문기업 등록(지식경제부 ; 경기 2008-2559호)

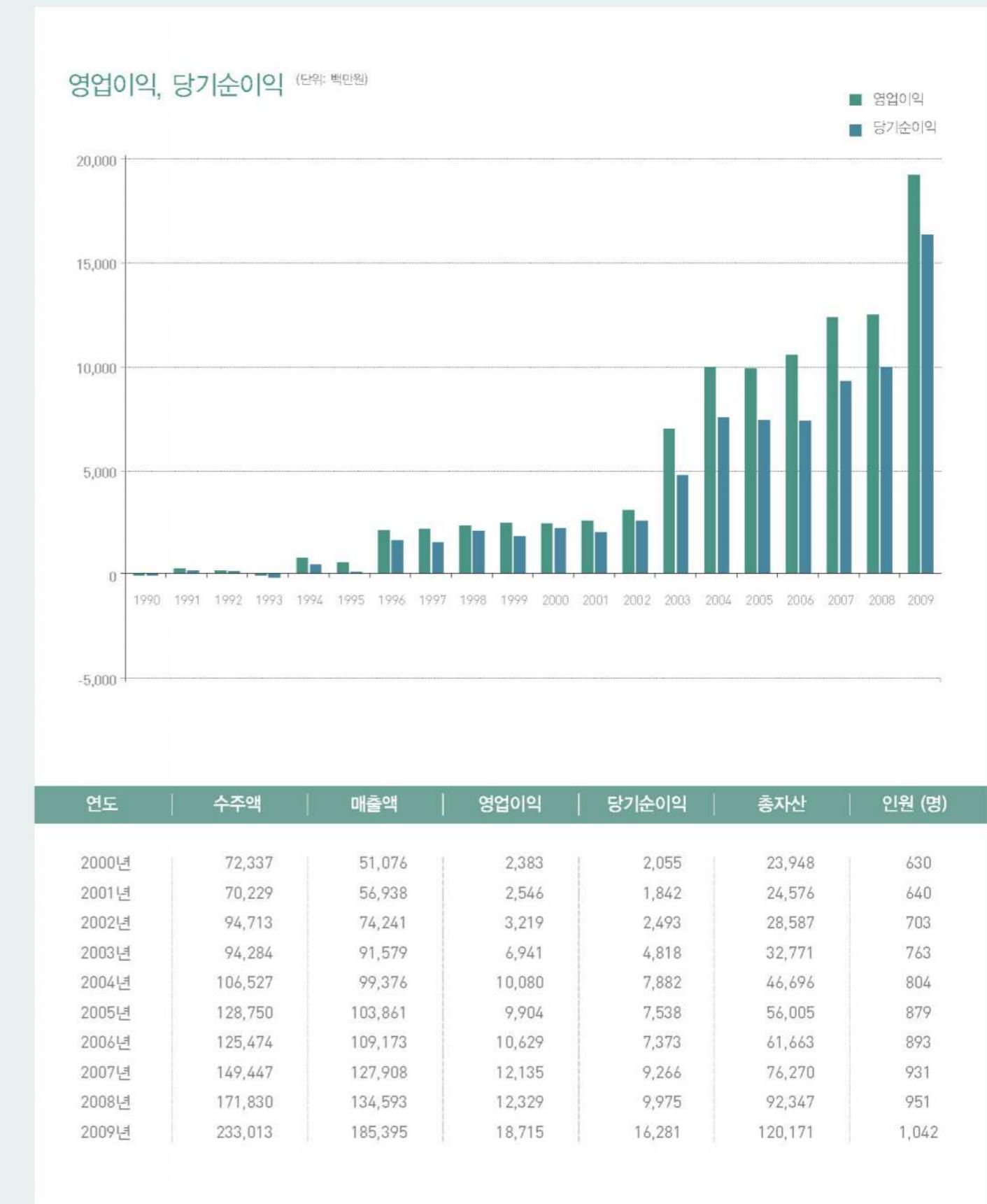
2009

2009.01.21	기초분뇨처리시설 설계, 시공업 등록(안양시 ; 제 2009-1호)
2009.03.26	환경경영시스템규격 인증(크리비즈 인증원 ; KS Q ISO 14001 : 2004 / ISO 14001 : 2004)
2009.06.24	일반교통안전진단기관(도로분야, 경기도 ; 경기 제 1호)
2009.09.11	VE인증 취득(도로및철도, 상하수도, 도시계획, 수자원및항만, (사)한국VE협회 ; SKVE-2009-0004~0007)
2009.09.14	엔지니어링 활동 주체 추가신고(기계제작, 해양, 엔지니어링진흥협회)
2009.12.02	서울 강남구 삼성2동 38-25 건화빌딩(봉은사로) 매입

2010

2010.04.05	정조화 대표이사 회장 취임
2010.04.12	엔지니어링 활동 주체 추가신고(소방설비, 엔지니어링진흥협회)
2010.04.26	공공교통시설개발사업 타당성평가 대행자(교통투자평가협회)
2010.10.11	경기도 안양시 동안구 관양동 954-6(인덕원 성지 스타워드 7층) 본사 이전

