

# Shipbuilding Brief



제303호 (2011.4.26)

## < Issue Highlights >

✚ 컨테이너선 운임 불확실성 지속	2
✚ 중국 석탄수입 감소 지속	3
✚ 고유가에 무역성장세 '주춤'	4
✚ 해양유정 개발사업의 발주 방식 추이	9-11

## 한국조선협회

The Korea Shipbuilders' Association

## < 목 차 >

### 1. 해운시장 동향

주요 내용	쪽
○ 컨테이너선 운임 불확실성 지속	2
○ 중국 석탄수입 감소 지속	3
○ 고유가에 무역성장세 '주춤'	4

### 2. 이슈 & 포커스

주요 내용	쪽
○ 중국 12차 5개년 경제계획, 향후 중국 조선산업 방향 제시	5
○ 오프쇼어 시장 호황 지속될 듯, 하지만 넘을 고개도 만만치 않아..	5-8
○ 해양유정 개발사업의 발주 방식 추이	9-11

### 3. 각종 통계

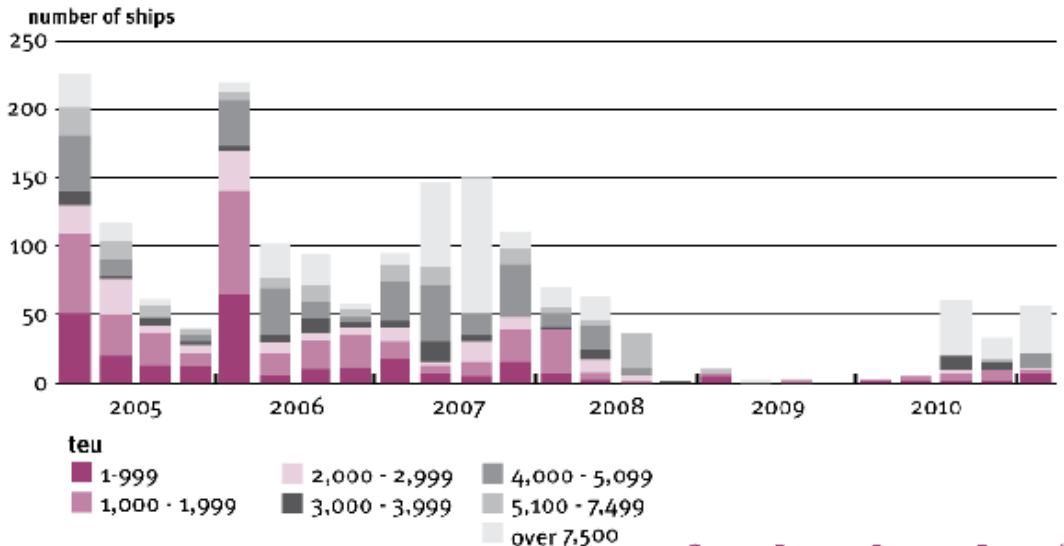
주요 내용	쪽
○ 최근 선가 및 운임동향	12-13
○ 중국 조선 실적 현황	14

# 1. 해운시장 동향

## 컨테이너 운임 불확실성 지속

- 높은 연료비용 및 낮은 운임에 따른 컨테이너 선사들의 실적악화가 우려되고 있음
  - ▶ 현재의 운임수준이 지속되면 대부분의 선사들이 적자를 기록할 것으로 보이는 가운데, 대형 10 개 컨테이너 선사들의 금년 누적 수익은 133 억불 감소할 전망
  - ▶ 독일의 한 브로커에 따르면, 시장이 짧은 휴식기를 지난 후 회복될 것으로 언급
  - ▶ 그러나 현재로서는 시장상황이 좋지 않아 전년대비 큰 폭의 실적악화가 예상됨
  - ▶ 게다가 4~5 월에 대량의 컨테이너선 인도가 예상되어 용선시장이 공급압력을 받을 것으로 보임 (Alphaliner 에 따르면, 4 월에 21 척 (143,000TEU)이 인도되었고, 5 월까지 40 만 TEU 이상이 추가 인도될 예정임)

