

# GLOBAL MAESTRO NEWS BRIEFING



(이미지 출처: [https://en.wikipedia.org/wiki/Intracoastal\\_Waterway](https://en.wikipedia.org/wiki/Intracoastal_Waterway) (좌)  
<https://www.themarysue.com/top-disease-spreading-airports/> (우))

지난 2월 12일에 트럼프 행정부의 인프라 투자 세부계획 발표가 있었습니다만, 그 계획에는 도로, 상수도, 항만, 발전 등 다양한 인프라 사업에 대한 구체적인 분배를 담고 있지 않았습니다. (Maestro Report 4월 9일 호 참조). 최근 의회에서는 항만과 공항 예산에 대한 논의가 있었습니다. 이에 관해 간략히 알아 보도록 하겠습니다.

## 미상원의 트럼프 미육군공병단 2019 예산안 비판

최근 청문회에서 양당 상원 의원들은 트럼프 대통령이 발표한 2019년 미 육군 공병단 (The Army Corps of Engineers)의 대폭적인 예산삭감안 계획을 강력히 반대했습니다. 트럼프의 2019 년 예산안은 미 육군 공병단의 토목 공사 프로그램을 48 억 달러 (한화 5.7조 원 상당)로 줄이는 것을 내용으로 하고 있는데, 이는 최근에 제정된 2018년 일괄세출안에서 승인된 수준에서 29% 인하된 것입니다.

미 육군 공병단 토목 공사를 담당하는 세출 예산 분과위원회 의장을 맡고있는 라마 알렉산더 상원 의원 (공화당)은 4월 18일 청문회에서 "우리는 국가의 수도 인프라 (water infrastructure)에 더 많이 지출해야 한다"고 말했습니다. 세출 예산 분과위원회의 민주당 의원인 다이앤 페인스타인은 일괄세출안의 총액에서 20 억 달러의 감소를 지적하면서 "그것은 치명적이다."라고 덧붙였습니다.

트럼프 행정부의 미 육군 공병단 예산삭감안은 비단 담당 분과위원회 의원들 뿐만 아니라, 전체 세출위원회 위원장을 맡고있는 리처드 셸비 상원 의원으로부터도 반대 의견을 제시하게 만들었습니다. 그는 항구와 내륙 수로가 미국 상업 및 무역에 매우 중요하다고 말하면서 "우리는 투자 우선 순위를 매겨야 하며 세계에서 경쟁력을 유지하려면 이러한 투자에 자금을 지원해야 합니다." 라고 말했습니다. 그는 또 "필요한 것들은 충족되어야만 합니다 ... 만약 그렇게 하지 않는다면 어리석은 일입니다"고 덧붙였습니다.

반면, 제임스 미국군성 토목차관보 (Assistant Secretary of Army for Civil Works)는 행정부의 제안을 옹호했습니다. 그는 2019 년 예산안은 "행정부의 우선 순위를 반영하고, 경제적으로나 환경 적으로 높은 수익을 올리거나 공공 안전에 중대한 위험을 초래할 사안에 대한 투자에 중점을 두었습니다"고 말했습니다.

청문회에서는 특히 내륙 수로 신탁 기금 및 항만 유지보수 신탁 기금에 중점을 두었습니다. 알렉산더는 내륙 수로 신탁 기금에 2019 년 사용가능액이 원래 1억 400만 달러가 있었지만 트럼프 행정부 예산안은 단지 5백만 달러를 지출 할 것을 권고했다고 했습니다. 이는 "최소 지난 20년 만에 최저"이고, "올해의 예산안은 미국 내륙 수로에 대한 커다란 후퇴"라고 말했습니다.

알렉산더는 또한 트럼프가 항만 유지보수 신탁 기금에서 단지 9억 6천 7백만 달러만 지출 요청한 것을 두고 너무 낮은 금액이라고 비판했습니다. 관리 예산처 (Office of Management and Budget)는 신탁 기금의 2018 년 잔여액이 94 억 달러로 추산된다고 했습니다. 그러니까, 신탁 기금의 10%만 지출 하도록 요청한 셈입니다. 알렉산더는 "미국의 항구를 적절하게 지원하지 못하는 제안"이라고 말했습니다.

