



서울제물포터널 민간투자사업 1공구 현장

ZOOM IN + H

SECTION 1 OF
SEOUL-JEMULPO TUNNEL
BTO PROJECT

지하공간의 변신... 도시에 숨통을 틔우다

The Seoul-Jemulpo Tunnel BTO (Build-Transfer-Operate) project includes the construction of a four-lane underground road connecting Shinwol IC and Yeouido. Out of the 8.59-kilometer project, a long-span tunnel in urban area accounts for 7.76 kilometers. The completion of this project would enable cars to travel from the end of the Seoul-Incheon Expressway to the center of the capital without stopping, reducing the travel time and solving chronic traffic congestions above the ground. Hyundai E&C is in charge of the construction of section 1 of the project to build the four-lane road 4.294 kilometers long in the congested area between Shinwol IC and Mokdong Bridge. The project site completed the excavation work in October 2019 four years after the commencement of the construction and is working hard to complete the project in April 2021. Continued on page 6, 7

여의도에서 경인고속도로 신월나들목(IC)에 이르는 구간. 서울 서부 지역의 주요 교통축이자 상습 정체 도로인 이곳에 지하터널이 뚫린다. '서울제물포터널'은 신월IC~여의도를 잇는 구간에 지하 4차로를 건설하는 민간투자사업이다. 총연장 8.59km 중 순수 터널 구간에 해당하는 7.76km가 도심지 장대터널로 시공된다. 경인고속도로를 통과한 차량이 서울 중심부로 정차 없이 진입할 수 있어 통행 시간을 단축시킬 뿐 아니라 지상의 도로 정체에도 숨통을 틔울 전망이다. 그중에서도 현대건설이 참여하는 1공구는 신월IC~목동교 일원에 터널(3.88km), 개착 구간(0.414km) 등 총 4.294km의 왕복 4차로를 짓는 공사다. 현장은 착공한 지 4년 만인 2019년 10월 터널 굴착 공사를 완료하고, 내년 4월 준공을 목표로 마무리 공사가 한창이다. 관련기사 6, 7면

Hyundai E&C ranked no 1. in the construction and engineering sector of DJSI

Our company added to the DJSI World for 11 consecutive years, the first in Asia

Our company has been added to the 2020 DJSI World 11 years in a row and selected as the Industry Leader eight times in the construction and engineering sector. These achievements have made Hyundai E&C become the only winner not only in Korea and but also in the Asian region.

The DJSI (Dow Jones Sustainability Indices) is announced by the US-based global financial



전 세계
건설·엔지니어링 분야
1위

information company S&P Global after the annual evaluation of business performance of companies as well as their achievement regarding creation of environmental and social values. Only top 10 percent of the companies evaluated can be added to the DJSI World. In 2020, the application of more stringent criteria decreased assessment points given

to the evaluated companies, while our company achieved higher scores compared to the previous year and further extended our lead by proactively responding to environmental and social issues.

Earlier, our company received Grade A three years in a row in the 2020 Environment, Social and Governance (ESG) evaluation released by the Korea Corporate Governance Service (KCGS).

현대건설, 다우존스 지속가능경영지수(DJSI) 건설·엔지니어링 부문 세계 1위

아시아 최초 11년 연속 DJSI World 편입 ... ‘ESG 평가 및 등급’ 3년 연속 통합 A등급에 이은 쾌거

우리 회사가 ‘2020 다우존스 지속가능경영 지수(Dow Jones Sustainability Indices, DJSI)’ 평가에서 11년 연속 ‘DJSI World’ 편입과 함께 ‘건설 및 엔지니어링 부문’에서 총 8회 ‘인더스트리 리더(Industry Leader)’로 선정되는 경 gesta를 맞았다. 이는 국내뿐 아니라 아시아에서 유일하다.

DJSI는 글로벌 금융 정보 제공 기관인 미국의 S&P 글로벌이 매년 기업의 경제적 성과뿐 아니라 환경적, 사회적 가치 창출 성과를 종합 평가해 발표하는 지속가능성 지수로, 평가 대상 기업 중 상위 10%만이 DJSI 월드기업으로 선정된다. 특히 올해는 평가 검증이 강화돼 참가 기업들의 점

수가 큰 폭으로 하락했다. 우리 회사는 환경·사회 문제에 선제적으로 대응해 전년 대비 높은 점수를 획득한 것은 물론 2위와의 격차를 크게 벌렸다. 앞서 한국기업지배구조원(KCGS)이 발표한 ‘2020년 상장기업의 ESG(환경·사회·지배구조) 평가 및 등급’에서 3년 연속 ‘통합등급 A등급’을

획득한 바 있다. 우리 회사는 기업의 지속가능성에 영향을 주는 ESG 관리가 기업 성장의 화두로 부상하는 것에 발맞춰 지난 10월 ‘현대건설 지속가능경영 협의체’를 발족하고, 전사 차원의 지속가능경영 공감대 형성과 경쟁력 강화에 힘쓰고 있다.

회사 관계자는 “글로벌 위기 상황

속에서도 지속가능경영 분야에 선제적으로 대응해 국내뿐 아니라 아시아에서 유일하게 11년 연속 ‘DJSI World’ 편입은 물론 ‘건설 및 엔지니어링 부문’ 세계 1위로 등극했다”며 “앞으로도 글로벌 탑 티어(Global Top Tier) 수준의 지속가능경영체계 확립을 위한 노력을 이어갈 것”이라고 말했다.

Our company sets out to take the lead in the fourth industrial era

Smart construction technology demonstration held

Our company is accelerating efforts to increase competitiveness with regard to smart construction technologies in a bid to lead the fourth industrial era.

Our company held the “Hyundai E&C Smart Construction Technology Demonstration” in a promotion hall at the project site of the Sejong-Pocheon Expressway Section 14: Godeok Bridge located in Guri-si, Gyeonggi-do.



Along with the introduction of the development status of smart construction technologies, Hyundai



E&C gave demonstrations and simulations of a total of 27 cutting-edge technologies such as its own HIoS,

BIM (Building Information Modeling) and wearable robots. Notably, HIoS (Hyundai IoT Safety

System) drew attention from the participants. Based on Hyundai E&C’s own technological capability, HIoS refers to an IoT sensor-based safety management system which can prevent safety accidents of workers in blind spots from taking place by responding to them in real time.

Our company is attempting to introduce smart construction technologies in a growing number of our construction sites.

스마트 건설기술 도입으로 4차 산업 선도한다

스마트 건설기술 시연회 개최 ... 국내 건설 현장에 ‘재해 예측 AI’ 도입 등

우리 회사가 4차 산업혁명 시대를 선도할 스마트 건설기술 경쟁력 강화에 박차를 가하고 있다.

우리 회사는 최근 경기도 구리시 소재 ‘세종-포천 고속도로 14공구(가칭 고덕대교)’ 현장 홍보관에서 ‘현대건설 스마트 건설기술시연회’를 가졌다. 이날 행사에는 우리 회사 김기범 토목 사업본부장을 비롯해 한국도로공

사 스마트건설사업단 조성민 단장, 한국BIM 학회회 심창수 교수(중앙대) 등 주요 산학연 관계자들이 참석해 현장의 스마트 건설 수행 현황을 살펴보고 체험했다. 시연회를 통해 우리 회사는 스마트 건설기술 개발 현황 소개와 함께 HIoS(안전관리시스템), BIM (Building Information Modeling), 웨어러블 로봇 등 총 27개에 이르는 점

단 기술 아이템을 선보였다. 특히 이날 행사에서는 독자 기술로 개발한 사물인터넷(IoT) 기반의 안전관리시스템 ‘HioS(하이오스)’가 참석자들의 이목을 끌었다. 이 기술은 근로자의 안전 모에 부착된 IoT 센서를 통해 관리사 각지대에서 발생하는 근로자 안전사고에 실시간으로 대응할 수 있는 것이 특징이다. 또한 외부 시연장에서 선보

인 드론, LiDAR, UGV(Unmanned Ground Vehicle) 등의 기술도 현장 검측 업무를 간소화하고 측량 정확도를 높이는 등 효율적인 현장관리에 도움이 되는 기술로 주목받았다.

실제로 스마트 건설기술의 건설 현장 도입도 점차 확대 되고 있다. 우리 회사는 지난 10월부터 본격적으로 AI 기반 현장 안전관리를 시작했다. ‘재

해 예측 AI’는 우리 회사가 시공 중인 국내 건설 현장에 작업 당일 예상되는 재해위험 정보를 제공해 선제적인 안전관리가 가능하도록 자체 개발한 시스템이다. 해당 기술은 우리 회사가 과거 10년간 수행해 온 토목·건축·플랜트 등 전체 프로젝트에서 수집된 3900만 건 이상의 빅데이터를 기반으로 개발됐다.

Hyundai E&C homepage renewal

Our company has recently revamped our homepage (https://www.hdec.kr) to demonstrate our core values and visions.

Hyundai E&C’s homepage renewal, based on responsive web design, enables users to utilize the webpage on a wide range of digital devices including PCs, tablets and mobile phones in order to keep up with the changing times. The new homepage attempts to divide construction disciplines by business division and provide detailed information on one of the most leading projects in each discipline.



“Newsroom” has been newly launched to introduce news on latest issues on our company as well as construction technology, corporate culture, trends and various contents of Hyundai E&C Today.

현대건설 공식 홈페이지 리뉴얼 오픈

우리 회사가 최근 회사의 핵심 가치와 비전을 담은 홈페이지(https://www.hdec.kr)를 새롭게 단장하고, 본격적인 운영에 들어갔다.

반응형 웹으로 구현된 홈페이지는 모바일 이용 고객이 증가하고 있는 시대 변화에 발맞춰 PC·태블릿·모바일 등 각종 디지털 디바이스에서 자유롭게 이용할 수 있는 것이 특징이다. 또한 사업영역별 공종을 세분화하고 공종별 대표 프로젝트에 대한 상세한 정보를 담

냈다. 이 밖에 다양한 온라인 채널을 하나로 묶은 허브채널 ‘뉴스룸’을 신설해 회사의 최신 뉴스는 물론 건설기술·기업문화·트렌드·사보·신문 콘텐츠 등 분야별 다양한 소식을 빠르게 전달한다.

우리 회사는 이번 홈페이지 개편을 통해 사용자들에게 보다 빠르고 다양한 정보를 제공하는 한편, 고객들과 소통하기 위한 온라인 커뮤니케이션 톨로 활용에 나간다는 계획이다.

대구 효목1동7구역 재건축 수주

우리 회사가 지난 11월 28일 대구 동구 효목동 74-10 일원에 들어서는 대구 효목1동7구역 재건축 정비사업의 시공권을 확보했다. 우리 회사는 이번 수주로 올해 도시정비사업 수주 업계 1위를 더욱 굳건히 하고 있다. 현재까지 우리 회사의 도시정비사업 수주금액은 4조 5878억원 선



우리 회사는 효성중공업, 대구건설과 컨소시엄(프리미엄사업단)을 꾸려 시공사 선정총회에서 조합원들의 높은 지지를 받았다. 이 사업은 대구시 동구 효목동 74-10 일대에 지하 3층~지상 15층 아파트 2112가구와 부

대복리시설을 신축하는 것으로, 공사금액은 4626억원(당사분 1388억원)이다. 단지는 33만 936㎡에 지하 3층~15층, 34개 동(2122세대)을 짓는 것으로, 각종 내부 인테리어 마감재 특화, 커뮤니티 및 조경특화 등을 선보일 계획이다. 아파트 인근으로 대구지하철 1호선 아양교역이 인접해 있고 인근에 동대구 복합환승센터가 있어 편리하다.

