

해양수산부 부산 이전에 따른 영향 및 대응 방안

강동준 | 교통물류연구부 연구위원

이명화 | 교통물류연구부 전임연구원



배경과 목적

- 해양수산부 부산 이전은 2025년 연내 완료를 목표로 추진되어 관련법의 상임위 통과와 청사 확정으로 행정·재정적 실행 단계에 진입했으나, 행정 비효율과 특정 지역 편중 발전이라는 비판에 직면해 있음.
- 수도권 관문항인 인천시는 해수부 이전으로 심각한 우려를 나타내며, 해양 정책 기능이 부산에 집중됨에 따라 인천항의 소외와 정책적 역차별, 산하기관 동반 이전 등의 문제가 제기됨.
- 해수부 이전이 현실화됨에 따라 인천의 정책·산업·경제에 미칠 파급 효과를 객관적으로 파악하고, 부정 영향을 최소화하며 인천의 해양주권을 공고히 하기 위한 실질적 정책 방안을 제언하는 것을 목적으로 함.

정책제안

- 해수부 이전에 따른 수도권 해양 행정 기능 공백 최소화를 위해 인천지방해양수산청의 기능과 권한을 '수도권본부' 수준으로 대폭 강화해야 함.
- 국가균형발전 차원에서 대체 공공기관(KIMST, KOMSA 등)의 인천 유치로 추진하고, 인천항 핵심 사업에 대한 중단 없는 국비 지원을 확약받아야 함.
- 부산 중심의 전통 해양산업과 차별화되는 'Sea & Air 복합물류특구' 지정 등 인천형 미래 해양 신산업 육성을 통한 자체 경쟁력 강화가 필요함.
- 인천시 자체 해양·항만 전담 조직 신설 및 R&D 역량 확보로 중앙정부 의존도를 낮추고 정책 대응력을 제고해야 함.

1

정책 제안 배경

■ 해수부 이전, 2025년 12월 본격 진행

- 해양수산부의 부산 이전은 인천시와 지역사회의 강력한 반발에도 불구하고 2025년 12월 8일부터 본격 착수되어 기정사실화됨.
 - 현 정부(이재명 정부)의 핵심 대통령 공약인 해양수산부(이하 해수부) 부산 이전이 인천시의 강력한 반발에도 불구하고 강행됨. 12월 21일까지 본부(850명) 이사를 완료하고 23일 개청식을 개최할 예정임.
 - 2025년 7월 부산시 동구 IM빌딩과 협성타워를 임시청사로 확정하였으며, 11월 27일 「부산 해양수도 이전기관 지원 특별법」이 국무회의를 통과하여 법적·제도적 기반이 완성됨(해양수산부, 2025.7.10).
- 본부 이전에 그치지 않고 산하기관 및 민간 기업까지 동반 이전이 가시화되면서, 인천의 해양 산업 생태계에 대한 위협이 현실화되고 있음.
 - 정부는 서울과 세종 등에 위치한 해양수산과학기술진흥원(KIMST), 한국해양환경공단, 한국어촌어항공단, 한국해양조사협회 등 산하기관의 추가 이전을 검토 중이며, SK해운과 에이치라인해운 등 국내 주요 벌크선사들이 2026년 상반기 본사를 부산으로 이전할 예정임(인천투데이, 2025.7.17; 아시아투데이, 2025.12.8).
 - 부산시는 '해양수산부 이전 지원팀'을 신설(2025.7.1.)하고, 부산도시공사를 통해 아파트와 오피스텔 100호를 확보하여 관사로 제공하는 등 적극 지원 중임(경향신문, 2025.6.26.).

■ 인천의 강력한 반발에도 이전 강행, 대응 전략 시급

- (부산 측 논리) 글로벌 해양수도 완성 및 현장 중심 정책 실현
 - 부산은 제1의 항만이자 한국해양수산개발원(KMI), 한국해양과학기술원(KIOST) 등 핵심 해양 인프라가 집적된 곳으로 해수부 이전을 통해 정책 시너지를 극대화 및 국가균형발전을 이룰 수 있다고 주장함.
- (세종 측 반발) 행복도시법 위반 및 행정 비효율 우려
 - 세종시는 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법(행복도시법)」 상 해수부가 세종시 이전 대상 중앙행정기관이라며, 법적 문제를 제기함.
 - 정부 부처가 모여있는 세종청사(및 정치 중심지 서울)에서 해수부가 분리될 경우 타 부처와의 협력이 어려워져 행정 비효율이 발생할 것이라는 우려가 제기되었고, 해수부 공무원 86.1%가 주거·교육 문제로 이전에 반대함(인천투데이, 2025.7.7).

