

IR Presentation

2018년 10월

DSME



목 차

I.	회사 개요	03
II.	재무구조 개선 현황	04
III.	재무 Highlight	06
IV.	사업 Highlight	08
V.	시장 전망	10
VI.	DSME 경쟁력	12



I. 회사 개요

At a Glance

대표이사	정성립 (2015년 5월 취임)
설립	1973년 10월 11일 설립 2000년 10월 23일 대우중공업(주)로부터 회사 분할 2001년 2월 2일 한국거래소 상장
종업원 현황	총 직원수 : 27,066 (2018년 9월 말) 직영 : 9,823 협력사 : 17,243
생산 능력	야드 면적 : 4,900,000m ² 연간 상선 50척, 해양플랜트 5기
재무현황 (2018.1H 연결 기준)	<ul style="list-style-type: none"> • 자산총계 11조 3,081억원 • 부채총계 7조 7,893억원 • 자본금 5,410억원 • 부채비율 221%

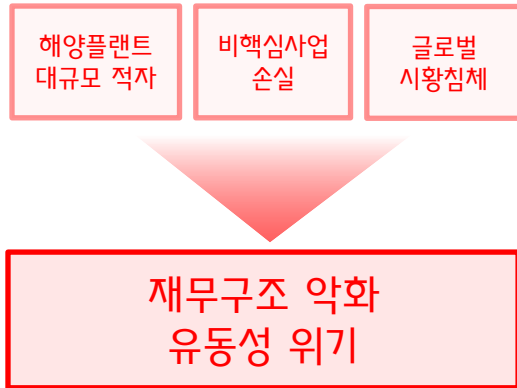
History

- [1973] 대한조선공사 옥포조선소 착공
- [1978] 대우그룹, 옥포조선소 인수 및 대우조선 창립
- [1994] 대우중공업 합병
- [2000] 대우중공업 기업 분할 (대우중공업 -> 대우조선공업, 대우종합기계)
- [2001] 워크아웃 졸업 / 한국거래소 상장
- [2002] 사명변경 (대우조선공업 -> 대우조선해양)
- [2004] 세계 조선업계 최초 PIS시스템 가동
- [2011] 세계 최초 잠수함 해외 수출시대 개막
- [2014] LNG운반선 세계 최다 수주 (37척)
- [2015] DSME기술 적용, 세계 최초 LNG추진 컨테이너선 인도
- [2016] 세계 최초 FLNG인도(Petronas), LNG운반선 누적 100척 인도
- [2017] 세계 최초 쇄빙 LNG운반선 인도 (Yamal ARC7 1호선)
- [2017] 멤브레인형 LNG화물창 ‘솔리더스(SOLIDUS®)’ 독자개발 성공

