

Investor Relations 2021

두산퓨얼셀(주) 2021년 2분기 경영설명회

2021.07



Disclaimer

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

본 자료에 포함된 예측정보는 현재의 사업환경을 바탕으로 당사의 경영계획과 전략 등을 고려한 전망이며 사업환경의 변동 또는 경영계획 및 전략수정 등에 따라 달라질 수 있습니다.

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 독단적이고 독립적인 판단에 의하여 이루어질 것으로 신뢰합니다.

본 자료의 재무자료는 K-IFRS 개별재무제표 기준입니다.



Contents

- 2021년 2분기 실적
- 수주 현황 및 전망
- 사업 전략 Focus
- Appendix

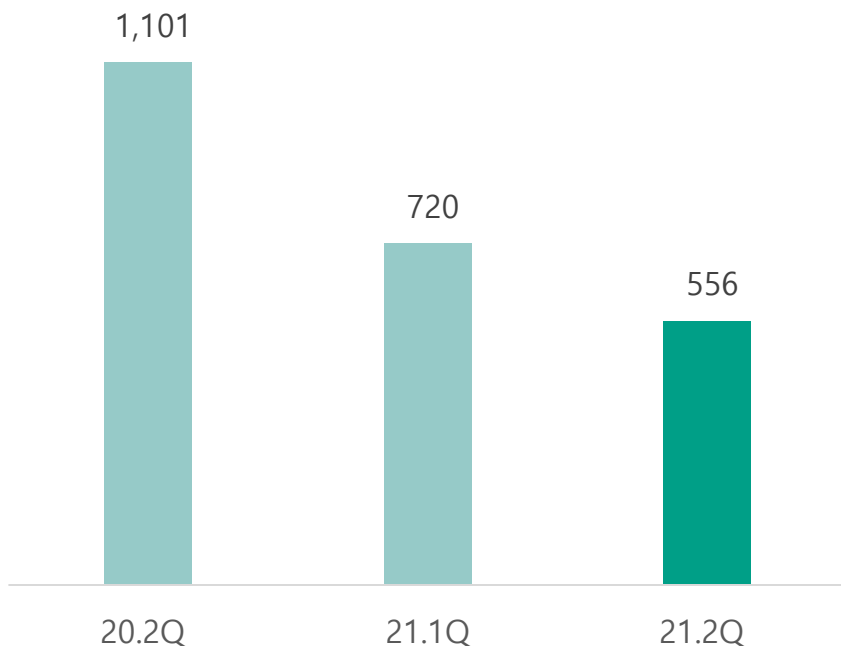
2분기 매출액 및 영업이익

매출액 556억원, 영업이익 10억원

- 20년 3분기 수주 공백으로 전년 동기 대비 매출액 및 영업이익 하락
- 전분기 대비 제품 Mix 향상으로 매출액 하락에도 불구하고 영업이익 개선

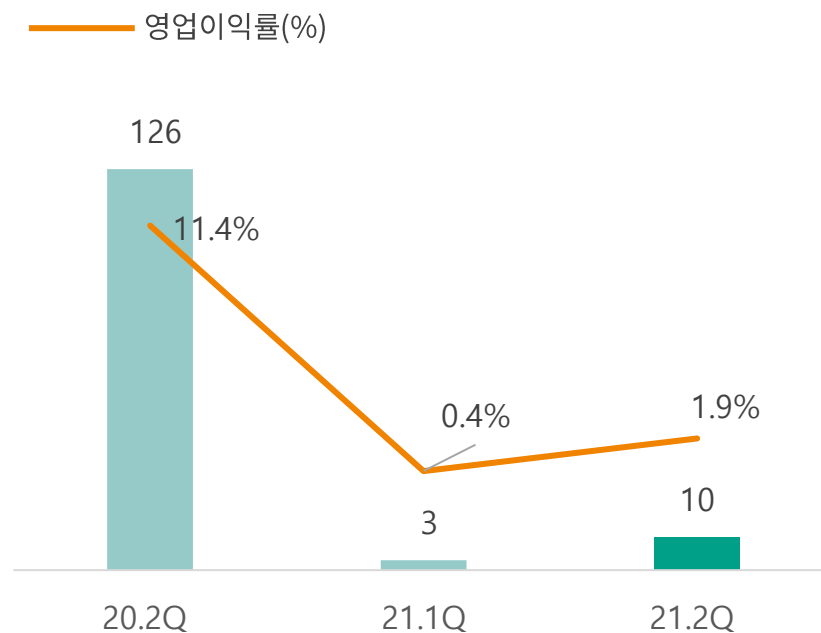
분기별 매출액 추이

(단위:억원)