○ (인천 측 반발) 인천항 소외 및 역차별

- 인천항은 수도권 관문항이자 대중국 교역의 핵심 거점임에도 ‘부산 쏠림’으로 정책에서 소외될 것을 우려함.
- (인천시장 공식 반대) 유정복 인천시장은 공식 입장을 통해 “해수부 이전은 단순한 분산 정책이며, 수도권 관문항인 인천항과 광양항이 홀대받을 수 있다”며 우려를 표명함(국제신문, 2025.6.9).
- (항만 업계 연대 반발) 인천항발전협의회와 인천상공회의소 등 인천 지역 항만 관련 12개 단체가 공동성명을 발표하여 “해수부 본부까지 부산으로 이전하면 행정 기능의 지역 편중이 심화되고 수도권 및 서해안 항만 정책 대응력이 저하될 것”이라고 경고함(해사신문, 2025.6.16; 헤럴드경제, 2025.6.17).
- (시민사회 강력 비판) 인천시민사회단체연대는 “이재명 정부의 해수부 부산 이전 정책 일방 추진은 관련 기관과 지역사회에 막대한 부작용을 초래할 수 있으며, 특별법까지 예고하며 이전을 강행하는 것은 지방분권과 국토균형발전이라는 국가 운영의 대원칙에도 어긋난다”라고 비판함(경기일보, 2025.8.7.).
- (시의회 대응 촉구) 인천시의회 유승분 의원은 2025년 6월 17일 시정질문을 통해 “해수부 부산 이전으로 인천항 중심의 지역경제와 정책 자율성이 크게 위축될 수 있다”며 인천시의 구체적인 대응 전략 마련을 촉구함(헤럴드경제, 2025.6.17.).

[표 1] 해수부 부산 이전에 따른 인천시의 주요 문제점 및 파급효과

주요 문제점	직접적 결과	광범위한 파급효과
국가 해양 정책의 부산 편중 (컨트럴 타워의 물리적 이전)	- 국가 해양 정책 및 예산 배정 시 '부산 쏠림' 현상 심화 - 인천항 등 수도권·서해안권 정책 우선순위 저하	- 수도권 관문항 기능 약화 및 신규 인프라 투자 지연 - 인천시 해양주권 약화 및 정책적 고립
해양 클러스터 기능 이탈 (산하 공공기관·기업 동반 이전)	- KMI 등 핵심 연구기관 및 연관 기업의 연쇄 이탈 - 인천항·경제자유구역 중심의 산업 생태계 약화	- 해양 R&D, 법률, 금융 등 연관 산업 공동화 - 인천시 신성장 동력 상실 및 지역 경제 위축
행정 비효율 및 서비스 저하 (행정기관-수요자 간 이격)	- 수도권에 밀집된 해양·항만 기업들의 민원 불편 가중 - 인천지방해양수산청의 기능적 한계 봉착	- 수도권 기업들의 행정 비용 증가 및 경쟁력 저하 - 중앙정부-지방정부 간 정책 협력 및 대응 지연

○ 반대 여론에도 불구하고 이전이 강행되면서, 인천시는 선제적이고 실질적인 대응 전략 마련이 시급한 상황에 직면함.

- 이전은 현 정부의 핵심 공약이자 100대 국정과제로 철회 가능성이 없으며, 인천 출신 민주당 의원 12명도 당론에 밀려 효과적 대응에 실패함(인천투데이, 2025.7.17.).
- 인천시는 단순 반대를 넘어 수도권 기능 약화 최소화 및 실질적 이익 확보를 위한 전략적 협상과 자체 역량 강화가 시급한 상황임.

