기획조사

HMM등 해운 대기업 부산 이전에 따른 지역 해운물류 기업 의견 조사

2026. 9.

부산상공회의소

<조사개요>

1. 조사명

- HMM등 해운 대기업 부산 이전에 따른 지역 해운·물류기업 의견 조사

2. 조사목적

- 최근 국내 최대 해운 대기업 HMM이 부산 이전을 확정하면서 지역 해운·물류 산업에 중요한 변화가 예고되고 있음
- 이에 해운 대기업(HMM, SK해운, 에이치라인해운 등) 부산 이전이 지역 해운·물류기업의 경영활동에 미치는 영향을 파악하고, 지역 기업의 사업 기회 확대와 경쟁력 강화를 위한 정책 지원 방안 마련의 기초 자료로 활용

3. 조사대상

- 부산 해운·물류기업 201개 사

< 조사응답기업 업종별 현황 >

구분	해운·중개 대리 및 포워딩업	육상운송업	외·내항화물 운송업	창고보관업	기타	계
기업수(개사)	75	58	42	16	10	201
비중(%)	37.3	28.9	20.8	8.0	5.0	100

4. 조사방법

- 구조화된 조사표를 통한 설문조사
- 조사표 회수 용역: 리서치한국

5. 조사내용

- 부산지역 新 해운·물류 산업 생태계 구축 필요성
- 해운 대기업 부산 이전이 기업 경영활동에 미치는 영향
- 해운 대기업 부산 이전이 지역경제에 미치는 영향
- 해운 대기업 이전 효과 확산을 위한 요구 지원정책

6. 조사기간

- 2026.06.08. ~ 2026.09.10.

1 부산지역 新 해운·물류 산업 생태계 구축 필요성

· HMM을 포함한 해운 대기업의 부산 이전이 본격화되는 가운데, 지역 해운·물류 산업 역시 이를 뒷받침할 새로운 생태계 구축이 필요하며, 지역기업 또한 이를 주요 현안으로 인식

□ '새로운 해운·물류 산업 생태계' 구축 필요성

❍ 지난해 SK해운, 에이치라인해운이 부산으로 이전한 데 이어 HMM이 본사 이전을 확정하고 흥아해운도 이전을 발표하는 등 국내 주요 해운 대기업의 부산 이전이 본격화

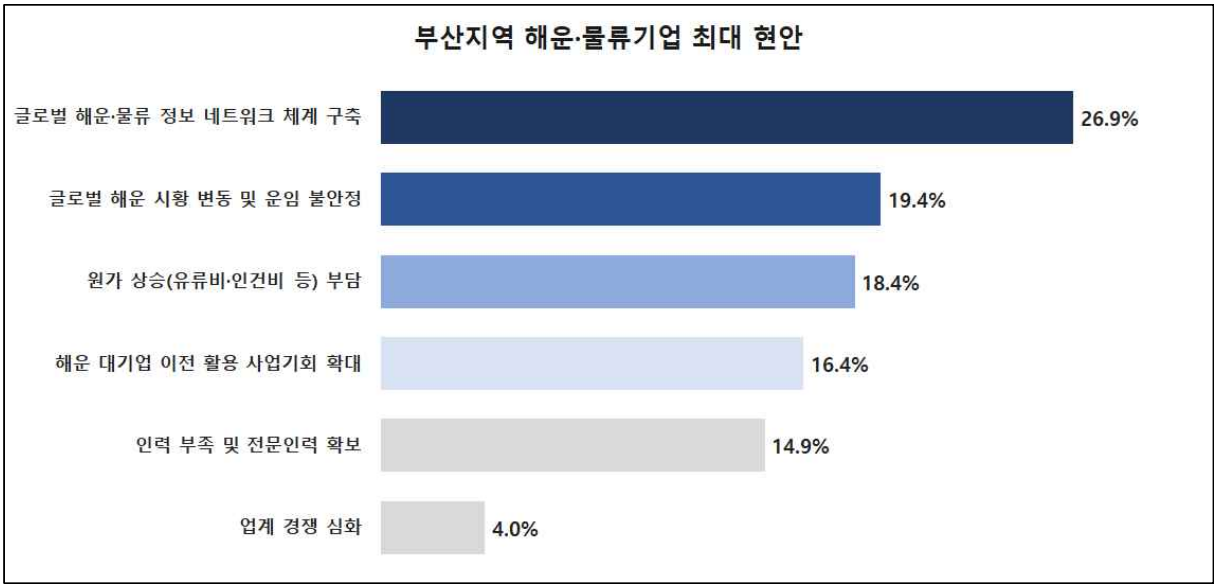
❍ 해운 대기업 이전 효과가 지역 경제로 파급되기 위해서는 해운 대기업·포워딩·선박관리·항만물류·해사금융·연구·인력 등 관련 주체들이 집적되고, 서로 간 정보와 거래가 유기적으로 연결되어 상호 성장할 수 있는 새로운 해운·물류 산업 생태계 구축이 필요함

