

경남경제 활성화와 지역기업 재도약을 위한

민선9기 경상남도지사 정책공약화 건의

2026. 5.



경상남도상공회의소협의회

□ 지역균형발전을 위한 자립 기반 분야

1. 비수도권지역 법인세·근로소득세 차등적용(공통)
2. 비수도권지역 주기적 지정감사제 폐지(공통)
3. 2차 공공기관 이전 산업관련 기관 유치(공통)
4. 마산회원구·마산합포구 인구감소지역 지정(창원)
5. 인구 소멸 위험지역 통영, 고성 기업체 유치 인프라 조성(통영)
6. 우주항공복합도시 건설 특별법 제정(사천)
7. 양산시 피지컬 AI 혁신거점 구축(양산)

□ 지역기업 경쟁력 제고 분야

8. 방위·원자력 융합 국가산업단지 조성 (창원)
9. 진해신항 기업지원 인프라 구축(창원)
10. 방산부품연구원 설립(창원)
11. 마창대교 통행료 인하(창원)
12. 창원출입국외국인사무소 조직 확충(창원)
13. 경남서부출입국관리사무소 개설(진주)
14. 동북아 물류 플랫폼 조성(김해)
15. 칠서산업단지 취수 관로 이전 설치 국도비 지원(함안)
16. 우주항공산업 진흥원 사천 설립(사천)
17. 양산부산대학교 병원 유휴부지 활용(양산)

□ 경제활성화를 위한 산업인프라 확충 분야

18. 가덕도신공항-창원-동대구 고속화철도 추진(창원)
19. 경전선 고속열차(KTX, SRT) 증편(창원)
20. 부전-마산 복선전철 조기 개통 및 연장(창원·김해)
21. 국도 5호선 해상 구간 신속 건설(창원·거제)
22. 서부경남 컨벤션센터 설립(진주)
23. 거제~가덕 신공항 연결 철도(거제)
24. 거제~통영 고속도로 조기 착공(거제·통영)
25. 부산 진해 경제자유구역 거제 권역 확대 추진(거제)
26. 사천공항 제7차 공항개발 종합계획 반영(사천)
27. 사천우주항공 국가철도망 구축(사천)
28. 김해~창원 고속도로 건설(김해)
29. 동남권 순환 광역철도 구축(김해)
30. 경남 농식품 글로벌 수출 Hub 구축(밀양)

지역균형발전을 위한

자립 기반 분야

1 비수도권지역 법인세·근로소득세 차등적용(공통)

- ◆ 수도권 집중 완화 및 비수도권 기업 투자·인재 유치 촉진
- ◆ 국가균형발전을 위한 비수도권 지역 법인세·근로소득세 차등 적용

□ 현 황

- 국토 면적의 11.8%에 불과한 수도권에 전체 인구의 절반 이상이 거주하고 있으며, 특히 핵심 성장 동력인 2030 청년층의 경우 2025년 기준 56.4%가 수도권에 집중되는 등 일극화 현상이 가중되고 있음
- 상장사 본사의 70% 이상이 수도권에 밀집해 있고, 2024년 기준 법인세의 75.5%, 근로소득세의 66.5%가 수도권에서 징수되는 등 산업 격차와 경제력 편중이 심각한 실정임
- 이로 인해 비수도권 기업은 인재 확보와 자금 조달 등에 구조적인 제약을 겪고 있으나, 현행 정부의 핵심 조세 체계는 지역별 여건 격차를 무시한 채 획일적인 세율을 적용하여 비수도권에 불리한 '기울어진 운동장'을 방치하고 있음
- 이를 타개하고 실질적인 투자를 유인하기 위해 비수도권 기업 및 근로자에 대한 강력한 세제 지원 법안이 2026년 2월 국회에 아래와 같이 발의되었음

- 법인세법 일부개정법률안(의안번호 2217002)
수도권 밖에 본사를 둔 중소기업 및 중견기업을 대상으로 법인세율을 3%p 현행 대비 인하
- 조세특례제한법 일부개정법률안(의안번호 2217004)
2030년 12월 31일까지 수도권 외 지역 소재 기업에 취업하는 근로자에게 근로소득세의 50%를 감면(과세기간별 500만 원 한도)

□ 건 의

- 이에 현재 발의된 「법인세법 일부개정법률안」, 「조세특례제한법 일부개정법률안」이 2026년 국회에서 조속히 통과될 수 있도록 적극적인 협조와 지원을 강력히 건의

2 비수도권지역 주기적 지정감사제 폐지(공통)

- ◆ 비수도권 기업의 과도한 외부감사 비용 부담 완화 및 경영 안정화
- ◆ 수도권 감사인 강제 배정에 따른 불합리한 '주기적 지정감사제' 폐지

□ 현 황

- 기업 회계의 투명성 확보를 위해 2018년 11월 「신외감법」이 시행되며 ‘표준감사시간제’와 ‘주기적 감사인 지정제’가 도입됨. 그러나 제도 도입 이후 국내 상장사의 평균 외부감사 비용은 2019년 약 1억 8,000만 원에서 2023년 약 2억 7,000만 원으로 가파르게 상승하여 기업 재정에 심각한 압박이 되고 있음
- 특히 대형 회계법인이 수도권에 편중된 구조 속에서, 수도권 감사인이 강제 배정되는 비수도권 기업은 출장비·숙박비 등 막대한 부대비용을 고스란히 떠안는 역차별을 겪고 있음
- 이는 지역 기업에 대한 명백한 경영상 불이익일 뿐만 아니라, 지역에서 활동하는 회계법인의 입지마저 위축시켜 지역 회계 생태계 전반에 악영향을 미치고 있음
- 또한, 일정 주기마다 감사인이 강제 교체됨에 따라 기업의 고유한 사업 특성을 충분히 이해하지 못한 감사가 이루어져 불필요한 행정적 소모와 감사 품질 저하가 발생함. 감사인마다 상이한 잣대를 적용함에 따라 기업은 예측 불가능한 회계 리스크에 직면하게 되며, 결국 본 제도가 비수도권 기업의 활력을 저해하는 과도한 규제로 전락하고 있음

