

보도시점 2024. 7. 15.(월) 12:00 / 배포 2024. 7. 15.(월) 08:30
< 7. 16.(화) 조간 >

HD한국조선해양-STX중공업 기업결합 조건부 승인

- 한화엔진 등 경쟁사의 엔진 부품 조달이 어려워져 엔진 경쟁이 저해될 우려 -
- 엔진 부품의 안정적 수급을 위해 공급거절·가격인상 금지 등 조건 부과 -
- 국내 조선업 생태계의 공정한 경쟁을 위한 발판 마련 -

공정거래위원회(위원장 한기정, 이하 ‘공정위’)는 HD한국조선해양(주)가 STX중공업(주)(이하 ‘주’) 등 표기 생략)의 주식 35.05%를 취득하는 기업결합에 대해 국내 선박용 엔진 시장의 경쟁을 제한할 수 있다고 판단하여 이를 해소하기 위한 시정조치*를 부과하는 조건부 승인을 결정하였다.

* 3년간 선박용 엔진 부품(CS)의 공급거절금지, 최소수량보장, 가격인상제한, 납기지연금지

이번 기업결합은 선박-선박용 엔진-엔진 부품(CS*) 등 조선업 전반에 걸쳐 수직계열화를 달성한 기업집단 HD현대가 선박용 엔진-엔진 부품(CS) 사업자 STX중공업 및 그 자회사**를 인수하는 결합에 해당한다.

* 크랭크샤프트(CS)란 선박용 엔진의 핵심 부품으로 엔진 내 피스톤의 상하운동을 회전운동으로 변환시켜 프로펠러를 동작시키는 역할을 담당하며, 엔진 품질을 좌우함

** 한국해양크랭크샤프트(이하 ‘KMCS’)는 STX중공업의 자회사로 엔진 부품(CS)을 생산

공정위는 ① 엔진 부품(CS) 및 선박용 엔진 간 수직결합, ② 선박용 엔진 간 수평결합, ③ 선박용 엔진 및 선박 간 수직결합, ④ 엔진 부품(CS) 간 수평결합 등 다양한 결합유형에서 경쟁이 제한될 가능성이 있는지를 검토하였다.

※ 본 건 기업결합 유형

관련시장	결합회사		결합유형
엔진 부품(CS)	HD현대중공업	④ ↔ KMCS	(※ ④ 수평결합 여부 쟁점)
↓		① ✓	① 수직결합
선박용 엔진	HD현대중공업	② ↔ STX중공업	② 수평결합
↓		③ ✓	③ 수직결합
선박	HD현대중공업		

이 중 ① 엔진 부품(CS) 및 선박용 엔진 간 수직결합의 경쟁제한우려에 대해 주목하였다. 결합회사*가 한화엔진과 STX엔진**(이하 '경쟁 엔진사')에게 선박용 엔진의 핵심 부품인 크랭크샤프트를 공급하지 않아 엔진을 생산하지 못할 현실적인 우려가 발생할 수 있다고 판단하였다.

* 결합 주체는 HD한국조선해양과 STX중공업이나, 결합심사는 그룹 전체를 대상으로 하므로, 본 건 관련 사업자는 HD현대중공업, STX중공업, KMCS 등 3개사(이하 '결합회사')임

** STX엔진은 과거 STX중공업과 계열관계였으나(舊 STX 그룹 소속), 현재는 별개의 회사

과거 국내 엔진 제조사들은 크랭크샤프트를 직접 생산하거나(수직계열화) 특정 업체와 전속적 거래관계를 형성하고 있었다. 그러던 중 2018년 한화엔진(舊 HSD엔진)과 두산에너빌리티의 계열관계가 종료되면서 수직계열화된 구조에 변화가 발생하였다. 한화엔진이 두산에너빌리티로부터 크랭크샤프트 100%를 안정적으로 공급받던 구조에서 20%는 KMCS로부터 공급받는 구조로 변화된 것이다.

