



Doosan Engine

Investor Relations

'13년 경영실적



March 2014
두산엔진

Table of Contents

I. 2013년 경영실적

II. 중기 전략

III. Investment Points

Appendix

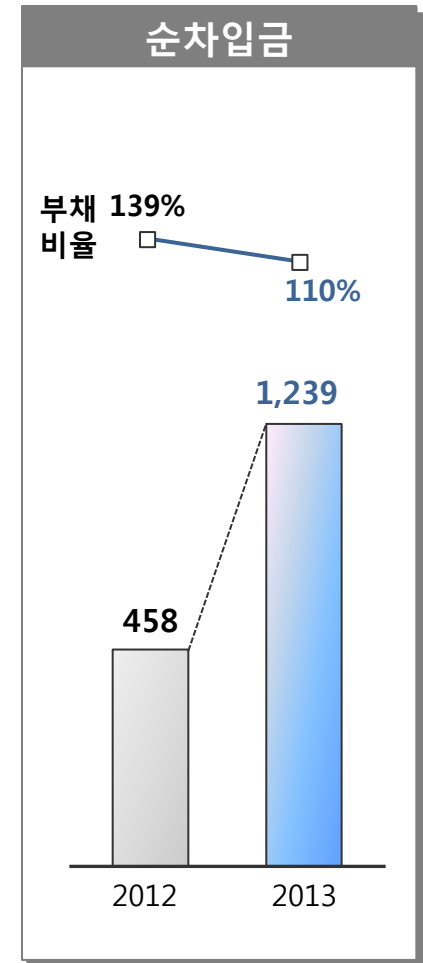
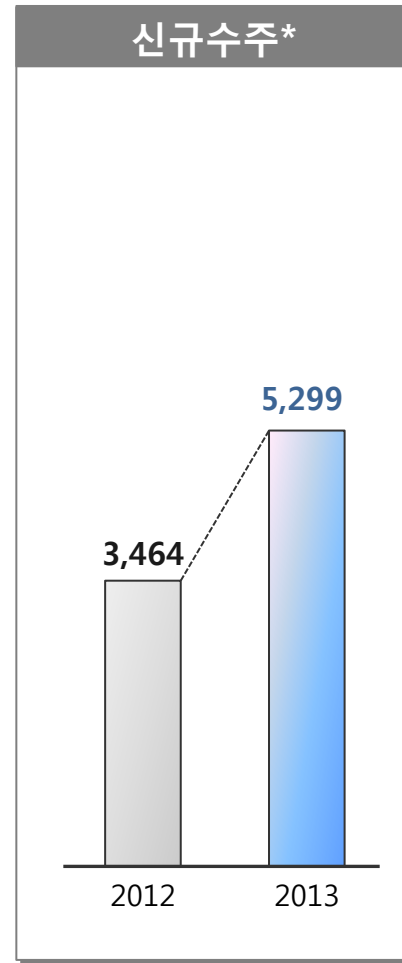
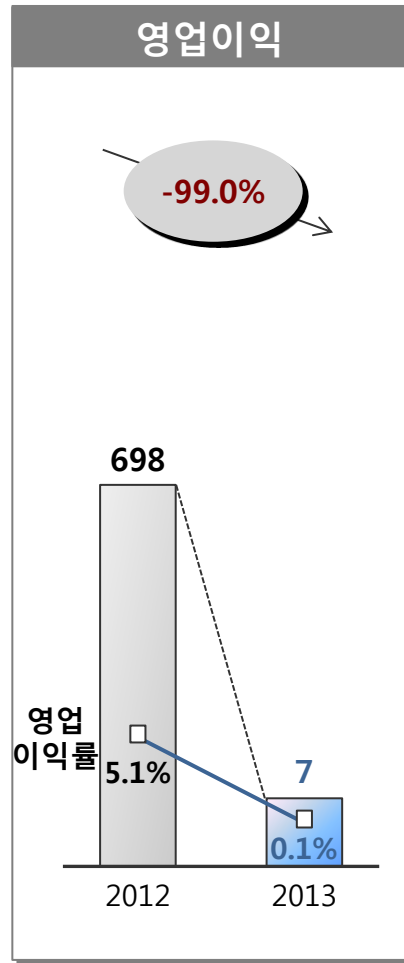
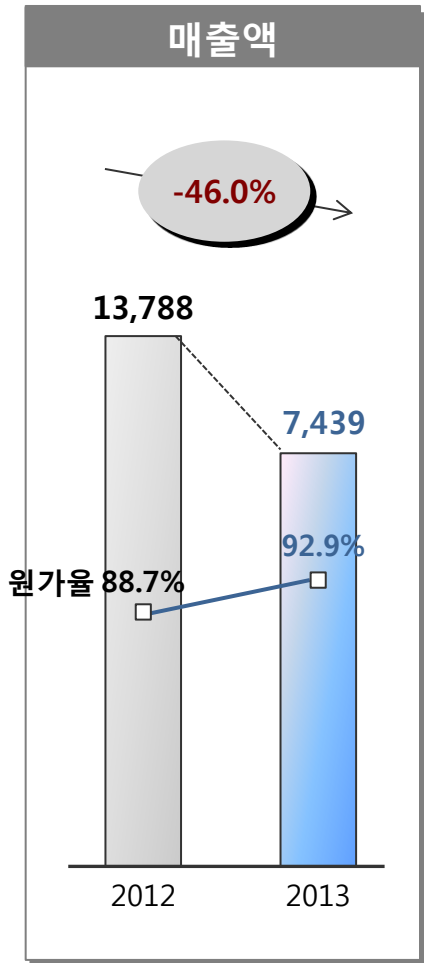
Disclaimer

본 자료의 실적은 투자자 여러분들의 편의를 위하여 작성된 자료로써, 내용 중 일부는 외부감사 결과에 따라 변동될 수 있음을 양지하시기 바랍니다.

본 자료는 투자자 여러분의 투자판단을 위한 참고자료로 작성된 것이며, 당사는 이 자료의 내용에 대하여 투자자 여러분에게 어떠한 보증을 제공하거나 책임을 부담하지 않습니다. 또한, 당사는 투자자 여러분의 투자가 자신의 독자적이고 독립적인 판단에 의하여 이루어질 것으로 신뢰합니다.