❍ 실제 지역 해운·물류기업의 경영상 중점 현안을 조사한 결과 '글로벌 해운·물류 정보 네트워크 체계 구축'(26.9%)과 '해운 대기업 이전 활용 사업기회 확대'(16.4%)를 비중 있게 꼽아, 이전 해운 대기업을 중심으로 새로운 해운·물류 산업 생태계 구축의 필요성을 뒷받침

- 대기업 이전으로 새로운 정보, 자본이 부산에 집적되는 가운데, 지역의 해운·물류기업들은 글로벌 해운 정보 수집, 안정적 선복 확보, 운임 협상, 화주·해외 선사 네트워크 등을 위한 인적·물적 네트워크 체계 구축이 시급한 것으로 분석됨

- 또한 영세한 규모로 사업 기회가 제한되어 온 지역기업들이 해운 대기업 이전을 새로운 기회로 삼고 거래 및 사업 확대를 준비하고 있는 것으로 파악됨

❍ 한편 ‘글로벌 해운 시황 변동 및 운임 불안정’(19.4%), ‘원가 상승(유류비, 인건비 등) 부담’(18.4%)은 대외 환경적 요인으로 중동 정세 등 대외불확실성이 지역의 해운·물류기업의 경영환경을 압박하고 있는 것으로 나타남



2 해운 대기업 이전에 따른 해운·물류기업 영향

- 해운 대기업 이전에 따른 기업 영향에 대해서는 긍정효과 기대(58.7%)와 현실 인식(영향없음 41.3%)이 혼재된 양상
- 현재 해운 대기업과 거래 관계는 2.0%(4개사)로 극히 미미하나 향후 거래 의향에 대해 잠재적 수요(71.7%)는 폭넓게 존재
- 해운 대기업과 ‘실질적 연계 확대’를 위한 선결과제는 거래 규모·조건 미스매칭(52.7%) 등 구조적 장벽 해소