※ 2018년 전후 국내 크랭크샤프트 거래 구조(: 변동사항)

크랭크샤프트 제조사	HD현대중공업	KMCS		두산에너빌리티
	↓ (100%)	↓ (100%)	↓ (100%)	↘ (0→20%) ↓ (100%→80%)
엔진 제조사	HD현대중공업	STX중공업	STX엔진	한화엔진(舊 HSD엔진)

이러한 거래구조 변화에도 불구하고 기업결합 전에는 KMCS가 한화엔진에 크랭크샤프트 공급을 거절하여 한화엔진이 엔진을 생산하지 못하더라도, 한화엔진의 수요가 STX중공업보다는 HD현대중공업으로 이동*하게 되어 KMCS가 한화엔진에 크랭크샤프트 공급을 거절할 유인이 낮았다.

* 점유율에 기반한 추정 시, STX중공업으로 7.2%, HD현대중공업으로 92.8% 이동

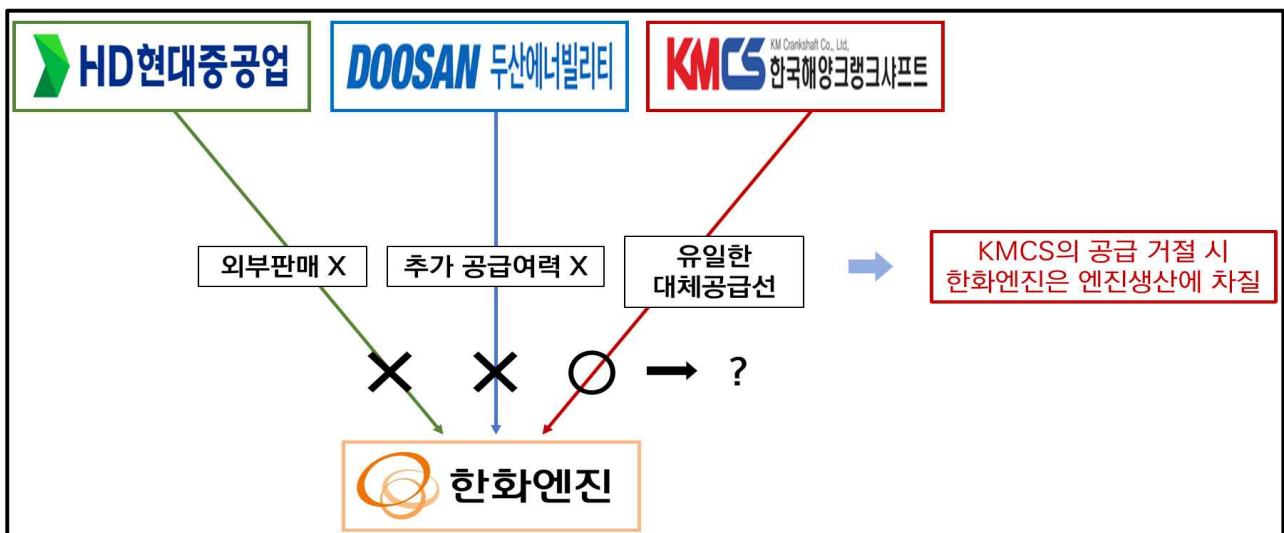
그러나 이번 기업결합으로 STX중공업이 HD현대중공업의 계열회사로 편입되고, 한화엔진의 엔진 생산에 차질이 발생하면 그 수요는 100% 경쟁자인 결합회사쪽으로 전환될 것이므로, KMCS가 한화엔진에 크랭크샤프트 공급을 거절할 유인이 증가하게 되었다.

이와 같은 판단에는 한화엔진이 다른 곳에서 크랭크샤프트를 조달하기 쉽지 않은 상황도 고려되었다. 한화엔진의 주 공급처인 두산에너지빌리티의 경우, 공장 가동률이 포화상태에 달하였고, 크랭크샤프트와 같은 공장에서 생산하는 원전 주기기*의 수주 증가로 크랭크샤프트 생산을 증대시킬 여력이 충분하지 않았다.