건설환경관리 우수사례 경진대회, 국토교통부 장관상 수상

우리 회사의 힐스테이트 수지구청역 현장이 (사)한국건설환경협회가 주최한 ‘건설환경관리 우수사례 경진대회’에서 국토교통부 장관상을 받았다.

올해로 16회를 맞이한 경진대회는 건설산업의 친환경 우수 사례를 발굴하고, 선진 건설환경 관리 기반 구축 및 친환경 녹색성장 실현을 위해 마련됐다. 힐스테이트 수지구청역 현장은 ‘환경모델링 & IoT 통합플랫폼 도입을 통한 스마트 환경관리 시스템 구축’이라는 과제로 수상의 영광을 안았다.

현장은 ▶환경 영향 모델링(공정별 소음·진동 영향 사전 분석 등) ▶환경 IoT 통합 플랫폼



(IoT) 센서 활용 환경 데이터 측정 등) 등을 활용해 도심지 건설 현장의 환경 영향을 최소화하고, 최적화된 저감 설계와 공법을 적용한 것을 높이 평가받았다.

GROUP NEWS

Hyundai Motor Company and INEOS to cooperate on driving hydrogen economy forward



Hyundai Motor Company and INEOS today announced the signing of a memorandum of understanding to explore new opportunities to accelerate the global hydrogen economy.

Hyundai and INEOS will jointly investigate opportunities for the production and supply of hydrogen as well as the worldwide deployment of hydrogen applications and technologies. Both companies will initially seek to facilitate public and private sector projects focused on the development of a hydrogen value chain in Europe.

The agreement also includes the evaluation of Hyundai’s proprietary fuel cell system for the recently announced INEOS Grenadier 4x4 vehicle. This cooperation represents an important step in INEOS’ efforts to diversify its powertrain options at an early stage.

Hyundai’s proprietary modular fuel cell system, which evaluation vehicles will use, has already proven reliable and effective in the Hyundai NEXO SUV. The world’s first dedicated hydrogen-powered SUV has the longest driving range among hydrogen-powered vehicles in the market. Hyundai is one of leading company in the field of fuel cell technology

having started the world’s first mass production of fuel cell electric vehicles in 2013.

“INEOS’ move into the development of a fuel cell electric vehicle and hydrogen ecosystem marks yet another milestone towards sustainable and clean transportation,” said Kim Sae-hoon, Senior Vice President and Head of Fuel Cell Center at Hyundai Motor Company. “Hyundai believes this will provide an important low-carbon option across a wide range of sectors. We also hope our decades-long expertise in hydrogen fuel cell work in synergy with INEOS’ expertise in field of chemistry to realize the mass production of green hydrogen and fuel cells for the Grenadier.”

Peter Williams Technology Director at INEOS, said, “The agreement between INEOS and Hyundai presents both companies with new opportunities to extend a leading role in the clean hydrogen economy. Evaluating new production processes, technology and applications, combined with our existing capabilities puts us in a unique position to meet emerging demand for affordable, low-carbon energy sources and the needs of demanding 4x4 owners in the future.”

CULTURE

‘BE’ becomes 5th BTS album to top the Billboard 200

For the fifth time, BTS has reached the top of the Billboard 200 with its new mini album “BE,” which includes the group’s first all-English song “Dynamite.”

Over 240,000 copies of the new mini album released on Nov. 20 were sold in the first week of the release through Nov. 26, Billboard said Sunday, quoting data from Neilson Music/MRC Data.

Sales of the physical album reached about 177,000. Downloading 10 songs is counted as the sale of one album, as is streaming 1,500 songs.

It took two years and six months for the Korean boy group to put five consecutive albums onto Billboard 200 list. Only the Beatles have achieved that feat more quickly. It took the English rock band two years and five months, beginning with the release of “Yesterday and Today” in July 1966, until the release of “The Beatles” (better known as the



“White Album”) in December 1968.

BTS just this year topped the list twice with its albums, including “Map of the Soul: 7” released in February. The only other singer with more than two albums to the top list of Billboard 200 in a one-year period is American rapper YoungBoy Never Broke Again.

“The album’s first week is the biggest for an album by a group, both in terms of equivalent album units and album sales, since BTS’ own previous No. 1 album, ‘Map of the Soul: 7,’ earned 422,000 units in its first week, of which 347,000 were in album sales,” Billboard said.

BY LEE SUN-MIN (SUMMERLEE@JOONGANG.CO.KR)

기술사 시험 합격자 3인 대담 고군분투한 시험 이야기 함께 나눠요!

벌써 2020년 한 해를 마무리하는 12월이다. 계획하고 준비했던 일들은 얼마나 이뤄졌는지 돌아보게 되는 요즘, 크나큰 목표 하나를 마무리 지은 세 명의 사우를 만났다. 지난 11월 기술사 자격증을 취득한 최정호 책임매니저, 여현동 책임매니저, 강수진 매니저가 그 주인공. 사업본부도, 기술사의 분야도 각기 다르지만 그간 고생했던 시간, 공부에 쏟아부었던 열정은 다를 바 없었다. 갖 합격한 이들이 가져온 따끈따끈한 후기를 나눠보았다.

글=이진우 / 사진=이슬기



기술사 자격 취득을 축하드립니다. 각자 본인의 기술사 분야에 대해 소개 부탁드립니다.

여현동 책임매니저(이하 여 책임) 저는 도로 및 공항 기술사 자격을 취득했습니다. 도로와 공항 분야 토목 기술에 대해 공부하는데요. 공항은 터미널 시스템이 아닌 활주로나 계류장, 유도로 등 비행기가 다니는 길 을 다룹니다. 차나 비행기가 다니는 '길'에 대한 분야 로 보시면 될 것 같네요.

최정호 책임매니저(이하 최 책임) 저는 용접기술사를 취득했습니다. 용접은 건설이나 기계, 조선 등 거의 전 공업 분야에 쓰이기에 산업 기술의 척도라 고도 일컫는데요. 용접법부터 재료, 구조설계, 장치 등을 공부합니다. “용접할 수 있냐”는 질문을 종종 받는데 이제는 제대로 알고 할 수 있다고 말씀드릴 수 있겠네요.

강수진 매니저(이하 강 매니저) 저는 건축시공기술사를 취득했습니다. 부실공사를 예방하고 건설 공사의 품질을 확보하기 위한 기술사인데요. 건축 계획부터 시공, 준공까지 전반적인 사항에 대해 공부하기에 현장 운용에 도움이 된다고 생각해요. 700억원 이상 규모의 공사 현장에는 기술사를 배치해야 하는 제도적 근거도 있고요.

기술사를 준비하게 된 이유가 궁금합니다.

강 매니저 회사 내에 존경하던 선배님들 중 기술사 자격을 가진 분들이 더러 계셨는데요, 선배님 처럼 되기 위한 최소한의 요건이 기술사라는 생각에 준비하게 됐습니다. 현장 근무 때 했던 일련 의 건축 과정을 한 번 더 공부하고 이론을 체계화하거나 지식적인 부분이 정리되는 것 같아서 준비하길 잘했다는 생각이 들었습니다.

최 책임 저는 구매본부에서 유럽 지역 플랜트 구매 업무를 담당하고 있어요. 필요한 기자재를 적 시에 납품하려면 주요 시공 방법인 용접을 이해하는 게 중요하다고 생각했습니다. 제가 잘 알고 있으면 제 업무도, 설계부서와의 협업도 훨씬 효율적으로 할 수 있을 테니까요.

여 책임 저는 토목공학을 전공했는데 대학 입학하면서부터 기술사를 따겠다는 목표가 있었어요. “이 길을 간다면 언젠가 반드시...”라는 생각에서 시작한 것 같아요. 그러다 도로 쪽으로 석사를 하면서 구체적인 분야를 선택하게 됐습니다.

시험 준비하면서 어려웠던 점이 있다면요?

강 매니저 아무래도 불안감이 가장 컸어요. 결국은 붙어야 끝나는 공부인데 내 공부량이 얼마나 되는지, 어떤 점이 부족한지 가능하기가 힘들었거든요. 시험에 떨어지도 총합 점수만으로 부족한 부분을 직접 찾아서 보완해야 하나니까요.

여 책임 저도 마찬가지였어요. 객관식이면 답이 명확하니 틀린 걸 공부하면 되는데, 서술은 뭐가 문젠지 확실하게 알기 어려워요. 주변에 조언을 구해도 사람마다 추측하는 게 다르고 요. 특히 저는 시험 준비 중에 둘째 아이가 태어나서 육아와 공부를 병행했던 점도 좀 어려웠 습니다.

최 책임 와, 육아와 공부... 대단하세요. 저는 오히려 필기시험이 편찮은 편이었는데 면접이 너 무 어려웠어요. 면접에서 계속 떨어져서 필기시험을 한 번 더 봤는데 다시 합격할 수 있었어요. 자 신감을 갖తో도 마음먹었지만 불안한 건 아쩔 수 없더라고요. 정답을 모르니까요.

강 매니저 최 책임님은 조금 다른 케이스이신 것 같습니다(웃음). 필기를 두 번 붙는 분을 또 만날 수 있을까요?

필기, 실기에 대한 체감 난이도는 개인의 성향에 따라 다른 걸까요?

강 매니저 저는 필기가 훨씬 어려웠어요. 1교시에 100분씩, 총 400분 동안 답안지 총 12~14페이지 를 채워야 하는데요, 작점 쓰니까 손도 아프고 머리도 아프고...(웃음).

여 책임 저는 필기시험을 8번 봤어요. 정말 어려워요. 도로 및 공항기술사는 시공사보다 설계사에서



오시는 분들이 더 많거든요. 문제도 설계나 계획 관련된 내용이 많이 나오고요. 오히려 저는 면접이 한 번에 됐는데요. “면접관이랑 싸우지만 않으면 언젠가 된다”는 마음으로 편하게 봤습니다.

공부량이 어마어마할 것 같아요.

여 책임 하루 세 시간씩 주 4~5일은 꾸준히 했어요. 처음엔 퇴근 후 저녁 9시부터 12시까지 했는데 피곤하니까 집중이 잘 안 되더라고요. 그래서 새벽 2시에 일어나서 5시까지로 루틴을 바꿨어요. 시간을 정해 두니 집중도가 높아지더라고요.

최 책임 저는 아침 7시에 출근해서 8시까지, 퇴근 후 저녁시간과 주말에 공부했는데요. 매일 아침 1시간이 집중 잘 되더라고요. 그리고 녹음한 강의들 출퇴근길 지하철에서 반복해 들었어요.

강 매니저 저는 평일에는 일찍 퇴근하거나 약속 없을 때 틈틈이 하고, 주로 주말에 최대한 약속을 안 잡고 5시간 이상씩 공부했습니다.

공부는 어떤 방법으로 했는지 궁금합니다.

