



Doosan Engine

Investor Relations
'13년 1분기 경영실적



May 2013
두산엔진

Table of Contents

I. 2013년 1Q 경영실적

II. 중기 전략

III. Investment Points

Appendix

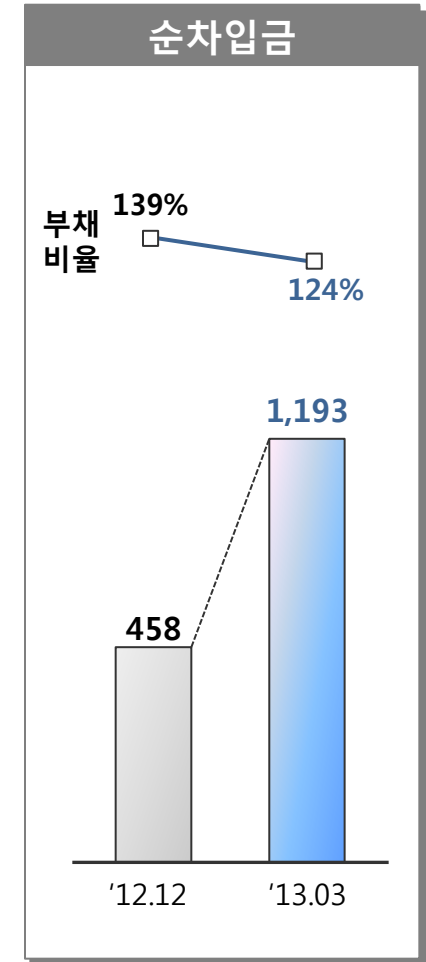
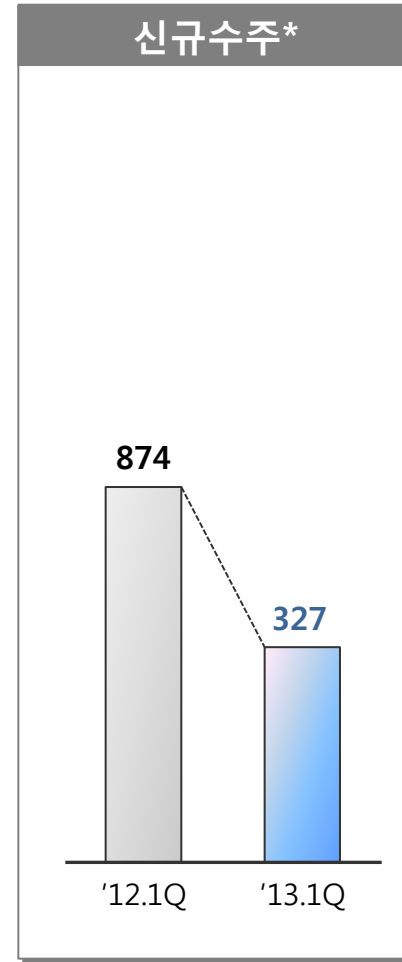
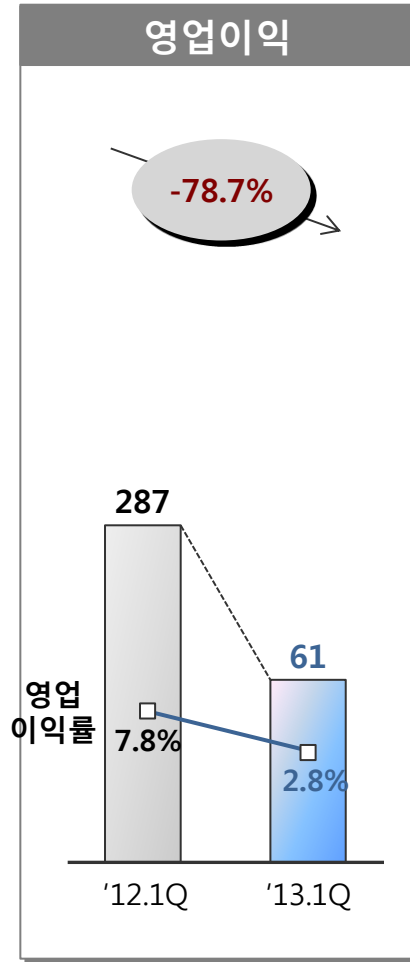
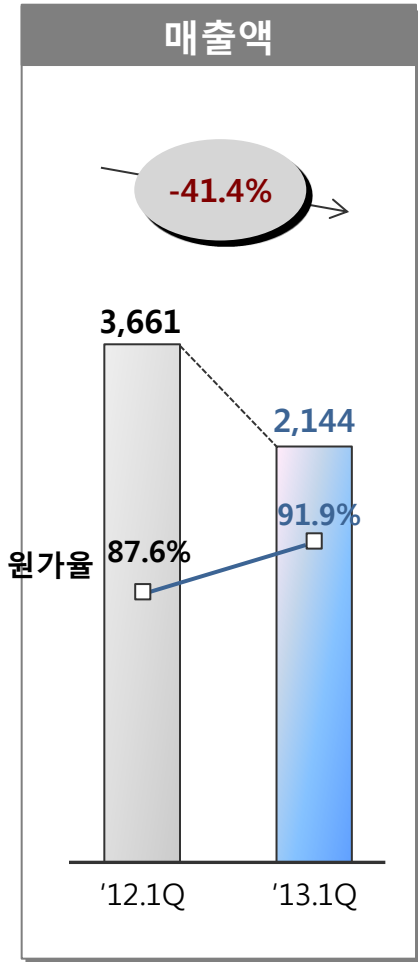
Disclaimer

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.

