

<포스코 2020 년 연도 기업설명회 속기록>

1. 현대차증권 박현욱

Q1. 최근에 글로벌 철강가격이 크게 상승을 하였는데, 올해 1 분기 가격인상은 어떻게 되고 있는지 평균 판매가격기준은 전년비 어느 정도 상승 예상하는지? 수요가(자동차, 조선, 가전 등) 별로 협상은 어떻게 되고 있는지

(김영중 마케팅전략실장)

기본적으로 언론에 노출된 대로, 작년 하반기 이후로 상승세가 이어지고 있는데 2 가지 요인으로 볼 수 있음. 글로벌 철강기업이 수요를 감안하여 공급을 축소하였으나, 각국 경기부양책으로 인해 수요가 빠르게 늘어난 상태가 됨. 수요를 공급이 못따라가는 상태가 되었으며 이 상황은 조금 더 진행될 것으로 보임. 기본적으로 미국이나 EU, 일본에서 철강 부족현상이 나타나고 있고, 중국은 일시적으로 급등한 것으로 인해 피로감이 있어 진정세를 보이는 것으로 보이나, 글로벌하게 건조한 수요로 수급이 타이트하고 가격강세가 이어지고 있다. 가격 보합세 유지될 것으로 보임. 가격 수준은 예상 구체적인 금액을 표현하긴 어려우나, 산업별로 볼 때, 유통은 글로벌 철강가격 시세에 따라 매월 가격책정하고 있으며, 1, 2 월에 걸쳐 6~7 만원 정도 가격인상 협상 완료하였음. 재압연이나 파이프사도 매월 가격 협상을 하고 있으며, 1, 2 월에 약 5~7 만원 가격인상 협상 완료하였음. 가전의 경우, 분기단위로 가격협상을 하고 있는데, 코로나 섀다운의 반사이익으로 수요 급증한 상황이며 이에 따라 10 만원 수준으로 가격을 인상함. 매년 장기계약을 하고 있는 조선/자동차사의 경우 양상이 다름. 조선사의 경우 수주 부진으로 인한 가격 인상이 어려웠으나, 금년 하반기부터 조선사 건조량이 늘어나 후판 수요가 전년대비 40 만톤 이상 늘어날 것으로 예상. 이번 협상시에 가격을 10~15 만원 수준으로 인상하는 것을 목표로 협상 예정임. 자동차의 경우 글로벌자동차사 장기계약을 6 개월 정도 하는데, 원가상승분을 기준으로 하는데, 유통가격 상승과 동일한 수준으로 인상은 어려우나, 최소한 원가 인상분만큼은 가격에 반영하여 협상할 수 있을 것으로 기대됨

Q2. 철광석, 연료탄 가격 강세를 보이고 있는데, 상반기/하반기로 구분하여 볼 때 방향성 전망? 글로벌 업체 철스크랩 투입비율을 높이겠다고 하고 있는데, 포스코도 철스크랩 투입비율이 높아질 수 있는지?

(서지원 원료 1 실장)

철광석 시황은, 철강수요가 건조하므로 상반기 만큼은 철광석 가격 역시 강세가 예상됨. 현재와 같이 165 불 넘는 고 시황이 계속 되진 않을 것 같음. 현재는 중국의 춘절 이전 재고 확보 때문에 올라가 있지만 상반기는 무난하게 145 불 정도 유지 할 것. 하반기는 호주의 공급이 안정되는 반면, 브라질 이외에 비메이저 광산기업들인 인도, 남아공 등의 증산 예상됨에 따라 공급 추가 개선이 있어 가격 안정화 전망되고 있음.

석탄은 최근 40 불 이상 폭등하였지만, 이 시황은 호주탄이 수입이 안되는 중국 상황에서 유럽, 남미에서 호주탄을 수입하며 약간의 조정을 받은, 정상화되는 과정으로 보면 될 것 같음.

1 분기 경우 러시아나 캐나다의 혹한기 기상악화로 공급측면에서 늘지 않을 것으로, 강세 지속 될 것으로 예상. 2 분기부터는 조심스럽지만 중국에서 호주탄 수입을 재개하면 1 분기 강세가 추가적으로 이어질 것으로 예상.