강 매니저 회사의 기술사 온라인 강의로 기본적인 원리나 베이스를 익히고 학원을 등록했어요. 처음엔 부분적으로 강의를 들으면서 한 3개월 스테디하니 합격권까지 점수가 뛰더라고요. 시험을 앞둔 3개월 정도는 더 본격적으로 했어요. 공부도 공부지만 동기부여가 많이 됐어요. 다들 합격에 대한 열정이 대단해서 덩달아 열심히 할 수밖에 없었거든요.

여 책임 저도 1년 정도는 독학하다가 회사 온라인 강의를 들었어요. 전 아이를 봐야 해서 그것밖 에 할 수 없었죠(웃음).

최 책임 아쉽게도 용접기술사는 강의가 없어서 학원에 다녔어요. 장점은 합격자들에게 노하우를 전수받을 수 있다는 점! 공부 비중을 어떻게 두는 게 좋은지 알게 되니까 핵심에 집중하고 시간을 절약할 수 있었어요.

현업이 시험 준비에 도움된 부분도 있을까요?

최 책임 업무를 하다 보면 해외 납품업체가 자체 제철 변경을 건의하거나 특수한 용접 시공 방법 을 제안하는 경우가 종종 있어요. 검토 부서에 의뢰하기 전에 ‘내가 담당자라면 어떤 자료를 요구 할지, 어떤 결론을 내려야할지’ 자료를 보거나 고민했던 게 유요했다고 생각합니다.

강 매니저 현장에서 계획하고 진행했던 경험에 비추어 작성할 수 있는 내용이 많아서 도움이 많이 됐어요. 아무래도 우리 회사는 대규모 공사가 많고 다양한 공법을 도입하기에 기술사 준비하시는 분들은 현장을 자주 보면서 공부와 병행하면 큰 도움이 될 것 같아요.

여 책임 사업본부 내에서 진행하는 민자사업이나 스마트 건설기술 등의 세미나도 도움이 많이 됐 습니다.



건축시공기술사 강수진 매니저

시험 필사기가 있나요? 이렇게 해서 결과가 좋 았던 것 같다. 싶은 것들.

강 매니저 필기는 한 교시에 시험문제가 6개 나오고 그 중 4개를 골라 쓰는 형식이었는데요. 저는 어려운 문제 위주로 골랐어요. 확실히 쉬운 문제는 다른 사람들도 다 알 테니까요. 결과를 보니 우수 답안을 그대로 쓰다 시피 한 문제는 기본 점수가 나왔고, 반대로 최선을 다 해서 썼던 어려운 문제는 점수가 잘 나왔더라고요. 아 마 고민의 흔적을 보신 게 아닌가 싶어요.

여 책임 답안에 차별화를 뒀ая겠다고 생각했어요. 정 식적인 내용과 경험을 아울러 구상하려는데 아무래도 설계 쪽 경험이 없다 보니 다양한 사례로 보완했습니 다. 예를 들면 전남 신안에 현수교와 사장교 두 가지 형 식을 적용한 교량이 있거든요. 교량의 형식이나 종류

에 관한 문제에 이런 독특한 사례를 찾아서 답안을 풍부 하게 작성했던 게 도움이 됐어요.

최 책임 저는 늘 분량 맞추는 연습을 했어요. 30% 정 도는 정의, 50% 정도는 해결책이나 방안, 20% 정도는 경험이나 결론을 쓰는 걸로요. 차별화라고 하자면 필 기를 한 번 봤던 경험으로 나뉘 오기가(?) 생겨서 오 히려 질문하거나 다른 방법을 제안하는 식으로 좀 적 극적인 답안을 썼어요. 저는 나쁘지 않았던 것 같은데 점수가 꺾였으려나(웃음). 읽는 사람이 기본 나쁘지 않은 정도의 제안이라면 저는 괜찮을 것 같아요. 명확 한 답이 없으니까요.

면접 팀도 있을 것 같아요.

최 책임 저는 면접에서 너무 많이 떨어져서 팀을 드릴 수 있을지 모르겠네요. 이번엔 코로나9 때문에 화상 으로 진행했는데 종이와 펜이 앞에 놓여 있더라고요. 첫 질문에 나뉘 대답을 잘한 것 같았는데 면접관이 “그 답은 아닌 것 같다”고 해서 그때부터 질문을 다 적 었어요. 면접이 끝날 즈음 “1번 질의에 대해 답변이 부족 했던 것 같은데 부연 설명해도 되겠다”고 물었고, 다 시 답변하며 마이너스를 채웠던 게 효과가 있었던 것 같아요. 결과 나온 후에 보니 그 문제 점수가 엄청 높 게 나왔더라고요.

여 책임 질문 한두 가지로 수험자가 얼마나 알고 있는지 답이 나올 것 같아서 모든 질문에 성심성의껏, 어떻게든 대답하겠다는 일념으로 임했어요. 면접관이 고개를 가우뚱할 때마다 말을 조금씩 바뀌기면 서(웃음).

강 매니저 건축시공기술사는 현장 경험을 토대로 답변하면 된다고 생각해서 컨디션 관리에 중점을 뒀 어요. 일단 복장을 정갈하게 하고, 잠도 충분히 자고 좋은 인상으로 답변할 수 있게 준비했죠.



플랜트구매실 최정호 책임매니저

들어봤을 때 보완하고 싶거나 아쉬운 점은요?

여 책임 저는 시험을 좀 많이 본 편이에요. 그에 따라 실력 이 늘 거라고 생각해서, 돌이켜보면 어느 정도 준비가 된 다 음 보는 게 좋을 것 같다는 생각이 들어요. 날짜에 맞춰 급 히 공부하다 떨어지면 힘 빠지고... 그걸 반복했던 게 좀 아 썩거든요.

최 책임 음... 저는 조금 생각이 다른 게 처음에 기술사 준비 여부를 가늠하려고 그냥 시험을 봤거든요. 그러니까 공부를 집중적으로 한다면 할 만하다는 생각이 들어서 오히려 자신 감이 붙었어요. 응시료는 좀 아깝지만(웃음). 물론 준비를 많 이 하고 시험 보는 게 정석이지만 자신에 대한 확신이 없다면 한 번쯤 보고 고민하는 방법도 괜찮지 않을까요?

기술사 시험을 준비하는 분들에게 전하고 싶은 노하우가 있다면요?

최 책임 서브노트를 최소화하는 것. 수험생마다 서브노트에 관한 의견이 많이 갈리는 것 같아요. 저는 외울 것만 최소화해서 정리했는데 꽤 편찮은 방법이었다고 생각해요.

여 책임 시험 보기 한 달 전까지는 답안을 완벽하게 준비하고, 마지막 한 달은 준비한 답안을 공부하는 게 좋은 것 같아요. 면접 전 2~3주간 말하기 연습을 한 것도 도움이 많이 됐어요.

강 매니저 본인 성향이나 상황에 맞는 공부 기간, 방법을 찾는 게 중요합니다. 본인의 페이스에 맞게 지 치지 않도록, 그리고 마음 맞는 동료와 함께 공부하고, 서브노트를 공유하고 있다면 답안이 겹치지 않도록 시험은 다른 지역에서 응시하는 것을 추천합니다.

이야기를 꼭 들어보니 혼자 힘으로 하기엔 어려운 공부라는 생각이 들었어요.

여 책임 아무래도 가족의 힘이 정말 크죠. 어머님이 격려를 많이 해주셨어요. 떨어지면 질책도(웃음). 합 격 소식을 전할 때 입사 이후로 어머님이 가장 기뻐하시는 모습을 봐서 기분이 참 좋았어요. 그리고 장 도님도요. 합격했다고 하니 눈물을 흘리셔서 저도 아내도 울컥하더라고요. 가족들이 기뻐하는 모습에 정말 행복했습니다.

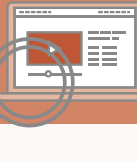
최 책임 회생해 준 가족, 특히 아내에게 정말 고맙다는 이야기 전하고 싶어요. 그리고 그동안 아이를 봐 주신 장모님이 지금 현찰으셔서 제가 더 잘해야겠다는 생각뿐이고요, 늘 묵묵히 기다려주고 응원해 준 가족에게 고마운 마음입니다.

강 매니저 아내에게 정말 고맙습니다. 지난 11월에 결혼식을 올렸는데요. 연애할 때부터 많이 지원해 줬고, 결혼 준비도 거의 아내가 하다시피 힘을 많이 써줬기 때문에 지금부터는 제가 그 고마움을 채울 시간인 듯 합니다. 행복한 가정 꾸리면서 잘 사는 게 지금의 계획이고 목표입니다(웃음).

새신랑의 다짐이 멋진데요. 다른 분들도 앞으로의 목표나 계획을 말씀해주세요.

최 책임 용접기술사 공부 내용이 금속재료기술사와도 어느 정도 관련이 있어요. 차후엔 금속재료기술 사에 한 번 더 도전해 보고 싶습니다.

여 책임 도로 프로젝트 경력을 더 쌓아서 도로 분야 전문가로 자리 잡고 싶습니다. 기술사가 전문가로 서의 완성이 아닌 과정 중 하나가 때문에, 앞으로 박사과정을 밟는 등의 공부를 지속적으로 해나갈 계 획입니다.



기술사 자격 취득 준비할 때 이것만은 꼭 알아두세요!

사의 온라인 기술사 교육

기술사 시험 준비, 어떻게 해야 할 지 막막하다면? H Classroom을 통해 필요한 강의 를 들을 수 있다. 현재 총 12개 자격, 29개 과정이 개설 및 준비 중이니 원하는 강의를 신청해 들어보자. (미개설 과목은 2021년 오픈 예정)

교육 과정

자격	교육 과정	비고
건설기계기술사	건설기계기술사 I	개설 예정
	건설기계기술사 II	개설 예정
건설안전기술사	건설안전기술사 정규반	운영중
	[건축시공기술사]건설경영 총론	운영중
건축시공기술사	[건축시공기술사]마감공사	운영중
	건축시공기술사 용어정의반	운영중
	건축시공기술사 정규반	운영중
	건축시공기술사 실전반	운영중
건축전기설비기술사	[건축전기설비기술사]전기조명 및 기타설비	운영중
	[건축전기설비기술사]조명 및 동력설비	운영중
	[건축전기설비기술사]배전설비	운영중
도로및공항기술사	도로및공항기술사 정규반	운영중
발송배전기술사	발송배전기술사1 - 발전공학	개설 예정
	발송배전기술사2 - 송전공학	개설 예정
	발송배전기술사3 - 보호변전	개설 예정
상하수도기술사	상하수도기술사	운영중
자연환경관리기술사	자연환경관리기술사 정규반	운영중
조경기술사	조경기술사 정규반	운영중
	토목시공기술사 문제풀이반	운영중
	토목시공기술사 용어정의반	운영중
토목시공기술사	토목시공기술사 정규반	운영중
	토목시공기술사 기초반	운영중
	토목시공기술사 실전반	운영중
	토목시공기술사 중요25문제	운영중
	실전!토목시공기술사 상	개설 예정
	실전!토목시공기술사 하	개설 예정
토목품질기술사	토목품질기술사 정규반	운영중
토질및기초기술사	토질및기초기술사 정규반	운영중
	토질및기초기술사 기초반	운영중

교육 신청 방법

신청 기간	매달 중순 (오트웨이 게시판에 '온라인 교육(전환교육) 신청 및 수강안내' 게시)
신청 방법	스마트당시스템 H Classroom 접속 후 콘텐츠 라이브러리»All Contents»신청교육»원하는 과정 검색 및 수강신청
취소 방법	콘텐츠 라이브러리»My Learning History»신청과정»취소
교육 수강	·접속 사이트 및 수료 기준 신청자 개별 안내 ·반복학습 기간 3개월
기타	·교육 신청 시 팝업창을 통해 '개인정보제공 및 활용에 대한 동의서' 제출 (제작기간 내 1회) ·기술사 과정별 각 1회만 신청 가능 (종목 수강 필요시 교육비 개인 부담, 담당자 연락 필수)
문의	인사실 인사기획팀

HMAP 기술자격 커뮤니티

기술사 시험의 학습 노하우나 합격 후기 등을 공유할 수 있는 사내 온라인 공간이 마련됐다. 지난 10월 '기술자격 및 외국어 관련 자료 공유 커뮤니티' 요청' 제안으로 HMAP에 기술자격 커뮤니티가 개설된 것. 기존 '지식공유'를 통해 문서 위주 자료를 업로드할 수 있었던 데서 나아가 (자료실) (합격후기) (시험뉴스)로 세분화한 카테고리 안에서 더욱 다양한 지식과 의견을 자유롭게 나눌 수 있다.

