

경남경제 재도약과 국가균형발전을 위한
제20대 대통령선거 정책공약화 건의

2021. 11.



경상남도상공회의소협의회

목 차

□ 국가균형발전 분야

1. 지역 기업 및 근로자 조세부담 경감(창원)	1
2. 공공기관 창원 이전(창원)	2
3. 창원 의과대학 설립(창원)	3
4. 올바른 LH 개혁과 혁신(진주)	4
5. 진주혁신도시 공공기관 추가 이전(진주)	5

□ 지역산업 경쟁력 제고 분야

6. 원전산업 생태계 유지 정책 추진(창원)	6
7. 항공MRO산업 최적 인프라 중심 집중 육성(사천)	7
8. 대우조선해양 매각 중단(거제·통영)	8
9. 디지털 新마산자유무역지역 조성(창원)	9
10. 제2재료연구원(첨단소재 실증연구단지) 조성(창원)	10
11. 경남창원과학기술원 설립(창원)	11
12. 법무부 경남서부출입국관리사무소 개설(진주)	12
13. 양산 특성화 고등학교 설립 조속 추진(양산)	13
14. 중소기업 기술개발 인력 스카우트 방지(함안)	14
15. 중소기업 ESG경영 지원 확대(함안)	15

□ 교통 및 산업인프라 확충 분야

16. 진해신항 조기 착공(창원)	16
17. 진해신항 거점 물류플랫폼 구축(창원)	17
18. 동대구 ~ 창원 간 고속철도 전용선로 신설(창원·밀양)	18
19. KTX 증편 및 수서발 고속철도(SRT) 운행(창원)	19
20. 창원 ~ 대구 철도물류망 구축(창원)	20
21. 부전 ~ 마산 간 복선전철 전동열차 병행 운행(창원)	21
22. 남부내륙철도 조기착공 및 복선화(진주·사천·통영·거제)	22

1 [창원] 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

2 [창원] 공공기관 창원 이전

- ◆ 도시경쟁력 저하에 따른 새로운 성장동력 필요
- ◆ 창원 산업특성에 부합하는 R&D중심의 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 (△4.9%)	: ('10) 109만 181명	→ ('20) 103만 6,738명
* 실질GRDP (△3.7%)	: ('10) 33조 6,789억원	→ ('16) 32조 4,305억원
* 수 출 액 (△37.2%)	: ('11) 243억달러	→ ('20) 153억달러
* 창원산단 생산액(△24.4%)	: ('10) 495,826억원	→ ('20) 374,853억원

- 이에 지역경제 회복을 위해 첨단 신산업 육성, 스마트산단 조성 등 제조혁신을 통한 신성장동력을 확보하기 위한 다각적인 노력하고 진행하고 있는바, 이를 뒷받침할 수 있도록 지역산업 특성을 고려한 R&D 중심의 공공기관 이전이 필요
- 특히, 창원은 비수도권 유일의 특례시이자 경남경제의 중심도시로써 창원의 지속발전은 경남경제 전반에 걸쳐 상당한 영향을 미칠뿐만 아니라 국가균형발전에도 크게 기여할 수 있음

