



Doosan Engine

Investor Relations
'14년 1분기 경영실적



April 2014
두산엔진

Table of Contents

I. 2014년 1Q 경영실적

II. 중기 전략

III. Investment Points

Appendix

Disclaimer

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.

1Q 요약 손익계산서

✓ 매출액 1,649억원, 영업적자 -192억원(OPM -11.6%)

(억원)

구분	'14.1Q	'13.4Q	전분기 대비	'13.1Q	전년동기 대비
매출액	1,649 ¹	1,444	+14.2%	2,144	-23.1%
원가율(%)	(105.4%)	(90.9%)	(+14.5%p)	(91.9%)	(+13.5%p)
매출총이익	-88	132		173	
판매비와관리비	104	131		113	
영업이익	-192	1	적자전환	61	적자전환
영업이익률(%)	(-11.6%) ²	(0.1%)	(-11.7%p)	(+2.8%)	(-14.4%p)
기타손익	4	-38		-19	
금융손익	-12 ³	5		7	
지분법관련손익	-38 ⁴	81		-61	
세전이익	-239	48	적자전환	-12	적자확대
Tax	-50	19		9	
순이익	-189	29	적자전환	-21	적자확대

1분기 주요 내용(전분기 대비)

1 매출액 +14.2%(QoQ)

- 전분기 대비 선박엔진 인도 증가

2 영업이익률 -11.6% (적자전환)

- Product Mix 악화로 인한 원가율 상승 (원가율 '13.4Q : 90.9% → '14.1Q : 105.4%)

3 금융손익 -12억원

- 이자손익 -19억
- 외환평가손익 -1억
- 선물환관련손익 +6억

4 지분법손익 -38억원

- 지분법평가이익 +35억
- 지분법평가손실 -73억

요약 재무상태표

✓ 순차입금 1,561억원, 부채비율 122%

(억원)

구분	'13.12	'14.03	증감
유동자산	4,892	5,538	1 +646
비유동자산	11,734	11,703	-31
자산총계	16,626	17,241	+615
유동부채	5,381	6,746	+1,365
선수금	3,257	3,252	-5
비유동부채	3,344	2,738	-606
부채총계	8,726	9,485	2 +759
자본금	695	695	0
자본잉여금	3,672	3,672	0
이익잉여금	3,485	3,296	-189
기타포괄손익누계액	44	89	+45
자본총계	7,900	7,756	3 -144
총차입금	3,123	3,297	+174
현금및등가물	1,884	1,736	-148
순차입금	1,239	1,561	4 +322
부채비율	110%	122%	+12%p

전기대비 주요 변동사항

1 유동자산 +646억원

- 엔진 출하량 증가로 매출채권 증가 +424억원
- 재공품 등 재고자산 증가 +570억원

2 부채총계 +759억원

- 매입채무 증가 +756억원

3 자본총계 -144억원

- 당기순손실 -189억원

4 순차입금 +322억원

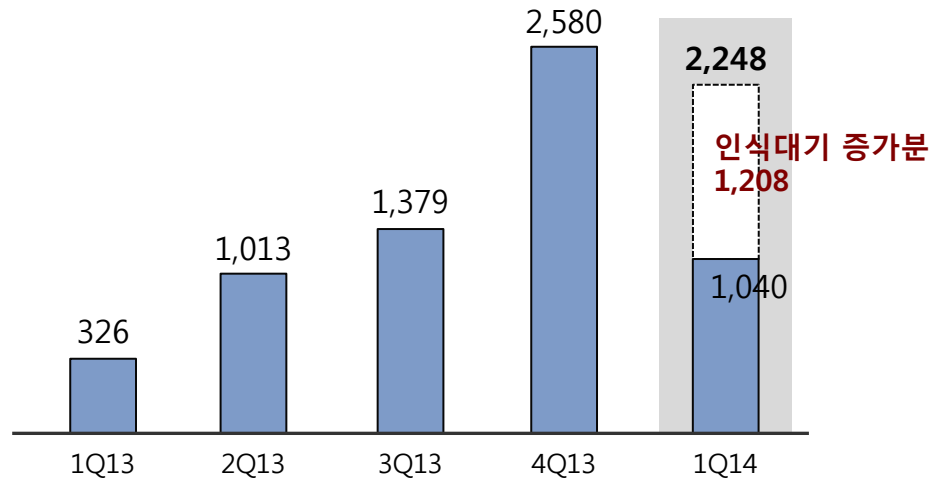
- 운전자본 증가 등으로 현금 148억원 감소
- L/C Nego 차입금 149억원 증가

분기별 수주

- ✓ 1분기 수주 1,040억원, 인식대기(전년말 409억원 → 3월말 1,617억원) 증가분 고려시 1분기 수주는 2,248억원
- ✓ 상선업황 개선에 따른 엔진 발주 증가로 분기별 수주는 작년 하반기부터 개선 중