'13년 1Q 경영실적 Summary

(억원)



* 신규수주 : 선수금 입금 기준

1Q 요약 손익계산서

✓ 매출액 2,144억원, 영업이익 61억원(OPM 2.8%)

(억원)

구분	'13.1Q	'12.1Q	전년동기 대비	'12.4Q	전분기 대비
매출액	2,144 ¹	3,661	-41.4%	3,180	-32.6%
원가율(%)	(91.9%)	(87.6%)	(+4.3%p)	(96.9%)	(-5.0%p)
매출총이익	173	454	-61.9%	100	+73.0%
판매비와관리비	112	167		323	
영업이익	61	287	-78.7%	-223	흑자전환
영업이익률(%)	(2.8%) ²	(7.8%)	(-5.0%p)	(-7.0%)	(+9.8%p)
기타손익*	-20	17		-35	
금융손익	8 ³	-7		-9	
지분법관련손익	-61 ⁴	3		1,114	
세전이익	-12	300	적자전환	847	적자전환
Tax	9	71		-68	
순이익	-21	229	적자전환	915	적자전환

* 기업회계기준 제1001호 개정사항을 반영하여 '기타손익'을 영업외비용으로 재분류

'13.1Q 주요 내용

1 매출액 -41.4% YoY

- 엔진 출하량 감소에 따른 매출 감소

2 영업이익률 2.8% (-5.0%p YoY)

- Product Mix 악화에 따른 원가율 상승 ('12.1Q: 87.6% → '13.1Q: 91.9%)

3 1Q 금융손익 8억원

- 이자손익 -6억
- 외환평가손익 -27억
- 선물환관련손익 +39억

4 지분법손익 -61억원

- 지분법평가이익 +26억
- 지분법평가손실 -87억

재무상태표

✓ 순차입금 1,193억원, 부채비율 124%

(억원)

구분	'12.12	'13.03	증감
유동자산	6,411	5,500	① -911
비유동자산	11,451	11,460	+9
자산총계	17,862	16,960	-902
유동부채	7,178	6,225	-953
선수금	3,936	3,602	-334
비유동부채	3,206	3,162	-44
부채총계	10,384	9,387	② -997
자본금	695	695	0
자본잉여금	3,672	3,672	0
이익잉여금	3,329	3,322	-7
기타포괄손익누계액	-222	-118	+104
자본총계	7,478	7,573	+95
총차입금	3,128	3,029	-99
현금및등가물	2,670	1,836	-834
순차입금	+458	+1,193	③ +735
부채비율	139%	124%	-15%p

전기대비 주요 변동사항

① 유동자산 -911억원

- 선수금 감소 및 차입금 상환 등으로 현금 및 등가물 -834억원

② 부채총계 -997억원

- 수주감소에 따른 선수금 감소 -334억원
- 환율상승에 따른 파생관련 부채 감소 -206억원

③ 순차입금 +735억원

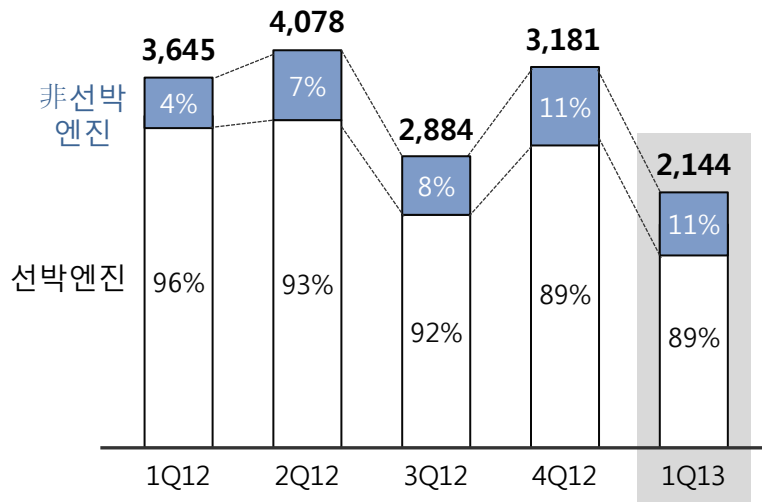
- 현금 감소 및 차입금 상환

분기별 매출 & 수주

- ✓ 1분기 매출은 2,144억원으로 전년동기 대비 41% 감소
- ✓ 상선시장 회복하고 있으나, 엔진 발주 시차로 인해 신규수주 부진 (1분기 신규수주 327억원)

분기별 매출 Trend

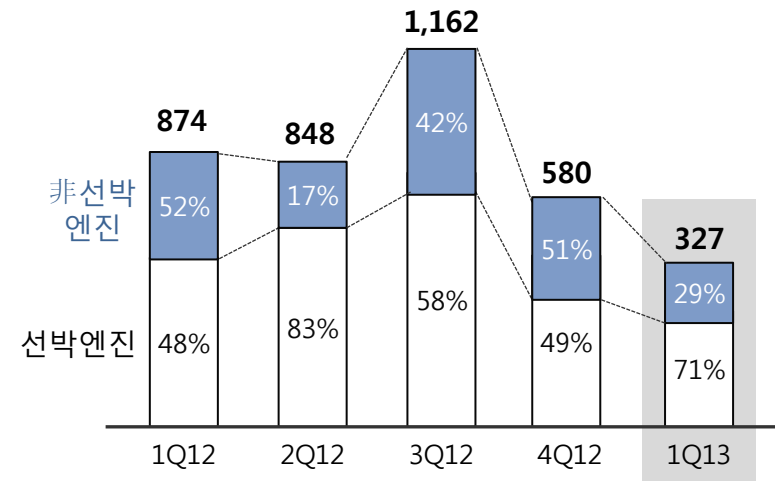
(억원, %)



- 선박엔진
 - 조선소의 납기변경 요청으로 매출 감소
- 非선박엔진
 - 디젤발전 : 공사진행률 상승으로 매출 62억원 증가

분기별 수주 Trend

(억원, %)



