

The logo for DSME, consisting of the letters 'DSME' in a bold, blue, sans-serif font with a horizontal line underneath.

DAEWOO SHIPBUILDING &
MARINE ENGINEERING CO.,LTD.

대우조선해양 IR Presentation

2020년 11월

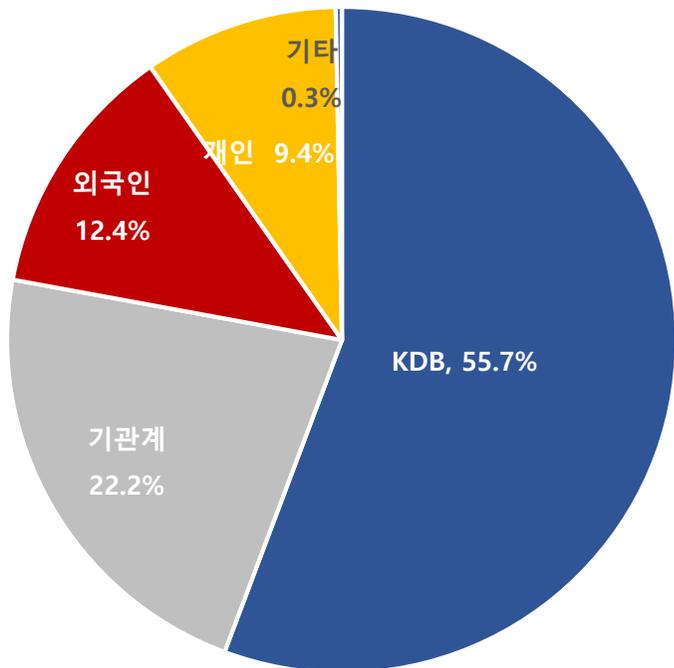
목 차

회 사 개 요	3
요약 재무실적	4
사 업 현 황	7
시황 및 전망	9
별 첨	12

개요

회사명	대우조선해양 (주)
대표이사	이성근 (2019년 3월 29일 취임)
주소지	경상남도 거제시 거제대로 3370 (아주동)
생산능력	야드면적 4,900,000m ² 연간 상선 35~40척, 해양플랜트 3기 건조 가능
종업원 현황	10월말 기준 총직원수 21,355명 (직영 9,016명, 협력사 12,339명)

주주현황 (2019년말 기준)



주요 연혁

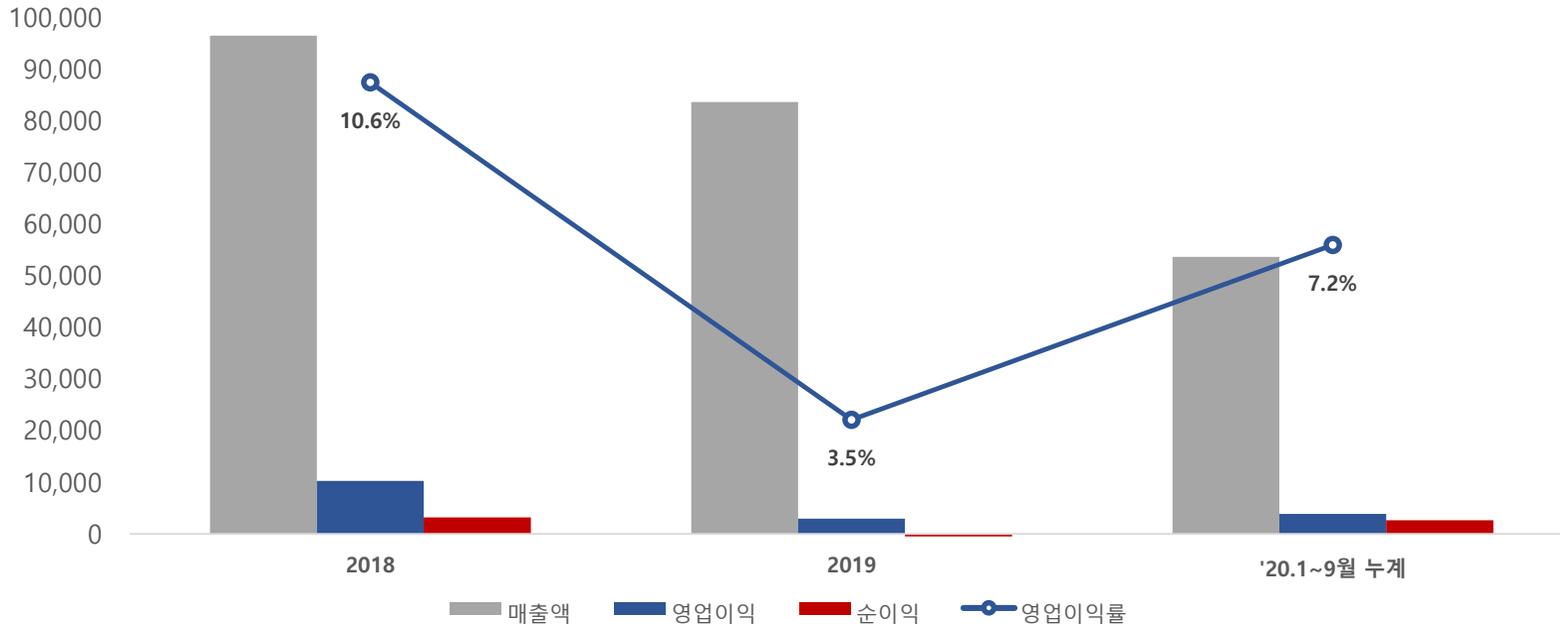
1973	대한조선공사 옥포조선소 착공
2000	대우중공업 기업 분할 (대우중공업 → 대우조선공업, 대우종합기계)
2001	워크아웃 졸업 및 한국거래소 상장
2002	사명변경 (대우조선공업 → 대우조선해양)
2011	국내 최초 잠수함 해외 수출시대 개막
2014	LNG운반선 세계 최다 수주 (37척)
2015	세계최초 DSME 기술 적용 LNG추진 컨테이너선 첫 선
2016	세계 최초 FLNG인도 (Petronas) 및 LNG운반선 누적 100척 인도
2017	세계 최초 쇄빙 LNG운반선 인도 (Yamal ARC7 1호선)
2018	세계 최초 고압엔진용 완전재액화시스템 (FRS) 적용 LNG운반선 인도 대우-망갈리아 중공업 (DMHI) 매각완료
2019	소난골 드릴십 2기 최종 인도 (3월, 5월) Yamal ARC7 LNG운반선 최종 호선 인도 (12월)