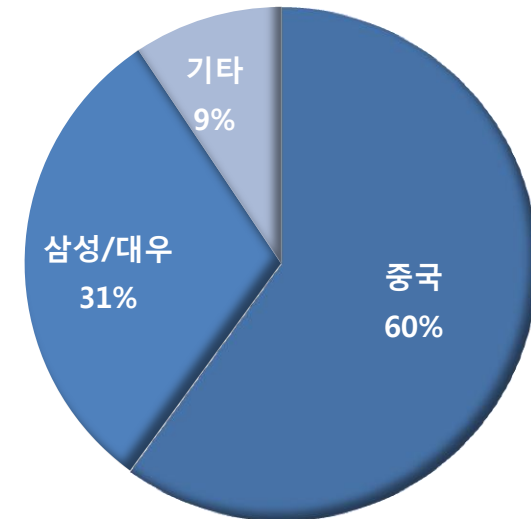
분기별 수주 Trend

(억원)



거래처별 신규수주

선박엔진(938억원)



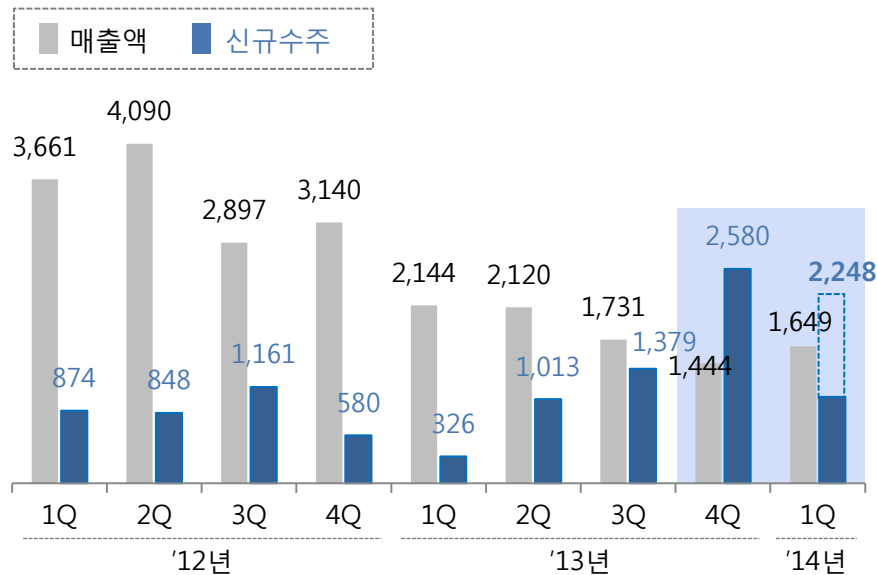
* 신규수주 인식 : 선수금 입금 기준

분기별 실적 추이

✓ 상선시장 회복으로 '13년 4분기부터 신규수주가 매출액을 상회하고 있으며, 향후 실적 개선이 예상됨

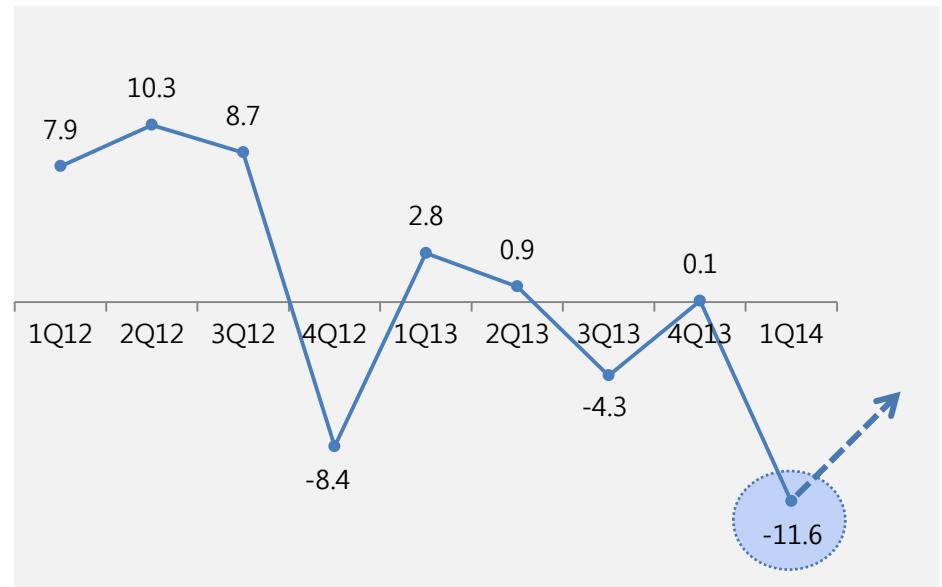
분기별 매출액 & 신규수주 Trend

(억원)



분기별 영업이익률 Trend

(%)