* 원전 주기기란 원자로, 증기발생기, 터빈 발전기 등 원전의 핵심 기기를 가리키는 용어

또한 중국산 크랭크샤프트는 품질, 운송비 및 납기 안정성 등 측면에서 대체가 쉽지 않고, HD현대중공업의 경우, 크랭크샤프트를 외부에 판매하지 않으므로, 한화엔진의 입장에서 KMCS가 유일한 대체공급선이었다.

따라서 KMCS가 결합 후 한화엔진 등 경쟁 엔진사에 크랭크샤프트 공급을 거절하거나 공급하더라도 불리한 가격 또는 납기로 공급하게 될 경우, 경쟁 엔진사의 엔진생산에 차질이 발생하여 결합회사의 시장지배적 지위를 더욱 강화할 수 있을 것이라 판단하였다.



특히, 기업집단 한화는 ‘23년 대우조선해양(現 한화오션)을 인수하면서 조선업에 진출하였으며, ‘24년 HSD엔진(現 한화엔진)을 인수하여 선박용 엔진 제조업을 수직계열화함으로써 조선 및 선박용 엔진 분야에서 HD현대중공업의 유력한 경쟁사업자로 등장하였다.

이러한 경쟁 구도 하에서 한화가 미처 수직계열화하지 못한 크랭크샤프트 공급에 어려움을 겪을 경우, 선박용 엔진 시장, 나아가 조선업 시장에서 한화와 HD현대중공업이 공정한 경쟁을 하지 못할 가능성이 존재한다.

※ 국내 조선업 수직계열화 구조



따라서 공정위는 3년 동안 경쟁 엔진사의 안정적인 크랭크샤프트 수급이 가능하도록 공급거절금지, 최소수량보장, 가격인상제한, 납기지연금지 등 안전장치를 마련하였으며, 향후 시장상황을 고려하여 필요시 기간을 연장할 수 있도록 하였다.

공정위는 이번 기업결합심사에서 선주, 조선사, 엔진 제조사, 크랭크샤프트 제조사 등 여러 이해관계자(10개사)들로부터 다양한 의견(30차례)을 듣고, 전원회의 출석을 통한 의견진술 기회를 부여하는 등 이해관계자 의견을 충실히 검토하였다. 또한, 한국해양대학교, 한국선급, 한국조선해양기자재 연구원의 관련 전문가 자문을 받는 등 면밀한 심사를 진행하였다.

이번 기업결합심사는 ‘친환경 엔진 투자 등을 통한 전 세계 엔진 시장에서 경쟁력 강화’라는 당초 결함회사의 목적은 유지하되, 경쟁 엔진사에 대한 최소한의 안전장치를 마련함으로써 국가 기간산업인 조선업 및 관련 중간재 시장에서 공정한 경쟁이 유지될 수 있도록 하였다는 점에서 의의가 있다.

공정위는 앞으로도 중간재 시장에서 경쟁에 미치는 영향까지 면밀히 검토하여 기업결합으로 인해 경쟁이 제한될 경우, 시정조치를 부과할 계획이며, 그 시정조치는 기업결합으로 인한 **효율성 증대효과**는 유지한 채, 경쟁제한 우려를 적절히 해소할 수 있도록 할 것이다.

< 붙임: HD한국조선해양-STX중공업 기업결합심사 관련 세부 내용 >

담당부서	기업거래결합심사국 기업결합과	책임자	과 장	구태모 (044-200-4630)
		담당자	사무관	강연재 (044-200-4632)
	카르텔 조사국 경제분석과	책임자	조사관	노태훈 (044-200-4629)
			과 장	이화령 (044-200-4551)
		담당자	사무관	김문성 (044-200-4554)

1. 기업결합 개요

- HD한국조선해양은 STX중공업의 주식 35.05%를 취득하는 계약을 체결하고, 공정위에 기업결합 신고('23.8.17.)
- (인수기업 측) HD한국조선해양의 계열사인 HD현대중공업, HD현대삼호, HD현대미포 등에서 ▲선박, ▲선박용 엔진, ▲엔진용 부품 제조업 등을 영위
 - HD현대중공업은 자사 엔진에 필요한 크랭크샤프트를 전량 자가소비
- (피인수기업 측) STX중공업은 선박용 엔진 제조업, 그 자회사인 KMCS는 크랭크샤프트 제조업을 영위
 - KMCS는 STX중공업이 필요한 크랭크샤프트를 전량 공급하고, 일부 외부판매