외국인 지분율 추이



연도별 손익실적 추이

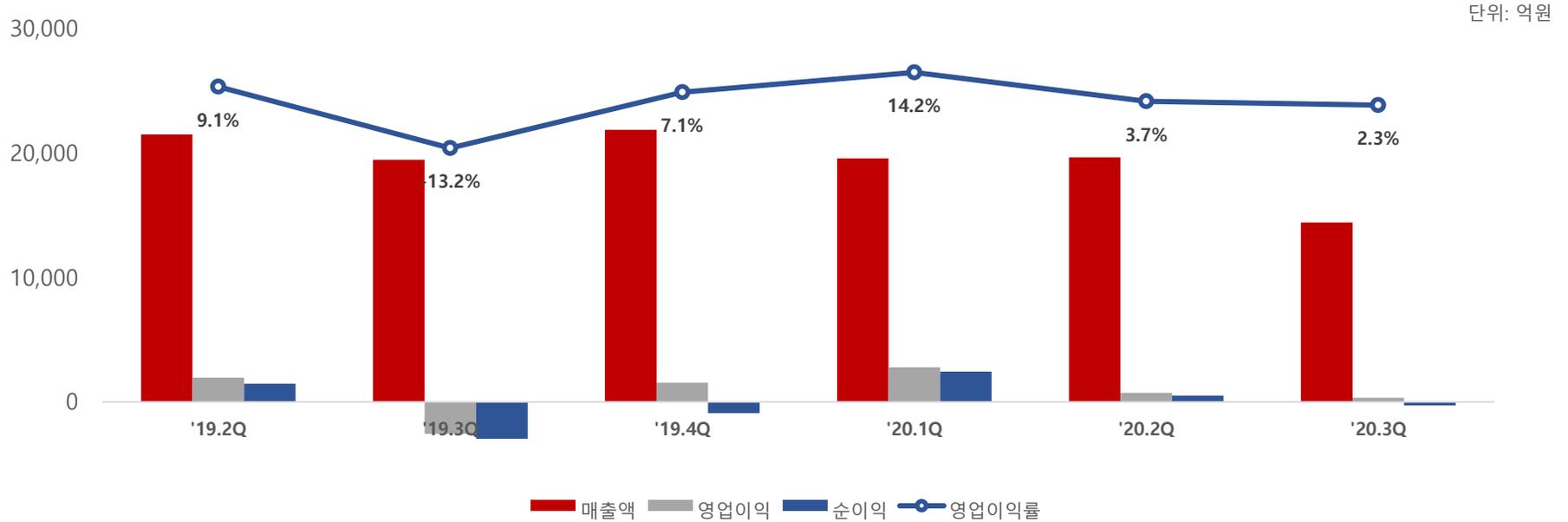
단위: 억원



단위: 억원

구 분	2018	2019	'20.1~9월 누계
매 출 액	96,444	83,587	53,654
영업이익	10,248	2,928	3,860
순 이 익	3,201	-465	2,648
영업이익률	10.6%	3.5%	7.2%

