



해운 · 항만

한국해양수산개발원(Korea Maritime Institute)

(137-851) 서울특별시 서초구 방배3동 1027-4 Tel. 02) 2105-2740 / Fax, 02) 2105-2759

목 차 : 지구촌 이슈 / 주요뉴스와 분석 / 간추린 지구촌 소식



## 지구촌 이슈

### 중국 양산 터미널 운영, “그들만의 잔치”

#### ■ 양산 항 3단계 컨테이너 터미널 사업자 확정

- 중국 양산 심수항만을 개발하고 있는 상하이 국제 항무집단(SIPG)은 최근 3단계 컨테이너 터미널 사업자를 최종 확정했음
  - 이에 따라 PSA와 차이나 쉬핑이 각각 지분의 30%를, SIGP는 20%, 그리고 COSCO와 CMA CGM은 각각 10%의 지분을 갖고, 양산항 터미널 운영에 참여하게 됐음
- 3단계 터미널 사업자가 결정됨에 따라 중국이 소양산도에 개발할 예정인 30개 컨테이너 선석 중 계획이 확정된 16개 선석이 모두 개발되게 됐으며,
  - 이 곳에서 처리할 수 있는 컨테이너 처리 능력은 모두 1,050만 TEU에 달함
  - 중국 교통부는 상하이 양산항에 모두 2020년까지 50개 선석을 건설한다는 계획을 추진하고 있으나 3단계 이후의 개발 계획은 공개하지 않고 있음

#### ■ CMA CGM, 선사로서는 처음으로 지분 확보

- 3단계까지 확정된 양산항 컨테이너 터미널 개발사업자의 면모를 보면, 크게 글로벌 터미널 운영업체(GTO)와 중국 2대 선사가 모두 참여하고 있다는 점에서 관심을 끌고 있음

## 【 상하이 양산 심수항만 개발사업자 현황 】

구분	1단계	2단계	3단계
선석 수	5개	4개	7개
처리능력(TEU)	300만	250만	500만
사업자(지분, %)	SIPG: 100	HPH·APMT: 32 SIPG: 16 COSCO Pacific·차이나쉬핑: 10	PSA·차이나 쉬핑: 30 SIPG: 20 COSCO·CMA CGM: 10
개장일	2005. 12	2006. 12	2007(4개 선석) 2010(3개 선석)

자료 : 한국해양수산개발원

- SIPG가 지분 100%를 갖고 있는 1단계 터미널을 제외한 2단계 및 3단계 사업에는 세계 4대 GTO 가운데, 허치슨 포트 홀딩스(HPH)와 에이피엠 터미널(APMT)이 지분의 32%, 그리고 PSA가 30%를 차지하여 각각 최대 주주로 등장했음
- 또한 중국의 2대 국영선사인 COSCO와 차이나 쉬핑도 계열사 지분을 합쳐 각각 40%와 20%의 지분을 획득했음
- 세계 4대 GTO 가운데 유일하게 양산 항 컨테이너 터미널 개발사업에 동참하지 않은 디피 월드(DP World)는 칭다오 항만에 연간 220만 TEU를 처리할 수 있는 컨테이너 선석 4개를 건설할 예정임
  - 중국은 최근 이 같은 계획을 최종 승인했는데, 디피 월드는 외국의 터미널 운영 업체로서는 처음으로 4억 5,000만 달러를 단독으로 칭다오 항만개발에 투자, 2008~2009년 사이에 운영에 들어갈 예정임
- 여기에서 한 가지 관심을 끄는 것은 중국 선사를 제외하고는 순수하게 프랑스 선사인 CMA CGM이 처음으로 양산항 운영 사업자로 참여하게 됐다는 점임
  - CMA는 최근 들어 중국의 COSCO와 차이나 쉬핑과 공동운항을 하는 등 협력관계를 강화하고 있으며,
  - 중국의 11차 5개년 경제개발 계획(11·5 계획) 기간 동안 철도운송사업에 15억 달러를 투자하기로 하는 등 중국의 물류시장에 참여하기 위해 많은 공을 들여왔음
- 또한 CMA의 참여로 양산항 컨테이너 터미널 운영사업에는 비중국계 선사로 에이피 물러-머스크 그룹(APMT)의 머스크 라인 등 2개 회사가 실질적으로 참여하게 된 셈임