〈결합회사의 관련 사업내용〉

사업부문	인수기업 측		피인수기업 측	
선박	○	현중, 삼호, 미포	×	-
선박용 엔진	○	현중	○	STX중공업
선박용 엔진 부품 (크랭크샤프트)	○ (전량 자가소비)	현중	○ (일부 외부판매)	KMCS

2. 기업결합 유형

- 본 건 결합으로 ① 엔진 부품(CS)과 선박용 엔진의 수직결합, ② 선박용 엔진의 수평결합, ③ 선박용 엔진과 선박의 수직결합 발생

※ 전량 자가소비하는 HD현대중공업을 CS 시장 참여자로 볼 경우, ④CS 수평결합도 발생

관련시장	결합회사		결합 유형
엔진 부품(CS)	HD현대중공업	④ ↔ KMCS	(※ ④ 수평결합 여부 쟁점)
↓		① ↙	① 수직결합
선박용 엔진	HD현대중공업	② ↔ STX중공업	② 수평결합
↓		③ ↙	③ 수직결합
선박	HD현대중공업		

3. 시장구조

□ (크랭크샤프트) 선박용 엔진의 핵심 부품으로서, 국내에는 HD현대중공업, KMCS, 두산에너지빌리티 3개사가 생산함

○ 크랭크샤프트의 수요자인 국내 선박용 엔진사로는 HD현대중공업, 한화엔진, STX중공업, STX엔진 4개사가 있음

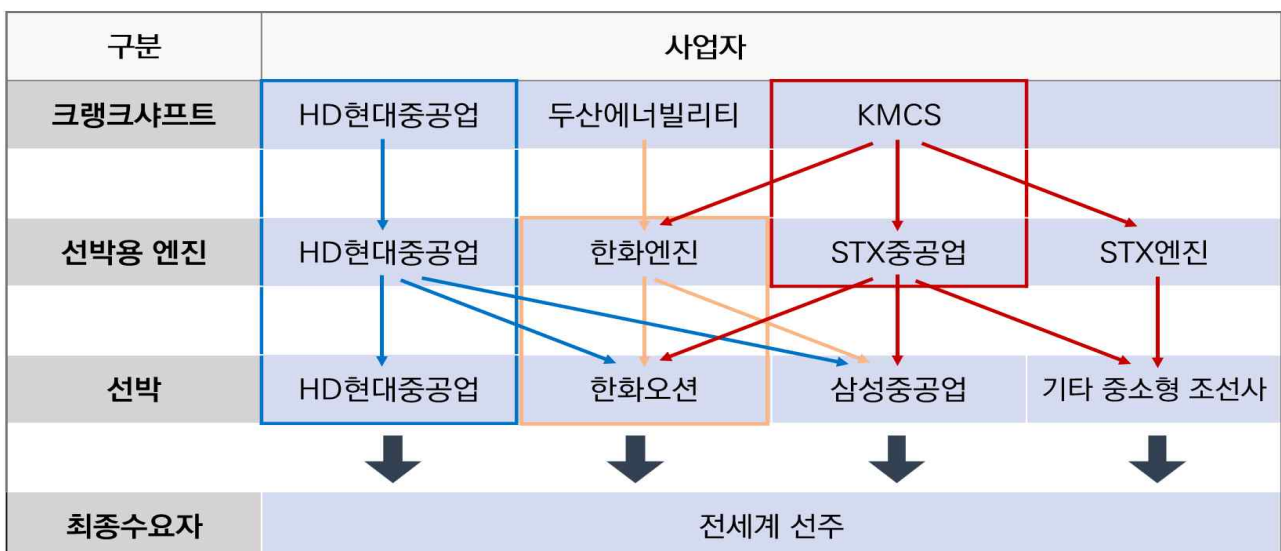
- 이 중 HD현대중공업과 STX중공업은 크랭크샤프트 전량을 직접 또는 자회사(KMCS)에서 생산하고 있고(자가소비), 한화엔진은 두산에너지빌리티 (80%) 및 KMCS(20%), STX엔진은 KMCS(100%)로부터 구입(외부조달)