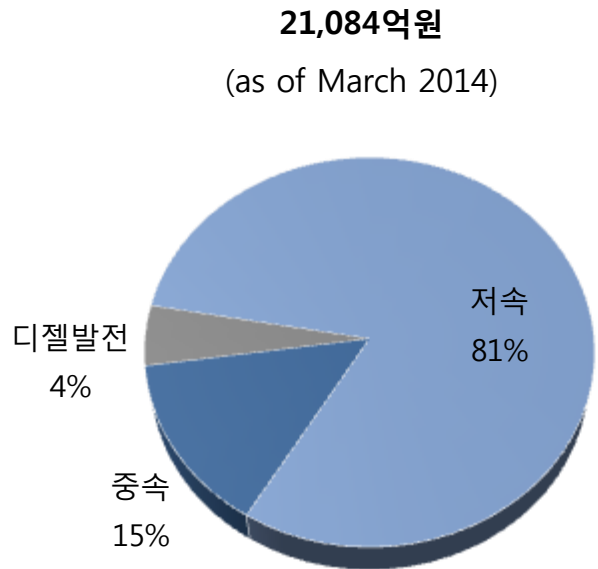


수주잔액

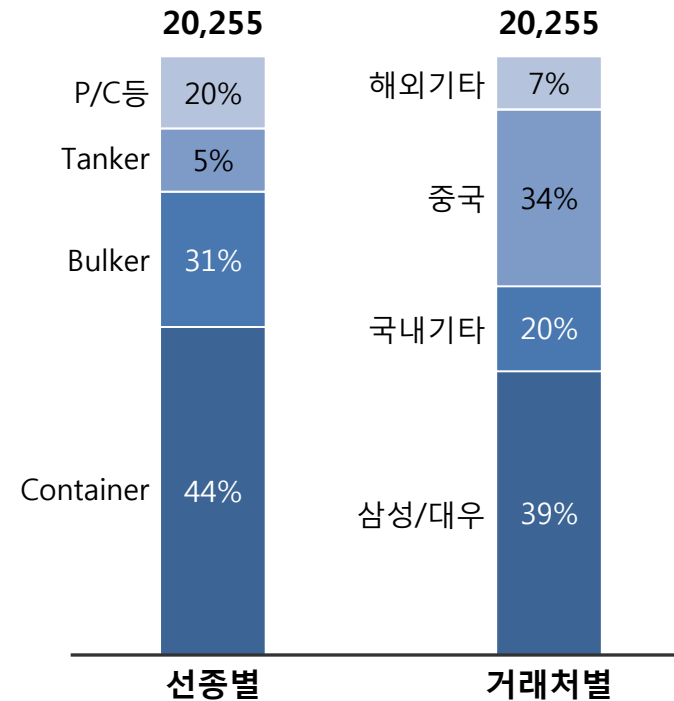
✓ 수주잔액은 2.1조원이며, 선박엔진이 96% 차지하고 있음

수주잔액 비중

(억원, %)



선박엔진
(저속+중속)
: 20,255억원



※ 수주잔액 : 계약기준(취소, 변경 반영)

Table of Contents

I. 2014년 1Q 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 • SCR사업의 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

