

수도권 남부지역 균형발전 첨병, 용인~서울고속도로!

경수고속도로(주)

박종혁 대표이사를 만나다



“고속도로 개통 후 현재까지 재난재해 발생 건수 ZERO, 2021년도 사망사고 ZERO 달성”

“이용객이 만족할 수 있는 민자 고속도로 환경을 조성하기 위해서는 투자자, 정부 관계자 모두가 더욱 전문가적인 노력을 강구해야 할 것”



● 제166호 인터뷰에서는 경수고속도로 박종혁 대표이사를 만났다. 박종혁 대표는 1993년부터 국민은행, 맥쿼리한국인프라투자회사에서 국내 주요 인프라 투자를 담당하였으며, 지난 2017년 경수고속도로 대표이사로 취임하였다. 박종혁 대표는 인프라 투자 전문가로서 용인~서울고속도로를 총괄하며 수도권 남부지역의 원활한 교통소통과 지역발전을 위해 헌신하고 있으며, 매출액의 상당 부분을 도로 안전시설에 투자하여 사망사고와 재난사고 ZERO를 달성하는 등 모범 경영인이라는 평가를 받고 있다. 다음은 인터뷰 내용의 전문이다.

171 용인-서울고속도로



Q_ 박종혁 대표님, 안녕하세요. 도로교통 저널 독자들에게 인사 부탁드립니다.

A_ 반갑습니다. 용인~서울고속도로 사업시행자인 경수고속도로(주)(이하 경수고속도로) 대표이사 박종혁입니다.

Q_ 용인~서울고속도로에 대해 소개 부탁드립니다.

A_ 2009년 7월 1일 개통된 용인~서울고속도로는 경기도 용인시 기흥구 영덕동 흥덕IC를 시점으로 서울시 강남구 세곡동 현릉IC를 종점으로 하는 22.9km의 171호선 고속도로입니다. 특히, 수도권 남부지역의 지역경제 균형발전과 택지개발, 수도권 진입 수요 등의 교통 증가에 대비하고, 경부고속도로 양재~수원구간과 국지도 23호선의 포화된 교통난을 해소하기 위해 건설한 고속도로로 동탄, 수원, 수지, 분당 지역과 서울을 연결하는 중추적 역할로써 안전을 최우선의 목표로 운영하고 있습니다.

Q_ 용인~서울고속도로의 운영 법인으로서 경수고속도로의 주요 업무와 관내 도로현황이 궁금합니다.

A_ 우리 경수고속도로는 2003년 12월에 설립하여 현재 10명의 내근 직원이 재난안전, 시설관리, 도로관리, 교통관리, 시스템관리, 영업관리를 하고, 현장직원 200여 명이 서수지영업소, 금토영업소 등 영업과 유지관리 등을

수행하고 있습니다. 경수고속도로는 도로안전, 이용객 편의, 효율적 도로운영, 지역경제상생발전 등을 주요 업무로 제1종시설물 33개, 2종시설물 43개, 3종시설물 12개 등 총 88개를 관리하고 있으며, 특히 연장 합계 약 8km의 터널 10개소와 1.46km의 지하차도 4개소 등을 집중 관리하고 있습니다.

Q_ 많은 사업장이 코로나19로 매우 힘든 시기를 보내고 있습니다. 경수고속도로에도 어떤 영향을 미쳤나요?

A_ 코로나19로 인해 2년간 재택근무가 일상화되어 그만큼 교통량이 감소한 적이 있었습니다. 하지만 코로나19로 자가용을 선호하는 현상도 겹쳤고 최근에 일상회복도 진전되어 코로나 이전 대비 95% 이상 교통량을 회복하였습니다. 지난 2년간 코로나19로 피해를 입은 수원, 용인, 성남 등 지역사회에 작게나마 도움을 드리기 위해 사회공헌활동도 더 많이 전개하였습니다. 앞으로도 일상회복에 맞춰 고속

도로 이용객들의 안전과 지역사회 내 발전을 위해 맡은 바 소임을 다할 것입니다.