2013년 경영실적 Summary

(억원)



* 신규수주 : 선수금 입금 기준

4Q 요약 손익계산서

✓ 매출액 1,444억원, 영업이익 1억원(OPM 0.1%)

(억원)

구분	'13.4Q	'13.3Q	전분기 대비	'12.4Q	전년동기 대비
매출액	1,444 ¹	1,731	-16.6%	3,140	-54.0%
원가율(%)	(90.9%)	(97.2%)	(-6.3%p)	(98.1%)	(-7.2%p)
매출총이익	132	48	+175.7%	59	+123.7%
판매비와관리비	131	121		323	
영업이익	1	-74	흑자전환	-263	흑자전환
영업이익률(%)	(0.1%) ²	(-4.3%)	(+4.4%p)	(-8.4%)	(+8.5%p)
기타손익*	-38	11		5	
금융손익	5 ³	-57		-9	
지분법관련손익	81 ⁴	20		1,114	
세전이익	48	-100	흑자전환	847	-94.3%
Tax	19	-29		-68	
순이익	29	-71	흑자전환	915	-96.8%

* 기업회계기준 제1001호 개정사항을 반영하여 '기타손익'을 영업외비용으로 재분류

4분기 주요 내용(전분기 대비)

1 매출액 -16.6%(QoQ)

- 조선소 및 디젤발전 납기 변경에 따른 매출감소

2 영업이익률 0.1% (흑자전환)

- Product Mix 개선으로 인한 원가율 하락 (원가율 '13.3Q : 97.2% → '13.4Q : 90.9%)

3 4Q 금융손익 5억원

- 이자손익 -22억
- 외환평가손익 +28억
- 선물환관련손익 -3억 등

4 4Q 지분법손익 +81억원

구분	'13.3Q	'13.4Q
DII	60	34
DHEL	-40	47
DII + DHEL	20	81

연간 손익계산서 비교

✓ '13년 매출액 7,439억원, 영업이익 7억원(OPM 0.1%)

(억원)

구분	2012	2013	YoY
신규수주 ¹⁾	3,464	5,299	+53.0%
매출액	13,788	7,439	-46.0%
원가율(%)	88.7%	92.9%	+4.2%p
판매비와 관리비	854	519	
영업이익	698	7	-99.0%
영업이익률(%)	5.1%	0.1%	-5.0%p
기타수익 ²⁾	127	47	
기타비용 ²⁾	118	85	
금융수익	1,213	1,009	
금융비용	1,201	1,073	
지분법손익	1,362	41	
세전이익	2,080	-53	적자전환
순이익	1,904	-52	적자전환
순차입금	458	1,239	
부채비율	139%	110%	

주요 내용	
신규수주	<ul style="list-style-type: none"> • 신규수주 5,299억원, 전기 대비 53% 증가 - 상선시장 회복에 따른 엔진 발주 증가로 선박엔진 수주 개선 - 신흥국 리스크 등에 따른 수주 차질로 디젤발전 수주 부진
매출	<ul style="list-style-type: none"> • 선박용 엔진 : 엔진 출하량 감소에 따른 매출 감소 • 디젤 엔진 : 프로젝트 납기 변경에 따른 매출 감소
영업외손익	<ul style="list-style-type: none"> • 금융손익 -63억원 - 이자손익 -73억 - 외환평가손익 -3억 - 선물환관련손익 5억 • 지분법손익 +41억원 - 지분법평가이익 166억원 - 지분법평가손실 125억원

1) 신규수주 인식 : 선수금 입금 기준

2) 기업회계기준 제1001호 개정사항을 반영하여 '기타손익'을 영업외비용으로 재분류

연간 요약 재무상태표

✓ 순차입금 1,239억원, 부채비율 110%

(억원)

구분	'12.12	'13.12	증감
유동자산	6,411	4,892	① -1,519
비유동자산	11,451	11,734	+283
자산총계	17,862	16,626	-1,236
유동부채	7,178	5,381	-1,797
선수금	3,936	3,257	-679
비유동부채	3,207	3,344	+137
부채총계	10,384	8,726	② -1,658
자본금	695	695	0
자본잉여금	3,672	3,672	0
이익잉여금	3,329	3,485	+156
기타포괄손익누계액	-222	44	+266
자본총계	7,478	7,900	③ +422
총차입금	3,128	3,123	-5
현금및등가물	2,670	1,884	-786
순차입금	+458	+1,239	④ +781
부채비율	139%	110%	-29%p