분기별 영업이익 추이

(단위:억원)

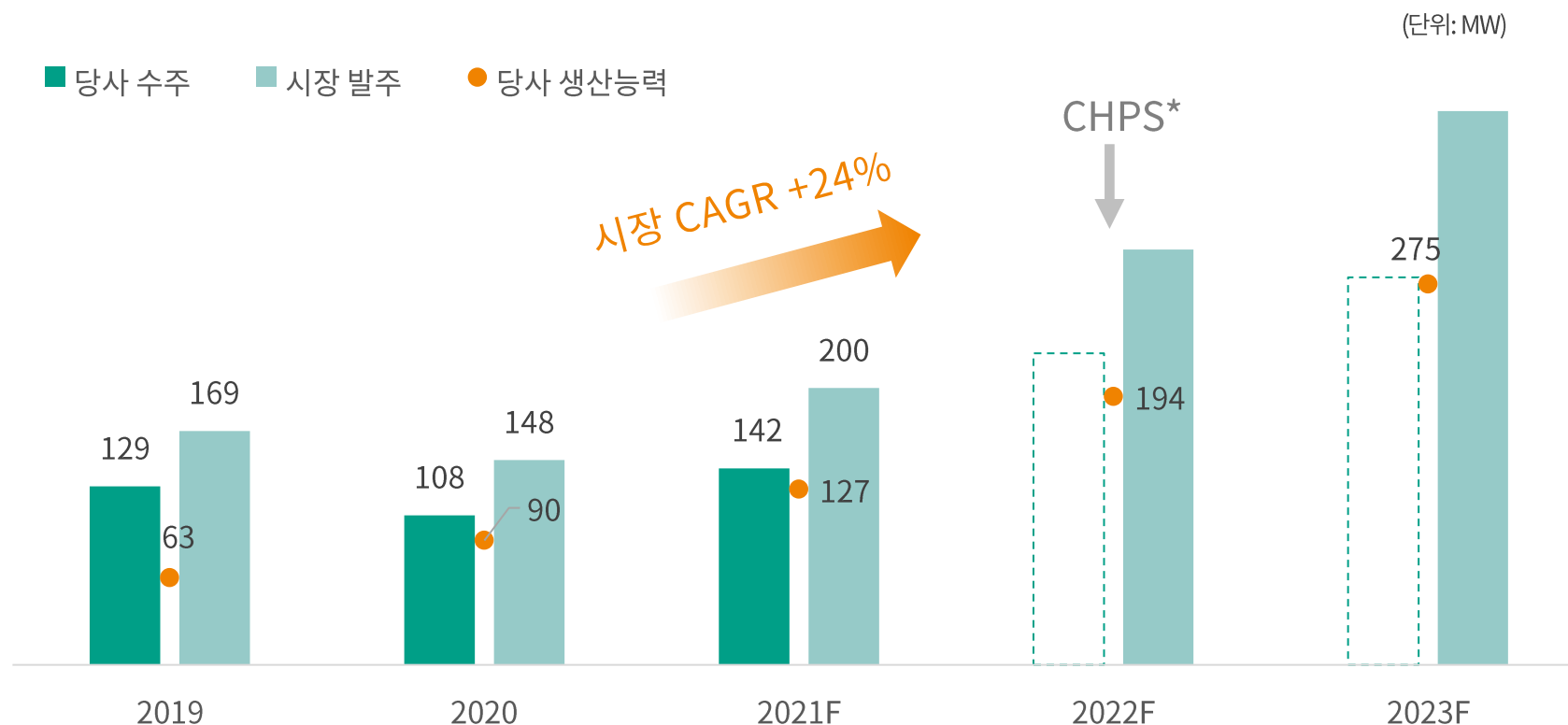


발전용 연료전지 수주 현황 및 전망

정부 정책 구체화로 향후 안정적 시장 성장 전망

- RPS 제도 하에 하반기 수주 본격화 전망
- 당사는 시장 성장에 발맞춘 생산능력 증대 통해 안정적 성장 추구

국내 발전용 연료전지 발주 시장 전망



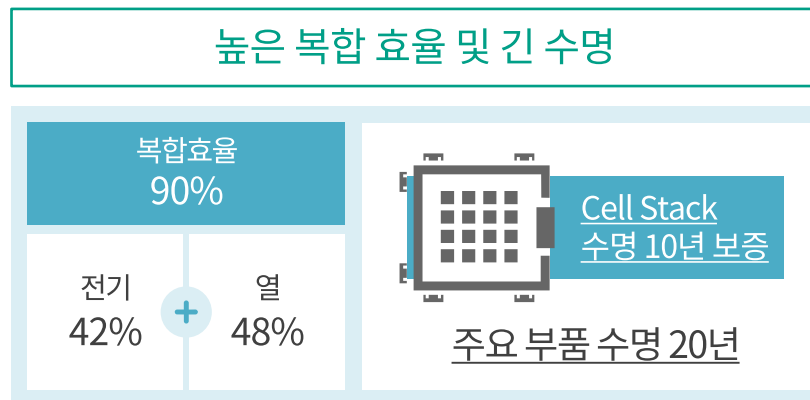
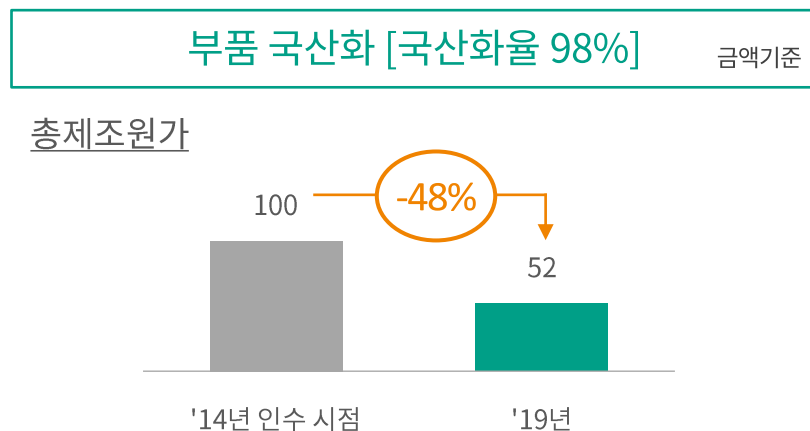
*CHPS(Clean Hydrogen Portfolio Standard): 청정수소발전의무화제도

