

창원경제 활성화와 지역기업 재도약을 위한
민선 8기 경상남도지사 정책공약화 및 추진사업 건의

2022. 4.

목 차

□ 지역기업 경쟁력 제고 분야

1. 공공기관 창원 이전
2. 진해신항 기업지원 인프라 구축
3. 청년 벤처기업 육성 정책 강화
4. 제2재료연구원(첨단소재 실증연구단지) 조성
5. 디지털 新마산자유무역지역 조성
6. 마천일반산업단지 재생사업 조속 추진
7. 마창대교 통행료 인하

□ 경제활성화를 위한 산업인프라 확충 분야

8. 동대구 ~ 창원 간 고속철도 전용선로 신설
9. KTX 증편 및 수서발 고속철도(SRT) 운행
10. 수소트램 도시철도 신속 도입
11. 창원 ~ 대구 철도물류망 구축
12. 경남창원과학기술원 설립
13. 창원 의과대학 설립

* 참고 : 창원상의 대선공약화 제안 자료

- 지역 기업 및 근로자 조세부담 경감
- 원전산업 생태계 유지 정책 추진
- 진해신항 조기 착공
- 진해신항 거점 물류플랫폼 구축

1 공공기관 창원 이전

- ◆ 도시경쟁력 저하에 따른 새로운 성장동력 필요
- ◆ 산업특성에 부합하는 R&D 및 밀집산업 지원 공공기관 이전 추진

□ 당위성

- 창원을 비롯한 경남은 최근 주력산업인 제조업의 침체로 지역경제 위축은 물론 청년 인력의 유출까지 이어지는 상황에 직면하고 있음.
- 특히, 행정구역 통합 이후 오히려 도시경쟁력이 저하되어 각종 지표에서 하락세를 보이고 있는 등 새로운 성장동력이 절실히 필요한 상황임.
 - * 인 구 (▽5.3%) : ('10) 109만 181명 → ('21) 103만 2,741명
 - * 실 질 GRDP (△12.2%) : ('10) 33조 6,789억원 → ('19) 37조 7,889억원
 - * 수 출 액 (▽27.6%) : ('11) 243억달러 → ('21) 176억달러
 - * 창원산단 생산액 (▽10.2%) : ('10) 495,826억원 → ('20) 445,197억원
- 이에 지역경제 회복을 위해 첨단 신산업 육성, 스마트산단 조성 등 제조혁신을 통한 신성장동력을 확보하기 위한 다각적인 노력이 이루어지고 있는 바, 이를 뒷받침할 수 있도록 지역산업 특성을 고려한 R&D 중심의 공공기관 이전이 필요.
- 특히, 창원은 비수도권 유일의 특례시이자 경남경제의 중심도시로서 창원의 지속발전은 경남경제 전반에 걸쳐 상당한 영향을 미칠 뿐만 아니라 국가균형발전에도 크게 기여할 수 있음.

□ 건의

- 어려운 지역경제 회복을 위해 제조혁신을 선도하는 산업도시인 창원에 지역산업의 특성에 맞는 R&D 중심의 공공기관 이전 건의

2 진해신항 기업지원 인프라 구축

- ◆ 신항의 배후부지의 70%가 창원에 위치함에도 부가가치 창출능력 부족
- ◆ 항만운영의 전문성 강화를 위해 기업지원 인프라 및 인력 양성 필요

□ 현황

- 부산항신항은 지난 2007년 개장이후 꾸준하게 물동량이 증가하고 있으며, 특히 지난해 말 진해신항의 1단계 예비 타당성 통과를 계기로 동북아 물류 허브 구축에 탄력을 받고 있음.
- 정부와 지자체에서는 이를 위해 대규모 항만배후단지 조성, 신공항 및 철도 구축을 통한 교통망 확충 등 세계적인 항만으로의 도약을 위한 다양한 사업을 검토하거나 추진 중에 있음.
- 그러나, 부산항신항의 항만시설 및 배후부지는 물론 컨테이너 선석의 약 70%가 창원시 진해구에 위치함에도 부가가치와 인력창출은 부산에 비해 상당히 부족한 상황임. 이는 항만관련 기관은 물론 배후부지 내 제조업 등 항만 관련 인프라가 부산에 집중되어 있기 때문임.
- 항만과 직간접적인 산업은 창원경제의 주요한 미래성장동력인 만큼, 진해신항을 비롯한 항만 운영의 지역내 전문성 강화를 위해서는 항만 및 물류 관련 인프라 확보와 전문인력 양성에 주력해야 할 것임.