재무제표 현황



수행 실적

기간	내용	부서	기간	내용	부서
1990.04.26~1990.09.22	선남~대구간도로확장및포장공사실시설계	도로구조본부	1996.09.24~1997.07.20	천안~평택간국도대체우회도로타당성조사용역	도로구조본부
1990.06.05~1990.12.01	이천읍상수도확장사업기본및실시설계	수도환경본부	1996.10.01~1997.11.17	천안~논산간고속도로건설사업교통영향평가용역	도로구조본부
1990.07.23~1990.12.19	신갈~원주간4차선확장공사실시설계(2공구)	도로구조본부	1996.10.21~2000.12.20	서해안고속도로(서해대교, 송악~당진간)건설사업사후환경영향조사	환경평가부
1992.04.24~1993.03.07	밀양댐계통광역상수도타당성조사및기본계획	수도환경본부	1996.10.29~2001.08.31	중앙고속도로(제천~춘천)건설공사사후환경영향조사용역	환경평가부
1992.04.25~1998.06.30	남해하수증밀처리장시설공사시공감리용역	감리CM본부	1996.11.06~2001.12.23	영동고속도로(원주~강릉)4차선확장공사환경영향조사용역	환경평가부
1992.06.12~1993.07.16	경부고속도로회덕~영동간확장타당성조사및기본설계용역	도로구조본부	1996.11.18~1998.04.29	동해고속도로(동해~주문진)확장공사실시설계용역(제9공구)	도로구조본부
1992.12.29~2000.12.31	지하철7.8호선 전면책임감리용역(책임감리7-1공구) (청담대교)	감리CM본부	1996.11.30~2000.11.29	장안교가설공사전면책임감리용역	감리CM본부
1993.04.01~1993.07.19	전주이중지구택지개발사업실시설계용역	국토개발본부	1996.12.09~1998.09.22	동남지구 토지구획정리사업 설계용역	국토개발본부
1993.04.07~1993.09.02	효문로타리입체화시설기본계획및실시설계용역	도로구조본부	1996.12.19~1997.06.26	1/5000수치지도제작(함천지구)	지반터널본부
1993.04.07~1994.04.12	경부고속도로(청원~회덕간)8차선확장공사실시설계용역	도로구조본부	1996.12.24~1998.02.28	불광, 수색구역 상세계획 수립용역	국토개발본부
1993.05.10~1999.12.31	선남~대구간도로4차선확장및포장4차이후공사전면책임감리	감리CM본부	1996.12.30~2005.10.15	건천C~천북간4차선축조공사동합전면책임감리용역	감리CM본부
1993.10.22~1994.10.21	수도권광역상수도(5단계)사업실시설계용역	수도환경본부	1997.03.18~2004.03.18	군장 신항만 북방파제 축조공사 전면책임감리용역	감리CM본부
1993.11.29~1997.09.14	강화~양촌간도로확장및포장공사전면책임감리용역	감리CM본부	1997.06.18~2004.12.31	이동~용인간도로확장및포장공사전면책임감리용역	감리CM본부
1993.12.23~1998.06.30	전주이중지구택지개발사업시설공사전면책임감리용역	감리CM본부	1997.06.23~2009.03.31	지방도4차선포장공사(함양~수동, 군북~의령)통합전면책임감리	감리CM본부
1994.03.31~1995.03.31	경부고속도로(회덕~증악간)6차선확장실시설계용역(2공구)	도로구조본부	1997.08.08~1999.04.29	전주~함양간 고속도로(진안~전진)건설공사 실시설계용역(제7공구)	도로구조본부
1994.05.20~1995.03.19	구미시도시교통정비기본계획수립용역	도로구조본부	1997.08.29~1997.12.26	의정부시 소하천정비 종합계획용역	수자원부
1994.08.12~1999.12.31	박진교가설도로확포장공사전면책임감리용역	감리CM본부	1997.09.03~1999.02.04	김포 강변도로 개설공사 기본설계용역	도로구조본부
1994.12.01~1995.12.26	포양권광역상수도기본및실시설계용역	수도환경본부	1997.09.30~1999.02.27	군산시 도시기본계획 변경용역	국토개발본부
1995.03.14~1999.11.30	삼천포시하수증밀처리장시설공사전면책임감리용역	감리CM본부	1997.12.17~2000.12.16	지리산 국립공원계획 타당성조사용역	국토개발본부
1995.05.06~1996.01.30	장안교가설공사실시설계용역	도로구조본부	1997.12.24~1998.05.22	경산시 상수도시설 개량 및 확장공사 기본 및 실시설계용역	수도환경본부
1995.05.25~1998.12.31	병점교차로지하차도건설공사전면책임감리용역	감리CM본부	1997.12.27~2004.04.30	고령~성산, 성산~논간도로4차선확장및포장공사동합전면책임감리용역	감리CM본부
1995.07.26~1996.08.21	서해안고속도로당진~서천간건설공사실시설계용역(제6공구)	도로구조본부	1998.01.22~2000.12.20	구미국가사업단지제4단지조성사업용수공급시설및하수증밀처리시설설시설계	수도환경본부
1995.12.02~2001.11.30	밀양댐계통 광역상수도 밀양계통공사 전면책임감리용역	감리CM본부	1998.04.20~1998.10.16	김천~진주간 철도건설 타당성조사(기술부문)	철도부
1995.12.02~2001.12.14	밀양댐계통 광역상수도 양산계통공사 전면책임감리용역	감리CM본부	1998.04.28~1999.07.20	신흥2동 466외 2개소 지하주차장 설치공사 전면책임감리용역	감리CM본부
1995.12.22~2003.12.31	논화~영양간 도로확장 및 포장공사 책임감리용역	감리CM본부	1998.05.22~1998.10.23	춘천~원주간 철도건설 타당성조사(기술부문)	철도부
1995.12.30~1998.07.31	안양~판교간(제2공구)도로확포장공사책임감리용역	감리CM본부	1998.06.05~2002.03.30	인천 논현(2)택지개발 기술용역	국토개발본부
1996.01.30~1996.09.07	행담도 종합휴게시설 기본계획용역	국토개발본부	1998.07.30~1998.11.10	경부선 수원~천안간 복복선전철 건설궤도 실시설계(3공구)	철도부
1996.02.06~1996.10.03	구미구평지구 택지개발사업 실시설계 및 상세계획용역	국토개발본부	1998.08.11~1998.12.01	국가지원 지방도 60호선(양산~동면간) 4차로 확장공사 실시 설계	도로구조본부
1996.02.08~1999.07.30	수도권광역상수도5단계안성군수수시설전면책임감리용역	감리CM본부	1998.09.18~2000.01.10	부산·경남지역 수자원 개발계획 수립조사용역	수자원부
1996.02.15~1997.02.15	전국토전원입지조사(양수입지)	지반터널본부	1998.12.18~1999.12.24	전원 신도시건설 기본계획용역	국토개발본부
1996.03.16~2001.04.22	구미국가산업단지 제4단지 조성공사 실시설계 및 부대시설 기본설계용역	국토개발본부	1998.12.23~1999.12.22	장항선 천안~장항~군산간개량 환경영향평가	환경평가부
1996.03.29~1997.05.23	고령~성산간도로4차선확장및포장공사실시설계용역	도로구조본부	1998.12.31~2002.02.28	사등쓰레기 위생매립장 확장공사 전면책임감리용역	감리CM본부
1996.05.15~1997.09.17	여수화력발전소3,4호기건설사업환경영향평가용역	환경평가부	1999.02.18~1999.04.22	탄도형 기본조사 및 시설계획용역	항만부
1996.05.31~1998.12.17	수도권광역상수도6단계실시설계용역	수도환경본부	1999.02.20~2002.11.19	경산시 상수도 시설개량 및 확장공사 전면책임감리용역	감리CM본부
1996.06.28~1997.06.30	96년지반조사연간단기계약	지반터널본부	1999.03.19~1999.11.19	울산 신항만 방파제 1단계(1공구) 건설공사 실시설계	항만부
1996.07.25~1998.05.15	도림천하수관거조사및정비기본설계용역	수자원부	1999.04.09~1999.11.04	수해상습지 개선사업 3단계 기본계획 수립조사	수자원부