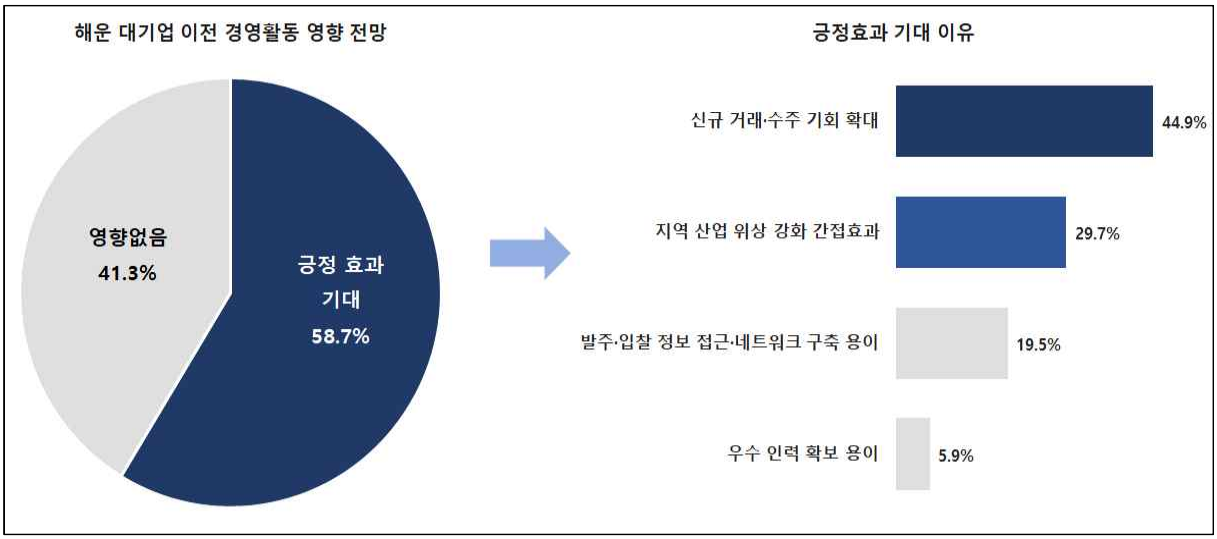
□ 해운 대기업 이전의 지역기업 영향

❍ 해운 대기업 부산 이전이 기업 경영활동에 미칠 영향을 조사한 결과 긍정효과를 기대한 기업이 58.7%로 절반 이상

- 긍정효과를 기대한 기업들은 1순위 이유로 ‘HMM 등 해운 대기업과의 신규 거래·수주 기회 확대’(44.9%)를 꼽음

- 지역기업들은 해운 대기업 본사 이전을 계기로 거래 및 수주가 확대될 것으로 전망하고 있으며, 포워딩업의 경우 신규 거래를 통해 안정적인 선복 확보와 경쟁력 있는 운임 계약을 기대하고 있는 것으로 나타남

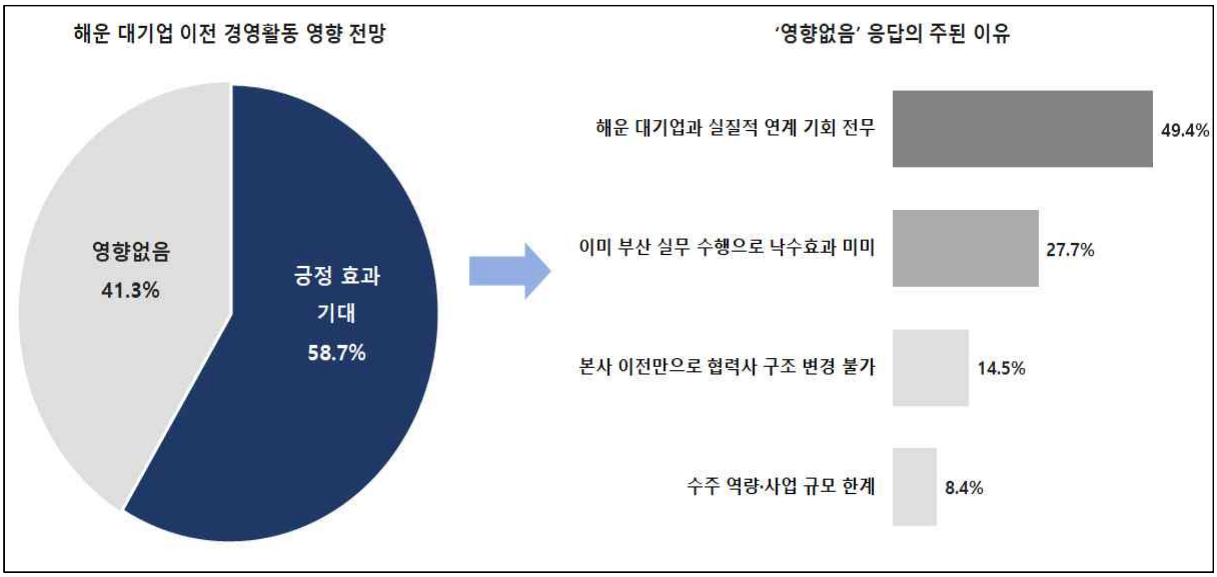
- 또한 그간 해운 대기업의 영업·프라이싱 등 핵심 기능이 수도권에 집중되어 지역기업의 정보·협상 접근이 제한되어 온 만큼, 해운 대기업 이전으로 '발주·입찰 정보 접근 및 담당자 교류·협력 네트워크 구축'(19.5%)을 통해 해운 대기업과의 접점 확대를 기대하고 있는 것으로 분석됨