하반기는 공급사들의 감산을 한 부분들이 바로 정상화 되기는 어려워 상반기 가격이 꾸준하게 이어질 것으로 보임. 다만 판단 어려운 변수가 중국의 내년 쿼터 부분이 어떻게 운영 될 지인데, 쿼터가 소진되면서 수입을 할 수 없는 상황이 이어지면 가격이 급락한 것이기 때문에, '21 년에도 이러한 상황이 계속 이어지면 4Q 에는 석탄 가격이 약세로 돌아설 가능성도 있어 보임.

(엄기천 철강기획실장)

철스크랩은 용선 대비 경제성이 낮고, 또한 고로 원료와 철스크랩은 상호대체재로 가격이 동반상승 또는 동반하락 하는 경향이 있고, 수입스크랩을 구매했을 때 납기 리드타임이 2~3 개월 걸려, 단기적 가격변동에 따라 제철소 철스크랩 투입 비중을 바로 조정하지는 않음

다만 탄소배출 저감 차원에서 스크랩사용 비중을 늘리는 저 HMR 조업을 검토하고 있음. 스크랩 중 불순물 증가가 제품 품질에 미치는 악영향과 가공비 증가 문제도 해결해야 하기 때문에, 이를 고려하여 중장기적으로 추진 중. 중장기적으로는 회사도 철스크랩 투입비율은 늘어날 전망.

Q3. 탄소배출권 3기 시작하고 있는데, 연간으로 부담해야 할 비용 증가 부분이 얼마나 될 것으로 예상하는지?

(박현 안전환경기획실장)

배출권 거래제에 대한 연간 부담액 관련, '21~'25 년 3 기 시행되는데, 1~2 기에는 조기감축실적 노력으로 이때까지는 잉여 발생으로 배출권을 판매할 수 있었으나, 3 기는 정부의 사업장별 할당이 됐는데 부족한 상태로 전환됨. 구체적인 양을 말하기에는 시장 배출권 가격에 영향을 미칠 수 있는 여건상 공개 어려움. 회사의 영업이익에 큰 영향을 주는 정도는 아니나, 긴장하고 온실가스 저감을 위해 노력해야할 정도의 부담은 갖고 있음.

하지만 회사는 작년 하반기와 올해 초까지, 상세 감축계획과 전략을 수립해서 제철소별, 공장별로 온실가스 배출목표에 대한 KPI 를 할당하는 한편 제품 포트폴리오 구성과 철강제품 생산, 조정을 탄력적으로 할 수 있는 체계를 구축하기도 함.

목표의 관점에서 말하자면, 중장기적으로는 3기를 통틀어서 부족함 없이 균형을 맞추거나 다소의 잉여가 발생할 수 있게끔 하는 것을 내부 목표로 삼고 있으며, 온실가스 감축에 의한 기업적 가치 측면을 제고해갈 수 있도록 하겠음

Q4. HMM 인수와 관련하여 반신반의의 분위기가 있는데, 입장 명확히 해달라.

(전중선 글로벌인프라부문장)

기사를 보고 깜짝 놀랐으며, 전혀 생각지도 못했던 기사가 난 것. 산은으로부터 전혀 제안받은 적 없고, 내부적으로도 검토한 적이 없음. 언론에 추측성 기사로 판단함.

2. 유안타증권 이현수

Q1. 지난 2 분기 시황이 안좋았던 터라, '21 년 구조조정 관련 언급한 것으로 기억하는데, 당시 포항 1 고로 '21 년 중 가동중단을 염두에 두고 있다고 했는데, 중장기적으로 포항 2 고로, FINEX 에 대해서도 언급함. 7 월에 말한 내용에 변화가 있을지

(엄기천 철강기획실장)

포항 1 고로는 한계수명 도달했고, 환경규제 강화에 대응하고자 금년 연말까지 가동 예정, 이후 대체설비 신설이나 능력증감 계획 없으나, 1 고로 폐쇄에 따른 출선능력, 조강 및 제품 생산능력 조정을 면밀히 실시하여, 22 년 이후 수요 대응에 문제 없도록 할 것.

