

02

베트남

Vietnam

소중한 추억이 된 베트남에서의 1년

- › 활동기관 : 베트남 도로총국
- › 자문분야 : 산업 기술
- › 자문내용 : 도로 관리 분야 직업 훈련 자문
- › 성 명 : 김 근 섭



베트남의 이모저모

많은 사람들이 베트남을 아직도 월남이라고 부르며 무시하는 경향이 있다. 한편으로는 과거 월남전에 참전했던 우리에게 적대감이 남아 있을 거라며 걱정하는 경우도 있다. 그러나 지내면서 보니 앞으로 발전할 가능성이 큰 나라이고, 한국에 대한 현지인의 태도 또한 매우 호의적이었다.

베트남의 면적과 인구는 남북한을 합한 것보다 약간 넓고 많다. 한국과는 왕래가 가장 빈번하다. 비행시간도 4~5시간밖에 되지 않고 항공편도 하루에 8회나 있다. 더욱이 저가 항공도 여러 편이 있어 왕래하기에 부담이 적은 나라이다. 1225년 베트남 리 왕조의 멸망으로 고려로 망명한 베트남 인조의 셋째 왕자 후손은 정선 이 씨, 베트남 영조의 아들 후손은 화산 이 씨가 되었다고 한다. 지난 1996년 그 후손들이 770년 만에 베트남을 방문하여 따뜻한 환영을 받았다는 것을 기억하는 사람들이 많다.

베트남의 역사는 우리나라와 유사한 점이 많다. 중국과 접해 있으면서 영향을 받았고, 한때 한자 문화권이였다. 프랑스의 식민 지배(1884~1945년)를 받고 2차 대전 후 해방되었으나 남북으로 갈리어 전쟁을 거치 것까지 우리와 비슷하다. 현지에서는 월남전을 'American war(1964-1973)'라고 부른다. 즉 미국과의 전쟁에서 이기고 남북이 통일되었다는 것이다. 당시 우리나라도 참전했지만 베트남인들은 이미 오래 전 일이라며 굳이 거론할 필요가 없다고 여기거나, 간혹 한국군은 돈을 벌기 위해 미군의 수송 경비 등을 담당했다고 생각하며 별다른 적대감을 나타내지 않는다. 오히려 우리나라를 '한찍(韓國)'이라 부르며 한국의 모든 것을 좋아하는 상황이니 우리나라로서는 참 다행스러운 일이다. 아마도 한류의 영향이 클 것이다. 베트남이 가장 싫어하는 나라는 중국인데, 중국 제품은 대개 불량품, 싸구려 제품이라고 폄하한다.

한국군이 월남전에 참전하던 1965년 당시 베트남의 국민 소득이 300달러였던 것에 반해 우리나라는 100달러에 그치고 있었다. 현재는 각각 약 2,000달러와 25,000달러 수준이니 그사이 우리나라의 괄목할 만한 경제 성장을 알 수 있다.

베트남 사람들은 아침 일찍 일어난다. 더운 날씨 때문에 일찍 일을 시작하는 것이다. 대신 한낮에는 낮잠을 자고, 저녁에도 일찍 잠자리에 든다. 하노이의 경우 저녁 9시 이후에는 시내버스들이 운행을 하지 않는다. 청결을 중시하여 거리가 깨끗하며 주택가의 쓰레기도 즉시 치워져 하노이에 살면서 모기에 물린 적이 없다. 아마도 더운 날씨 때문일 것이다. 사실 이 정도 기온에 청결하지 않다면 냄새와 벌레들을 감당할 수 없을 것이다.

베트남 사람들은 키와 체구가 작아 좁은 면적에 많은 사람들이 공동 생활할 수 있다. 식당 의자도 목욕탕 의자처럼 작고, 길이 좁아 택시도 한국의 티코가 많다. 사무실 책상도 붙어 있고 방도 좁게 구획되어 있다. 청사도 각 기관별로 되어 있다. 좁은 사무실들의 벽을 없애 넓은 사무실로 만들고, 각 기관별 청사도 통합하면 보다 효율적이지 않을까 싶다.

베트남은 크게 북부의 하노이 지역과 중부의 다낭 지역, 남부의 호치민 지역으로 나뉜다. 호치민 지역은 겨울이라고 할 때가 없다. 하노이 지역 역시 12~2월이 겨울이라고는 하지만 우리나라의 가을 날씨 정도로 활동하기에 적합하다. 6~7월은 40도 가까운 무지막지한 더위가 기승을 부리다 10월이 되어서야 수그러든다.