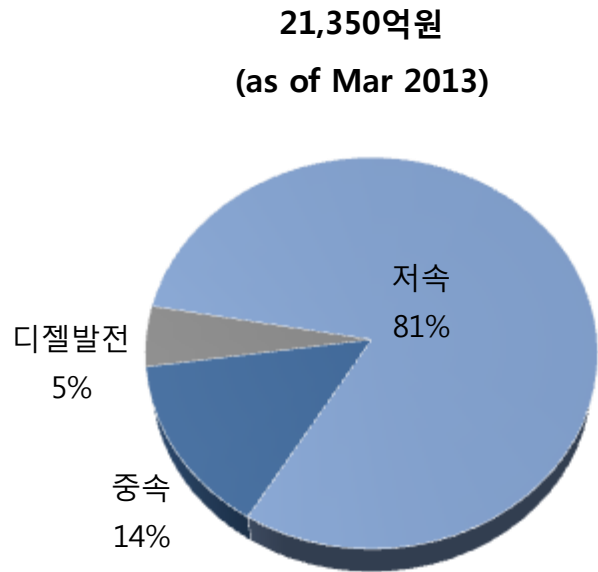
- 선박엔진 : 231억
 - 계약후 인식대기 금액 254억 미포함
- 非선박엔진 : 96억
 - 디젤발전 수주 부진, 부품 95억원

수주잔고

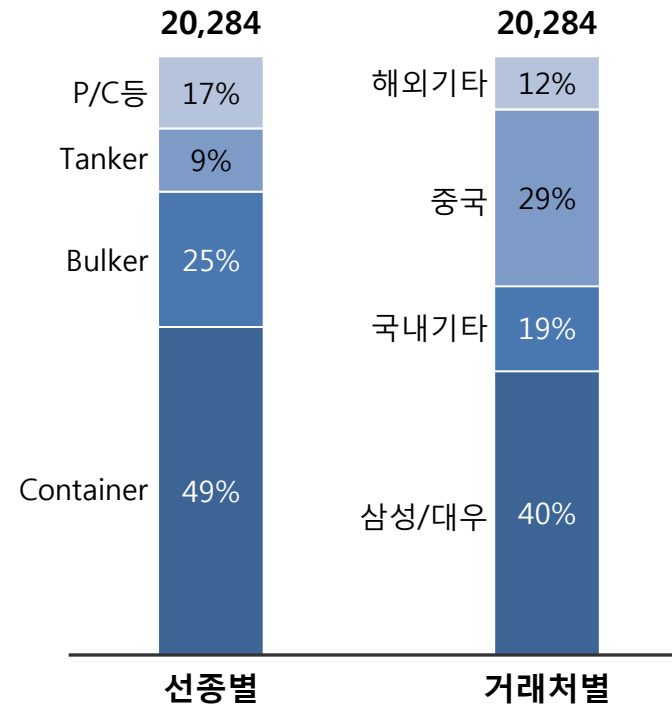
✓ 수주잔고는 2.1조원이며, 선박엔진이 95% 차지하고 있음

수주잔고 비중

(억원, %)



선박엔진
(저속+중속)
: 20,284억원



※ 수주잔고 : 선수금 입금 기준(취소, 변경 반영)

Table of Contents

I. 2013년 1Q 경영실적

II. 중기 전략

III. Investment Points

Appendix

증장기 성장동력

- ✓ 안정적 사업 Portfolio 구축 위해 디젤발전사업 강화하고 신규사업 추진 통해 사업 Portfolio 다변화 추진
- ✓ 차별화된 수주경쟁력 기반 구축 및 원가경쟁력 강화를 통해 엔진사업 경쟁력 지속 확보

전략방향	'13년 추진 과제	주요 내용
<p>1</p> <p>안정적 사업 Portfolio 구축</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 디젤발전사업 강화 • 신규사업 추진을 통한 사업 Portfolio 다변화 	<ul style="list-style-type: none"> • EPC기반 System Engineering 경쟁력 강화 • Market Intelligence 및 수주 Pool 확대 • 친환경/고효율 선박기자재 개발 및 사업 추진 • 非조선 신규사업 발굴 및 추진
<p>2</p> <p>엔진사업 경쟁력 확보</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 엔진사업 경쟁력 확보 	<ul style="list-style-type: none"> • 원가 경쟁력 강화 • 기술/품질/영업 경쟁력 강화