□ 건의

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

3 [창원] 창원 의과대학 설립

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

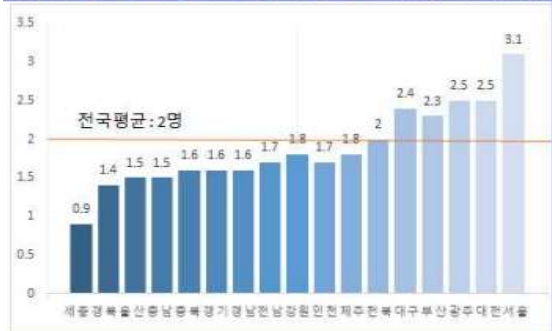
□ 필요성

- 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

4 [진주] 올바른 LH 개혁과 혁신

- ◆ LH혁신안으로 진행시 지역경제 위축 우려
- ◆ 지역민의 염원이 반영된 올바른 LH 개혁과 혁신안 마련 필요

□ 현황

- 지난 3월 LH의 내부정보 이용 등을 통한 투기와 공직윤리 상실은 국민의 신뢰를 저버린 일이며, 이에 처벌과 재발방지를 위한 LH 개혁과 혁신은 마땅히 이루어져야 할 것임
- 다만, 급하게 추진하여 졸속으로 진행되는 점, LH를 분리 해체하는 혁신안은 비효율적이며 서민주택 공급비용을 높이는 등 부작용 커 공감하기 힘들
- 이처럼 LH 혁신안으로 진행시 지역상권 붕괴, 지역개발 위축 등 지역경제 전반이 위축될 것이고, 청년취업, 문화, 복지 등 시민사회 전반에 악영향을 미칠 것임
- 특히, 이러한 혁신안을 지역과의 논의나 상생발전 협의도 없이 진행하였으며, 이는 혁신도시의 당초 취지인 국가균형발전을 스스로 무너뜨리는 결정이라고 판단됨
- 부동산 투기가 문제라면 내부통제 장치 확립이나 경찰, 검찰, 국세청 등 사정기관을 상설화하여 얼마든지 막을 수 있음에도 불구하고 LH만의 문제로 덧씌우는 것은 모순임

□ 건의

- 혁신도시 완성을 통해 국토균형발전과 지역경제 활성화를 기대하는 지역민들의 염원을 반영하여 LH의 올바른 개혁과 혁신안이 마련되기를 건의

5 [진주] 진주혁신도시 공공기관 추가 이전

- ◆ 혁신도시를 건설한 경험과 활성화를 위한 다양한 노력 추진 중
- ◆ 성공적인 완성 위해 既이전 기관과 연관성이 높은 공공기관 추가 이전

□ 현황

- 수도권 과밀해소와 지역 균형발전을 위한 정부의 공공기관 지방이전 정책에 따라 수도권에서 10개 혁신도시 및 세종시 등으로 이전하도록 계획된 153개 공공기관에 대한 지방이전이 완료되었음
- 정부는 2018년 혁신도시 시즌2를 발표하며 혁신도시별 발전전략, 정주여건 개선, 인근지역과의 상생발전 등의 혁신도시 종합발전계획을 수립하여 추진 중임
- 이와 관련하여 최근 공공기관의 추가 지방이전에 대해 정치권을 중심으로 논의되고 있음

□ 당위성

- LH 등 11개 공공기관이 입주한 경남진주혁신도시는 제반여건이 조성되어 있고 향후 5년간 국가혁신클러스터 조성을 통한 항공산업 및 첨단부품소재산업 육성, 성공적인 산학연클러스터 조성, 정주여건 개선을 통한 스마트 도시 개발 등의 구체적인 사업계획도 수립되어 있음
- 무엇보다 혁신도시를 건설한 경험과 활성화를 위한 다양한 노력이 이루어지고 있어, 혁신도시 시즌2의 내용이 접목되면 혁신도시를 지역경제의 거점지역으로 육성하고자 하는 정부의 정책에도 부합됨