□ 건 의

- 비수도권 기업이 겪고 있는 불합리한 비용 구조를 개선하고 실질적인 경영 효율성을 제고하기 위해, 비수도권 지역 중견·중소 기업에 대한 ‘주기적 감사인 지정제도’의 조속한 폐지를 건의

3 2차 공공기관 이전 산업관련 기관 유치(공통)

- ◆ 경남 주력산업(방산, 우주항공 등) 시너지 창출 및 지역 경제 도약
- ◆ 지역 특화산업과 연계된 2차 공공기관 집중 유치

□ 현 황

- 인구와 자본, 양질의 일자리가 수도권으로 무한 집중되는 '수도권 일극화' 현상이 한계에 달하고 있음. 이로 인해 경남을 비롯한 비수도권은 청년 인구의 급격한 유출과 산업 공동화라는 심각한 이중고를 겪으며, 지역의 생존 기반 자체가 위협받는 '지방소멸'의 국가적 위기에 직면해 있음
- 과거 1차 공공기관 이전이 혁신도시를 중심으로 지역 경제에 긍정적인 파급효과를 가져왔으나, 그 효과를 도내 전역으로 확산하기 위한 후속 동력이 절실한 상황임
- 최근 정부의 핵심 국정과제인 ‘수도권 공공기관 2차 이전’ 논의가 본격화됨에 따라, 성공적인 지방시대를 열고 지역 균형발전의 골든타임을 확보하기 위한 선제적이고 전략적인 공공기관 배치가 그 어느 때보다 중요해짐
- 경남은 방위·원자력, 우주항공 등 대한민국 미래를 견인할 국가 핵심 전략산업의 중추적인 역할을 담당하고 있음. 그러나 이들 첨단 산업을 정책적·기술적으로 뒷받침할 핵심 공공기관과 R&D 인프라는 여전히 수도권에 편중되어 있어, 본격화되는 2차 이전 시점에 맞춰 지역 산업 생태계 확장과 글로벌 경쟁력 제고를 이끌 기관 유치가 시급함

□ 건 의

- 수도권 공공기관 2차 이전의 속도감 있는 추진과 함께 경남 권역별 국가 핵심 전략산업과의 시너지를 극대화할 수 있는 기관을 최우선으로 맞춤형 배치해 주실 것을 건의

4 마산회원구 · 마산합포구 인구감소지역 지정(창원)

- ◆ 지역 맞춤형 인구 활력 정책 추진 동력 확보
- ◆ 인구 급감 지역인 창원 마산회원구·마산합포구의 '인구감소지역' 지정

□ 현황 및 문제점

- 2005년 42.6만 명이던 마산 지역(합포구 · 회원구) 인구는 2025년 35.2만 명으로 20년간 약 17% 감소함
- 특히 마산회원구의 최근 5년 연평균 인구증감률(-7.6%)과 마산합포구의 고령화율(25.8%) 등 주요 지표는 기존 인구감소지역으로 지정된 부산 영도구, 대구 남구 등과 비교해 유사하거나 오히려 더 열악한 수준임.
 - 마산회원구 5년 연평균 인구증감률 -7.6% (대구 남구 -6.8%)
 - 마산회원구 조출생률(출생아수) 3.4% (대구 남구 3.4%)
 - 마산합포구 인구밀도 739명/km² (부산 영도구 7,305명/km²)
 - 마산합포구 고령화율 25.8% (대구 남구 19.0%)
- 이로 인해 지방소멸대응기금, 지방교부세 특별 지원, 산업단지 임대료 감면 등 「인구감소지역 지원 특별법」에 따른 각종 행 · 재정 지원 및 규제 완화 혜택을 전혀 받지 못하고 있음
- 마산, 창원, 진해가 2010년 통합 창원시로 출범한 이후, 구 마산 지역은 행정구로 전환되면서 오히려 각종 국가 지원에서 배제되는 '통합의 역설'을 겪고 있음

□ 건 의

- 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」 제2조(정의) 및 같은 법 시행령 제3조(인구감소지역의 지정기준 등)를 개정하여, 인구감소지역 지정 대상에 '특례시의 행정구'를 포함하도록 법적 근거를 마련할 것을 건의
- 마산합포구 및 마산회원구를 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」에 따른 '인구감소지역'으로 지정하여, 지방소멸대응기금 지원 및 「인구감소지역 지원 특별법」에 따른 각종 행 · 재정 지원과 규제 완화 혜택을 받을 수 있도록 건의