Q_ 경수고속도로가 설립된 지 20주년입니다. 법인을 운영하시면서 소회가 있다면 한 말씀 부탁드립니다.

A_ 용인~서울고속도로는 인구 100만 명이 넘는 용인시와 수원시, 그리고 성남시를 서울 강남 생활권으로 연결하는 핵심 고속도로입니다. 개통 이후 하루 평균 약 20만 대의 차량이 이용하고 있어 수도권 남부의 핵심 도로임을 증명하고 있습니다. 용인~서울고속도로는 공사비 약 1조 5천억 원 가운데 민간업체가 약 5,700억 원을 부담하고, 국고에서 약 3,600억 원을 보조금으로 지원한 민자 고속도로입니다. 협약에 따라 2019년까지 10년간 최소 운영수입보장금(MRG)을 재정으로 보전해주는 계약을 했지만, 개통년도인 2009년을 제외하고 9년간 정부 재정지원 'ZERO'를 달성하였습니다. 그동안 경수고속도로를 이용해 주신 국민과 지역주민들 덕택입니다.

Q_ 용인~서울고속도로는 민자사업 중에 손꼽히는 성공 사례로 평가받고 있습니다. 재정 고속도로의 통행요금과 비슷하고 민자 고속도로를 통틀어서도 가장 낮은데도 불구하고 사

업의 성공 비결이 있었다면요?

A_ 우선 동탄신도시, 광교신도시와 같이 주변의 대규모 택지개발이 차질 없이 진행돼 실제 교통량과 예측된 교통량과의 격차가 크지 않았다고 봅니다. 물론 우리도 다양한 노력을 해왔죠. 운영 안정기에 든 이후에도 인터체인지(IC) 진출입로 확장, 하이패스 차로 증설을 비롯해 각종 교통 안전시설 보강에 투자를 아끼지 않았습니다. 특히나 우리 고속도로는 다른 고속도로와 직접 연결되는 분기점이 없다는 점이 아쉬웠는데, 국토교통부와 한국도로공사 등 관계기관과 지속적으로 협의해 지난 2018년 금토분기점(JCT) 개통을 이끌어낸 것도 좋은 결과였다고 봅니다.

Q_ 경수고속도로는 일찍부터 ESG를 경영 방침으로 삼고 있습니다. 사회적 편익 향상을 위해 어떤 노력을 하고 있나요?

A_ 경수고속도로는 이익공유, 사회공헌, 교통안전 증진, 환경보호 등을 위해 종합적으로 노력하고 있습니다. 2015년에는 고속도로 중에서 처음으로 관내 모든 전등을 LED로 교체했습니다. 특히, 터널 내 형광등이 LED로 교체됨에 따라 수은이 포함된 폐형광등의 처리가 필요 없어지게 되었고, 전기사용량까지 줄일 수 있어 환경을 보호하는데 기여했습니다. 또



한 종이사용을 최소화하기 위해 전자결재, 페이퍼리스 회의 등 업무처리의 전자화를 확대하고 있으며, 그 중 국토교통부, 한국교통연구원과 협의하여 2020년 말부터 민자도로 최초로 미납통행료 전자고지 서비스를 시행하게 된 것도 좋은 성과라고 생각합니다. 그리고 교통사고 취약구간 안전시설 개선, 재난대응 시스템 운영관리, 재난대응훈련 실시, 상습 지정체 발생 구간 개선, 공공 유희부지 활용, 코로나19 지원금 기부 등 사회적 편익의 증대를 위해서 계속 노력하고 있습니다.

Q_ 대표님께서 ESG경영 일환 중의 하나로 지역사회 협력네트워크를 구축하고 상생하는 사회공헌활동을 지속적으로 전개하고 있습니다. 기업의 사회적 책임(Corporate Social Responsibility)을 통해 민자사업의 모범 사례가 되고 있는데요.