Back-up: 두산퓨얼셀 PAFC 기술 강점

당사의 PAFC는 정부 정책 방향성에 부합한 기술

- 1) 높은 국산화율과 복합효율 및 2) 구조적 특성으로 인한 수소 모델로의 전환이 용이

✓ 높은 국산화율 및 복합효율



✓ 수소 모델로의 전환 용이



“Hydrogen Ready”
기존 모델도
수소 모델로 변경 가능

“그린 수소” 시대에
부합한 제품
세계 최초 상용화

수소충전소 적용 Tri-gen 모델

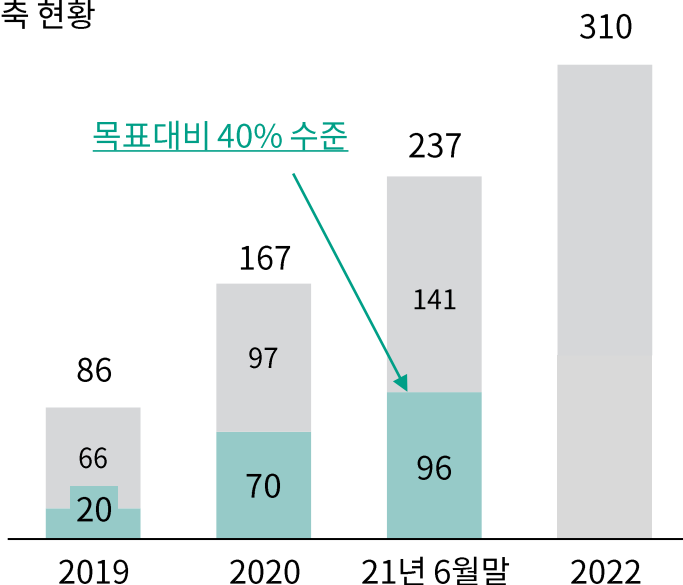