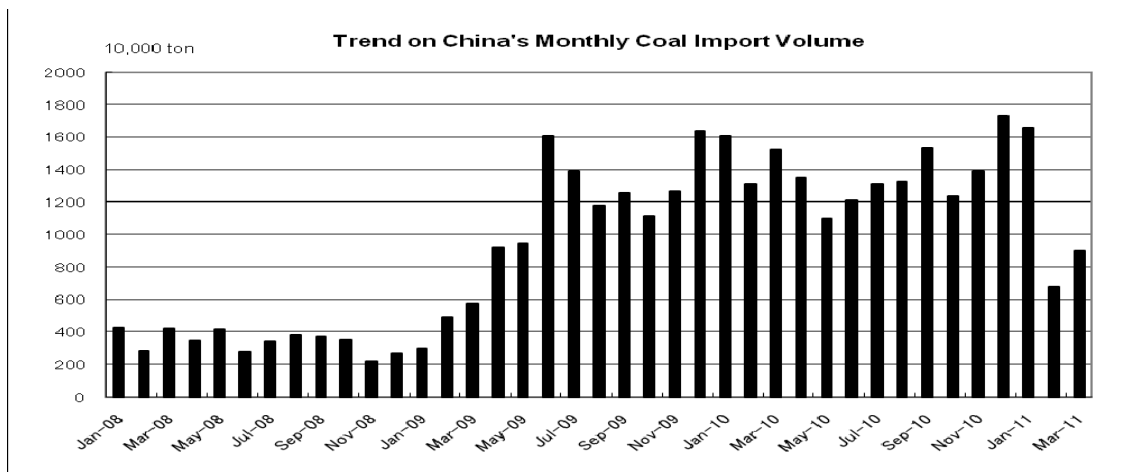
### NEWBUILDINGS ORDERED PER QUARTER



『 Lloyd's List, 2011.3.28 / 4.20 』

## 중국 석탄수입 감소 지속

- 중국 관세청에 따르면 중국의 3 월 석탄 수입량은 전년동월대비 41% 감소한 905 만 톤으로 2 월에 이어 낮은 수준으로 유지되고 있음
  - 2011 년에 수입량이 강세를 보일 것이라는 당초 전망과는 달리 금년 1 사분기 수입량은 전년동기대비 24% 감소
  - 이는 높은 국제 석탄가격으로 인해 수입량을 줄이고 국내산 석탄 이용이 증가했기 때문으로 보임
  - 중국은 세계 최대 석탄생산국이나 높은 경제성장에 따른 전력수요 증가 및 리먼쇼크 이후 국제 석탄가격 하락으로 인해 2009 년을 전후로 석탄 수입이 급격히 증가하였으며, 이는 리먼쇼크 이후 침체되었던 세계 벌크시장의 회복에 도움이 되었음
  - 세계 석탄 가격은 호주의 홍수로 인해 상승추세이며, 현재 중국 국내 석탄가 대비 30% 높은 수준임
  
- 한편, 중국 대두수입도 약세를 보이고 있으나 철광석 수입은 1 사분기 1 억 7700 만톤으로 강세를 보이고 있어 연간 7 억톤을 초과할 전망
  
- 4 월 21 일 기준, 세계 4 개 주요 항로 파나마스 벌커 운임은 평균 \$11,024/day 로 금년 최고점(3 월 11 일 \$17,115/day) 대비 40% 하락



『 Marine-net, 2011.4.26 』

## 고유가에 무역성장세 ‘주춤’

- 최근 이어지고 있는 원유가격 상승에 무역성장이 둔화될 수 있다는 목소리가 불거짐
  - 현재 경제지표를 볼 때 무역량이 증가하여 보여 운임이 안정화 될 것으로 기대되고 있으나 최근 원유가격 급등이 이에 찬 물을 끼얹고 있음
  - Informa Scandinavian Ship Finance Conference 에서 Nordea Markets 선임 경제 분석가 Helge Pedersen 에 따르면 현재 중국과 인도가 세계 경기 회복을 이끄는 가운데 미국의 경제가 살아나는 기미를 보이고 있으나 유럽의 경우 가시적인 위험요소가 완전히 사라지기까지는 최소 3~5년이 더 소요될 것으로 보임
  - Nordea 의 최근 전망에 따르면 금년 세계 경제는 BRIC 국가들의 주도로 4% 성장률을 보일 것이며 2012년에는 4.2%의 성장을 기대할 수 있지만, 유럽의 경우는 2%를 넘지 못하는 수준에 그칠 것임

『 Lloyd's List, 2011.4.6 』

### 3. 이슈 & 포커스

본 자료는 CANSI(중국조선공업회)홈페이지에 실린 기사를 의/번역한 내용임

#### ◆중국 12차 5개년 경제계획, 향후 중국 조선산업 방향 제시◆

지난 3 월 14 일, 북경인민대회당에서 열린 제 11 회 전국인민대표대회 제 4 차 회의에서 <국민경제와 사회발전 제 12 차 5 개년 계획 개요>가 많은 지지를 얻으며 통과되었다. 동 개요는 향후 산업발전을 중점적으로 강구하고 있으며, 그 중 특히 조선업에 있어 세계조선 신표준의 부합, 현대식 선박모델 구축, 첨단기술과 고부가가치선박 및 기자재설비 발전 등을 골자로 미래 중국 조선산업의 방향을 제시하는 내용도 포함되어 있다.