□ 건의

- 혁신도시의 성공적인 완성과 성과를 위해 既이전 공공기관과 업무 연관성이 높은 공공기관 추가 이전 건의

6 [창원] 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

7 [사천] 항공MRO산업 최적 인프라 중심 집중 육성

- ◆ 중소기업 인력유출은 인력 감소는 물론 기술경쟁력 감소 유발
- ◆ 대기업의 중소기업 핵심인력 스카우트 방지를 위한 제도적 보완 필요

□ 현황 및 문제

- 2017년 12월 한국항공우주산업(KAI)이 정부지원 항공MRO 사업자 선정, 2018년 7월 항공MRO 전문업체인 KAEMS 설립, 2023년 준공을 목표로 항공MRO 전용산업단지 조성 등 사천지역은 우리나라 항공산업의 중심지로써의 위치를 가지고 있음
- 그런데 2021년 5월 인천국제공항공사와 이스라엘 항공우주산업(IAI), 항공정비사인 (주)샤프테크닉스케이 간 ‘인천공항 항공기 개조사업 투자유치 합의각서’를 체결하였으며, 이는 인천국제공항공사가 편법으로 민간 영역인 항공MRO사업을 직접 추진하려는 의도로 판단됨
- 항공MRO산업은 초기자본 투입이 상당한 데 비해 손익분기점은 최소 10년이 지나야 발생하기에 정부의 강력한 투자와 육성정책 없이는 성장이 불가능함. 항공MRO산업의 분산은 국가 핵심 인프라 사업에 대한 중복투자이며 혈세 낭비일 것임
- 또한, 항공MRO 기술은 항공기 제작에 준하는 인프라를 갖춰야 성공할 수 있음. 사천 등 서부경남은 우리나라 유일의 완주기 제조업체인 KAI를 중심으로 300여개의 항공부품 제조업체와 항공MRO 전문업체가 입주해 있을 뿐만아니라, 인근 대학의 항공관련 학과에는 2,000여명의 학생들이 있어 항공MRO사업을 위한 인적·물적 자원이 모두 갖춰져 있는 최적지임

□ 건의

- 국가 항공산업의 경쟁력 강화를 위해 항공MRO산업의 최적지인 사천 지역을 중심으로 항공MRO산업 집중육성 건의

8 [거제 · 통영] 대우조선해양 매각 중단

- ◆ 매각이후 인원감축은 물론 지역 조선기자재업체 어려움 예상
- ◆ 조선산업 안정화 및 지역경제 회복을 위해 대우조선해양 매각중단 필요

□ 현황 및 문제

- 2019년 1월, 대우조선해양의 최대 주주인 산업은행은 동종 경쟁기업인 현대중공업그룹에 현물출자 방식으로 대우조선을 매각한다는 민영화방안 발표한 이후 현재 매각을 진행중임
- 이에 합병에 따른 인위적인 구조조정을 없을 것이라고 얘기했지만 생산성 향상과 업무효율화를 위해 노동인력 감축이 예상되며, 더불어 수직계열화가 많은 현대중공업의 특성상 대우조선해양의 사내 협력업체는 물론 경남 · 부산 지역 조선기자재 업체들의 어려움이 예상됨
- 그러나 대우조선해양 매각이 처음 추진되던 시점은 세계 조선 경기가 바닥이었던 시기이며, 현재는 이와달리 경기회복, 물동량 증가, 친환경 선박 수요증가 등으로 선박 발주가 급증하는 슈퍼사이클에 진입하였음
- 실제로 지난해부터 선박 발주량의 대부분이 한국 조선소들에게 집중되기 시작했으며 수주선가도 오르기 시작했음. 이런 상황에서 한국 조선 3사간의 치열한 기술경쟁이 전개될수록 중국과 일본 조선업체와의 기술 격차는 더욱 빠르게 확대될 것임
- 이에 현 시점에서 수주가 증가하고 있는 대우조선해양을 매각하는 것은 지역경제에 찬물을 끼얹는 결정과 다름없음

□ 건의

- 조선산업의 안정화와 이를 통한 지역경제 회복을 위해 대우조선해양 매각을 즉각 중단해 주시기를 건의

9 [창원] 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 산업과의 융복합을 활성화가 가능한 집적화된 공간 마련이 요구되고 있음

* 사업개요

- 위 치 : 창원시 마산합포구 마산해양신도시 내
- 면 적 : 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

10 [창원] 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, 지역내 대기업과 소재부품 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 : 78,080m ² (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

11 [창원] 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, 제조생산기지의 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