II. 재무구조 개선 현황

채무조정 및 사업 정상화 노력

배 경



지속적 자구 노력

자구계획

비핵심자산 매각
인력 구조조정
생산설비 규모 축소 및 최적화

2017년 재무구조 개선 실시

채무조정

만기 연장 : 약 0.9조원
출자전환 : 약 2.9조원¹⁾

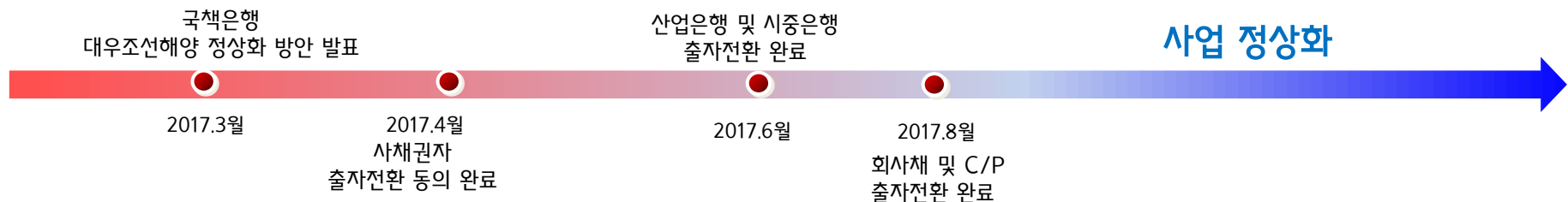
대출한도 지원

국책은행 대출한도 2.9조원까지 지원

선수금 환급보증

금융기관 선수금 환급보증(R/G) 지원

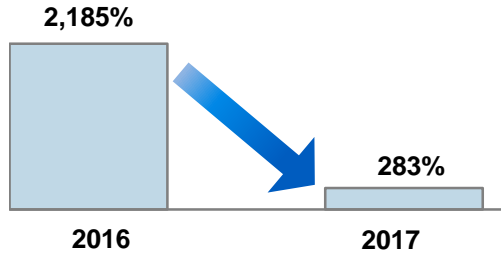
1) 수출입은행 영구전환사채 1.3조원 포함



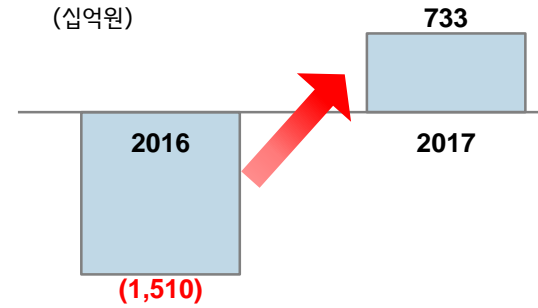
II. 재무구조 개선 현황

재무구조 개선 현황

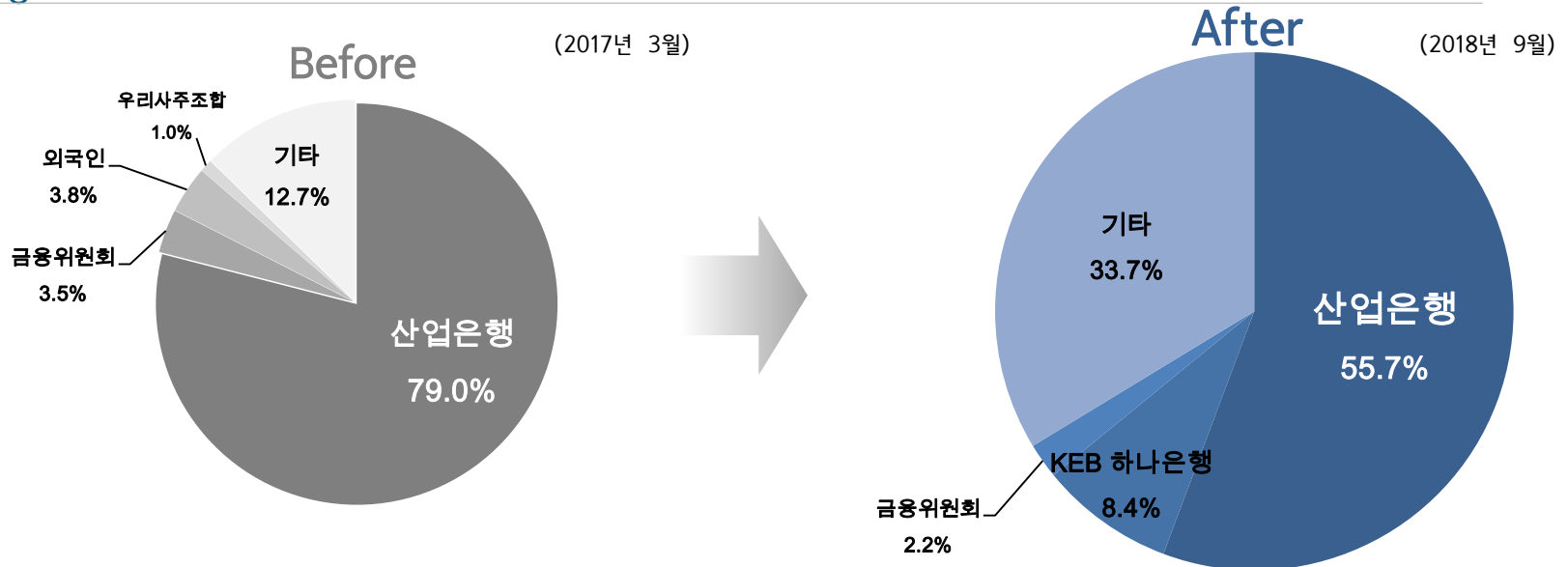
부채비율 (연결 기준)