❍ **반면 '영향없음'으로 응답한 기업도 41.3%로 낮지 않은 비중을 차지**

- 영향이 없을 것으로 보는 주된 이유로는 '해운 대기업과 지역 해운·물류기업 간 실질적 연계 기회 전무'가 49.4%로 가장 높은 비중을 차지했으며, '이미 해운 대기업이 부산에서 실무를 수행하고 있어 낙수효과 미미'(27.7%), '본사 이전만으로 대기업의 협력사 구조 변경 불가'(14.5%) 등 순으로 나타남

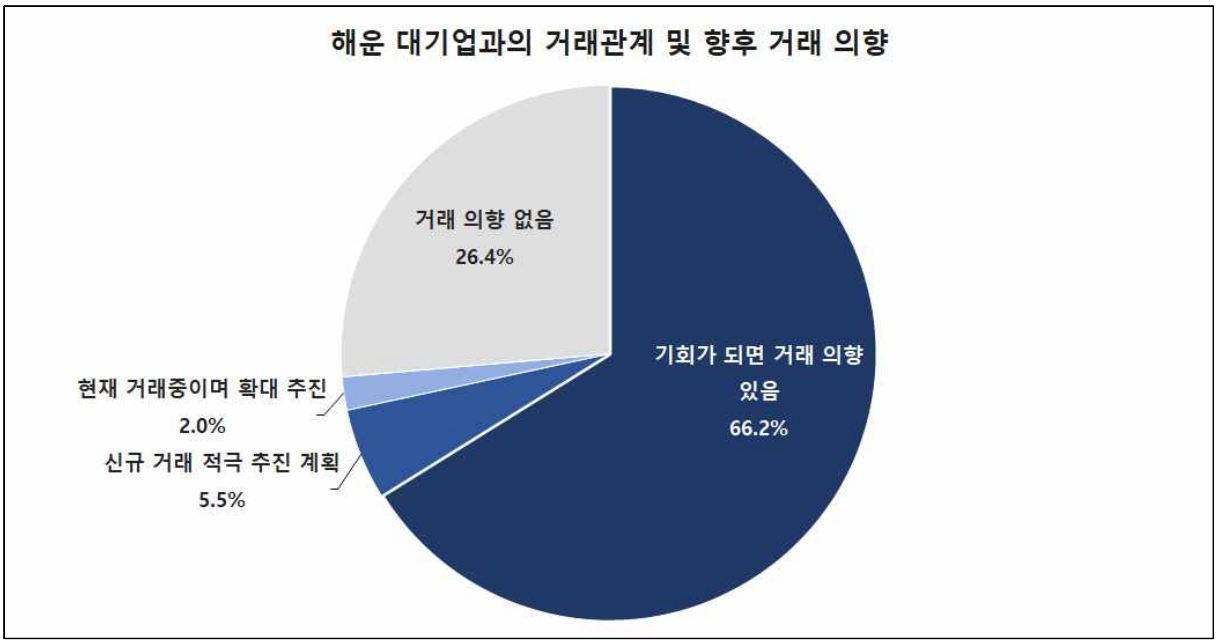
- 이는 해운 대기업이 이미 부산사무소·지점을 통해 실무를 수행해 왔음에도 실질적 연계 접점과 네트워크가 형성되지 못한 현실을 지적한 것으로 단순한 해운 대기업 본사 이전만으로는 새로운 해운·물류 생태계가 구축되기 어렵다는 점을 방증함