12 [진주] 법무부 경남서부출입국관리사무소 개설

- ◆ 이동출장소 운영중이나 기업 및 외국인근로자의 경제적·시간적 불편 초래
- ◆ 경남서부권역의 출입국 서비스 제고를 위한 상시 기관 운영 필요

□ 현황

- 서부경남에 거주 중인 외국인 근로자들은 비자연장 등의 업무를 위해 도청소재지인 창원까지 가야하기 때문에 당사자들 뿐만아니라 고용주(제조업, 농가 등)들도 경제적, 시간적 손실이 발생함
- 2005년부터 법무부 창원출입국 관리사무소에서든 매주 수요일 진주상공회의소에 이동출장소를 개설하여 민원사항을 처리하고 있으나 근로자 위주의 일부 체류 업무만 수행하고 있음
- 이마저도 코로나19로 인해 이동출장소를 일시중단하고 창원사무소에서든 해당 업무를 수행함에 따라 상대적 취약계층인 외국인과 외국인 근로자를 고용 중인 서부경남 기업체 및 농가에 불편을 초래하고 있음
- 인근의 통영·사천·거제지역 출장소에서도 일부 업무만 수행하고 있기 때문에 경남 서부권역에서 근무중인 외국인 근로자와 관련 기업체 등을 위한 상시근무 기관 개설이 필요함

□ 건의

- 경남 서부권역의 중심 도시인 진주시에 법무부 경남서부출입국관리사무소 개설 건의

13 [양산] 양산 특성화 고등학교 설립 조속 추진

- ◆ 인구 지속유입중이나 지역내 특성화고등학교가 없어 불편 초래
- ◆ 지역기업에 우수인력 공급을 위한 특성화고등학교 설립 조속 추진 필요

□ 현황

- 양산시는 물금신도시 조성완료에 따라 2021년 7월 현재 35만여명이 거주하는 등 도시규모가 점점 커지고 있으며, 현재에도 사송신도시 조성, 부산지하철 1~2호선 북정지역 연장 등이 추진되고 있음
- 더불어 양산시는 금속가공, 화학·고무·플라스틱제품 등 자동차 분야관련 중소기업이 주력산업으로 석계2일반산업단지를 비롯해 총 9개 산업단지와 2023년 준공예정인 가산일반산업단지가 위치하고 있어 앞으로도 지속적인 인구 유입이 예상됨
- 이에 인구유입에 따른 과밀학급 해소를 위해 추가적인 학교 신설이 진행중이나, 특성화고 개교(2024년 3월 예정)까지 오랜 시간이 걸리므로 그동안 지역내 학생들이 부산을 비롯한 인근 지역 특성화고에 진학하여야 하는 불편을 겪을 것으로 예상됨
- 이로인해 4차 산업혁명 시대를 맞은 지역 기업들은 첨단기술개발, 스마트공장 도입과 생산공정 자동화를 추진중이나 시대 흐름에 맞는 고등교육 과정을 이수한 우수한 인력을 채용하기에 어려움

□ 건의

- 양산특성화고는 동면 금산리 일대에 스마트콘텐츠과, AI융합팩토리과, AI자동화제어과, 외식조리과 등 4개과 21학급 378명 정원으로 내년 초 착공 예정이나, 교육이수 후 학생들이 기업에 입사하기까지 오랜 시간이 걸리므로 조속히 개교를 할 수 있도록 추진하여 주실 것을 건의