업무지식포털 HMAP 접속 후 좌측 '기술자격스터디' 배너를 클릭하면 커뮤니티 로 연결된다. 기술자격 커뮤니티에 글을 등록하거나 댓글, 좋아요 활동 시 지식 마일리지 가 부여되니 노하우도 나누고, 마일리지도 쌓고 일석이조! 현재 베스트 후기를 뽑아 상품을 증정하는 이벤트도 진행 중이니 지금 바로 접속해 보자.
문의 경영기획실 경영혁신팀

서울 제물포터널 민간투자사업 1공구 현장

서울 양천구 신월나들목(IC)에서 영등포구 국회의사당 교차로로 가는 통경이 탁 비칠 예정이다. 기존 도로를 지하화하고, 그 공간에는 서울 광장의 8배(11만㎡)에 이르는 대규모 선형 공원이 조성된다. 총 연장 7.53km 중 약 4.3km 규모의 터널(1공구) 등을 건설하는 현장은 2021년 4월 준공을 향해 일차게 향해 중이다.

글=박현희 / 사진=이슬기 / 현장리포터=이기준 책임매니저

지하도로 개발, 선진국형 교통시스템

서울에 뉴욕의 하이라인(High Line), 시드니의 굿즈라인(Goods Line) 같은 선형(線形) 공원이 탄생할 예정이다. 신월나들목(IC)에서 여의도까지의 도로를 지하화하고, 그 위에 선형 공원을 조성하는 것. 서울 제물포터널 민간투자사업(이하 '서울 제물포터널')은 서울 영등포구 국회대로의 상습적인 교통 정체를 해소하기 위해 경인고속도로와 연결된 국회대로(옛 제물포길) 7.53km를 지하화하는 프로젝트다. 지하도로 개발은 교통 체증의 대안으로 떠오른 선진국형 교통시스템으로, 도로 상부를 활용해 주택 공급 및 녹지 공간 조성 등이 가능하다.

서울 제물포터널 프로젝트에서 우리 회사는 신월나들목(IC)에서 목동교에 이르는 양복 4차로 약 4.3km의 소형차 전용 지하도로를 조성하는 1공구를 맡았다. 지상에서 지하로 내려가는 터널의 시작부분인 개착 구간이 0.4km, 터널 구간이 3.9km이다. 1공구의 총 공사 금액은 2442억원으로, 우리 회사는 1공구 공사 리더로서 금호산업, GS건설, 현대엔지니어링과 함께 시공 중이다. 2공구는 목동교-국회의사당 교차로 구간 3.25km로 대림산업 등 3개사가 짓는다.

2021년 4월 서울 제물포터널 전체 구간이 개통하면



경인고속도로로 진출입로와 맞물려 출퇴근 시간에 거대한 주차장을 방불케 했던 제물포길의 정체를 상당 부분 해소할 것으로 전망된다. 국회대로 상부 공원은 2024년 6월 준공 예정으로 머지않아 경의선숲길, 경춘선숲길, 서울로7017에 이은 서울의 새로운 녹색벨트이자 세계적인 수준의 선형 공원을 볼 수 있게 될 전망이다.

21번째에 성공한 '대심도 콘크리트 압송 배관 기술'
계동 본사에서 신월나들목 인근의 서울 제물포터널 1공구 현장 사무소로 가는 길, 서울 도심에서 손꼽히는 교통 자·정체 구간 몇 곳을 지나니 1시간이 넘게 걸렸다. 마중 나온 현장 직원은 “출근 시간이었다면 더 걸렸을 것”이라며 “현장이 준공되면 올림피아대로 접속부를 통해 신월나들목까지 빠르게 갈 수 있다”고 설명했다.

2015년 10월에 착공한 현장은 1공구의 메인공사인

개착 구간 공사와 터널 굴착에 각각 1년과 3년씩 총 4년을 할애했다. 현장은 진입로를 만드는 개착 구간 공사부터 고도의 집중력을 발휘했다. 서울사에서 진행하는 ‘국회대로 지하차도 및 상부공원화 사업(1단계)’이 함께 진행돼 공정 간섭이 많은 데다, 교통 통행량이 전국 최고 수준의 구간이어서 도로 안전성이 무엇보다 중요했기 때문. 현장은 흑시라도 있을지 모르는 지반 침하에 선제적으로 대응하고자 개착 구간에 ‘CIP(Cast In Place Pile) 공법’을 이용했다. CIP 공법은 지하에 구멍을 뚫어 그 구멍에 철근망과 자갈을 넣고 시멘트를 주입해 땅속에 원기둥 모양의 콘크리트 말뚝을 형성하는 것으로, 이 과정에만 13개월이나 소요됐다. 이 공법은 비용과 공사기간이 여타 공법보다 더 필요하지만 그만큼 튼튼하다는 장점이 있다.

터널 구간 공사에는 현장 직원들의 혁신적인 아이디어

를 반영했다. 현장은 도로 이용자와 지역주민의 불편을 최소화하기 위해 발파·굴착 등으로 터널을 뚫고 벽에 콘크리트를 뿌려 굳히는 NATM(New Austrian Tunneling Method) 공법을 적용했다. 여기에는 많은 콘크리트가 사용되는데, 도심지이자 지하 78m 깊이에서 공사를 수행하는 현장의 여건상 자재투입구(수직구)를 1개소밖에 만들 수 없었다. 고민되는 상황에서 처음에는 레미콘 차량을 이용해 콘크리트를 공급하자는 의견이 나왔다. 그러나 왕복 운반거리(6.4km)가 멀어 무리라는 결론을 내렸고, 고심 끝에 수직구에 있던 카리프트(Car Lift)를 철거한 후 78m 콘크리트 압송 배관을 제작해 설치하기로 결정했다. 이 정도 깊이로 내려가는 콘크리트 압송 배관은 국내에서 처음 시도되는 것이었다.

현장은 스무 차레나 시행착오를 거친 끝에 에어홀 및 조절 밸브(콘크리트 압송 시 발생하는 공기의 외부 배출과 콘크리트 공급 조절을 위한 밸브)를 설치하고 파이프 설치 각도, 하부 파이프 연장 길이, 콘크리트 배합비 등의 최적안을 도출해 냈다. 그 결과 공기단축 및 공기저원 방지 4.5개월과 4억원가량의 원가절감 효과를 이뤄냈다.

2019년 10월 터널 굴착공사를 완료한 현장은 올 11월 터널 라이닝(Lining) 공사를 완료하고, 12월 3일 현재 터널 본선 콘크리트 포장과 수직구 라이닝 타설, 전기·기계·건축 공사를 한창 진행 중이다. 현재 공정률은 94%로, 준공은 2021년 4월 예정이다.

서울시 '건설재해 예방 우수 사례' 2차례 선정

서울 제물포터널 1공구 현장은 안전관리에 각별한 정성을 쏟았다. 우선 현장은 작업반장을 포함한 관리감독자의 안전의식을 높이기 위해 노력했다. 이를 위해 전문 강사를 초빙해 안전관리의 기본이 되는 위험성 평가, 비상상황 응급처치 교육을 실시했다. 또 고위험 작업에는 안전팀이 상주해 관리하도록 했다. 공기를 맞추기 위해 다양한 공종의 협력업체가 주야로 작업하고 있는 상황에서 사전에 재해를 예방하기 위한 조치였다.

안전에 대한 현장의 노력은 그칠 줄 몰랐다. 외부 업체를 통해 월 1회 안전 컨설팅을 받아 작업 환경을 개선하고, 관할 소방서(양천소방서)와 협조해 현장 전 구간에 임시 소방시설을 설치했다. 또 터널 내에 발파 시 분진이 많아지면 발광선이 선명해지는 것을 육안으로 확인할 수 있는 레이저발광(빔)을 설치하고, 현장이 지하라는 점을 감안해 충분히 환기한 후 근로자를 투입했다. 덕분에 현장은 2018년 상반기와 2019년 하반기 서울시가 선정한 건설재해 예방 우수 사례로 뽑히며 그간의 공로를 인정받았다.

어느덧 준공이라는 고지를 눈앞에 둔 현장의 시계는 여전히 숨 가쁘게 돌아가고 있다. 현재 진행 중인 ‘국회대로 지하차도 및 상부공원화 사업(1단계)’과 중첩되는 만큼 지금까지 안전관리와 품질관리에 손을 놓을 수 없다. 직원들은 “낮은 지하차도나 철도 등 노후 인프라를 입체화해 도시 경쟁력을 제고하는 지하화 프로젝트를 건설사들의 미래 먹거리”라며 “우리 현장이 지하도로 등 지하공간 프로젝트의 훌륭한 레퍼런스가 될 수 있도록 남은 공기도 최선을 다하겠다”며 각오를 다졌다.

Great people interview

Q 자기소개 바랍니다.

이용찬 현장소장(이하 '이 소장'): 2015년 3월 30일 부임해 5년8개월째 서울 제물포터널 민간투자사업 1공구의 소장으로 책임을 맡고 있습니다.

김재우 사업수행팀장(이하 '김 팀장'): 2016년 4월 부임했습니다. 서울지하철 702공구 현장에서 6년, 카타르 루사일 고속도로 현장에서 4년 그리고 우리 현장에서 4년7개월가량 근무했으니 터널과 지하차도 공사 현장에서만 약 15년 근무했네요.

이홍주 사업지원팀장(이하 '이 팀장'): 1991년 해외공사관리부에 입사해 7개의 해외 현장을 거쳤습니다. 우리 현장에는 1년 전인 2019년 12월 9일 사업지원팀장으로 부임했죠. 현재 각종 지원 업무와 민원 업무를 수행하고 있습니다.

Q 현장에서 근무하면서 어떤 점이 가장 힘들었나요? 자부심을 느꼈던 순간 도 살짝 이야기해 주세요.

이 팀장: 현장은 매일 수백·수천 대의 차량이 통행하는 도심지에 위치해 있습니다. 늘 노심초사할 수밖에 없죠. 지하 78m 아래에서 진행되는 공사라는 점도 어려운 부분이었습니. 작업 여건이 열악했지만, 전 직원이 총력을 다해 매진한 덕분에 12월 3일 현재 94%라는 공정률을 이룰 수 있었습니다.