영업이익 (연결 기준)

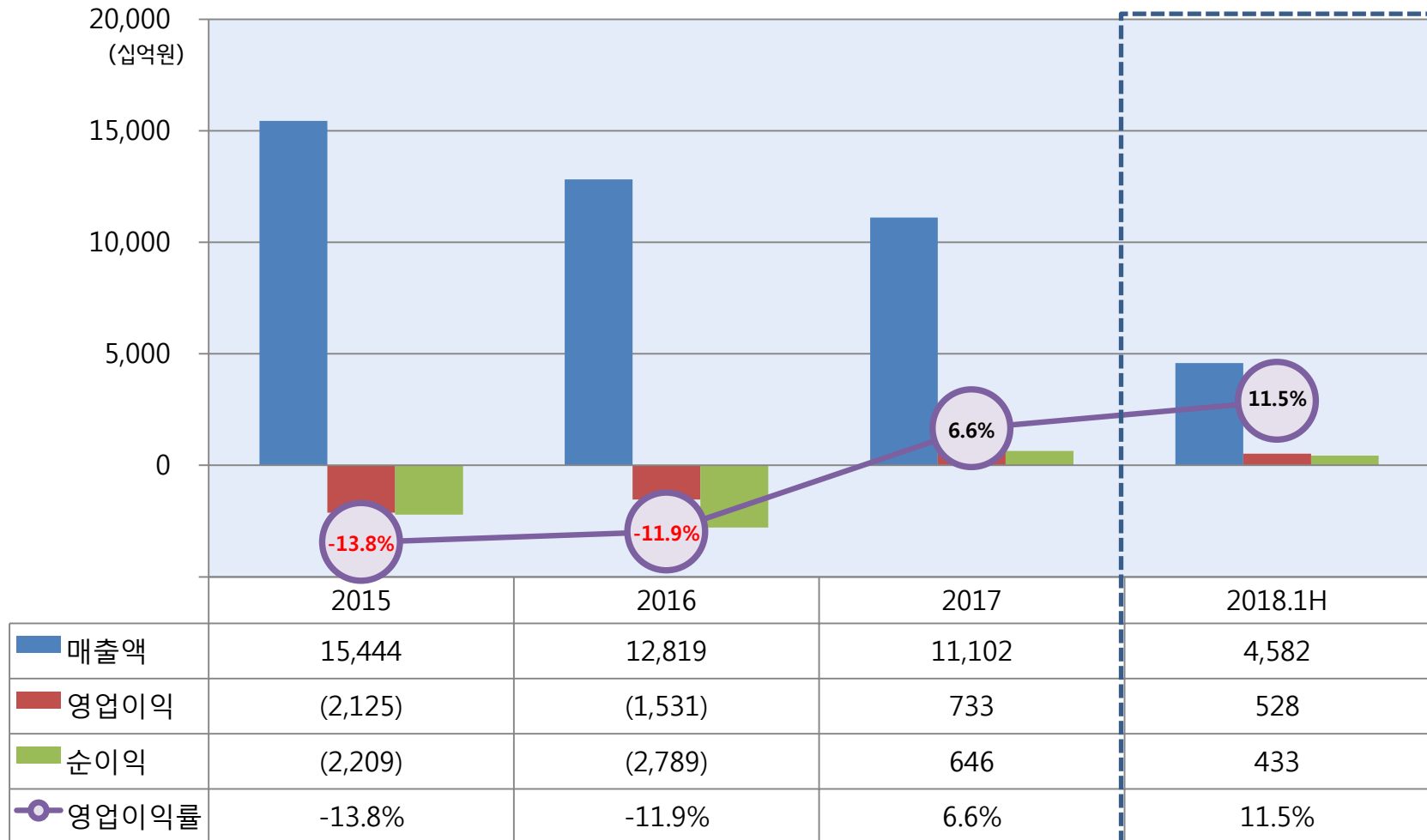


주주 구성