- 머스크 라인은 에이피 물러 그룹의 계열사로 세계 최대의 컨테이너 선사임

## ■ 소양산도 컨 터미널 개발 사업 거의 마무리

- 양산항 3단계 사업자 선정을 끝으로 중국의 소양산도 컨테이너 터미널 개발사업은 당분간 소강상태에 접어들 것으로 보이는데,
  - 2010년까지 3단계 7개 선석이 완공되면, 올 4월 아시아-북미 동안 서비스 이전에 이어 아시아-북미 서안 서비스 이전 물량까지 거의 처리할 수 있는 능력을 갖추게 되기 때문임
  - 참고로 중국 상하이 항만이 2006년에 처리한 컨테이너 물동량은 2,171만 TEU에 이르렀으며, 양산 심수 항만에서는 323만 TEU를 처리했음

### 【 세계 5대 컨테이너항만 처리실적(2000~2006년) 】

단위 : 천TEU

순위	5대 항만	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1	싱가포르항	15,520	16,800	18,100	20,600	23,190	24,800
2	홍콩항	17,900	19,144	20,449	21,984	22,602	23,400
3	상하이항	6,340	8,610	11,283	14,557	18,084	21,710
4	선전항	5,076	7,614	10,615	13,650	16,197	18,470
5	부산항	8,073	9,453	10,408	11,430	11,840	12,030

주 : 홍콩항은 2006년 공식통계 미발표(추정치), 순위는 2006년 기준으로 2005년과 동일  
 자료 : 각 항만 홈페이지

## ■ 양산항 개발사업은 철저하게 안배 원칙 고수

- 이 같은 중국의 양산항 컨테이너 터미널 개발과 관련해 시사하는 점은 우연의 일치인지 아니면 의도적인지는 확인되지 않고 있으나 자국의 이익에 맞게 철저하게 안배원칙을 고수하고 있다는 점임
  - 첫째, 지분 비율에서는 차이가 있으나 최근 들어 비약적인 성장을 거듭하고 있는 중국의 2대 선사가 터미널 운영에 참여할 수 있는 기회를 주었고,
  - 둘째, 글로벌 상위 그룹에 있는 터미널 운영업체에 대해 지분을 할당함으로써 항만 개발에 소요되는 재원을 어려움 없이 마련하는 한편,
  - 셋째, 선사에 대해서도 문호를 개방함으로써 컨테이너 물동량을 유치하는데 실

질적으로 도움이 될 수 있도록 고려했다는 점임

- 마지막으로 SIPG나 HPH 등 중국이나 중국계 대형 글로벌 물류업체 모두에게 지분을 배분함으로써 경영권을 방어할 수 있는 제도적 장치를 마련했다는 점임
- ※ 예컨대, 2단계 컨테이너 터미널 사업의 경우 AMPT의 소유 지분 32%를 제외하면, 나머지는 모두 중국계가 장악하고 있으며, 3단계 사업은 CAM를 빼면 90%, 그리고 PSA(32%)를 제외해도 중국 관련 물류업체가 지분의 58%를 확보하고 있는 것으로 나타났음