□ 건의

- **신항만 비즈니스 벨리 구축**
부산과 경남 및 창원의 균형잡힌 항만·물류산업의 성장을 위해 관세청, 해경 등 지원기관과 선사, 운송대리업 등 민간 물류업체들이 유기적인 비즈니스를 펼칠 수 있는 신항만 비즈니스 벨리 구축
- **항만 및 물류전문 인력 양성**
장기적 측면에서 지역 내 항만·물류 전문성 확보와 신규 비즈니스 창출을 위해 지역 내 대학에서 항만 및 물류 전문인력 양성

3 청년 벤처기업 육성 정책 강화

- ◆ 경남지역 최근 10년간 전국 유일의 벤처기업 감소
- ◆ 벤처창업 열세의 원인 파악 및 이를 통한 육성정책 마련 필요

□ 현황

- 4차산업혁명으로 대변되는 산업트렌드의 변화 속에 전통산업 중심의 경남은 지속가능한 성장을 위한 스마트제조 전환 등 기존 주력산업의 혁신과 산업간 융복합을 통해 구조고도화를 이루어야 하는 중요한 시기에 있음.
- 하지만 이를 이루어냄에 있어 중심역할을 해야 할 청년들이 일자리, 교육여건 등을 비롯해 정주여건이 우수한 수도권으로 떠나고 있음. 이로 인해 지역 내 청년인력 감소 속도는 전국 평균을 웃돌고 있음.
- 이러한 청년인력 감소는 곧 심각한 미래 성장잠재력 약화로 이어짐으로 청년 유입을 위한 정책은 물론 청년들이 지역에서 비즈니스를 찾도록 하는 정책마련이 무엇보다 필요함.
- 청년벤처창업 활성화는 청년 유입 및 신규 비즈니스 창출 방안이라 할 수 있으나, 최근 10년간 벤처기업 현황은 전국평균에 상당히 미치지 못할 뿐만 아니라 오히려 전국에서 유일하게 감소한 지역으로 나타남.

년도별 벤처기업 현황

(단위 : 개사)

지역	2011년말	2021년말	10년간 평균 증가율	지역	2011년말	2021년말	10년간 평균 증가율
서울	5,684	10,450	6.3%	경북	1,230	1,551	2.5%
경기	7,810	11,637	4.1%	부산	1,786	2,024	1.5%
충남	942	1,247	3.0%	경남	1,825	1,710	- 0.5%
전남	468	813	5.9%	전국	26,148	38,319	3.9%

□ 건의

- 벤처기업이 감소하는 원인을 파악하여, 이를 바탕으로 미래경쟁력 강화를 위한 강력한 벤처기업 육성정책 마련

4 제2재료연구원(첨단소재 실증연구단지) 조성

- ◆ 첨단 소재분야 경쟁력 확보를 위한 실증연구단지 필요
- ◆ 대기업과 소재부품 기업이 밀집한 소재개발의 최적지로 요건 완비

□ 필요성

- 첨단소재는 우리 산업이 시장선도형 혁신국가로 진입하기 위해 반드시 확보해야 할 대표적인 원천·기반 기술이며, 세계 주요국은 국가적인 차원에서 첨단소재 산업을 집중 육성하고 있음
- 창원을 비롯한 경남지역 주력산업은 첨단소재와 밀접한 연관을 가지고 있을 뿐만 아니라, 지역 내 대기업과 소재·부품 기업이 밀집한 소재 개발의 최적지로서 현재 창원시내에 제2재료연구원 부지 조성 등의 요건도 완비되어 있음
 - * 경남 4대 지역주력산업(스마트기계, 첨단항공산업, 나노융합스마트부품산업, 항노화메디컬산업)은 첨단소재의 뒷받침 필수
- 더불어 소재분야에 있어 인근의 부산 및 울산지역 주력산업과도 밀접하게 융합협력이 가능해져 부울경 기업들의 기술경쟁력 제고와 이를 통한 고용창출에 기여할 수 있을 것임