14 [함안] 중소기업 기술개발 인력 스카우트 방지

- ◆ 중소기업 인력유출은 인력 감소는 물론 기술경쟁력 감소 유발
- ◆ 대기업의 중소기업 핵심인력 스카우트 방지를 위한 제도적 보완 필요

□ 현황 및 문제

- 우리나라의 산업은 전체 기업의 99%를 차지하는 중소기업의 안정적인 부품 공급을 바탕으로 대기업이 품질 및 생산 경쟁력을 확보하는 공생발전의 구조를 가지고 있음
- 하지만 현실적으로 대기업 중심의 산업구조로 인해 많은 중소기업이 대기업에 납품을 해야하는 관계에 있어 중소기업의 기술과 인력을 항시 탈취당할 수 있는 위험에 노출돼 있음
- 인력난을 겪고 있는 중소기업 핵심인력 유출은 단순히 기술자 한 명이 감소하는 것이 아니라 오랜기간 축적된 노하우와 기술도 함께 유출되는 것으로, 이로 인해 중소기업의 기술경쟁력 유지를 어렵게 만들고 있음
- 이처럼 중소기업의 인력유출은 기업이 기술개발에 투자한 막대한 시간과 비용에 대한 손해를 발생시킬 뿐만아니라 나아가 기업을 존폐 위기에 빠트리기도 함
- 하지만 자금력이 우수한 대기업에서 중소기업 핵심인력을 스카우트하더라도 이를 방어하고 처벌할 방법이 현실적으로 없는 상황임

□ 건의

- 대기업의 중소기업 인력 스카우트로 인한 중소기업의 피해가 없고 나아가 기술 인재를 육성해 자체 경쟁력을 키워나갈 수 있도록 제도적 보완 건의

15 [함안] 중소기업 ESG경영 지원 확대

- ◆ 환경과 사회적가치를 중시하는 ESG경영 트렌드 확산
- ◆ 중소기업 ESG경영 경쟁력 확보를 위한 정책적 지원 확대 필요

□ 현황 및 문제

- 기후변화 위기와 코로나19 팬데믹으로 환경과 사회적 가치를 중시하는 ESG경영으로 국내외 경영트렌드가 빠르게 확산되고 있으며, 현재 대규모 기업집단 기업과 상장기업을 중심으로 준비가 이루어지고 있음
 - ※ 우리나라는 2025년까지 ESG경영의 자율 공시 활성화와 자산 2조원 이상 상장기업의 ESG 정보공개 의무화, 2030년까지 모든 상장기업의 공시 의무화 추진
- 원청업체의 경우 ESG 경영에서 가장 중요시되는 환경 평가에서 탄소 규제를 피하고자 납품사 및 협력사의 ESG경영 참여를 독려하는 등 해당 기업에 대해 공급망관리를 해야 하는 상황에 놓임
- 이로인해 원청업체의 ESG 요구 수준을 맞추지 못한 중소기업은 최악의 경우 납품이 중단되거나 탄소배출에 대한 책임소재가 발생할 수 있음.
- 이러한 문제를 선제적으로 해결하기 위해 중소기업의 ESG경영 도입이 시급하지만, 상대적으로 전문 인력과 자본력이 부족하여 이에 대한 준비가 미흡한 실정임

□ 건의

- ESG 경영에 대한 대응능력이 부족한 중소기업이 빠르고 효과적으로 도입해 경쟁력을 갖출 수 있도록, ESG 경영을 도입하는 중소기업에게 금융 인센티브 제공 등 적극적인 지원정책 건의

16 [창원] 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 착공을 건의

17 [창원] 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 배후물류단지와 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

18 [창원·밀양] 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

19 [창원] 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

지차체별 고속철도(KTX + SRT) 평균 이용객수(2019년 기준)

구 분	연간 이용객수	일 평균 이용객수	주말 왕복 운행횟수	주말 열차당 이용객수
경상남도	3,960,375명	10,850명	32회	339명
울산광역시	4,131,764명	11,320명	117회	97명
부산광역시	12,965,921명	35,523명	199회	179명

지자체별 인구 10만명당 고속철도(KTX + SRT) 운행 횟수(2019년 기준)

구 분	인구	주말 운행횟수	인구 10만명당 운행횟수
경상남도	3,327,298명	32회	0.96회
울산광역시	1,127,175명	117회	10.35회
부산광역시	3,367,334명	199회	5.90회