정부의 충전소 보급 계획에 대응한 Tri-gen 모델 상용화 진행 중

- 당사 모델의 on-site 설치 통한 수소 운송 비용 감축으로 수소충전소 경제성 제고

수소충전소 정부 보급 목표

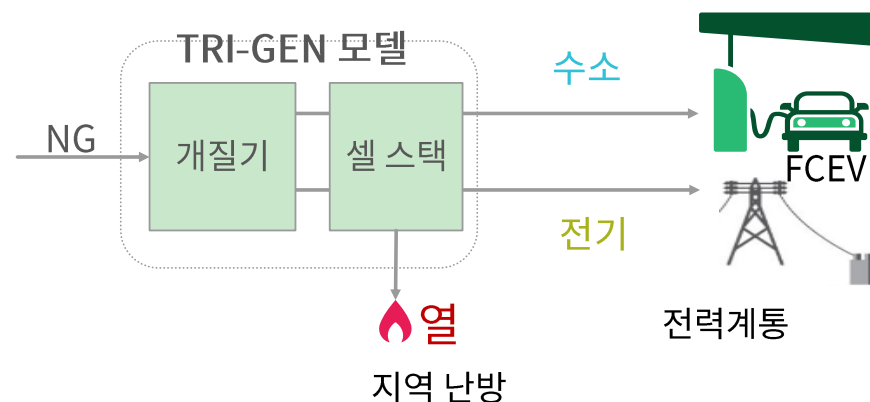
(누적)

- 정부수소충전소 목표 개소
- 구축 현황



출처: 환경부

개발 현황 및 전략

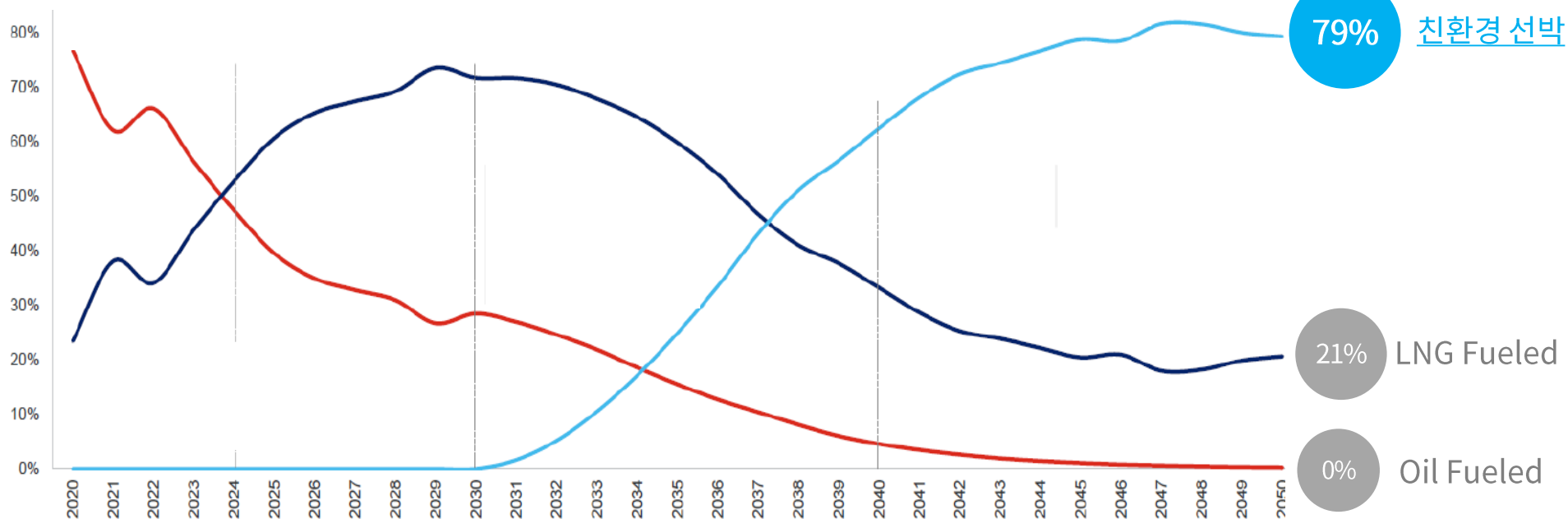
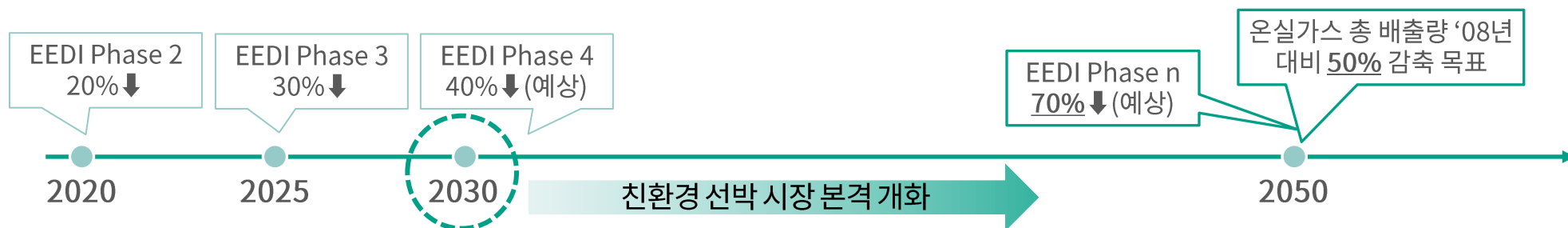