1) 회식에서 흥겹게 노래하는 직원들 2) 거리 식당의 작은 의자

고치고 설득하여 시작된 강의



2주간의 NIPA 사전 교육 후

평소 베트남에 관심이 많았던 나였다. 더욱이 모집하는 분야까지 내가 원하는 분야였다. 망설임 없이 NIPA 자문관에 지원했고, 고맙게도 선발될 수 있었다. 젊은 시절 상대국 장학금으로 네덜란드에서 1년, 영국에서 2년간 공부를 하였는데, 이제 우리나라가 발전되어 다른 나라를 도와줄 수 있게 되니 가슴이 뿌듯했다.

2014년 6월 후반 2주간 교육을 받았는데 동료 교육생들을 보니 모두 FM대로만 살아온 모범생들 같았다. 모두 열의에 차 있었고 단 1명의 지각이나 결석도 없었다. 수업 태도가 진지하여 오후 시간이 되어도 조는 사람 없이 파견될 미지의 나라에 대해 하나라도 더 파악하려 노력하였다. 서울시와 몽골 대학에서 같이 근무하신 분들도 만나 반가웠다. 점심은 각 파견국 자문관끼리 함께 먹으면서 우의를 다지고 단체 카톡방을 만들었는데, 베트남 현지에서도 정보를 공유하는 좋은 통로가 되었다. 하노이에서 NIPA 전체 자문관들이 정기적으로 모임을 가졌으며, 인접 사무실 KOICA 자문관들과도 매주 점심을 같이 먹었다.

교통부 도로총국에 부임 후 총국장이 주관하는 관계관 회의에서 도로 관리 직업 훈련 자문으로서 공무원 교육을 제안했다. 자문 보고서를 제출하는 부담이 더 적을 수도 있었겠지만 현지인에 보다 가까이 다가가려면 수강생들을 직접 만나 서로 교감하고 이해해야 한다고 생각했다. 한국도 베트남처럼 식민 지배를 받은 적이 있고, 2차 대전 후 해방과 동시에 남북으로 분단되었으며, 전쟁을 겪었음을 설명하는 한편, 가장 가난한 나라에서 오늘날의 경제 발전을 이룬 과정을 소개했다. 베트남이 경제 발전을 하기 위해서는 비슷한 역사를 가진 한국을 역할 모델로 삼는 것이 적합함을 재차 강조하였다. 특히 한국의 발전 과정에서 공무원들의 역할이 컸고, 이를 위해 정부는 지속적인 훈련 과정을 운영하여 공

무원들의 자질 향상을 모색해 왔음을 설명했다. 하지만 ‘베트남에는 공무원 훈련 제도가 없다’는 답변을 들으면서 염두에 두었던 공무원 교육 계획을 수정해야만 했다. 결국 6개월간의 준비 기간을 거쳐 2015년 4월부터 Northern Transport Secondary School(이하 ‘학교’)에서 교사들을 대상으로 강의를 하기로 결정했다. 강의 자료를 준비하면서 도로총국 직원들의 의견도 듣고, 통역 직원과 수시로 강의 내용을 검토하면서 보완해 나갔다.

학교와 강의 주제를 협의하면서 생각하지 못했던 난관에 부딪혔다. 나는 도로 기술사 시험 과목을 중심으로 강의하려 했으나 현지 사람들은 달가워하지 않았다. 베트남에는 의사나 변호사에 대한 면허 제도는 있지만 기술 분야에 대한 면허는 없었기 때문이었다. 나는 기술사 제도가 미국, 일본, 한국 등 선진국이 유사하기 때문에 베트남 젊은이들도 개방된 국제 사회에서 인정받기 위해서는 면허가 필요하다고 설득했다. 하지만 일부 교사들은 여전히 기능 위주의 교육을 피력하였다. 참 난감했다. 그때 학교장이 결단을 내렸다. 학교의 질을 높이기 위해서는 기술사 수준의 교육이 필요하다는 내 손을 들어준 것이다.