김 팀장: 아무래도 굴착 공사가 제일 힘들고 신경을 많이 썼습니다. 한창 공사를 진행할 때 싱크홀이 사회적 이슈로 떠오르고 있었거든요. 안전하게 터널을 뚫고자 이홍주 팀장님의 말씀처럼 모든 직원이 집중해서 개착 구간 및 굴착 공사에 매달렸고 4년 만에 터널을 관통할 수 있었습니다. 이때의 뿌듯함은 말로 다 할 수 없죠.

이 소장: 우리 현장은 도심지에서 진행되는 대심도 터널 공사입니다. 작

업의 위험성과 열악한 작업환경으로 인한 작업 효율성 저하를 극복하는 것이 저의 가장 큰 미션이었죠. 안전관리가 최우선이라는 생각에 작업자들이 현장에서 안전하게 작업할 수 있도록 철저하게 교육하고, 전문 업체를 통해 작업환경을 개선하는 노력을 매달 했습니다. 직원과 종종 티타임도 가지며 허심탄회하게 대화하려고 노력했습니다. 현장의 특성상 24시간 불이 꺼지지 않을 정도로 힘들었으나, 안전·품질시공이라는 하나의 미션 아래 모두가 진한 땀방울을 흘렸습니다. 덕분에 2019년 10월 터널을 성공적으로 관통할 수 있었죠.

Q 2021년 4월 준공 예정입니다. 앞으로의 포부가 있다면?

김 팀장: 도심 한복판에서 진행되는 대심도 공사를 큰 사고 없이 진행하고 있다는 점이 자랑스럽습니다. 지금까지 잘 해왔던 것처럼 이 분위기를 계속 이어간다면 준공까지 무사히 진행될 거라고 믿습니다. 끝까지 최선을 다하겠습니다. 서울 제물포터널 민간투자사업 1공구 파이팅!

이 팀장: 서울시를 포함해 전국 여러 곳에서 우리 현장과 같은 대심도 공사를 진행하고 있거나, 진행을 검토하고 있는 것으로 압니다. 똑똑하지 않은 현장 여건이지만, 이번에 경험과 기술을 잘 쌓는다면 지하화 프로젝트에서 남다른 경쟁력을 갖게 될 것입니다. 우리 회사의 대표 프로젝트 중 하나가 되도록 노력할 테니 본사 등 전사적인 관심 부탁드립니다. 안전공사 품질시공·적기개통! 삼박자를 반드시 이뤄내겠습니다.

이 소장: 현장 직원 여러분 정말 고생이 많습니다. 모두가 열심히 한 덕분에 공사기간 순조롭게 진행되고 있습니다. 지면을 빌려 고마운 마음을 전합니다. 지금까지 잘 해온 만큼 성공적으로 준공하고 싶은 마음은 누구나 같을 것입니다. 터널 개통 후 수많은 차량이 오가며, 서울 시민의 편리한 일상에 도움이 되는 그날을 꿈꾸며 마지막까지 기운내 주길 바랍니다.



Section 1 of Seoul-Jemulpo Tunnel BTO project

The Seoul-Jemulpo Tunnel BTO (Build-Transfer-Operate) project aims to build the 7.53-kilometer Gukhoe-daero, connected to the Seoul-Incheon Expressway, underground in order to resolve chronic traffic congestions in the area. The development of an underground road is considered a new type of transportation system as an alternative to solving traffic jams in advanced countries around the globe. One of advantages of the development of an underground road lies in the construction of residential buildings and greenway parks above it.

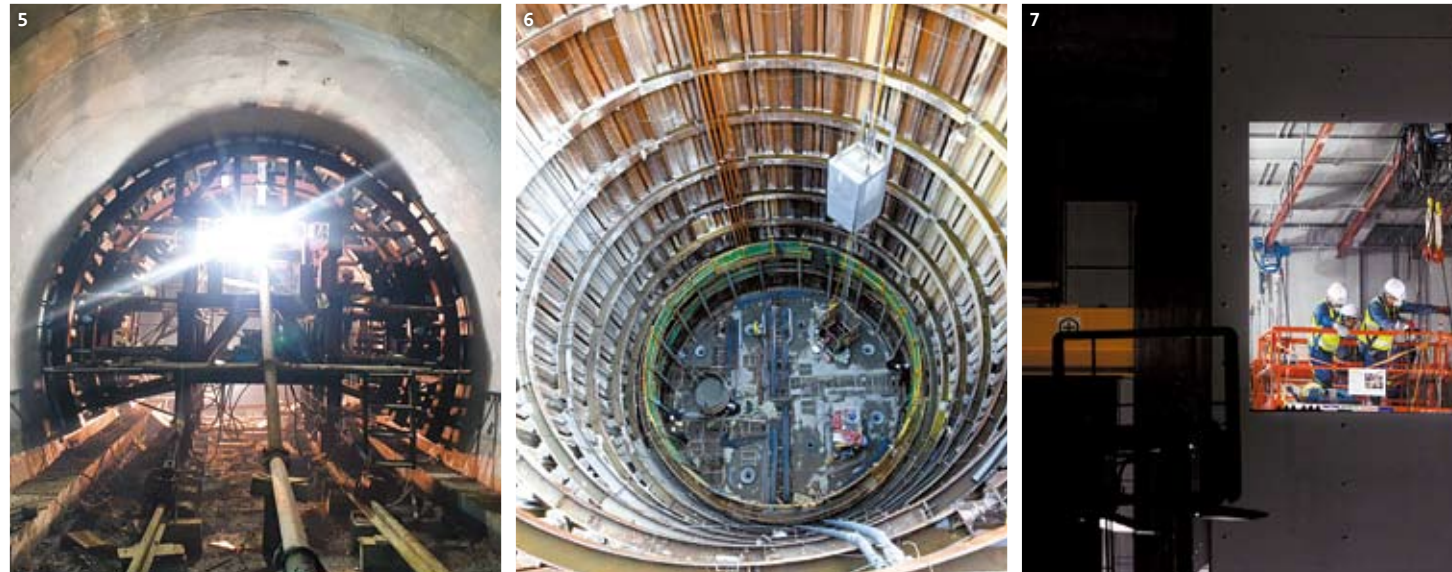
Hyundai E&C is responsible for section 1 of the Seoul-Jemulpo project to build a 4.3-kilometer passenger car road with four lanes under the ground which connects Shinwol IC and Mokdong Bridge. The opening of the entire section of the new tunnel, scheduled in April 2021, would greatly resolve traffic congestions which even worsen during rush hours due to heavy traffic travelling in and out of the access roads of the Seoul-Incheon Expressway. The construction of a park on the Gukhoe-daero is slated to be completed in June 2024.

From the start of the project, the construction site put priority on road safety over all other factors since the Gukhoe-Daero Park

project is underway by the Seoul government, leading to possible work interferences, and the entire area has one of the largest volume of traffics across the country. To proactively respond to a possible ground sinking, the construction site applied CIP (Cast-In-Place pile) construction method.

For the construction of the underground tunnel, those working at the project site made use of NATM (new Austrian tunneling method): Based on the introduction of this innovative idea, after conducting blasting and excavation works, they covered the resulting tunnel with a layer of sprayed concrete in order to minimize inconveniences of residents and passengers. A large amount of concrete is used to apply the construction method. To deal with this, they were determined to demolish car lifts and build a 78-meter pipeline for pumping of concrete, which is the deepest of its kind in the domestic construction industry.

They have paid special attention to safety management of the construction site. In recognition of their concerted effort, it was selected as an excellent construction project in the prevention of construction disasters by the Seoul government in the first half of 2018 and the second half of 2019.



영화 <내가 죽던 날> 김혜수

“실제 죽은 채 방치된 꿈 1년 꿔죠”

피플 인사이드 어느새 연기 인생 35년차인 배우 김혜수. <차이나타운> <타짜> <얼굴 없는 미녀> 등 어느 배역을 맡든 늘 압도적인 존재감으로 다양한 연기를 보여준 그가, 영화 <내가 죽던 날>에서 ‘현수’ 역할로 돌아왔다.
글=나원정 <중앙일보> 기자 / 사진=호두엔터테인먼트, 강영호 작가 / 스틸컷=워너브러더스 코리아(주)



“제목을 봤을 때 이미 마음을 빼앗긴 느낌이었어요. 저한테는 운명 같은 영화죠.” 지난 11월 12일 개봉한 영화 <내가 죽던 날>(감독 박지완)에서 심리적 트라우마에 시달리는 형사 현수를 연기한 김혜수의 말이다. 남편의 외도로 인한 이혼 소송으로 고통 받던 현수는 복직 전 외딴섬에서 실종된 한 소녀의 사건을 자살로 종결짓기 위해 섬으로 향하지만, 믿었던 가족에게 배신당한 소녀에게서 자신의 얼굴을 보게 된다.

스타 내려놓은 김혜수의 민낯

실종된 소녀 세진 역의 신예 노정의, 목격자인 순천택 역의 이정은, 현수의 친구 역 김선영 등 배우들의 고른 호연 속에 김혜수의 상처받은 표정 연기가 마음을 흔든다. 영화 촬영 직전인 지난해 7월, 그가 알게 된 어머니의 거액 빚 변제로 고생한 뒤 인연을 끊고 지낸 사실이 대중에 알려져 충격을 던진 터다.

삼청동에서 만난 김혜수는 “이 영화를 만나기에 가장 최적의 컨디션일 때였고 그래서 더 내 작품처럼 느껴졌다”면서 “관객들에겐 좀 느리고 서정적인 감정 위주 영화여서 힘들 수 있지만, 관객이 몇 명이든 간에 내가 시나리오에서 느낀 감정·위안을 손 내밀 듯 잘 전달하고자 하는 마음이 컸다”고 했다.

내가 죽어있는 꿈, 실제 1년간 꿈 악몽이죠

사전 작업 단계에서 박 감독, 배우들, 주요 제작진들은 “작위적인 것은 최대한 배제하자”는 원칙으로 저마다의 내밀한 얘기를 나누기도 했다. 이때 김혜수가 과거 1년 정도 꿔다고 털어놓은 악몽이 제작진의 권유로 영화에 반영됐다. 극 중 현수가 친구 민정(김선영)에게 왜 자신이 세진의 감정, 외로움에 집착하는지 이야기하는 장면이다.

“아이(세진)가 자신의 잘못도 아닌 일로 외롭고 고통스럽고 두려운 시간을 보내는 게 자기(현수) 같은 거죠.

악몽을 꾸고, 깨면 낮선 장소여서 두려워하는 것도요” 그는 자신의 꿈이 이 순간 현수의 상황, 영화 제목과도 묘하게 일치하더라고 돌아섰다.

“그동안 열심히 잘살고 있는 줄 알았는데 내가 다 죽어서 없어져 버린 것 같은 느낌, 내가 다 잘못된 것 같고, 저 역시 그런 심리 상태에서 실제 그런 꿈을 꿔요. 영화 속 대사가 딱 그때 생각이었죠. 꿈에서 내가 죽어있는데 죽고 나서 오래 방치된 것 같아요. 그게 막 가없다, 너무 슬프다, 무섭다가 아니고 누가 좀 치워주지, 좀 치워라도 주지, 그 생각을 (과거에 실제) 매일 하면서 잤거든요. 알죠, 저 스스로도, 아, 내가 지금 심리적으로 죽었구나. 그게 이번 영화의 현수랑 정말 맞아 있다는 생각이 들었죠.”