2

해양수산부 부산 이전에 따른 인천시 영향 분석

■ 정책·기능적 영향: 수도권 해양 행정 기능의 재조정

- 해수부 본부의 이전은 수도권 관문항으로서 인천항의 정책적 위상 변화를 가져올 수 있을 것이라는 우려가 있음.
 - (국가 정책 및 예산 배분의 '부산 쏠림' 심화) 국가 해양 정책의 최상위 컨트롤 타워가 제1항만(부산항)에 상주함에 따라, 향후 모든 해양 정책, 예산 배분, 신규 항만 인프라 투자(예: 스마트항만 구축, 항만 재개발) 등에서 부산항이 최우선 순위가 되고 인천항은 자연스럽게 후순위로 조정될 '부산 쏠림' 현상이 우려됨. R&D 과제 선정, 시범사업 지정 등에서도 부산 지역이 압도적으로 유리한 위치를 점하게 될 것임.
 - (인천항의 전략적 중요성 약화) 인천항은 수도권의 관문항이자 대중국 교역의 핵심 거점이라는 지정학적, 경제적 중요성을 지니고 있음에도 불구하고, 이러한 전략적 지위가 국가 정책 결정 과정에서 간과되거나 축소될 우려가 큼. 나아가 황해권 중심의 해양 전략 수립에 있어 인천의 목소리가 반영되기 어려워질 수 있음.
- 수도권에 밀집된 해양·항만 산업 수요에 대한 행정 서비스의 효율성 저하가 우려됨.
 - (물리적 이격에 따른 행정 효율 저하) 해수부 본부와 수도권(인천·경기·서울)에 밀집된 해운·물류기업, 유관 단체 간 물리적 거리 증가는 상대적으로 큰 행정 비효율을 초래할 것으로 우려됨. 주요 정책 결정이나 인허가 사항에 대한 대면 협의가 어려워지고, 전자결재나 화상회의만으로는 해결하기 어려운 복잡한 현안 대응이 지연될 수밖에 없음.
 - (수도권 기업의 행정 비용 증가 및 경쟁력 저하) 현안 발생 시 신속한 정책 협의가 지연되며, 수도권 소재 기업들은 불필요한 시간적, 경제적 행정 비용(예: 부산 출장비 증가)을 부담하게 됨. 이는 곧 기업의 의사결정 속도 저하와 대외 경쟁력 약화 요인으로 직접 작용할 수 있음.
- 인천지방해양수산청의 기능만으로는 본부 이전에 따른 행정 공백을 메우기에 근본적인 한계가 존재함.
 - (광역 정책 수요 대응 및 조율의 한계) 인천해수청의 현재 권한으로는 수도권 전체를 아우르는 복잡한 광역 정책 수요(예: 스마트항만 구축, 광역 항만배후단지 개발, 대중국 전략)에 능동적으로 대응하기 어려움. 특히 타 부처 및 서울·경기도 등 광역지자체와의 정책 조율에 있어 본부 차원의 지원 없이는 한계가 명확함.
 - (위상 약화로 인한 예산 확보 및 현안 대응력 저하) 본부와의 물리적 이격은 지방청의 정책 결정 영향력을 약화시키고, 중앙부처와의 긴밀한 협의가 필요한 대규모 국비 확보 경쟁에서 불리하게 작용할 수 있음. 또한, 긴급한 현안 발생 시 본부의 신속한 의사결정 지원이 늦어져 현장 대응 속도를 저하시킬 수 있음.

