

## Issue Comment

2021. 6. 18

# 현대미포조선 010620

## Maersk 와 메탄올 추진선 LOI 체결

● 조선/기계

Analyst 김현  
02. 6454-4861  
hyun.kim@meritz.co.kr

### Maersk, 현대미포조선과 메탄올 추진 컨테이너선 3척 LOI 체결

세계 1위 선사인 AP Moller-Maersk는 현대미포조선과 최초의 methanol-fuelled 컨테이너선 3척에 대한 LOI(Letter of Intent)를 체결했다고 Tradewinds에서 기사화됨. 정확한 선가와 사양, 건조일정과 규모는 공개되지 않았음. 다만, 표준형 2,800TEU급 가격이 척당 약 3,850만달러 정도인데, 메탄올 추진선 건조에 필요한 연료탱크와 연료 취급 시스템을 탑재하는 비용이 추가될 것으로 예상. 현대미포조선은 최대 3,500TEU급 건조 역량을 갖추고 있으며, Maersk는 2,000TEU급 메탄올 추진선 건조계획을 연급한 바 있음.

### 현대미포조선 수주액 21.3억달러로 수주 달성을 60.7% 추정

2020년 1.1년까지 급감했던 수주잔고 회전율(매출기준)은 최근 빠르게 회복하고 있음. 연간 수주액을 수주 척수로 단순히 나눈 수주단가는 척당 4,530만달러로 2004~05년 수준까지 빠르게 회복함. Maersk와의 메탄올 추진 Feeder 컨테이너선의 LOI가 실제 수주로 이어진다면, 2,000~3,500TEU급에서의 현대미포조선의 건조 경쟁력이 재입증됨을 의미.

### Maersk, LNG가 아닌 메탄올 연료를 통한 탄소저감 추진

국제해사기구는 2020년부터 전 해역에 대한 연료유 황 함유량을 기존 3.5%에서 0.5%로 낮추며 해양환경 규제를 강화(IMO2020). 6월 18일 해양수산부는 메탄올 연료 추진선의 검사기준을 새롭게 반영한 한국선급의 '저인화점 연료 선박규칙' 개정안을 승인함. 메탄올은 원료인 천연가스 생산 증가로 단가가 낮아졌고, 질소산화물을 줄이는 연료분사기술 개발로 차세대 연료 중 하나로 부상.

메탄올은 LNG, 암모니아, 수소보다도 저장하기 쉬운 특성을 지님. 다만 독성이 있어 인체에 유해한 가스 배출을 차단하는 관련 장치를 설치하고, 부식에 강한 재료를 사용해야 함. 또한, 동일한 엔진출력을 위해서는 기존 연료유나 LNG 대비 2.5배의 연료 저장공간이 필요한 단점이 있음. 메탄올 연료 추진 선박은 전 세계적으로 20척 이상 운항되고 있는데, 그 중 2척은 현대미포조선이 건조함.

### Green Methanol 기술

금번 LOI와 관련 선박은 Green Methanol 추진선이라는 점에 의의가 있음. 재생에너지를 에너지원으로 사용하고, 화학공장, 제철소 등에서 발생하는 CO2를 원료로 사용하여 메탄올을 제조하는 기술임. 현대미포조선이 본계약을 체결하고 건조에까지 성공한다면 탄소중립 조선소로 자리매김할 수 있음.

## 현대중공업그룹의 수소 Value Chain Vs. Maersk의 메탄올/바이오 투자

현대중공업그룹은 생산 → 운송 및 저장 → 활용으로 이어지는 수소 Value-Chain 전분야 사업을 추진하는 미래 청사진을 공개한 바 있음. 중장기적으로 1) 조선·해양 분야와 2) 에너지 분야로 구분하여, 한국조선해양과 현대오일뱅크가 각 분야를 맡아 중점 지휘한다고 공개.

한국조선해양은 1) 친환경 선박, 2) 디지털 선박, 3) 그린수소 인프라 등 3가지 사업계획을 구체화함. 친환경 선박은 2024년까지 탄소배출을 2008년 수준의 44%로 감축한다는 단기 목표하에 LNG추진선을 시작 → 암모니아 추진선 / 메탄올 추진선 개발 → 수소 추진선 순서로 기술개발을 진행할 계획을 밝힌 바 있음.