* 제2재료연구소 조성 계획

- 위 치 : 창원시 진해구
- 면 적 : 78,080m²(약 23,660평)
- 총사업비 : 6,253억원
- 사업기간 : 2020년 ~ 2028년

□ 건의

- 지역 주력산업의 재도약과 핵심 소재 자립화 기반 마련을 위해 실용화 및 품질인증 지원을 위한 제2재료연구원(첨단소재 실증연구단지) 조성 건의

5 디지털 新마산자유무역지역 조성

- ◆ 마산자유무역지역 공간적 제한으로 확장 불가능
- ◆ 지역 전략산업과 D.N.A산업과의 융복합 공간 마련 필요

□ 필요성

- 1970년 3월 지정된 마산자유무역지역은 현재 1·2·3공구 953,576㎡의 규모로 조성되어 지역산업 발전에 크게 기여하고 있으나, 공간적인 제한으로 더 이상 확대가 불가능한 상황임
- 이에 포화된 마산자유무역지역의 공간적 자원 확보와 산업혁신 기반 마련을 위한 추가 부지 조성이 필요함
- 특히, 도심내에서 첨단산업 기업들이 연구·생산을 통해 미래형 신기술을 육성하고, 제조·방위·소재·물류산업 등 기존의 지역 전략산업과 D.N.A(Data·Network·AI)로 대표되는 첨단산업과의 융복합 활성화가 가능한 집적화된 공간 마련이 요구되고 있음

* 사업개요

- 위치 : 창원시 마산합포구 마산해양신도시 내
- 면적 : 33,058㎡(약 10,000평)
- 총사업비 : 3,200억원
- 사업기간 : 2021년 ~ 2025년

□ 건의

- 첨단산업 연구중심의 공간을 통한 마산자유무역지역의 재도약을 위해 마산해양신도시 내에 디지털 新마산자유무역지역(디지털혁신타운) 조성 건의

6

마천일반산업단지 재생사업 조속 추진

- ◆ 노후 산단으로 환경변화와 민원 증가에 따른 입주업체 애로 심화
- ◆ 무공해 첨단업종 유치를 위한 산업단지 재생사업 추진 시급

□ 현황 및 필요성

- 지난 1994년 준공된 마천일반산업단지는 주물 및 자동차 부품 제조업체 중심으로 입주해 있으나, 2008년 관리기본계획 변경으로 우선입주대상을 1차 금속산업에서 전자부품 및 통신장비 제조업, 전기장비제조업 등 무공해 업종으로 변경하였음
- 더불어 인근에 공동주택이 들어서는 등 도시화가 급격하게 이루어지면서 환경 오염으로 인한 집단 민원이 지속적으로 발생함에 따라 관련 주물업체들은 실수요자 개발로 참여한 밀양하남일반산업단지로 이전을 추진하고 있음
- 그러나, 이전을 위해서는 산업단지 내 기존 사업장의 매각이 선행되어야 하는데, 준공 30여 년의 노후된 인프라와 열악한 여건을 갖추고 있는데다 공해유발업종의 대체입주를 제한하고 있어 사업부지의 매각이 사실상 어려운 상황임.
- 이에 밀양으로의 이전을 희망하는 기업들은 공장매각이 어려워 자금사정 악화 등 이중고에 시달리고 있어, 그동안 계속된 기업의 요구에도 산단재생사업 추진이 전혀 진행되지 않고 있음.