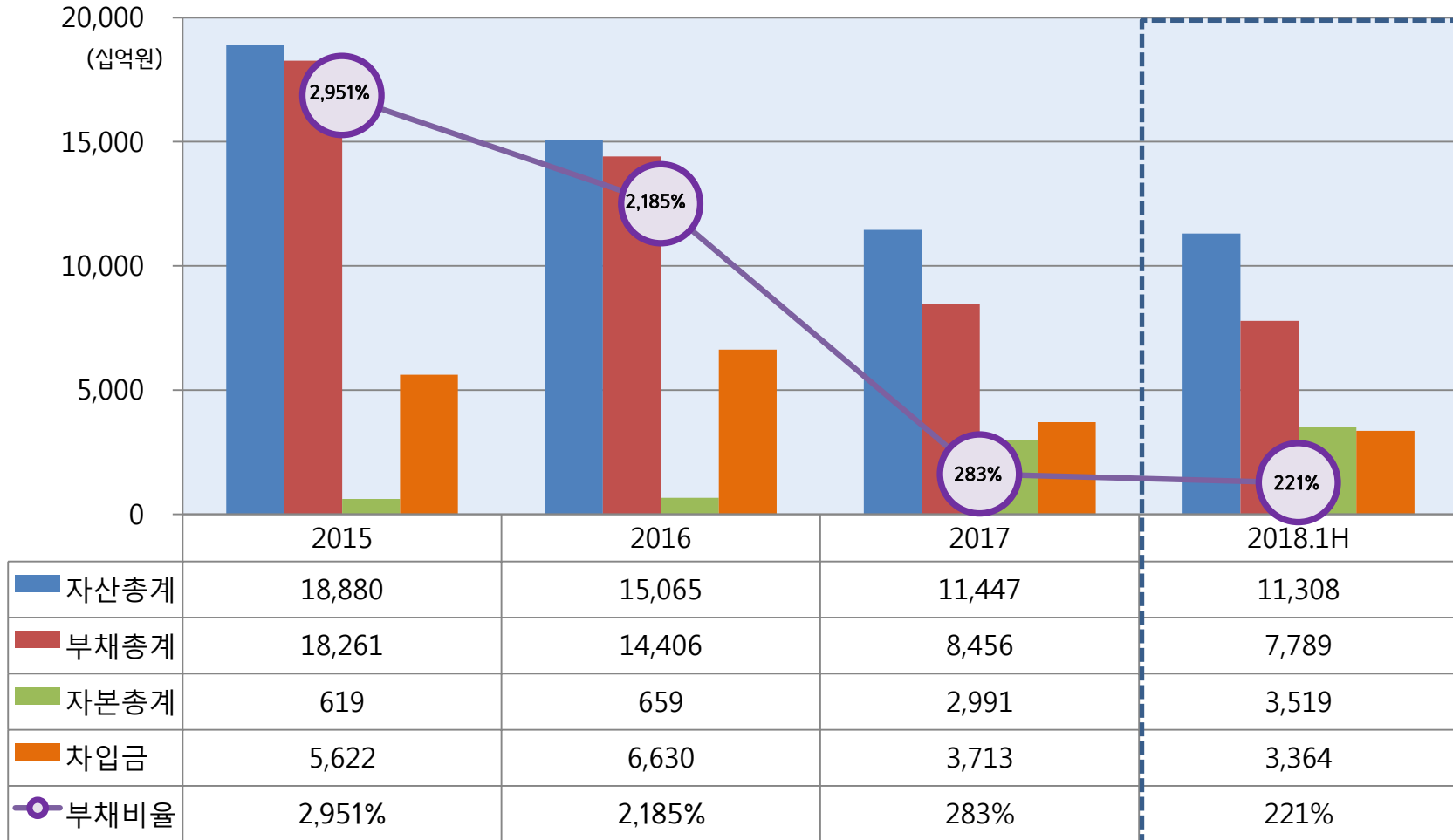
III. 재무 Highlight

재무 현황- 손익계산서(연결 기준)