Maersk는 Alliance(해운동맹)로 과점화 돼 있는 컨테이너시장에서도 세계 1위 컨테이너선사로서 시장에 선종, 운임에 대한 표준을 제시해왔음. 황산화물규제와 탄소 배출규제 등 환경규제에 대한 방안을 두고 경쟁사들이 LNG 추진선, Scrubber를 채택하는 과정에서도 메탄올/바이오 연료에 대한 투자 의지를 시장에 내비친 바 있음.

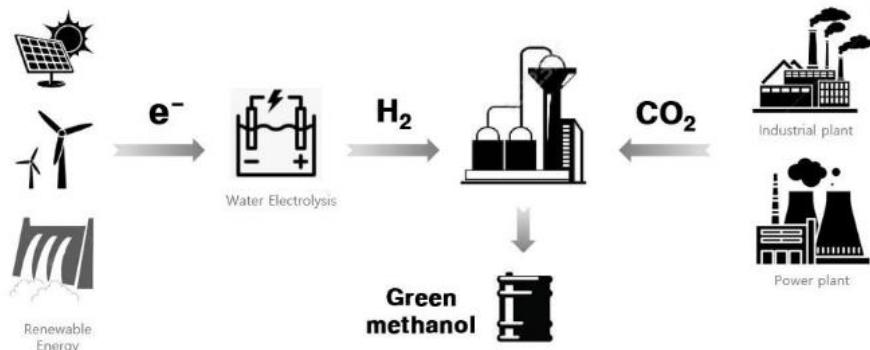
전세계 1위업체가 새로운 메탄올 추진방식의 선박을 시험 건조하고자 하는 의사결정과 이를 현대미포조선과 진행할 것이라는 사실에 대한 의미를 부여함. 실제 건조로 이어진다면, MR탱커를 주력으로 하는 현대미포조선의 Product Mix 개선도 중장기적으로 기대할 수 있음.

그림1 현대중공업그룹 추진 수소사업 Value Chain



자료: 현대중공업지주,メリ츠증권 리서치센터

그림2 Green Methanol (Renewable methanol) 기술



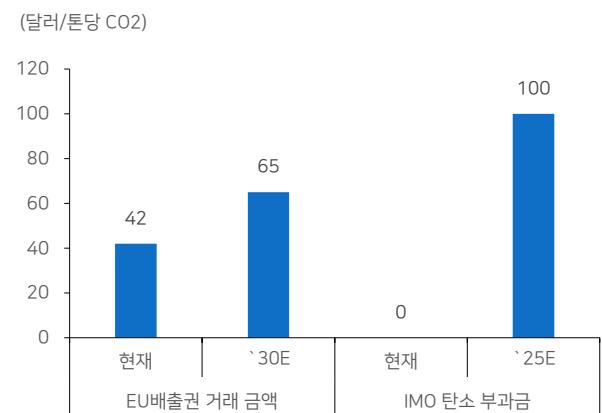
자료: 한국과학기술연구원, 메리츠증권 리서치센터

그림3 온실가스 배출 규제 동향

구분	내용
목표	`08년대비 `50년 GHG 50% 감축
EEDI	신조선 배출 규제 - Phase 2: Phase 0 대비 20% 감축, 기 시행 중 - Phase 3: Phase 0 대비 30% 감축, 2022년 시행
EEXI	현존선 배출 규제 - EEDI Phase 2/3 수준, 2023년 시행
시장기반조치	- EU배출권 거래제도에 해운업 포함 예정 - IMO 탄소 부과금 논의 예정