5 인구 소멸 위험지역 통영 고성 기업체 유치 인프라 조성통영

- ◆ 인구 소멸 위기 극복 및 지속 가능한 지역 경제 자립 기반 마련
- ◆ 통영·고성 맞춤형 기업 유치 인프라 조성 및 적극적인 행정 지원

□ 현황 및 필요성

- 통영·고성 지역의 인구가 해를 거듭할수록 급감하며 저출생·초고령화에 따른 인구 소멸 위험지역으로 분류됨. 통영시의 경우 10년 만에 인구가 약 17.5%(14만 3천 명→11만 7천 명) 감소하였고, 고성군 역시 과거 대비 1만 명 이상 줄어든 4만 7천 명 선이 붕괴될 위기에 처하는 등 지역 존립 자체가 위협받는 실정임
- 지역 내 청년들이 정착할 수 있는 양질의 제조업체 등 기업체가 전무함. 일부 중소기업체와 수산 분야마저 대부분 외국인 근로자에 의존하고 있어, 지역 경제 활성화와 인구 유입을 위한 산업 구조의 근본적인 체질 개선이 시급함
- 안정, 법송, 장좌, 봉암, 마동 등 기 조성된 산업단지를 활용한 기업 유치가 절실하며, 특히 안정국가산단 확대(덕포산단 포함)를 통해 기업 입주 공간 확보가 필요함
- 아울러 지리적 이점을 살려 통영·고성 산단을 세계적인 해상풍력발전 구조물 생산 기지로 단지화함으로써 미래 성장 동력을 확보하고 지역 경제의 활로를 찾아야 함

□ 건 의

- 양질의 일자리를 창출할 대규모 제조업체 및 앵커 기업 유치를 위한 추가 인프라 조성을 건의

6 우주항공복합도시 건설 특별법 제정(사천)

- ◆ 대한민국 우주항공산업의 수도, 사천 중심의 자족형 복합도시 구축
- ◆ 체계적인 도시 개발과 전폭적 지원을 위한 특별법 조속 제정

□ 필요성

- 세계 우주경제 시장 2035년 2,700조의 폭발적 성장에 대응하여 우주항공청 중심의 지속 가능한 한국형 우주항공복합도시 조성 필요

* 2035년까지 항공산업 1.8배, 우주산업 5배, 미래항공모빌리티 200배 성장 예상(2021 모건스탠리 미래전망보고서)

- 우주항공청, 나로우주센터, 우주항공·우주발사체 국가산업단지 등 핵심시설을 중심으로 산·학·연·관 클러스터 구축 및 정주환경 개선 시급

□ 특별법 입법개요 및 추진일정

법 안 명	우주항공복합도시 건설 및 지원에 관한 특별법
대표발의의원	서천호·문금주 국회의원 공동대표발의
주 요 내 용	▲ 투자진흥지구 지정 및 세제 지원(국세 및 지방세 감면 등) ▲ 학교·교육과정 운영 특례 ▲ 연구기관, 국제기구, 종합병원, 대학 등 지원 ▲ 국토부 내 우주항공복합도시건설추진단 설치 ▲ 국토부장관 관리·운영하는 특별회계 설치 ▲ 기재부장관 필요시 예타 면제
진 행 단 계	① 전남·경남 상생협력 MOU 체결('25. 9. 29.) ② 「우주항공복합도시 건설 및 지원에 관한 특별법」 공동발의('25. 12. 2.) ③ 입법예고 및 관계부처 협의('25. 12. 4~18.) ④ 국토교통위 상정 및 법안심사소위 회부('26. 2. 10.)

[추진 예정 일정] 국토교통위 상정('26.1.) → 법안심사소위 회부('26.2.) → 공청회 개최(7월) → 소위 심사(7월) → 상임위 심사(7월) → 법제사법위 심사(7월) → 본회의 심의(8월) → 정부이송 → 대통령 공포(8월)

□ 건 의

- 국회에 계류 중인 「우주항공복합도시 건설 특별법」 조기 제정을 위한 국회 협력 및 공감대 형성 등 지원 건의

7 양산시 피지컬 AI 혁신 거점 구축(양산)

- ◆ 양산을 중심으로 한 동부권 AI 제조혁신벨트 형성
- ◆ 경남 산업구조 균형있고 미래지향적 발전 지원

□ 현황

- 양산은 자동차 부품, 기계, 금속가공 등 제조업 기반 기업이 밀집한 경남 동부권의 핵심 산업도시로서, 부산·울산과 연결된 동남권 산업벨트의 중요한 축을 담당하고 있으며, 특히 최근 제조업 분야에서는 인공지능 기술이 실제 생산 현장에 적용되는 ‘피지컬 AI(Physical AI)’가 미래 산업 경쟁력을 좌우하는 핵심 기술로 주목받고 있음
- 피지컬 AI는 로봇, 센서, AI 소프트웨어가 결합되어 생산공정과 설비를 스스로 인지하고 판단하며 작업을 수행하는 차세대 제조 혁신 기술로, 제조업 비중이 높은 양산 산업구조와 매우 높은 연계성을 가지고 있으며, 이러한 기술이 제조 현장에 적용될 경우 생산성 향상, 품질 고도화, 인력 부족 문제 해결 등 다양한 효과를 창출할 수 있으며, 지역 산업의 경쟁력을 한 단계 끌어올릴 수 있는 중요한 기회가 될 것임
- 현재 양산지역에는 자동차부품, 기계, 금속가공 등 첨단 제조업 기반 기업들이 다수 입지해 있으며 일부 기업은 이미 스마트공장과 AI 기반 생산 시스템 도입을 추진하고 있어 피지컬 AI 기술을 적용하고 확산하기에 매우 유리한 환경을 갖추고 있음
- 그러나 중소·중견기업이 중심인 지역 산업 구조상 개별 기업이 자체적으로 연구개발과 기술 도입을 추진하기에는 한계가 있음