제임스 차관보는 내륙 및 항만 신탁 기금이 "다루기 까다롭다"고 말하면서 그 신탁 기금에서 돈을 꺼내 쓰는 것은 간단한 문제가 아니라고 덧붙였습니다. 이에 셸비 상원 의원은 항구의 필요성이 널리 퍼져 있고 신탁 기금은 프로젝트에 쓸 돈을 갖고 있는데 "우리는 그 돈을 전혀 사용하지 않고 있습니다"라고 말했습니다. 그는 "다루기 까다로울 수도 있지만 잘못된 것이고 우리는 이 위원회에서 그것을 알아 내야 할 필요가 있습니다"고 덧붙였습니다.

미국 항만청 협회 (American Association of Port Authorities)의 짐 워커는 의회가 트럼프가 제안한 토목 사업 축소 제안에 동의하지 않기를 바란다 고 말했습니다. 전 미 육군 공병단 관계자였던 워커는 "항만 유지 관리 세금 문제에 대한 많은 인식과 그것이 본래 의도대로 지출하는 것에 대한 많은 지원이 있는 것으로 보입니다"고 말했습니다.

지난 Maestro Report 2월호에서 지적했듯이 미국의 인프라의 낙후성은 너무 명백해 정치적 견해차이에 상관없이 초당적으로 진행되는 것 같습니다만, 여전히 행정부와 의회, 혹은 정부와 주 및 지방정부 사이의 간극은 상당히 보입니다.



Lamar Alexander  
(<http://www.timesfreepress.com/news/local/story/2013/may/06/alexander-out-on-limb-over-internet-sales/107212/>)



Dianne Feinstein  
(<http://time.com/4821882/dianne-feinstein-donald-trump-rod-rosenstein/>)



J. D. James  
(<https://twitter.com/USACEHQ/status/956639573131628551>)



Richard Shelby  
(<https://twitter.com/senshelby>)

<https://www.enr.com/articles/44378-senate-appropriators-slam-trump-fy19-corps-civil-works-budget>

## 연방 항공국 법안 하원 통과 - 상원에 관심 집중

공항 인프라 보조금을 포함한 연방 항공국 (Federal Aviation Administration) 프로그램을 2023 년까지 연장하는 법안이 하원의 압도적인 승인으로 지난 4월 27일 통과됐습니다. 이것은 올해 안에 제정 될 가능성이 있는 몇 안되는 주요 인프라 관련 조치 중 하나이기 때문에, 건설 공무원은 이번 입법에 촉각을 곤두세우고 있습니다. 이번의 하원 통과 법안은 연방 항공국의 공항 개선 사업 (Airport Improvement Program, AIP) 보조금을 2023년까지 현재의 33억 3천 5백만 달러 수준으로 동결 시켰습니다. 이는 공항 및 건설 공무원에겐 실망스러운 조치였습니다. 산업 단체들은 또한 하원이 공항이용료 (Passenger Facility Charges, PFC)의 상한가를 없애기를 희망했습니다. 공항이용료의 상한선은 4.5달러로 설정되어 있으며, 지난해 약 33 억 달러의 수익을 창출한 공항 건설을 위한 주요 자금원 입니다. 결과적으로, AIP를 높이고 PFC 상한선을 제거하는 개정안은 하원 입법의 최종 관문을 통과하지 못했습니다.



Orlando Melbourne International Airport  
(이미지 출처: <https://www.enr.com/articles/44432-house-faa-bill-moves-up-on-the-runway>)

건설과 공항 관계자들에게는 다소 실망스러운 결과였음에도 불구하고, 이번 하원 법안은 긍정적인 측면도 있습니다. 허브 (Hub)가 아닌 시골 교외지역에 위치한 공항들을 겨냥한 새로운 5년짜리, 53억 달러 규모의 인프라 보조금 프로그램은 통과되었기 때문입니다. 이 보조금은 AIP와 별도로 받을 수 있으며, 수혜자는 미 교통부의 다양한 기준에 의하여 선정 될 것입니다. 이는 트럼프 행정부가 시골 기반 시설 (Rural infrastructure)에 우선 순위를 두고 있기 때문입니다.