동 개요를 살펴보면 향후 중국은 기존 3 대 주요 선종(벌커, 탱커, 컨테이너선)의 고도화 추진, 선박기자재산업 발전수준과 박용설비 향상, LNG 선, 대형 LPG 선, 원양어선, 호화유람선 등 고급기술, 고부가가치선박부문의 집중적 발전, 드릴십, FPSO, 해양공정작업선과 보조선 및 주요 기자재설비, 체계적인 자주설계건조에 박차를 가할 예정인 것으로 보인다. 중국 선박업계 대표와 위원들은 이에 대해 “제 12 차 5 개년 계획은 고가생산능력부족과 저가제품구조 획일화 문제 등 심각한 폐단에 빠져 있는 現 중국 조선산업에 꼭 필요한 처방이자 앞으로 중국이 조선대국으로부터 조선강국으로 전환을 위해 총력을 기울여야 할 부분”이라며 환영하고 있다.

『 CANSI, 2011.3.18 』

#### ◆오프쇼어 시장 호황 지속될 듯, 하지만 넘을 고개도 만만치 않아..◆

해양 천연오일가스 개발사업이 활성화됨에 따라 오프쇼어시장의 열기도 최고조에 이르고 있다. 오프쇼어 시장이라는 “블루오션”을 선점하고자 베투고 있는 중국 업체들이 점점 늘고 있는 추세이다.

통계에 따르면, 2009~2013 년 중국 전체 해양 천연오일가스 개발사업의 연평균 투자액은 2,712 억 달러에 이를 것으로 예상되며, 이는 5 년 전(1,914 달러) 대비 42% 증가한 전망치이다. 즉, 중국은 “12 차 5 개년 계획”기간 동안 해양천연가스개발에 2,500~3,000 억 위안을 투입할 예정인 것이다.

이 같이 새로운 전략의 호기를 앞두고 중국 조선업계는 당연히 초반부터 뒤쳐지지 않기 위해 치열하게 나올 것이 예상된다. 중국선박공업협회(이하 CANSI)가 최근 발표한 '2010 년전국선박공업경제운행정황'보고서에 따르면, 현재 중국 내 대형 조선그룹(CSSC, CSIC), 상해외고교 및 중해유(중국해양석유총공사), 중석유(PetroChina), 중석화(CINOPEC) 등 에너지회사들은 이미 모두 오프쇼어 시장에 발을 들여놓은 상태이며, 지방 조선업체들까지도 뒤질세라 앞 다투어 해양구조물조선기지를 때려 짓고 있다. 하지만 현재 중국은 이상과 현실간의 괴리를 줄이는 동시에 조선업체들간의 과다경쟁을 안정화시킬 대책을 세워야 할 기로에 서있다.

### Offshore 시장, 알면 알수록 매력적

금년 2 월 중순 기준 중국 오프쇼어 부문의 신규계약 규모는 총 120 억 달러를 초과했으며 그 중 드릴십이 12 척, 시추장비와 해상장치 및 FSO 가 11 척을 차지했다. 이 수치는 이미 지난 해 오프쇼어부문 계약의 총액을 포함한 수치이나 신규 계약은 여전히 증가 추세인 것으로 나타났다.

이러한 열풍은 세계 심해 천연오일가스 개발 붐 및 가속화에 따른 것으로 해석된다. 눈치 빠른 중국 조선사들은 이 같은 상황을 주시하고 사업의 새로운 방향으로 채택하는 움직임을 보이고 있다. 2 월 28 일에는 중국민영 조선사 중 선두기업인 Rongsheng 중공업과 ABS(미국선급)가 상호전략적 합작협약에 서명했으며, 이로써 양사는 기존의 합작 기반에 오프쇼어와 선박건조 연구개발, 설계, 시장, 기술공 양성 강화 등을 향후 공동 추진하게 되었다. 9 개월 전, Rongsheng 중공업은 강소성 루까오(如皋)기지는 아시아 최초로 3,000 미터 심해 파이프부설선인 '해양석유 201'호를 순조롭게 인도하는 등 오프쇼어 시장에서의 성공을 이미 중점적인 사업 목표로 보고 있다.