□ 건 의

- 경남 경제의 새로운 성장 동력을 확보하고 제조업의 미래 경쟁력을 강화하기 위해 양산이 피지컬 AI 선도 지역으로 성장할 수 있도록 ‘피지컬 AI 산업 거점센터 구축 및 중소 제조기업을 위한 피지컬 AI 기술 도입 지원사업’을 확대해 주실 것을 건의

지역기업 경쟁력 제고 분야

8 방위·원자력 융합 국가산업단지 조성(창원)

- ◆ K-방산 및 차세대 원전 산업의 글로벌 거점 구축 필요
- ◆ 26년 상반기 'GB 국가전략사업' 선정 및 29년 산단 착공 추진

□ 현황 및 문제점

- 창원은 국내 무기류 수출의 약 85%를 담당하는 방위산업의 메카이자, 원자력 발전소 핵심 기자재의 대부분을 생산하는 원자력 산업의 중심지임. 특히 최근 국제 정세의 불안정과 글로벌 공급망 재편으로 인해 방위 산업과 원자력 산업의 전략적 중요성이 더욱 부각되고 있음
- 방위산업 분야의 첨단 혁신생태계 조성과 원전산업의 '글로벌 SMR 제조 클러스터' 구축을 통해 10조 4,900억 원 이상의 생산 유발과 3만 8,000여 명의 양질의 일자리가 창출될 것으로 예상됨
- 그러나 2023년 3월 국가산단 후보지 선정 이후, 개발제한구역(GB) 국가전략사업 재심의 과정 등으로 인해 약 3년의 시간이 지연되고 있어 기업의 투자 심리 위축에 대한 지역 경제계의 우려가 가중되고 있음.
- 환경적 불확실성을 완전히 제거하고 재심의를 신청한 만큼, 후속 절차가 더 지체된다면 국가적 차원의 막대한 기회비용 손실로 이어질 것임. 2029년 착공 목표를 달성하기 위해서는 2026년 상반기 내에 반드시 '개발제한구역 국가전략사업' 선정이 이루어져야 함.

□ 건 의

- 창원 방위·원자력 융합 국가산단 조성 사업을 2026년 상반기 내 '개발제한구역(GB) 국가전략사업' 으로 우선 선정 건의
- 2029년 착공 목표를 기한 내 차질 없이 달성할 수 있도록 관련 창원·방위 원자력 융합 국가산단 지정 절차를 조속히 추진 건의

9 진해신항 기업지원 인프라 구축(창원)

- ◆ 진해신항의 동북아 스마트 물류 허브 도약
- ◆ 육상부 항만배후단지 적기 공급 및 '항만 비즈니스센터' 건립 필요

□ 현 황

- 부산항 신항 배후부지의 약 70%가 창원 진해구에 위치함에도 불구하고, 핵심 물류 및 비즈니스 인프라가 부산에 집중되어 있어 창원지역의 실질적인 경제적 부가가치 창출은 매우 저조한 실정임
- 향후 진해신항 건설에 따른 경제적 파급효과를 극대화하고 지역 물류 산업을 활성화하기 위해서는 배후단지의 적기 공급이 필수적임
- 그러나 현재 산업 수요 대비 공급량이 현저히 부족한 상황으로, '진해신항 육상부 항만배후단지'의 조속한 조성이 매우 시급함
- 항만 연계 산업은 창원 경제의 핵심 동력임에도 불구하고, 현재 관세청, 해경 등 주요 행정 지원기관과 선사 등 민간 물류업체들이 곳곳에 흩어져 있어 유기적인 비즈니스 창출에 큰 어려움을 겪고 있음
- 따라서 성공적인 신항 운영과 항만 주도권 확보를 위해서는 행정, 물류, 금융 등의 지원 기능을 한곳에 집적하여 원스톱 서비스를 제공할 구심점이 필요함

□ 건 의

- 진해신항의 성공적인 개장과 창원 지역의 고부가가치 물류 산업 육성을 위해, 물류 부지 부족 문제를 해소할 '진해신항 육상부 항만배후단지'의 적기 공급 건의
- 관련 기관 및 민간 업체 간 원스톱 서비스 기반의 유기적인 비즈니스 창출을 이끌 '항만 비즈니스센터'의 조속한 건립 건의

10 방산부품연구원 설립(창원)

- ◆ K-방산 무기체계 핵심 부품 국산화 및 수출 경쟁력 제고
- ◆ 창원 방위산업 집적지 내 전담 기관 '방산부품연구원' 설립

□ 현황 및 문제점

- 방위산업은 최근 대형 수출계약 및 KF-21 전투기의 핵심 부품 국산화를 65% 돌파 등 지속적인 호조를 보이고 있으나, 무기체계의 첨단 핵심 부품 및 소재에 대한 수입 의존도는 여전히 높은 실정임
- 무기체계의 높은 국외 부품 의존도는 국내 기업의 수출에도 직접적인 제약 요인으로 작용하고 있음
- 안정적인 국방물자 조달과 방산 수출 경쟁력 강화를 위해서는 단순 조립을 넘어 부품 국산화를 전담하고 방산 중소·벤처기업의 연구개발을 현장 밀착형으로 지원할 국가 차원의 연구기관 설립이 시급함
- 방위사업청과 국방부는 방산부품 첨단화 및 관련 산업에 대한 체계적인 지원을 위해 방산부품연구원 설립과 운영에 동의하고 있으며, 재정경제부는 관련 설립 근거 등 사전 절차가 이행될 경우 예산 검토가 가능하다는 입장을 밝히고 있음

