

## 6. 새로운 經濟環境 變化에 따르는 시노트랜스의 TCR 비즈니스 發展에 관한 研究

무역학과 손 위  
지도교수 나 호 수

1992년 시작된 중국횡단철도(TCR-Trans China Railroad)는 中國 江蘇省의 連雲港에서 蘭州를 거쳐 新疆 自治區의 우루무치(Urumuqi)까지 연결되어 있는 기존 철도망을 보완하면서 중·러 국경까지는 철도를 새로이 부설하여, 기존의 러시아 철도와 연결한 것이다. 즉 TCR은 한국과 일본을 그 시발점으로 하여, 일차로는 해상운송을 통하여 江蘇省의 連雲港까지 운송한 후, 철도로 연결되어 있는 중국대륙을 동서로 관통한 다음, 중·러 국경에서 러시아 철도와 다시 연계되어 유럽의 폴란드, 독일 등을 거쳐 네덜란드의 로테르담 항까지 하나로 연결시켜주는 국제복합 운송루트이다. TCR 루트를 이용하면 부산에서 로테르담 항까지는 그 운송 거리가 1만 4백여km로, 시베리아 횡단철도를 이용하는 것보다 1천 8백km 정도가 단축될 수 있고, 같은 구간을 해상으로 운송한 경우보다는 무려 9천 4백km나 단축된다.

TCR 서비스가 10년전 시작된 이래로 운송한 국제컨테이너의 총 물동량은 이미 10만 TEU를 넘어섰다. 그러나 그 업무상의 발전을 볼 때, 아직도 이용자들이 요구하는 것 즉 개선해야 할 과제들이 존재하고 있는 것이 엄연한 사실이다.

본 연구는 먼저, TCR의 발전, 현존하는 문제점, 경제환경의 변화가 TCR 이라는 운송체제에 가져온 기회와 도전, 그리고 TSR과 비교하여 존재하는 우위 등에 대한 분석을 통하여 TCR 시장이 중앙 아시아 시장과 TCR의 중국 국내 구간지역을 중요한 목표로 설정해야 한다는 점을 지적하였다.

또한 TCR 비즈니스의 점유율이 가장 높은(90% 정도)기업인 Sinotrans의 TCR 비즈니스의 발전에 대한 장단점을 분석 비교한 결과, 아래와 같은 5가지 정책제안이 제시되었다.

- 1) 連雲港에서 아라산구(Alataw)까지 컨테이너 Block Train 서비스를 제공할 필요성이 있다. 이렇게 함으로써 Sinotrans는 운송과 운임에 있어서 상당한 시장경쟁력을 가지게 될 것이다.
- 2) Block Train 서비스는 주간 간격으로 정기운행 하여야 한다. 또, 화물이 운송되는 주요루트인 鄭州, 西安, 蘭州, 우루무치(Urumuqi), 이 네 곳의 주요 역에서 운송화물의 적재 및 하역이 이루어지게 할 필요성이 있다. 국제화물을 운송할 수 있을 뿐만 아니라, TCR에 연계되어 있는 중국의 내륙지방으로도 화물을 운송할 수 있게 되어, 운송되는 화물을 일정정도 보장 받을 수 있게 된다. Block Train을 통한 운송시간의 단축으로, 운송시간의 측면에서 우위를 갖게 될 것이다.
- 3) IT 기술을 도입하여, IMS(정보관리시스템)을 설치함으로써, 고객에게 실시간의 정확한 화물 운송정보를 제공하고, on-line service도 제공하여 서비스 수준을 제고하여야 할 것이다.
- 4) 한국과 일본에서 시장 마케팅전략의 일환으로 Sinotrans의 TCR Block Train서비스 지명도를 높여야 할 것이다.
- 5) KCRC(九龍-廣東鐵道)와 TCR 업무협약을 하고, 공동으로 동남아시아와 중앙아시아간의 운송 시장을 개척할 필요성이 있다. 현재 KCRC는 동남아에서 홍콩을 거치고 다시 중국철도를 이

용하여 중앙아시아로의 화물운송서비스를 하고 있는데, 이 화물들을 중국 내에서 鄭州를 통과하게 하여 그 운송노선을 TCR과 공동운영하게 한다. 이렇게 함으로써 Sinotrans의 TCR Block Train의 화물운송량을 늘릴 수 있게 될 것이다.

## 7. 중국정부수립 후 국제해운산업 발전 연구

무역학과 이 영 길  
지도교수 유 일 선

This paper describes the stages of development in Chinese maritime industry since the People's Republic of China was built up in 1949. It is studied that the Chinese maritime industry has experienced its somewhat unique growth path.

In order to understand the growth path, I make an attempt to categorize it into 2 stages-socialistic planning system era (1949-1977) and socialistic market system era(1978-2001) - in a broad way, after the introduction of market-oriented economic policy and then each stage has its two sub-stages. Socialistic planning system era consists of 'foundation era(1949-1960)' and 'self-support era(1961-1977)' whose separation comes from the establishment of COSCO and socialistic market system era is composed of 'reform era(1978-1985)' and 'open-market era (1986-2001)' whose separation does from the application to enroll to GATT.

In the 'foundation era', China chartered ships with other countries' flag and also established the joint-stock maritime company with eastern European countries to compensate for the deficient capability of maritime transportation and to meet the maritime services because Chinese ocean ships were not allowed to traverse the Taiwan Strait and to enter the major port located in the western countries, with chinese flag on.

In the 'self-support era' China set up the state own company, COSCO(China Ocean Shipping Company) which managed all things about ocean shipping. Through this company, China made a continuous attempt to organize its own merchant fleet to overcome a lot of disadvantages which stemmed from not using the ships with its own flag.

In the 'reform era' Chinese economy system began to change into the market-oriented system dramatically after competitive principle was introduced to all sector including maritime industry which was monopolized by COSCO. The new companies supported by the local governments entered the maritime market freely, weakening the monopoly power of COSCO.

In the 'open-market era' China attempted aggressively to abolish the protection measures and to deregulate the entry barriers for foreign companies in order to enter the GATT.

At last China was approved as WTO member in 2001. China is expected to play a leading role to specify the world maritime rule as one of the major decision makers.