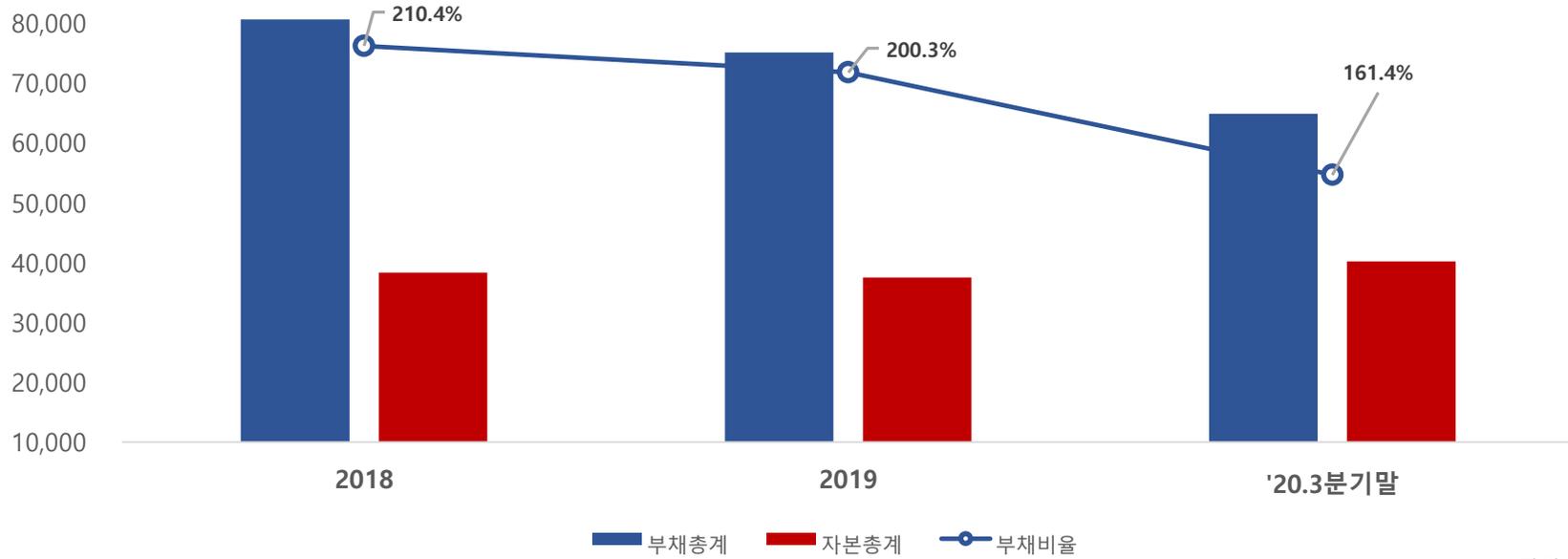
분기별 손익실적 추이



단위: 억원

구분	'19.2Q	'19.3Q	'19.4Q	'20.1Q	'20.2Q	'20.3Q
매출액	21,504	19,475	21,887	19,581	19,658	14,414
영업이익	1,948	-2,563	1,546	2,790	734	336
순이익	1,453	-2,964	-906	2,425	515	-292
영업이익률	9.1%	-13.2%	7.1%	14.2%	3.7%	2.3%