동감 이정은과 복잡하고 몽클한 연대 나눠

현수의 시선을 쫓다, 세진을 들여다보게 되고, 또 순천택을 만나며 얻게 되는 연대감 속에 비로소 자기 자신의 현실도 직시할 수 있게 됐다. “이정은씨, 김선영씨, 노정의씨, 잘하는 배우와 공연한 것 이상으로 촬영장에 따뜻함이 충만했어요. 그것만으로 아름답고 특별한 장면이었죠.”

촬영 중에 개인적인 얘기보다 서로 손잡고, 어깨동무하며 그 장면의 분위기에 젖어들곤 했다고. 특히 이번에 처음 호흡을 맞춘 동갑내기 이정은과는 서로 눈만 마주쳐도 눈물 나는 애절한 사이가 됐다. “저는 경이로운 정은씨, 이렇게 부르는데 참 좋은 사람이고 훌륭한 배우예요. 실제 순천택 같이 큰 마음을 가졌다는 생각이 들었어요. 표 안 나게, 조용히, 좀 더 용기 내고, 힘들 수 있게 해줬죠.”

순천택과 현수가 모든 진실을 마주하며 마지막으로 만나는 순간은 두 배우 모두 가장 인상적인 장면으로 꼽았다. 언론시사회 후 이정은과 함께 참석한 기자간담회에서 김혜수는 “촬영 전 멀리서 정은씨가 리아카를

끌고 오는데 그 자체로 순천택이었죠. 대본을 봐서 다 아는 상황인데도 그렇게 눈물이 나서 보니 순천택도 똑같이 울고 있더라고요. 서로 손잡고 한참 울었어요. 촬영할 때도 말하지 않아도 모든 것을 공유하고 공감하며 소통하고 연대하는, 아주 복잡하고 몽클한 순간을 경험했습니다.”

도연이는 뭘하면 어떻게 연기 잘한대? 묻기도

열여섯에 <감보>(1986)로 스크린 데뷔 후 ‘스타’로 살아온 그가 화려한 조명 뒤에 감춰온 속내도 털어냈다. “어릴 때부터 나이보다 조금 뒤쳐져 있었어요. 청소년기에 갑자기 연예인이 되는 바람에 삶이 좀 편협해진 것 같았죠. 누구나 얻어야 할 보편적인 것을 놓치고, ‘진짜’를 받아들이기엔 제 스스로 너무 어리고 미약했던 혼돈의 시기가 있었어요.”

연기에 대해서도 솔직하게 말을 이어갔다. “대학 초반까지는 철없게도 재밌는 취미생활, 특별활동처럼 해왔고 더는 그렇게 하면 안 되는 시기가 오면서 불안해졌어요. 뒤늦은 사춘기처럼 20대를 힘들게 보내고 30대가 되면서 배우를 계속해야 하나, 고민하며 새롭게 시도해 보기도 했지만, 워낙 많은 것이 부족하더라고요. 잘하는 배우가 되려면 자기를 버려야 한데 뭘 버려야 하는지 몰랐죠. 매니저한테 ‘(진)도연이는 평소에 뭘하면 어떻게 연기를 잘한대?’ ‘염정아는 평소에 영화 많이 본대?’ 묻기도 했어요. 그런 시간을 보내다가 스스로 일상에 결핍이 있고 균형이 잘 맞지 않는다는 것을 알았어요. 어떤 면은 집중적으로 발전했는데 어떤 면은 너무 비어 있다는 걸 느끼면서 혼자 많이 불안하기도 했죠.”

늘 일치하진 않지만, 좋은 사람이자 좋은 배우 꿈꿔

“충실히 살고 제대로 느끼면 나도 모르게 좋은 베이스가 쌓이지 않을까” 해서 열심히 살았지만 ‘표현하는 건 또 다른 영역’임을 깨달으며 또 다른 벽에도 부딪혔다. “좋은 사람과 좋은 배우가 늘 정비례하진 않는다는 것을 알고 혼자 충격받았어요. 그래도 아직까진 좋은 인간으로, 배우로 같이 성장하고 싶습니다”고 전했다.

“그 순간에는 성장을 기대하거나 알기 어렵지만 지나고 나면 성장할 수밖에 없는 게 인간이란 존재 같아요.” 그는 최근 시를 읽고 있다며 올해 노벨상을 받은 미국 시인 루이즈 글릭의 ‘눈폴꽃(Snowdrops)’을 가만히 되뇌었다. “내가 어떻게 살았는지 아는가/절망을 안다면 당신은 겨울의 의미를 이해할 것이다.” 시를 읽으면 따뜻한 손길이 어깨를 토닥이는 것 같죠. 우리 영화가 그런 느낌이에요. 너무 마음에 와 닿았어요.”





‘대문호’ 괴테의 인생을 쫓아 떠나는 이탈리아

랜선 인문학 여행 독서를 즐기지 않는 사람도 괴테라는 이름은 들어봤을 것이다. 『젊은 베르테르의 슬픔』 『파우스트』 등 250년이 지난 지금도 독일의 대표 작가이자 대문호로 추앙받은 그의 인생에서 가장 인상적인 사건은 바로 이탈리아 여행이었다. 예술가이자 공직자로서 성공가도를 달리던 그가 37세 생일날 밤에 홀연히 이탈리아로 떠난 이유는 무엇이었을까.
글=박소영 리얼인문학 대표



문학이 하고 싶었던 변호사이자 정치가

요한 볼프강 폰 괴테(이하 ‘괴테’)는 ‘엄친아’였다. 그의 할아버지는 호텔업을 하던 여인과 두 번째 결혼을 한 후 재력가로 거듭났다. 덕분에 괴테의 아버지 요한 카스와 괴테는 막대한 유산을 물려받아 풍족한 생활을 누렸다. 아버지는 경제적으로 아주 자유로웠고 중년 이후에는 괴테와 여동생 코르넬리아의 교육에 올인했다(괴테의 부모님은 아이 여섯을 낳았으나 4명은 어린 시절 병으로 죽고 두 남매만 남았다).

괴테의 아버지는 매우 엄격한 사람이었다. 지진으로 유럽 전역이 공포에 휩싸였을 때에도, 천연두와 같이 심한 병을 앓았을 때에도 아버지는 몸이 나으면 그만 못했던 공부부터 몰아서 시켰다. 그가 부유하고 남부러울 것 없는 배경에서 자랐음에도 사색에 잠기는 청년이 된 이유다.

괴테는 아버지의 뜻대로 독일 라이프치히 법대에 갔다. 문학을 전공하고 싶었지만, 부모님의 허락 없이는 불가하다는 교수님의 반대에 부딪혀 법을 전공한 것이다. 하기 싫은 공부를 해서인지 괴테는 큰 병을 앓게 되고, 공부를 잠시 중단한 후 고향 프랑크푸르트에 돌아와 쉬어야 했다. 아버지는 육체적으로나 정신적으로 괴테가 못마땅했고, 의지만 있으면 병이 나을 수 있다며 그를 다그쳤다. 병이 나은 뒤 다시 대학에 돌아간 괴테는 공부를 마치고 변호사 사무실을 개업했다. 아버지는 기뻐하며 열정적으로 그를 도왔지만, 괴테는 유능한 변호사가 되지 못했다. 문학적 영감이 가득한 괴테에게 감정을 배제한 이성적인 일은 아마도 힘들었을 것이다.

베를라어 소재의 고등법원 견습생으로 일할 때에는 괴테에게 가장 괴로운 시기였다. 좋아하지 않는 일을 해야만 하는 공허함, 집에서 떠나온 외로움, 운명이라 믿었던 여인 샤를로테 부프와의 이별될 수 없는 사랑(친구의 약혼녀였다) 등 여러 어려움이 겹쳤기 때문이다. 괴테는 이런 고통과 고뇌를 안고 창작활동에 매진한다. 그러다 친구의 약혼녀를 사랑하다 스스로 삶을

마감한 빌헬름 예루살렘의 사건을 접하며 휘몰아치듯 4주 만에 『젊은 베르테르의 슬픔』을 펴낸다. 괴테는 이 책으로 스물다섯 살에 엄청난 영향력을 지닌 작가로 등극했다.

그로부터 2년 뒤 괴테는 카를 아우구스트 대공의 초청으로 파격적인 대우를 받으며 바이마르(독일 중동부 도시)에 살게 된다. 아우구스트 대공에게 바이마르에서 연봉이 두 번째로 높은 고위직과 일름 공원 안에 작은 이층집을 받은 괴테는 20대 후반과 30대 중반 시절을 이곳에서 보내면서 정치를 하게 된다. 그렇게 10년을 바쁘게 지내던 괴테는 점점 영감이 말라비틀어지는 것을 느끼고, 자신의 생일날 밤 아무에게도 말하지 않고 도망치듯 이탈리아로 떠난다.

언제나 꿈에 그리던 곳, 이탈리아

괴테는 장 필립 뮐러라는 가명으로 신분을 숨기고 이탈리아에 발을 내딛는다. 여행의 시작은 이탈리아 북부의 베로나. 그곳에서 괴테는 아레나(원형 경기장)에 시선을 빼앗긴다. 오늘날에도 극장으로 사용되는 아레나를 보며 괴테는 민중의 개념을 떠올렸다. 사람들은 모이기 전에는 들쭉날쭉 규칙도 없이 산만하지만, 아레나라는 건축물에 모이면 질서정연한 하나의 고상한 단체로 변한다는 것이다.

그는 이어 ‘물의 도시’ 베네치아로 향한다. 괴테는 물위를 떠다니는 곤돌라를 보며 어린 시절 갖고 놀았던 곤돌라 모형을 회상하고, “세상 어느 광장도 산마르코 광장과 비교가 되지 않는다”며 베네치아에 대한 애정을 드러냈다. 유명 인사였던 괴테는 베네치아에서 완벽한 고독을 만끽할 수 있었다고 회고한다. 이 시기 그의 내면세계는 더욱 깊어졌으며, 성숙한 문학가로 발돋움할 수 있게 된다.

이후 괴테는 평생 사랑했던 도시 로마에 당도한다. 포폴로 광장을 걸으며 “익시온(제우스의 아내 헤라에게 흑심을 품은 죄로 불타는 수레바퀴에 영원히 묶인 그리스신화 속 인물)처럼 바퀴에 끌려가더라도 불평하

지 않겠다”라고 할 정도였다. 인생 대부분을 로마를 그리워했다고 말할 정도로 꿈꿔 왔기에 로마를 마주한 그의 감회는 정말이지 벅찬 것이었다. 괴테는 로마에서의 나날을 자신의 ‘제2의 탄생일’이라고 쓰기도 했다.