■ 경제·산업적 영향: 해양 클러스터의 기능 약화 가능성

- 현 정부가 본부분 아니라 산하 공공기관, 기업, 연구기관의 동반 이전을 목표로 함에 따라, 핵심 R&D 기능 등의 연쇄적인 재배치 가능성이 우려됨.
 - (유관 기관의 추가 이전 가능성) KMI(한국해양수산개발원) 등 해양 정책의 '두뇌' 역할을 하는 핵심 연구기관이 이미 부산에 위치해 있고, KIMST(해양수산과학기술진흥원)나 세종에 있는 KOMSA(한국해양교통안전공단) 본부 등, 아직 수도권이나 세종에 남아있는 해수부 유관기관들의 추가 이전 압박 가능성이 존재함.
 - (R&D 생태계 붕괴 및 정책 개발 기능 상실) 이러한 지원 기관의 재배치는 단순한 기관 이전을 넘어, 지역 대학 및 연구소와의 협력 네트워크 변화를 의미함. 이는 인천항과 경제자유구역 중심적으로 형성된 수도권 해양·항만 클러스터의 핵심 기능(R&D, 정책 지원)이 약화되는 결과를 초래할 수 있음.
- 해양 R&D 및 정책 기능의 이탈은 고부가가치 민간 연관 산업의 생태계 변화를 유발할 수 있음.
 - (고부가가치 민간 산업의 연쇄 이탈) 해양 R&D 기능이 이탈할 경우, 주요 해운 선사 본사, 해양 법률, 금융·보험, 컨설팅, 선박 관리, 해양 IT 등 정책·연구 기능과 밀접하게 연관된 고부가가치 해양 서비스 산업 역시 정책 기능을 따라 부산으로 이전할 가능성이 증대됨.
 - (인천시 신산업 동력 저하) 이는 인천시가 추진하는 해양 신산업(해양바이오 R&D, 해양관광 정책 개발 등) 육성 동력을 저해하고, 기존 산업의 공동화를 가속화시켜 인천 경제의 질적 성장을 가로막을 수 있음.
- 국가 정책의 중심축이 부산으로 이동함에 따라 인천항의 신규 투자 유치 동력 변화가 예상됨.
 - (정책 우선순위 하락에 따른 투자 심리 위축) 인천항 항만 배후단지 개발, 스마트 물류 시스템 구축, 콜드체인 특화단지 조성 등 대규모 신규 사업이 중앙정부의 정책 및 재정 지원 우선순위에서 조정될 우려가 있음.
 - (투자 심리 영향) 이는 글로벌 선사나 대형 물류기업 등 민간 투자자들에게 인천항의 장기적 성장성에 대한 불확실성으로 작용하여, 투자 유치 활동에 영향을 미칠 수 있음.

■ 장기적 위상 변화: 항만 기능 및 역할의 재정립 필요

- '해양수도 부산'이라는 국가적 어젠다 하에 인천항의 기능적 역할 재정립이 요구됨.
 - (역할 재조정) '해양수도 부산'이라는 국가적 브랜드 강화 과정에서, 인천항은 '수도권 관문항'으로서의 고유 기능과 역할을 더욱 명확히 하고, 차별화된 경쟁력을 확보해야 할 필요성이 커짐. 이는 글로벌 선사들의 기항지 결정, 국제 해운 네트워크 편성 등에도 영향을 미칠 수 있음.

- (기능 축소 해석 가능성) 이러한 역할 재정립 과정에서 자칫 '수도권 물류 처리'라는 지역적 기능으로만 역할이 축소 해석될 가능성을 경계해야 함.
- 인천의 미래 성장 동력 확보를 위한 전략적 대응이 필요
 - (중앙정부 지원 불확실성) 인천의 독보적 강점인 '공항-항만' 연계 물류(Sea & Air) 특구 지정이나 관련 규제 완화 등 중앙정부 차원의 전략적 지원이 불확실해질 수 있음.
 - (해양관광 등 신산업 자체 동력 확보 필요) 크루즈 모항 육성, 마리나 항만 개발 등 인천이 추진하는 고부가가치 해양관광 산업 육성 정책 역시 중앙정부의 지원 변화에 대비하여 자체적인 추진 동력을 확보할 필요가 있음.

3 인천시 대응방안

- 해수부의 부산 이전이 현실화되는 상황에서, 인천시는 대응 기조를 단순한 반대나 비판이 아닌, '수도권 기능 약화 최소화' 및 '인천의 실질적 이익 확보'를 위한 전략적 협상과 자체 역량 강화에 맞추어야 함.