해양구조물 건조로 얻어지는 막대한 가치와 이윤은 조선업과 비교를 불허할 만큼 높다. 한국조선기업들이 공개한 수치에 따르면 해양구조물 생산의 총 이익률은 기본적으로 약 30% 전후인 것으로 나타났으며, 이는 많은 조선업체들이 오프쇼어 시장에 뛰어드는 직접적인 원인으로 작용하고 있다. 하지만 이것만이 전부가 아니다. 현재 업계 상황을 보면, 오프쇼어 시장이 고급기술이 요구되는 고부가가치 영역인 만큼, 미래의 산업발전 흐름에 부합할 수 있도록 이미 대형조선소들은 주력 선종 전환을 꾀하고 있는 추세다.

알려진 바에 따르면, 현재 중국 내 비교적 큰 규모의 조선산업이 밀집한 성(省)과 시는 이미 모두 오프쇼어 건조시장의 구도를 짜고 있는 가운데 난통(南通)은 국가가 인정한 신고선박기술 산업기지로써 선두역할을 하고 있다. 2 월 28 일, 남통항계해항구평화해공,

에덕화중공, 남도래복사해공 등 3 개 사업 계획이 허가를 얻었다. Rongsheng 을 대표로 남통지역은 “十二五”기간 동안 주력사업을 오프쇼어로 전환하는 시기로 활용할 것으로 예상되고 있다. 이외에도 산동성 칭따오는 조만간 세계적인 수준의 오프쇼어 기지 건설 계획안을 내놓을 예정이며, 요녕성의 관전도 풍부한 천연가스자원을 앞세워 천 억대의 오프쇼어 산업 조직망을 구축할 것을 표명했다.

### **기술낙후 - 오프쇼어 시장, 영영 그림의 떡으로 남을 수도..**

기술은 여전히 조선업체들이 당면하고 있는 가장 심각한 문제다. 중국조선협회장은 오프쇼어 시장은 활짝 열려 있지만, 그 높은 문턱은 누구나 넘을 수 있는 것이 아니라며 또 해양구조물은 배치 주변의 해양기질적 환경, 천연오일가스 매장 상황 등 늘 주변 환경을 고려해야 하는 이른바 ‘맞춤형’건조가 요구되는 점을 지적했다. 따라서 대량생산은 근본적으로 불가능하며 단일 프로젝트들이 각각 입찰진행 방식을 통해 선정되기 때문에 능숙한 설계경험과 풍부한 건조 실적이 주요 고려요소라고 할 수 있다.

알려진 바에 따르면, 아시아를 살펴보면 현재 한국, 일본, 싱가포르가 해양구조물 분야를 주도하고 있으며, 금년의 경우 한국과 일본이 최대 수주국으로 등극했다. 한국의 삼성중공업은 시추선 건조에서 가장 많은 실적을 자랑하며, 현재도 수주잔량 가운데 가장 많은 시추선을 보유하고 있는 조선사다. 대우조선해양은 반잠수식 시추선, FPSO 와 더불어 고정식해양플랫폼 건조사의 자리를 굳게 지키고 있으며 현대중공업은 FPSO 부문에서 압도적인 위치를 차지하고 있다.

동 협회장은 현재 해양플랜트 시장은 전체 설계 및 주요핵심기자재기술, 시추체계, 동력추정체계, 수하생산작업체계 등의 분야에서 여전히 유럽과 미국회사들이 주도해 나가고 있다고 분석했다. 중국 내 각 대형 조선업체들이 공개한 오프쇼어 산업 동향 및 생산계획 통계에 따르면 대부분이 자승식시추선, 반잠수식시추선, FPSO 등에 집중되어 있는 것으로 나타났다.

기술 향상은 인력과 더불어 연구개발 투입이 뒷받침되어야 한다. 연구개발은 장기간 동안 꾸준히 지속되어야 하기 때문에, 외부로부터 고급인력을 직접 유입시켜 즉각적인 효과를 보는 방법도 고려해 볼만 하다. 중원선무조선소는 최근 주력 사업을 해양구조물건조로 전환하는 과정에서 싱가포르로부터 설계 및 건조인력 약 30 명을 채용 한데 이어 중국 내 중견 기술인력들을 수용하여 단기간에 300 명이 넘는 기술 및 건조인력을 확보했다. 다만 외부로부터 직접 인력을 수용하는데 있어 무분별한 인력채용이 만연할 경우 향후 곤란한 문제가 발생할 수 있다는 점을 유의해야 한다.