□ (선박용 엔진) 선박을 추진시키는 기능을 하며, 국내 엔진사들은 해외 라이선서 2개사(MAN-ES, WinGD)로부터 기술자료를 제공받아 생산

○ 엔진의 수요자인 국내 조선 3사로는 HD현대중공업(계열 조선사* 포함), 한화오션, 삼성중공업이 있으며, 그밖에 중소조선사가 있음

* HD현대중공업, HD현대삼호, HD현대미포

- 이 중 ▲HD현대중공업 계열 조선사들은 전량 HD현대중공업으로부터 엔진을 공급받고, ▲한화오션은 대부분 한화엔진으로부터 공급받고 있으며, ▲삼성중공업은 현대중공업, 한화엔진, STX중공업으로부터 공급받고 있음

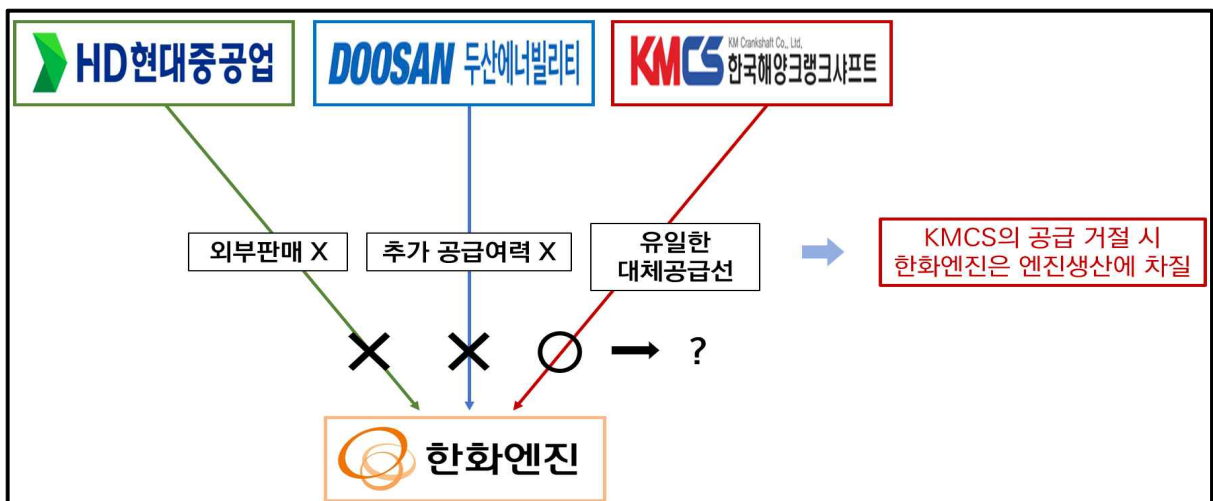


4. 경쟁제한성 판단

① 크랭크샤프트[상방] - 선박용 엔진[하방] 간 수직결합 ⇒ 경쟁제한우려* 높음

* KMCS가 한화엔진에게 CS 공급거절, 가격인상, 납기지연할 가능성

- KMCS가 한화엔진에 CS 공급을 거절할 경우, CS 판매량이 감소하여 손실이 발생하지만, 한화엔진이 엔진을 생산하지 못하면 결합회사의 엔진 판매량이 증가하므로, CS 공급을 거절할 경제적 유인 존재
- KMCS가 한화엔진에 CS 공급을 거절하거나 가격을 인상하더라도, 한화엔진은 대체 공급선을 찾기 어려워 엔진을 생산하지 못하거나 인상된 가격을 수용해야 함
 - 두산에너지빌리티의 최근 원전 주기기 수주 증가로 가동률이 포화 상태이고, CS 가격이 인상되고 있어 두산에너지빌리티로 대체가능성 제한적
 - 중국 CS에 대한 선주 및 조선사들의 비선호, 내구성 등 품질 차이, 납기 불확실성, 운송비 등 고려 시, 중국 CS로 대체가능성 제한적
 - 그동안 KMCS는 초과생산능력을 토대로 두산에너지빌리티의 가격 인상을 억제하고 있었으나, 기업결합 후 이와 같은 역할을 기대하기 어려움