중장기 Vision

✓ 신규사업 추진 등 非선박엔진 부문에 역량을 집중하여 2017년 매출 3조원 달성할 계획

중장기 Financial Aspiration – 매출

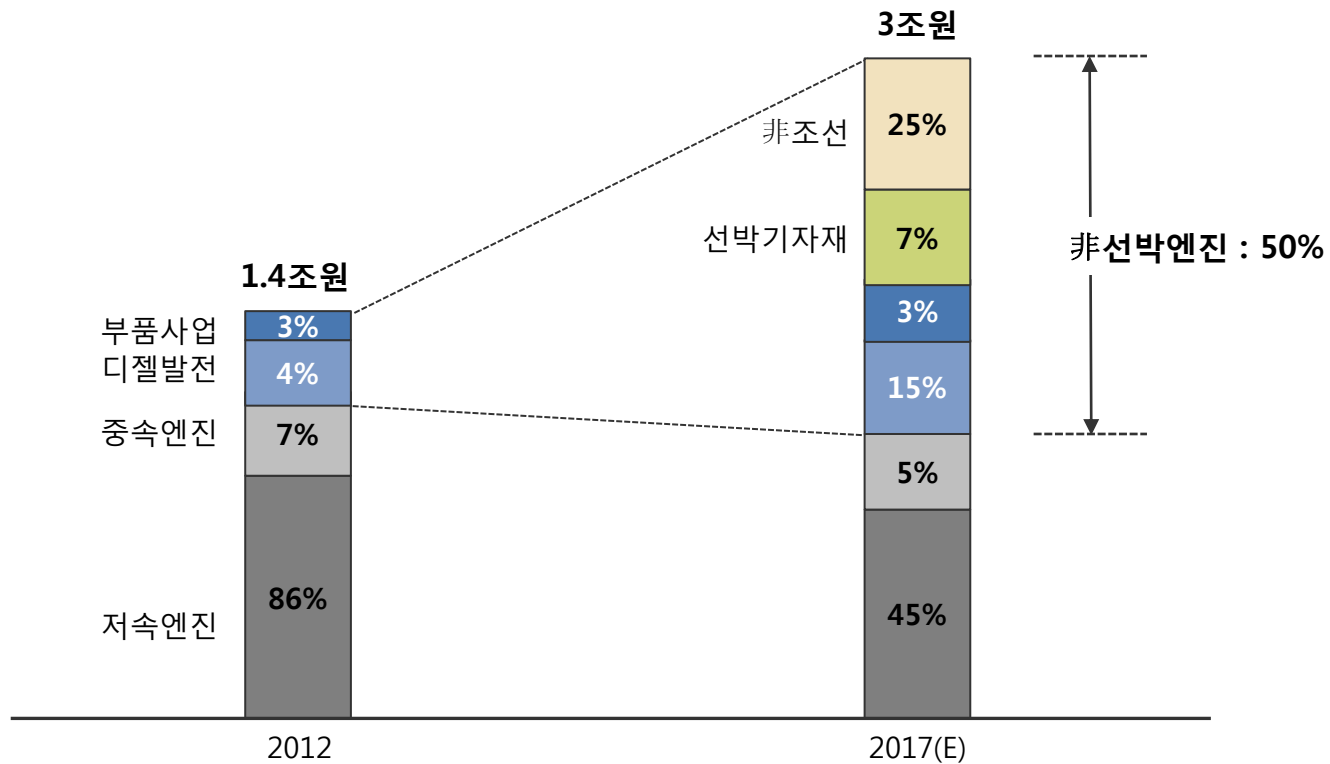


Table of Contents

I. 2013년 1Q 경영실적

II. 중기 전략

III. Investment Points

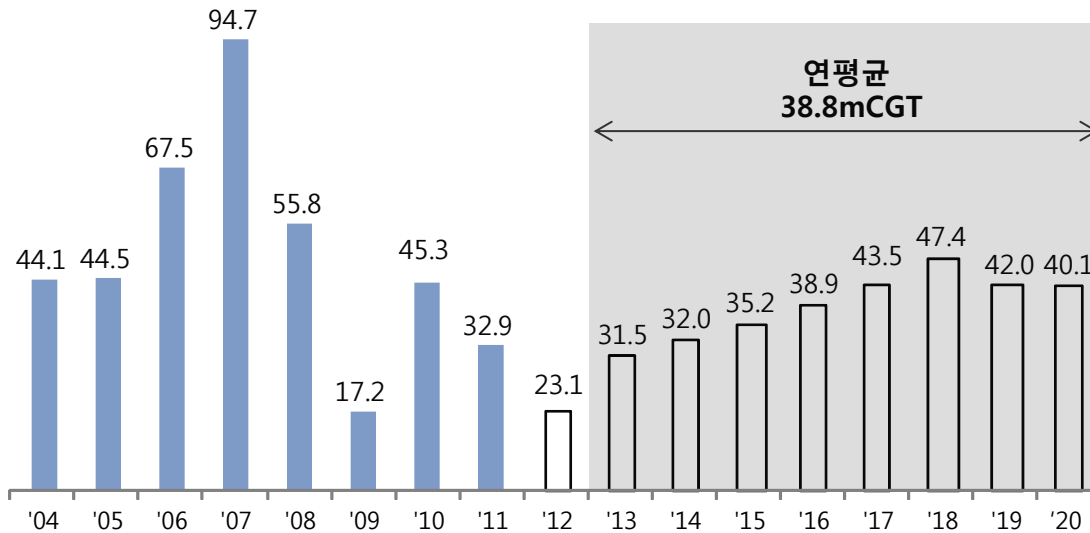
Appendix

시장환경

- ✓ 세계 신조발주량은 '13년부터 회복하기 시작하여 '20년까지 연평균 38백만CGT 수준을 유지할 전망
- ✓ 친환경/고효율 기자재는 '13년부터 본격적인 시장 형성 후 '20년 3조원 규모로 시장 급성장 예상

세계 신조 발주 전망

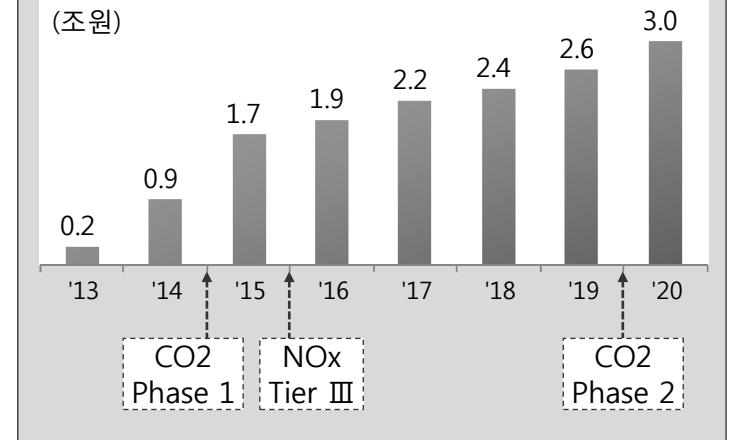
(mCGT)



* Source : Clarkson Forecast Report('13.3월)