- On-site에서 수소, 전기, 열 공급하여 수소차 및 전기차 수요에 대응
- 높은 수소 운송 비용 보완
- 연내 Pilot 테스트 계획 및 22년 상업화 목표

SOFC 선박용 연료전지(1): 신조발주 시장 전망

IMO의 EEDI¹⁾ 규제가 강화됨에 따라 2030년부터 친환경 선박 시장 개화 본격화

- 2050년에는 친환경 선박이 신조선의 79% 차지할 것으로 전망



출처: ClarksonsResearch (March 2020)

1) EEDI (Energy Efficiency Design Index): 선박 에너지 효율 지수

SOFC 선박용 연료전지(2): 경쟁 기술 대비 강점

규제 대응 위한 친환경 기술 선택지 중 SOFC가 중기적으로 가장 유력할 것으로 전망

- 경쟁 기술 대비 높은 효율과 친환경성으로 EEDI 감축에 가장 적합한 기술

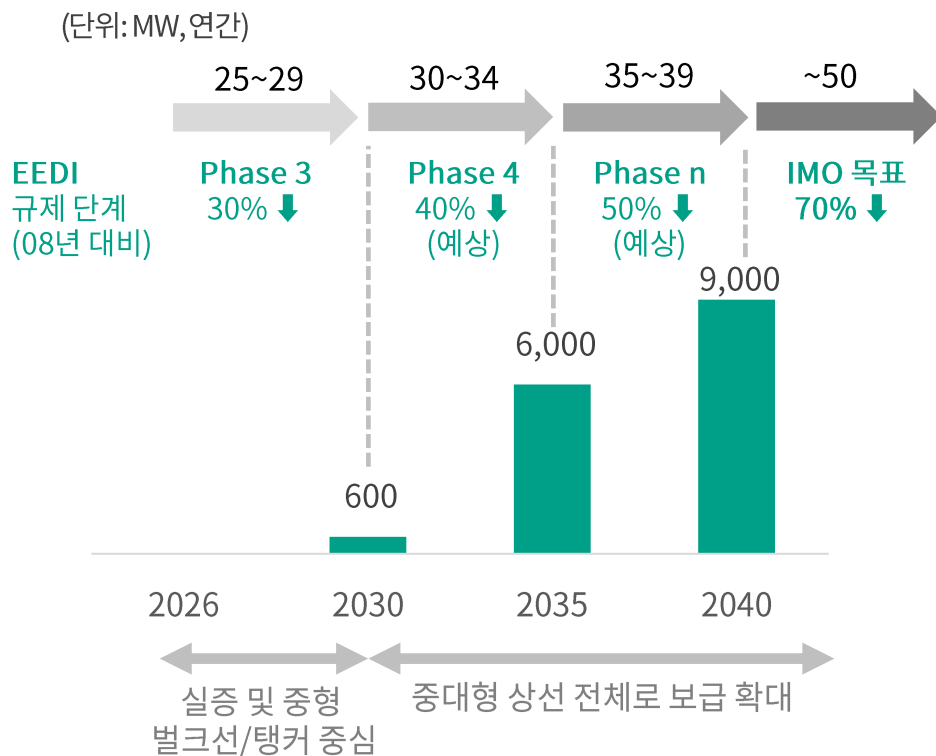
	LNG 엔진 (Dual Fuel, DF)	SOFC (LNG 사용)	암모니아 엔진 (Dual Fuel)
규제 대응 가능 수준	EEDI Phase 3 까지 대응 가능	EEDI Phase 4 이후 대응 가능 (향후 암모니아로 연료 전환 가능)	EEDI Phase 4 이후 대응 가능
현황 및 기술 장벽	<ul style="list-style-type: none"> DF 엔진 보급 확대 추세 고압 연료 설비 기술 안전성 확보 과제 메탄슬립 문제 (온실가스 영향 CO2의 25배) 	<ul style="list-style-type: none"> 발전용으로 입증된 기술 선박용 시스템 개발 중 	<ul style="list-style-type: none"> NOx 배출 증가에 따른 저감 장치 필요 단독으로 연소속도 느리고 발화점 높아 기술 개발 필요
운전 효율	<ul style="list-style-type: none"> 추진엔진: 50% 보조엔진: 40% 	<ul style="list-style-type: none"> 60% 이상 (당사 개발 예정 SOFC 제품 기준) 	<ul style="list-style-type: none"> 추진엔진(예상): 40% 초중반 보조엔진: 40%
TCO 관점	<ul style="list-style-type: none"> 엔진 가격 낮으나, 낮은 운전 효율로 인한 연료 사용량 및 Emission 비용 높음 	<ul style="list-style-type: none"> 타 기술 대비 기자재 및 유지 비용 높으나, 운전 효율 높아 연료비 및 Emission 비용 감축 	<ul style="list-style-type: none"> 연료비 가장 높은 수준이며, 이외 기자재, 유지 및 Emission 비용 낮음 비용 낮추기 위한 암모니아 인프라 구축 필요