전기대비 주요 변동사항

① 유동자산 -1,519억원

- 현금 및 등가물 감소 -786억원
- 엔진 출하량 감소에 따른 매출채권 감소 -554억원

② 부채총계 -1,658억원

- 수주감소 영향 등으로 선수금 감소 -679억원
- 매입채무 감소 -495억원
- 미지급비용 감소 -314억원

③ 자본총계 +422억원

- 토지재평가 이익 362억원

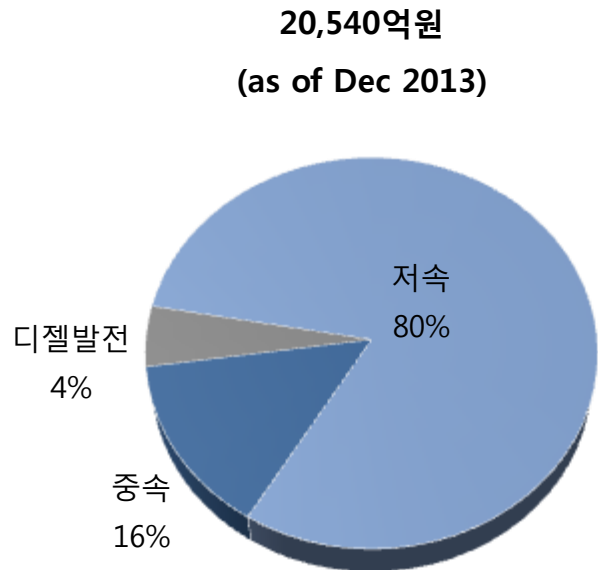
④ 순차입금 +781억원

수주잔액

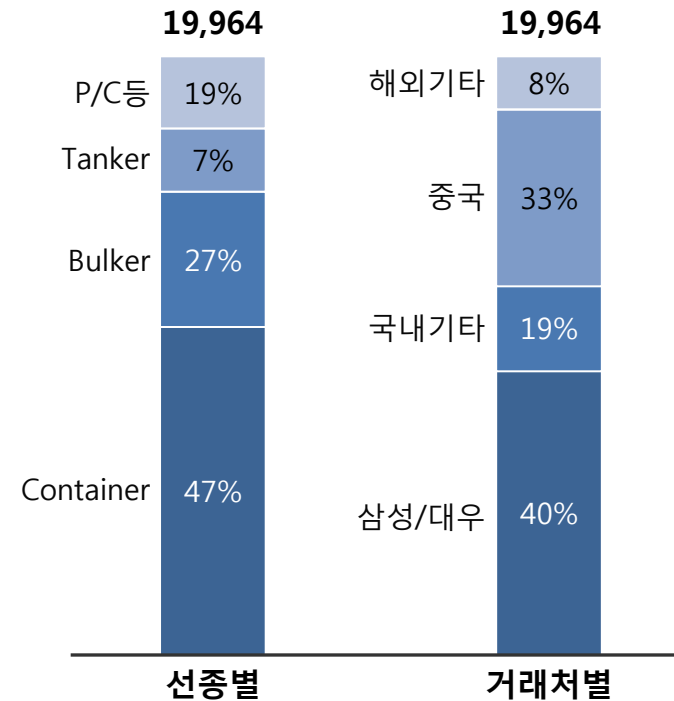
✓ 수주잔액은 2.1조원이며, 선박엔진이 96% 차지하고 있음

수주잔액 비중

(억원, %)



선박엔진
(저속+중속)
: 19,964억원



※ 수주잔액 : 계약기준(취소, 변경 반영)

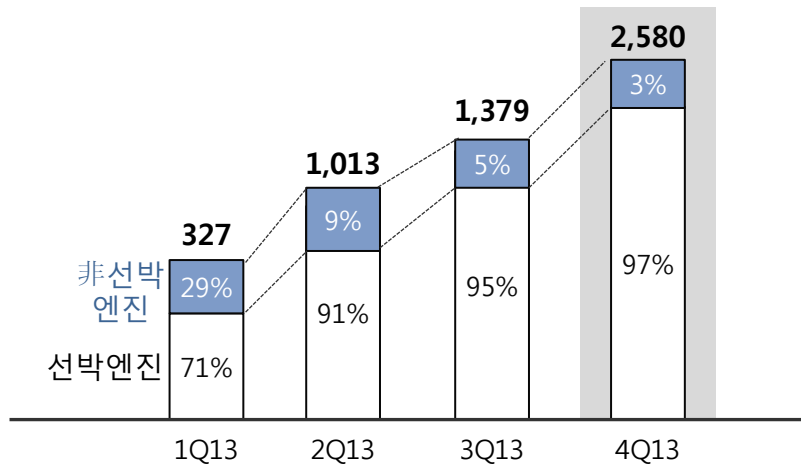
분기 및 연도별 수주

✓ 4분기 수주 2,580억원, 인식대기분(409억원) 고려시 약 2,990억원 수준

✓ '13년 수주 5,299억원, 상선시장 회복에 따른 엔진 발주 발주 증가로 선박엔진 수주 개선(전년대비 53% 증가)

분기별 수주 Trend

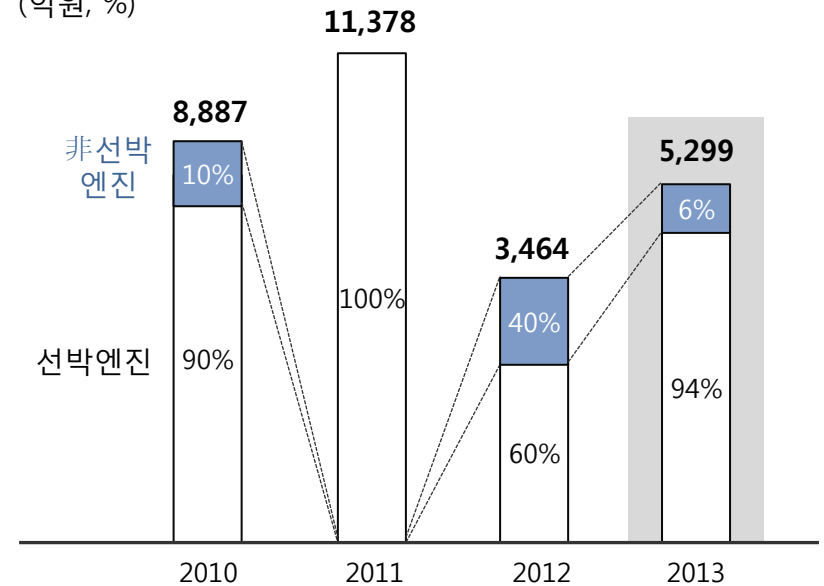
(억원, %)



- 선박엔진 : 2,508억원
 - 계약 후 인식대기 금액 409억원('13년말 기준)
- 非선박엔진 : 72억원
 - 디젤발전 5억원, 부품 67억원

연도별 수주 Trend

(억원, %)



- 선박엔진
 - '13년 선박엔진 수주 4,973억원, 전기대비 140% 증가
- 非선박엔진
 - '13년 비선박엔진 수주 326억원, 전기대비 76% 감소

Table of Contents

I. 2013년 경영실적

II. 중기 전략

III. Investment Points

Appendix

증장기 성장동력

- ✓ 디젤발전 활성화 및 신규사업 추진으로 안정적 사업 Portfolio 구축
- ✓ 수익성 위주 선별적 수주 추진 및 원가경쟁력 강화를 통해 엔진사업 경쟁력 지속 확보

전략방향	'14년 추진 과제	주요 내용
<p>1</p> <p>안정적 사업 Portfolio 구축</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 디젤발전사업 활성화 • 신규사업 추진을 통한 사업 Portfolio 다변화 	<ul style="list-style-type: none"> • Target Market 중심의 Coverage 확대 • EPC기반 System Engineering 경쟁력 강화 • 해양플랜트 기자재 사업 단계적 확대 • SCR사업 성공적 시장 진입
<p>2</p> <p>엔진사업 경쟁력 확보</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 선박엔진 사업경쟁력 확보 	<ul style="list-style-type: none"> • 수익성 위주 선별적 수주 추진 • 원가경쟁력 강화