□ 건 의

- K-방산 무기체계 핵심 부품 국산화 및 수출 경쟁력 제고를 위해, 국내 최대 방위산업 집적지인 창원에 전담 기관인 '방산부품연구원'을 설립해 주실 것을 건의

11 마창대교 통행료 인하(창원)

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

□ 현황 및 문제점

- 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
을숙도대교	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, 마산합포구 및 인근 시군 기업들은 창원국가산단 내 기업과의 교류 및 신향을 통한 수출 물동량 처리를 위해 마창대교를 빈번히 이용하고 있어 높은 통행료는 기업운영에 상당한 부담이 되고 있음
- 최근 지자체의 노력으로 출퇴근 시간대 통행료가 일부 추가 할인되는 긍정적인 조치가 시행되었으나, 이는 울산(염포산 터널 상시 무료), 부산(을숙도대교 출퇴근 전면 무료) 등 인근 지자체들의 적극적인 통행료 면제 정책과 비교할 때, 창원지역 시민과 기업이 일상적으로 체감하는 경제적 부담은 여전히 과도한 실정임

□ 건 의

- 지역기업 및 근로자들의 부담 경감을 통한 산업경쟁력 강화를 위해 마창대교 통행료 인하 건의

12 창원출입국외국인사무소 조직 확충(창원)

- ◆ 경남 제조업 현장 외국인 인력의 적기 공급 및 관리 강화
- ◆ 창원사무소 '과(課)' 단위 직제 신설 및 '경남사무소' 명칭 변경

□ 현황 및 문제점

- 창원출입국외국인사무소는 경남 15개 시·군(밀양·양산·김해 제외)을 관할하며, 2026년 2월 기준 6만 643명의 외국인 행정수요를 담당하고 있음.
- 특히 경남은 기계·조선 등 제조업 중심 지역으로 전체 등록 외국인 중 취업비자(E-1~10) 비중이 59.2%에 달해, 전국 평균(31.3%)을 크게 상회하는 등 산업인력 관리의 중요성이 매우 높음
- 그러나 2002년 소장 직급 상향(5급→4급) 이후 조직 확대가 전무하여, 현재 직제상 사증 담당 인력은 단 1명에 불과하여 업무 과부하로 1명이 임시 지원 중이며, 2026년 7월에 사증 인력 1명이 정식 증원될 예정임.
- 하지만 이러한 소폭의 인원 확충은 폭증하는 체류 관리 수요를 감당하기 위한 임시방편에 불과하며, 지역 기업들이 겪고 있는 외국인 인력 적기 공급 차질 문제를 근본적으로 해소하기에는 턱없이 부족함
- 반면, 울산출입국외국인사무소는 등록 외국인 수가 창원의 64% 수준임에도 불구하고 2012년부터 '과(課)' 단위 직제(관리과·심사과·보호과)를 운영하고 있어, 관할 규모 대비 창원사무소의 조직 역차별이 심각함

창원·울산출입국외국인사무소 관할구역 내 등록 외국인 수

	등록 외국인 수	동포	공무원	직제
창원출입국외국인사무소	7만 1,339명	7,609명	54명	과직제 없음
울산출입국외국인사무소	4만 5,784명	11,949명	78명	3개과 (23년 설치)

※ 자료 : 법무부 출입국·외국인정책본부 통계 - 창원 본소 및 거제 사천, 통영 출장소 포함

□ 건 의

- 이에 창원출입국외국인사무소 내 과단위 직제 신설 및 인력 충원, 그리고 광역지자체 위상에 걸맞은 '경상남도출입국외국인사무소' 로의 명칭 변경 건의

13 경남서부출입국관리사무소 개설(진주)

- ◆ 서부경남(우주항공·농축산) 외국인 인력 행정 수요 선제 대응
- ◆ 진주 내 '경남서부출입국관리사무소' 신규 개설 필요

□ 현황 및 문제점

- 현재 창원출입국·외국인사무소가 경남권역 대부분을 관할(김해·밀양·양산 제외)하고 있으며 사천, 통영, 거제시에는 각 출장소를 두고 있음
- 진주 지역의 경우, 2012년부터 진주상공회의소에 정기적(매주 수요일)으로 임시출입국 관리사무소를 두고 운영하였으나, 2020년부터 코로나 19로 인하여 중단된 상황임
 - * 2011. 11. 07 진주상공회의소·창원출입국관리사무소
[외국인근로자 출입국 관련업무 연계 추진을 위한 업무협약 체결]
- 서부경남이 우주항공, 조선 분야에 외국인 근로자가 많고 향후 더 많은 외국인 근로자가 상주할 것으로 감안 됨에도 진주를 비롯한 서부경남 소재기업 및 체류 근로자는 간단한 제증명 발급에도 이동시간만 3시간 이상이 소요되는 불편함이 초래됨
- 이는 고용기업 사무직원은 물론 외국인 근로자의 근로시간 단축으로 이어져 고용기업의 생산 활동에 큰 차질을 빚고 있음

□ 건 의

- 코로나19 이후 중단되어 있던 창원출입국·외국인사무소 이동출입국사무소를 진주지역에 주1회 정기적으로 재개소 할 것을 건의
- 궁극적으로는 진주지역에 경남서부출입국 관리사무소 개설을 건의