A_ 제가 취임 이후 사회공헌 활동을 강조하며 지역사회와 많은 부분을 협력하고 있습니다. 특히 수원, 용인, 성남지역 내 저소득가구 재난 취약계층 지원, 지역 문화재단과의 협약을 통한 문화 나눔 사업, 안전운전 캠페인, 용인시



다문화가정 자녀 장학금 지급 등 지역사회 내 기업의 사회적 책임 실현을 위한 사회공헌활동에 앞장서고 있습니다. 최근에는 코로나19로 인해 피해를 입은 계층에 긴급지원을 하기도 했습니다.

Q_ 기업의 사회적 책임에 대해 강조하셨는데, 최근에는 어떤 활동을 하고 있는지 궁금합니다.

A_ 용인~서울고속도로를 이용하는 지역주민의 통행대수 1대당 1원씩을 적립하여 사회에 환원하는 것을 기준으로 하고 있습니다. 요컨대 사회공헌 예산을 추가로 편성하여 통행수입의 사회적 재분배와 지역사회 내 구호, 복지, 장학, 문화사업 등을 지원하여 기업의 사회적 책임을 실현하고자 하는 것입니다. 2017년도부터 기부금 형식으로 시행되고 있는데, 매년 점진적으로 늘어나가며 작년에는 1.2억을 기부하였습니다. 이러한 노력으로 지속가능경영 관련 경제부총리겸기획재정부장관상, 경기 사회복지공동모금회 주관 경기 제16호 나눔명문기업 선정, 대한적십자사 회원유공장 최고명예장, 나눔유공자 경기도표창, 장애인 복지증진 기여 공로를 통한 용인시장표창 등을 수여받으며 다양한 기관에서 인정받고 있습니다.

Q_ 경수고속도로는 매출액의 상당 부분을 안전 시설 및 분야에 투자하고 있습니다. 어떤 부분을 중점적으로 투자했는지 궁금합니다.

A_ 최우선 가치는 단연 안전입니다. 안전에는 고객의 안전과 직원의 안전 모두 포함되겠죠. 경수고속도로는 매출액 대비 매년 15% 예산을 안전시설에 투자하고 있습니다. 이는 다른 민자 고속도로보다 많을 것이라고 봅니다. 특히, 터널 내 정체 알리미 시스템, 방음터널 내 방재시설, 터널 내 이동식 배연팬, 터널 LED 교체, 유지보수차량 충격흡수 안전장치 성능보강, 도로 제설용 장비 교체, 최신식 ITS 설비 개선 등이 그 성과입니다. 이밖에 재난안전팀을 전문가로 구성해 운영 중입니다. 안전에 관한 감독, 매뉴얼 제정 등 업무를 담당하며 모든 상황에 대비하고 있습니다.

Q_ 용인~서울고속도로의 시설물을 유지관리 하는데 있어 몇 가지 우수 사례가 있다면 소개 부탁드립니다.

A_ 네, 우선 시설물 안전점검을 통해 발견된 손상뿐만 아니라 준공 후 12년 경과된 노후화된 시설물의 성능을 개선하는 사업들을 통해 전체 시설물 88개 모두 안전등급 B등급 이상을 유지하고 있습니다. 특히나 용인~서울고속도로는 터널이 많은데, 터널 안전점검 중에



한국도로협회 이정윤 실장이 경수고속도로(주) 박종혁 대표와 인터뷰하고 있다.



교통통제가 필요 없는 고해상 무차단 터널 스캐닝 시스템을 도입하여 교통사고 위험과 작업자 안전사고를 사전에 예방하고 터널 안전 점검 정밀성을 제고하고 있습니다.

Q_ 용인~서울고속도로는 선제적으로 방음터널 내 방재시설도 구축했습니다. 비용도 만만치 않게 들었을 텐데, 어떤 부분이 개선되었는지 설명 부탁드립니다.