## 업계우려 - 자칫 몰리면 과잉생산 부를 수도 있어..

중국조선업체들이 기술측면에서 밀리고 심지어 시추선 등과 같은 선박부문에서도 경험이 전무하듯 한데 도대체 무엇 때문에 해양구조물 수주에 혈안이 되었을까? 업계 내 한 관계자에 따르면 많은 조선업체들이 저가수주를 통해 시장에 진입해왔으며 오프쇼어 부문에서도 마찬가지로 전략을 사용할 것으로 보인다. 해저파이프부설선의 경우 해양구조물 가운데서도 필요한 기술이 높은 편은 아니다. 중국 내 조선업체들이 현재 보유중인 수주량은 대부분 해양지원선과 공정선이 주를 이루고 있다.

기술의 한계가 중국조선업체들로 하여금 저가제품에 집중하게 분위기를 조성할 수 있다는 우려 외에도 중국의 해양공정설비기자재의 국산화 비율은 터무니 없이 낮은 수준으로 매년 70% 이상이 해외에서 수입되고 있으며 핵심 기자재들은 5%에 채 못 미치고 있다.

해상시추선의 경우, 시추모듈의 가격이 전체 선박가격의 20~50%를 차지하며, 이러한 기자재설비기술들은 복잡하고 비용이 많이 드는데다 현재 미국과 유럽에 의해 독점 당하고 있는 실정이다. 중국이 기자재 핵심기술 부재를 해결하지 않는 이상 향후 수많은 수주들이 단지 철골구조를 짓는데 그칠 수도 있다.

공업정보화부 장비산업사선박처장은 이에 대해 만일 기자재 문제를 해결하지 못하면 “완제 선박만을 파는’ 현상이 오프쇼어부문에서도 고질적인 문제로 자리매김할 수도 있다고 지적했다. 오프쇼어 시장 그 자체는 매우 활성화되어 있지만 기술적인 제한이 있기 때문에 매우 좁은 범위 내 제품이 과다하게 집중될 우려가 있으며 일부 제품은 과잉생산에 이를 것이다.

이러한 부정적인 시각에 대해 업계 내 한 관계자는 대형조선업체들의 경우 기존의 도크 및 선대의 활용, 적합한 기술개조를 통해 연구개발을 보강하는 등, 주력사업을 오프쇼어로 전환 시 충분한 여건이 된다고 하소연했다. 하지만 만약 현재 조선능력이 여전히 포화상태인 가운데, 시장에 발 들여 놓을 의사는 없으면서 시설 투입과 확장에만 급급하다면 오프쇼어 시장 진입은 불가능 할 것이다.