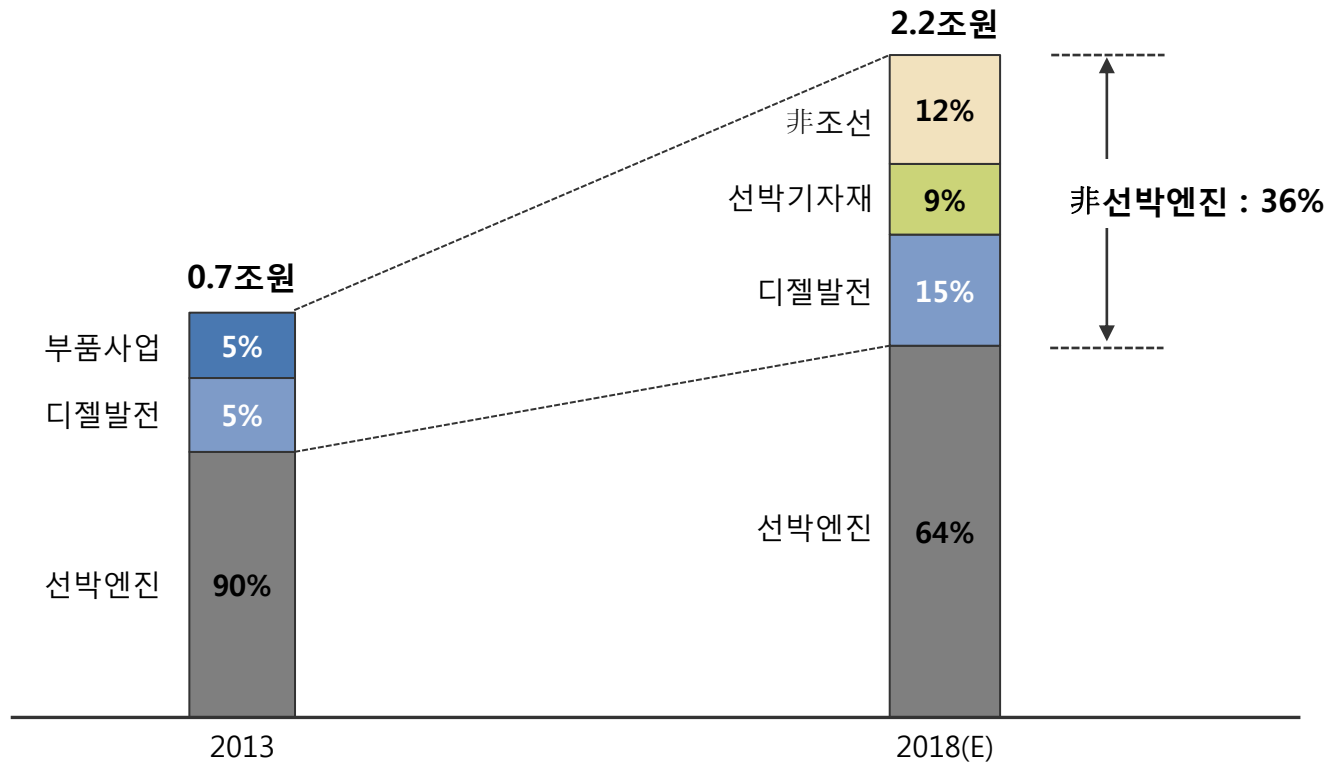


Table of Contents

I. 2014년 1Q 경영실적

II. 중기 전략

III. Investment Points

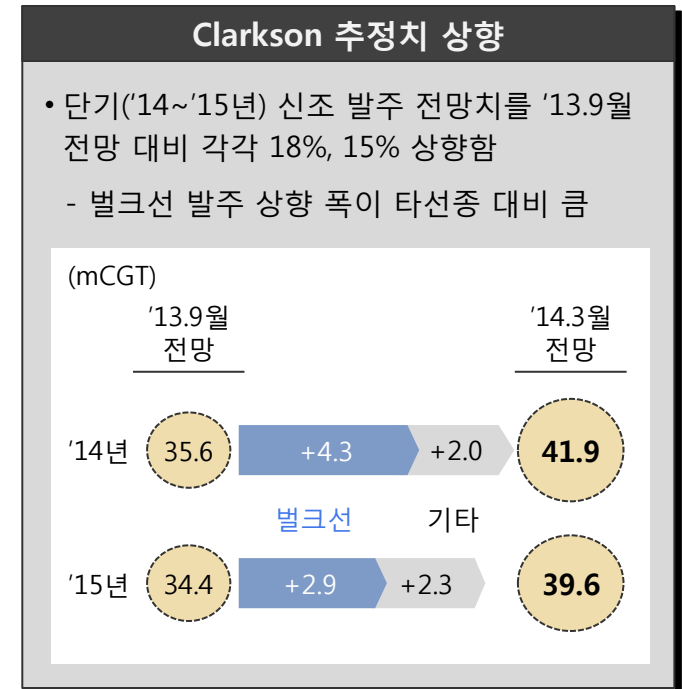
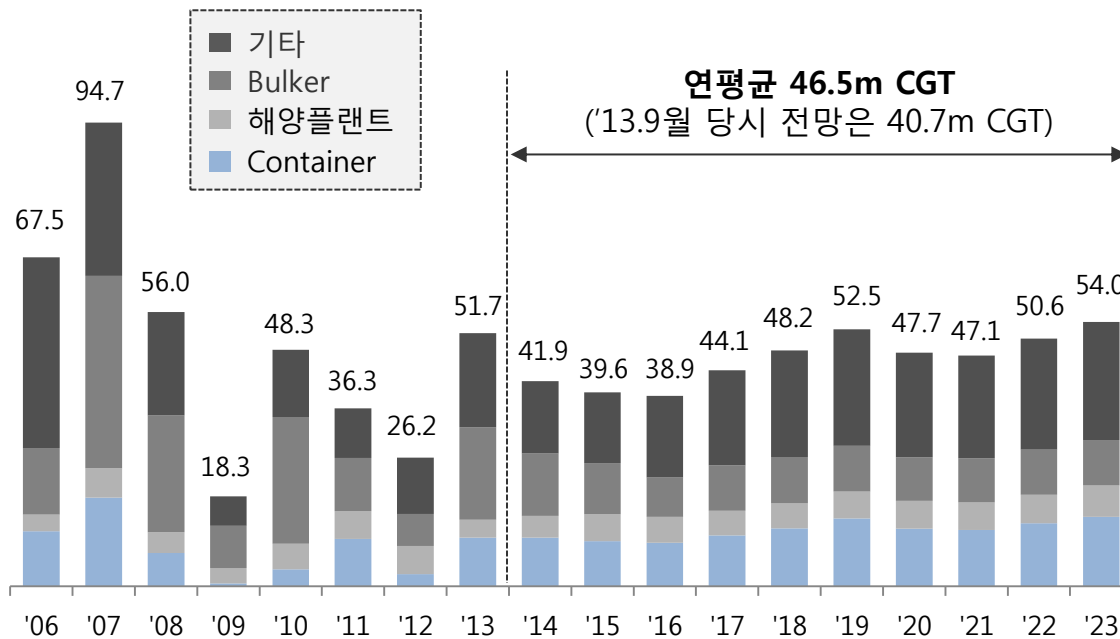
Appendix