시골 기반 시설에 우선 순위를 두는 이 법안은 각계각층에서 꽤 긍정적인 평가를 받는 듯이 보입니다. 아스팔트 포장협회 (National Asphalt Pavement Association)의 제이 한센 부회장은 이번 하원의 조치로 고무되었다고 말했습니다. 그는 "이번 법안이 경축할 만한 것은 아니지만 최소한 진전이 있습니다. 그리고 이제 상원의 차례입니다."고 말했습니다. 또한, 미국 주도로 교통 행정관 협회(American Association of State Highway and Transportation Officials, AASHTO)의 짐 티몬은 "확실히 필요한 조치이며, 허브 (Hub)가 아닌 시골 지역에 더 많은 초점을 맞춰서 좋습니다"고 이 법안을 긍정적으로 평가했습니다.

다만, 업계에서는 자금 운용 방식에 대해 약간의 우려가 있어 보입니다. 업계 당사자들은 시골 공항 자금 집행이 이미 정착 된 AIP 프로그램을 통해 진행되는 것을 선호합니다. 그 이유는 AIP프로그램을 통하여 자금이 집행되는 것이 공항과 건설 회사에 보다 신속하게 지급될 수 있기 때문 입니다. 새로운 FAA 프로그램을 설치하고 적용성을 검토하는 것은 훨씬 많은 시간이 소비될 것으로 예상됩니다. 미국 엔지니어링 협의회 (American Council of Engineering Companies)의 스티브 홀은 "우리는 하원과 함께 개선 할 수 있다고 생각합니다. 그리고, 이것이 항공 시스템에 더 많은 돈을 가져올 수 있는 방법이라면, 잘 적용되게 만들어야 합니다."고 말했습니다.

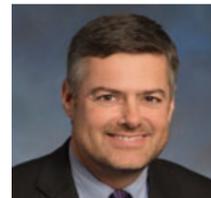
이제 공은 상원으로 넘겨졌습니다. 지난 6 월 상업, 과학 및 교통위원회 (Commerce, Science and Transportation Committee)가 4 년 간의 FAA 조치를 승인 한 이래로 FAA 법안에 대한 큰 진전은 없었습니다. 상원위원회의 법안은 PFC 한도를 2000년 이래 4.50 달러로 유지하고 있습니다. 한가지 긍정적인 요소는 상원 패널의 안이 AIP를 향상시켜 작년에 37억 5천만 달러로 마감했다는 것입니다. 건설과 공항 관계자들은 AIP 보조금의 증가와 PFC 상한가 제한이 제거 된 법안을 추진할 것입니다. 아스팔트 포장협회 제이 한센 부회장은 "아직 끝나지 않았습니다. 우리는 상원에서 이 두 가지 일을 이루기 위해 최선을 다 할 예정입니다"라고 말했습니다. 일단 하원 통과라는 큰 산은 하나 넘었는데, 과연 상원에서 건설과 공항 관계자들이 바라듯이 예산 증가와 공항이용료 상한선 폐지로 이어질 지는 두고 봐야 할 것 같습니다.



Jay Hansen  
([http://www.asphaltpavement.org/index.php?option=com\\_content&view=fulltext&layout=edit&Itemid=1](http://www.asphaltpavement.org/index.php?option=com_content&view=fulltext&layout=edit&Itemid=1))



Jim Tymon  
(<http://te3conference.com/speaker/jim-tymon/>)



Steve Hall  
(<https://www.acec.org/lastword/xxix-1/>)

<https://www.enr.com/articles/44432-house-faa-bill-moves-up-on-the-runway>