재무상태 추이

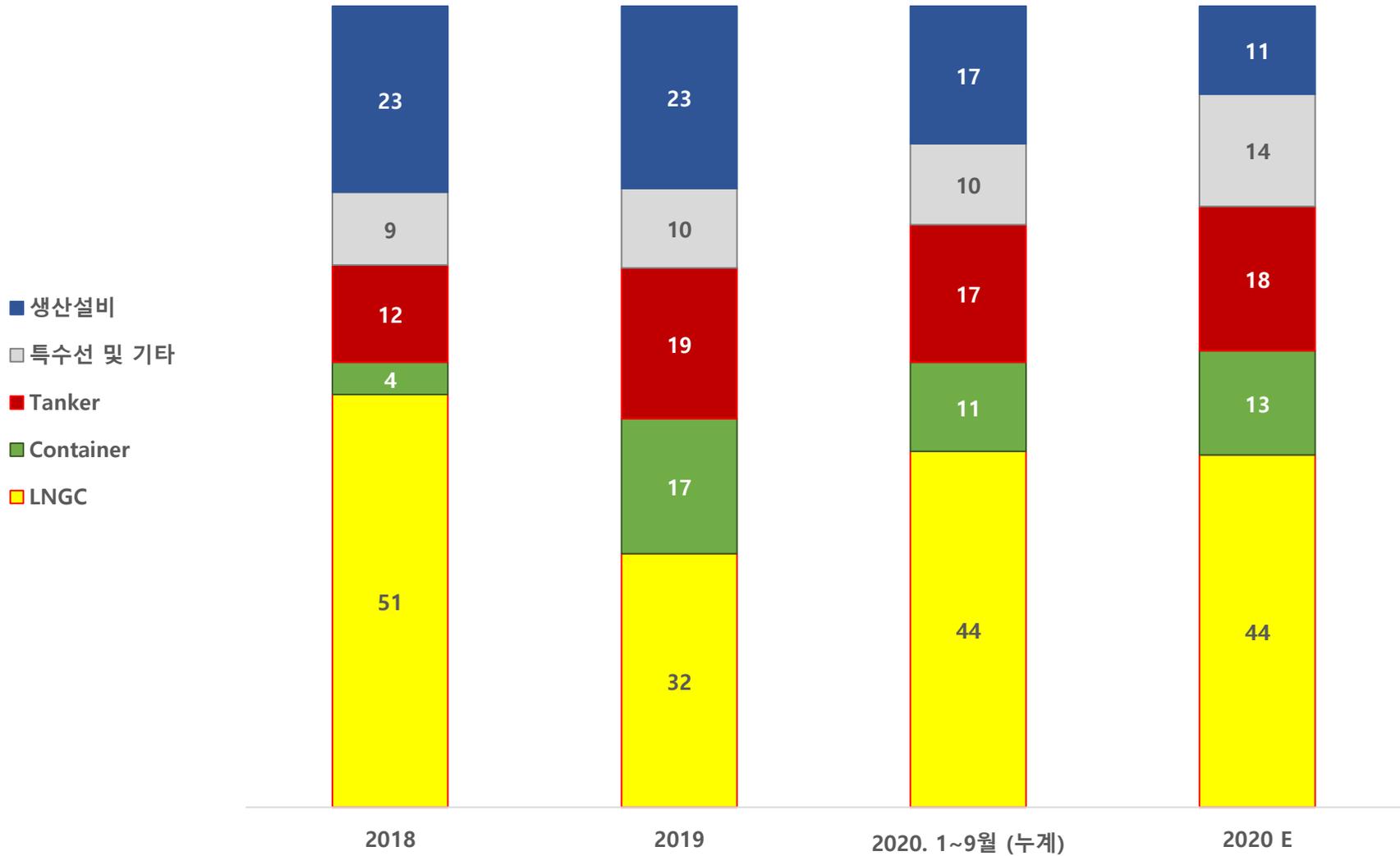


단위: 억원

구분	2018	2019	'20.3분기말
자산총계	119,185	112,761	105,260
부채총계	80,783	75,212	64,993
자본총계	38,402	37,549	40,267
총차입금	31,811	29,300	27,981
순차입금	27,552	5,005	10,695
부채비율	210.4%	200.3%	161.4%

선종별 매출비중

단위: %



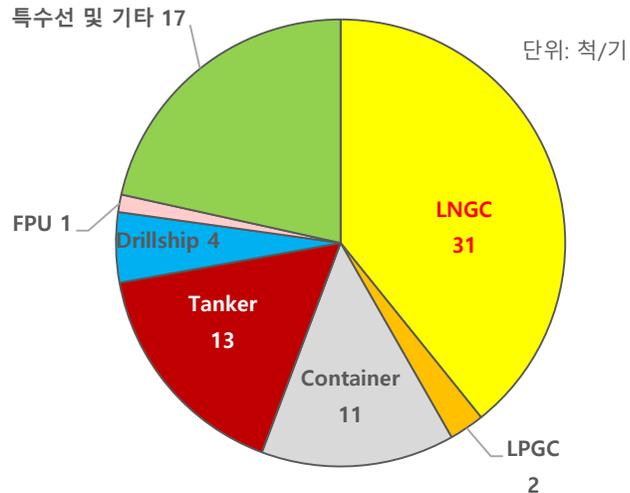
연도별 수주현황 - 2020년 10월말 기준, 수주목표 72.1억\$ 대비 46% 달성 (33억\$)

단위: 억\$

구분		2018년		2019년		2020.10월말 누계	
		척수	소계	척수	소계	척수	소계
상선	LNGC	18	57.3 (41척)	10	44.6 (33척)	9	32.6 (13척)
	LPGC	-		2		-	
	Cont.	7		11		-	
	Tanker	16		10		4	
해양	FPU	-	-	1	1.95	-	0.3
특수선 및 기타		8	10.8	5	22.2	-	0.1
합계		49	68.1	39	68.8	13	33

※ LNGC : FSRU 및 LNG barge 포함

선종별 수주잔량 - 2020년 10월말 기준, 183.3억\$ (79척/기)



2020년 상선 선종별 인도척수 (예상)

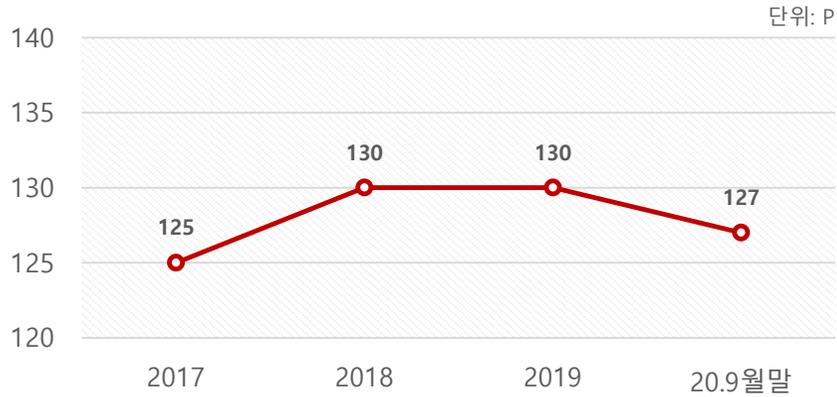
	구분	LNGC	Container	Tanker	상선 기타
실적	1Q	1	-	5	-
	2Q	3	4	1	-
	3Q	4	3	2	-
예상	4Q	4	-	4	-
	합계	12	7	12	-