<최재선, [jschoi@kmi.re.kr](mailto:jschoi@kmi.re.kr)>



## 주요 뉴스와 분석

### ■ 주요 선사, “지중해·중동 항로를 잡아라”

- 지난해 전반적인 해운경기 침체 속에서도 컨테이너 운송 물동량이 급증한 것으로 나타난 아시아-지중해·중동 항로를 장악하기 위해 글로벌 주요 컨테이너 선사들이 새해 들어 서비스를 개편하는 등 적극 나서고 있음
  - 또한 이 지역의 컨테이너 터미널 운영업체들도 아시아 지역의 늘어나는 수출 화물을 잡기 위해 항만 시설을 경쟁적으로 확장하고 있음
- 선사들에 따르면, 지난해 아시아에서 지중해 지역으로 수출된 컨테이너 물동량은 2005년보다 24.3% 급증한 것으로 나타났는데, 이 같은 증가율은 14%가 늘어난 북유럽행 화물보다 크게 앞서는 수치임
  - 특히 2006년 12월의 수출 증가율은 북유럽행 화물이 16.6% 증가한데 비해 지중해 지역 화물은 무려 36.2%나 늘어난 것으로 조사됐음
- 아시아-지중해·중동 항로 물동량이 급증하기 시작하자 글로벌 주요 선사들을 올해 들어 운임인상과 함께 새로운 서비스를 늘리는 등 대대적으로 서비스를 개편하고 있음
  - 세계 최대의 독립선사인 머스크 라인은 올 3월과 4월부터 선박 운항시간을 단축하고, 기항항만을 늘리기 위해 아시아-아라비아 페르시아만 서비스와 아시아-홍해 서비스를 개편할 방침임
  - 코스코와 양밍, K-Line이 속해 있는 CKYH 얼라이언스도 3,000 TEU급 컨테이너선 7척을 투입하는 아시아-동지중해 특급 서비스를 신설하는 한편,
  - 기존의 에게 해 직송 서비스에 투입하던 선박을 1,400 TEU 급에서 2,000 TEU 급으로 확대했음
  - 또한 이 서비스와는 별도로 중국의 코스코와 프랑스의 CMA CGM은 3월 7일부터 3,500~4,000 TEU 급 선박 7척을 투입하는 새로운 아시아-서지중해 서비스를 개시할 예정임
- 한편, 중동 등 이 지역 항만들도 아시아 물동량을 흡수하기 위해 시설확장에 적극 나서고 있음

- 세계 최대의 컨테이너 터미널 운영업체인 허치슨 포트 홀딩스(HPH)는 지난 1월 말에 호르므즈 해협 근처의 소하르 항만에 연간 200만 TEU를 처리할 수 있는 국제 컨테이너 터미널 1단계 사업을 완공했음
- 이 지역 패자로 군림하고 있는 디피 월드(DP World)는 앞으로 3년 이내에 컨테이너 처리능력을 50% 이상 확대한다는 방침이고,
- 오만과 바레인, 요르단 등에서 터미널을 운영하고 있는 세계 제2위의 에이피엠 터미널(APMT)도 시설 확장 등을 통해 처리 물동량을 더욱 확대할 계획으로 있음
- 전문가들은 홍콩 항만에서 디피 월드와 치열하게 경쟁하고 있는 허치슨이 이 곳에 컨테이너 터미널을 개장함에 따라 앞으로 이 지역 터미널 시장의 주도권을 둘러싸고 글로벌 메이저 그룹 간의 경쟁이 더욱 가열될 것으로 내다보고 있음
- 또한 선사들의 서비스가 증가함에 따라 컨테이너 화물을 유치하기 위한 경쟁이 확대되고, 지난해 유럽항로와 같이 운임 수준도 낮아질 우려가 있다는 주장도 제기되고 있는 점에 관심을 가질 필요가 있음

<최재선, [jschoi@kmi.re.kr](mailto:jschoi@kmi.re.kr)>

## ■ 다렌 항, 국내외 컨 처리시설 통합·운영

- 중국 8위의 컨테이너 항만인 다렌 항이 국내 컨테이너 화물과 국제 컨테이너 처리 시설을 일원화하는 등 도시와 항만을 대대적으로 정비하고 있음
  - 다렌 항은 1차적으로 3월부터 현재 다강(Dagang) 지역에 있는 국내 컨테이너 화물 처리시설을 다야오 만(Dayao Bay)으로 이전할 계획임
  - 다강 지역은 다렌 시의 구항 지역으로 국내화물을 처리하는 선석 2개가 있는데, 지난해 이곳에서 모두 32만 8천 TEU의 내륙화물을 처리했음
- 중국은 다이요 만 지역에 국제 및 국내 터미널을 집중시키고, 다강 지역은 다렌 시의 일부로 편입하여 새로운 상업 및 위락지구로 재개발할 예정임
  - 그 동안 다렌 시는 항구건설을 위주로 하는 인프라시설분야를 권장투자분야로 지정했고, 상당한 성과를 올린 것으로 알려지고 있음
- 다렌 항 컨테이너 터미널을 이용하는 홍콩의 한 업체에 따르면, 다렌 항이 국제 화물과 국내 화물을 동일한 장소에서 처리함으로써 자원의 효율적 운영과 터미널 생산성 향상에 많은 도움이 될 것이라고 강조했다

- 한편, 지난해 다롄 항에서 처리한 컨테이너 처리량은 323만 TEU인 것으로 나타났는데, 이 중 97%는 다롄 항만 공사(Dalian Port Corporation : DPC)가 처리했음