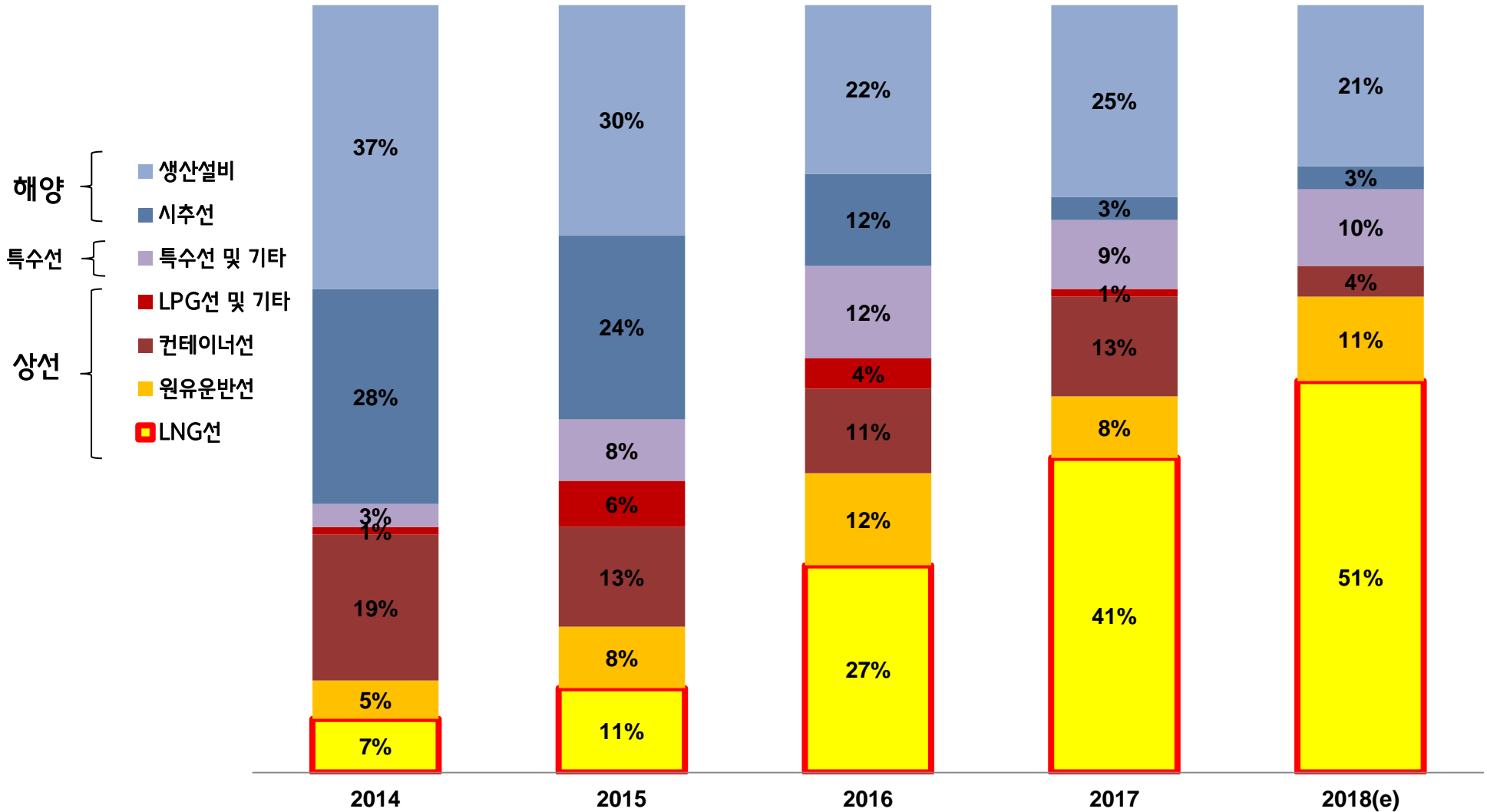
III. 재무 Highlight

재무 현황- 재무상태표(연결 기준)