■ 수도권 해양·항만 기능 공백 최소화를 위한 실질적 권한 이양 요구 필요

- 해수부 본부의 핵심 기능 중 수도권·황해권 관련 업무의 이관을 강력히 요구해야 함.
 - (수도권 본부 또는 제2청사 수준의 기능 격상) 해수부 본부가 물리적으로 이전하더라도, 수도권에 밀집된 해양·항만 기업들의 행정 수요와 대중국 교역 등 황해권의 전략적 중요성은 변하지 않음.
 - 따라서, 항만 운영, Sea & Air 물류 정책, 수도권 민원 대응 등 현장과 밀접한 핵심 기능은 인천지방해양수산청으로 대폭 이관할 것을 요구해야 함.
 - 이는 단순한 조직 확대가 아닌, 실질적인 예산 편성권 및 정책 결정권을 포함하는 '수도권본부' 또는 '제2청사' 수준의 기능 격상을 목표로 할 필요가 있음.
- 인천시의 항만 정책 참여 확대 및 관련 권한의 지방 이양을 추진.
 - (IPA와의 전략적 협력 및 시(市)의 역할 강화) 현행 항만공사(PA)법 체제하에서는 타 PA(BPA, UPA 등)와의 형평성 문제로 IPA만의 자율성 확대가 현실적으로 어려움.
 - 따라서 해수부 이전에 따른 행정 공백을 메우기 위해, 인천시가 IPA의 주요 의사결정(항만 개발, 배후단지 운영 등)에 공식적으로 참여하고 정책을 공동 수립하는 '전략적 협력 모델'을 구축해야 함.
 - 또한, 항만 관련 일부 인허가 권한(항만 배후단지 관리 등)을 중앙정부(해수부)에서 인천시로 이양할 것을 요구할 수 있을 것임.

■ 해수부 이전에 상응하는 '대체 공공기관' 유치 및 '핵심 예산' 확보

- 해수부 이전을 '국가균형발전'의 틀 안에서 접근하여, 이에 상응하는 수도권 잔류 기능의 인천 집적을 요구
 - (대체 공공기관 인천 유치) 해양수산부 부산 이전이 '국가균형발전' 논리라면, 수도권에 필수적으로 남겨야 할 기능(예: 황해권 어업 관리, 수도권 해양환경 보전, 해양 R&D 지원)을 수행할 대체 공공기관이나 해수부 산하 수도권 통합 센터를 인천에 유치하는 협상이 필요함.
 - 예를 들어, 수도권이나 세종에 잔류하는 KIMST(해양수산과학기술진흥원)나 KOMSA(한국해양교통안전공단) 본부 등의 인천 이전을 '균형발전 패키지'의 일환으로 요구하여, 정책 기능 약화를 보완할 수 있는 실익을 챙길 수 있는 방안을 모색해야 함.

- 인천항 핵심 사업의 중단 없는 추진을 위한 국비 지원을 확약받아야 함.
 - (핵심 사업 국비 지원 확약) 해수부 이전으로 인해 향후 인천항 투자가 후순위로 밀릴 수 있다는 '영향 분석(2항)의 우려를 불식시키기 위해, 인천신항 1-2단계 컨테이너 부두 개발, 스마트항만 구축, 항만 배후단지 확대 등 핵심 사업에 대한 중단 없는 국비 지원을 협상카드로 요구하고 확약받아야 함.
 - 이는 해수부 이전에 따른 인천시의 정책적 우려를 해소하는 상징적인 조치이자, 인천항의 지속적인 성장을 담보하는 실질적인 이익이 될 것임.