- 그 밖에 KMCS가 CS 납기를 지연할 경우, 한화엔진의 엔진 납기도 지연되고, 나아가 부정적인 평판이 발생할 가능성도 존재



② 선박용 엔진 간 수평결합 ⇒ 경쟁제한우려* 낮음

* 결합회사가 엔진 시장에서 점유율이 상승하여 엔진 가격을 인상할 수 있는지 검토

- 선박용 엔진 시장에서 HD현대중공업과 한화엔진이 경쟁하고 있고, 선주 및 조선사가 엔진 가격에 직접 개입하는 거래구조 등을 고려할 때, 결합회사가 선주들을 대상으로 엔진 가격을 인상하기 쉽지 않은 구조
- 또한, 선박용 엔진의 가격이 공시되고, 선주 및 조선사가 엔진 가격에 직접 개입하는 거래구조 등을 고려할 때, 결합회사가 한화엔진과 담합하여 가격을 인상할 가능성도 낮음

③ 선박용 엔진[상방] - 선박[하방] 간 수직결합 ⇒ 경쟁제한우려* 낮음

* 결합회사가 경쟁 조선사에 엔진 공급을 거절하거나 가격을 인상할 가능성

- HD현대중공업이 경쟁 조선사에 선박용 엔진 공급을 거절할 경우, 경쟁 조선사는 생산능력이 충분한 한화엔진을 통해 엔진조달 가능
 - 이 경우, HD현대중공업은 엔진 공급 거절로 인한 손실만 발생하고, 선박 판매량이 증가하지 않아 공급을 거절할 경제적 유인이 낮음

- HD현대중공업이 경쟁 조선사에 선박용 엔진 가격을 인상할 경우, 경쟁 조선사는 가격이 저렴하고 성능이 동일*한 한화엔진으로 대체 가능

* 선박용 엔진은 동일한 라이선서로부터 도면을 제공받아 생산하므로, 국내 엔진사 간에는 기본 성능이 동일

- 한화오션(조선사)은 한화엔진(엔진사)을 계열회사로 두고 있기 때문에 선박용 엔진 가격인상 및 공급거절의 영향을 받을 가능성이 낮음
- 삼성중공업은 STX중공업보다는 HD현대중공업, 한화엔진으로부터 엔진을 공급받고 있어 결합 이후에도 엔진 공급처에 변화가 없는 바, 본 건 결합에 따른 영향이 제한적임