14 동북아 물류 플랫폼 조성(김해)

- ◆ 부울경 트라이포트(Tri-port) 기반 고부가가치 물류 거점화
- ◆ '동북아 물류플랫폼' 국제물류특구 지정 및 국가계획 반영

□ 현황 및 필요성

- 물류산업은 수출입 의존도가 높은 우리나라의 핵심 기간 산업으로 동북아시아 물류 거점 국가로 도약하기 위하여 세계 최고 수준의 국제 물류 인프라 구축 필요
- 부산신항, 진해신항, 가덕도 신공항 및 김해공항, 신항 철도 및 고속도로 등 글로벌 물류 인프라 구축으로 김해시는 부·울·경을 기반으로 한 복합(sea & air) 물류 연계가 가능한 트라이포트 주요 거점 도시로서 국가 스마트 물류플랫폼 조성사업 최적지
- 국가균형성장전략인 시도별 7대 공약 및 15대 추진과제에 반영

구 분	경 상 남 도	부 산 광 역 시
7대 공약	5. UN국제물류센터 유치 지원 등으로 산업도 성장하고 세계적 위상도 높이겠습니다.	4. 북극항로를 선도하는 육해공 트라이포트로 부산을 육성하겠습니다.
15대 추진과제	⑫ 트라이포트 배후단지를 물류 융합 중심지로 육성	⑥ 북극항로 개척으로 부울경을 육해공 물류 융합 중심지로 육성

□ 건 의

- 동북아 물류플랫폼 조성사업이 「국제물류진흥지역 지정 및 육성에 관한 특별법」에 따른 국제물류특구로 지정될 수 있도록 건의
- 국가균형성장전략 중 경남도 7대 공약, 15대 추진과제가 정부 주도로 조속히 추진될 수 있도록 국가계획(국가물류기본계획, 균형성장종합계획 등)에 반영될 수 있도록 지원 건의

15 칠서산업단지 취수 관로 이전 설치 국·도비 지원(함안)

- ◆ 칠서산단 입주기업 공업용수 안정화 및 수질 오염 예방
- ◆ 노후 취수 관로 이전 설치를 위한 국·도비 예산 우선 지원

□ 현황 및 필요성

- 정부의 4대강 재자연화 사업 추진으로 낙동강 하천 수심이 기존 대비 감소할 것으로 예상되며, 이로 인해 칠서산업단지의 공업용수 취수 안정성 저하가 우려됨

※칠서산업단지 170여 업체 입주, 생산매출액 약 4조원

산단 공업 용수 낙동강에서 취수하여 운영 중으로 1일 유량 30,000m³

- 특히 현재 취수 지점의 평균 수심이 재자연화 이전보다 상당 폭 낮아질 것으로 전망되어, 기존 취수 관로의 정상적인 사용이 어려워질 것으로 예상됨
- 이에 따라 칠서산업단지의 생산 활동 유지와 지역경제 안정성을 확보하기 위해서는 취수 관로 이전 및 신설이 불가피한 상황임
- 그러나 취수 지점 조정 및 신규 관로 설치에 약 150억 원 이상의 사업비가 소요될 것으로 예상돼, 산업단지의 재정 부담 우려가 큼

□ 건 의

- 정부의 4대강 재자연화 정책 추진 과정에서 발생한 대규모 기반시설 재정비 부담인 만큼 칠서산업단지 취수 관로 신규 설치사업이 국·도비 지원 사업에 반영될 수 있도록 행정의 적극적인 지원 요청

16 우주항공산업진흥원 사천 설립(사천)

- ◆ 우주항공청 연계 글로벌 산·학·연 클러스터 완성
- ◆ 사천 '우주항공산업 진흥원' 조속 설립 및 관련 법안 제정

□ 현황 및 필요성

- 고도의 전문성과 장기·대규모 투자가 요구되는 우주항공산업의 체계적 육성을 위해 산업육성 전담기관 필요
- 국내 우주항공산업의 최대 집적지이며 우주항공청이 소재한 사천시에 우주항공산업 진흥원을 설립하여 우주항공청 중심의 산학연 클러스터 집적 필요
- 2026년 2월 25일 우주항공산업진흥원 설립의 확고한 법적 근거를 신설하는 「항공우주산업개발 촉진법 일부개정법률안」이 발의되어 국회 차원의 입법이 속도를 내고 있으며, 이와 발맞춰 2월부터 '진흥원 사천 설립'을 촉구하는 범시민 서명운동이 전개되는 등 조속한 설립을 위한 최적의 적기를 맞이함.