학교장은 기능직에서 출발해 교사를 거쳐 교장까지 승진한 사람으로, 외국에 나가 공부를 했을 만큼 선견지명을 가진 사람이었다. 이처럼 앞선 생각을 가진 교장이기에 학교의 내일이 더 기대되었다. 개인적으로도 내게 세심한 배려를 아끼지 않았고, 어려움이 생길 때마다 가장 든든한 조력자가 되어 주었다. 한편 교장은 KOICA 사업으로 도로총국 직원들의 한국 연수에 교사들도 참여할 수 있기를 총국장에게 건의하기도 했다. 개인적으로



1) 학교장의 학교 마스터플랜 설명 2) 강의 주제 협의

아무쪼록 교장의 건의가 받아들여지길 바란다.

베트남에서 한국을 논하다

수요일이면 어김없이 아침 일찍 학교를 찾았다. 학교는 하노이 외곽으로 40km 정도 떨어진 곳에 있어 50분 정도 소요되었다. 한 학기에 해당하는 15주(4~7월) 동안 진행된 강의는 9시에 시작해 쉬는 시간 없이 11시 20분까지 이어졌다. 도로총국(Vietnam Expressway Agency, 이하 VEA)의 직원들도 동행하여 수업에 참여하였다. 또한 교장과 학교 간부들이 맨 앞줄에 앉아 강의를 들으니 자연스레 수업 분위기가 좋아졌다. 강의 후에는 구내식당에서 간부 교사들과 함께 식사를 했는데, 베트남 곡주를 함께 마시며 화기애애한 시간을 보냈다. 자문관에 대한 예의 차원도 있었겠지만 VEA 직원들과 국제교류과에서 파견된 통역 직원을 염두에 두었을 거라는 느낌도 들었다. 교장은 본청 직원들인 그들에게 학교를 적극 홍보하곤 했다.

학교는 주로 지방의 가난한 젊은 학생들(17~20세)들을 선발하여 국가 예산으로 건설 기술을 교육시켜 취업시킨다고 했다. 교통 시설이 열악한 점을 감안하여 기숙사 시설을 갖추고 있었으며, 학생들에게 식사를 무료로 제공했다. 하지만 최근 베트남 젊은이들이 기능직을 선호하지 않아 학생 수가 점차 줄어드는 상황이었다. 이에 나는 한국 역시 가난



1) 수업 받는 학교 교사들 2) 수업 후 구내식당에 마련된 진수성찬

한 시절에는 우수한 인재들이 공업고등학교에 진학했지만 현재는 주로 인문 계열 고교에 진학하고 있음을 설명하며, 기능적인 작업이 기계로 대체되는 시대가 가속화됨에 따라 기본적인 이론과 기술을 연마한 후 대학에 진학하여 전문 엔지니어가 될 수 있도록 학생들을 독려하는 방안을 제안하기도 했다. 또한 많은 졸업생이 지방에서 근무하는데 반해 대학들이 대도시에 거점을 둔 현지 여건을 감안하여 지방 캠퍼스를 유동적으로 운영하는 방안을 설명했다. 다만 이러한 방법이 현실화되기 위해서는 교수들과 학생들의 이동이 원활할 수 있는 교통 개선이 시급했다.

강의 대상이 교사들이라는 점을 고려하여 커리큘럼은 이론(Theory), 실습(Practice), 사례연구(Case Study)를 조합하여 만들었다. 또한 충분한 시청각 자료를 준비하는 한편, 새로운 트렌드를 많이 포함시켜 흥미를 유도했다. 우선 기본 강의 자료를 핵심 위주로 재편하고 관련 사진을 충분히 보충하였다. 매 강의마다 5~10분 정도의 동영상을 여러편 보여줬고, 이후로는 질의응답과 토의가 이어졌다.

외부 통역이 아니고 본청 직원이 통역을 하니 편리한 점이 많았다. 산하 또는 다른 기관에 가는 메일 등은 도로총국 이름으로 발송되니 공적인 힘이 실렸고, 특히 학교와의 협의나 차량 배차 등이 원활했다. 통역 직원이 건설 전공자가 아니라 초반에는 전문 용어 선택에 어려움이 많았다. 그러나 수업이 계속되고 토목 용어에 익숙해짐에 따라 통역 토의 시간도 짧아졌다. 통역 직원 역시 비전공자지만 통역을 통해 건설에 대한 이해가 넓어졌



1) 종강 후 수강생이었던 교사들과 함께 2) 호치민 흥상 앞에서의 수업과 직원의 성실한 통역

다며 적극적으로 참여해 주었다.