* STX중공업은 주로 중소형 엔진을 생산하고 있어, 대형선박을 건조하는 삼성중공업 입장에서 결합에 따른 영향이 제한적임

※ ④ 크랭크샤프트 간 수평결합 ⇒ [참고4] 이해관계자 의견 검토 참고

- 공정위는 CS 시장에서의 수평결합은 발생하지 않는다고 보았음

5. 시정명령

□ KMCS*가 경쟁 엔진사에게 크랭크샤프트 공급 관련 경쟁제한 행위를 하지 못하도록 3년(필요시 연장)간 아래와 같은 행태적 조치 부과

* HD현대중공업은 CS를 외부에 판매하지 않기 때문에 KMCS를 대상으로 시정조치 부과

○ (공급거절 금지) 경쟁 엔진사가 크랭크샤프트 공급을 요청하는 경우, 생산능력 범위 내에서 정당한 이유 없이 계약체결을 거절하지 않을 것

- (최소물량 보장) 2023년에 계약 체결한 크랭크샤프트 공급 물량*만큼은 매년 생산능력과 무관하게 계약체결을 거절하지 않을 것

* 연간 32대로 KMCS 전체생산능력의 15% 수준임

○ (가격인상 제한) 경쟁 엔진사에 공급하는 크랭크샤프트의 가격을 금속가공제품 생산자물가지수* 인상률을 초과하여 인상하지 않을 것

* 한국은행이 매월 발표하는 생산자물가지수의 기본품목 중 금속가공제품

○ (납기지연 금지) 경쟁 엔진사에 공급하기로 계약한 크랭크샤프트에 대해 정당한 이유 없이 납기를 지연하지 않을 것

<참고>

1. 결합회사 일반현황
2. 관련 상품 개요
3. 본 건 관련 시장점유율
4. 이해관계자 의견 검토

참고1

결합회사 일반현황

(기준: 2023년 말, 단위: 백만 원)

구분	인수회사 측		피인수회사 측		
회사명	HD한국조선해양 주식회사 		STX중공업 주식회사 		
대표자	정기선, 김성준		최순필		
사업내용	지주회사		선박엔진, 엔진 부품 등 생산·판매		
주소	성남시 분당구 분당수서로 477		창원시 성산구 적현로 222		
자산총액 (기업집단)	11,774,250 (84,792,272)		445,493 (491,879)		
매출액 (기업집단)	269,908 (70,764,169)		235,735 (260,729)		
주주구성	주주	비율	주주	전	후
	HD현대	35.05	HD한국조선해양	-	35.05
	기타 특수관계인	1.61	피티제이호*	47.50	20.75
	국민연금공단	5.98			
	5% 미만 소액주주	57.36	5% 미만 소액주주	52.50	44.19
	합 계	100	합 계	100	100

* 파인트리 제이호 기업재무안정 PEF가 설립한 투자목적회사(SPC)로서 2018년 산업은행 으로부터 STX중공업 주식 인수

참고2

관련 상품 개요

명칭	크랭크샤프트
사진	
특징	- 엔진 내부 피스톤의 상하 왕복운동을 회전운동으로 변환 - 선박용 엔진의 본질적인 기능을 할 수 있도록 하는 엔진의 핵심 부품 - 엔진 기종에 따른 주문제작 필요
명칭	선박용 엔진
사진	
특징	- 선박의 추진 및 발전용으로 사용되는 핵심 부품 - 선박을 발주하는 선주의 사전 승인 필요 - 기술을 보유한 라이선서(MAN-ES, WinGD)와 라이선시(현대중공업, 한화엔진 등)로 구분

참고3

본 건 관련 시장점유율

【 최근 5년간 국내 크랭크샤프트 시장점유율(HD현대중공업 제외 시) 】

순위	구 분	점유율(%)
1	두산에너지빌리티	[60-70]
2	KMCS	[20-30]
	기타(외국 사업자)	[0-5]
	합 계	100

※ HD현대중공업이 크랭크샤프트를 외부에 판매하지 않고 자가소비만 하고 있으므로, 위원회는 점유율 현황에서 제외

【 최근 5년간 국내 크랭크샤프트 시장점유율(HD현대중공업 포함 시) 】

순위	구 분	점유율(%)
1	HD현대중공업	[60-70]
2	두산에너지빌리티	[20-30]
3	KMCS	[10-20]
	기타(외국 사업자)	[0-5]
	합 계	100

【 최근 5년간 국내 선박용 엔진 시장점유율 】

순위	구 분	점유율(%)
1	HD현대중공업	[60-70]
2	한화엔진	[20-30]
3	STX중공업	[0-10]
4	STX엔진	[0-1]
	합 계	100

【 최근 5년간 전 세계 상선 시장점유율 】

순위	구 분	국적	점유율(%)
1	HD현대중공업	한국	[10-20]
2	CSSC	중국	[10-20]
3	삼성중공업	한국	[0-10]
4	한화오션(舊 대우조선해양)	한국	[0-10]
5	COSCO Shipping HI	중국	[0-5]
	기 타		[30-40]
	합 계		100