중장기 Vision

✓ 신규사업 추진 등 非선박엔진 부문에 역량을 집중하여 2018년 매출 2.2조원 달성할 계획

중장기 Financial Aspiration-매출

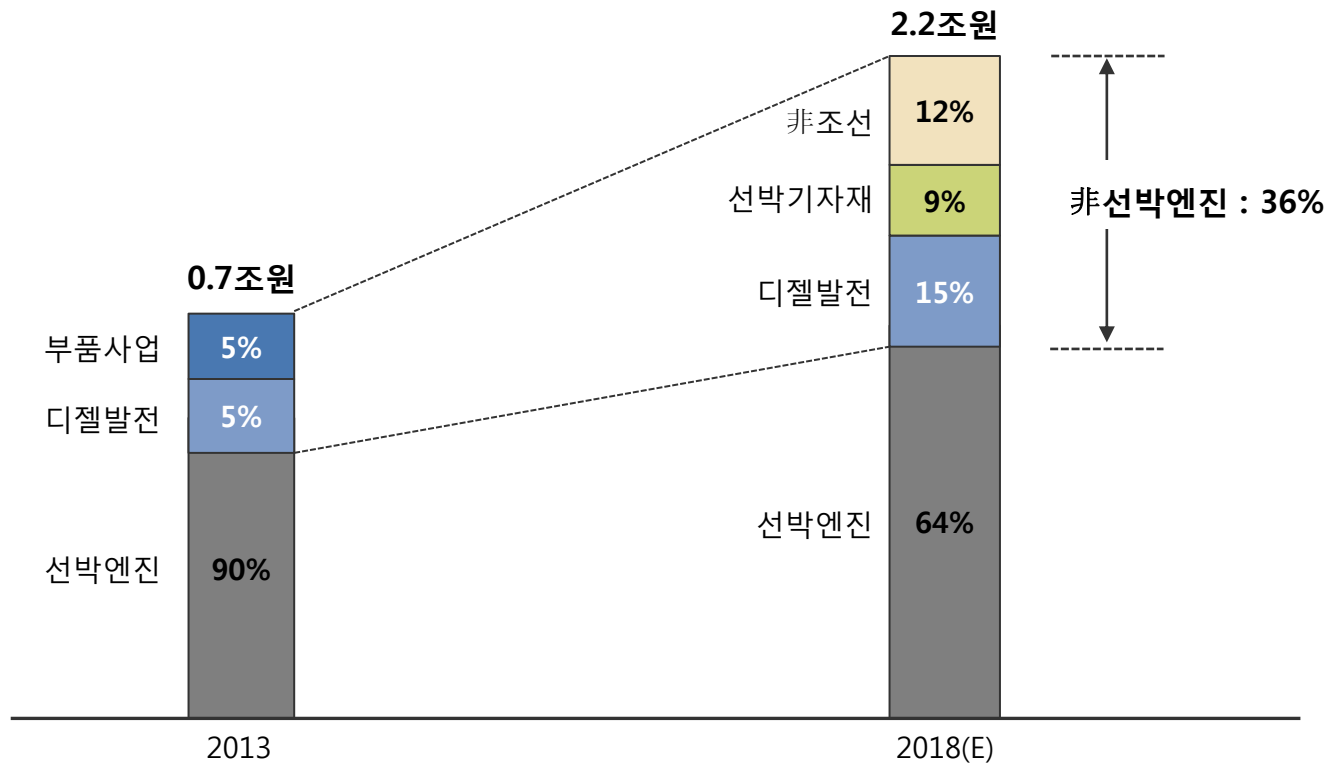


Table of Contents

I. 2013년 경영실적

II. 중기 전략

III. Investment Points

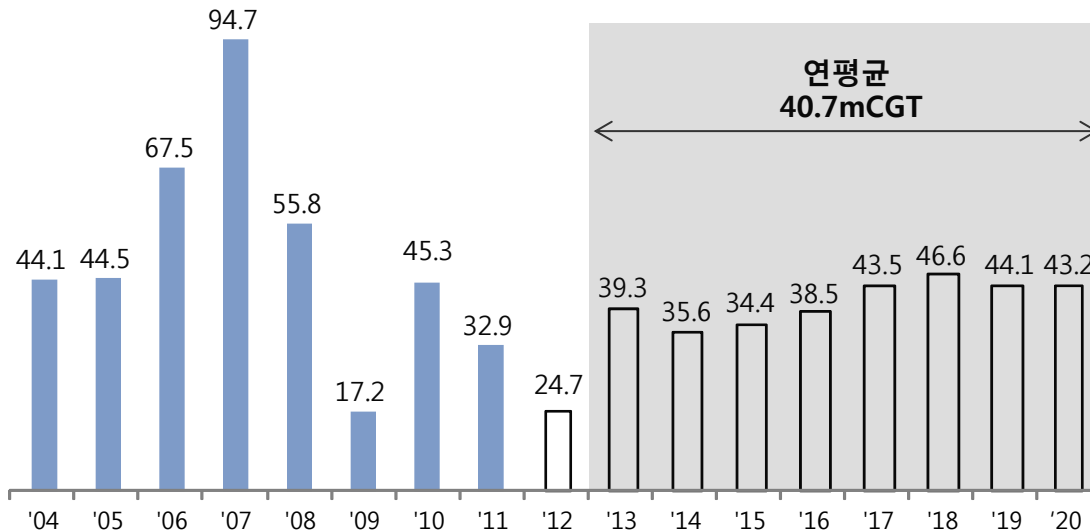
Appendix

시장환경

- ✓ 세계 신조발주량은 '13년도부터 회복하기 시작하여 '20년까지 연평균 41백만CGT 수준을 유지할 전망
- ✓ 친환경/고효율 기자재는 '14년부터 본격적인 시장 형성 후 '20년 3조원 규모로 시장 급성장 예상

세계 신조 발주 전망

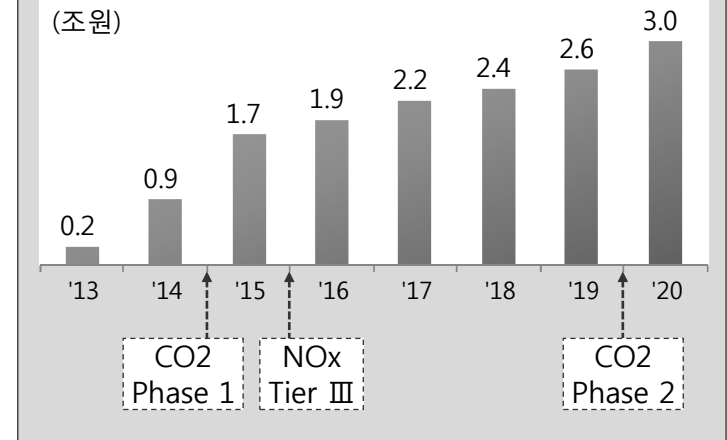
(mCGT)



