

200편보링·그라우팅부문시공능력평가액1위

양형규 (주)특수건설 대표이사

“특화된 기술을 보유해야만 블루오션 찾을 수 있어”

지 하 구조물 공사의 대표적 전문건설 업체인 특수건설이 올해에도 보링·그라우팅 시공능력평가액 1위를 차지했다. 이 회사는 지난해보다 무려 65% 증가한 957억원의 시공능력평가액을 기록하였다. 2위업체에 비해 100억 이상 많은 금액이다. 이 회사의 양형규 대표는 “지난 10여 동안 보링·그라우팅 부문에서 지속적으로 선두를 달려왔다며, 향후에도 기술 개발을 통한 경쟁력 제고를 통하여 1위 자리를 수성해 나가겠다”고 말했다.

특수건설의 보링·그라우팅은 일반적인 의미의 그것과는 조금 다르다. 구조물의 지반 보강 및 개량이나 차수 공사에 그치지 않고 대구경교량기초 및 지하공간 개발을 직접 수행한다. 특히, 철도 횡단 지하 구조물 공사에서 발군의 실적을 보이고 있다. 이 회사의 보링·그라우팅 시공능력평가액이 현저히 많은 이유이기도 하다.

양형규 대표는 회사가 이처럼 동종 업계의 다른 회사보다 앞서 나갈 수 있는 요인으로 자사의 특화된 기술력을 꼽았다. “지금도 고인이 되셨지만 첨단과 최고를 지향했던 창업자의 기술자적인 취향과 신념 아래 축적된 다수의 신기술이 회사를 성장시키는 동력이 되었습니다. 프론트잭킹(FJ) 공법을 비롯해 다수의 공법이 특허 등록되어 있고, 원가 우위 전략보다는 차별화된 전략을 통해 고품질, 고부가가치 사업을 추진해 오고 있습니다.”

이가운데 양형규 대표는 특히 FJ 공법에 대하여 강한 자신감을 드러내 보였다. 특수



건설은 1983년 일본의 극동강현 콘크리트 진흥으로부터 이 공법을 도입하였다. 이 기술은 철로 아래에 지하철도를 신설하기 위해 사용하는 공법 중 하나로 지하철도 박스 구조물을 제작한 후 40~50개의 유압잭으로 박스를 당겨 철로 하부에 안착시키는 공법이다. 양형규 대표는 이 공법이 “다른 개착 공법에 비해 공사비가 2배 이상 높지만 열차의 정상적인 운행이 가능하므로 다른 공법에 비해 경제성 및 안정성이 우수하다”고 설명했다.

하지만 이 회사에도 커다란 위기는 있었다. 1971년 설립된 이 회사는 일반과 전문 면허를 동시에 보유하고 있었는데 1983년 경영악화로 부도가 나고 말았다. 당시로는 획기적인 공법을 일본에서도 도입하였지만 국

내 시장을 새로 뚫기가 쉽지 않았던 것이다. 부도 이후 기술로 승부를 걸기 위해 추가로 FJ 공법도 도입하여 회생에도 모하였지만 역시 쉬운 일은 아니었다. 다른 공법에 비해 공사비가 상당히 추가되는 데 대한 거부감이 컸기 때문이었다.

1993년 3월에 발생한 부산 구포역 열차 전복 사고는 전사 사회적으로 불행한 일이었지만 이 회사에게는 성장 모멘텀이 되었다. 사고 이후 철로 밑을 통과하는 공사에 대해 엄격한 설계 기준을 요구하여 안정성이 입증되고 정밀 시공이 가능한 FJ 공법이 널리 적용되는 계기가 된 것이다. 이후 이 회사는 경부고속철도 공사에서 발군의 수주 실적을 보여 고속 성장하였다. “철로 횡단 구조물 공사라는 전문적인 공사에 수십 년 간 종사한 결과 이 분야에서 기술 경쟁력이 월등한 것이 결국 회사의 성장으로 직결되었습니다.”

회사 비전을 밝히기에 앞서 양형규 대표는 건설 경기 위축으로 물량 부족도 문제가지만 수주 경쟁 여열에 따른 수익성 악화로 전문 건설 업체가 명멸해 간다고 지적하였다. 최저가로 수주된 공사를 하도급 업체들마저 저가로 떠내다 보니 실행을 밀도는 금액으로 일하기 십상이라는 것이다. 그래도 양형규 대표의 결론은 기술 개발이었다. “살아남기 위한 길은 특화된 기술뿐입니다. 남들이 갖지 않은 기술과 장비, 그리고 전문 인력을 갖추어야 국내는 물론 해외 시장에서 블루오션을 찾을 수 있을 것입니다.”

이형우 · 기자 · hwlee@cerik.re.kr