참고4

이해관계자 의견 검토

※ 본 건 기업결합 관련 선주, 조선사, 엔진사, CS 제조사 등 10개사들이 30차례 의견을 제출하였으며, 이 중 **주요 쟁점**에 대한 **검토의견 요약**

- **(CS 수평결합)** HD현대중공업이 자가소비만 하더라도, 향후 CS를 판매할 수 있으므로 점유율에 포함해야 하고, 이 경우 HD현대중공업과 KMCS간 CS 수평결합 효과를 검토할 필요가 있다고 주장
 - **(위원회 판단)** HD현대중공업은 CS를 외부에 판매한 사례가 없고, 유일한 수요자인 한화엔진도 HD현대중공업을 공급자로 인식하지 않으므로, CS 시장 참여자에서 제외
 - CS 시장에서 수평결합이 발생한다고 보지는 않았으나, 가격인상 우려 등 수평결합 효과를 검토하여 CS 가격인상 제한을 조치함
- **(구조적 조치)** CS 공급 거절 금지 등 행태적 조치로는 근본적인 경쟁제한우려를 해소하지 못하므로, 자회사인 KMCS를 매각하는 구조적 조치가 필요하다고 주장
 - **(위원회 판단)** 조선업을 영위하지 않는 사업자가 KMCS*를 인수할 가능성은 매우 낮고, 현실적 가능성이 있는 한화엔진이 인수할 경우, 반대로 STX중공업의 CS 수급에 어려움이 발생
 - * KMCS는 STX중공업에 매출을 의존하고 있으며, 가동률도 20%내외로 낮은 수준
 - 선박 발주가 감소하는 중이므로 향후 CS 수요 감소도 예상된다는 점, 중국산 CS의 대체가능성이 증가되고 있다는 점 등을 고려할 때, 일정 기간* 행태적 조치를 부과함으로써 경쟁제한우려 해소 가능
 - * 3년(다만, 시장 상황을 고려하여 필요시 연장 가능)

□ (LPG 엔진) LPG 엔진은 결합회사만 생산하고 한화엔진은 생산하지 않는 바, LPG 엔진을 공급받지 못해 LPG 운반선을 건조하지 못할 우려 등이 있다고 주장

※ 한화엔진은 다른 엔진은 생산하고 있으나, LPG 엔진은 결합회사로부터 공급받고 있어, 전체 엔진 중 LPG 엔진을 별도로 구분해야한다고 주장

○ (위원회 판단) LPG 운반선에 LPG 엔진만 장착되는 것은 아니며, 선주들은 LPG 엔진 외에도 배출물 저감장치를 장착한 디젤엔진, 차세대 연료인 암모니아 엔진 등을 장착할 수 있어 LPG 엔진 시장을 별도로 보기 어려움

- 또한, 선주들의 강력한 지위 및 향후 거래관계 등 고려 시 결합회사가 LPG 엔진 공급을 거절할 가능성이 낮고, 필요시 한화엔진은 시운전 설비만 갖추면 즉각 생산이 가능하여 LPG 운반선 건조가 어렵지 않음

□ (전체 엔진) 엔진 시장을 전체로 보더라도 결합회사의 시장점유율이 매우 높아, 가격인상, 공급거절 가능성이 크다고 주장

○ (위원회 판단) 선박용 엔진 시장에는 결합회사 외 한화엔진의 존재 및 선주의 영향력 등으로 가격인상, 공급거절 등 가능성 낮음

- 한화오션(조선사)은 한화엔진(엔진사)을 계열회사로 두고 있기 때문에 선박용 엔진 가격인상 및 공급거절의 영향 받을 가능성이 낮음

- 삼성중공업은 STX중공업보다는 HD현대중공업, 한화엔진으로부터 엔진을 공급받고 있어 결합 이후에도 엔진 공급처에 변화가 없는 바, 본 건 결합에 따른 영향이 제한적*임

* STX중공업은 주로 중소형 엔진을 생산하고 있어, 대형선박을 건조하는 삼성중공업 입장에서 결합에 따른 영향이 제한적임