* Source : Clarkson Forecast Report('13.9월)

친환경/고효율 기자재 Market Size 추정

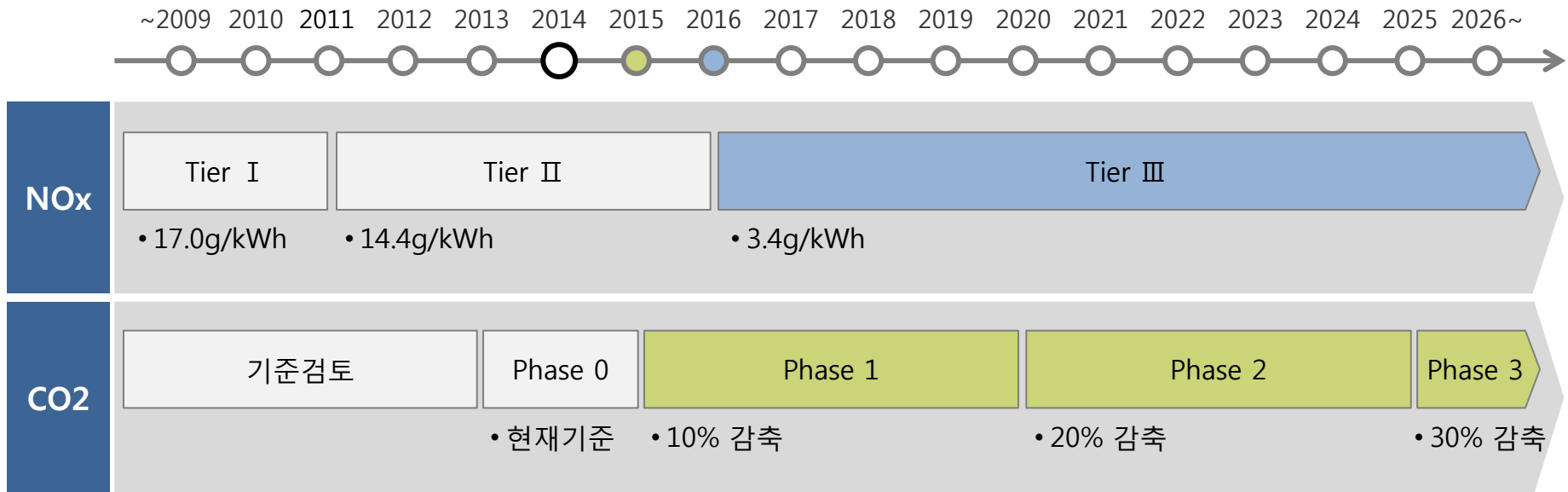
(조원)



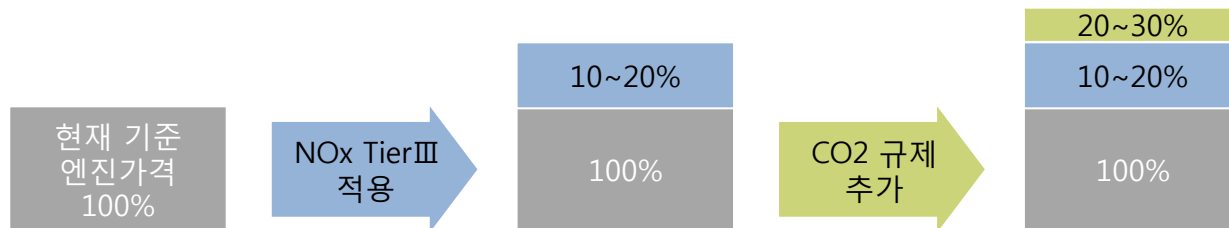
* Source : 두산엔진 추정

Investment Points 1. IMO 환경규제

IMO 규제 Milestone



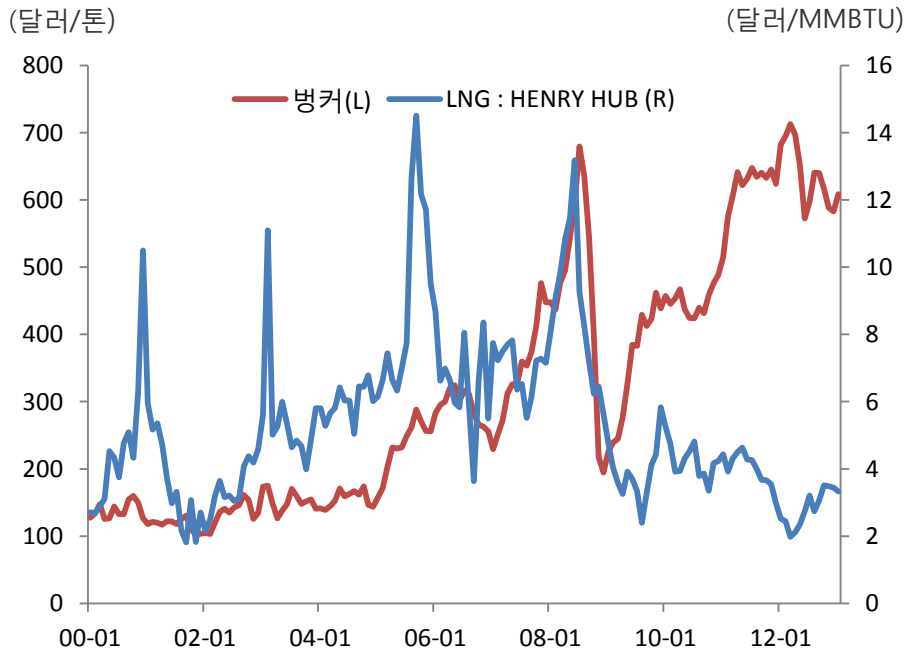
엔진가격 Impact



Investment Points 2. ME-GI(Electric driven-Gas Injection) 엔진(1/2)