Ⓜ 상선 선종별 시황 및 전망

- 코로나19 사태와 경기침체 장기화 우려로 인한 투자심리 위축으로 신조 수요 감소. 선가는 당분간 약세유지 전망
- 환경규제 효과로 인한 노후선 대체 발주 등이 기대되었으나 현재는 관망세가 우세
- 팬데믹 완화에 따른 물동량이 회복되어야 신조 발주도 재개될 것으로 전망

구 분	시장전망
LNGC (174K)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ LNG가격 및 운임 회복세 국면. 또한 저렴한 LNG 가격으로 LNG 경쟁력이 확보되어 수요가 지속적으로 증가 중 ▪ 투기성 발주는 축소 추세. 대형 LNGC 프로젝트(러시아, 카타르 등)는 계획대로 진행 중
Cont. (20K+)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 올해 물동량은 전년 동기 대비 5.6% 감소하였으나, 선사들의 선복량 조절로 운임이 최고치를 경신, 수익성 확보 중 ▪ 수익성을 바탕으로 신조 발주 여력이 상승하여, 일부 대형 프로젝트 발주가 다시 활기를 띠고 있음
VLCC	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 계류선 증가로 운임은 하락 기조. 글로벌 경기 회복 기대 및 OPEC+감산에 의한 수급 조절로 전반적인 밸런스 회복 기대 ▪ 환율 하락 기조에 따라 선주들의 발주 움직임 포착됨. 환경규제 강화에 따른 친환경 DF VLCC 수요 증가 전망

Clarkson Index

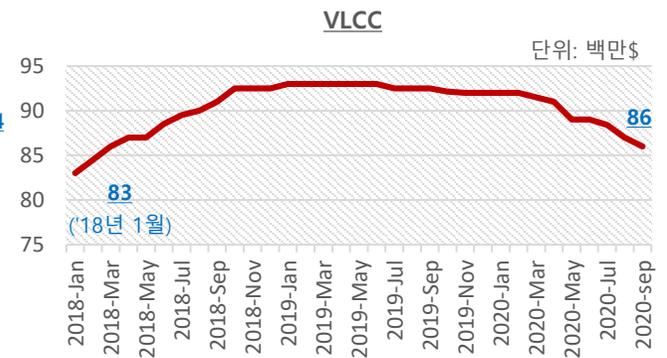
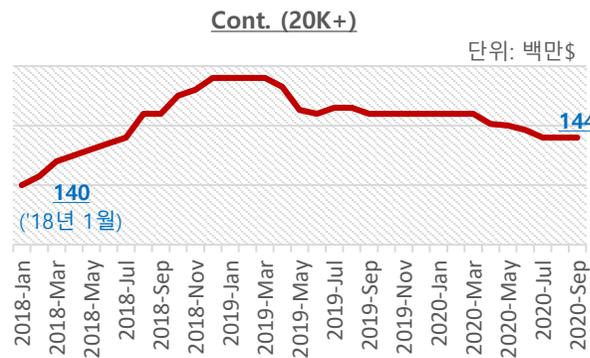
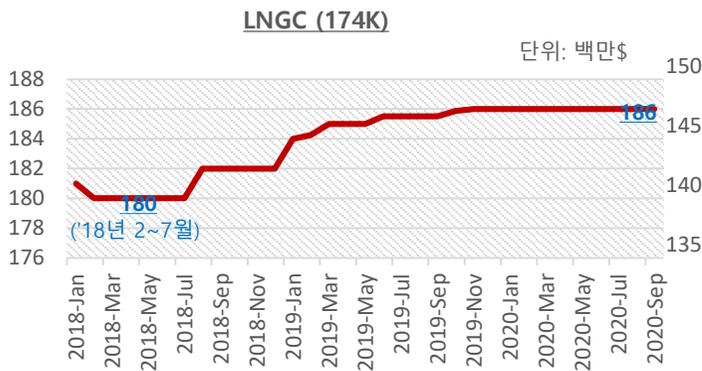


MSI 선종별 선가전망 (2020년 6월 기준)

단위: 백만\$

구분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
LNGC (174K)	183.3	177.8	182.0	189.9	197.0
Cont. (20K+)	135.8	125.1	130.3	138.6	148.3
VLCC	87.5	80.6	83.6	89.0	94.5

Clarkson 선종별 신조선가 추이



⚓ 해양 시황 및 전망

- **유가 폭락 및 코로나19 영향으로 오일 메이저들의 전략이 양분화 됨**
(화석연료사업 유지 vs. 신재생 에너지사업 추진)
- **주요 오일 메이저들의 투자 감축 및 조선소 간 경쟁 심화에 따라 수주 환경 관망세 지속 예상**