**【 다롄항의 위치도 및 컨테이너 처리물동량 추이 】**



처리물량 (TEU)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	736,600	1,010,000	1,218,900	1,351,600	1,670,000	2,211,200	2,651,000	3,230,000

<황진희, [hjh@kmi.re.kr](mailto:hjh@kmi.re.kr)>

**■ 파나마 운하, 통행료 3년간 연 12% 인상**

- 파나마 운하청(Panama Canal Authority : ACP)은 지난 1월 25일 이사회의 승인을 얻어 운하 통과료를 2008년과 2009년에 각각 TEU당 9달러씩 인상키로 했다고 밝혔음
  - 이에 따라 ACP가 금년 5월 1일부터 부과 예정인 3단계 인상조치에 더하여 통과료가 중복 인상될 것으로 보임
  - ACP는 과거 컨테이너 화물에 대해 통과료를 금년부터 2009년까지 매년 5월 1일 FEU당 각각 54달러, 63달러와 72달러를 인상키로 한 바 있음
  - 이와 같이 통과료가 중복되어 인상되는 경우 파나마운하의 통과료는 앞으로 3년간 12% 인상이 이루어지게 될 것으로 예상됨
- 또한 ACP는 컨테이너선뿐만 아니라 일반화물선, 벌크선, 냉동선, 자동차운반선,

유조선 등 기타 선형에 대해서도 통과료를 인상할 방침임

- 통과료 산정에는 파나마운하의 통과료 산정시스템인 PC/UMS(Panama Canal /Universal Measurement System)이 적용되고 있는데, 다만 여객선의 경우는 다른 기준이 적용되고 있음
- 파나마 운하의 통과료 인상은 선사들에게 적지 않은 비용부담으로 작용할 것으로 예상됨
  - 특히, 최근 선박량의 증가와 기타 운항비용 상승으로 선사들의 수지가 악화되고 있는 상황임을 고려할 때 파나마 운하를 이용하고 있는 선사들의 비용구조가 더욱 악화될 전망이다
- ACP의 기획마케팅 이사는 파나마 운하의 이용이 크게 늘고 있어 확장사업을 추진하고 있으나
  - 2009년 이후에도 통과료의 인상이 지속적으로 이루어질 가능성이 크다고 언급했음
- 금년 이후 시행될 예정인 파나마운하의 통과료 인상으로 이를 이용하고 있는 선사들의 비용 부담이 크게 늘어남에 따라 이 선사들은 재무구조 개선이 더욱 시급한 과제로 떠오를 것으로 보임

<김태일, ktizorro@kmi.re.kr>

## ■ 차이나 쉬핑, 수입 철광석 운송시장 진출

- 최근 차이나 쉬핑(China shipping)이 원유 및 석탄의 연안운송을 중심으로 하는 기존의 경영 전략을 조정하고, 수입 철광석 운송시장에 본격적으로 진출하기 시작했음
  - 이 회사는 1월말 중국 최대 제철소인 보우강(寶鋼) 그룹과 연해 철광석 운송 및 원양 철광석운송 등 두 가지 운송계약을 체결하였는데,
  - 연해 운송은 오는 4월부터 3년간(2010년 3월 31일까지) 연간 600만 톤, 원양운송은 2010년부터 향후 15년간 호주산 철광석을 운송한다는 내용임
- 이에 앞서 차이나 쉬핑은 지난해 11월 서우강(首鋼) 그룹과 2009년부터 앞으로 15년간 총 3,700만 톤(연간 246만 톤)의 호주 및 브라질 산 철광석을 장기 운송하는 약을 체결한 바 있음
  - 2006년 말 현재 차이나 쉬핑은 벌크선 92척(315만 DWT)을 보유하고 있으며, 연

