

국내 환경 관련 기금 사례연구를 통한 공항소음대책사업 및 주민지원사업 기금 운용 활용 연구

윤한영*, 박성식**

*한서대학교 항공융합학부

**한국교통대학교 항공운항학과

e-mail: zeno61@hanmail.net

Case Studies of Environmental Funds to Apply Fund Management to Airport Noise Mitigation and Resident Support Program

Han-Young Yoon* , Sung-Sik Park**

*Division of Comprehensive Aviation Studies, Hanseo University

**Department of Flight Operation, Korea National University of Transportation

요약

코로나-19와 같은 대외 상황 변화에 불안정한 '착륙료 75%'에 대부분 의존하고 있는 소음대책사업 예산의 안정적 확보가 필요한 것으로 조사되었다. 국가나 지방자치단체는 특정한 목적을 위하여 특정한 자금을 신축적으로 운영할 필요가 있을 때 기금을 설치하여 세입세출 예산에 의하지 않고 운용할 수 있다. 세입·세출 예산 외로 운용되는 기금을 설치함으로써 정책사업 등 특정 부문의 육성과 개발을 촉진하기 위한 자금지원에 운용하거나 원활한 자금지원이나 국가와 지방자치단체가 직접 운영하는 사업에 필요한 자금을 효율적으로 운용할 수 있을 것이다.

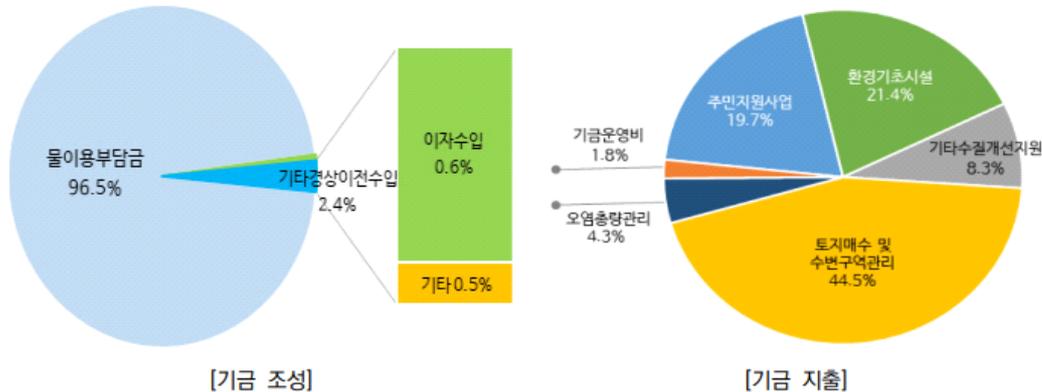
1. 서론

본 연구는 수계 물관리 및 주민지원 등에 관한 법률 기금¹⁾의 목적이 소음 관련 기금을 설치하려는 목적과 유사하여 수계 물관리 및 주민지원 등에 관한 법률 기금을 조사하여 공항 소음대책사업에 적용 가능성을 살펴보고자 하였다.

현재 공항소음 대책사업의 주요 수입원은 한국공항공사의 착륙료 수입 75%, 항공사가 부담하는 소음부담금 및 정부의 예산지원금 등으로 구성되어 있다. 하지만, 소음대책지역이

2023년 1월 1일부터 소폭 확대되면서 소음대책지역 내 소음 피해주민의 숫자가 증가하였다.

첫째, 영산강·섬진강 수계관리기금의 경우 2002년도부터 2021년도까지 1조 3,852억원을 조성하여 1조 3,334억원 지출하였다²⁾. 둘째 기금의 주요사업인 주민지원사업 및 환경기초 시설, 토지매수 및 수변구역 관리사업에서 기금사업비의 85.6% 지출하였다.