■ '인천형' 미래 해양 신산업 육성을 통한 자체 경쟁력 강화

- 부산 중심의 전통 해양산업과 차별화되는 인천의 특화 분야를 선점
 - (Sea & Air 복합물류 및 신산업 육성) 해양수산부 이전에 따라 전통적 해양산업 분야(컨테이너 물류 등)의 정책과 더불어, 인천의 독보적 강점인 '공항-항만' 연계 복합물류(Sea & Air)를 선점해야 함.
 - 이를 위해 인천국제공항과 인천항의 자유무역지역을 연계하는 '복합물류특구' 지정 및 관련 규제 완화를 중앙정부에 지속적으로 요구해야 함.
 - 이와 더불어 해양바이오(송도 바이오 클러스터 연계), 해양관광(크루즈, 마리나), 친환경 선박(LNG 벙커링, 수리조선) 등 인천이 강점을 가질 수 있는 미래 해양 신산업을 집중 육성하여 산업 포트폴리오를 다각화해야 할 필요가 있음.
- 중앙정부 의존도를 낮추고 인천시 자체의 · 정책 기능을 강화 필요
 - (자체 전담 조직 신설 및 R&D 역량 확보) 해양수산부와의 물리적 거리가 멀어지는 만큼, 중앙정부에 의존하던 해양 정책 기능을 시 차원에서 보완할 필요가 있음.
 - 이를 위해 인천시 내부에 해양·항만 정책을 총괄하고 전략적으로 대응할 수 있는 '해양·항만 전담 조직'의 신설 및 전문 인력 확충을 적극 검토해야 함.
 - 또한, 인천연구원 내 해양정책 연구 기능을 강화하고 지역 대학과 연계한 R&D 역량을 확보하여, 인천의 현안을 자체적으로 해결할 수 있는 기반을 구축해야 할 필요가 있음.
- 2026년 상반기 내 자체 대응 체계 구축 완료
 - (해양·항만 전담 조직 신설 가시화) 2026년 상반기까지 인천시 조직개편을 통해 해양·항만 정책을 총괄하고 해수부와 직접 소통할 수 있는 실·국 단위 전담 조직을 신설해야 함.
 - (해양정책 연구 기능 강화) 해양정책 전담 연구조직을 설치하여, 중앙정부 의존 없이 인천 자체의 해양 현안 분석, 정책 대안 개발, 국내외 사례 연구 등을 수행할 수 있는 싱크탱크 기능을 확보해야 함. 이는 장기적으로 인천대학교 등 지역 대학과의 산학협력으로 발전시킬 필요가 있음.

◆ 참고문헌

[행정자료]

해양수산부. (2025). 해양수산부 부산 이전, 청사 위치 결정.

[보도자료]

- 권기정. (2025.6.26.). 박형준 “해양수산부 부산 이전은 2013년부터 부산이 제시한 사안”. 경향신문.
<https://www.khan.co.kr/article/202506261503001>
- 김갑봉. (2025.7.7.). 해수부 부산 이전 반대 확산... 직원 86% 반대 “행정 비효율”. 인천투데이.
<https://www.incheontoday.com/news/articleView.html?idxno=304962>
- 염창현. (2025.6.9.). 해수부 부산 이전에 타 지자체 강력 반발 ... 별다른 변수는 안 될 듯. 국제신문.
<https://v.daum.net/v/20250609114848558>
- 이병기. (2025.8.7.). 인천 시민사회도 ‘해수부 부산 이전’ 중단해야... 지방해수청, 항만공사도 지자체 이관 필요.
 경기일보. <https://www.kyeonggi.com/article/20250807580247>
- 이홍석. (2025.6.17.). ‘인천 여론 반발 확산’... 해수부 부산 이전 절대 안돼. 헤럴드경제.
<https://biz.heraldcorp.com/article/10511480>
- 인천경제정의실천시민연합. (2025.6.8.). [성명] 이재명 대통령은 ‘해수부 부산 이전’ 재고, 지방분권 정책으로
 전환해야!. <https://ccej.or.kr/posts/3wtEMmn>
- 장예림. (2025.12.8.). 해수부, 부산이전 시작...23일부터 부산시대 개막, 아시아투데이.
<https://www.asiatoday.co.kr/kn/view.php?key=20251208010004107>
- 해양정책팀. (2025.6.16.). 인천지역항만물류업계 “해수부 부산 이전, 국가 물류체계 조화 속에서 논의해야”.
 해사신문. <http://www.haesanews.com/news/articleView.html?idxno=138729>
- 현동민. (2025.7.17.). 해수부만 아니라 ‘해양 기관도 부산’으로... 인천 민주당 11명 자격있나. 인천투데이.
<https://www.incheontoday.com/news/articleView.html?idxno=305511>

[관련법규]

- 부산 해양수도 이전기관 지원에 관한 특별법(제21199호). 2025.12.4. [제정]
- 신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법(법률 제21065호). 2025.10.1.
 [타법개정]

발행처 인천연구원 **발행인** 최계운

주소 인천광역시 서구 심곡로 98 **전화** 032.260.2600 www.ii.re.kr

- 출처를 밝히지 않고 이슈브리프를 무단전재 또는 복제하는 것을 금합니다.
- 본 이슈브리프의 내용은 연구책임자의 개인적 의견이며, 연구원의 공식적인 의견이 아님을 밝힙니다.