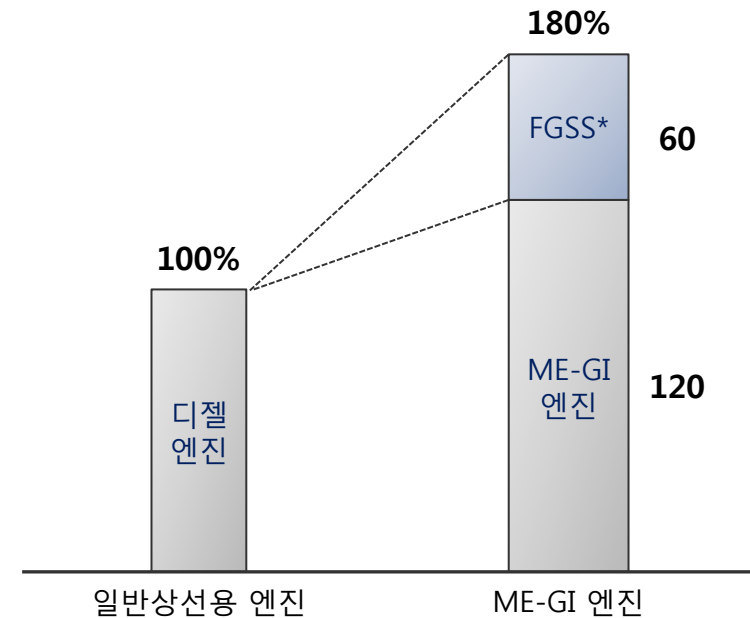
- ✓ 셰일가스 개발확대에 따른 천연가스 가격 하락으로 LNG는 중유대비 경제성과 친환경성을 동시에 확보
- ✓ ME-GI 엔진은 기존 디젤 엔진보다 가격이 높아 당사 매출 및 수익성에도 긍정적

2000년 이후 천연가스와 벙커가격 추세



※ Source : Bloomberg

당사 엔진가격 Impact

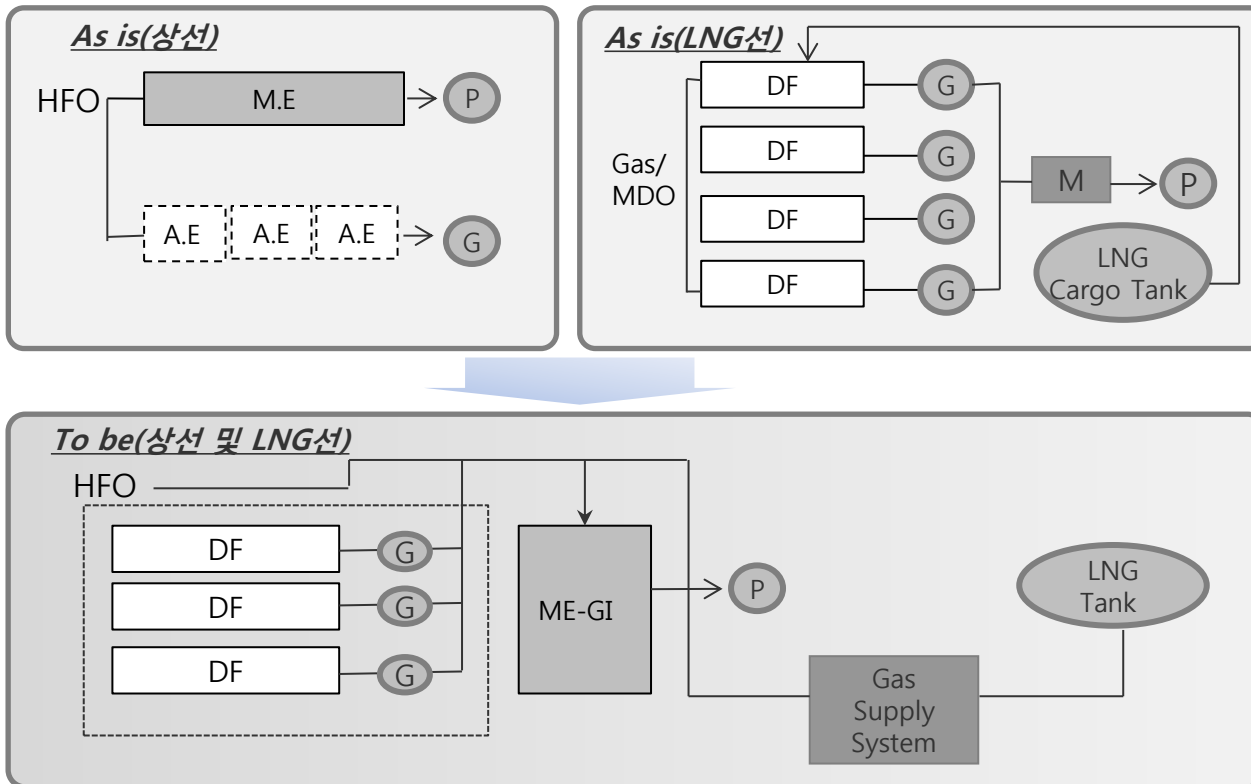


* FGSS : Fuel Gas Supply System, 당사는 아웃소싱 예정

Investment Points 2. ME-GI(Electric driven-Gas Injection) 엔진(2/2)

- ✓ ME-GI엔진은 환경규제 충족 및 대규모 출력 확보가 용이함
- ✓ 기존 상선(디젤엔진) 및 LNG선(중속DF엔진) 추진시스템이 ME-GI엔진으로 대체될 가능성 높음

선박추진 시스템 변화



- M/E= Main Engine A/E= Auxiliary Engine, DF=Dual Fuel, P=Propeller G=Generator
- HFO=Heavy Fuel Oil MDO= Marine Diesel Oil, M=Motor

[엔진효율 및 환경규제 충족 여부]

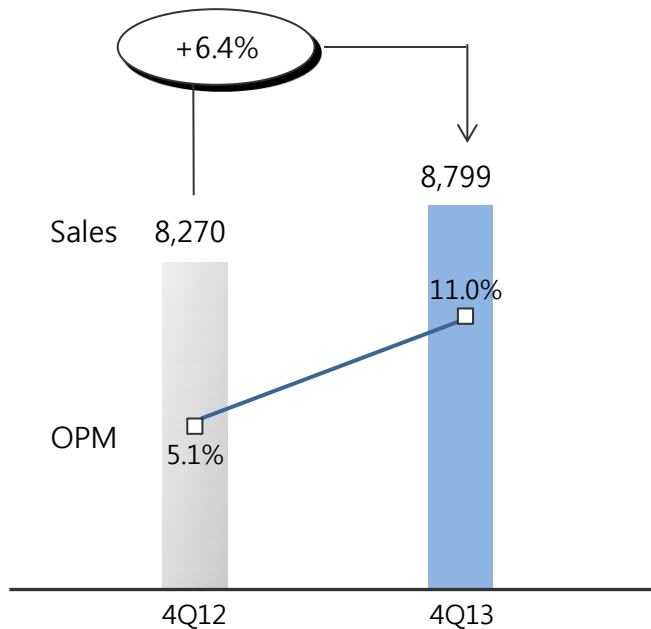
구분	엔진효율	환경규제
디젤엔진	46%	X
중속DF 엔진	40%	O
ME-GI 엔진	46%	△