A_ 대규모 택지지구 통과구간인 판교와 흥덕구간의 터널형 방음시설에 소화기와 옥내소화전 등 각종 방재시설을 보강했습니다. 그리고 터널 내 차량 화재 사고가 발생한다면 신속히 연기를 배출해야하기 때문에 이동식 배연팬도 도입했습니다. 재난이 발생하면 고립된

차량의 신속한 우회가 중요하기 때문에 터널 긴급 우회로도 추가 설치하였습니다.

Q_ 경수고속도로는 교통사고나 재난대응에 있어서도 우수기관으로 꼽힙니다. 고속도로 개통 후 현재까지 재난재해 발생 건수 ZERO, 2021년도에는 사망사고 ZERO를 달성하였는데, 그 노하우가 있다면 말씀 부탁드립니다.

A_ 교통사고 통계분석을 통해 취약구간 8개소를 선정하여 안전관리와 맞춤형 개선 대책을 실시하고 있습니다. 취약구간 내에는 표지판, 경광등, 조명시설, 낙석방지울타리, 주의표지판, 동물유도울타리 등 안전시설 보강뿐만 아니라 교통안전 홍보와 캠페인을 365일 실시하고 있습니다. 이런 노력으로 교통사고 발생



률이 매년 감소 추세에 있고 로드킬 사고도 줄어들고 있습니다. 그리고 9가지 재난 유형별 현장조치 행동매뉴얼도 제정하고 재난대응 물품과 자원 총 59종류 약 7,000여 개를 보유하여 언제 일어날지 모르는 위기 상황에 24시간 대비하고 있습니다.

Q_ 이용객들의 편의를 위해 추진 중인 사업이 있다면요?

A_ 도로를 이용하는 고객들에게 가장 중요한 것은 원활한 교통흐름이겠죠. 관련하여 상습 지정체 발생 구간의 차로 확장과 가속차로 연장, IC교차로 기하구조 개선과 같은 사업을 추진해 출퇴근 지정체 해소를 위한 개선대책을 시행하였습니다. 또한 고속도로 TG 교통흐름을 위해 하이패스 운영 시스템도 점진적으로 늘려 약 60% 확보하고 있고, 주기적으로 도로포장상태 정밀조사를 통해 아스팔트 재포장 공사도 실시하여 주행 편의성도 높이고 있습니다.

Q_ 매년 18개 민자고속도로의 운영 전반을 평가하는 운영평가에서 용인~서울고속도로가 지속적으로 우수등급을 받고 있습니다. 도로 관리운영에서의 전문성을 인정받고 있는데, 지속적인 투자와 노력이 있었기 때문인 것

같습니다.

A_ 민자고속도로 운영평가뿐만 아니라 2019년도에는 행정안전부 주관 전국 325개 기관을 대상으로 한 재난관리평가에서 유일하게 도로분야 우수기관으로 선정되었습니다. 매일매일 현장에서 고생하는 협력업체 관계자와 임직원들의 숨은 노력 덕분이 아닌가 싶습니다. 효과적이고 전문적인 관리를 통해 고속도로가 창출할 수 있는 사회적 편익을 고속도로 이용자와 함께 공유할 수 있도록 더욱 노력할 것입니다. 지금까지 해왔던 지역사회와의 상생과 소외계층에 대한 관심도 지속적으로 추진하여 사회적 기업으로서의 역할을 충실히 이행하겠습니다.

Q_ 지난 몇 년 동안 민자 고속도로의 공공성 강화라는 이유로 민자사의 많은 부분이 개편되었습니다. 민자 고속도로 운영사 측면에서 볼 때 앞으로 개선되어야 할 부분이 있다면요?