□ 해운 대기업과 '거래 확대'를 위한 선결과제

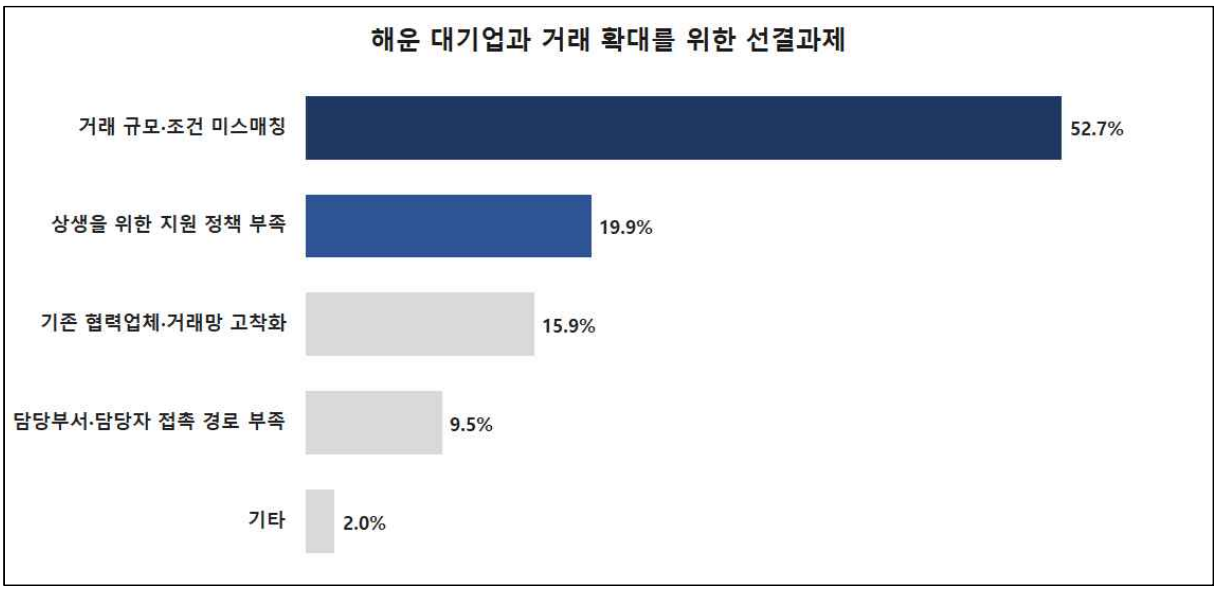
❍ 현재 거래관계를 살펴보면 조사응답기업 중 해운 대기업과 거래 중인 기업은 4개사(2.0%)에 불과해, 지역 해운·물류기업과 해운 대기업 간 거래는 극히 미미한 것으로 나타남

반면 향후 거래 의향과 관련해서는 조사응답기업의 71.7%가 이전 해운 대기업과 거래 의향이 있는 것으로 나타나 향후 잠재 수요는 폭넓게 존재하는 것으로 분석됨



❍ **해운 대기업과의 거래 확대를 위한 선결과제로 '거래 규모·조건 미스매칭' (52.7%)을 가장 비중 있게 꼽음**

- 이어서 '해운 대기업과 상생을 위한 지원 정책 부족' (19.9%), '해운 대기업의 기존 거래망 고착화' (15.9%), '해운 대기업 담당부서·담당자 접촉 경로 부족' (9.5%) 등 순으로 나타남
- 국내 최대 국적선사인 HMM 등 해운 대기업과 영세한 지역 해운·물류기업 간의 사업 규모·거래 조건 격차가 실질적 거래 연계의 가장 큰 걸림돌로 작용하고 있음을 보여줌
- 하지만 이는 개별 기업 차원의 대응으로 해소하기 어려운 구조적 문제로 중앙·지방정부가 매개가 되어 공식적 상생·거래 틀 마련과 함께 지역기업의 체급 확충을 위한 금융 지원이 병행될 필요가 있음을 시사함
- 결국 이러한 구조적 문제들이 해소될 때 비로소 잠재 수요가 실제 거래로 이어지며 새로운 해운·물류 생태계 구축의 토대가 마련될 수 있을 것으로 분석됨