기간	내용	부서	기간	내용	부서
1999.04.22~1999.12.19	하천지도 DB구축용역	수자원부	2002.04.12~2003.09.05	댐의 안정성평가 및 비상대처계획 수립용역	수자원부
1999.06.04~1999.09.07	경전선 효천~동승정간 궤도설시설계	철도부	2002.04.19~2008.06.21	양주고을자구 택지개발사업 조사설계용역	국토개발본부
1999.07.16~2000.09.15	신규지정 항만개발 기본계획용역	항만부	2002.05.10~2008.06.30	서울~원주간 고속도로 민간투자사업 기본설계 / 실시설계	도로구조본부
1999.11.22~1999.12.31	논산시 환경사업소 분뇨처리시설 보강공사 전면책임감리용역	감리CM본부	2002.05.16~2007.08.31	파주운정자구 택지개발사업 종합용역	국토개발본부
1999.11.25~2000.10.18	평동산단 진입도로 개설공사 기본 및 실시설계(광주여대~호남고속도로)	도로구조본부	2002.05.25~2011.06.30	대전도안 택지개발사업 조사설계용역 및 관리용역	국토개발본부
1999.12.10~2000.12.15	한탄강 다목적댐 기본설계용역	수자원부	2002.06.25~2003.09.24	평목향 기본 및 실시설계용역	항만부
1999.12.15~2001.03.09	용유~무의도간 연도교 건설 타당성조사 및 기본설계용역	도로구조본부	2002.07.19~2004.07.09	호남선 용동철도건널목 입체화공사 전면책임감리용역	감리CM본부
2000.03.30~2001.02.03	서귀포항 남방파제 및 안벽축조 실시설계용역	항만부	2002.07.22~2007.06.30	화성시 하수처리시설 민간투자사업 실시설계	수도환경본부
2000.05.25~2001.05.30	울산항 준설공사 실시설계용역	항만부	2002.08.22~2009.12.31	천안시 국도대체우회도로(소정~배방)건설공사 전면책임감리용역	감리CM본부
2000.05.26~2001.12.31	전주~광양간 고속도로 기본설계(2공구)	도로구조본부	2002.08.25~2012.01.31	양산~동면, 원리~영포(장선~태봉)간 도로확·포장공사 통합전면책임감리용역	감리CM본부
2000.06.12~2002.09.02	북면 하수증발처리장 건설 실시설계용역	수도환경본부	2002.09.16~2007.12.31	덕포~연하 도로건설공사와 1개공사 책임감리용역	감리CM본부
2000.06.15~2009.12.31	함양 하수증발처리시설 운영관리위탁	감리CM본부	2002.10.17~2005.11.09	88울림픽고속도로(당양~성산간) 확장공사 실시설계용역(제4~2공구)	도로구조본부
2000.06.30~2002.12.31	성내천 하천정비 기본계획 및 고지배수로 성능개선 기본계획용역	수자원부	2002.11.08~2004.01.11	부산지하철 3호선 반송선 환경 및 교통영향평가용역	환경평가부
2000.07.21~2001.09.30	12족(백운봉길~한천로), 19족(수색로~장충단길등)간선도로 교통종합개선사업 기본 및 실시설계용역	도로구조본부	2002.11.18~2005.05.31	O-O부대 창설시설공사 설계용역(2002~3023)	국토개발본부
2000.10.13~2000.12.26	기아선 가야~사성간 단선신설 실시설계감리	철도부	2002.12.20~2007.12.03	경전선 진영~진주간 복선전철 환경영향평가용역	환경평가부
2000.10.23~2001.09.29	충수유수지도 기본조사용역	수자원부	2002.12.23~2004.10.19	소천~도계 국도확장공사와 4개구간 교통영향평가용역	도로구조본부
2000.12.11~2006.05.31	O-O-5951-2 시설공사 전면책임감리용역	감리CM본부	2002.12.23~2004.12.31	송도지역 공유수면 매립사업(7,8공구)환경영향평가용역	환경평가부
2000.12.27~2002.12.31	춘천~영양(춘천~동충천간)고속도로 건설공사 실시설계용역(제1공구)	도로구조본부	2003.01.13~2007.08.31	발산 택지개발사업 조사설계용역	국토개발본부
2000.12.29~2001.09.24	태권도공원 조성사업 기본방향 타당성 연구용역	국토개발본부	2003.01.23~2011.05.24	시흥 능곡지구 택지개발사업 조사설계용역 및 관리용역	국토개발본부
2000.12.29~2007.12.31	구성포~두촌간 도로확장 및 포장 외 1개공사 책임감리용역	감리CM본부	2003.02.04~2003.09.04	남지교 가설공사 조사측량 및 실시설계용역	도로구조본부
2000.12.30~2010.02.28	지하철 9호선 실시설계감리 및 전면책임감리용역(감리9~7공구 토목)	감리CM본부	2003.03.07~2008.12.03	345KV신가평~신폐천T/L경과지 선정, 환경영향평가 및 설계측량용역	지반티널본부
2001.03.02~2001.10.30	제주외항 서방파제 축조공사 대안설계용역	항만부	2003.06.23~2007.06.30	화성시 하수증발처리시설 민간투자사업 전면책임감리용역	감리CM본부
2001.04.09~2006.01.15	용이지구 도시개발사업 설계용역	국토개발본부	2003.07.01~2004.12.31	한강수계 하수관거정비공사(제5공구)실시설계용역	수도환경본부
2001.04.23~2002.02.23	형산강 외 2개소 하천정비 기본계획 수립용역	수자원부	2003.07.25~2004.10.16	금오도~안도간 연도교 가설공사 기본 및 실시설계용역	도로구조본부
2001.05.17~2007.06.29	축구공원(FP)건립 기본 및 실시설계	국토개발본부	2003.07.31~2005.06.29	한강하류권 금수체계구축 1차사업 정수시설 실시설계용역	수도환경본부
2001.06.05~2003.09.01	하동~원사2구간 국도4차로 건설공사 실시설계용역	도로구조본부	2003.08.01~2003.11.26	한강수계 하수관거정비공사(제2공구)기본설계 / 실시설계	수도환경본부
2001.06.22~2003.12.20	수인선 수원~한대앞 및 오이도~인천간 복선전철 환경영향평가	환경평가부	2003.10.31~2008.08.31	마창대교 민간투자사업 공사책임감리용역	감리CM본부
2001.07.07~2002.03.03	한강수계(제1권역) 하수관거 정비사업 타당성조사용역	수도환경본부	2003.11.07~2009.12.31	북면~원덕 도로건설공사 책임감리용역	감리CM본부
2001.07.27~2001.11.16	저도 연륙교 재가설공사 기본설계, 시공일괄입찰 설계용역	도로구조본부	2003.11.18~2005.12.31	하동~남해 국도건설공사 타당성조사 및 기본설계용역	도로구조본부
2001.09.25~2003.12.07	동해고속도로(주문진~속초간)건설공사 실시설계용역(제4공구)	도로구조본부	2003.12.24~2005.12.29	동진강 유역증침차수계획용역	수자원부
2001.10.11~2001.12.31	굴포천 임시방수로공사(인천측) 전면책임감리용역	감리CM본부	2004.02.06~2010.12.31	동남권유통단지조성사업 조사설계용역	국토개발본부
2001.11.16~2005.03.18	보령화력 후속기 건설사업 환경, 교통영향평가용역	환경평가부	2004.06.30~2010.12.31	강남권역 택지개발사업 조사설계용역	국토개발본부
2001.11.20~2009.08.31	지하철 9호선 전면책임감리용역(감리9~6공구, 토목)	감리CM본부	2004.07.07~2005.06.30	2004지반조사 연간단기계약(A권역)	지반티널본부
2001.12.12~2009.12.23	장항선(은양온천~장항간) 제2~1,2공구 노반개량공사 전면책임감리	감리CM본부	2004.07.27~2005.12.05	함양~울산간 고속도로 타당성조사(2공구)용역	도로구조본부
2001.12.26~2005.03.31	광양항 3단계 2차 컨테이너부두개발 기본설계 및 실시설계용역	항만부	2004.07.30~2010.10.29	부산~거제간 연결도로 민간투자사업 전면책임감리용역	감리CM본부
2002.02.01~2004.04.30	보령, 전주, 부안권 광역상수도 점검정비용역	감리CM본부	2004.09.16~2007.12.15	천안제4지방산업단지 조성공사 전면책임감리용역	감리CM본부