IV. 사업 Highlight

선종별 매출 비중



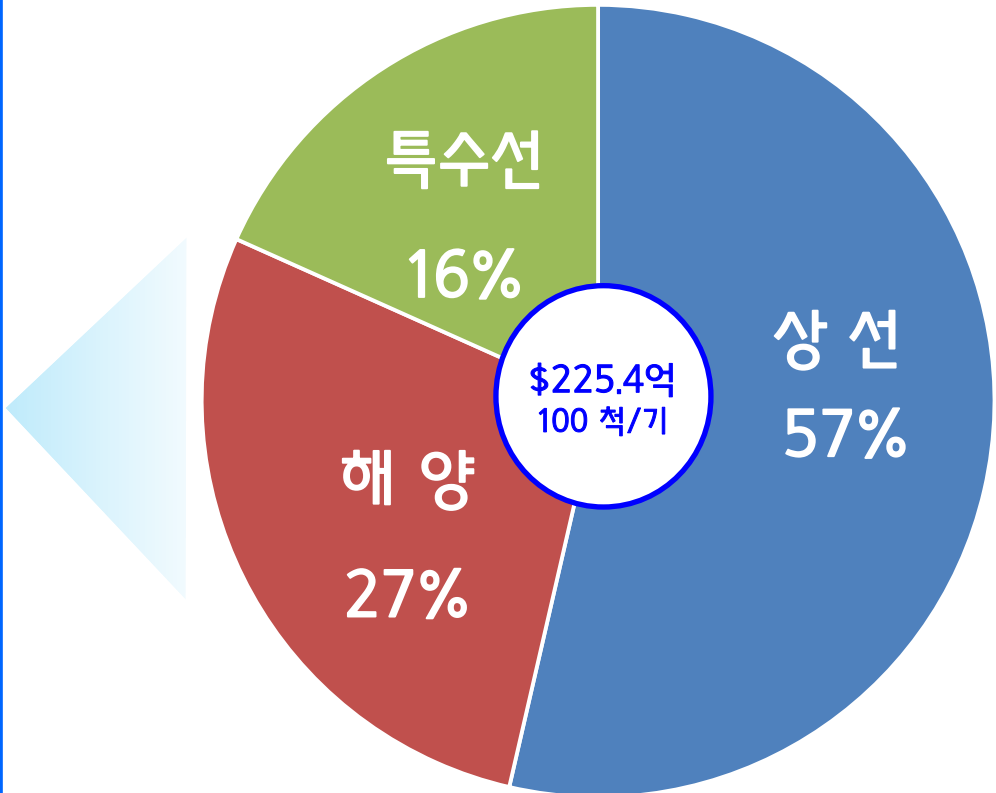
IV. 사업 Highlight

신규수주 & 수주잔량

‘18년 수주목표 \$73억 중 \$45.8억 달성(63%)

구 분		2018 (9월말 기준)				
		신규 수주		수주 잔량		
		척수	합계	척수	합계	
상선	LNGC(+FSRU)	12		39		
	LPGC		34척		79 척	
	Containership	7	\$45.5억	13	\$128.7억	
	Tanker	15	99.3%	27	57.1%	
	Others					
해양	Drilling Units	Semi-rig				
		Drillship		6	7 척	
		Jack-up			\$60.9억	
	Production Facilities	FPSO (Oil/Gas)				27.0%
		Fixed Platform			1	
상선 & 해양 합계		34	\$45.5억 99.3%	86	\$189.6억 84.1%	
특수선 및 기타		1	\$0.3억 0.7%	14	\$35.8억 15.9%	
Total		35	\$45.8억	100	\$225.4억	

(수주잔량)



V. 시장 전망

상선

신조선가 및 발주량 반등 중, 환경규제 및 교체수요, LNG 수요증가로 인한 발주 증가 기대

[LNG Carrier, LNG FSRU]

- 전세계적인 LNG 수요 증가로 LNG운반선 발주 지속 증가 전망, 2018년부터 신규 발주 본격화 중
- Clarksons, LNG운반선 연간 발주 척수 전망 상향('18.9월)

(전세계 연간 발주 척수 전망) Base Case, Clarksons

연도	기 발주량			발주 예상 척수				
	2015	2016	2017	전 망	2018	2019	2020~23	2024~27
LNGC	33	8	13	'18.3월	37	39	42	51
				'18.9월	55	61	46	56

※ LNG-FSRU포함, <40,000 CBM 제외

(연평균)