A_ 최근까지도 정부는 통행료 인하와 국가재정 부담 등으로 기존 민자 고속도로의 사업재구조화를 시행했습니다. 민자 고속도로 운영사뿐만 아니라 지하철 9호선, 용인 경전철 등도 이미 완료되었고, 많은 민자사업의 재구조화가 추진되고 있습니다. 아울러 민자고속도로는 국토교통부, 한국교통연구원 등을 통해

철저히 평가받고 있죠. 사업 재구조화를 통해 요금 인하되고 정부의 재정 부담도 축소되기 때문에 국민의 입장에서는 이 같은 정책 추진이 바람직할 것입니다. 하지만 계약 조건과 법·제도의 잦은 변화는 앞으로 검토될 민자사업에 대한 우려가 앞설 수밖에 없겠죠. 그리고 당초 민간사업자가 제안했던 서울~세종, 안산~인천 등의 민자 고속도로도 도로공공성을 이유로 재정사업으로 전환됐습니다. 이는 그동안 민자사업으로 추진했던 민간의 노력이 아쉬워지는 상황입니다. 인프라부문 민자사업은 장기투자 사업입니다. 정부의 신뢰가 줄어들면 정부에서도 장기투자자를 유치하는데 어려움을 겪을 수밖에 없죠. 정부를 믿고 민간이 투자할 수 있는 정책적 환경이 조성되길 바랍니다.

Q_ 용인~서울고속도로와 같이 성공한 민자사업 사례가 있는데도 국민들은 여전히 민자 고속도로 사업에 대한 부정적인 인식이 많습니다. 좁지 않은 시선에 대한 돌파구가 있다면 무엇이 있을까요?

A_ 민자고속도로 통행료 인하라든지 사업장의 투명성 확보, 주무관청의 감독 강화, MRG 폐지 등으로 따갑던 국민 시선은 많이 줄어들었다고 봅니다. 그동안 법, 제도 개정 등으로 여러



가지 변화를 거치며 힘든 상황도 많았지만 우리 민자사들도 더 발전하며 정부의 부족한 부분을 메워주고 있다고 생각합니다. 물론 이러한 과정이 민자사업을 추진하는 투자자 차원에서는 수익률과 사업성을 저해하는 불안 요소가 있고, 민자사업 협약기간이 늘어나서 미래세대 공동분담 등 형평성 제고의 문제가 있겠지만 투자회사 차원에서도 적정한 수익률과 창의성을 모색해야 할 것으로 보입니다.

Q_ 근본적으로 민자와 재정고속도로는 통행료 산정방식이 달라서 추후 다시 가격이 벌어질 수 있는 소지가 있지 않습니까? 부득이 통행료 인상이 불가피하다면 앞으로 어떤 부분에 주안점을 뒀야 할까요?

A_ 재정고속도로의 경우에는 정부의 정책의지에 따라 요금의 인상폭을 정부가 조절할 수 있는



구조임에 반하여 민자도로는 정부와 민간사업자간에 합의된 원칙과 기준에 따라 통행료가 조정됩니다. 이에 따라 향후 두 도로 간의 요금의 차이가 발생할 소지는 많이 있습니다. 도로를 건설하기 위한 재원의 성격차이에도 불구하고 두 고속도로 모두 국민들의 편익을 증진하기 위한 공공재의 성격을 가지고 있는 시설이므로 비슷한 요금정책이 적용될 수 있으면 바람직하겠지만, 말씀하신 바와 같이 통행료 조정의 원칙이 달라서 재정고속도로 대비 민자도로의 통행료 인상이 불가피할 수 있으며, 이 경우 정부와 민간사업자간의 합의를 통해 이용고객이 수용할 수 있는 범위 내에서의 요금인상 수준을 결정할 필요가 있습니다. 물론 협약에 따라 조정되어야 할 요금 중 미인상분에 대한 정부의 추가적인 지원은 계약 내용대로 이행되어야 민자사업에 대한 대정부 신뢰도가 유지될 것으로 보입니다. 민간사업자도 이용고객이 보다 편리하고 안전하게 도로를 이용할 수 있도록 적극적인 시설투자 와 도로 유지관리 등을 통해 요금인상에 대한 편익이 고객에게 돌아갈 수 있도록 모든 노력을 다해야 할 것입니다.

Q_ 우리나라 SOC 산업 발전에 있어서 민자 고속도로도 국가 발전에 많은 공을 세웠습

니다. 앞으로도 국민이나 정부 모두 만족하는 민자도로 사업장이 되기 위한 방안이 있다면요?