□ 사업개요

- 사업기간 : 2026~2030년
- 사업위치 : 경남 우주항공국가산단 사천지구 내 설치
- 시행주체 : 우주항공청
- 사업비/규모 : 미정 ※ 설립 타당성 용역을 통해 산출 필요
- 사업내용 : 우주항공산업 육성을 위한 전담기관 설립

【 우주항공산업진흥원의 역할 】

- 정책개발, 사업기획·평가·관리 기관으로 기반 조성, 사업화 지원, 금융지원, 교육·인력 양성 등

□ 건 의

- 설립근거 마련으로 조속한 설립 추진 및 국내 우주항공산업의 최대 집적지이며 우주항공청이 소재한 사천에 우주항공산업진흥원 설치

17 양산부산대학교 병원 유휴부지 활용(양산)

- ◆ 유휴부지 활용을 위한 관련 기관 이견 조율
- ◆ 해당부지 연구·창업·기업지원 기능이 결합된 혁신지구 조성

□ 현황

- 양산부산대학교병원 일대는 동남권 의료·연구 중심지로 조성하기 위해 계획된 지역이지만, 현재까지 상당한 면적의 부지가 장기간 활용되지 못한 채 사실상 유휴 상태로 남아 있어 지역경제 발전에 걸림돌이 되고 있음
- 우선, 대규모 공공부지가 장기간 방치됨에 따라 양산신도시 중심부에 위치한 전략적 공간임에도 불구하고 상당 부분이 공터 또는 미개발 상태로 남아 있어 도시 경관과 공간 활용 측면에서 비효율이 발생하고 있어 이는 지역 발전의 잠재력을 충분히 활용하지 못하는 결과로 이어지고 있음
- 부지 소유 기관인 대학과 지방자치단체, 중앙정부 간에 개발 방식, 활용 목적, 재정 부담 등에 대한 이견이 지속되면서 구체적인 개발 계획이 장기간 확정되지 못하고 있어 지역 발전 기회를 늦추는 요인이 되고 있음
- 해당 부지는 의료기관과 대학이 인접해 있어 연구개발과 산업이 결합된 바이오·헬스 산업 클러스터를 구축할 수 있는 잠재력이 매우 크나 실제로는 일부 시설을 제외하면 산업 및 연구시설 유치가 활발하게 이루어지지 못해 동남권 의료·바이오 산업 거점 형성이 지연되고 있는 상황임

□ 건 의

- 양산부산대학교병원 유휴부지를 첨단산업 연구·창업·기업지원 기능이 결합된 혁신지구로 조성할 것을 건의

1. 의료·바이오·디지털헬스 산업 연구 클러스터 조성
2. 대학·기업 공동 연구개발(R&D) 캠퍼스 구축
3. 스타트업 및 기술기반 기업 입주 공간 조성
4. 산학연 협력형 첨단산업 실증단지 조성

경제활성화를 위한 산업인프라 확충 분야

18 가덕도신공항-창원-동대구 고속화철도 추진(창원)

- ◆ 수도권 집중 완화 및 대구~창원~가덕도를 잇는 경제권 구축
- ◆ 국가균형발전을 위한 '가덕도신공항~창원~동대구 고속철도 전용선로' 신설

□ 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
- 아울러 수도권 집중화 현상을 완화하고 국토균형발전을 위해 대구~창원~가덕도를 하나의 축으로 초광역 경제권 형성이 필요함. 창원~가덕도신공항 연계를 통해 향후 글로벌 물류허브 구축에 기여할 수 있으며, 수도권 중심 교통체계에서 벗어난 균형 있는 철도 인프라 확충이 가능해질 것임

□ 건 의

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

19 경전선 고속열차(KTX, SRT) 증편 (창원)

- ◆ 이용률 대비 경전선 고속열차 운행 횟수 부족
- ◆ 비수도권 교통격차 해소를 위한 경전선 KTX, SRT 대폭 증편 필요

□ 현 황

- 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 1/5 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(2023년 기준)

구 분	연간 이용객수	일 평균 이용객수	주말 열차당 이용객수
경상남도	4,815,954명	13,194명	330명
울산광역시	6,411,493명	11,320명	137명
부산광역시	20,222,961명	35,523명	260명

지자체별 인구 10만명당 고속철도(KTX + SRT) 운행 횟수(2025년 기준)

구 분	인구	주말 운행횟수	인구 10만명당 운행횟수
경상남도	3,256,408명	40회	1.23회
울산광역시	1,094,460명	128회	11.70회
부산광역시	3,218,731명	213회	6.62회

□ 건 의

- 창원을 비롯한 경남지역의 획기적인 고속철도 서비스 개선을 위해 경전선 KTX 추가 증편과 함께 수서행 고속열차(SRT) 신규열차 도입시 경전선 SRT 우선 증편 건의

20 부전-마산 복선전철 조기 개통(창원, 김해)

- ◆ 동남권 30분 광역 교통망 구축 및 물류·출퇴근 정체 해소
- ◆ 전면 개통 쟁점 조기 해결 및 시설 완료 구간 우선(부분) 개통

□ 현황 및 문제점

- 동남권 주요 도시를 30분대로 연결할 부전~마산 복선전철이 공정률 99%에도 불구하고, 2020년 터널 사고 복구 및 법적 공방으로 인해 5년 이상 개통이 지연되고 있으며 2026년 12월 전면 개통 시기마저 불투명한 상황임
- 철도망 부재로 인해 창원·김해 국가산단의 물류와 출퇴근 수요가 남해 고속도로에 과도하게 집중되어 상습 정체를 유발하고 있음. 철도 개통을 통한 승용차 수요 분산이 이루어져야 화물 운송 속도 향상 및 막대한 물류비 절감이 가능함
- 대규모 예산으로 광역철도망(GTX)을 확충하는 수도권과 달리, 비수도권 핵심 사업은 장기간 방치되어 국가균형발전 정책에 역행하고 있음. 특히 공사가 완료되어 운영이 가능한 구간마저 전면 개통 시점까지 방치하는 것은 막대한 국가적 자산 낭비임