[그림 1] 영산강-섬진강 수계관리기금 수입 지출 현황

1) 금강, 낙동강, 영산강·섬진강, 한강을 모두 포함

2) 출처: 영산강·섬진강수계관리기금 통계(2002~2021)

[표 1] 영산강-섬진강 수계관리기금 수입액 및 지출액 비교

(단위: 억원, %)

| 수입(구성)액 | | | 지출액 | | |
|-----------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|
| 항목 | 금액 | 비중 | 구분 | 금액 | 비중 |
| 합계 | 13,852 | 100.0 | 합계 | 13,334 | 100.0 |
| 물이용부담금 | 13,371 | 96.5 | 주민지원사업 | 2,624 | 19.7 |
| 이자수입 | 78 | 0.6 | 환경기초시설 | 2,851 | 21.4 |
| 기타경상이전사업 | 337 | 2.4 | 기타수질개선지원 | 1,109 | 8.3 |
| 기타 | 66 | 0.5 | 토지매수 및 수변구역관리 | 5,939 | 44.5 |
| | | | 오염총량관리 | 576 | 4.3 |
| | | | 기금운영비 | 235 | 1.8 |

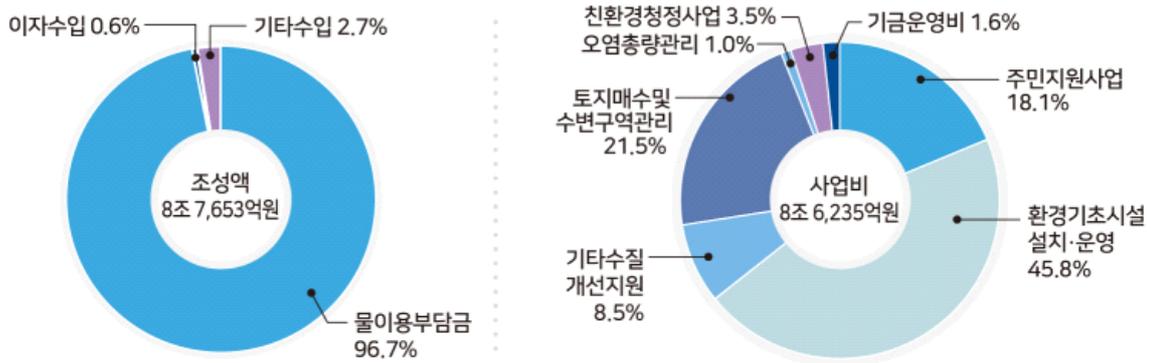
*여유자금 제외

2. 본 론

한강수계기금의 수입과 지출이 어떻게 구성되는 지 분석하였다. 분석 결과 1999년부터 2021년까지 약 8조 7,653억원의 기금을 조성하여 8조 6,235억원 지출한 것으로 조사되었다.³⁾ 기금의 주요사업인 주민지원사업 및 환경기초시설, 토지매수 및 수변구역 관리사업에서 기금사업비의 85.4% 가 지출되었다. 다시 말해서, 환경기초사업 및 주민지원사업이 국가 예산을 통한 직접 지원보다 기금을 통한 안정적인 자금운용을 통해 사업비가 집행되는 것을 확인할 수 있었다.

영산강·섬진강 수계관리기금 및 한강수계관리기금 모두 물이용부담금이 주된 수입원이며, 기금의 주요사업으로 기금사업비의 약 85%를 지출하는 것으로 나타났다. 수계 기금의 수입원은 수계 환경을 이용하는 이용자가 부담하는 이용부담금이 수입의 95% 이상을 차지하기 때문에 안정적인 재원 마련 및 안정적인 환경복구 및 주민 복리 증진을 위한 각종 사업 추진이 가능한 것이다.

이에 반해 공항소음 대책사업 및 주민지원사업을 추진하기 위한 예산의 대부분은 착륙료 75% 수입에 의존하고 있다.



[그림 2] 한강수계관리기금 수입 및 지출 현황

[표 2] 한강수계관리기금 수입 및 지출 비교

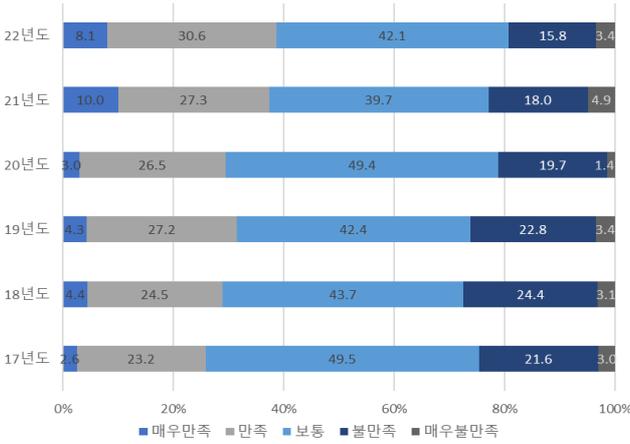
(단위: 억원, %)