구 분	시장전망	주요 선종
시추설비	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 공급 과잉 상황이 지속으로 신조 발주 가능성 저조 (조선소 미인도 호선 多, 유가 하락 및 세계 경제 불확실성 지속 등) ▪ 일부 시추 관련 회사들의 구조조정 및 M&A 예상 	Drillship Jack-up rig Semi-rig
해양 생산설비	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 석유 수급 Rebalancing으로 일부 투자 지연 프로젝트가 재개될 것으로 전망되나, 수주 경쟁은 심화될 것으로 예상됨 	FP FPU FPSO
해상 풍력 관련 제품	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 유럽 에너지社 중심으로 신재생 에너지 투자가 증가될 전망이며 이와 관련된 설비의 발주 증가 예상 (해상 풍력 제품 등) ▪ 특히 Wind Turbine 대형화에 따른 대형 설치선 수요 증가 전망 (Clarksons : '20~'26년 WTIV 연 평균 8척 발주 예상) 	WTIV

시황 및 전망

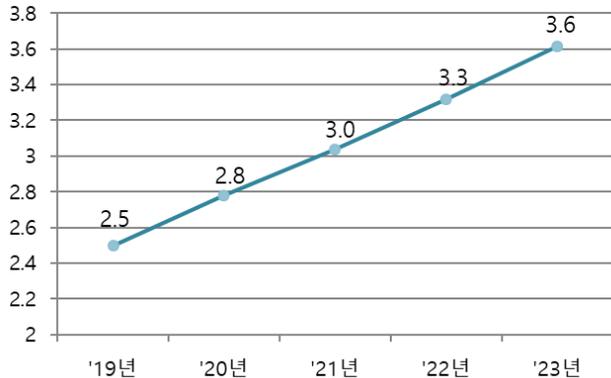
⚓ 특수선 시황 및 전망

- 동북아 정세변화와 동남아/중동의 국지적 분쟁 격화로 지속적인 함정 수요 증대 기대
- 그러나, 최근 코로나 19 확산으로 동남아/중동 국가의 국방예산 전용으로 일시적 함정 수요 감소 예상

[국내]

방위력 개선비의 지속적인 증가로 한국해군의 대형 조함 사업 증대 : 5년간 15조원 규모로 연 10% 성장하는 시장

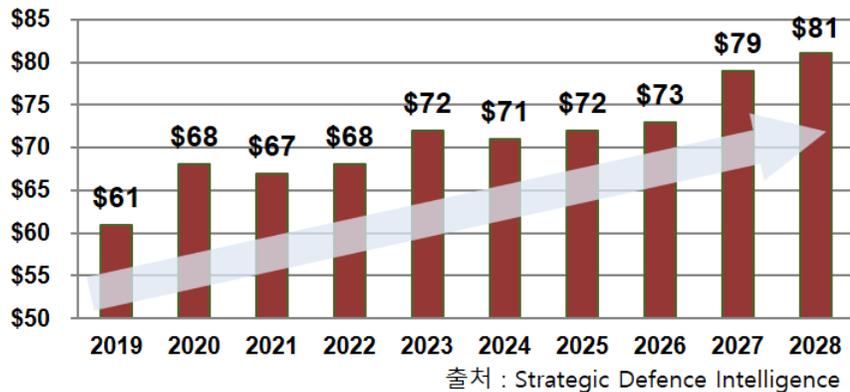
단위 : 조원 국내함정 시장규모



구분	시장전망	주요선종
수상함	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 이지스함, 차기 구축함, 호위함, 지원함 등 대형함정 발주 지속 ▪ 경항공모함 도입 예정에 따른 기본설계 및 함 건조 사업 진행 예상 	구축함, 호위함, 지원함 경항공모함
잠수함	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 현재 건조 중인 장보고-III급 잠수함 지속 확보 	장보고-III
기타	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 기존 해군력 유지 및 강화를 위한 수상/잠수함 성능개량 사업 진행 	

[해외]

전세계 함정 발주 금액 예측 (USD Bil.)



- 현지 건조 요구 증대
- 파이낸싱, 대응구매, G2G 계약 요구 증대(정부 협조)
- 국지적 해상 분쟁 증가와 국내 함정의 상품성 향상으로 해외시장 기회 증가

Ⓜ 2020년 10월말 기준, LNG운반선 세계 최다 신규 수주(193척) 및 세계 최다 인도(162척)

[카타르 Qatar Petroleum (QP) LNG 프로젝트]

- 현황
 - 2020년 6월 1일 조선3社와 QP간 약 23조원 규모 LNG운반선 슬롯 협약 체결
 - 조선3社는 2027년까지 QP에 약 100척 이상의 LNG운반선 인도 예정
- 카타르 대규모 LNG운반선 Performance record (2003년~2010년)
 - 과거 2003~2007년 동안 카타르에서 조선3社를 통해 LNG운반선 총 53척 발주
 - 당사는 53척 중 26척을 수주, M/S 1위(49%) 달성
 - 2005년 첫 호선 인도 후, 2010년 마지막 호선 인도 완료



QP-DSME LNG운반선 슬롯협약 (20.06.01)