포항 2 고로, 2 파이넥스 역시 2025 년 이후 설비별 폐쇄 시점에 따라 당사 철강성장 전략과 탄소중립 등 대내외 철강사업 여건을 종합고려하여 진행 예정으로 아직은 유동적. 상하공정간 소재수급 밸런스 고려해야하고, 저탄소 계획 시나리오에 따라 유연하게 대응할 예정

Q2. 투자비가 작년 예상보다 집행률이 낮았는데, 계획을 볼 때 작년 대비 높아진 것으로 보임. 어느 부분에서의 투자를 집행할 계획인지 세부적으로 안내 가능한지

(김승준 투자전략실장)

올해 연결 기준 2.7 조원 증가한 6.1 조원, 포스코 단독 1.1 조원 증가한 3.9 조원 계획.

포스코 투자의 경우, 국내 철강의 경우 포항 1 고로 노후 코크스 대체 신설, 광양 4 고로 개수, 포항 부생가스 발전, 저탄소, 미세먼지감소 등 환경투자 등에 2 조원을 계획하고 있음. 해외철강의 경우 사업리스크 감소와 보호무역주의 대응차원에서 현지 유력기업과 합작 제휴를 해야하는 상황을 대비해 4 천억원 정도를 편성.

신성장의 경우 전년에 이어 2 차전지소재 성장 본격화를 위하여, 포스코케미칼 6,881 억원 증자를 이미 진행했고, 신성장 도메인을 구체화 하기 위한 투자 등 1.5 조원정도를 투자 계획하고 있음.

그룹사의 경우, 케미칼은 광양 양극재 3~4 단계 공장 건설과 인조흑연음극재 공장 진출 계획하고 있으며, 포스코인터내셔널의 경우 미안마가스전 2~3 단계 개발, 우크라이나 곡물사업의 경우 현재

수출터미널 확보하고 있음. 포스코에너지의 경우 삼척블루파워 자본납입과 광양 LNG 터미널 6 호 탱크 신설과 기화기 증설 예정되어 있음.

3. 하이투자증권 김윤상

Q1. 석탄가격이 원가에 미치는 영향? 중국 CFR 호주 FOB 괴리 크다 석탄원가 괴리가 어떤영향

(서지원 원료 1 실장)

영향이 없다고 보면 될 것 같음. 미국으로부터 수입하는 것은 호주는 FOB 로 구매하고 있고, 중국 CFR 을 요구한 미공급사 계약은 축소해 호주로 돌렸음. 미국탄 계약 비중을 3% 에서 1%로 낮추고 나머지 2%는 호주탄으로 전환

Q2. 올해 2021 년에 자회사별로 투자자가 귀담아들을 경영계획 이슈사항

(김원희 글로벌인프라사업관리실장)

포스코인터내셔널) 작년부터 유가가 하락하면서 최근에 회복을 했지만 올해에도 유가 회복부분이 더디기때문에 미얀마 가스전쪽이 판매가격이 떨어져서 이익은 조금 하향할 것. 하지만 트레이딩쪽이 포스코 대표법인 물량을 받으면서 증가요인. 식량 등 실적개선으로 인한 이익 증가할 것으로 전망. 인터내셔널 EMP 식량 투자 지속될 예정

포스코건설) 올해도 수도권 도시정비사업, 자체사업 등 고수익 사업이 지속될 것으로 보여 성과가 계속 날것으로 보임. 추가해서 한국판 뉴딜정책에 따라 태양광, 해상풍력 등 신재생쪽에 에너지사업 영업을 강화해서 수주를 하면서 계속적으로 이익이 늘어날 것. 신안산선이 본격적으로 공사가 진행되면서 매출이 늘어날 것

포스코에너지) 에너지는 작년도 직도입으로 가격 메리트를 통해 이익이 많이 늘었음. 올해는 가스의 Spot 가격이 올라가면서 마진은 조금 축소될 것으로 보임. 그렇지만 하반기부터 시행한 광양 선박 시운전 부분들이 올해도 늘어날 것으로 보임. 추가로 6 탱크 공사를 착공하고 제 2 터미널 부지 선정으로 2 터미널 추진해서 양적으로 성장하는 기반 마련하는 한해가 될 것.