친환경/고효율 기자재 Market Size 추정

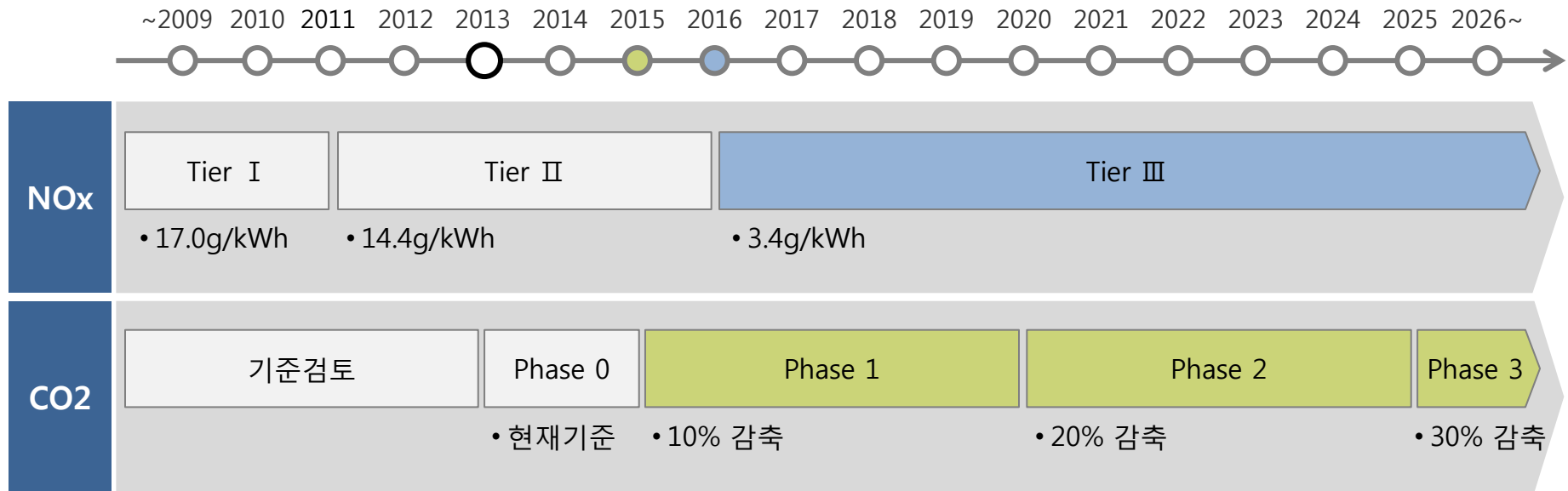
(조원)



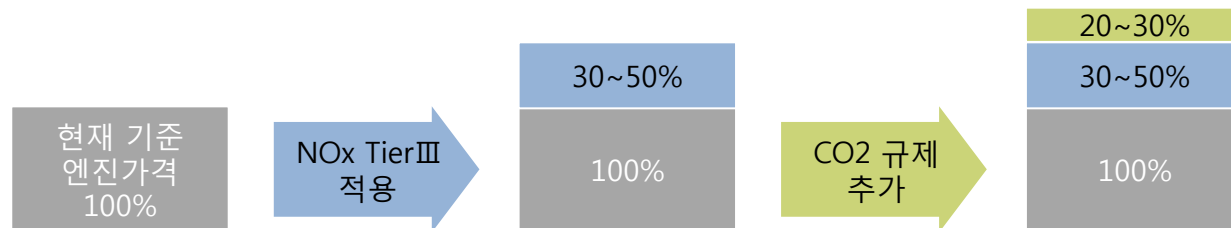
* Source : 두산엔진 추정

Investment Points 1. IMO 환경규제

IMO 규제 Milestone



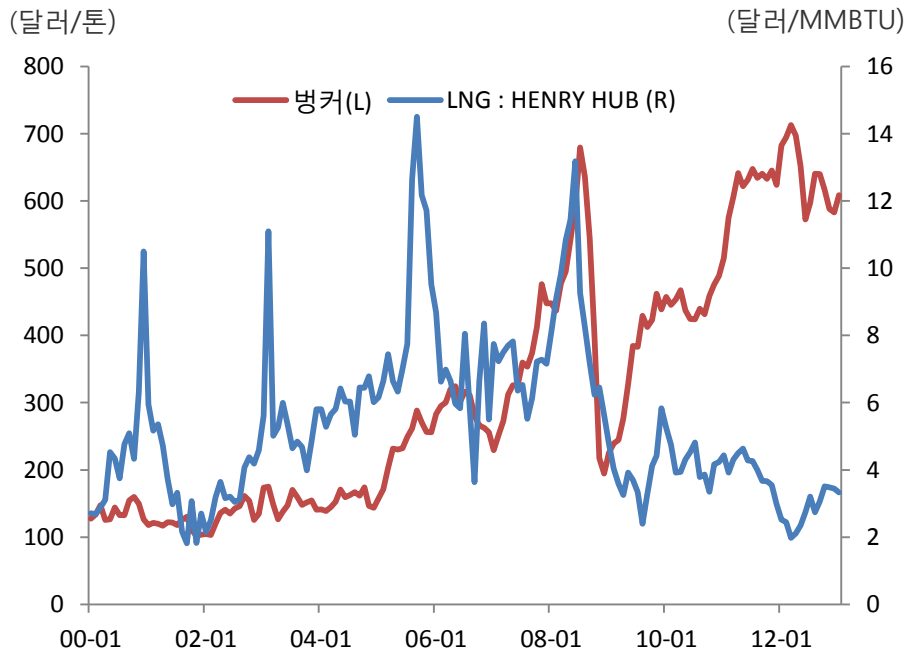
엔진가격 Impact



Investment Point 2 : ME-GI(ELECTRIC DRIVEN - GAS INJECTION) 엔진(1/2)

