Ⅳ. 요약 및 결론

Ⅳ. 요약 및 결론

❍ 본 연구는 인천국제공항공사 및 인천항만공사와 관련된 세외수입 확충 방안과 국가 세외수입 지방 재원화 방안을 연구함

❍ 인천국제공항공사와 관련된 세외수입 확충 방안으로 제3연륙교 건설을 위한 손실 보전분을 마련하는 방안을 제시함

- 인천국제공항공사는 공항시설사용료, 출국납부금, 국제빈곤퇴치기여금을 여행객으로부터 징수하고 있음
  - · 공항시설사용료는 해외로 출발하는 비행기를 이용하는 여행객에게는 1인당 17,000원, 환승 여행객에게는 1인당 10,000원, 국내여객 이용자에게는 1인당 5,000원이 부과됨
  - · 출국납부금은 관광진흥개발기금법 제5조에 따라 관광진흥개발기금의 재원이 되며 특정 용도에만 활용가능하기 때문에 이를 지방 재원화하기에는 무리가 있음
  - · 국제빈곤퇴치기여금 역시 한국국제협력단법 제7조에 용도가 명시되어 있기 때문에 지방재원화가 어려움
- 인천국제공항은 영종도에 위치하고 있으며, 인천대교와 영종대교를 통해 여행객들은 인천국제공항으로 진입하기 때문에 인천시에 직접적인 혼잡비용 등 외부불경제를 야기하지 않음
- 다만, 인천국제공항 인프라인 인천대교와 영종대교의 건설로 인해 영종과 청라를 연결하는 제3연륙교 건설에 차질이 발생하고 있으므로 이 문제를 해결하기 위해 공항시설사용료 중 일부를 인천시의 세입으로 전환할 필요성이 있음
  - · 인천대교와 영종대교 민간 자금으로 건설되었고, 당시 건설 조건은 통행량 감소에 따른 손실 보전을 해주는 것이었음
  - · 이는 인천시의 의무가 아니라 건설 협정 당상자인 국토교통부이기 때문에 제3연륙교 건설을 위한 손실보전분을 국토교통부가 마련해야 하며, 그 재원을 인천국제공항공사의 공항시설사용료로 할 필요성이 있음

❍ 인천항만공사와 관련된 세외수입 확충 방안으로 여객터미널이용료 중 일부를 인천의 세외수입으로 전환하는 방안을 제시함

- 인천항만공사가 부과하고 있는 항만과 관련된 사용료에는 선박료, 화물료, 여객터미널 이용료, 항만시설 전용 사용료가 있음
- 인천국제공항과 달리 인천항만시설을 이용하기 위해서는 인천 시내 도로를 통과해야 하며, 이로 인해 환경오염, 혼잡비용, 도로파손 등의 외부불경제가 야기될 수 있음
- 따라서 현행 인천항만공사의 수입 중 하나인 여객터미널이용료 중 일부를 인천의 세외수입으로 전환시킬 필요성이 있음
  · 항만과 관련된 사용료 중 외부불경제를 야기하는 여행객과 화물과 관련된 사용료에는 여객터미널이용료, 화물입출항료, 화물체화료가 있음
  · 이 중 화물입출항료와 화물체화료에 대한 부과는 화주에 대한 부담을 크게 하고, 현행 지역자원시설세에 컨테이너가 포함되어 있는 상황 하에서 이중과세가 될 수 있음
  · 현행 국제여객터미널이용료 인당 3,300원과 연안여객터미널이용료 인당 400원 이상 1,5000원 이내 중 일부를 인천의 세외수입으로 전환함

❍ 국가 세외수입 지방 재원화 방안으로는 지역 기반 국가 부담금에 대한 징수 교부율을 인상하고 징수율 제고를 위한 인센티브를 현실화 하는 방안을 제시함

- 현행 지역기반 부담금의 문제점으로 부담금별로 징수 교부율의 편차가 크고, 부담금 징수에 따른 비용이 징수교부액보다 크며, 부담금 징수에 대한 유인이 크지 않아 부담금의 징수율이 낮은 수준을 보이고 있다는 것을 들 수 있음
- 따라서 징수교부액이 징수 비용을 충당할 수 있을 정도로 징수 교부율을 제고시키고, 부담금 징수에 대한 인센티브 제도를 현실화 할 필요성이 있음
  · 특히 환경개선부담금의 징수 교부율 10%를 교통유발부담금 징수 교부율인 30% 수준으로 인상시켜야 함
  · 환경개선부담금 징수에 대한 인센티브가 있지만 인센티브 징수율 기준이 60%로 높은 수준이므로 50%로 낮추어 현실성 있도록 하고, 담당 공무원에 대한 인센티브 제도 역시 마련할 필요성이 있음