Q3. 2023 년까지의 중기매출목표 102 조원 12 조원의 매출 증가내역

(정대형 경영전략실장)

12 조원 내역 하나하나 밝히긴 어렵고 중기적 전략 포커싱하고 있는 분야에 대해 말씀드리겠습니다. 기본적 매출 성장 신성장부분임. 2 차전지소재사업 관련 전략 2 차전지 소재뿐 아니라 원료가 되는 사업도 확보하는 것으로 계획 2 차전지소재 자체에 대한 매출규모도 급격히 성장하겠으나,

이어서 2 차전지소재 사업의 원료부분에서도 매출 성장이 이루어질 것. 이외에도 그룹사업에서도 성장전략 LNG, 식량사업 등 성장전략을 가져가며 매출 크게 늘어날 것으로 예상. 또한 발표된 것 외에도 본원 경쟁력 기반 성장전략 이루어지고 있는데 그러한 부분도 기여. 마찬가지로 철강 부문도 2023 년까지 Multi Core 수익전략을 바탕으로 모빌리티, 강건재, 친환경에 대한 부분 새로운 제품개발 성장하는 시장에 대해 대응하면 이때까지 팔지 못했던 제품군들에 대한 판매가 늘어날 것으로 예상. 가장 큰폭의 성장을 계획하고 있는 부분은 신성장 사업임.

Q4. 리튬개발현황 업데이트

(정석모 이차전지소재사업실장)

2 차전지소재 핵심원료인 리튬은 투트랙으로 진행, 첫번째는 광석리튬으로 광석을 이용하여 리튬을 만드는 것. 광양에 데모플랜트 가동하고 개선공정 진행중이고 사내 최종 의사결정 프로세스를 밟고 있음. 계획대로 잘 진행된다면 2023 년에 총 43 천톤 공장을 상용 가동 할 것임. 아르헨티나에 보유한 염호로부터 리튬을 생산하는 방식, 작년도 코로나로 어려움에도 불구하고 데모플랜트가 8월에 정상 준공하였으며 5개월 이상 성공적으로 가동 중이다. 상용 인프라 인허가 등을 밟고 있고 2만 5천톤 정도 상용 공장을 아르헨티나 현지에 가동 가능할 것

4. NH 투자증권 변종만

Q1. 매출증대 2 차전지 소재. 리튬말씀하셨는데, 양극재 니켈 코발트도 진출한다고 봐야하는지

(전중선 전략기획본부장)

2 차전지소재로서 중요하긴 하나, 니켈쪽은 리사이클링 사업을 통한 확보를 추진하려고 하고, 호주나 니켈 생산되는 유망한 광산에 지분투자해서 OFF-TAKE 고려. 광양 스테인리스 원료로 페로니켈공장을 45 천톤 규모로 운영을 하고 있는데 페로니켈 공장에 추가투자를 하면 양극재용 황산니켈도 확보할 수 있어 3 가지 측면에서 니켈확보를 추진 계획하고 있음. 코발트는 당장 투자계획은 없으나 리사이클링을 통해 코발트도 일부 나오는 것으로 알고 있음

Q2. 수소생산 2050 5 백만톤의 생산계획 구체적 투자 계획이 나오지 않아, 실현 가능한지 언제 얼마쯤 되는건지? 구체성이 떨어진다는 투자비 계획

(전중선 전략기획본부장)

장기적인 로드맵 발표, 구체적으로 계획을 2050년까지는 갖고 있지는 않다. 방향이나 로드맵을 수소사업실 조주의 설명드릴 것

(조주익 수소사업실장)