시장환경

✓ 세계 신조 발주량은 '13년부터 회복하기 시작하였으며, 중장기적으로 연평균 46백만CGT 수준을 유지할 전망

세계 신조 발주 전망

(mCGT)



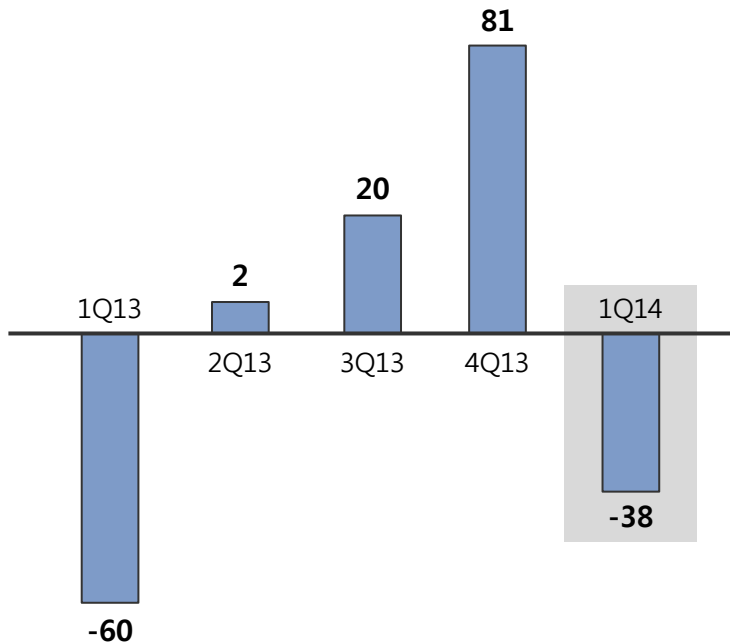
※ Source : Clarkson Forecast Report ('14.3월)

Investment Points 1. Bobcat 영업실적 개선

- ✓ Bobcat 관련 1분기 지분법손익 -38억원 (지분법 평가이익 35억원, 지분법 평가손실 -73억원)
- ✓ 최근 Bobcat의 양호한 실적으로 당사 1Q 지분법손익도 전년대비 개선됨

Bobcat 지분법 손익 Trend

(억원)



당사 지분율 & 장부가

(억원, %)

구분	1Q13	1Q14	증감
Stake(%)	15.5%	15.5%	
Acquisition Cost	7,382	7,382	
Book Value	4,519	4,576	
DII	2,698	2,894	
DHEL	1,821	1,682	
지분법평가손익	-60	-38	적자축소
DII	26	35	+30.8%
DHEL	-86	-73	적자축소

NOx (Nitrogen oxides)

Global as Tier II | after Jan. 2011

ECA as Tier III | after Jan.2016

Under **14.4 g/kWh**

Under **3.4 g/kWh**

ECA (Emission Control Areas, 배기가스 규제지역)

ECA 내 운항선박은 MARPOL 부속서 VI 의 규제조항에 따라 배기가스(NOx/SOx etc.) 배출 기준을 준수해야 함

최근 MEPC¹⁾ 66차 회의 결과 現 NECA²⁾을 기준으로 TierⅢ가 발효되며, 향후 주요 선진국을 중심으로 순차적 확대 적용될 전망

1) MEPC(Marine Environment Protection Committee): 해양환경보호위원회

2) NECA(NOx ECA): 북미 연안, 캐리비안 및 하와이 제도



● North American ECAs(NOx, SOx, PM)

● Baltic & North Sea ECAs(SOx)

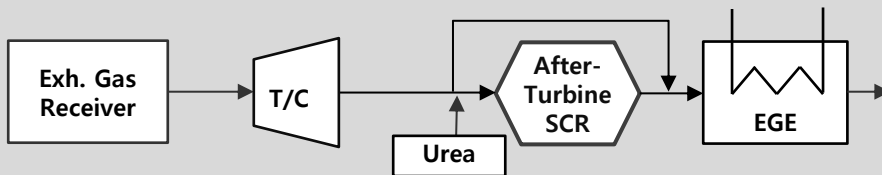
● Discussed ECAs

▪ After-turbine SCR (저온)