□ 건의

- 기 입주한 주물 업체의 원활한 이전은 물론 고부가가치 첨단업종 유치를 통한 산업단지 전환을 위해 마천일반산업단지의 조속한 재생사업 추진 건의

7 마창대교 통행료 인하

- ◆ 타 민간투자사업 교량에 비해 높은 통행료로 지속적으로 문제 제기
- ◆ 기업 및 근로자의 부담 경감을 위해 통행료 조속 인하 필요

□ 필요성

- 창원시 마산합포구 가포동과 성산구 귀산동을 연결하는 마창대교는 2008년 개통이후 높은 통행료에 대한 문제점이 지속적으로 제기되어 왔음.

경남·부산·울산지역 민간투자사업 주요 교량의 km당 통행료

다리명	통행료(소형)	길이(km)	사업비(억원)	km당 통행료(원)
거가대교	10,000원	8.2	1조 4,397	1,220
마창대교	2,500원	1.7	2,648	1,471
을속도대교	1,400원	3.6	4,200	389
부산항대교	1,400원	3.3	5,384	424
울산대교	1,200원	1.2	5,398	1,000

※ 자료 : 경상남도

- 특히, 창원시 마산합포구와 인근 시군에 위치한 기업들이 창원국가산단 내 기업과의 교류는 물론, 수출을 위한 신항으로의 이동을 위해서 빈번하게 마창대교를 이용하고 있어 높은 통행료는 기업운영에 상당한 부담이 되고 있음.
- 또한 양 지역 간에 출퇴근을 하는 근로자들에게도 상시적으로 큰 부담이 되고 있을 뿐만 아니라 중소기업이 밀집한 해당지역 기업들의 구인난의 주요한 원인 중의 하나로 작용하고 있음.

□ 건의

- 지역기업 및 근로자들의 부담 경감을 통한 산업경쟁력 강화를 위해 마창대교 통행료 인하를 조속히 결정하여 주실 것을 건의

8 동대구 ~ 창원 간 고속철도 전용선로 신설

- ◆ 일반선로 운행으로 완전한 고속철도 서비스 미흡
- ◆ 속도 경쟁력 향상으로 지역경제 발전 및 국토균형발전 도모

□ 현황 및 문제점

- 서울에서 창원까지의 열차 운행시간은 인근 도시에 비해 짧은 운행거리임에도 불구하고 오히려 더 많은 시간이 소요됨으로써 수도권과의 교류를 위한 철도교통 경쟁력이 상대적으로 약함.

주요 도시별 소요시간

구 분	역간 거리	최소 소요시간	분당 평균 운행거리
서울역 ~ 마산역	395.0km	2시간 51분	2.3km
서울역 ~ 부산역	417.4km	2시간 15분	3.1km
서울역 ~ 울산역	365.7km	2시간 04분	2.9km

- 이는 서울역에서 동대구역 구간은 고속철도 전용선로를 통해 운행되나 동대구역에서 마산역 구간은 전용선로가 아닌 열차 운행속도가 느린 일반선로를 통해 운행되기 때문임.

* 서울역~동대구역 : 287km(약 1시간 50분) / 동대구역~마산역 : 108km(약 1시간 10분)

- 이로인해 창원을 비롯한 경남도민들은 완전한 고속철도 서비스를 누리지 못하고 있음. 이는 기업활동 및 투자유치 등 경제활성화의 걸림돌은 물론 국토 균형발전의 저해요인으로 작용되고 있음.

□ 건의

- 경전선 철도의 속도경쟁력 향상으로 지역경제 발전과 국토의 균형발전을 도모할 수 있도록 동대구~창원 간 고속철도 전용선로 신설 건의

9 KTX 증편 및 수서발 고속철도(SRT) 운행

- ◆ 고속철도(KTX+SRT) 운행횟수는 타 지역에 비해 열악
- ◆ KTX 증편 및 SRT 운행 등 획기적인 철도서비스 확대 필요

□ 현황

- 창원을 비롯한 경남지역을 운행하는 KTX 고속철도는 개통 초기부터 타 지역에 비해 운행횟수가 상대적으로 적었으며, 2016년 SRT 개통 이후에 인근 도시와의 격차가 더욱 확대되었음.
- 경전선 고속철도(KTX+SRT)의 운행횟수는 경부선의 1/6 수준에 불과하며, 이로 인해 경남도민은 주말은 물론 평일에도 좌석을 구하기가 어려울 뿐만 아니라 서울 강남권으로 이동을 위해 동대구역에서 SRT로 환승해야 하는 등 철도서비스에 있어 심각한 차별을 받고 있음.