□ 건의

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

20 [창원] 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 이루어지는 지역임
- 이로인해 중부내륙고속도로 통행량은 전체 통행량의 절반 이상을 화물차가 차지하는 등 매년 큰 폭으로 물류통행량이 증가하고 있음. 이로인해 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

21 [창원] 부전 ~ 마산 간 복선전철 전동열차 병행 운행

- ◆ 준고속열차 운행은 운행간격 확대 등 이용효율성 떨어져
- ◆ 교통환경 개선 및 균형발전을 위해 전동열차 병행 운행 필요

□ 개요

- 운행구간 : 부전 ~ 마산(50.3km/9개역) 복선전철
- 운행간격 : 90분(편도 12회)
- 시간단축 : 1시간 33분 ⇒ 30분대(약 1시간 단축)

□ 필요성

- 부전~마산 간 복선전철은 타당성조사 단계까지는 EMU-180을 운행할 계획이었으나, 국토부의 준고속열차(EMU-250) 도입결정에 따라 운행간격 확대(20분→90분)
- 변경계획은 운행간격 확대로 노선 개통의 효율성이 크게 떨어져 시민들이 이용하기 불편할 뿐만 아니라 교통비 부담마저 증가함으로 동해남부선과 연계한 전동열차 병행 운행 필요
- 전동열차 추가 운행시 상습정체 구간인 남해고속도로와 경부고속도로 교통정체 해소는 물론 울산~부산~창원을 연결하는 광역철도망구축으로 주민 교통편익 증대 및 동남권 경제공동체 구축에 기여
- 이런 상황에서 최근 정부에서 실시한 사전타당성조사 용역 결과 비용대비편익(B/C)이 1미만으로 사업성 없다고 분석되었음. 이에 단순히 연구용역 결과로만 판단할 것이 아니라 국토의 균형발전 차원에서 재정과 교통환경이 열악한 지방에 대해 정책적 배려가 필요함

□ 건의

- 수도권에 비해 열악한 교통환경 개선과 지역 균형발전을 위해 부전~마산 노선에 전동열차 병행 운행 건의

22 [진주·사천·통영·거제 남부내륙철도 조기착공 및 복선화

- ◆ 지역 간 역사위치 및 노선 갈등 심화로 사업지연 우려
- ◆ 추진계획이 늦어지지 않도록 원안대로 빠른 노선확정 필요

□ 사업개요

- 노 선 : 173.3km(김천 ~ 합천 ~ 진주 ~ 고성 ~ 통영 ~ 거제)
- 사 업 비 : 4조 9,874억원(추정)
- 사업계획 : 2021년 기본계획 수립, 2022년 상반기 착공, 2028년 개통
- 확정일자 : 2019. 1. 29(예비타당성조사 면제 및 정부재정사업 확정)

□ 현황 및 문제

- 남부내륙고속철도는 수도권과 중부내륙 및 남해안을 연결하는 철도건설로 교통망 확대 및 관광산업 활력 등으로 낙후된 서부경남 발전, 국토의 균형발전, 국가기간산업을 통한 국가 경쟁력 강화, 미래수요 등의 이유로 예비타당성조사 면제와 함께 정부재정사업으로 확정되었음
- 무엇보다 본 사업은 50년 넘게 경남서부지역민을 비롯한 경남도민들이 고대하던 숙원사업이며, 경상남도에서도 원안노선을 중심으로 경남발전 그랜드비전을 준비중에 있음
- 그런데 최근 역사위치 및 노선 문제로 지역간 대립이 첨예하게 발생하고 있어, 당초 계획보다 2~3년 늦어질 가능성이 높음

□ 건의

- 지역간 대립으로 인해 추진계획이 늦어지지 않도록 최대한 빨리 원안 노선으로 조기착공은 물론, 미래 수요에 대비해 복선화 추진을 건의