

[별첨 8]

## 서면질의 답변

회 사 명	(사)한중카페리협회	대 표 자 명	전기정
전 화 번 호	02)701-2025	F a x 번 호	02)701-2027
소 재 지	서울특별시 마포구 마포대로 19,405호		
<b>(1번 질의)</b> II. 인천항 신국제여객부두 운영사 선정 1. 사업참여 안내 PDF 4Page  • 본문: 사업개요 • 이원화(내항, 연안항)되어 있는 국제여객터미널을 통합 이전하여 이용자 불편 해소 및 운영효율 증대  • 질의내용: 사업개요상의 '운영효율 증대'에 대하여 함선 폭, 연락교와 함선과의 교각, C구역 좁은폭 에 의하여 화물트레일러, 셔틀버스, 야시운영 등 운영 효율이 현 시간당 50Teu에서 시간당 20Teu로 감소할 것으로 예상됨. 선사는 IPA에 최대한 협조하고자 각 선사별로 1억~2억원의 손실을 감수하고 선박개조를 통한 선석 배치 안까지 마련하는 상황이니 이에 대한 해결방안과 운영효율 감소로 인한 하역 인건비 증가에 따른 손실 보상방안 문의 드립니다.			
<b>(1번 답변)</b> ○ 사업제안서 작성과 관련이 없는 사항으로 답변 제외합니다.			
<b>(2번 질의)</b> II. 인천항 신국제여객부두 운영사 선정 1. 사업참여 안내 PDF 5/6Page  • 본문 내용에 ODCY에 대한 내용이 없음.  • 질의내용: A,C구역만으로 CY가 충분치 못하여 ODCY가 필요할 것으로 사료되나 ODCY 운영에 대한 조건과 임대료 포함여부가 설명되지 않아 입찰 시 관련사항 포함하여 진행 가능한지 문의 드립니다.			
<b>(2번 답변)</b> ○ ODCY는 신국제여객부두 운영사 선정 입찰공고와는 별개의 사안으로 ODCY 운영조건 및 임대료 등을 본 공고에 포함하여 진행하지 않습니다.			

**(3번 질의)**

11. 인천항 신국제여객부두 운영사 선정 1.사업참여 안내 PDF 7Page

• 본문: 신청자격 • 해운법 제24조에 의거 외항 정기화물 운송사업 등록업체 또는 제26조에 의거 운항계획 및 운임을 신고한 외국화물 운송업체

• 질의내용: 신국제여객부두 운영사 선정에 외항여객운송사업 등록업체(카페리선사)를 참여시켜야 하나 외항 정기화물 운송사업 등록업체(컨테이너선사)를 신청자격으로 한정하는 사유가 무엇인지 문의드리며, 신청자격을 현실에 맞게 외항 여객운송사업 등록업체로 정정해 주시기를 요청드립니다.

**(3번 답변)**

○ 해운법 제3조에 의거 ‘외항 정기 여객운송사업’(국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 해상여객운송사업)을 추가 반영 예정입니다.

**(4번 질의)**

1. 인천항 신국제여객부두 운영사 선정 사업설명회[건설] PDF 27Page

• 본문: 함선 및 연락교 통행시 유의사항  
- 연락교의 구배는 차량 통행 안전을 위해 조위 DL(+1.24m(경사도12%)까지 통행 가능토록 시공되었으며, 그 이하 조위일 경우 원칙적으로 도보이동을 하여야 하나 부득이 차량 이동시 차량하부 접촉에 유의하여 운행 필요.

• 질의내용: 1. 조위 DL(+1.24m(경사도12%)의 기준으로 정한 이유 2. 조위 DL(+1.24m(경사도12%) 이하의 경우에도 화물 트레일러, 셔틀버스 운영이 불가 할 것으로 TEST결과 확인됨으로 해결방안 요청  
3. 해당 조위를 지켜서 운영하였음에도 차량하부 접촉에 의한 화물 트레일러, 셔틀버스의 운영이 안 될 경우 IPA의 조치방안요청.  
4. 제5차간사회의(2018.02.06.)시 조위 DL(+0m로 검토결과 현 1국제여객부두(3연락교)와 비교하여 경사도가 더 작은 것으로 자료를 배포하였는데 어떤 이유로 실제 시공결과와 다르게 나왔는지 답변 요청.