지자체별 고속철도(KTX + SRT) 평균 이용객수

구 분	년간 이용객수	일 평균 이용객수	주말 왕복 운행횟수	주말 열차당 이용객수
경상남도	3,960,375명	10,850명	36회	301명
울산광역시	4,131,764명	11,320명	117회	97명
부산광역시	12,965,921명	35,523명	201회	177명

* 이용객수 : 2019년, 운행횟수 : 2021년

지자체별 인구 10만명당 고속철도(KTX + SRT) 운행 횟수(2021년말 기준)

구 분	인구	주말 운행횟수	인구 10만명당 운행횟수
경상남도	3,314,183명	36회	1.09회
울산광역시	1,121,592명	117회	10.43회
부산광역시	3,350,380명	201회	6.00회

□ 건의

- 창원을 비롯한 경남지역의 획기적인 고속철도 서비스 개선을 위해 KTX 추가 증편은 물론, 수서발 SRT 노선 운행 건의

10 수소트램 도시철도 신속 도입

- ◆ 특례시 규모와 위상에 걸맞은 교통서비스 조속 구축 필요
- ◆ 트램 생산 관련 산업 밀집지역으로의 위상 제고

□ 필요성

- 도로위에 깔린 레일 위를 주행하는 노면전차인 트램은 최근 친환경과 경제성에 장점이 돋보이면서 전국의 많은 지자체에서 관심을 가지고 도입을 추진하거나 검토하고 있음
- 이에 경상남도 도시철도망구축계획에 반영된 창원시내 도시철도 3개 노선은 현재 국토교통부의 승인을 기다리고 있으며, 승인결과에 따라 단계별로 사업이 추진이 가능함
- 현재 창원은 공단 밀집지역이자 경남의 행정중심지역이나 대중교통의 인프라 부족으로 승용차 이용률이 높아 교통수송 분야의 사회경제적 손실과 환경측면의 문제 해결이 요구되며,
- 향후 개통예정인 부전~마산 간 복선전철과 연계를 통한 도심내의 통합 교통망 구축이 필요한 상황임
- 특히, 특례시 승격이후 광역시에 준하는 도심 교통망 구축을 통해 특례시 규모와 위상에 걸맞게 보편적인 복지인 광범위한 교통서비스 구축이 요구되고 있음
- 또한 창원은 트램을 생산하는 기업 및 관련 산업이 밀집한 지역으로, 타 지역보다 우선 운영을 통해 지역민의 산업적 위상과 자긍심 제고에도 효과적임

□ 건의

- 특례시 규모에 맞는 교통서비스 제공을 위해 수소트램 도시철도를 조속히 도입하여 운행할 수 있도록 건의

11 창원 ~ 대구 철도물류망 구축

- ◆ 대구·경북 ~ 경남 간 철도중심 수송기반 마련 필요
- ◆ 물류인프라 경쟁력 향상 및 지역간 교류 활성화 기대

□ 필요성

- 창원~대구 간 중부내륙고속도로 주변에는 25개의 산업단지가 집적되어 있으며, 입주기업들 간의 산업 유사성과 연계성이 강해 상호보완과 분업이 긴밀히 이루어지고 있음.
- 이로인해 중부내륙고속도로 통행량은 전체 통행량의 절반 이상을 화물차가 차지하는 등 매년 큰 폭으로 물류 통행량이 증가하고 있음. 더불어 지·정체로 병목현상이 상시 발생하는 등 도로교통 중심의 물류수송에 한계를 보이고 있음.
- 더욱이 진해신항과 가덕신공항이 건설되면 대구·경북과 경남 간 물류량은 더욱 증가할 것으로 예상됨. 이에 따라 양 지역을 잇는 철도중심의 수송기반을 마련할 필요가 있음.