- 촉매와 환원제(Urea)를 이용한 NOx 저감 기술
- 높은 NOx 저감 효율 (≥80%)
- 간단한 시스템 구성 : Reactor, Urea Dosing System, Control System
- IMO Tier III 기준 만족이 입증된 기술

“가장 효율적이고 검증된 Solution”

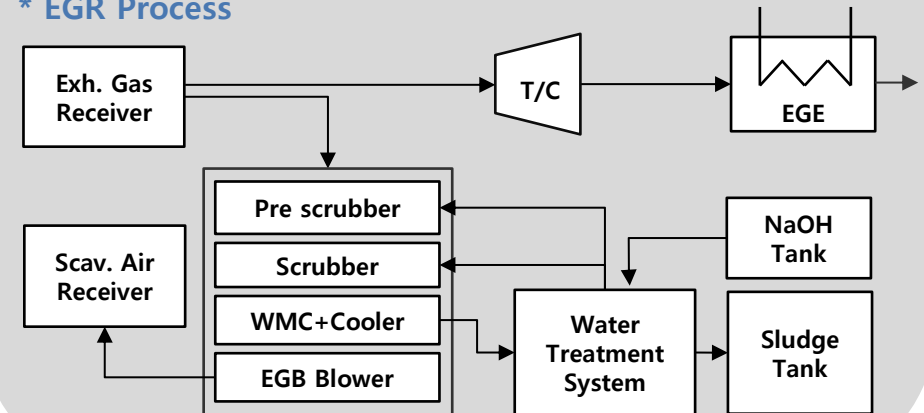
* DelNOx Process



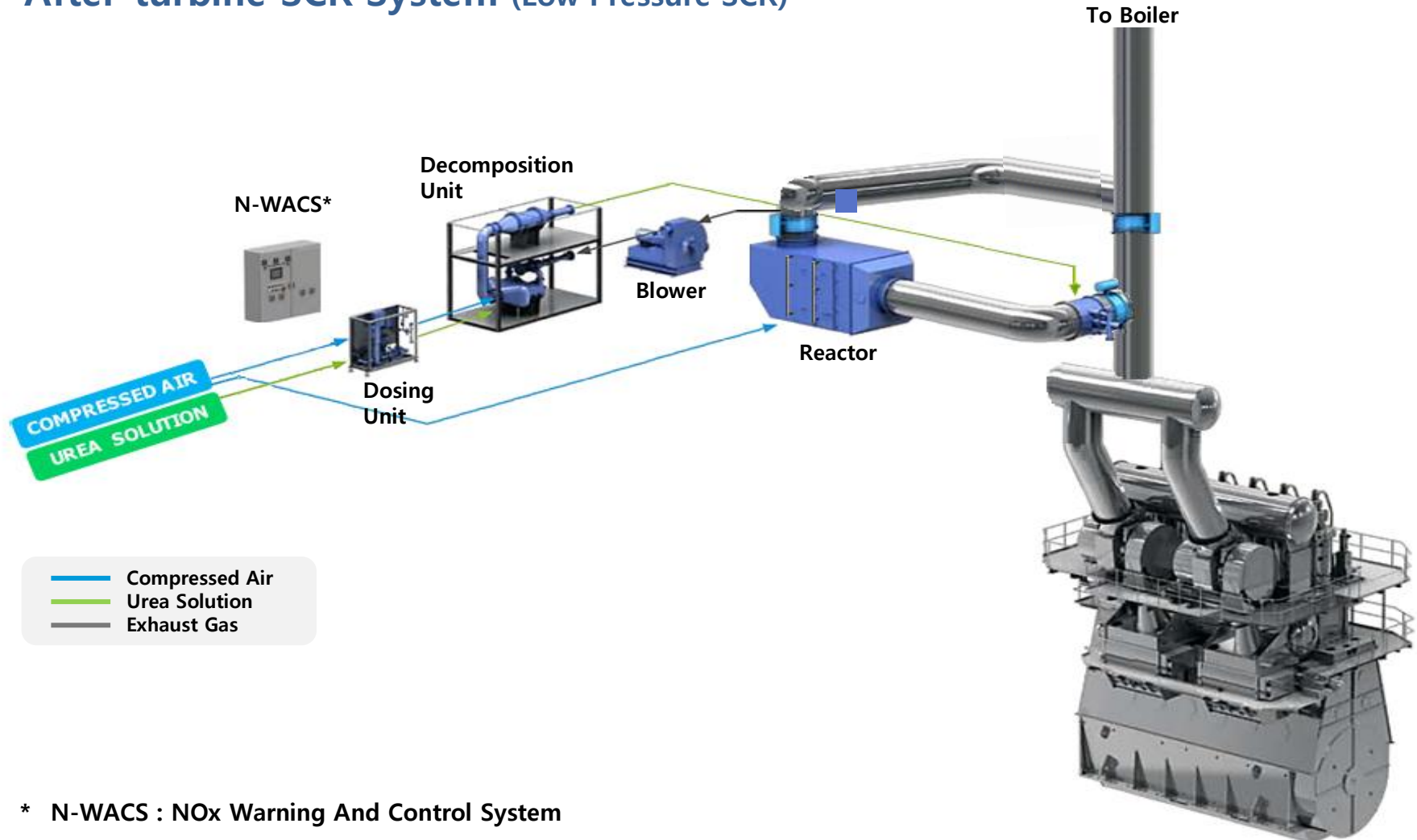
▪ EGR (Exhaust Gas Recirculation)