정기적인 강의 이에도 2번에 걸쳐 세미나를 진행했다. ‘Lesson from the collapses of Tacoma Narrow Bridge(America, Seattle) and Seongsu Grand Bridge(Korea, Seoul)를 주제로 진행된 첫 세미나에서는 Tacoma Narrow Bridge 붕괴 사고를 계기로 장대교량 설계 시 바람의 영향을 중시하게 되었고, 나아가 풍동 시험이 도입되어 건설 기술 발전에 기여했다는 점을 강조했다. 또한 우리나라는 성수대교 붕괴 사고를 계기로 책임 감리제 도입, 신설보다 유지·관리 우선 및 조직 강화, 안전 점검 및 유지 관리 예산 확보 의무화 등 많은 변화가 있었음을 설명하였다. 열띤 토론이 있었는데 나중에 들으니 베트남도 2007년 남부 켄띠 지방의 교량이 무너져 많은 사상자가 발생했다고 한다.



1) Tacoma Narrow Bridge 붕괴, 1940년
2) 성수대교 붕괴, 1994년

두 번째 세미나는 ‘New Trends of Road Transport in Seoul’에 대한 내용이었다. 본인도 참여했던 청계천 복원 사례, 중앙 버스 전용차로 설치, 보도 육교 및 고가 도로 철거, 자전거 도로 확충, 걷고 싶은 거리 조성 등에 대해 발표가 이어졌는데, 청중들은 차량보다 인간을 우선하는 도로 정책에 대해 높은 관심을 보였다.

한국인에게 그들을, 그들에게 한국을

자문관으로서 활동하면서 한편으로는 현지에 진출한 우리나라 업체들에게도 도움을 주고 싶었다. 대형 건설업체들이야 이미 충분한 물적·인적 자원을 확보한 상태겠지만 중소기업들은 제반 사정이 달랐다. 이미 지인을 통해 여러 번의 문의가 있었던 터라 그들에

게 현지 실정에 대해 이야기해 주었다. 비록 사소한 자문이었지만 그들은 인터넷이나 현지인이 아닌 자국민에게서 듣는 솔직한 이야기에 진심으로 고마워했다. 아무쪼록 타지에서 시작된 그들의 사업이 번창하길 빌어 본다.

말레이시아 쿠알라룸푸르에서 대학 교수로 근무하는 영국 Wales대학 동창이 있었는데, 나의 주선으로 2014년 10월 약 30여 명의 말레이시아 학생들이 도로총국을 방문하였다. 도로총국을 돌아본 후에는 ‘한국·베트남·말레이시아 3국 간의 교통 체계’에 대한 발표가 있었는데, 고속 도로에서 오토바이 주행이 가능한 말레이시아와 달리 오토바이의 나라라고 불리는 베트남에서는 고속 도로에서의 오토바이 통행이 불가한 점에 대해 토론이 이어졌다. 물론 각 나라마다의 환경과 통념이 다르겠지만 어린 학생들은 자국의 일반적 모



말레이시아 교통학과 학생들의 방문

습이 타국에서 제재 당하는 상황을 의아해 했다. 열띤 토론 속에 도로총국 직원들이 베트남의 교통 여건과 법령 등을 설명했고, 학생들 역시 자국과 다른 환경을 이해하기 시작했다. 한편 베트남을 방문한 학생들이 한국을 배우고 싶다는 의사를 피력함에 따라 한국 방문을 주선했고, 2015년 4월 서울시 시설관리공단과 한국스마트카드를 방문하는 기회를 만들 수 있었다.

베트남에 부는 영어 바람

타국에서 생활의 불편함을 최소화하고 최대한 빨리 적응하기 위해서는 현지인들과 더 많이 어울리려는 노력이 필요하다. 나 역시 현지의 역사, 풍습 등을 배우고 우리나라를 소개하며 날씨, 음식 등을 긍정적으로 수용하였다. 그러는 사이 새로운 문화를 탐험할 기회가 주어진 것에 대해 감사하는 마음이 생겼다.

현지 사람들과 소통하기 위해서는 언어가 가장 중요한데, 내 주변에는 영어를 하는 직원들이 많아 자문 활동에 큰 어려움이 없었다. 도로총국 국제협력과의 직원 1명이 공식 통역으로 배정되었고, 또 다른 1명이 행정 업무를 도와주었다. 두 사람 모두 영어가 유창했는데, 공식적인 업무뿐만 아니라 베트남 생활 전반에 있어 정말 많은 도움을 받을 수 있었다. VEA의 직원 중 토목을 전공한 이가 있었는데, 영어 실력까지 뛰어나 업무에 어려움이 있을 때마다 큰 힘이 되었다. 반면 내 베트남 실력이 부족해 다른 직원들과 많은 이야기를 나누지 못한 것은 두고두고 아쉬움으로 남는다.