Investment Points 3. Bobcat 영업실적 개선

- ✓ 4Q 매출액 8,799억원으로 전년대비 6% 증가(연간 매출 35,825억원 -2.5% YoY)
 - DHEL 실적 개선으로 당사 4Q 지분법손익 81억원(3Q 지분법손익 20억원)
- ✓ '13년 누계 Bobcat 관련 지분법손익 42억원(지분법 평가이익 166억원, 지분법 평가손실 124억원)

Bobcat 매출 및 영업이익률 추이

(단위: 억원, %)



※ Source : 두산인프라코어 IR자료('14. 2월)

Bobcat 요약 손익계산서

(억원, %)

	FY 2012	FY 2013	YoY
Sales	36,740	35,825	-2.5%
OP	2,243	2,836	+26.4%
OPM(%)	(6.1%)	(7.9%)	(+1.8%p)

지분법평가손익

(억원, %)

	FY 2012	FY 2013
Stake(%)	15.5%	15.5%
Acquisition Cost	7,382	7,382
Book Value	4,470	4,569
Gain(Loss) on Equity Method of Bobcat	*1,373	42

* 지분법손익에는 지분법주식의 평가손익과 처분손익이 포함

- I. 회사개요
- II. History
- III. 사업장
- IV. 생산인프라
- V. 사업영역

Appendix 1. 회사개요

일반현황

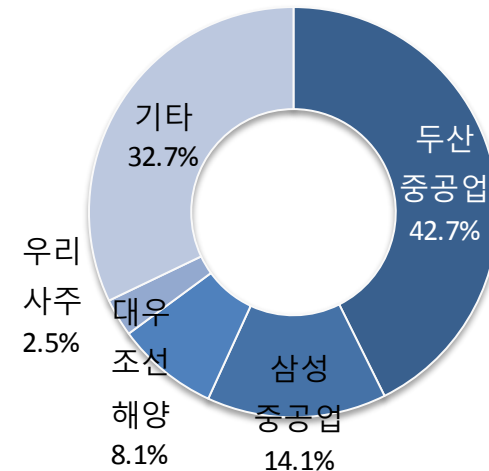
회사명	두산엔진 주식회사
설립일	1999년 12월 30일
주소	경남 창원시 성산구 신촌동 69-3
주요사업	선박용 디젤엔진 / 발전용 디젤엔진
수출비중	수출 (96%), 내수 (4%)
자본금	695억원
임직원수	1,005명 [2013년 12월말 기준]
자회사	두산전기(대련)유한공사 [100%지분소유]

사업영역

사업영역	매출액(2013)	매출비중
저속엔진	5,383억원	72%
중속엔진	1,308억원	18%
디젤발전	353억원	5%
부품 및 기타	395억원	5%
합계	7,439억원	100%

주주구성

[기준일 : 2013.12.31]



Appendix 2. History

미래형 친환경 엔진 본격화

글로벌 성장 기반 구축

회사의 창립과 사업시작

1983~2000

2001~2008

2009~

1983

- 두산중공업(주) 엔진사업 시작

1994

- 삼성중공업(주) 엔진사업 시작

1999

- 두산중공업, 삼성중공업간 엔진사업 독립법인 합작계약서 체결
- HSD엔진(주) 설립

2000

- 기술연구소 설립
- 자본금 250억 증자 (대우조선해양 지분참여)

2001

- 두산중공업(주)과 내연발전부문 양수도 계약 체결

2002

- 산자부 주관 선박용 대형 디젤엔진 세계 일류상품 선정

2005

- 두산엔진(주) 사명 변경

2006

- 중국 제관법인 DMI 설립 및 공장 준공

2007

- 10억불 수출의 탑 수상

2008

- 조립4공장 및 중속엔진 공장 준공
 - 1,200만 마력 저속엔진 및 중속 500대 생산체제

2009

- 제관공장 준공
- 자본금 325억원 증자 (주주배정, 우리사주조합, 일반공모)

2010

- 친환경, 저진동 명품엔진 생산
- 세계 최단기간 누계생산 7,000만 마력 달성
- 유가증권시장 상장(2011. 1. 4)

2012

- 세계 최단기간 누계 생산 (8,000만 마력 달성(2012.1.31))

2013

- 세계 최초 ME-GI엔진 상용화(2013.3)
- 세계 최초 선박용 저온 탈질시스템 개발(2013.9)