『 CANSI, 2011.3.18 』

## ◆해양유정 개발사업의 발주 방식 추이◆

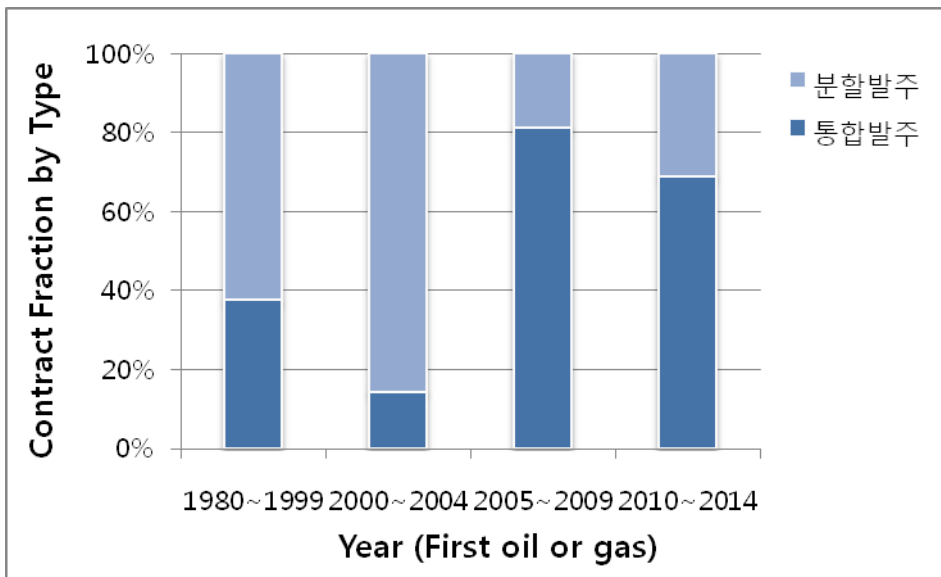
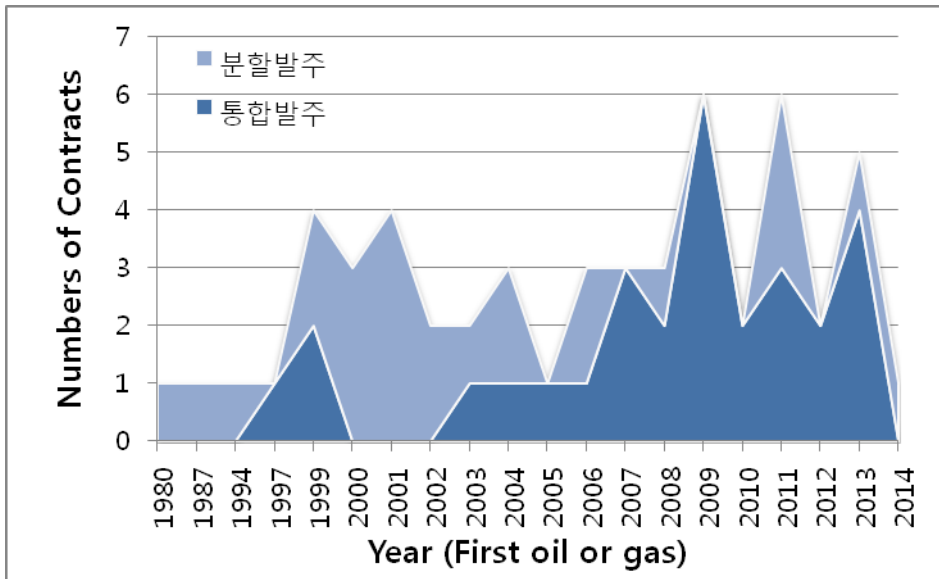
### 편집자 주 :

육상 유정 개발의 한계 및 해양 유정 통합관리 기술의 발전에 따른 해양 유정 개발 프로젝트의 발주 방식 현황을 정리한 내용임.

### □ 연도별 발주 현황 조사

- 채굴가능 육상자원 고갈 및 비용 상승 등으로 인해 심해저를 비롯한 해양 유정 개발 수요가 증가추세에 있음. 대규모 자본 투자에 따른 위험 분산 및 엔지니어링에서 구매, 제작 등에 이르는 Total Process 수행의 기술적 문제로 인해 2000 년 이전에는 분할 발주를 통한 프로젝트 수행이 일반적 이었음. 그러나 2000 년대에 들어서면서 해양 에너지 수요 증가에 따른 자본 집중 및 대규모 설비를 바탕으로 한 통합 시스템 관리 기술의 발전으로 인해 다양한 환경하에서 최신화된 성능을 갖춘 복합 제품들이 등장하게 되었음. 이에 따른 장비 시스템의 안정성 및 유지보수 문제점 역시 주요 해결과제로 대두되었으며 아울러 개별 유정에 맞는 최적의 조건으로 프로젝트를 수행하고 공기 단축에 의한 비용 절감을 위해 설계에서부터 구매, 생산, 설치, 시운전에 이르는 전 공정을 수행하는 통합 발주 방식이 보편화되기 시작하였음. 물론 우수한 인프라 및 핵심 엔지니어링 기술을 보유한 프로젝트 수행사의 management 능력 향상 또한 통합발주 증가 추세에의 요인 중 하나임
- 아래 표와 같이 지난 1990 년대 까지 통합발주 비중은 37.5%에 불과하지만 최근 2005 년 이후에는 그 비중이 81%까지 급격한 상승을 보이고 있음
- 이러한 배경에는 앞서 언급한 바와 같이 새로이 등장하는 복합 해양 유정개발 설비의 엔지니어링에서부터 인도까지의 통합 프로세스 수행 능력을 갖춘 프로젝트 수행사의 등장과 자본 집중이 주요 원인으로 이해되고 있음. 그러나 여전히 분할발주 형태도 전체 비중에서 일정 부분을 차지하고 있는데, 이는 신개념 제품의 엔지니어링 기술과 핵심기자재의 생산, 구매 등의 분야가 여전히 발주처에 의존하고 있음을 의미함

Project Year (First oil or gas)	통합발주	분할발주	합계
1980		1	1
1987		1	1
1994		1	1
1997	1		1
1999	2	2	4
2000		3	3
2001		4	4
2002		2	2
2003	1	1	2
2004	1	2	3
2005	1		1
2006	1	2	3
2007	3		3
2008	2	1	3
2009	6		6
2010	2		2
2011	3	3	6
2012	2		2
2013	4	1	5
2014		1	1
총합계	29	25	54