3 해운 대기업 이전이 지역경제에 미치는 영향

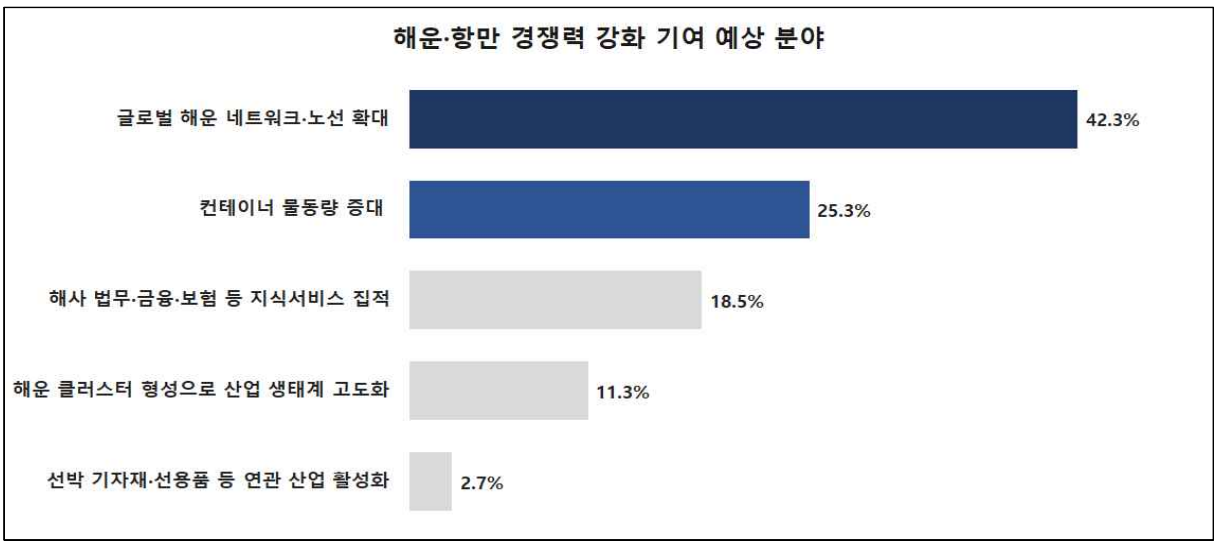
· 해운 대기업 이전이 지역경제에 미치는 영향으로 '글로벌 해운 네트워크·노선 확대' 등 부산의 해운·항만 경쟁력 강화 전망
· 이전 효과 극대화를 위한 주요 조건으로 '해운 대기업과 지역기업 간 거래 연계 확대'와 '핵심부서를 포함한 실질적 이전'을 꼽음

□ 해운 대기업 이전에 따른 해운·항만 경쟁력 강화

❍ 지역기업들은 해운 대기업 이전이 부산의 해운·항만 경쟁력 강화로 이어질 것으로 전망하고 있으며, 그 기여 분야로 '글로벌 해운 네트워크·노선 확대'(42.3%)와 '컨테이너 물동량 증대'(25.3%)를 비중 있게 꼽음

- 이는 HMM을 포함한 해운 대기업이 부산에 집적된다면 글로벌 화주·해외 선사와의 네트워크 거점으로서 부산의 위상이 강화되고, 부산항을 중심으로 신규 항로 개설과 기항 빈도 증가가 촉진되어 동북아 해운 중심으로서의 입지가 더욱 공고해질 것이라는 기대가 반영된 결과로 분석됨