Appendix 3. 사업장



중국 대련공장



- 면적 : 57,904m² (17,500평)
- 생산품목 : 디젤엔진 부품
- 생산능력 : 엔진 제관물 250블록

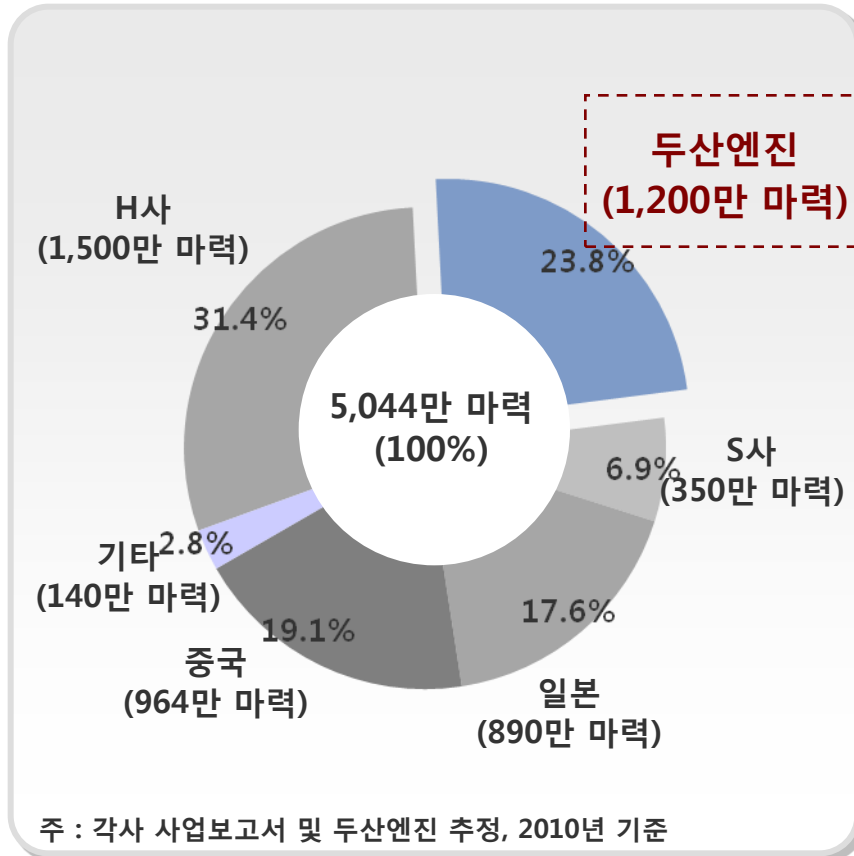


- 생산품목 : 디젤엔진
- 면적 : 328,000m²(99,500평)
- 주요 현황

구분	면적(m ²)	생산 CAPA(년)
저속공장	42,720(12,922평)	12,000,000 마력
중속공장	17,010(5,145평)	2,000,000 마력
가공공장	27,100(8,197평)	
제관공장	4,894(1,480평)	
총 CAPA		14,000,000 마력

세계 2위의 디젤엔진 생산설비 확보

대형 디젤엔진 생산 CAPA



생산설비 및 인프라 현황

1. 대형 저속 디젤엔진 생산공장

- 생산CAPA 1,200만마력(현재 600만마력 운영)
- 조립 및 시운전공장 : 4개동(현재 3개동 운영)
- 가공공장(Plano Miller 7대, Boring Mch. 8대)
- 제관공장(250블록/년)

2. 중속 디젤엔진 생산공장

- 생산 CAPA 500대
- 조립공장 및 시운전공장 각각 1개공장
- 가공공장(Plano Miller 5대, Mill-Turn 4대)

3. 업계 최고의 생산 인프라

- High-quality Sourcing Network 구축 (품질/조달의 안정성, 공동 개발)
- 첨단 생산 시스템 : 흐름생산체계, Fool-proof 시스템)
- 숙련된 설계 및 생산 기술 인력

Appendix 5. 사업영역 – 저속엔진

저속 디젤엔진



- Main Business ('13년 기준 매출의 72%)
- 용도 : 컨테이너선, 유조선 등 대형선박의 추진용 엔진
- 시장점유율 : 세계 2위(글로벌 M/S 24%)
- 고객사 : 삼성중공업, 대우조선해양, Yangzijiang(중)
Sinopacific(중), COSCO(중)

컨테이너선 엔진



유조선 엔진



LNG선 엔진



벌크선 엔진



Appendix 5. 사업영역 – 중속엔진

중속 디젤엔진



- 신성장 Business ('13년 기준 매출의 18%)
- 용도 : 대형 선박의 보조기기용 엔진
중소형 선박의 추진용 엔진
- 고객사 : 삼성중공업, 대우조선해양, 중국, 브라질 등

군함(독도함) 엔진



크루즈선 엔진



해저시추선 엔진



Ferry선 엔진



Appendix 5. 사업영역 – 발전설비(저속, 중속)

Diesel Power Plant

중속 디젤발전

- 발전용 중속 디젤엔진 사용
- 발전용량 1~25MW 사이의 소용량 발전 적합
- 주로 도서지역, 전력소요 공급 지역, 대규모 플랜트 또는 건물 비상발전용으로 사용 (필리핀, 푸자이라, 방글라데시)



원전 비상발전 설비

국내 원자력 비상발전설비 No.1

- 국내 원전 비상발전설비 100% 독점 공급 : 원전 수출 증가에 따른 수주 확대 전망
- 발전 용량 및 형태에 따라 3,500 ~ 9,000KW급 사용
- 월성, 영광, 울진, 신고리 원자력 발전소에 공급

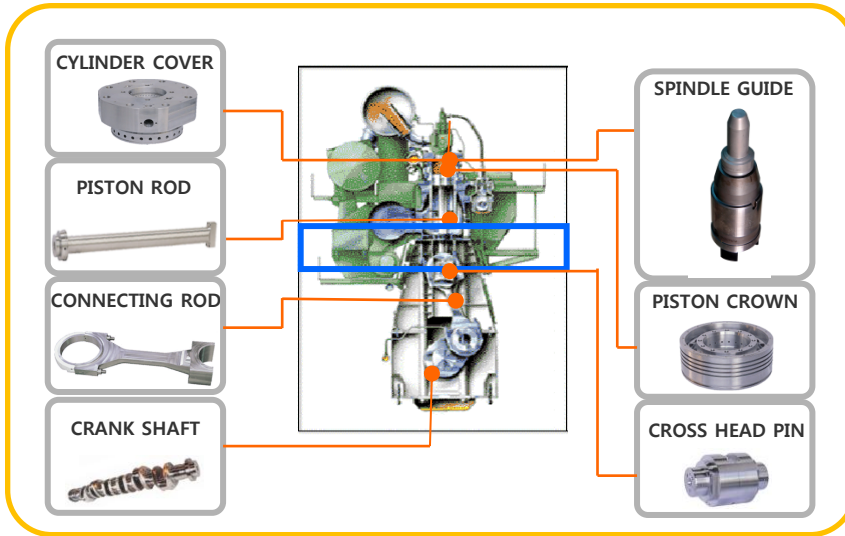


※ DPP (Diesel Power Plant) : 소형 발전 설비로 섬 등 발전설비 건설이 어려운 곳에 사용

원전용 비상 발전기 : 원자력 발전소 가동시 문제 발생하여 외부전력이 필요하여 가동되는 원전 최후의 전원 공급 수단

Appendix 5. 사업영역 – 부품사업

주요 엔진 부품



- 용도 : 선박엔진용 주요 부품, Retrofit
- 고객사 :
 - 대리점 14개 (국내 12개, 해외 2개)
 - 직거래 선주사 : A.P.Moller(덴마크), CSCL(중), NOVO Ship(러)
- 시장규모 : 6,000억원(2013년 기준)
- 사업현황
 - 부품 국산화 추진
 - 유상서비스 Item 신규 개발



CYLINDER COVER



ROD(CON/PISTON)



ALPHA RETROFIT



CROSS HEAD PIN