베트남도 우리나라만큼 영어에 관한 열기가 뜨거워 Hoan Kiem 호숫가에는 외국인 관광객을 상대로 회화에 열심인 학생들이 많다. 조기 영어 교육 열풍도 대단하여 초등학교 정규 커리큘럼에 영어 과목이 있고, 부모들도 영어 사교육에 집중적으로 투자한다. 아파트 지역 중심으로 외국인 학교나 학원이 성업할 정도이다. 한국인 직원들이 베트남 근무를 반기는 이유 중 하나도 자녀들이 외국인 학교에 보내 수준 높은 영어 수업을 받을 수 있기 때문이다. 통역 담당 직원 역시 영어 교육 사업에 관심이 많아 영어 도사인 집사람에게 여러 조언을 구했다고. 집사람은 서울에서 어린이 영어 동화책을 공수해 선물하기도 했다.

영어에 대한 욕구는 비단 학생들에 그치지 않는다. 집사람이 한국의 대학에서 영어를 강의했던 것을 알고 도로총국 직원들이 영어 강의를 요청해 왔다. 이후 동아리에서 매주 한 번 수업을 진행했는데, 직원들과 대화를 하며 서로의 나라를 더욱 이해할 수 있어 보람이 컸다고 한다. 강의에서 다진 친분 덕분에 직원들과 하노이 명소 관광을 자주 다녔다. 집사람 역시 주변 자문관들의 소개로 다른 기관에 강의를 다녔고, 더 폭넓은 교류를 할 수 있었다.

여행 이야기가 나와서 말인데, 베트남에 있으면서 직원들과 여러 차례 여행을 다녔다. 한국에서 온 손님과 장거리 여행을 할 때는 자동차(7인승 또는 16인승)를 렌트하였다. 현지 직원들이 예약하면 여행사 패키지보다 저렴하면서 자유로운 여행을 즐길 수 있었다.



공무원 휴양소에서 베트남 가족과 함께

좌석에 여유가 있어 영어 회화가 가능한 직원에게 동행을 권하기도 했는데, 통역은 물론 자세한 현장 설명까지 곁들여 줘 값진 여행이 되었다. 직원 입장에서는 자동차를 타고 편안하게 여행할 수 있었으니 그야말로 누이 좋고 매부 좋은 격이었다.

1월 1일 공휴일을 맞아 국제협력과 직원 두 가족과 함께 하노이 인근 공무원 휴양소를 1박 2일 동안 다녀왔다. 휴양소는 1박에 10달러였는데 아침과 점심은 제공하지 않고 저녁만 실비로 제공했다. 시설의 규모는 크나 마침 1월 1일이기 때문인지 이용객이 뜸했다. 온천도 있었는데, 대중탕이 아니라 독탕 위주로 운영되었다. 수질도 나쁘지 않았지만 수온은 그리 높지 않았다. 인근 온천 호텔에는 단체 이용객들이 많았는데 개별 이용객은 드문 것 같았다. 아직 본격적인 자가용 시대가 아니라 전반적인 레저 산업이 걸음마 수준이었던 것 같다.

오토바이의 나라, 베트남

베트남에 거주하는 한인 13만 명 중 4만 명이 하노이에 거주하고 있는데, 점차 그 수가 늘고 있다고 한다. 새롭게 늘어나는 한인은 물론 타 지역에 거주하던 사람들까지 하노이로 옮겨 오는 것이다. 베트남 특성상 경제보다 정치 논리가 강해 많은 권한들이 하노이에 집중되기 때문으로 생각된다. 사업가가 호치민에서 투자를 협의한 후 하노이를 거치지 않고 돌아가면 일이 성사되기 힘들다는 우스갯소리까지 나돌 정도이다.

베트남은 단연 오토바이의 나라이다. 러시아워에는 보도 위를 주행하는 것은 예사이고,

심지어는 역주행까지 감행한다. 전반적으로 고속 주행은 하기 힘든데, 그렇다 보니 접촉 사고가 있을지언정 큰 사고는 적은 것 같다. 길이 좁은 하노이는 오토바이가 효율적인 점에 공감한다. 일부 직원들은 점심시간에 불과 300~400m 정도 떨어진 식당으로 이동할 때에도 오토바이를 이용하곤 한다.