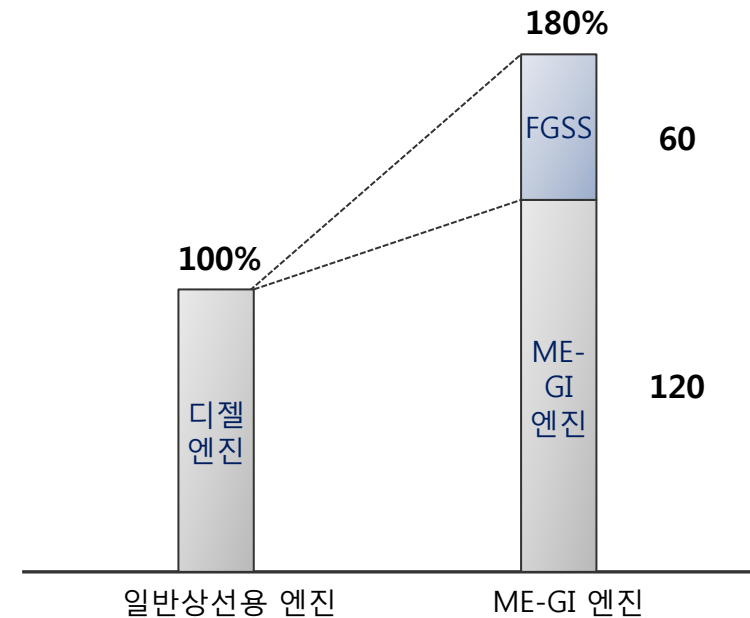
- ✓ 셰일가스 개발확대에 따른 천연가스 가격 하락으로 LNG는 중유대비 경제성과 친환경성을 동시에 확보
- ✓ ME-GI엔진은 기존 디젤 엔진보다 가격이 높아 당사 매출 및 수익성에도 긍정적