창원산업선 및 진해신항선 사업개요

구 분	창 원 산 업 선	진 해 신 항 선
구 간	(서대구~대구산단)~창녕~창원역	창원역~성주사역~진해신항
규 모	L=46.3km(단선전철, 신설)	L=37.0km(단선전철) (전철화 12.8km, 신설 24.2km)
사업비	12,207억원	9,035억원

□ 건의

- 진해신항 등 새로운 물류 인프라의 경쟁력 향상뿐만 아니라 지역간 교류 활성화를 위해 창원~대구 간 산업철도망(창원산업선) 및 진해신항선 구축 건의

12 경남창원과학기술원 설립

- ◆ 첨단 생산시스템에 R&D 접목으로 창원산단 경쟁력 제고
- ◆ 신성장 산업 육성의 기반인 과학기술 고급인력 교육 기관 필요

□ 과학기술원 현황

구 분	소재지	설치연도
한국과학기술원(KAIST)	대전	1971년
광주과학기술원(GIST)	광주	1995년
대구경북과학기술원(DGIST)	대구	2011년
울산과학기술원(UNIST)	울산	2015년

□ 필요성

- 창원국가산단은 중·저위 기술 중심의 산업구조 및 R&D 역량 부족으로 지속성장의 동력이 상실되고 있으며, 제조생산기지만의 역할로서는 성장의 한계를 보이고 있음.
- 최근 스마트그린산단 조성, 강소연구개발특구 선정 등 하드웨어 개편을 시작으로 수소·AI 등 고위기술 중심의 산업 구조로 전환하기 위한 다양한 정책을 시행중임.
- 고위산업으로의 전환을 위해서는 하드웨어 구축과 함께 지역 전략산업 분야에 필요한 석·박사급 인력수요 공급이 가장 요구됨. 이를 통해 지역 기업과의 협력체계를 구축한다면 세계적인 경쟁력을 갖춘 산단으로 발돋움할 수 있을 것임.

□ 건의

- 창원산단의 혁신 성장을 위해 신산업 중심의 과학기술분야 고급인력 전문 교육기관인 경남창원과학기술원 설립 건의

13 창원 의과대학 설립

- ◆ 안전에 대한 수요 증가로 지역 보건시스템 강화 필요성 증가
- ◆ 의료인력 수급 불균형 해소를 위해 지역내 의과대학 설립 필요

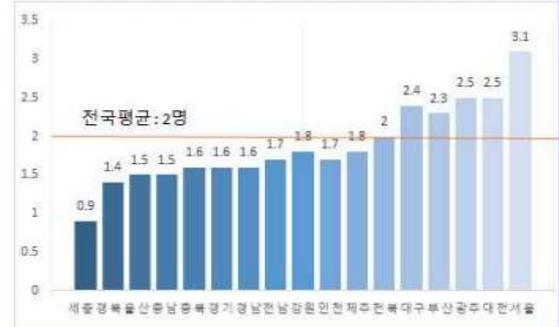
□ 필요성

- 최근 코로나19를 비롯한 강한 전염성을 동반한 감염병이 주기적으로 발생함에 따라 지역의 보건시스템 강화 필요성이 증가할 뿐만 아니라, 창원을 비롯한 중부 경남권은 산업단지가 밀집한 지역으로 산업현장에서 안전에 대한 수요가 높음.
- 경남의 인구 1,000명당 의사수(1.6명)는 전국 평균(2.0명)에도 미치지 못함에도 불구하고, 인구 10만명당 의대정원(2.3명)도 전국 평균(5.9명)에 미달해 향후 경남지역 의료서비스는 더욱 위축될 가능성이 높음.