# 최근 선가 및 운임 동향

(2011년 4월 셋째 주 현재)

## □ Clarkson 신조선가 동향

(단위 : 백만US\$)

구 분		2007	2008	2009	2010	2011
						4월
						3주 (4.15)
탱 커	VLCC	146.0	150.0	101.0	<u>105.0</u>	<u>102.0</u>
	SUEZMAX	90.0	91.0	62.5	<u>66.8</u>	<u>64.0</u>
	AFRAMAX	72.5	75.0	49.0	<u>57.0</u>	<u>54.0</u>
	MR Tanker	52.5	47.5	35.0	<u>36.5</u>	<u>35.5</u>
벌 커	CAPE SIZE	97.0	88.0	56.0	<u>57.0</u>	<u>54.0</u>
	PANAMAX	55.0	46.5	33.8	<u>34.5</u>	<u>33.5</u>
	HANDYMAX	48.0	42.0	30.5	<u>31.0</u>	<u>31.0</u>
컨테이너선 (3,500TEU)		63.0	60.0	36.0	<u>49.5</u>	<u>59.5</u>
LNG운반선 (160,000m <sup>3</sup> )		237.0	245.0	211.5	<u>202.0</u>	<u>200.5</u>
Clarkson신조가격지수 (1987=100)		184	177	138	<u>142</u>	<u>141</u>

자료 : Clarkson

주 : 1. 연·월·주말 기준

2. 지불조건은 10/10/10/70% 기준

□ 선종별 운임 동향

① 탱 커

구 분		2006	2007	2008	2009	2010	2011
							4월 3주 (4.15)
VLCC	US\$/Day	61,759	63,691	105,036	31,186	41,615	<u>18,673</u>
	WS(PG-JAPAN)	99	89	134	42	67.5	<u>55.0</u>
수에즈 막스	US\$/Day	47,386	39,175	65,588	25,031	26,217	<u>13,095</u>
	WS(W.Africa-USG)	151	119	180	66	120.0	<u>82.5</u>
아프라 막스	US\$/Day	41,986	39,706	68,511	12,164	24,220	<u>14,760</u>
	WS(UK Continent)	146	138	184	82	150.0	<u>100.0</u>

자료 : Fearnleys, Clarkson

주 : 연평균·월말 기준

② 벌 커

구 분	2006	2007	2008	2009	2010	2011
						4월 3주 (4.15)
케이프사이즈(US\$/Day)	44,732	111,380	97,699	39,064	30,587	<u>3,915</u>
파나막스(US\$/Day)	21,714	49,350	43,323	15,089	20,221	<u>9,387</u>
BDI지수(1985=1,000)	3,189	7,068	6,390	3,005	1,773(24일)	<u>1,296</u>

자료 : Clarkson, MRI, KMI

주 : 연평균·주말 기준, (단, BDI지수는 연말 기준)

③ 컨테이너선<컨테이너선 HR(Howe Robinson C.I)종합 운임 지수>

구 분	2006	2007	2008	2009	2010	2011
						4월 3주 (4.13)
HR 지수 (1997.1.15=1,000)	1,243.8	1,263.8	1133.1	366	553.7	<u>909.3</u>

자료 : Howe Robinson Container Index

주 : 연평균·주말 기준

# 중국 조선 실적 동향

(2011.4)

Orderbook	,000 CGT, Year End											Orderbook for Delivery in:			
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Mar 2011	2011	2012	2013	2014+
Oil Tankers >10k	1,049	1,295	2,353	3,366	4,333	8,361	8,535	8,753	6,589	5,770	5,311	1,954	2,017	1,340	-
Oil Tankers <10k	22	16	22	145	272	487	575	557	411	348	354	254	100	-	-
Spec. Tankers	37	29	8	6	88	181	227	272	193	180	171	129	42	-	-
Chem. Tankers	304	449	711	843	1,194	2,564	4,163	3,816	3,272	2,337	2,113	1,503	546	64	-
Gas Carriers	96	64	-	188	553	633	780	638	347	463	771	173	207	370	21
Offshore & Others	700	660	738	791	1,047	1,665	2,906	2,868	2,580	2,325	2,227	1,266	647	109	205
Bulkcarriers	1,072	1,208	2,746	3,139	3,810	7,613	24,817	33,528	32,568	32,458	30,767	13,991	12,400	3,810	566
Containerships	1,008	948	1,343	3,155	4,842	6,955	8,698	8,035	5,908	5,289	5,441	1,681	1,938	1,570	252
MPP	582	594	384	500	1,061	2,539	3,970	4,550	3,941	3,814	3,536	1,942	1,135	444	15
General Cargo	-	7	76	197	389	523	767	722	627	327	258	187	71	-	-
Reefer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ro-Ro+PCC	118	57	262	324	357	483	1,533	1,810	1,602	1,017	857	560	248	49	-
<b>TOTAL</b>	<b>4,987</b>	<b>5,328</b>	<b>8,643</b>	<b>12,655</b>	<b>17,946</b>	<b>32,004</b>	<b>56,973</b>	<b>65,549</b>	<b>58,037</b>	<b>54,327</b>	<b>51,805</b>	<b>23,640</b>	<b>19,350</b>	<b>7,754</b>	<b>1,060</b>