2000년 이후 천연가스와 벙커가격 추세



* Source : Bloomberg

당사 엔진가격 Impact

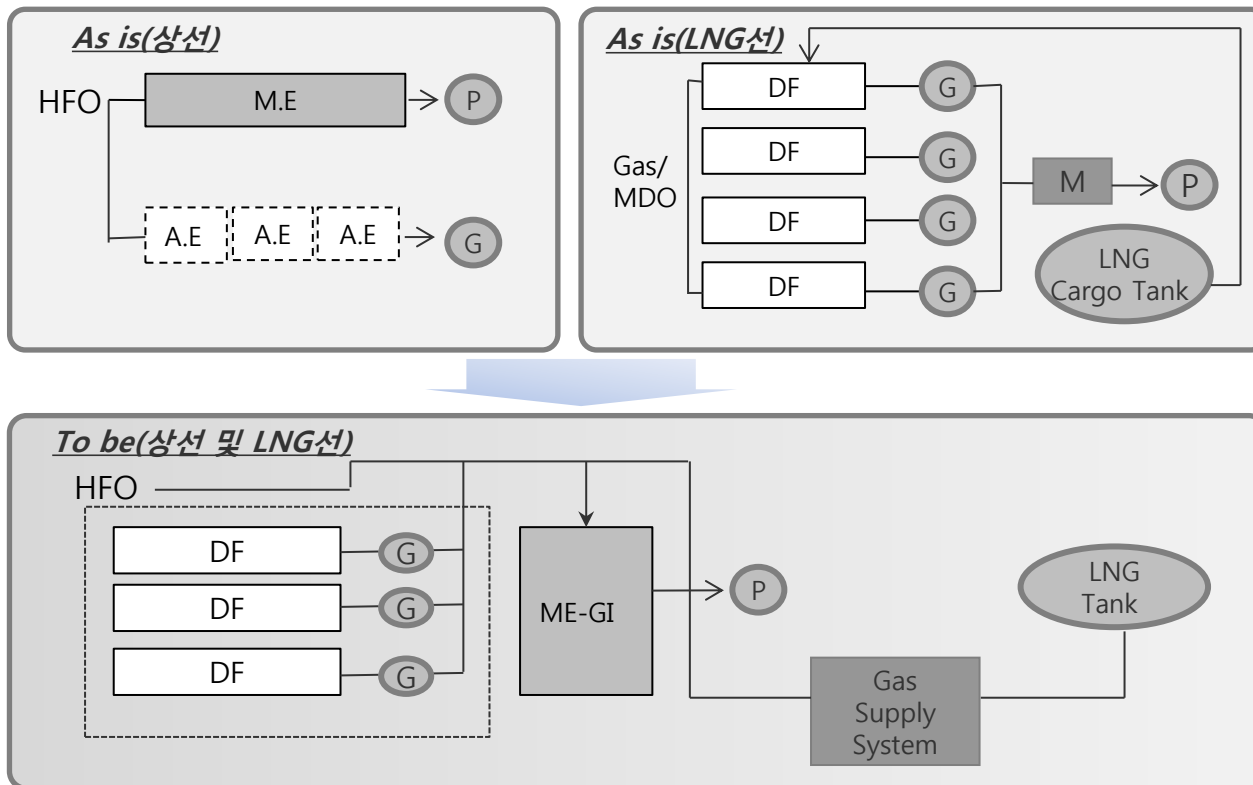


* FGSS : Fuel Gas Supply System, 당사는 아웃소싱 예정

Investment Point 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

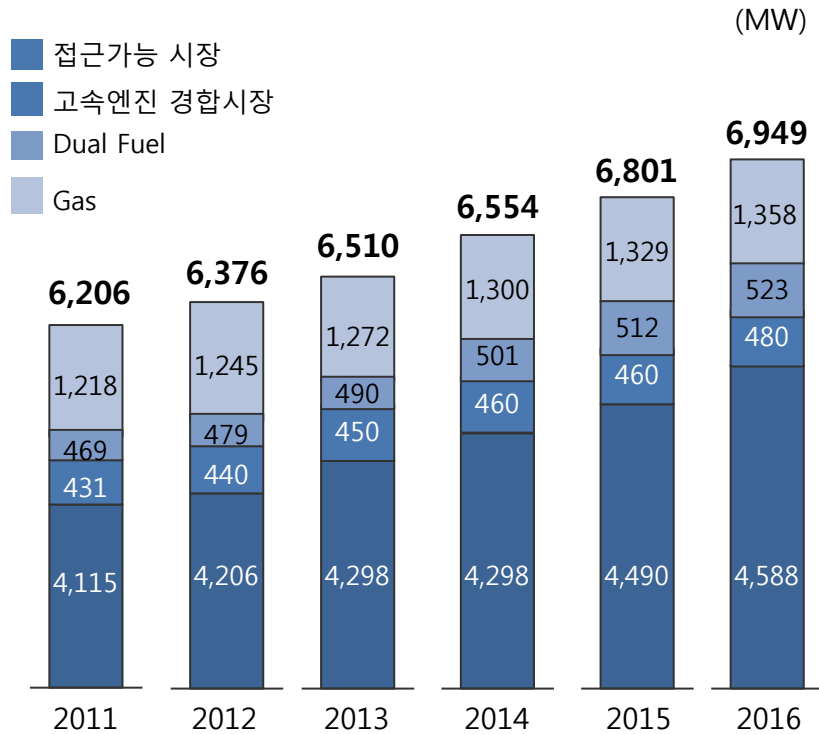
엔진효율 및 환경규제 충족여부

구분	엔진효율	환경규제
디젤엔진	46%	X
중속DF엔진	40%	O
ME-GI엔진	46%	△

Investment Points 3. 디젤발전 시장 규모

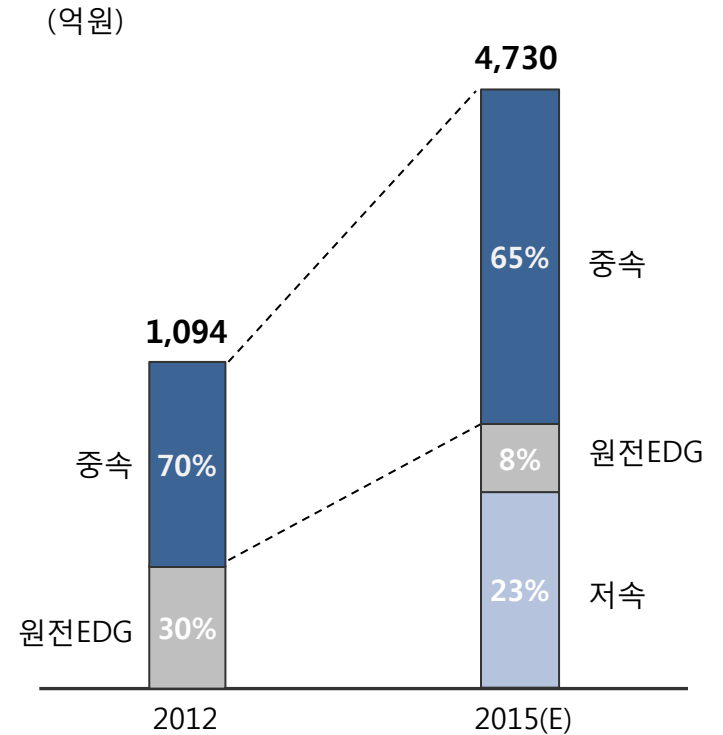
- ✓ 중소규모 전력 수요 증가로 디젤발전은 연평균 6,586 MW 규모이나, 당사 접근 시장은 4,348 MW(약 4조원)
- ✓ EPC 능력 확보 통해 중장기 디젤발전 사업 경쟁력 향상

디젤발전 시장 전망



* Source : IEA, World Energy Outlook 2010

중장기 수주목표

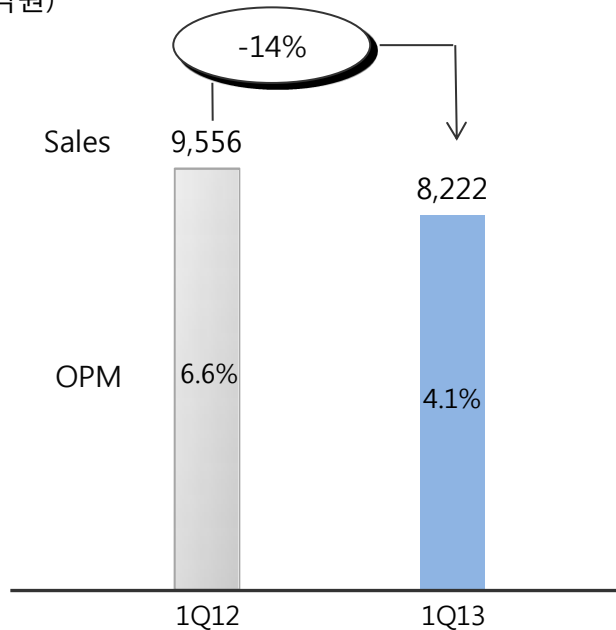


Investment Points 4. Bobcat 영업실적

- ✓ 북미 및 유럽 시장 부진으로 1Q 매출액은 전년동기 대비 14% 감소한 8,222억원 기록
- ✓ 유럽 지역 성장 둔화로 1Q 지분법평가이익 -60억원

Bobcat 매출 및 영업이익률 추이

(단위: 억원)



* Source : 두산인프라코어 IR자료('13.5월)

Bobcat 요약 손익계산서

(억원, %)

	'12.1Q	'13.1Q	YoY
Sales	9,556	8,222	-14.0%
OP	626	340	-45.7%
OPM(%)	(6.6%)	(4.1%)	(-2.5%p)

지분법평가손익

(억원, %)

	'12.1Q	'13.1Q
Stake(%)	18.4%	15.5%
Acquisition Cost	7,382	7,382
Book Value	3,290	4,519
Gain(Loss) on Equity Method of Bobcat	9	-60