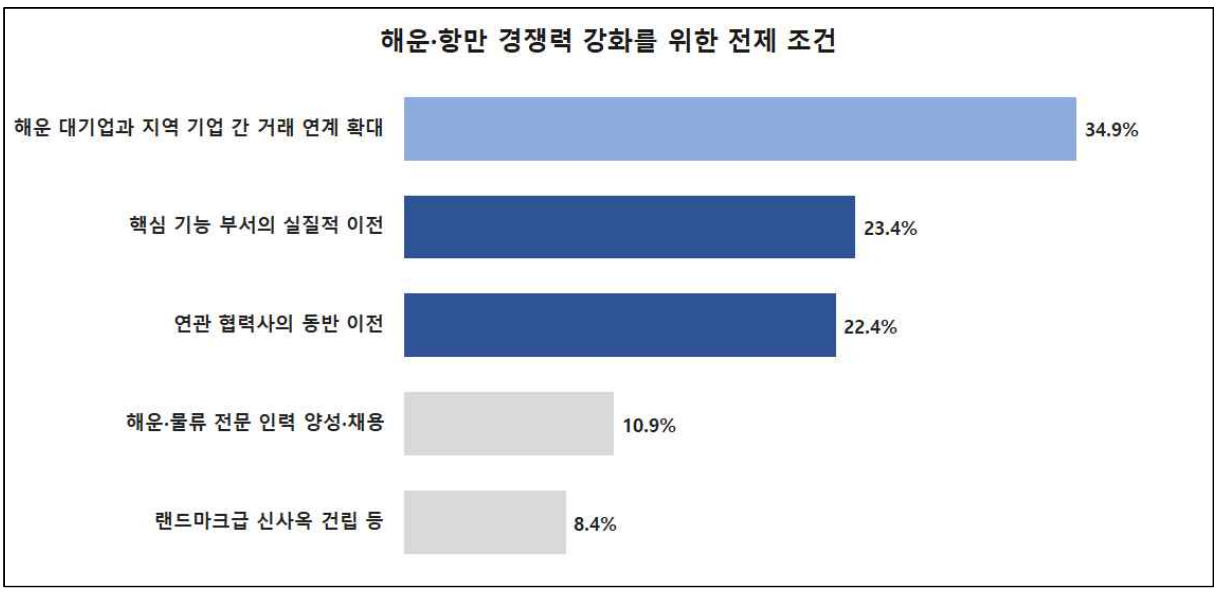
- 또한 '해사 법무·금융·보험 등 지식서비스 집적'(18.5%), '해운 클러스터 형성으로 산업 생태계 고도화'(11.3%) 등 산업의 질적 고도화에 대한 기대도 나타남



□ 해운·항만 경쟁력 강화를 위한 전제조건

❍ 해운 대기업 이전이 부산의 해운·항만 경쟁력 강화로 이어지기 위한 전제조건으로 '영업·금융·프라이싱 등 핵심 의사결정 부서의 실질적 이전'(23.4%)과 '연관 협력사의 동반 이전'(22.4%) 등 '대기업 실체의 실질적 이전'(합산 45.8%)을 비중 있게 꼽음

- 이는 단순한 본사 주소 이전이 아니라, 의사결정 기능과 이를 뒷받침하는 협력 주체들이 함께 부산에 자리 잡아 산업 생태계의 실질적 구축으로 이어져야 한다는 인식이 반영됨
- 특히 운임·계약·발주 등 핵심 의사결정이 부산에서 이루어져야 글로벌 화주·해외 선사와의 네트워크가 부산을 거점으로 형성되고 신규 노선 확대로 이어질 수 있을 것으로 분석됨
- 또한 선박수리·기자재·해사서비스 등 밸류체인을 보완하는 연관 협력사들의 동반 이전은 지역기업에는 새로운 거래 및 협업의 기회로 작용할 수 있고, 이를 통해 부산 해운·물류 산업 기반 강화에 기여할 수 있을 것으로 보임



4 정부·지자체에 바라는 지원정책

· 해운 대기업 이전 효과가 지역 해운·물류기업에 확산되기 위해 필요한 정책으로 '이전 해운 대기업과 상생·협력 및 거래활성화(32.1%)' 와 '금융·자금 지원(28.9%)' 을 가장 많이 요구

□ 요구 지원책

❍ **해운 대기업 이전 효과가 지역 해운·물류기업에 실질적으로 확산되기 위해 필요한 지원정책으로 '이전 대기업과 지역 해운·물류기업 간 상생·협력 및 거래활성화' (32.1%)를 가장 비중 있게 꼽음**