A_ 그동안 국가에서는 재정의 효율적인 집행, 금융기관에서는 금리인하에 따른 새로운 투자 대상 필요성 등에 따라 고속도로에 민간자본이 투자된 지 20년이 넘었습니다. 이에 따라 정부는 한정적인 재정을 보다 효율적으로 집행할 수 있게 되었으며, 국가 도로망도 보다 빠른 시기에 건설되어 사회적 편익이 괄목하게 증대되는 효과를 거두었습니다. 민간자본 역시 새로운 투자처 발굴을 통해 수익창출 기회를 다변화 할 수 있었습니다. 여러모로 장점이 있는 SOC 산업의 민간투자제도임에도 불구하고 과거 발전과정에서 일부 정책에 대한 이해 관계자 간의 이견으로 인해 장점보다는 부정적인 면이 많이 부각된 것이 사실입니다. 향후 국민, 정부, 그리고 민간투자자 등 이해 관계자 모두가 만족할 수 있는 민자 고속도로가 되기 위해서는 각자의 자리에서 더욱 노력해야 할 것입니다. 정부는 도로건설과 운영에 있어 민간자본의 유치를 통해 얻을 수 있는 국가 재정의 효율적 집행과 적기 건설에 따른 사회적 편익 등에 대해 대국민 설명 등 노력을 게을리 하지 말아야 할 것이며, 민간투자자는 보다 정교하고 발전된 금융기법 등을


개발하여 이용자들이 수용 가능한 이용료로 도로시설을 이용할 수 있도록 전문가적인 노력을 다해야 할 것입니다. 또한 도로 이용자들이 보다 편리하고 안전할 수 있도록 최상의 도로상태를 유지관리하여 이용료 지출에 대한 만족도를 높여야 할 것입니다.

Q_ 도로협회 회원사에게 전할 말씀이 있다면요?

A_ 최근 들어 안전, 환경보호에 대한 이슈가 더욱 높아지고 있습니다. 중대재해처벌법, 탄소중립기본법이 시행되었고, 건설안전특별법 제정도 논의되고 있다고 하니 다양한 규제 앞에 놓여있습니다. 건설주체나 사업장에게 책무가 더욱 막중해지고 있기 때문에 여러 모로 난관이 있지만, 해결해나가야 할 부분은 한국도로협회 회원사 여러분들과 함께 힘을 모아

극복해나갔으면 합니다. 도로협회 관계자 여러분들도 회원사 간에 소통할 수 있는 자리를 많이 마련해주시기를 당부 드립니다.

Q_ 마지막으로 마무리 말씀 부탁드립니다.

A_ 용인~서울고속도로가 성공적인 민자 고속도로로 평가받고 있는 것은 우리 한국도로협회 건설사, 설계사 등 회원사 여러분들 덕택이 아닌가 싶습니다. 이 자리를 빌려 국가기간 산업발전을 주도해주신 회원사 여러분들에게 존경과 감사의 말씀을 올립니다. 앞으로 우리 용인~서울고속도로도 도로산업 발전을 위해 더욱 정진하겠으며, 국민들이 더욱 편리하고 안전한 고속도로를 이용하실 수 있도록 최선을 다하겠습니다. 감사합니다. 



경수고속도로(주) 박종혁 대표이사 이력

박종혁 대표이사는 한국외국어대 법학과를 졸업한 후 한국장기신용은행과 국민은행에서 약 15년 간 인프라 투자 금융분야를 담당했다. 이후 2007년에는 맥쿼리한국인프라투자회사에서 10년 동안 국내 인프라 민간투자 분야 전문가로 활동하며 성공적인 투자 경험을 쌓았으며, 2017년 경수고속도로(주) 대표이사로 취임하였다. 박종혁 대표는 기업의 ESG 경영을 실천하며 지역사회와 도로산업 발전을 위해 헌신하고 있다.