기간	내용	부서	기간	내용	부서
2004.10.15~2005.03.31	가금-칠금간 도로 확장 및 포장공사(탄금대교) 대인설계용역	도로구조본부	2006.07.01~2008.09.30	00부대이전사업 실시설계 및 측량용역	국토개발본부
2004.10.18~2011.06.30	대전도안자구 조성공사3,4공구 실시설계 및 관리용역	국토개발본부	2006.08.01~2010.12.31	수인선 수원-한대앞, 오이도-인천간 복선전철 건설사업 환경영향조사 용역	환경평가부
2004.10.29~2009.10.31	김포한강자구 택지개발사업 제영향평가용역	도로구조본부	2006.10.30~2009.04.29	대덕연구개발특구 1단계 개발사업 조사설계용역	국토개발본부
2004.12.21~2006.03.27	용유,무의관광단지 조성사업 영향평가용역	환경평가부	2006.10.30~2009.12.31	수도권매립지 제3매립장 기반시설 (1단계)조성공사 실시설계 용역	수도환경본부
2004.12.30~2006.02.21	소수력개발 적지조사용역	수자원부	2006.11.09~2008.06.30	대구광역시 도시철도3호선 기본설계용역	철도부
2004.12.30~2007.12.27	정남,매화처리구역 하수종밀처리시설 기본 및 실시설계 및 하수관거정비 실시설계용역	수도환경본부	2006.11.10~2010.01.31	제주시 읍,면지역 하수관거정비 임대형 민자사업(BTL) 기본설계 / 실시설계	수도환경본부
2005.01.20~2006.03.03	인천대교 연결도로 건설공사 기본설계/실시설계	도로구조본부	2006.12.04~2007.11.28	소사-정왕 복선전철 (선부-원곡)노반 기본설계용역	철도부
2005.01.28~2006.05.20	석수체육공원외1건 통합전면책임감리용역	감리CM본부	2006.12.13~2010.01.14	검단일반산업단지 조성사업 제영향평가 용역	환경평가부
2005.05.27~2011.09.30	양주목정자구 택지개발사업 조사설계용역	국토개발본부	2006.12.20~2009.11.30	충북 진천,음성 혁신도시 택지개발 사업용역	국토개발본부
2005.06.01~2006.08.31	대청댐상류 하수도시설 확충사업(제2권역)기본설계 및 실시설계	수도환경본부	2006.12.28~2011.12.02	송도국제도시 6.8공구 공유수면매립공사 전면책임감리용역	감리CM본부
2005.06.07~2009.12.28	인천대교 민간투자사업 전면책임감리용역	감리CM본부	2006.12.29~2010.12.31	파주운정 쓰레기 자동집하시설 건설공사 기본설계 / 실시설계	수도환경본부
2005.06.14~2007.08.28	광주-완도간 고속도로 건설공사 기본설계용역(제3공구)	도로구조본부	2007.01.08~2012.01.31	인천국제공항 환경영향조사	환경평가부
2005.06.27~2007.12.22	충주자구 하천환경정비사업 실시설계용역	수자원부	2007.01.29~2009.05.31	대덕연구개발특구 1단계 개발사업 제영향평가용역	환경평가부
2005.06.28~2006.06.30	지반조사 연간단기계약 F권역	지반ティ널본부	2007.01.31~2008.05.31	대전광역시 하수관거정비 임대형 민간투자사업(BTL) 기본설계 및 조사분석 / 실시설계	수도환경본부
2005.06.30~2014.05.13	현동-임곡1국도건설공사외4개공사 사후환경영향조사용역	환경평가부	2007.02.21~2008.08.26	영천 청통골프장조성사업 조사설계용역	국토개발본부
2005.07.12~2010.12.31	인천경제자유구역 영종하늘도시 개발사업 조사설계용역	국토개발본부	2007.03.02~2007.09.14	건천화하천 수생태계 회복사업 기본 및 실시설계용역	수자원부
2005.07.15~2007.07.31	마산시 하수관거정비 BTL 민간투자사업 사업계획서 및 기본설계 / 실시설계	수도환경본부	2007.04.03~2008.10.31	부산항신항 서컨테이너부두 준설토투기장 호안축조공사 기초조사용역	항만부
2005.09.12~2010.12.30	죽전-수원간 복선전철 건설사업 환경영향조사	환경평가부	2007.04.10~2007.11.30	과천선인덕원역승강설비설치실시설계용역	철도부
2005.09.14~2007.09.13	판교테크노밸리 조성사업 조사설계용역	국토개발본부	2007.05.22~2008.11.21	자원순환형 물류체계구축 등 기본계획용역	항만부
2005.10.21~2006.10.20	전국무역항 항만배후단지 개발종합계획 수립용역	항만부	2007.06.12~2009.02.01	상주-영덕(청송-영덕간) 고속도로 건설사업 환경영향평가용역	환경평가부
2005.11.22~2010.08.15	부산진해경제자유구역 명지지구 개발사업 조사설계용역	국토개발본부	2007.07.19~2010.07.23	동탄2지구 제영향평가용역	환경평가부
2005.12.27~2010.04.30	송도해안도로확장공사 건설사업관리용역	감리CM본부	2007.07.25~2008.08.31	서천군 하수관거정비 임대형 민자사업(BTL) 기본설계 / 실시설계	수도환경본부
2005.12.29~2009.06.05	복룡 빛돌팜프장설치공사 전면책임감리용역	감리CM본부	2007.08.03~2008.12.31	베트남 나베(NhaBe)신도시 개발사업 단지조성공사 설계용역	국토개발본부
2005.12.30~2011.12.02	전주-광양간 고속도로 건설공사 시공감리용역(7공구)	감리CM본부	2007.08.22~2009.12.08	영광본부 방폐물 운반 항만시설공사 설계용역	항만부
2006.02.06~2007.02.28	00지역이전 시설배치계획(MP)검토용역	국토개발본부	2007.09.05~2009.02.24	창원시 공원 녹지 기본계획 수립 용역	국토개발본부
2006.02.23~2009.03.01	인천청라자구 경제자유구역 개발사업 특수구조를 조사설계용역	도로구조본부	2007.09.14~2010.01.30	파주운정(3)지구 택지개발사업 영향평가 용역	환경평가부
2006.02.24~2008.12.31	G-PJT 민간투자사업 기본설계용역(토목,기계,전기,계장등)	수도환경본부	2007.09.20~2008.05.31	서울지하철 9호선 2단계 915공구 건설공사 입찰(기본)설계 용역	철도부
2006.03.02~2006.07.31	성남판교 자동크린넷시설공사 TK 기본설계	수도환경본부	2007.10.01~2007.12.14	목찌우 심하수도 건설사업 타당성 조사	해외사업부
2006.03.16~2008.03.22	남해 고현-남해 전도IC(2) 국도건설공사 실시설계용역	도로구조본부	2007.10.01~2009.03.16	대구도시철도 3호선 설계3-1구간 실시설계용역	철도부
2006.03.31~2006.08.31	양주권 광역자원회수시설 설치사업 실시설계 용역	수도환경본부	2007.10.04~2009.05.12	대전서남부자구 택지개발사업 조경설시설계용역	국토개발본부
2006.04.13~2008.04.30	수색,증산뉴타운 개발계획수립 용역	국토개발본부	2007.10.22~2008.07.31	거창군 하수관거정비 임대형 민자사업(BTL) 기본설계 / 실시설계	수도환경본부
2006.04.14~2007.04.14	울산공항착륙대획장사업 환경영향평가용역	환경평가부	2007.10.23~2009.10.14	345KV신양양분기T/L철탑기초설계기술용역	지반ティ널본부
2006.06.09~2007.10.17	김포시소하천정비종합계획수립용역	수자원부	2007.10.24~2010.04.28	부여 임천-논산 강경(1) 도로건설공사 등 4건공사 설계감리 및 설계VE용역	도로구조본부
2006.06.12~2008.02.14	방사성폐기물 동해안 항만시설공사 환경영향평가 용역	환경평가부	2007.12.10~2010.06.15	시민축구공원(F.P.) 조성공사 책임감리용역	감리CM본부
2006.06.12~2010.06.30	H-PJT 민간투자사업 제안설계 용역	수도환경본부	2008.03.31~2008.07.07	캄보디아 시엠립 폐수처리시설 및 하천 정비사업 F/S용역	해외사업부
2006.06.16~2009.02.27	태화강(지방2급) 하천정비기본계획 및 하천대장작성용역	수자원부	2008.05.23~2010.01.08	부산복형재개발사업(1단계) 실시설계영역	항만부