- 既연소된 배기가스의 연소실 재공급을 통한 산소 농도 및 연소온도 감소로 NOx 저감 기술
- 엔진 통합형 설계 및 부가 水처리 설비
- 복잡한 설계 및 Maintenance 구조

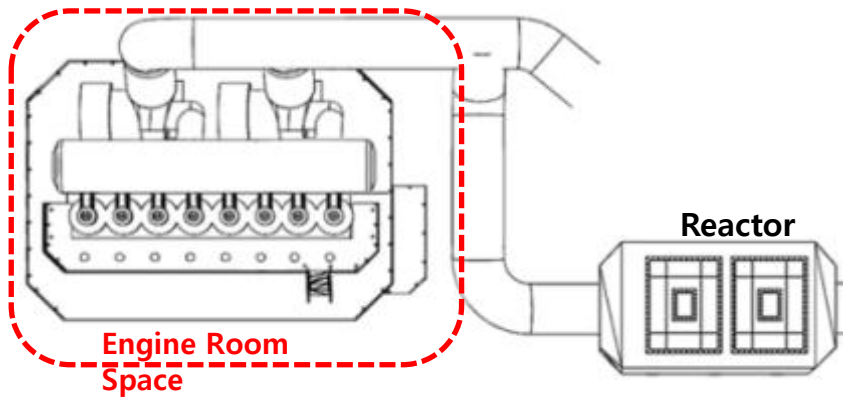
* EGR Process



■ After-turbine SCR System (Low Pressure SCR)



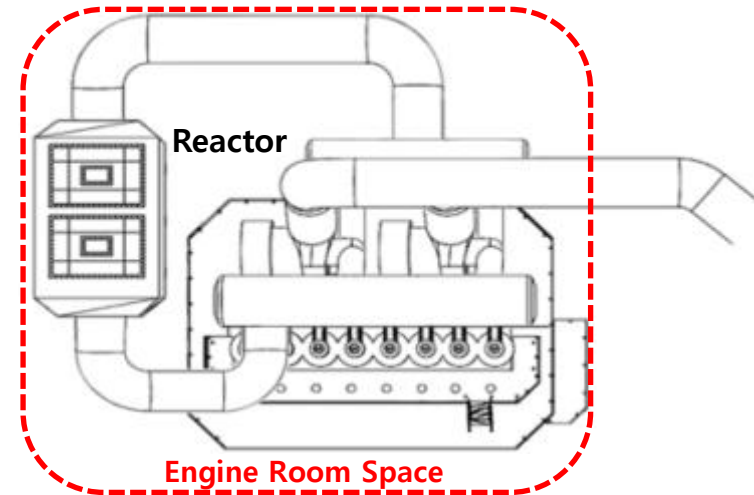
▪ After-turbine SCR (LP)



- Turbocharger 후단 위치
- 엔진룸 內 배치 유연성과 Pipe 라인 구성 용이
- 엔진룸 설계 時 수정 최소화

" Best Solution for IMO Tier III Compliance, Shipyard Design & Shipowner Operation "

▪ Pre-turbine SCR (HP)



- 배기가스 리시버와 Turbocharger 사이 위치
- 엔진룸 內 배치와 Pipe 라인 구성 제약
 - . 엔진 근접위치 배치
 - . T/C 수량에 따른 공간확보 필수
- 엔진룸 설계 時 수정 필요

- I. 회사개요
- II. History
- III. 사업장
- IV. 생산인프라
- V. 사업영역
- VI. 두산그룹 IR팀 연락처

Appendix 1. 회사개요

일반현황

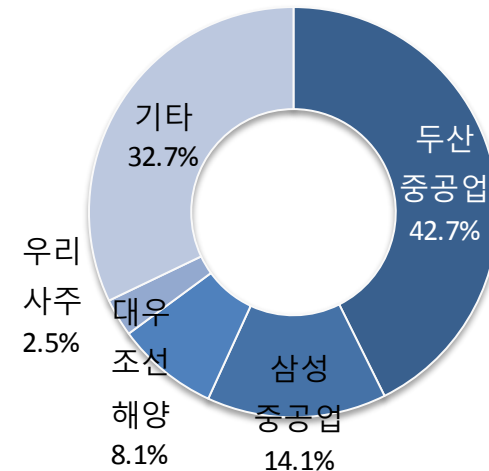
회사명	두산엔진 주식회사
설립일	1999년 12월 30일
주소	경남 창원시 성산구 신촌동 69-3
주요사업	선박용 디젤엔진 / 발전용 디젤엔진
수출비중	수출 (96%), 내수 (4%)
자본금	695억원
임직원수	1,005명 [2013년 12월말 기준]
자회사	두산전기(대련)유한공사 [100%지분소유]