괴테는 로마 코르소 거리에 사는 지인 화가 티슈바인의 집에서 머물렀다. 포폴로 광장 바로 앞인 데다, 스페인 광장에서 5분 정도밖에 걸리지 않는 환상적인 위치였다. 그는 티슈바인과 함께 밤마다 로마 거리를 산책하고, 그림을 그리고, 편지를 쓰고, 집필 활동을 했다. 괴테는 말년에 자신의 비서였던 에커만에게 회고하기를 “나는 로마에 있을 때에만 정말로 인간답게 느꼈다. 것처럼 높은 감정도, 그와 같은 행복감도 그 후에는 다시는 느끼지 못했다. 로마 체류에 비교하면 그 이후의 일들은 결코 그만큼은 즐겁지 않았다”고 털어놓는다. 이처럼 로마에서의 체류는 괴테의 인생에서 가장 큰 사건이었다.

다음 행선지는 나폴리. 괴테는 “나폴리는 낙원과 같은 곳이다. 누구나 마치 취한 것 같은 자기 망각 속에 살고 있다. 나 역시 마찬가지다”며 나폴리를 평한다. 나폴리는 따뜻한 지중해성 기후를 가진 도시다. 온화한 날씨와 과일과 야채를 무한히 주었고, 자연히 생계 걱정이 줄어들었다. 가난하지만 행복할 수 있는 이유다. 나폴리에 폭 빠진 괴테는 지중해 풍경에 반해 시칠리아까지 다녀온다. 그리고 다시 로마에 가 1년을 더 머문다.

괴테는 1786년 9월부터 1788년 6월까지 이탈리아에 머물렀다. 여행을 하며 꼼꼼히 써둔 기행문과 편지들을 모아 말년에 『이탈리아 기행』을 펴내기도 했다. 이탈리아 여행에 진심이었던 괴테답게 책에는 로마, 베네치아, 나폴리 등을 찬양하는 글들이 가득하다. 이 책은 수많은 청춘과 문학 순례자에게 이탈리아 여행 가이드 역할을 하고 있다.

괴테가 스스로 가장 행복했다고 회상하는 곳, 이탈리아. 그 이유는 아마 이곳에서 자신이 성큼 성장했다고 느꼈기 때문일 것이다. 사람을 키우는 곳, 로마에 대한 괴테의 정의를 쓰면서 랜선 인문학 여행을 마무리해 본다. “여기는 과거에도 위대한 곳이었고, 지금도 위대한 곳이며, 앞으로도 위대한 곳일 겁니다.”

1 베네치아 산마르코 광장.
2 괴테가 로마에서 머물렀던 곳은 현재 카사 디 괴테 뮤지엄이 됐다. 3 괴테가 감탄한 이탈리아 베로나의 아레나.

오늘은 내가 ‘에어프라이어’ 요리사!

아이와 아내를 위해 혹은 퇴근 후 자신을 위한 한끼 요리를 만들고 싶지만, 서툰 솜씨가 없어 주방을 기웃거리기만 했을 당신을 위해 준비했다. 장비는 오직 에어프라이어! 에어프라이어를 활용하면 쉽고 간단하게 근사한 한끼를 만들 수 있다. 오늘날만큼 주방을 진두지휘하는 요리사가 되어보자. 정리=강은비 / 자료제공=『365일 에어프라이어 레시피』(리스컴)

첫 도전, 아이를 위한 미니 핫도그

아이를 위한 간식을 고민했다면 미니 핫도그를 추천한다. 재료와 레시피가 간단해 요리를 안 해본 초보자도 간단하게 만들기 좋다. 손이 많이 가는 반죽 대신 식빵에 소시지를 감싸기만 하면 끝. 에어프라이어에 넣고 10분만 기다리면 그럴듯한 핫도그가 완성된다. 집에서 만들어 재료를 믿을 수 있고, 기름에 튀기지 않아 더 건강하다. 바삭하게 구워져 씹는 식감은 덤!

TIP 1 오리지널 핫도그를 맛보고 싶다면 식빵 대신 핫케이크 반죽을 입혀서 만들면 된다.

TIP 2 매콤한 칠리 핫도그는 빵가루에 칠리 파우더 1큰술을 추가하자.

재료 비엔나소시지 10개, 식빵 5장, 달걀 2개, 우유 2큰술, 빵가루 1컵, 파슬리가루 조금, 식용유 조금

How to make

① 식빵 잘라 밀기 테두리를 잘라낸 식빵을 반으로 자른 후 밀대로 민다. ② 달걀 물에 우유 섞기 달걀을 골게 푼 뒤 우유를 넣고 잘 섞는다. ③ 식빵으로 소시지 말기 식빵에 비엔나소시지를 올려놓고 돌돌 말아 꼬치로 고정시킨다. ④ 달걀 물·빵가루 입히기 ⑤ 달걀 물에 담갔다 빵가루를 묻힌다. ⑥ 오일 뿌려 튀기기 종이포일을 깔고 핫도그를 올린 뒤 식용유를 뿌려 180℃의 에어프라이어에 10분간 굽는다.

특별한 날을 위한 토르티야 루콜라 피자

분위기 있는 식당 하면 떠오르는 이탈리아 레스토랑. 특별한 날을 맞이해 가족과 함께 외식하고 싶지만 이래저래 나가서 먹을 수 있는 상황이 아니라 고민이라면 토르티야 루콜라 피자 메뉴가 제격이다. 크게 힘들이지 않아도 그럴싸한 비주얼에 맛까지 보장한다. 요리 방법은 간단하다. 시중에 판매하고 있는 토르티야 위에 생모차렐라 치즈를 듬뿍 올려 에어프라이어에 돌리기만 하면 끝. 갓 나온 피자 위에 신선한 루콜라를 올려 식탁에 내놓으면 유명한 셰프가 만든 것만큼 수준급 요리를 맛볼 수 있다.

TIP 1 선드라이 방울토마토 만드는 방법: 방울토마토를 반으로 잘라 올리브오일을 조금 넣고 버무린다. 120℃에 맞춘 에어프라이어에 60분 돌리면 완성!

TIP 2 시간이 부족하다면 신선한 방울토마토를 사용해도 무관하다. 루콜라가 없다면 시금치나 다른 샐러드 채소를 올려도 좋다.

재료 토르티야 1장, 토마토 소스 4큰술, 피자치즈 ½컵, 생모차렐라 치즈 100g, 선드라이 방울토마토 7개, 루콜라 20g

How to make

① 루콜라 씻기 루콜라는 흐르는 물에 씻어 물기를 댄다. ② 소스·피자 치즈 뿌리기 토르티야에 토마토 소스를 바르고 피자 치즈를 뿌린다. ③ 토핑 올리기 생모차렐라 치즈를 큼직하게 뜯어 ②에 선드라이 방울토마토와 함께 올린다. ④ 에어프라이어에 굽기 180℃의 에어프라이어에 넣고 5분간 노릇하게 굽는다. ⑤ 루콜라 올리기 접시에 구운 피자를 담고 루콜라를 올린다.



몬테크리스토 샌드위치



미니 핫도그



토르티야 루콜라 피자



통마늘 닭날개 & 닭다리구이



파인애플 통삼겹살구이

색다른 아침 메뉴, 몬테크리스토 샌드위치

여유로운 주말 아침을 맞이해 남녀노소 다 좋아할 메뉴로 브런치를 준비 해보는 것은 어떨까. 햄과 치즈로 식빵 속을 채우고 빵가루를 입혀 구운 몬테크리스토 샌드위치. 겹겹이 달콤한 딸기잼, 짭짤한 치즈와 햄을 넣어 단짠의 맛이 환상의 조합을 이룬다. 갓 구운 샌드위치를 그릇에 담아내면 카페 못지않은 브런치 완성!

TIP 1 빵가루를 입혀 굽는 요리는 오일 스프레이를 사용하는 것이 좋다. 없을 시 식용유를 손가락으로 떠서 최대한 고르게 바르는 것이 바삭함의 비결.

재료 식빵 3장, 슬라이스 햄 4장, 체다치즈 2장, 딸기잼 2큰술, 다종 머스터드 1큰술, 달걀 2개, 빵가루 ½컵, 식용유 조금

How to make

① 잼 바르고 햄·치즈 올리기 식빵에 딸기잼을 바르고 슬라이스 햄 2장과 체다치즈 1장을 올린다. ② 머스터드 바르고 햄치즈 올리기 ①위에 식빵을 덮고 다종 머스터드를 바른 뒤 슬라이스 햄 2장과 체다치즈 1장을 올린다. ③ 잼 바른 식빵으로 덮기 식빵에 딸기잼을 바르고 만들어 놓은 식빵 위에 덮는다. ④ 달걀 물·빵가루 입히기 달걀 물을 풀어 식빵을 적시고 빵가루를 골고루 묻힌다. ⑤ 에어프라이어에 굽기 식용유를 골고루 뿌린 다음 180℃에서 10분간 굽고 뒤집어 7분 더 굽는다.

퇴근 후 나를 위한 별미, 통마늘 닭날개 & 닭다리구이

치맥은 언제나 좋다. 고단한 하루를 보낸 날이면 더욱 생각나는 맥주와 치킨. 갓 튀겨 뜨겁고 바삭한 치킨을 가게에서 먹을 수 없어 아쉬웠다면 걱정마시라. 집에서 간단하게 만들어도 맛있는 치즈님 레시피를 공유한다. 기름에 튀기진 않았지만 닭날개와 닭다리를 꿀과 허브솔트로 밑간해 배달치킨 못지않게 맛있다. 짭짤하면서 달콤한 닭고기에 통마늘의 향까지 배어 맥주 안주로 딱인 별미 중의 별미.

TIP 1 닭고기 중간 중간 칼집을 넣어줘야 간이 잘 배고 속까지 골고루 익는다.

재료 닭날개 4개, 닭봉 4개, 밀간(꿀 2큰술, 맛술 1큰술, 올리브오일 1큰술, 허브솔트 1큰술), 마늘 10톨

How to make

① 닭 손질에 밑간하기 닭날개와 닭다리는 중간 중간 칼집을 내고 밀간을 해서 고루 섞는다. ② 냉장고에 채두기 밑간한 닭날개와 닭다리를 랩으로 덮은 뒤 냉장고에 30분가량 채운다. ③ 에어프라이어에 굽기 종이포일 위에 닭날개와 닭다리, 마늘을 올리고 200℃에서 10분간 굽고 뒤집어서 10분 더 굽는다.

홈파티 요리의 끝판왕, 파인애플 통삼겹살구이

통삼겹살구이는 많은 이가 에어프라이어를 찬양하게 된 이유 아닐까. 보기 좋은 떡이 먹기도 좋다고 에어프라이어에 요리한 통삼겹살이 딱 그렇다. 삼겹살의 자칫 느끼할 수 있는 기름기는 쪽 빼고, 그 안으로 육즙을 가둬 풍미를 깊게 만든 것. 파인애플을 함께 구워 곁들이면 맛과 영양까지 챙긴 최고의 궁합! 요리가 완성되기까지 시간이 걸리지만, 기다림이 헛되지 않을 만큼 입안에서 터지는 육즙에 감탄하는 훌륭한 홈파티 요리를 맛볼 수 있다.

TIP 1 돼지껍데기는 오래 구우면 껍질이 딱딱해질 수 있으니 주의!

TIP 2 작은 용량의 에어프라이어를 사용할 경우, 통삼겹살 익는 정도를 중간에 확인하는 것이 필요하다.