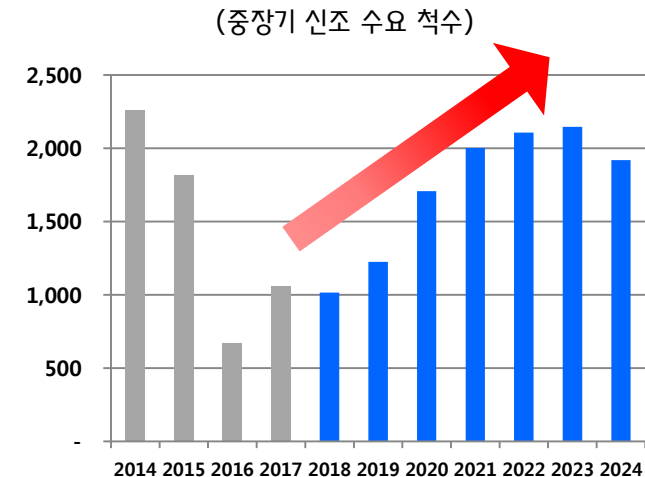
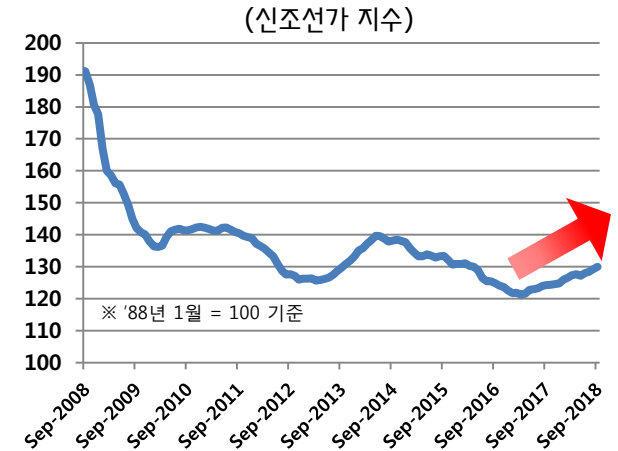
(연평균)

[원유운반선]

- 유가 상승 및 고철가격 상승으로 연비 낮은 노후선 폐선 가속화 (VLCC 평균 해체 선령 : 27년('03년) -> 19년('18년))
- 노후선 교체 및 환경규제 적용(IMO SOx 배출규제 등)에 따른 신조 수요 기대

[컨테이너선]

- 공급과잉 지속 중으로, 대형 컨테이너선(15K 이상) 발주 기대 어려움
- 일부 시장 중심으로 중형(12K~15K TEU) 컨테이너선 발주 가능성



<Source> Clarksons

V. 시장 전망

해양

지속적인 유가 상승세에 생산설비는 점차 시장 회복 기대되나, 시추설비는 신조 발주 가능성 제한적

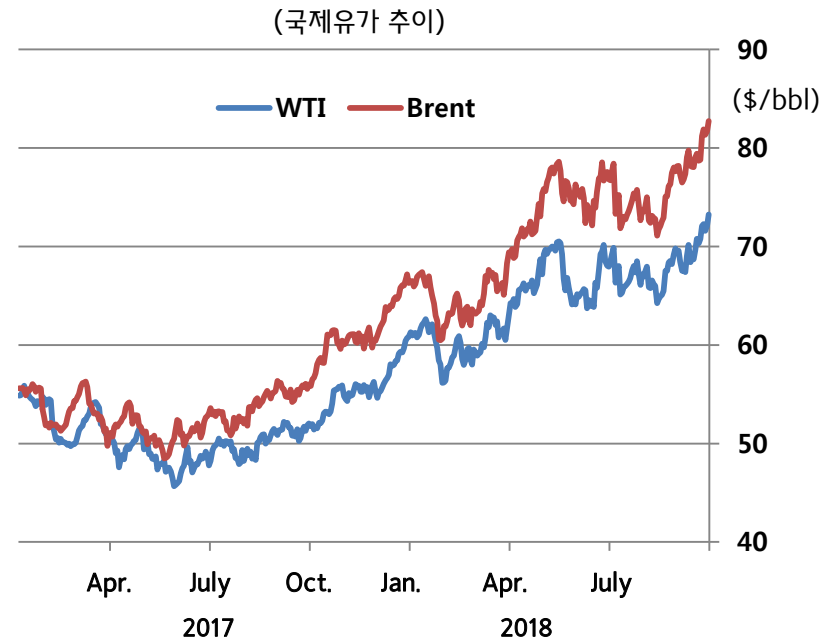
[시추선]