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



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

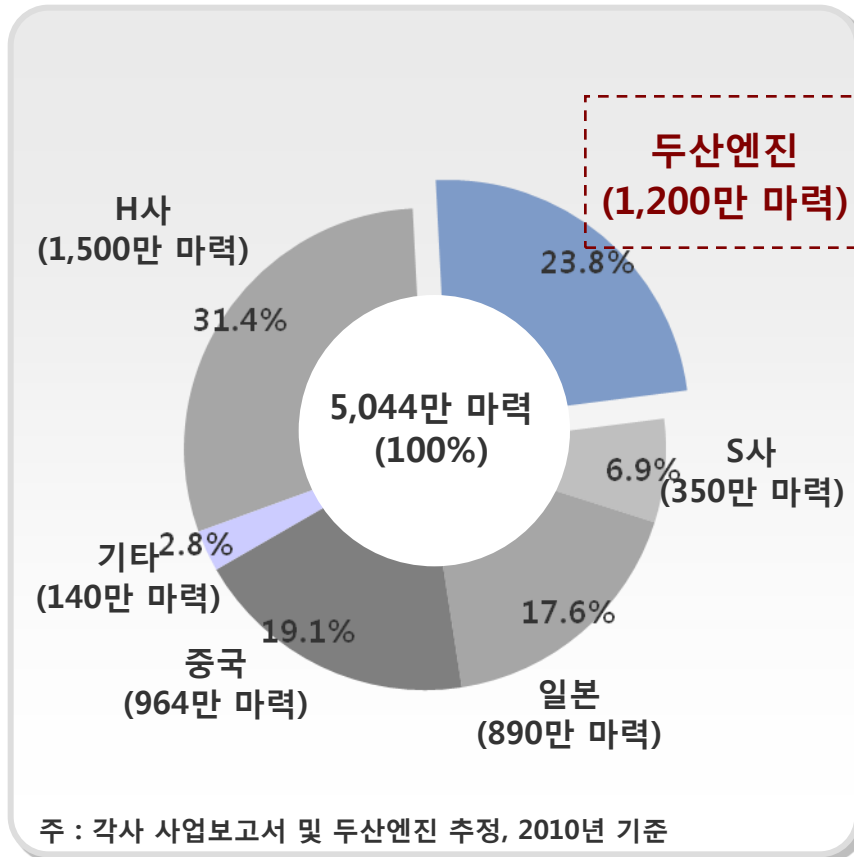


- 생산품목 : 디젤엔진
- 면적 : 328,000m²(99,500평)
- 주요 현황

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

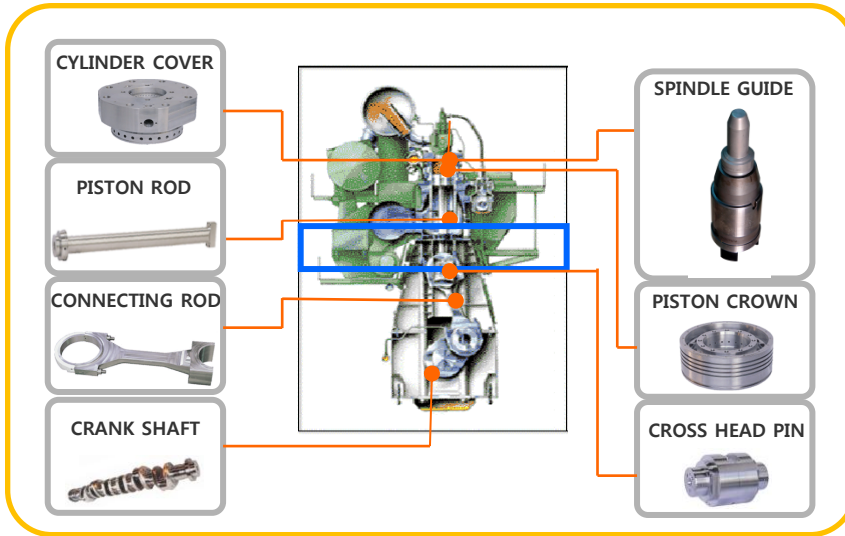


※ DPP (Diesel Power Plant) : 소형 발전 설비로 섬 등 발전설비 건설이 어려운 곳에 사용

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