New Orders	,000 CGT											Contracting... This Year		
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	YTD 2011	2011*		
Oil Tankers >10k	500	472	1,609	1,636	1,757	5,469	1,888	2,242	879	1,962	50	199	WEAK!!	-90%
Oil Tankers <10k	18	-	12	123	151	295	191	151	45	135	18	73	WEAK!!	-46%
Spec. Tankers	37	-	8	6	82	99	112	118	28	35	-	-		
Chem. Tankers	139	275	406	397	634	1,668	1,948	515	321	105	37	148	FIRM!!...	41%
Gas Carriers	31	-	-	188	365	170	221	52	55	231	338	1,350	FIRM!!...	486%
Offshore & Others	488	198	367	396	699	1,158	1,883	739	758	927	37	147	WEAK!!	-84%
Bulkcarriers	349	700	1,934	1,258	1,871	5,257	19,349	11,224	4,241	11,553	1,091	4,362	WEAK!!	-62%
Containerships	491	120	959	2,258	2,472	3,395	3,541	1,870	25	1,364	351	1,402	STEADY...	3%
MPP	207	217	108	334	713	1,750	1,937	1,248	208	1,050	31	123	WEAK!!	-88%
General Cargo	-	7	69	140	245	244	426	160	94	13	-	-		
Reefer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Ro-Ro+PCC	7	19	243	92	118	242	1,203	429	98	-	-	-		
<b>TOTAL</b>	<b>2,266</b>	<b>2,010</b>	<b>5,715</b>	<b>6,829</b>	<b>9,107</b>	<b>19,748</b>	<b>32,697</b>	<b>18,748</b>	<b>6,752</b>	<b>17,374</b>	<b>1,951</b>	<b>7,805</b>	<b>WEAK!!</b>	<b>-55%</b>

\*indicates full year projection based on annualised data.

Deliveries	,000 CGT											Deliveries... This Year		
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	YTD 2011	2011*		
Oil Tankers >10k	139	226	551	623	789	1,144	1,571	1,717	2,859	2,603	508	2,032	WEAKER...	-22%
Oil Tankers <10k	-	5	6	-	25	80	104	169	191	198	13	50	WEAK!!	-75%
Spec. Tankers	-	8	29	8	-	6	66	73	107	47	10	38	WEAKER...	-18%
Chem. Tankers	50	130	144	265	283	299	348	861	857	982	232	929	SOFTER...	-5%
Gas Carriers	10	32	64	-	-	36	46	194	315	114	30	118	FIRMER...	4%
Offshore & Others	201	238	290	343	444	539	642	767	1,047	1,183	134	537	WEAK!!	-55%
Bulkcarriers	475	564	396	866	1,176	1,197	1,333	1,997	4,405	10,299	2,310	9,239	WEAKER...	-10%
Containerships	74	180	564	446	744	1,239	1,654	2,514	1,565	1,717	152	607	WEAK!!	-65%
MPP	172	205	319	217	152	273	461	513	733	1,098	158	632	WEAK!!	-42%
General Cargo	-	-	-	19	54	110	181	205	189	259	69	277	FIRMER...	7%
Reefer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Ro-Ro+PCC	12	81	37	31	85	116	152	153	306	367	160	641	FIRM!!...	75%
<b>TOTAL</b>	<b>1,132</b>	<b>1,669</b>	<b>2,400</b>	<b>2,817</b>	<b>3,752</b>	<b>5,039</b>	<b>6,558</b>	<b>9,162</b>	<b>12,573</b>	<b>18,868</b>	<b>3,776</b>	<b>15,102</b>	<b>WEAKER...</b>	<b>-20%</b>

자료 : Clarkson China Shipbuilding Monthly 2011.4