기간	내용	부서	기간	내용	부서
2008.05.29~2008.12.29	부산복합 재개발(1단계-재정)사업 실시설계용역	향만부	2009.06.22~2011.10.17	주요도로 교통관리시스템 설치 공사 전면책임감리용역	감리CM본부
2008.05.30~2009.11.29	베트남 하이퐁 리조트 조성사업(2단계) 기본설계 및 실시설계	국토개발본부	2009.06.24~2010.05.23	낙동강 살리기 사업 환경영향평가 용역(2권역)	환경평가부
2008.06.13~2010.06.30	여의도 한강공원 특화사업 전면책임감리용역	감리CM본부	2009.07.02~2010.05.24	영산강살리기 나주강변저류지 생태하천조성사업 실시설계용역	수자원부
2008.06.25~2008.11.13	개발제한구역 경계표석 설치를 위한 측량 용역	자반티널본부	2009.07.03~2010.01.31	부산지하철 1호선 연장(다대구간)4공구 건설공사 실시설계용역	철도부
2008.07.01~2009.07.31	증량률재생센터 고도처리 및 시설현대화사업 TK 기본설계 / 실시설계	수도환경본부	2009.07.15~2010.07.08	낙동강살리기 사업(15공구) 실시설계용역	수자원부
2008.07.04~2009.03.31	행정중심복합도시 자동크린넷(1차)시설공사 T/K 기본설계 / 실시설계	수도환경본부	2009.07.16~2010.08.06	금강살리기 9공구(미호지구) 생태하천조성사업 실시설계용역	수자원부
2008.07.21~2009.03.20	군산항 모래부두 촉조공사 기본 및 실시설계용역	향만부	2009.08.01~2010.02.05	대구광역시 음식물류폐기물 및 분뇨처리시설 설치공사 T/K 기본설계조사 및 기타용역 / 실시설계	수도환경본부
2008.07.31~2010.08.04	제부도 다기능형 기본계획용역	향만부	2009.08.04~2010.08.09	2013순천만정원박람회장 조성사업 영향평가 용역	환경평가부
2008.08.07~2009.08.01	인천도시철도 2호선 실시설계감리용역	철도부	2009.08.05~2010.08.31	영종하늘도시 자동크린넷 시설공사 T/K 기본설계 / 실시설계	수도환경본부
2008.08.22~2010.02.06	송산그린시티 환경영향평가 용역	환경평가부	2009.08.14~2010.03.04	스리링카 고체폐기물 매립장 건립사업 F/S 용역	수도환경본부
2008.09.10~2010.12.01	창릉문사거리 입체화시설(지하차도)설치공사 전면책임감리용역	감리CM본부	2009.08.28~2010.07.21	태백권 상수도관망 최적관리시스템 구축 기본계획수립(태백시)	수도환경본부
2008.09.26~2009.07.24	김포시 하수도시설 민간투자사업 실시설계(토목, 기계, 전기 등)	수도환경본부	2009.08.31~2011.03.16	한강하류권(2차) 급수체계조정사업 정수시설 기본 및 실시설계 용역	수도환경본부
2008.11.10~2009.01.30	Mina Rashid Project(in Dubai, UAE) 공정 및 관로 Concept 설계	해외사업부	2009.09.14~2011.03.13	하노이 흥강개발 사업	해외사업부
2008.11.13~2009.05.31	부산지하철 1호선 연장(다대구간)4공구 건설공사 기본설계용역	철도부	2009.09.30~2013.05.08	호남고속철도 노반 4-3, 4-4, 5-1공구 전면책임감리용역	감리CM본부
2008.11.28~2009.11.27	호남고속철도 제7공구 노반 실시설계	철도부	2009.10.01~2010.03.31	글바시 2,000세대 주택 및 기반시설 조성 설계	해외사업부
2008.12.08~2013.07.19	교동연륙교 건설사업 전면책임감리용역	감리CM본부	2009.10.12~2010.04.30	김제시 하수관정비 임대형 민자사업 BTL 기본설계(종합)	수도환경본부
2008.12.11~2009.06.12	철도건널목 교통량조사 용역	도로구조본부	2009.11.04~2010.01.31	서울지하철 9호선 3단계 921공구 건설공사 설계용역	철도부
2008.12.11~2011.04.14	여의도샛강 문화다리 건설공사 전면책임감리용역	감리CM본부	2009.12.24~2010.08.24	수리권 시범조사(안성천, 삽교천수계) 및 조사자침 수립 용역	수자원부
2008.12.18~2010.02.17	구미국가산업단지 5단지 산업단지계획 수립용역	국토개발본부	2009.12.28~2010.04.15	목포시 환경에너지센터 건설사업 기본(입찰)설계용역	수도환경본부
2008.12.18~2010.05.17	클룸보지역 폐기물통합관리 시스템 시범구축사업 매립장 기본 및 실시설계	해외사업부	2010.01.07~2010.02.28	낙동강살리기사업 20공구 실시설계용역	수자원부
2008.12.30~2010.03.31	김해시 하수관거정비 임대형 민자사업(BTL) 기본설계 / 실시설계	수도환경본부	2010.01.30~2010.02.07	잠무카슈미르주 도로공사	해외사업부
2008.12.31~2009.10.29	여수엑스포 BIG-O 및 다도해공원 등 조성사업 기초조사 용역	향만부	2010.02.26~2010.12.26	안동댐 직하류 하천정비사업 실시설계 용역	수자원부
2008.12.31~2010.07.20	부산광역시 하수도정비 기본계획변경수립, 동부산권 통합하수처리시설 기본계획 및 입찰안내서 작성 용역	수도환경본부	2010.03.02~2010.07.31	대구테크노폴리스 진입도로 건설공사(3공구) 대안입찰 "설계" 용역	도로구조본부
2008.12.31~2011.12.31	국군체육부대 이전사업 시설공사 실시설계	국토개발본부	2010.03.05~2010.04.30	고양'바이오마스 에너지시설 설치사업 입찰(기본)설계 용역	수도환경본부
2009.01.12~2010.06.09	부산외곽순환 고속도로 기본 및 실시설계용역(4공구)	도로구조본부	2010.03.22~2011.09.13	거제시 소하천정비종합계획 수립용역	수자원부
2009.03.03~2009.06.30	대구 도시철도 3호선 5공구(달성로구간) 건설공사 대안설계용역	철도부	2010.04.05~2010.09.10	캄보디아 국도(No. 21) 및 국도 교량(No.11) 개보수사업 타당성 조사(F/S)	해외사업부
2009.03.17~2012.05.02	개발촉진지구 국가지원사업 건설사업 관리용역	감리CM본부	2010.04.16~2010.08.22	베트남 광빈 태양광 발전사업 타당성조사 용역	수도환경본부
2009.03.18~2010.03.09	감천항 정온도 항상 외각시설 기초자료조사용역	향만부	2010.04.20~2013.08.05	캄보디아 시엠립 하수처리시설 및 하천 개선사업 설계 및 감리용역	해외사업부
2009.03.25~2010.12.06	광주시 풍수해저감증합계획 수립 용역	수자원부	2010.04.26~2010.08.31	서울지하철 9호선 3단계 921공구 건설공사 실시설계용역	철도부
2009.04.01~2009.07.31	레온시 상수도 정비사업 타당성 조사	해외사업부	2010.04.26~2010.12.23	KTX 을산역 복합환승센터 타당성조사 및 기본계획	도로구조본부
2009.04.01~2010.03.27	목포광양항 재개발사업 타당성 조사	향만부	2010.04.29~2011.07.27	수도권고속철도(수서-평택) 제4공구 노반 기본 및 실시설계 용역	철도부
2009.04.16~2010.06.30	송도관광단지 조성계획 수립용역	국토개발본부	2010.05.28~2010.10.31	부산도시철도 1호선 연장(다대구간) 5공구 건설공사 대안설계용역	철도부
2009.05.18~2010.05.18	구미국가산업단지 확장단지 조성사업 기본 및 실시설계 용역	국토개발본부	2010.06.23~2011.02.22	다낭 디퍼 신도시개발 토목인프라 실시설계	해외사업부
2009.05.25~2010.05.31	레온시 하수도 정비사업 타당성 조사	해외사업부	2010.08.18~2012.02.09	몽골 울란바타르시 도시폐기물 재활용시설 건립사업	해외사업부
2009.06.08~2010.05.31	GREEN Port 구축 종합계획 수립	향만부	2010.08.27~2012.09.10	바글로드 실라이간 공항 진입도로 건설 실시설계 및 감리	해외사업부
2009.06.12~2012.11.29	만락2지구 택지개발 BRT사업 전면책임감리용역	감리CM본부	2010.12.02~2011.12.01	필리핀 메트로 마닐라 우회고속도로(C-6) 건설 타당성 조사	해외사업부