SOFC 선박용 연료전지(3): 시장 전망 및 당사 전략

SOFC 기반 선박용 연료전지 개발하여 시장 선점

- SOFC 기반 연료전지 수요는 2030년 600MW에서 2035년 6GW, 2040년 9GW로 급성장 전망
- 국내외 해운사, 조선사와의 협업을 통한 선제적인 제품 개발 통해 시장 선점 및 2025년 상업화 목표

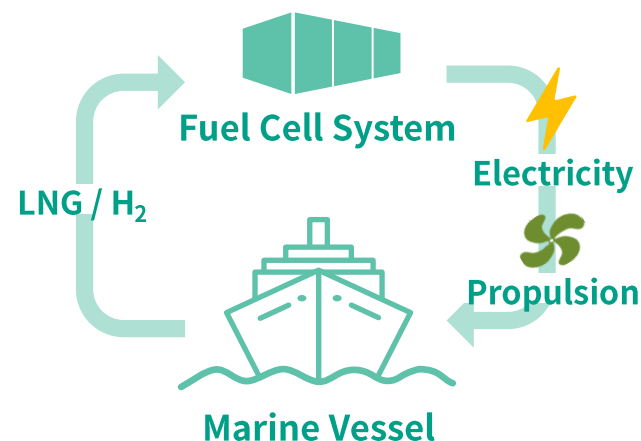
SOFC 선박용 연료전지 시장 전망



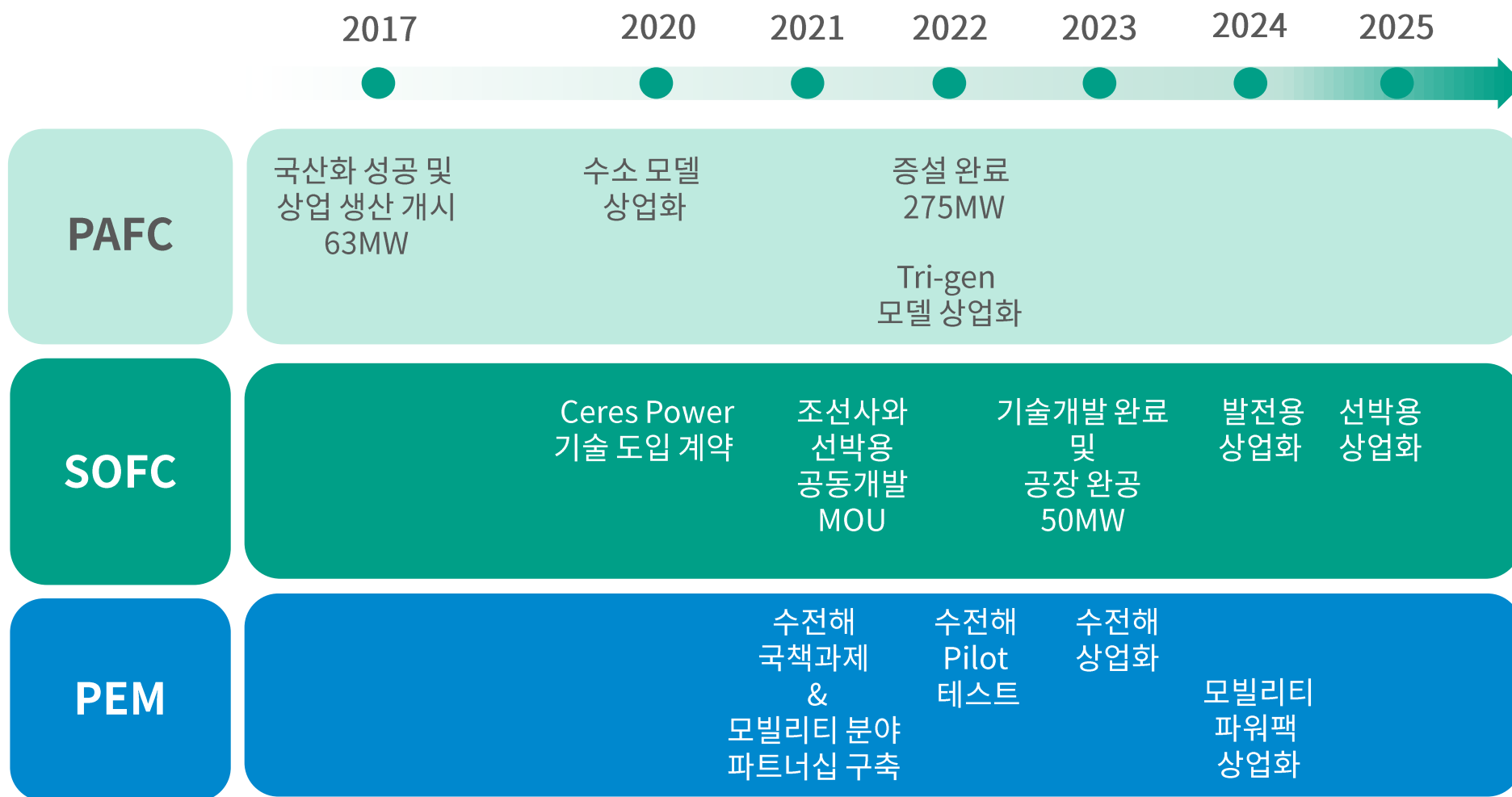
출처: Clarksons Research 자료를 바탕으로 추정

개발 현황 및 전략

- 국내외 해운사, 조선사와의 MOU 체결 후 공동 개발 방안 검토 중
- 개발 가속화를 위해 내부 엔지니어링 조직 강화 진행 중
- 23년 SOFC 기술 상용화 이후 25년 선박용 연료전지 상업화 목표



사업 전략 Focus





APPENDIX

Appendix. 2021년 2분기 실적 – 요약 재무상태표

(단위: 억원)	21.Q1	21.Q2	증감
자산총계	7,694	8,673	979
유동자산	6,215	7,064	849
비유동자산	1,479	1,609	130
부채총계	2,611	3,588	977
유동부채	2,410	3,361	951
비유동부채	200	227	27
자본총계	5,083	5,085	2
부채와자본총계	7,694	8,673	979
부채비율	51%	71%	
차입금	990	990	-
현금성자산*	3,364	3,671	307
순차입금**	-2,374	-2,681	-307

* 현금성자산=현금및현금성자산 + 단기금융상품 + 단기금융자산

** 차입금- 현금성자산

Appendix. 2021년 2분기 실적 – 요약 손익계산서

(단위: 억원)	'20.2Q	'21.1Q	'21.2Q	YoY	QoQ
매출액	1,101	720	556	-50%	-23%
영업이익	126	3	10	-92%	233%
이익율(%)	11%	0%	2%		
EBITDA	144	22	30	-79%	36%
이익율(%)	13%	3%	5%		
세전이익	118	20	6	-95%	-70%
당기순이익	91	-43	4	-96%	흑자 전환

Q&A Session



PureCell®

Power You



Productive

IR Contacts

Tel. 02-3398-1248 / 02-3398-3853

E-mail. sukjoon.kim@doosan.com / ran.heo@doosan.com