지역별 인구 10만명당 의대 정원

구분	인구수 (명)	의대정원 (명)	10만명당 정원(명)
광주	1,450,062	250	17.2
전북	1,804,104	235	13.0
부산	3,391,946	343	10.1
제주	674,635	40	5.9
울산	1,136,017	40	3.5
경남	3,340,216	76	2.3
전국 평균			5.9

지역별 인구 천명당 의사수 현황('19년, 명)



- 경남의 도청소재지인 창원은 비수도권 인구 100만 이상 도시 중 유일하게 의대는 물론 치대, 한의대, 약대 등 전문적인 의료인력 양성기관이 전무한 도시임.

* 100만 이상 도시 의대 수 : 부산(4), 인천(2), 대구(4), 대전(3), 광주(2), 울산(1), 수원(2)

□ 건의

- 의료인력 수급 불균형 해소를 통한 지역간 의료서비스 격차 해소를 위해 창원에 의과대학 설립 건의

참 고

(창원상의 대선공약화 제안 자료)

지역 기업 및 근로자 조세부담 경감

- ◆ 국가균형발전을 위한 정책 및 예산 투입에 비해 효과 미비
- ◆ 비수도권 기업 및 근로자 조세 경감시 효과적인 균형발전 기대

□ 필요성

- 정부에서 매년 국가균형발전을 위한 다양한 정책과 막대한 예산을 투입함에도 불구하고 국토의 11.8%에 불과한 수도권 인구가 전체의 50%가 넘어서는 등 수도권 집중화는 더욱 심화되고 있음
- 이를 해결하기 위해서는 무엇보다 청년을 비롯한 지역민들을 위한 양질의 일자리 창출이 중요하며, 이를위해 수도권 소재기업 지방이전 조세특례, 지방 투자유치 지원 등 기존의 정책에 더해서 보다 파격적인 지원정책이 필요함
- 비수도권 기업을 대상으로 수도권 기업과 차별화된 조세정책을 시행한다면, 매년 투입하는 국가균형발전 예산보다 적은 금액으로 지역 기업의 경쟁력 강화를 통해 국가 균형발전에 더 큰 효과를 기대할 수 있음
 - * 2020년 국가균형발전예산(16.6조) > 비수도권 기업 법인세/근로소득세 50% 감면액(14.8조)

2020년 비수도권 법인세 및 근로소득세 징수액 (단위 : 백만원)

구 분	법인세	근로소득세	계
비수도권 징수액	15,589,108	14,062,391	29,651,499
지역기업 50% 감면시 경감액	7,794,554	7,031,196	14,825,750

□ 건의

- 비수도권 기업의 경쟁력 강화를 통해 지역균형발전을 도모할 수 있도록 아래의 조세정책을 건의
 - 비수도권 소재 기업 대상
법인세 세율 차등적용 및 지역소재 장수기업 세액 감면
 - 비수도권 소재 기업 근로자
근로소득세 세율 차등적용 및 지역기업 장기근무자 세액 감면

원전산업 생태계 유지 정책 추진

- ◆ 창원을 비롯한 경남, 우리나라 최대 원전산업 집적지
- ◆ 원전산업 생태계 유지를 위한 원전건설 재개 및 SMR산업 육성

□ 현황 및 필요성

- 창원을 비롯한 경남의 280여개사를 비롯하여 우리나라는 약 800개사의 원전 관련업체가 있으며, 이들은 원전기술 핵심인 설계 능력을 뒷받침하는 부품공급망임
- 정부의 에너지정책 전환으로 세계 최초로 3세대 원전을 성공적으로 건설·운영중인 국가임에도 불구하고 관련 기업들은 일감이 없어 생존마저 어려운 상황임. 특히, 창원은 원전 관련 대기업과 그 협력업체가 밀집된 곳으로 이에따른 영향을 가장 크게 받고 있는 지역임
- 글로벌 탄소중립 시대가 도래함에 따라 친환경 에너지인 원자력발전은 더욱 각광을 받을 것으로 예상되는바, 오랜기간 축적된 세계최고 기술을 바탕으로한 원전산업 생태계의 유지가 국가산업 경쟁력 차원에서 반드시 필요하다고 판단됨
- 더불어 세계적으로 소형 모듈 원자로(SMR) 중심의 중소형 원전을 경쟁적으로 개발할 것으로 예상됨에 따라, 이에 대한 국제경쟁력 확보와 시장 선점을 위해서도 강력한 공급망 유지가 필수적임