신기술, 특허, 실용신안 등록 현황

등록번호	기술명	등록일	유효기간	등록권리자	등록번호	기술명	등록일	유효기간	등록권리자
신기술									
제324호	콘크리트블럭 본체에 형성된 춤과 강보강재를 결속 앵커지지판과 연결시켜 보강토옹벽을 측조하는 공법	2002.02.08	2008.02.14	(주)건화 외 3개사	제0538981호	연약지반 설치용 상수도관 보호구조	2005.12.20	2025.09.23	(주)건화
제58호	바이오세라믹 에스비알과 전자동형 막분리 공정을 이용한 측산폐수 처리기술	2002.11.15	2005.11.14	(주)건화 외 1개사	제0538982호	침하방지용 상수도관 외부보강시설 설치구조	2005.12.20	2025.09.26	(주)건화
제464호	조립식 프리캐스트 콘크리트 중공 슬래브 교량시스템	2005.07.13	2012.07.17	(주)건화 외 3개사	제0540008호	광섬유를 이용한 상수도미터 검침장치	2005.12.23	2025.09.27	(주)건화
제517호	PSC I형 거더의 상연에 강판을 매설하고, 부모멘트 구간에 강판 및 강선을 연결한 교량의 연속화 공법	2007.01.24	2015.01.29	(주)건화 외 1개사	제0540297호	지중 관로용 표시롯	2005.12.26	2025.09.26	(주)건화
특허									
제0175102호	현장 타설 콘크리트 말뚝의 지지력 보강방법	1998.11.07	2015.04.08	(주)건화	제0541836호	하천 제방의 유실방지 시설 설치구조	2006.01.02	2025.09.14	(주)건화
제0290257호	보강토 용벽촉조용 조립식블럭	2001.02.28	2018.05.13	(주)건화, (주)도화	제0541838호	유속 감소용 하천 저면의 흐안 블록 설치구조	2006.01.02	2025.09.20	(주)건화
제0291756호	상,하수용 슬리지 처리장치	2001.03.15	2018.06.10	(주)건화, (주)도화	제0541839호	하천제방 보호용 법면블럭의 설치구조	2006.01.02	2025.09.27	(주)건화
제0357042호	입상활성슬리지 공법을 이용한 수처리 장치및방법	2002.10.04	2010.04.17	(주)건화 외 1개사	제0541840호	하천 생태계 보호를 위한 바닥블록 설치구조	2006.01.02	2025.09.27	(주)건화
제0433498호	인공어초 기능을 가진 흐안	2004.05.18	2021.10.17	(주)건화	제0541841호	하천제방블록의 체결구조	2006.01.02	2025.09.28	(주)건화
제0476166호	생태계 보호를 위한 하천 어소블록	2005.03.03	2024.05.04	(주)건화	제0541837호	하천 호안시설물의 설치구조	2006.01.02	2025.09.28	(주)건화
제0476160호	친환경적인 하천제방 설치구조	2005.03.03	2024.08.24	(주)건화	제10-0558661호	상수도관 통수후 외주면 보강구조	2006.03.02	2025.09.26	(주)건화
제0493394호	하수,오수 제거용 폐수정	2005.05.25	2023.05.29	(주)건화	제10-0562709호	와이어를 이용한 상수관 연결 고정 구조	2006.03.14	2025.09.21	(주)건화
제0493393호	오,폐수 제거용 폐수정	2005.05.25	2023.04.17	(주)건화	제10-0562707호	상수도관 연결고정구	2006.03.14	2025.09.23	(주)건화
제0493389호	이송여과식 유기폐수 처리장치	2005.05.25	2021.11.01	(주)건화	제10-0573260호	높낮이 조절용 맨홀	2006.04.17	2025.09.23	(주)건화
제0493390호	하천제방용 보호벽체	2005.05.25	2022.12.26	(주)건화	제10-0590410호	상수도관외부면 보강시설물의 결합구조	2006.06.08	2025.09.26	(주)건화
제0493392호	하천의 보용 어도 겸 배수로	2005.05.25	2023.01.28	(주)건화	제10-0596040호	하수처리용 계단형 수조	2006.06.26	2026.05.12	(주)건화
제0493395호	하천제방의 유실방지블럭	2005.05.25	2024.03.02	(주)건화	제10-0597072호	자외선과 세기포를 이용한 유브이하수 소독시스템	2006.06.28	2026.04.13	(주)건화
제0493397호	흐안블럭	2005.05.25	2024.06.15	(주)건화	제10-0607455호	하천수의 원활한 이용을 위한 수증보	2006.07.25	2025.09.23	(주)건화
제0493400호	철도레일용 소음방지블럭	2005.05.25	2024.06.17	(주)건화	제10-0607454호	에어를 이용한 하수처리장치의 악취방지장치	2006.07.25	2026.05.12	(주)건화
제0493822호	저수지의 보 및 제방용 수문	2005.05.27	2022.12.30	(주)건화	제10-0612077호	오폐수 처리장치	2006.08.07	2026.05.12	(주)건화
제0530322호	환경친화적인 도로 용벽구조	2005.11.15	2025.05.11	(주)건화	제10-0612080호	배수처리를 위한 도로용 경계석 구조	2006.08.07	2026.03.31	(주)건화
제0535692호	역류방지용 집수정	2005.12.05	2025.09.20	(주)건화	제10-0612082호	도로의 경계블록 설치구조	2006.08.07	2026.03.30	(주)건화
제0536063호	관로청소장치	2005.12.06	2025.09.28	(주)건화	제10-0612085호	도로경사면의 배수로 구조	2006.08.07	2026.05.12	(주)건화
제0536774호	힐류식 하수 관거	2005.12.08	2025.09.27	(주)건화	제10-0615355호	하수고도처리장의 슬리지 건조장치	2006.08.17	2026.05.12	(주)건화
제0537352호	강재를 이용한 2-아치형 도로 낙석방지시설	2005.12.12	2025.05.11	(주)건화	제10-0616326호	하수관거 침하방지구조	2006.08.21	2025.09.14	(주)건화
제0537356호	하수관로의 누수탐지장치	2005.12.12	2025.09.26	(주)건화	제10-0616244호	오폐수처리 시설용 증력식 탈수장치	2006.08.21	2026.05.12	(주)건화
제0537956호	이탈방지용 맨홀뚜껑	2005.12.14	2025.09.23	(주)건화	제10-0617018호	상향포기조를 이용한 심충포기조	2006.08.22	2026.05.03	(주)건화
제0538089호	하수 슬리지 처리장치	2005.12.15	2025.09.27	(주)건화	제10-0618281호	친환경적인 도로방음벽	2006.08.24	2026.05.12	(주)건화

등록번호	기술명	등록일	유효기간	등록권리자
제10-0642576호	하수처리용 산기장치	2006.10.30	2026.05.12	㈜건화
제10-0646194호	도로용 기드레일 부재	2006.11.08	2026.05.12	㈜건화
제10-0648954호	낙지를 이용한 자외선 하수처리장치	2006.11.16	2026.05.03	㈜건화
제10-0657849호	그리우팅을 이용하여 보수된 교량우물통 기초	2006.12.08	2025.05.11	㈜건화
제10-0667890호	친환경적인 하천 굴곡부의 사면보호시설	2007.01.05	2026.07.10	㈜건화
제10-0669210호	상수도관 매설위치 표시구	2007.01.09	2025.09.23	㈜건화
제10-0671320호	하천유속을 일정하게 유지시켜 주는 유속 저감 시설물	2007.01.12	2026.07.10	㈜건화
제10-0713014호	수위에 따라 자동 조절되는 하천용수문	2007.04.23	2026.06.27	㈜건화
제10-0729621호	교량우물통기초의 하부 보강구조	2007.06.12	2025.05.11	㈜건화
제10-0735673호	생태계보호용 호인박스 옹벽구조물	2007.06.28	2025.09.13	㈜건화
제10-0755880호	하수관로 균열감시장치	2007.08.30	2025.09.26	㈜건화
제10-0773715호	유지보수가 용이한 스페리칼 교좌장치	2007.10.31	2026.10.10	(주)건화 외 1개사
제10-0865876호	페타이어를 활용한 매립지 측면 보호구조	2008.10.23	2028.06.04	(주)건화 외 1개사
제10-0873217호	풍력수차를 이용한 향만해수오염 방지시설	2008.12.03	2028.04.15	㈜건화
제10-0903088호	피씨임기연결시공방법	2009.06.09	2028.04.10	(주)건화 외 5개사
제10-0912482호	이중 날개형 앵커	2009.08.17	2029.02.23	㈜건화
제10-0918993호	풀력을 이용한 유압펌프와 해수펌프를 가진 친수환경 해수교환시스템	2009.09.18	2029.06.18	㈜건화
제10-0937480호	자동난간	2010.01.11	2029.07.23	(주)건화 외 1개사
제10-0956442호	도로, 단지 및 하천의 경사면에 설치되는 옹벽용 블록, 블록고정 정착구와 이를 이용한 옹벽시공방법	2010.04.28	2029.08.07	(주)건화 외 3개사
제10-095408호	선박 보호용 충격흡수장치	2010.05.14	2028.04.11	㈜건화

등록번호	기술명	등록일	유효기간	등록권리자
제0260045호	콘크리트 하수 박스 조립식 구조	2001.12.26	2011.09.10	㈜건화
제0265696호	스트레이너	2002.02.08	2011.11.16	㈜건화
제0267992호	아치형 강재보를 이용한 가교 구조	2002.03.04	2011.09.10	㈜건화
제0269262호	복합구조 도로옹벽	2002.03.11	2011.09.10	㈜건화
제0269260호	교체식 도로 중앙분리대	2002.03.11	2011.09.10	㈜건화
제308598호	플로우트를 이용한 슬루스 게이트 개폐시스템	2003.03.12	2013.01.10	㈜건화
제0316399호	수중 인조수초 블록을 이용한 수중보 물고기 이동통로 구조	2003.06.02	2013.03.14	㈜건화
제0316400호	생태계 보호를 위한 하천 배수로 구조	2003.06.02	2013.03.14	㈜건화
제0316401호	하천 수위 상승지역의 역류방지용 복합재 수문구조	2003.06.02	2013.03.14	㈜건화
제0318118호	지지말뚝과 하수관로를 이용한 삼수원자 상류지역의 하수처리를 위한 하수이송시설	2003.06.17	2013.03.14	㈜건화
제0318119호	글판틀 호안불력과 에프알피 레일을 이용한 하천제방법면 보호구조	2003.06.17	2013.03.14	㈜건화
제0318120호	사각불력과 계단불력을 이용한 하천 제방의 유실방지법면 보호구조	2003.06.17	2013.03.14	㈜건화
제0324102호	댐 내부 및 해상의 부유물질 제거를 위한 수거장비	2003.08.11	2013.03.14	㈜건화
제0324101호	바지선 이동 지지대와 흔들림 방지장치를 이용한 수중보횡단용 수상장비	2003.08.11	2013.03.14	㈜건화
제0333555호	댐 내부 및 해상의 부유물질 수거를 위한 담퍼바지선 구조	2003.11.07	2013.03.14	㈜건화
제0333556호	모노테일 장치와 쓰레기처리용 장치를 이용한 해상쓰레기 수거용 바지선 구조	2003.11.07	2013.03.14	㈜건화
제0361747호	바다횡단 수중해저 상수도관 보호를 위한 누름덮개를망태 연결구조	2004.09.01	2014.06.25	㈜건화