- 낮은 용선료 수준으로 인해 기존 계약물량 인도 지연 및 신조발주 제약 지속
- Harsh Environment용 Semi-Rig 일부 이외에는 신조 가능성 당분간 제한적

[생산설비]

- 유가 상승 기조에 따라 Oil Major의 현금흐름 개선 중, E&P 투자 여력 증가
- 싱가포르 및 중국 조선소의 경쟁 심화로 신조 수주 가능성 낙관 어려움

시점	기관	유가 전망 (배럴당)
'18.1월	15개 투자은행 평균	Brent \$61 /WTI \$57(연평균)
	JP Morgan	Brent \$70 (연평균)
2월	Goldman Sachs	Brent \$82.5 (6개월내)
9월	JP Morgan	Brent \$85~90 (6개월내)
	Goldman Sachs	Brent \$70~80 (연내)
10월	S&P Global Platts	Brent \$80 ('19년)



특수선 및 기타

정부의 중장기 국방 예산에 따른 안정적 수요 기대

VI. DSME 경쟁력

LNG 리더십

DSME LNG Fact

- 2018년 9월까지, LNG운반선 세계 최대 신규 수주(163척) 및 세계 최대 인도(128척)
- 2017, 세계 최대 규모 LNG-FSRU(263,000CBM) 인도
- 2017, 세계 최초 극지용(Arctic) LNG선 인도
- 2016, 세계 최초 LNG-FPSO 인도
- 2005, 세계 최초 LNG-FSRU(RV) 인도



LNG FSRU "GNL DEL PLATA"



LNG FPSO "SATU"



LNG Carrier "CREOLE SPIRIT"

DSME Arctic LNG 운반선

- 2014, 러시아 NOVATEK의 YAMAL project용 Arctic LNG선 15척 수주
- 2017, 산업통상자원부 및 KOTRA 선정 "세계 일류 상품" 수상
- 2018년 9월말 현재 15척 중 6척 인도, 2020년까지 인도 완료 예정

Dimensions	Length: 299m, Breadth: 50m
LNG Capacity	172,400CBM, Membrane Type
Ice Class/Specifications	RMRS ARC7/ Special specifications for Arctic environment
Ice Breaking Capacity	Max. ice thickness 2.1m (when going astern)









Arctic LNGC "CHRISTOPHE DE MARGERIE"



VI. DSME 경쟁력

군함 및 특수선

DSME Naval Ships Fact

- 최신에 잠수함, 구축함, 호위함 및 경비함을 포함한 다방면의 해군 함정 건조 및 수출로 업계를 선도
- 건조 이력

SURFACE NAVAL SHIP			
OWNER	TYPE OF SHIP	DISPLACEMENT	*Q'TY
	KDX-III Destroyer	10,000 Ton	1
	KDX-II Destroyer	5,500 Ton	3
	KDX-I Destroyer	4,000 Ton	3
	Frigate	2,300 Ton	3
	Others	Corvette, OPV, ATS-II, Submarine Rescue Vessel	21
	FFX Batch 2 (Frigate)	3,800 Ton	*(1)
	Bangladesh Frigate	2,300 Ton	1
	Malaysian Training Vessel	1,200 Ton	2
	UK MARS Tanker	40,300 Ton	3*(1)
	Norwegian Logistics Support Vessel	27,500 Ton	*(1)
	Thai Frigate	3,700 Ton	*(1)

SUBMARINE			
OWNER	TYPE OF SHIP	DISPLACEMENT	*Q'TY
	KSS-III (DW3000) Submarine	3,300 Ton	*(2)
	KSS-II Submarine	1,800 Ton	2 *(1)
	KSS-I Submarine	1,200 Ton	9
	KSS-I Submarine Overhaul	1,200 Ton	18 *(6)
	Indonesian DSME 1400 Class Submarine	1,400 Ton	1*(2)
	Indonesian 209 Submarine Overhaul	1,300 Ton	2*(1)

* () : under construction



DW10000D Destroyer



DSME 1400 Submarine



DW3000F Frigate



Logistics Support Vessel

[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.





DSME

**DAEWOO SHIPBUILDING &
MARINE ENGINEERING CO.,LTD.**