**(4번 답변)**

○ 사업제안서 작성과 관련이 없는 사항으로 답변 제외합니다. 그러나, 방문 질의시 담당부서를 통하여 설명이 가능합니다.

(5번 질의)

II. 인천항 신국제여객부두 운영사 선정 1. 사업참여 안내 PDF 4Page

• 본문: 안정적인 카페리 하역업무 지원도모

• 질의내용: 2017년6월28일 인천지방해양수산청, 인천항만공사 및 한중카페리협회간에 체결한 협약서의 내용과 달리 복수의 운영사(하역사)를 지정하지 않고 하나의 운영사를 지정하여 공정 경쟁체제를 무너뜨리는 결과를 초래 하였는데 그 이유가 무엇인가?

(5번 답변)

□ 그간 新국제여객부두 하역사 선정은 카페리하역 업무의 전문성과 연속성을 위해 기존 하역사에게 사용승낙에 의한 운영권 부여를 검토하였으나,

○ 관련기관에서 인천국제페리부두운영(주) 기업결합심사 과정에서 우리공사와 면담시 카페리선의 경우 접안부두가 제한됨으로,

- 카페리선사와 하역사와의 하역협상 등에서 불공정거래 방지를 위해 카페리선 하역에 자유로운 신규 하역사 진입허용 요청

○ 또한, 카페리선사에서 新국제여객부두 하역에 기존 하역사의 신규 하역사의 카페리선 하역업 진입 허용 요청

□ 그러나, 관세법상 특허보세구역으로 지정되기 위해서는 별도 보안구역과 검사장이 필요하여 부두 구조상 2개사 이상이 야적장 운영 불가하여,

○ 관련기관 및 선사 요구사항인 新국제여객부두에 자유로운 하역사 진입 허용을 위해서는 국제여객부두 장치장운영사와 하역사 분리 운영 필요

□ 장치장운영사와 하역사를 분리하여 장치장운영사를 선정하면서, 하역의 전문성과 연속성을 위해 수의계약으로 장치장운영사를 선정하는 것은 국가계약법의 수의계약 조건과 맞지 않음

○ 따라서, 공기업·준정부기관 계약사무규칙 제6조(계약의 방법) 및 국가계약법 제7조(계약의 방법)에 의거 입찰에 의한 운영사 선정

\* 국가계약법 제7조에 계약은 경쟁에 의한 입찰을 요구하고 있으며, 동법 시행령 제26조 제1항 제5호 다목에서 「물품 가공·하역·운송 또는 보관할 때 경쟁에 부치는 것이 불리하다고 인정되는 경우」 수의 계약 가능

**(6번 질의)**

11. 인천항 신국제여객부두 운영사 선정 1.사업참여 안내 PDF 4Page

- 본문: 이용자 불편 해소 및 운영효율 증대
  
- 질의내용: 신국제여객부두로 기존 카페리선사가 이전할 경우 기존 하역비 대비 2배 이상의 비용증가가 예상되고, 사무실 임대료도 기존 1터미널,2터미널 대비 대폭 인상될 것으로 예상되어 이용자 측면에서 상당한 부담으로 작용. 중국과의 사드 문제로 인천항 기항 9개 선사중 4개 선사는 장기간 적자로 경영상의 어려움에 처해있는 상황인 점을 고려하면 신국제여객부두 이전 후 경영실적 악화로 인천항 기항 중단까지 고려해야 하는 상황이 올 수 있습니다. 이에 대한 대책은 있는지 문의 드립니다.

**(6번 답변)**

- 사업제안서 작성과 관련이 없는 사항으로 답변 제외합니다.