25년 7만톤 30년 50만톤 50년 5백만톤 계획을 하고 있음. 2050년까지로 계획되어 있는 5백만톤 계획은 수소환원제철도 있고 하여 캡티브 수요만 해도 500만톤에 달할 것으로 보고 있음. 25년 7만톤 계획은 제철소 부생가스 수소추출하는 방식이고, 30년 50만톤은 블루수소와 그린수소 혼합형태로 국내에는 경쟁력이 없어 해외생산쪽으로 추진하고 있음. 500만톤 달성은 그린수소 베이스로 갈 계획, 이를 위해 현재 수요개발에 대한 활동 진행하고 있음. 관련된 투자를 상세히 말씀드리기 그렇습니다만 생산개소를 늘려 부생수소 투자를 계획하고 있으며, 해외 그린수소, 블루수소 개발 투자, 공급을 위한 터미널 추가를 위한 투자, 또 중요한 것은 기술에 대한 R&D 투자가 계획되어 있음. 필요한 기술을 가지고 있는 회사에 대한 M&A 계획도 가지고 있음. 생산에 대한 로드맵과 맞물려서 계획하고 있음.

Q3. 수소환원제철 미래계획, 적어도 시운전 가능한 시기 수소 환원제법 많이 시행. 미쓰시비 시운전, 아르셀로미탈,티센크루프도 하는것 같다. 포스코는 언제쯤 할수있을지? 적어도 시운전은 언제쯤인지

(전시열 생산기술전략실장)

수소환원제철은 환원제로 수소를 100% 사용하는 것을 말함. 포항에서는 200만톤 상용 파이넥스 설비를 운영하고 있는데, 약 25% 정도의 수소를 환원에 적용해서 하고 있음. 스웨덴 SAAB, TKS 이제 Pilot 5천톤 실험 수준 완성하고 올해부터 5년간 5만톤 규모의 Polit 플랜트 진입하고 있는 상황. 수소를 실제 환원에 적용하는 것으로 보면 저희는 상용화하는 단계에 와 있다. 실제로 25%를 100%로 올리는 기술 개발해야하는 상황. 현시점에서는 쉽지않고 불확실성이 높은 기술임. 파이넥스 초기 R&D 스타트부터 60만톤급 데모플랜트까지 오는데 약 20년이 걸렸음. 자체 수소 환원 기술을 하이렉스라고 명명하였는데, 하이렉스 공법을 개발하기 위해 정부, 국내철강사, 학계와 협업하여 기술개발 진행하고 있으며, 세계 철강협회 산하 회원사들과 수소관련 포럼을 10월에 진행하면서 파이넥스를 통한 수소환원 기술을 공유하고 전세계적으로 수소환원제철에 대한 공동연구를 진행하기 위해서 준비 중에 있음. 단기적으로는 기술개발 상용화를 위해 3가지 단계가 필요. 기술개발 후 Pilot, 데모플랜트 거쳐 상용화하는 단계, 상용화 하면서도 고로 수준의 경쟁력 및 품질 유지를 하는 파인튜닝 기술개발 단계가 있고, 마지막으로 이러한 기술이 실제 적용되기 위해서는 재생에너지 그린수소 등이 원활히 공급이 되어야 3단계가 모두 완성됨. 앞서 말씀드렸듯 파이넥스 시작해 데모플랜트까지 완수하는데 20년이 걸렸음. 이번에는 이 시간을 줄이기 위해 국제공동 연구 등을 통하여 15년~20년 정도에 될 수 있게 기술개발을 하고 있음. 정부하고 공동 R&D를 통해서 데모플랜트는 2030년 내에 가동하는 것을 목표로 R&D 계획추진. 2050 탄소중립 선언시 2040년까지 기술개발 완료시키고 2050년까지 탄소중립을 달성하는 것이 목표. 지금부터 약 20년 내외로 100% 수소환원제철 공법개발을 완성시키도록 계획하고 있음

Q4. 포스코에너지가 삼척 자금투자한다고 했는데, 시작 배경을 볼 때 좋은 의도였으나 상황에 대한 시각이 그렇지 않은 것 같음. 석탄사업을 하느냐? 포스코 ESG 와 석탄화력발전소운영하는 것에 대해 어떻게 생각하는지