실용신안

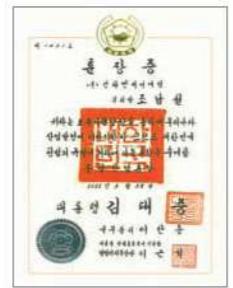
제0255725호	도로의 법면 보호용 접합식 콘크리트 블럭	2001.11.15	2011.09.10	㈜건화
제0256839호	교량 상판 이음새의 누수방지용 끝거 조인트	2001.11.28	2010.12.20	㈜건화
제0256837호	조립식밴드와 반침들을 이용한 교각비계 반침들구조	2001.11.28	2011.09.10	㈜건화
제0256840호	수중교각기초 전도방지 구조	2001.11.28	2011.09.10	㈜건화
제0258867호	교각기초의 강재파일의 수직 가이드 장지	2001.12.14	2011.09.11	㈜건화
제0259242호	지하수 노출이 심한 습지도로 지하수 처리구조	2001.12.18	2011.09.10	㈜건화
제0259241호	탄성패널 반침을 이용한 철도 건널목 구조	2001.12.18	2011.09.10	㈜건화
제0260048호	도로 터널 입구의 자동차 충돌 방지대	2001.12.26	2011.09.10	㈜건화
제0260051호	절토구간 도로의 지하수 배수 구조	2001.12.26	2011.09.11	㈜건화
제0260047호	콘크리트하수박스 구조물의 접합이음구조	2001.12.26	2011.09.10	㈜건화
제0260046호	합성수지복합소재를 이용한 우수및오수 만출구조	2001.12.26	2011.09.10	㈜건화

상훈 수상 현황

일자	상훈종류	수여기관	내용
1996.03.13	우수용역파	한국도로공사	1995년도 우수용역업체 지정
1996.11.25	감사패	연천군	지역주민에게 맑은물 공급
1997.03.26	감사패	이천시	이천상수도 확장공사 감리
1997.03.13	우수용역파	한국도로공사	1996년도 우수용역업체
1997.12.31	표창장	원주지방국토관리청	건설교통발전 및 부설공사방지
1998.07.30	표창장	목포시	남해하수처리장 시설공사
1998.11.09	표창장	경기도	안양 - 판교간 도로 확포장공사 감리
1999.02.01	표창장	전주시	전주 이중지구 택지개발 감리
1999.02.12	표창장	한국도로공사	고속도로건설기술용역 기능제고
1999.04.06	표창장	한국수자원공사	밀양댐 광역상수도 우수 설계
1999.05.01	표창장	광주광역시	광로7호선 주변 도로개설 설계
1999.07.23	감사패	성남시	신흥2동 외 2개소 지하주차장 설치 감리
1999.08.09	표창장	부산지방국토관리청	국토건설사업수행과 품질관리
1999.12.31	표창장	홍성군	임해관광도로 설계
1999.12.31	표창장(대표이사 문병권)	행정자치부	1999년도 지방도로사업 설계와 감리
2000.02.01	우수작	전라남도	남악신도시 마스터플랜 국제현상공모
2000.04.03	성실용역파	한국수자원공사	99년 건설기술평가결과 성실용역업체 지정
2000.09.05	표창장	경상남도	낙동강 횡단(박진교)가설공사 책임감리
2000.10.26	우수용역업자	경산시	우수용역업자 지정
2000.10.10	표창장	순천시	승주읍 하수종말처리시설 설계 및 감리
2000.12.27	표창장(대표이사 한기태)	원주지방국토관리청	건설교통업무 발전
2000.12.30	표창장(대표이사 한기태)	경기도	지역사회 발전
2000.12.01	감사장	육군공병소장	이그루 지하단 암고 신표준도 제정 · 국방예산 절감 및 전투력 향상
2001.03.02	우수용역업자	한국수자원공사	우수용역업자 지정
2001.03.30	동탑산업훈장(부회장 조남철)	행정자치부	토목기술 발전
2001.06.19	표창장	태안군	태안동남지구 토지구획 정리사업 감리



2001.03.02 우수용역업자



2001.03.30 동탑산업훈장



2004.07.07 동탑산업훈장



2008.03.28 토목대상

일자	상훈종류	수여기관	내용
2001.06.01	표창장	경기도	지방도 316호 (백운로) 정비공사 감리
2001.07.30	표창장	대통령	서울지하철 7호선 (청담대교) 책임감리
2002.06.03	가작	전라남도	여수 - 고흥간 연륙 · 연도교 국제현상공모
2002.07.19	표창장(대표이사 한기태)	건설교통부	건설산업 발전
2003.02.28	표창장(대표이사 문병권)	행정자치부	2002년 지방도로사업 설계 및 감리
2003.05.01	감사패	보령시	보령건설 발전
2003.05.01	최우수상	성남시	현충탑 이전 건립 기본계획 현상공모
2003.12.01	표창장	경주시	2003년도 국도4호선 우회도로 설계
2004.07.07	동탑산업훈장(회장 황광웅)	행정자치부	건설기술 발전을 통한 국제 위상 제고
2006.04.25	표창장	행정자치부	2005년도 지방도로 정비사업
2006.06.01	우수용역업자	부산지방국토관리청	우수용역업자 지정
2006.07.07	표창장	건설교통부	건설교통업무 발전
2007.02.14	표창장	한국도로공사	성실한 설계용역 수행으로 고속도로 기능 향상
2007.07.31	한국경영혁신 우수기업	서울경제신문	경영혁신
2008.03.28	토목대상	대한토목학회	건설기술 발전
2008.05.01	우수용역업자	부산지방국토관리청	우수용역업자 지정
2008.06.30	표창장	행정안전부	수원역 우회도로 전면책임감리
2008.09.19	표창장	대통령	마장대교건설 감리
2008.11.10	표창장	대통령	상하수도 통합관리
2009.03.30	대상	대한토목학회	서울지하철 9호선 "고속터미널 정거장" 2009 올해의 토목구조를 선정 (감리)
2009.09.22	2009년도 대한민국VE 대상	(사)한국VE협회	국가경제와 산업발전에 기여
2009.10.26	2009년도 브루넬 메달 수상	영국토목학회	서울지하철9호선 고속터미널 정거장 감리
2009.12.28	2009 국가경쟁력 대상	서울경제신문	기업최고대상(토목엔지니어링 부문)
2010.01.11	정암구조물상	한국도로공사	2009년도 최우수 구조물에 인천대교 선정
2010.04.14	우수건설용역자	인천광역시	우수용역업자 지정
2010.07.07	최고도로인상(회장 황광웅)	한국도로교통협회	우리나라 도로기술의 발전



2008.06.19 산업포장



2009.10.26 브루넬 메달 수상



2010.01.11 정암구조물상



2010.07.07 최고도로인상

복지 현황

복리후생 내용	
■ 회사 콘도 무료 사용	
■ 퇴직금 중간정산제도 실시	
■ 학자금 지원	
: 미취학 아동, 초등·중등·고등·대학생	
■ 교육비 지원	
: 어학교육 등	
■ 건강검진 지원	
: 임원 - 종합검진(부부), 직원 - 혈액종합검사	
■ 장기근속자 포상	
: 10년, 20년	
■ 우수사원 선정 및 포상	
■ 연말 임직원 선물	
: 쌀 2포	
■ 창립기념품 선물	
: 3년 이상 근속 후 퇴직자 포함	
■ 동호회 활동 지원	