□ 건의

- 원자력발전은 정부의 탄소중립 정책에 가장 부합하는 친환경 에너지로써 정부의 에너지정책을 신뢰하여 경영계획을 수립한 기업들의 생존과 원전산업 생태계 유지를 위해 기존 계획에 반영된 원전건설 재개 건의
- 향후 세계 발전시장을 주도할 것으로 예상되는 SMR산업의 경쟁력 확보를 위하여 원전업체 최대 밀집지역 중심의 산업 육성 건의

진해신항 조기 착공

- ◆ 향후 원활한 수출입물량 처리를 위한 항만확충 필요
- ◆ 신공항, 철도와 연계한 트라이포트 기반 글로벌 물류허브 구축

□ 사업개요

- 사업기간 : 2019년 ~ 2040년
- 사업위치 : 경남 창원시 진해구 연도 서측(기존 3단계 확장)
- 시행주체 : 해양수산부, 부산항만공사, 민간사업자 등
- 사업내용 : 컨테이너부두 21선석(최대 25천 TEU급)
- 총사업비 : 12조 543억원(재정 5조 7,170억원, 민자 6조 3,373억원)

□ 필요성

- 2030년 부산항 부두시설의 물동량 처리 능력은 예상수요 대비 약 80%의 수준에 불과하여 원활한 수출입물량 처리가 어려울 것으로 예상됨으로, 이에 대비한 항만의 추가 확충이 필요함
 - * '30년 예상 물동량(30백만TEU) 대비 하역능력(23백만TEU) 부족으로 항만 추가확충 필요
- 글로벌 물류환경 변화에 따른 선박의 대형화에 대응하여 초대형 선박의 출입을 위한 규모 확충과 스마트 항만시설이 요구됨
- 항만경쟁력 향상을 통한 물류 중심지역으로의 도약은 물론 항만운영 및 항만건설과 연계한 전후방산업 육성으로 지역경제의 새로운 성장동력 필요

□ 건의

- 신공항, 철도와 연계한 트라이포트 기반 확충은 물론 글로벌 물류 허브 조성을 통한 지역경제 발전을 위해 진해신항의 조기 착공 건의

진해신항 거점 물류플랫폼 구축

- ◆ 물류경쟁력 향상을 위한 동북아 물류거점 구축 필요
- ◆ 항만배후단지 추가 지정, 스마트 내륙물류산단 조성 등 추진

□ 필요성

- 수출중심인 우리나라의 물류경쟁력 향상을 위해 항만과 항만배후단지 조성, 신공항과 연계된 동북아 물류거점 구축이 필요함
- 2030년 신항 항만배후단지 공급은 예상수요의 50%선에 불과하여 신항의 경제성 제고를 위해 추가 항만배후단지 개발이 요구됨
* '30년 예상 항만배후단지 수요면적(16,502천㎡) 대비 공급계획면적(8,452천㎡) : 51.2%
- 활력을 잃어가는 창원을 비롯한 경남의 새로운 성장동력 구축을 위해 진해신항 중심으로 신공항을 통한 지역내 부가가치 창출을 위한 연관 산업 육성 필요

□ 건의

- 항만배후단지 추가 지정
공항·철도와 연계한 트라이 포트를 핵심적으로 지원할 스마트 배후물류단지과 산업의 전초기지 구축을 위한 대규모 항만배후단지 추가 조성 및 지정
- 스마트 내륙물류산단 조성
광역교통망 구축으로 인한 내륙 물동량의 증가에 대비한 스마트 물류산단을 구축하여 동북아 물류 플랫폼의 중추적 기능 수행