(김원희 인프라실장)

삼척블루파워 시작시 삼척시민 97%이상 동의로 사업유치 되었음. 지금 현재공정 30%가 진행되었고, 작년말 기준 기존에 투자비가 1 조 2 천억 집행이 된 상태임. 이번에 2020 년 정부 9 차전력 수급계획에도 포함되어 있음. 9 차 전력수급계획 포함되었다는 것은 의미가 있음. 작년에 정부가 2050 탄소중립을 선언하면서도 발전원별로 적절한 믹스해서 노후 석탄발전 단계적 폐지일정까지 보유했음에도 불구하고 삼척블루파워 발전파워 발전양이 수급에 반영이 된 상태임. 삼척블루파워 쪽이 기본적으로 친환경 보장되어 CO2 량도 기존 아인계 대비 11%이상 낮아 친환경적이며, 석탄도 운송과정 자체도 밀폐식으로 되어있고, 저장 또한 그렇게 준비되어 있음. 기본적으로는 친환경으로 해서 예정된 일정대로 발전소 가동을 준비 중에 있음. 향후에는 여러 시각이 있기 때문에 친환경적인 건설과 기타 방안에 대해 보도록 하겠음

5. DBS 이은영

Q1. HMM 사실무근이라 하셨는데, 중장기적 관점에서 그룹사의 구조조정이나 혹은 인수를 관심에 둔 분야가 있는지

(정대형 경영전략실장)

앞서 말씀드린 성장전략으로 보고있는 신성장분야(수소, 2 차전지 소재사업 등)에 집중할 것으로 보고 있는데, 사업분야로 보면 당장은 두 분야에 집중할 것. M&A 에 대해서도 열어놓고 검토할 계획이다. 선택한 분야의 M&A 기회가 나타나면 적극 검토할 것. 그 외 분야에 대해서는, 기본적으로 벤처투자를 통해서 새로운 신성장 동력이 발굴된다면 그 부분 투자를 시작으로 해서 M&A 를 가져갈 것. 당분간은 기존 사업구조로 가되, 적절한 기회가 생기면 검토해 볼 것이다.

Q2. 친환경차 브랜드 이 오토포스 런칭을 한 것으로 알고 있는데, 기존의 기가스틸과의 차별성과 목표가 무엇인지

(김영중 마케팅전략실장)

어제 이 오토포스 친환경차 통합브랜드를 론칭했음. Eco-friendly 와 electrified AUTOMotive solution of POSco 를 결합한 합성어임. 기존의 기가스틸은 전기차나 내연기관차의 고장력강을 통해 차의 경량화에 목표를 두었다면, 이 오토포스는 차체나 샤시의 경량화도 포함하고,

친환경차의 배터리팩 강제도 포함하고, 구동모터의 전기강판, 수소용 전기차의 STS 분리판, 이차전지소재 양음극재 등 포스코와 그룹사에서 자동차용 소재에 전체적으로 대응하는 통합 브랜드다. 목표는 고객사와 제품 공동개발을 하고 마케팅 해서 시너지를 높이는 전략이다. 향후에 포스코와 포스코케미칼, 포스코인터내셔널, SPS 전체를 망라해서 친환경차용 철강하고 이차전지소재 제품을 활용하는 고객맞춤형 솔루션을 제공해서 전체적으로 발전시켜나가고 친환경시대 대비해 나가는 전략이다.

Q3. 스테인리스 분야의 수익성, 스테인리스용 니켈소재는 전량 SNNC 만드는 페로니켈로 공급받는지?

(서지원 원료 1 실장)

SNNC 로부터 구매하는 페로니켈의 경우, 전체 소요량의 70%다. 페로니켈의 경우도 그 외 다른 공급사로부터 구매하여 다양하게 포트폴리오 구성해서 하고 있다.

(김영중 마케팅실장)

최근의 니켈가격이 1 만 8 천불 이상 상승. 니켈이 1 천불 오르면 STS 300 계 기준으로 원가상승 80 불 된다. 시장에는 그 정도는 반영하고 있는 여건으로 보시면 될 것 같다.