간 운송량은 7,500만 톤에 달하고 있음

- 한편, MOL·NYK 등 일본선사들도 앞 다투어 중국 제철소와 수입 철광석 장기 운송계약을 체결하는 등 운송시장 확보에 적극 나서고 있음
  - MOL사는 최근 바오강 그룹과 앞으로 22년간 연간 1,000만 톤의 호주산 철광석을 운송(호주서안-상하이)하는 장기 운송계약을 체결했음
  - 이 회사는 5척의 신조선을 투입할 예정인데, 그중 20만 DWT급 3척은 각각 금년 1, 3, 5월에 인도받아 투입하고, 그 외 23만 DWT급과 30만 DWT급 각 1척은 2009년 상반기에 인도받아 투입할 계획임
- NYK도 서우강 그룹과 향후 16년간 호주산 철광석을 운송하는 장기 운송계약을 체결한 바 있음
  - NYK는 지난해 7월에 바오강 그룹과 향후 12년 6개월간 연간 170만 톤의 호주산 철광석을 운송하는 계약을 체결했는데, 2009년부터 23만 DWT급 신조선으로 선박을 교체해 연간 230만 톤을 운송할 예정임
  - 같은 해 9월에는 번강(本鋼) 그룹과 향후 25년(2031년까지)간 브라질 산 철광석을 운송하는 장기계약을 체결, 그중 2011년까지는 17만 DWT급 선박으로 연간 70만톤 운송하고, 그 이후부터는 30만 DWT급 신조선으로 교체하여 연간 120만 톤을 운송한다는 방침임

#### 【 중국의 철광석 생산 및 수입추이(2002~2006년) 】

구분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
생산량(억톤)	2.31	2.61	3.39	4.26	5.88
수입량(억톤)	1.12	1.48	2.08	2.75	3.26

자료 : www.custeel.com

<박문진, [mjpark@kmi.re.kr](mailto:mjpark@kmi.re.kr)>



## 간추린 지구촌 소식

### ■ 중국, 2006년 항만 종합경쟁력지수 발표

- 중국의 대련해사대학교와 중국 국제해운닷컴이 공동으로 “2006년 중국항만 종합경쟁력지수”를 발표했다
- 두 기관은 투자추세, 물동량, 하역능력, 재정상황, 자연조건 등 5개 조건을 고려해 이 지수를 산정했는데,
- 상하이 항이 1위, 선전항과 청도항이 각각 2위와 3위를 차지했으며, 그 이외에 닝보항, 광저우항, 천진항, 서먼항, 다롄항 등이 그 뒤를 이었음

### ■ 中 선전 항만, 5년 안에 선석 15개 건설

- 지난해 컨테이너 물동량 1,847만 TEU를 처리해 세계 제4위 항만 자리를 차지한 중국의 선전항이 앞으로 5년 동안 해마다 3개 선석씩 모두 15개의 컨테이너 선석을 개발할 계획으로 있음
- 선전 시는 이 같은 계획에 따라 현재 예정되어 있는 안티엔 2단계, 세코우 2단계 및 다찬 만 1단계 컨테이너 터미널 확장사업을 촉진하고, 보조금 등을 지급, 세계 30대 선사들의 지역본부도 유치한다는 방침임

### ■ 디피 월드, 中 청도 항 독자 개발권 취득

- 디피 월드(DP World)가 외국기업으로는 처음으로 중국 항만의 독자개발권을 획득한 것으로 알려졌다
- 디피 월드는 4억 4,800만 달러를 투입, 청도 항에 총연장 1,320m의 첸완 컨테이너 터미널 4개 선석(처리능력 220만 TEU)을 독자적으로 건설할 예정임
- 이 프로젝트는 디피 월드가 인수한 CSX World 터미널이 의향서를 처음으로 제출한 바 있으며, 지난 2005년 1월 디피 월드로 개발권이 승계됐음

## ■ DHL, 중국 국내 항공화물 운송시장 진출

- 최근 DHL이 중국 항공운송협회(CATA)로부터 국내항공화물 운송경영을 승인받음으로써 중국의 국내항공화물 운송시장이 완전 개방되었음
- 이 승인에 따라 DHL는 베이징, 상하이 등 17개 도시에서 국내항공화물 운송서비스에 나설 수 있는데, 앞으로 5년 이내 중국에 30개 운영지사를 설립하여 서비스 지역을 70개 도시로 확대할 예정임
- 이 회사는 주로 중국에서 글로벌 고객의 고부가가치 생활용품, 전자설비 및 부품, 영상제품, 통신기기, 자동차부품과 생명과학제품 등을 운송할 계획임

## ■ 중국 조선소, 이탈리아 벌크선 16척 수주

- 이탈리아 남부지역의 5개 선사가 최근 중국 장쑤(江蘇) 양자강 조선소와 7억 2,000만 달러 상당의 벌크선 16척을 발주하는 협상을 진행하고 있음
- 계약이 완료되면, 양자강 조선소는 오는 10월까지 이 같은 선박을 건조하기 위한 400m의 전용도크를 건설하고, 2009년부터 격월간으로 1척씩 인도할 계획임