Appendix

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

Appendix 1. 회사개요

일반현황

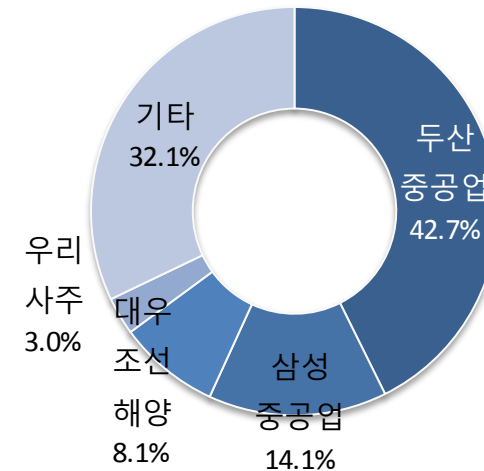
회사명	두산엔진 주식회사
설립일	1999년 12월 30일
주소	경남 창원시 성산구 신촌동 69-3
주요사업	선박용 디젤엔진 / 발전용 디젤엔진
수출비중	수출 (96%), 내수 (4%)
자본금	695억원
임직원수	1,005명 [2012년 12월말 기준]
자회사	두산전기(대련)유한공사 [100%지분소유]

사업영역

사업영역	매출액(2012)	매출비중
저속엔진	11,829억원	86%
중속엔진	924억원	7%
디젤발전	585억원	4%
부품 및 C/S	450억원	3%
합계	13,788억원	100%

주주구성

[기준일 : 2012.12.31]



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 500대생산체제

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)

Appendix 3. 사업장



중국 대련공장



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

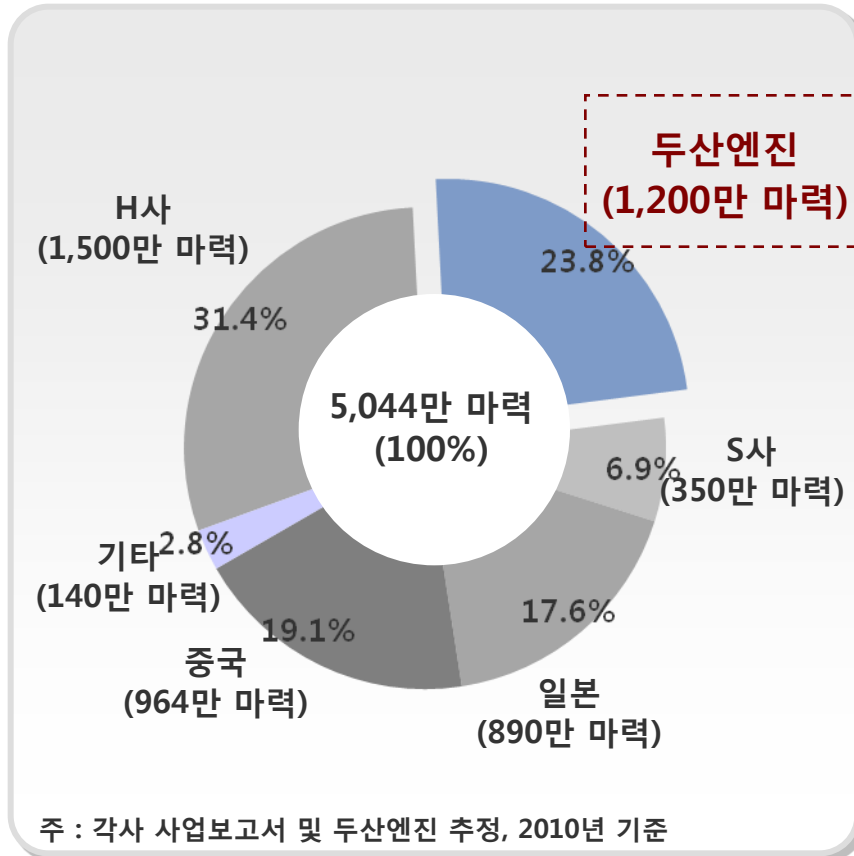


- 생산품목 : 디젤엔진
- 면적 : 328,000m²(99,500평)
- 주요 현황

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 900만마력 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 ('12년 기준 매출의 86%)
- 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



중속 디젤엔진



- 신성장 Business ('12년 기준 매출의 7%)
- 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 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

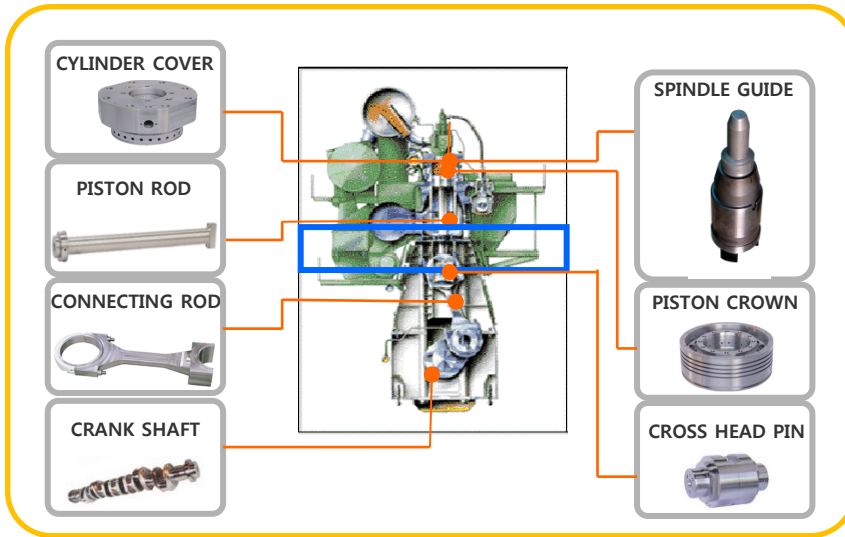


※ DPP (Diesel Power Plant) : 소형 발전 설비로 섬 등 발전설비 건설이 어려운 곳에 사용

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