| 수입(구성)액 | | | 지출액 | | |
|-----------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|
| 항목 | 금액 | 비중 | 구분 | 금액 | 비중 |
| 합계 | 87,653 | 100.0 | 합계 | 86,235 | 100.0 |
| 물이용부담금 | 84,754 | 96.7 | 주민지원사업 | 15,580 | 18.1 |
| 이자수입 | 501 | 0.6 | 환경기초시설 | 39,487 | 45.8 |
| 기타수입 | 2,398 | 2.7 | 기타수질개선지원 | 7,332 | 8.5 |
| | | | 토지매수 및 수변구역관리 | 18,510 | 21.5 |
| | | | 오염총량관리 | 905 | 1.0 |
| | | | 친환경정정사업 | 2,999 | 3.5 |
| | | | 기금운영비 | 1,422 | 1.6 |

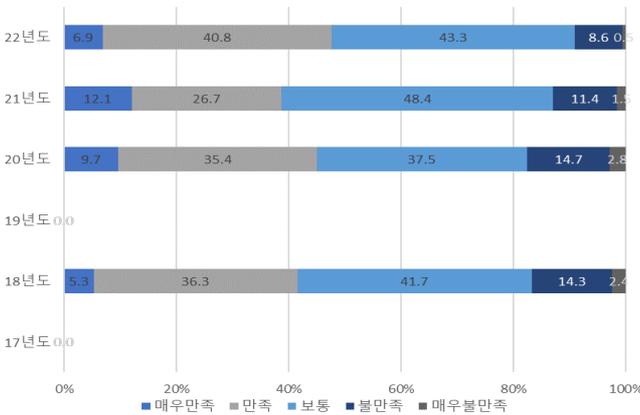
3) 출처: 한강수계관리기금 통계 (2022.12)

이용자가 부담하는 방식이 아닌 착륙료라는 공항시설 사용료를 통해 간접 징수하는 형태이다. 이러한 방식은 코로나-19와 같은 대외 환경 변화에 매우 취약한 재무구조를 내포한다. 공항이용객 또는 운항횟수가 급감하면 소음부담금 수입도 덩달아 감소할 수 밖에 없는 구조이기 때문이다.

재산권 행사에 제한을 받는 주민들의 소득증대 및 공공복리 증진을 위한 주민지원사업을 시행 중이다. 하지만 소음대책사업 예산 및 주민지원사업 예산은 앞서 언급한대로 이용자(항공사 또는 공항이용객) 부담금에 의존하는 비중이 20-30% 수준에 불과한 실정이다. 향후 이용자 부담금에 기초한 공항소음 대책기금 운용을 통해 안정적인 공항소음 대책사업 및 주민지원사업 추진을 기대해 본다.



[그림 3] 금강수계관리기금 주민지원사업 만족도



[그림 4] 낙동강수계관리기금 주민지원사업 만족도

3. 결론

수계기금은 안정적인 물이용부담금 수익을 바탕으로 다양한 환경 및 주민지원사업을 추진할 수 있게 해주는 원동력이다. 수계관리기금 주민지원사업 만족도는 금강수계관리기금의 사례를 통해 조사하였다. 주민지원사업은 상수원관리지역 지정·관리에 따라 재산권 행사 등에 제약을 받고 있는 지역주민에게 소득증대, 복지증진 등을 위한 재정을 직간접적으로 지원함으로써 상수원 수질보전 정책에 적극적인 참여 등을 유도하고 있다.

국내 5개 소음대책공항들에서도 공항소음 피해지역 주민들의 소음피해저감을 위한 소음대책사업과 소음피해 지역 내

참고문헌

- [1] ICAO, Doc. 9829, "Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management", ICAO Resolution A41-20,, 2022.
- [2] Dickson, N., Aircraft Noise Technology and International Noise Standards, ICAO Air Transport Bureau, 2015.
- [3] 국토교통부, (2022) "공항소음 대책사업 및 주민지원사업 효율성 강화 연구"
- [4] 부산연구원, (2002), "낙동강수계관리기금의 효율적인 운용방안에 관한 연구 : 환경기초시설 설치·운영비 지원을 중심으로", 낙동강조사월보 제71호, pp.2-16.