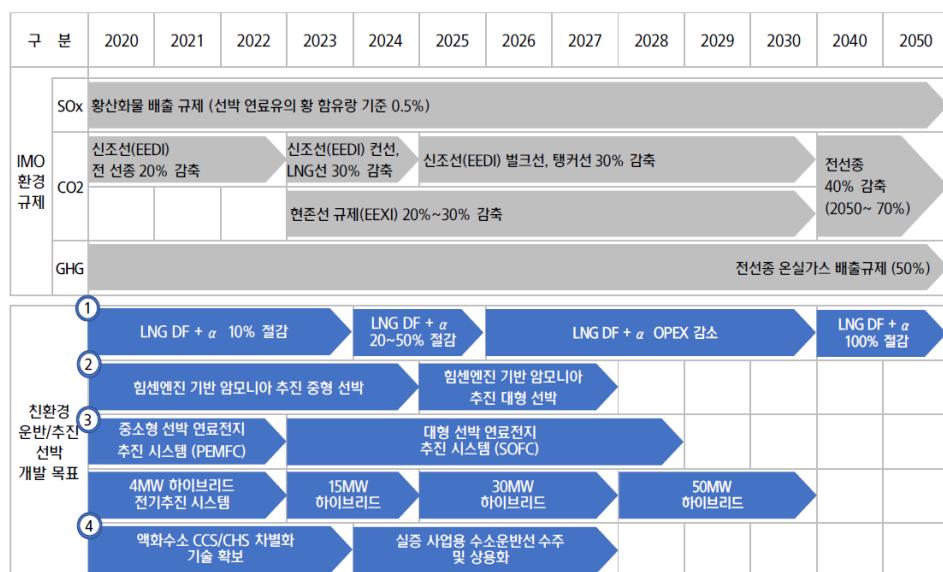
자료: 한국조선해양, 메리츠증권 리서치센터

그림4 EU와 IMO의 탄소배출 규제 강화



자료: 한국조선해양, 메리츠증권 리서치센터

그림5 친환경 선박 개발 로드맵 요약



자료: 현대중공업지주, 메리츠증권 리서치센터

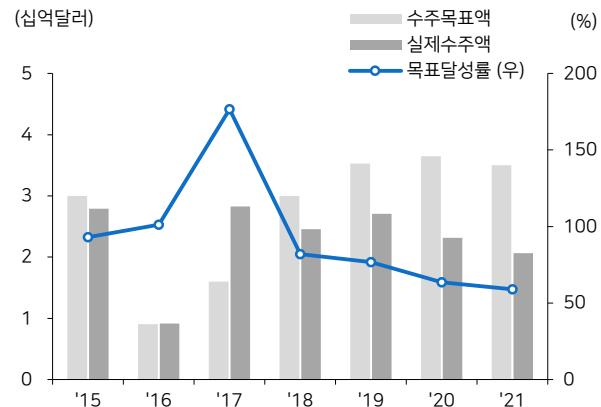
그림6 현대미포조선의 매출액, 수주잔고 회전율 추이



주: 수주잔고 회전율은 매출기준수주잔고 / 전년 매출액 기준

자료: WiseFn, 메리츠증권 리서치센터 추정

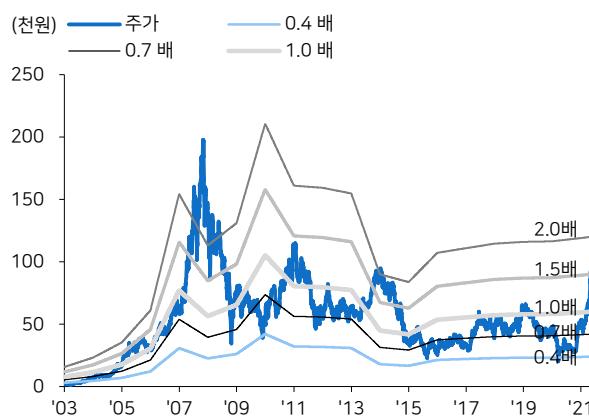
그림7 현대미포조선의 수주목표 및 달성을 추이



주: 2021년 5월말 기준

자료: 현대미포조선, 메리츠증권 리서치센터

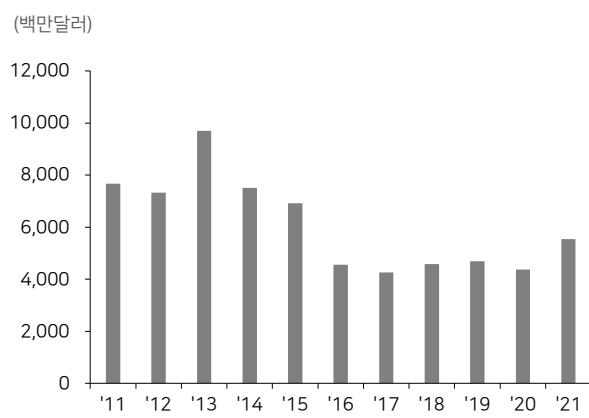
그림8 현대미포조선의 12개월 선행 PBR 밴드



주: 2021년 6월 17일 기준

자료: 현대미포조선, 메리츠증권 리서치센터

그림9 현대미포조선의 인도기준 수주잔고 55.3억달러



주: 2021년 5월말 기준

자료: 현대미포조선, 메리츠증권 리서치센터

## Compliance Notice

본 조사분석자료는 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다. 본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 해당 종목과 재산적 이해관계가 없습니다. 본 자료에 게재된 내용은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간접 없이 신의 성실하게 작성되었음을 확인합니다.

본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 본 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 투자 결과와 관련한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료는 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로 당사의 허락 없이 복사, 대여, 배포 될 수 없습니다.