청사 지하 주차장은 오토바이와 관용차만 주차할 수 있으며 직원들의 개인 차량은 외부에 주차시킨다. 대개 director 이상은 자가용을 가지고 오고 deputy director 이하의 직원들을 오토바이로 출퇴근한다. 보도에는 걷는 사람이 별로 없는데, 그도 그럴 것이 보도 위를 점령하고 있는 상품들과 오토바이로 인해 걷고 싶어도 걷기가 어렵다. 고속 도로를 주행하는 버스 중 일부는 도시 입구에 승객을 내려 주는데, 여기서 기다리던 오토바이들이 승객을 태우고 도시에 들어간다. 시내버스 정류장에도 오토바이들이 있는데 버스에서 내린 손님들이 집까지 오토바이를 타고 가곤 한다.

베트남 사람들은 한국 드라마를 즐긴다. 한국 문화와 음식을 좋아하여 집사람이 도로충국에서 수업하는 날마다 준비했던 도시락을 아주 좋아했다. 직원을 집에 초대하여 한국 음식을 소개하니 그들도 여러 번 초대하여 현지 가정식을 접할 기회를 갖곤 했다. 아침에는 골목마다 쌀국수(Pho) 가게가 임시로 문을 열기 때문에 많은 직장인들은 쉽게 아침 식사를 해결하고 보통은 집에서 우리와 비슷한 백반을 먹는다고 한다.



1) 4인 가족의 자가용, 오토바이 2) 직원 집에서의 만찬



가정집의 조상신 제단

직원들과 교류가 활발하다 보니 가끔은 그들이 친척 집에까지 초대를 받곤 했다. 손님들이 모이면 바닥에 큰 쟁반을 여러 개 놓고 다양한 음식을 차려 먹는다. 손님을 환대하는 모습에 우리 친척집처럼 친근하게 느껴졌다.

통일 후 새롭게 건축된 베트남의 주택은 서로 비슷하다. 도로변 폭이 6m인데 이는 통일 후 세대마다 균등하게 토지를 나누어 주었기 때문이라 한다. 대개 4층으로 1층은 부엌 및 식당, 오토바이 주차장으로 쓰이고, 2층은 부부 침실과 화장실, 3층은 자녀 침실 및 화장실, 4층은 창고와 옥상 정원 등으로 사용하는데 계단이 가파르다는 특징이 있다. 베트남 사람들은 대체로 날씬한데 아마도 가파른 계단을 매일 오르내리는 덕분이 아닐까?

전수보다 중요한 교감을 배우다

베트남에서의 1년은 정신없이 지나갔다. 주중에는 강의에 집중하고, 휴일이나 주말에는 현지 탐험으로 알차게 보냈다. 비록 짧은 체류로 베트남을 잘 이해했다고 말하기에는 역부족이지만 접했던 현지 사람들은 한결같이 자존심이 높고 한국을 무척 좋아했다. 물론 중앙 행정 부서에 파견되어 아파트 지역에서 살았고, 비교적 엘리트들만 상대한 한계도 있을 것이다. 하지만 누구를 만나든 우리와의 차이를 인정하고 먼저 손을 내밀 때 그들도 진심으로 손을 맞잡아 줄 거라 믿는다. 자문 활동을 하면서 단순한 지식 전수보다 상호 이해가 바탕이 된 교류가 더 중요하다는 평범한 진리를 새삼 확인하게 되었다.

베트남을 좀 더 깊이 이해하여 보다 나은 자문을 해주지 못한 아쉬움은 남지만 NIPA 자문관으로 활동한 것을 자랑스럽게 생각한다. 또한 환경이 다른 나라에서 무사히 과업을 마치고 건강하게 귀국하여 기쁘다. 끝으로 체류 기간 중 둘째 딸의 결혼과 어머니와의 이별을 겪기도 했지만 2번 모두 신속하게 항공권을 제공해 준 NIPA에게 감사함을 전한다.



귀국 전 퇴임식



베트남
김근섭

- 연세대학교/ 토목공학과/ 박사
- 前 서울특별시청 근무
- 前 서울시 양천구 시설관리공단 이사장
- WFK NIPA Advisors - 베트남 도로총국 파견