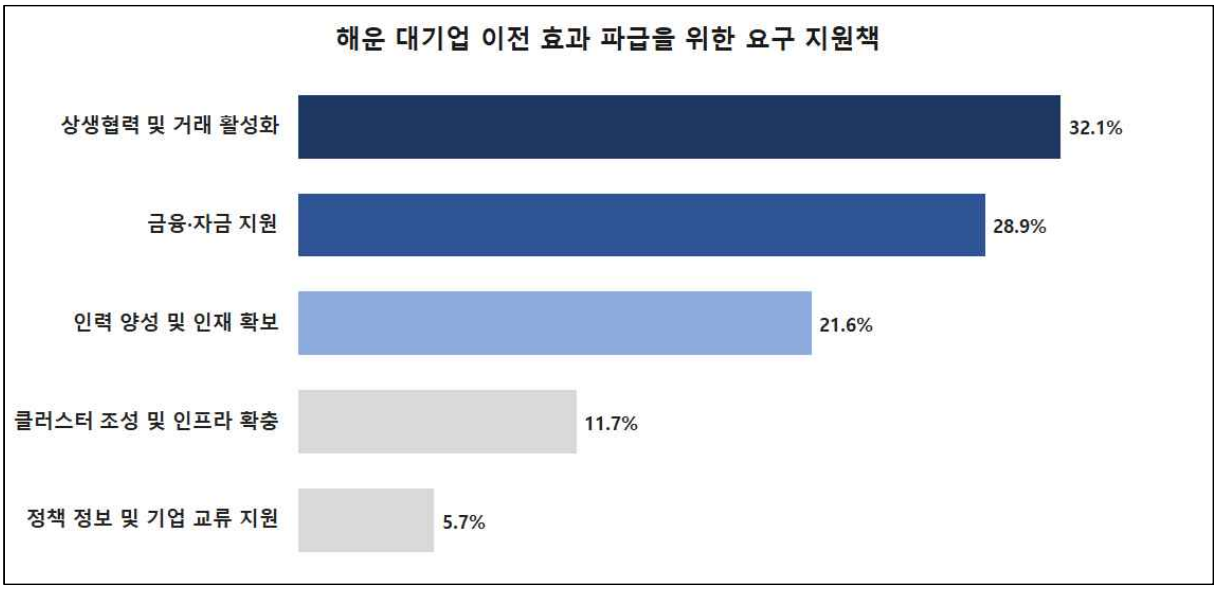
- 이는 해운 대기업과 지역기업 간 자발적 거래 연계가 어려운 상황에서 중앙·지방정부가 공식적인 상생 체계를 마련해야 한다는 지역기업들의 요구가 반영된 것으로 분석됨

- 정부나 지자체가 '상생·협력 협약 체결' 을 주도하여 해운 대기업과 지역기업의 접점을 마련하고, '조달·발주 등 지역기업 우대제도' 를 통해 거래를 제도적으로 보장함으로써 일회성에 그치지 않는 안정적인 거래 관계를 구축해 나갈 필요가 있음

❍ **이어서 '금융·자금 지원' (28.9%)도 두 번째로 높게 요구**

- 이는 해운 대기업과의 거래 확대를 위해서는 시설·장비 투자 등 사업 역량 강화가 뒷받침되어야 하나, 이를 감당할 자금 여력이 부족한 영세 지역기업의 현실이 반영된 것으로 분석됨

- '특별 정책자금 지원' 으로 지역기업의 자금 부담을 완화하고, '시설·장비 투자 융자 지원' 등을 통해 거래에 필요한 사업 역량과 체급을 갖추도록 함으로써 대기업과의 거래에서 나타나는 규모·조건 격차를 완화해 나가야 함


해운 대기업 이전 효과 파급을 위한 요구 지원책
상생협력 및 거래 활성화
32.1%
금융·자금 지원
28.9%
인력 양성 및 인재 확보
21.6%
클러스터 조성 및 인프라 확충
11.7%
정책 정보 및 기업 교류 지원
5.7%