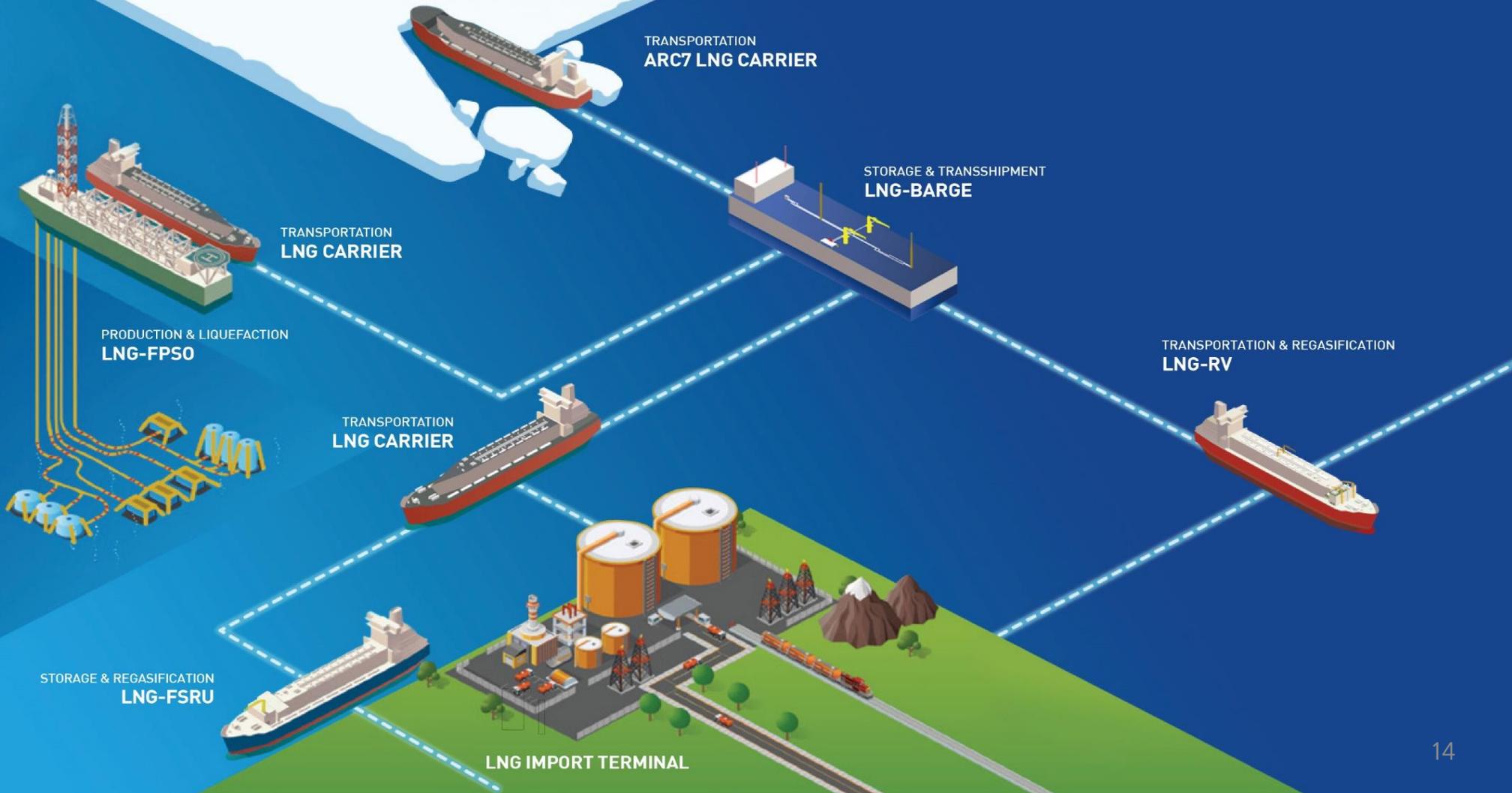
[Arc7 쇄빙 LNG 운반선 최초 수주]

- 2014년 YAMAL project용 Arc7 쇄빙 LNG운반선 15척 수주
- 2017년 산자부 및 KOTRA 선정 "세계 일류 상품" 수상
- 2019년 최종 호선 인도 완료
- 2020년 Arctic LNG2 project용 Arc7 쇄빙 LNG운반선 6척 수주



Arc7 쇄빙 LNG 운반선 동시명명식 (19.03.28)

[별첨2] DSME LNG선 경쟁력 - 제품 FULL LINE-UP (실적기준)





LNG-FPSO (액화천연가스 부유식원유 저장설비)

- 생산-액화-저장을 해상에서 일괄처리
- 가스전 개발 후 다른 가스전으로 이동 가능
- LNG Production capa: 1.2 MTPA
- ※ FLNG: Floating Liquefied Natural Gas



LNG-Barge (부유식 액화천연가스 저장설비)

- Cargo capa: 360K
- Arc7 LNG선으로부터 액화가스를 받아 저장 후 일반 LNG선으로 하역



LNG-RV (액화천연가스 재기화선박)