재료 통삼겹살 500g, 파인애플 300g, 로즈메리 3줄기, 소금·후춧가루 조금씩

How to make

① 통삼겹살 밑간하기 통삼겹살은 2cm 깊이로 칼집을 낸 뒤, 로즈메리·소금·후춧가루로 밑간을 해서 30분가량 채운다. ② 파인애플 썰기 파인애플은 껍질을 벗겨 먹기 좋은 크기로 썬다. ③ 에어프라이어에 굽기 180℃로 예열한 에어프라이어에 통삼겹살을 넣어 25분가량 굽고 뒤집어서 25분 더 굽는다. ④ 파인애플 얹어 굽기 삼겹살이 속까지 잘 구워지면 잘라놓은 파인애플을 위에 얹고 다시 10분간 굽는다.

현대건설의 새로운 스마트러닝시스템 H Classroom을 소개합니다!

현대건설 편리미엄 지난달 우리 회사의 스마트러닝시스템 'H Classroom'이 새롭게 오픈했다. 기존의 인재육성시스템을 재정비한 플랫폼으로, 다양한 교육 콘텐츠는 물론 교육과 관련된 여러 가지 제도 및 지원 사항도 이곳에서 한번에 볼 수 있다. 정리=이진우



H Classroom 이용 가이드

Q 무엇이 달라졌나요?

클라우드 서버를 통한 시스템으로 PC, 모바일, 태블릿 등 다양한 디바이스를 통해 교육을 수강할 수 있습니다. 시간과 장소의 제약이 없어 국내/해외 어디에서도 이용 가능합니다. 또한 교육 담당자가 아니더라도 누구나 직접 콘텐츠를 등록할 수 있습니다.

Q 어떤 장점이 있나요?

교육 콘텐츠가 개인별 인사 데이터에 맞춰 자동으로 큐레이션됩니다. 향후 개인의 희망 직무에 관한 콘텐츠를 추천하는 기능도 추가할 예정입니다. 또한 사용자의 편의를 고려해 기존 그룹웨어 전자결재로 진행했던 외부 출강, 강사료 요청 등의 지원 신청을 H Classroom으로 일원화했습니다.

Q 어떻게 구성돼 있나요?

시스템은 <콘텐츠 라이브러리> <크리에이터 공간> <육성제도/지원> 3가지로 구성됩니다. <콘텐츠 라이브러리>에서는 다양한 강의를 제공합니다. 'My Curation'을 통해 내게 추천된 강의 콘텐츠를 조회할 수 있으며, 수강 중이거나 완료한 강의의 리스트는 'My Learning History'에서 확인 가능합니다. <크리에이터 공간>은 콘텐츠를 생성하는 곳으로, 개인이 직원들의 업무 수행에 도움이 되는 교육 콘텐츠를 직접 올려 공유할 수 있습니다. 마지막 <육성제도/지원>에서는 교육일정 확인, SPA 신청, 교육장 예약, 교육비 신청, 외부출강 신청 등의 교육 지원 업무를 수행할 수 있습니다.

Q 개인 콘텐츠는 어떻게 등록하나요?

<크리에이터 공간>의 '동영상 보관함'에 영상을 등록하고 인코딩한 후 '콘텐츠 메이커'에서 필수 입력값을 작성, 저장하고 업로드하면 됩니다.
※ 클라우드 서버를 활용하기 위해서는 영상을 반드시 사전 업로드 해야합니다.

Q 외부 영상도 활용할 수 있나요?

사내에서 제작한 영상 뿐 아니라 외부 영상도 등록해 사용할 수 있습니다. 향후 이를 활용하여 임직원에게 유익한 교육 콘텐츠를 지속적으로 업로드할 예정입니다.

Q SPA 신청도 가능한가요?

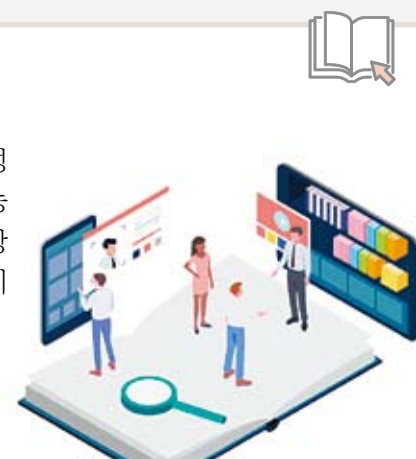
<육성제도/지원> 내 'SPA/어학' 메뉴를 통해 SPA 시험 신청은 물론 역대 어학 점수를 상세하게 조회할 수 있습니다. 신청 방법 및 관련 규정은 해당 페이지에서 확인할 수 있고, 우측 상단의 신청하기 버튼을 누르면 신청 페이지로 바로 연결됩니다.

Q 교육장을 예약하려면 어떻게 해야 하나요?

<육성제도/지원> 내 '교육장 예약' 메뉴에서 강의실 및 영상 제작을 위한 스튜디오(중강의장/영상제작실) 대관 신청이 가능합니다.
※ 다만 현재는 코로나19로 대관이 불가능합니다.

Q 협회비 및 기술자 법정교육 등의 교육비 지원은 어떻게 받을 수 있나요?

교육비 지원 대상 및 비용, 기간, 절차 등은 <육성제도/지원> 내 '교육비 지원' 메뉴에서 확인 가능합니다. 기술자 대상의 입회비, 연회비(협회별 상이)와 최초/승급/계속교육 등의 법정교육비를 지원합니다.
※ 자세한 내용은 '교육비 지원' 내 교육기관 및 교육비 지원범위 상세표를 참고해주세요.



Q 외부 교육에 대한 지원은 어떻게 진행되나요?

현장/본사 구분없이 각 본부 총괄 혹은 교육담당자와 협의 후 <육성제도/지원> 내 '교육훈련비 신청/실적' 메뉴에서 사외 교육에 대한 교육비 지원 신청이 가능합니다.

Q 외부에서 강의를 하게 될 경우, 출강신청 및 강사료 수령방법이 궁금합니다.

외부출강은 출강 전 반드시 신고를 한 경우에만 가능합니다. <육성제도/지원> 내 '외부출강 신청/강사료 요청' 메뉴에 접속하시면 관련 규정과 강사료 처리절차 등의 조화가 가능하니 반드시 확인 후 출강해주시기 바랍니다.

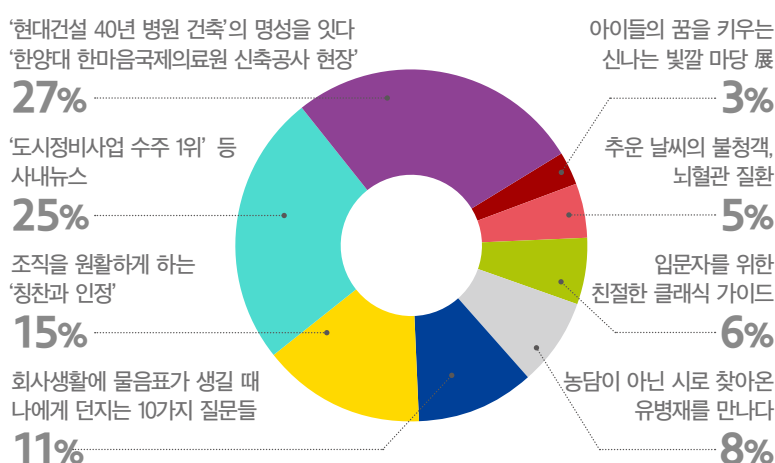


독자 참여 코너

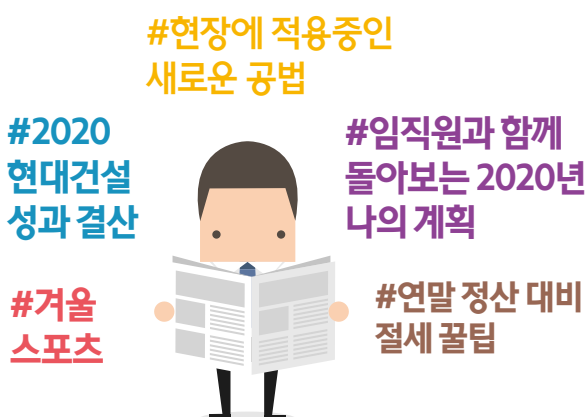
Be Together HYUNDAI E&C TODAY!

현대건설 대표 소통 채널 <HYUNDAI E&C TODAY>가 더욱 재밌고 알찬 내용을 담기 위해 '독자 참여' 코너를 진행합니다. 사보신문 독자들은 지난 호의 어떤 기사를 가장 관심 있게 읽었을까요?

Q 393호에서 가장 흥미롭게 읽은 기사는 무엇인가요?



Q 12월호에서 읽고 싶은 기사는 무엇인가요?



☑ 독자 의견 보내면 사보신문이 쏩니다!



칼바람 땀땀 추위에 몸이 저절로 움츠러드는 겨울입니다. 이럴 때 '따아(따뜻한 아메리카노의 줄임말)' 한 잔 떠오르지 않으세요? 사보신문에 대한 소중한 의견을 QR코드로 보내주세요. 추첨을 통해 커피 교환권을 드립니다!

참여 방법 ① QR코드를 통해 '독자참여' 코너 접속
② 재미난 질문에 응답하기 (꼭꼭한 답변은 당첨 확률 up!)
③ 선물 발송을 위한 개인 정보 입력

참여 기간 ~12월 18일(금)까지(※당첨자 개별 연락)
당첨 경품 스타벅스 아메리카노 Tall(1잔 / 5명)

크리스마스 에디션 유니폼

현대건설 배구단과 함께하는 연말!

매서운 추위도 단번에 녹일 기다리고 기다리던 크리스마스 시즌이다. 곳곳에 설치된 트리와 다양한 색의 화려한 조명과 장식이 연말 분위기를 잔뜩 내고 있지만, 외출이 자유롭지 못한 것도 사실. 이번 연말에는 특별히 배구 경기를 응원하며 한 해 동안 쌓인 스트레스를 날려보는 건 어떨까.

크리스마스 시즌을 맞아해 현대건설 힐스테이트 배구단(이하 현대건설 배구단)이 처음으로 크리스마스 에디션 유니폼을 선보였다. 이번 에디션 유니폼은 창단 이래 최초로 팬과 선수가 함께 일체감을 느낄 수 있도록 홈과 어웨이 두 가지 버전으로 제작했다. 홈 유니폼은 다크블루 컬러에 심플한 눈꽃 장식으로 포인트를 줬고, 후면 배면에 산타 모자를 씌워 크리스마스 분위기를 표현했다. 어웨이 유니폼 옆면에는 화이트&레드 색상의 체크무늬를 넣어 크리스마스 감성을 담았다.

두 개의 유니폼 후면에는 캘리그래피로 'Merry Christmas' 문구를 새겨넣었다. 크리스마스를 상징하는 디테일이 숨어 있는 두 유니폼은 선수들이 12월 한 달 동안 총 6경기에 직접 착용하고 출전한다. 선수들과 같은 유니폼을 입고 응원하고 싶은 팬들은 구단 공식 쇼핑몰(<http://hyundaivbshop.com>)에서 구매할 수 있다. 연말연시를 맞아 현대건설 배구단의 특별한 크리스마스 에디션 유니폼을 입고 뜨거운 응원의 열기를 선수들에게 전달해 보자.

크리스마스 유니폼 구매는?
구단 공식 쇼핑몰!
<http://hyundaivbshop.com>
(12월 24일까지 한정판매)