## ■ 중국-몽고, 유라시아 철도 건설에 합의

- 중국과 몽고는 최근 내몽고 후허호트에서 개최된 “유라시아 신 통로 구축전략 포럼”에서 두 나라를 연결하는 새로운 철도 ‘신츄(新邱)-주은가다부치(珠恩嘎達布其)-초이발산’을 부설하기로 합의했음
- 러시아와 몽고·중국을 잇는 이 철도가 새로 건설되면, 기존 몽고의 초이발산에서 만저우리를 거쳐 진저우항에 이르는 노선보다 거리가 약 980km 단축될 것으로 예상되며, 2010년 화물운송량은 1,200만 톤, 장기적으로는 3,500만 톤에 달할 것으로 전망되고 있음
- 이 철도의 중국 구간은 2단계로 나누어 건설될 예정인데, 1단계 487km에 달하는 파신(巴新) 철도는 약 6,500억 원을 투입하여 금년 상반기 중 착공, 2009년 말에 준공될 예정임
- 몽고는 현재 초이발산에서 변경지역을 연결하는 철도 건설 타당성 연구를 추진하고 있음

## ■ 일본, 화물 정보 24시간 전 제출 의무화

- 일본 관세청은 미국이 2001년 9·11 테러 이후 도입한 이른바 '24시간 규칙'을 2월 1일부터 도입·시행하고 있음
- 이에 따라 일본으로 컨테이너 화물을 수출하는 모든 화주들은 선박에 화물을 적재하기 24시간 전에 일본 관세청에 적하목록을 의무적으로 제출해야 하는데,
- 다만, 예외적으로 운송거리가 가까운 중국과 우리나라 화물 가운데, 큐슈 항만과 동해 지역 항만으로 수출되는 화물은 선박이 일본에 도착하기 12시간 전까지 적하목록을 신고하도록 했음

## ■ 선주 단체, 국제해사기구 협약 비준 촉구

- 국제적으로 영향력 있는 선주단체의 하나인 국제해운회의소(ICS)가 최근 영국에서 일어난 컨테이너 선 나폴리 호 좌초사고를 계기로 국제해사기구(IMO)에서 제정한 협약의 조기 비준을 회원국 정부에 촉구하고 나섰다
- ICS는 최근 성명서에서 선박의 안전과 환경문제는 우리 모두의 관심사라고 강조하고, 지역이나 개별국가의 독단적인 규제에서 벗어나려면, 위험화물 해상운송책임협약 등 IMO가 제정한 협약이 조속히 발효돼야 한다고 주장했음

## ■ K 라인, 북유럽~남미 있는 신 항로 개설

- 일본 선사 K-Line이 북유럽과 남미 동안(East Coast)을 연결하는 새로운 서비스 항로를 개설할 계획임
- 이 항로는 차이나 쉬핑, Hatsu Marine 및 Maruba Lines와의 파트너십을 통해 운영되는데, 2,000 TEU급 선박 6척이 투입될 계획임
- 서비스 기항지는 로테르담~함부르크~앤티워프~산토스~부에노스아이레스~몬테비데오~리오그란데~산토스~로테르담인 것으로 알려졌다

## ■ 미국 서안 물동량, 작년 8% 성장을 기록

- 2006년 미국 서안 항만에서 처리된 컨테이너 물동량은 총 1,540만 TEU로 전년 동기 대비 8%가 증가하였음

- 태평양해운협회(The Pacific Maritime Association)가 최근 발간한 연간 컨테이너 물동량 자료에 따르면, 이 같은 성장률은 미국~아시아 간 무역량의 증가에 따른 것임

#### ■ 페덱스, 인도 최대 물류기업 파팩스 인수

- 글로벌 특송업체인 페덱스가 최근 인도의 최대 물류기업의 하나인 파팩스(Prakash Air Freight Pvt Ltd : Pafex)를 인수했음
- 페덱스는 파팩스를 인수함으로써 향후 인도 경제성장에 따른 물류시장 확보 경쟁에서 한 발짝 앞서 나갈 수 있을 것으로 기대하고 있음