- Cargo capa: 138~150.9K
- LNG 가스수송 및 재기화 설비 가동하여 직접 육상공급
- ※ LNG-RV: LNG Regasification Vessel



LNG-FSRU (부유식 저장 및 재기화 플랜트)

- Cargo capa: 173.4~263K
- LNG선으로부터 받은 LNG를 기화하여 직접 육상공급
- LNG 수입터미널 불필요
- ※ FSRU: Floating, Storage, Regasification Unit



LNG운반선 (액화천연가스 운반선)

- Cargo capa: 137K~263K
- 1/600로 액화시킨 가스를 FSRU 또는 LNG 수입 터미널로 운송



Arc7 LNG운반선 (쇄빙 액화천연가스 운반선)

- Cargo capa: 172.4K
- 북극해 운항용 액화천연가스 운반선
- 최고 2.5m 두께 얼음 부수며 항해 가능
- 양방향 전후진

구 분	생산 (Production)	액화 (Liquefaction)	수송 (Transportation)	저장 (Storage)	재기화 (Regasification)
LNG-FPSO	○	○	X	○	X
LNG-RV	X	X	○	○	○
LNG선, Arc 7 LNG선	X	X	○	X	X
LNG-Barge	X	X	X	○	X
LNG-FSRU	X	X	선별적 선택	○	○

⚓ 수상함 및 수중함

- 군함 건조 최고의 '名家'로서 최첨단 함정을 통한 국내/해외 안보 수호 및 업계를 선도
- 2020년 10월 기준 수상함 44척 및 잠수함 14척 인도 완료(신조기준)
- 주요 실적

2010	KDX-III 이지스함 '울곡 이이함' 인도
2011	국내 최초 잠수함 3척 해외수주(인도네시아 해군)
2018	국내 최초 3천톤급 중형 잠수함(도산 안창호함) 진수
2019	인도네시아 잠수함 3척 추가 수주(4월) 대한민국 해군 장보고-III급 2차 잠수함 건조사업 선도함 설계 및 건조공사 수주(10월)



⚓ 수주실적

* (): 건조 중

수상함				수중함			
선주	선종	배수량	척수	선주	선종	배수량	척수
🇰🇷	KDX-III	10,000 Ton	1	🇰🇷	KSS-III (DW3000) Submarine	3,300 Ton	(3)
	KDX-II	5,500 Ton	3		KSS-II (214) Submarine	1,800 Ton	2 (1)
	KDX-I	4,000 Ton	3		KSS-I (209) Submarine	1,200 Ton	9
	FFX Batch 2 (Frigate)	3,800 Ton	1(3)		Submarine Overhaul	-	21 (4)
	Frigate	2,300 Ton	3	🇮🇩	Indonesian DSME 1400 Class Submarine Batch-II	1,400 Ton	(3)
	ASR (Submarine Rescue Vessel)	4,000 Ton	1(1)		Indonesian DSME 1400 Class Submarine Batch-I	1,400 Ton	2(1)
	Others	Corvette, OPV, ATS-II, etc.	26		Indonesian 209 Submarine Overhaul	-	2(1)
🇬🇧	Bangladesh Frigate	2,300 Ton	1				
🇲🇾	Malaysian TRV	1,200 Ton	2				
🇬🇧	UK MARS	40,300 Ton	4				
🇳🇴	Norwegian LSV	27,500 Ton	1				
🇹🇭	Thai Frigate	3,800 Ton	1				



[본 자료]의 수령인은 당사의 사전 서면 동의 없이 본 문서의 내용을 수정, 배포, 복제할 수 없습니다.

당사, 계열사 및 각 임직원 기타 관계자들은 [본 자료]에 언급된 정보에 관하여 별도로 검증하여야 할 의무를 부담하지 아니하고, 수령인에게 추가 정보를 제공하거나, [본 자료] 작성 시점 이후 정보의 변경내용을 통지하거나, 부정확한 정보로 밝혀진 사항을 정정하여야 할 의무를 부담하지 않습니다.

[본 자료]는 당사의 영업 및 재무 성과 또는 당사가 영위하는 산업에 관한 추정, 목표, 전망 등의 예측정보를 포함하고 있습니다. 이러한 예측정보는 전적으로 당사의 의견과 전망에 불과한 것이므로, 당사의 실제 사업성과는, 전반적인 경제·사업 환경 · 국내외 법령·규제 · 세제의 변경 · 가격책정 등 경쟁 환경의 변화 · 환율 · 이자율 변동 등과 관련된 리스크 · 불확실성 · 기타 요소에 따라, [본 자료]의 설명이나 정보에서 명시적 또는 묵시적으로 제시된 것과는 크게 달라질 수 있습니다.

당사, 계열사 및 각 임직원 기타 관계자들은 [본 자료] 및 그에 포함된 정보 · 추정 및 전망의 적정성 · 정확성 · 완전성 · 신뢰성에 관하여 어떠한 진술 및 보증도 제공하지 않고, 이와 관련하여 발생하는 손해에 대하여 어떠한 책임도 부담하지 않습니다.

감사합니다.