콘도 현황

구분	구입일	콘도명	주소	비고
1	1994	용평 뉴월크콘도 (208호)	강원도 평창군 대관령면 횡계리 276-13	20평형
2	1994	용평 뉴월드콘도 (408호)	강원도 평창군 대관령면 횡계리 276-13	39평형(복층)
3	1996	제주 화인프라자 (나동 302호)	제주도 서귀포시 중문동 2433,2424,2425,2438 화인프라자 나 302	30평형
4	1997	속초 설악빌리지 (1동 203호)	속초시 조양동 590-1 설악빌리지 1동 2층 203호	30평형
5	1997	속초 설악빌리지 (1동 309호)	속초시 조양동 590-1 설악빌리지 1동 3층 309호	30평형
6	1999	부산 한신빌리지 (102동 313호)	부산광역시 해운대구 중동971 한신빌리지 102동 3층 313호	56평형(복층)
7	2001	안면도 오션캐슬 (6103호)	충청남도 태안군 안면읍 중장리 765-81 오션캐슬	34평형
8	2001	지리산 송원리조트 (405호)	전남 구례군 산동면 관산리 447-1번지외 38필지 송원리조트 콘도미니엄 405호	29평형
9	2003	화진포 금강산콘도 (805호)	강원도 고성군 현내면 미차진리 239번지외 4필지 805호	30평형
10	2003	양평 리츠빌콘도	양평군 양서면 복포리 135-20	34평형
11	2003	제천 ES리조트 (625호-롯지2차)	충북 제천시 수산면 능강리 산 48-7외 1필지 26동 625호	30평형(복층)
12	2004	경주 토비스콘도 (1604호)	경북 경주시 외동읍 쾌릉리 1227외 5필지 1604호	25평형
13	2005	제주 금강산콘도 (107동 303호)	제주도 북제주군 한림읍 협재리 929-1번지 107동 303호	50평형(복층)
14	2005	단양 대명콘도 (1602호)	충청북도 단양군 단양읍 상진리 16층 1602호	28평형 스위트형
15	2007	가평 청평빌라콘도	경기도 가평군 설악면 회곡리 428-1외 28필지 프린스동 시드니층 1호 104동 501호	50평형
16	2007	홍천 대명콘도 (오크동 1902호)	강원도 홍천군 서면 팔봉리 산 125-16번지 오크동 1902호	28평형 스위트형
17	2009	변산 대명콘도 (C548호)	전라북도 부안군 변산면 격포리 257번지 스노볼리안 실버 548호	40평형
18	2010	부여 롯데리조트 (1111호)	충남 부여군 규암면 함정리 578번지	45평형

콘도이용현황

	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년
콘도수	6	6	8	8	11	12	14	14	16	16	17
사용박(泊)수	526	691	901	1,243	1,737	2,000	2,299	2,701	2,807	2,987	3,302

콘도 현황



사내 동호회 현황



F.C KUNHWA

F.C KUNHWA 동호회는 2002년 7월 27일 창단 후 현재 30여 명의 회원이 열정적으로 활동하는 축구동호회로 성장했습니다.
매월 2, 4째주에 정기적으로 친선경기를 진행합니다.



건화 루어 낚시 클럽

1999년 5월 근로자의 날을 맞아 단양 고수동굴을 지나 남한강 중류에 위치한 여울목에서 시작된 쏘가리 낚시.
이렇게 시작한 낚시가 발전해서 한때는 30명에 이르러 건화 루어 낚시 클럽이란 동호회를 결성하였습니다. 지금은 수면 아래에서 활동하지만 2011년에는 수면 위로 올리와 숨쉴 것입니다.

건화 산행동호회

1998년 10월 전남 월출산 산행을 시작으로 하여 매달 1회 전국의 국립공원을 찾아 등반했습니다. 건화에서 등산은 취미생활이라기보다는 문화입니다. 상쾌한 호흡 충전, 이번 주말 등산 갑시다!



건화 달리미

마라톤은 고독한 자신과의 싸움이라고 하지만 건화 마라톤 동호회에서는 서로 힘을 북돋워주며 달릴 수 있습니다.
2002년 달리미 동호회를 결성하여 춘천마라톤대회에 최초로 출사표를 던졌고, 회사 창립 15주년인 2005년 부산 태종대에서 파주 임진각까지 이어달리기를 했습니다.

사회공헌 활동



1사1촌

2005년 12월 13일 강화도 불은면 삼성리와 1사1촌을 맺었습니다.
의료기기 기증, 고구마캐기를 지속적으로 실시하는 등
주민들과 건화인 모두에게 의미 있는 인연을 만들어 가고 있습니다.
또한 연말 쌀 구입으로 서로의 따뜻한 마음을 확인하기도 합니다.

아마바둑 후원

우리 고유의 문화가 세계를 엮는 끈이 된다는 생각으로 아마추어바둑협회를 지원하였습니다. 황광웅 회장을 비롯한 건화 주요 임원이 아마추어바둑협회장을 역임하거나 협회의 운영을 도왔습니다. 두 차례 건화배 아마바둑 최강전을 개최하였고, 국제바둑팀 선수권대회와 아시아 바둑선수권대회를 후원하는 등 아마바둑의 발전을 위해 힘쓰고 있습니다.



헌혈

헌혈은 사랑을 실천하는 작지만 가장 아름다운 행위입니다.
얼굴은 모르지만 웃고 있을 새 생명을 생각하며
건화는 정기적으로 헌혈을 실시하고 있습니다.

20주년 기념사업의 대미를 장식하게 될 본 기념집은 회사의 걸어온 길을 되돌

아보고 우리의 모습을 비춰보며 새로운 마음으로 당당하게 나아가려는 건화인의 의
지에 부응하여 “새롭게 미래로”란 제호로 발간하게 되었습니다.

본 기념집은 많은 분들이 흥미를 갖고 읽을 수 있도록 건화가족이 함께 참여하
여 만들었습니다. 글을 쓰고 자료를 제공하고 성원을 해주신 건화가족 모든 분들께 감
사드리고 우리의 뜻을 글로 표현하고 훌륭한 책자가 탄생하도록 애쓰신 편집전문회사
비파의 집필작가, 사진작가, 디자이너 등 여러분께 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

기념사업을 계획하면서 새삼스럽게 감동을 받은 한마디 말은 “전 가족이 함
께 뮤지컬을 관람하는 그렇게 수준 높은 회사가 있느냐”였습니다. 우리가 만든 책자
가 우리 회사의 수준을 보다 높이는 데 기여할 수 있기를 기대하며 앞으로 30년사,
50년사와 같은 큰 책을 만들 때 기초가 될 것으로 믿고 같은 시대에 함께 일하고 애

쓰시고 이 책을 읽어주신 모든 분들께 감사의 말씀을 드립니다.

편집위원장

만든 사람들

(주)건화 20주년 기념집 편찬 조직

황광웅 회장
정조화 회장
박승우 사장
한기태 사장

편집위원회 / 실무위원회

위원장	조남철 부회장	도로구조본부 조완상 부사장 / 이충재 부장
위원	김번성 부회장	수도환경본부 최진상 부사장 / 신강철 부장
	김준석 부회장	국토개발본부 홍경표 부회장 / 장옥재 부장
	김상진 기술고문	자반터널본부 박병찬 부사장 / 김종배 부장
	김의수 이사	수자원부 시채수 부사장 / 노정건 부장
		환경평가부 강병렬 부사장 / 허해명 차장
		항만부 정종진 부사장 / 최세호 부장
편집 TFT		철도부 오석원 부사장 / 이계욱 차장
기획관리부	이용범 부사장	해외사업부 최강일 부사장 / 성혁제 차장
	조영연 차장	감리CM본부 노정래 전무 / 박순철 차장
	김민주 대리	경영관리본부 박주수 부사장 / 이동수 차장
		김수동 차장

도움주신분들

기획·제작	(주) 비파
기획·진행	안철환, 김지원
디자인	오원석, 정상미, 주용안
집필	김준태
일러스트	박지훈
포토그래퍼	고정필

비매품

새롭게 미래로

건화 20주년 기념집

인쇄일 2010년 12월 18일

발행일 2010년 12월 26일

발행인 황광웅

발행처 (주)건화

본사 : 경기도 안양시 동안구 관양동 954-6

성지스타워드 7층 T 031-340-7500

서울사무실 : 서울시 강남구 삼성2동

38-25번지 건화빌딩 T 02-3218-4250

www.kunhwaeng.co.kr

기획 · 제작 (주)비파

서울시 종로구 혜화동 10-13(비파빌딩)

T 02-762-6721

www.bpa.co.kr

인쇄 은성프린팅

T 02-461-0313