□ 건 의

- 국가균형발전과 지역 교통 편의 확충을 위해 부전~마산 복선전철의 완전한 전면 개통을 최우선 목표로 삼아 관련 쟁점을 조속히 해결해 주실 것을 요청드립니다
- 전면 개통까지 상당한 시간이 소요됨을 고려하여, 이미 시설물 공사가 완료된 ‘진례신호소~강서금호역 구간’을 우선적으로 조기(부분) 개통 건의

21 국도 5호선 해상구간 신속 건설(창원, 거제)

- ◆ 남해안 광역 경제·관광 벨트 완성 및 창원-거제 산업 시너지 창출
- ◆ 국도 5호선 해상구간 2035년 조기 개통을 위한 행정 절차 단축

□ 현황 및 문제점

- 기계산업의 메카 창원과 세계적 조선산업 도시 거제는 상호 보완성이 높음에도, 교통망 단절로 시너지 창출에 한계를 겪고 있음. 마산~거제 국도 5호선은 단순한 교통 편의를 넘어 경남의 핵심 성장 축이자 미래를 좌우할 중대한 과제임
- 본 사업의 핵심인 해상구간은 2008년 예비타당성조사 면제 이후 15년간 답보 상태임. 마산 측 육상구간은 이미 준공되었으나 거제 측은 최근에야 사업이 재개되었고, 두 곳을 잇는 해상구간은 진척이 전혀 없어 '반쪽짜리 도로'에 머물고 있음
- 최근 재개된 해상구간의 개통 목표가 2045년으로 설정되어, '남해안 섬 연결 해상국도' 완성 목표(2040년)보다 5년이나 뒤쳐져 있음. 이대로라면 국가 균형발전을 위한 남해안 광역 경제·관광벨트에서 경남 산업의 심장인 창원·거제 권역이 배제되는 치명적인 '패싱' 우려가 큼

거제-마산(1,2,3공구) 국도건설공사 추진 현황

		연장(km)	교량	터널	비고
거제 육상부		4.	5개소	1개소 / 1,589m	실시설계 용역 마무리(국비확보)
해상구간		7.7	-	-	기본계획 수립 용역 재개
창원 육상부	2공구	6.7	10개소	4개소 / 1,083m	공사준공 완료
	3공구	6.4	12개소	5개소 / 1,969m	공사준공 완료
계		24.8	27개소	10개소 / 4,641m	

※ 자료 : 거제-마산 국도건설공사 전략 및 환경영향평가, 국토교통부

□ 건 의

- 경남의 산업 연계 시너지를 극대화하고 물류·관광 거점으로 발돋움하기 위해 남해안 섬 연결 해상국도가 완성되기 이전에 창원 육상구간을 잇는 해상구간이 2035년에 개통될 수 있도록 건의

22 서부경남 컨벤션센터 설립(진주)

- ◆ 우주항공 등 서부경남 전략산업 연계 MICE 산업 수요 증가
- ◆ 대규모 국제행사 유치에 위한 진주 '서부경남 컨벤션센터' 건립

□ 현황 및 필요성

- 진주를 포함한 서부경남 10개 시·군 지역에는 전문적인 컨벤션센터 역할을 수행할 인프라가 전무한 실정임. 현재 창원컨벤션센터가 경남 전역의 국제회의, 박람회, 세미나 수요를 수행하고 있어, 서부경남 지역은 대규모 행사 유치 경쟁력에서 지속적으로 소외되고 있음
- 우주항공청 설립, 정원산업박람회·국제농식품박람회 개최 등의 요인으로 국제회의와 세미나 및 전시회 등 마이스산업 관련 수요 증가가 예상됨
- 경남 내 1등급 낙후지역 4곳이 서부경남에 집중되어 있어 지역 균형 발전 차원의 과감한 투자가 필요하며, 특히 문화 향유 기회가 부족한 서부경남민들을 위한 복합 문화 공간 확보가 시급함
- 대규모 컨벤션 시설은 초기 투자비와 수익성 문제로 민간 주도의 추진에 한계가 뚜렷하므로, 정책적인 관 주도의 사업 진행이 반드시 선행되어야 함

□ 건 의

- 서부경남 컨벤션센터를 대·중·소 공간의 유기적 분할이 가능한 가변형 시설로 기획하여 전문 전시회뿐만 아니라 시민들을 위한 소극장, 회의실 등 열린 공간으로 활용될 수 있도록 조속히 신설해주실 것을 건의

23 거제~가덕 신공항 연결 철도(거제)

- ◆ 거제시의 가덕신공항 배후 글로벌 비즈니스·관광 거점화
- ◆ 제5차 국가철도망 구축계획 내 '거제~가덕 연결 철도' 우선 반영

□ 현황 및 필요성

- 거제시 기업혁신파크 조성사업과 관광단지 개발 등의 성공적 안착을 위해 가덕신공항 연결 철도와 KTX 남부내륙철도의 유기적인 연결이 필수적임
- 이를 통해 거제시가 신공항의 배후 도시로서 글로벌 비즈니스와 관광의 핵심 거점 역할을 수행할 수 있도록 선제적인 인프라 구축이 요구됨
- 산업, 물류, 해양관광, 휴양도시로의 거제 발전을 위해 '제5차 국가철도망 구축계획' 내 거제~가덕 신공항 연결 철도 노선 반영이 반드시 필요함. 이는 거제시의 지리적 한계를 극복하고 도시 경쟁력을 한 단계 높이는 중요한 전환점이 될 것으로 기대됨
- 국가균형발전 전략이 실현되기 위해서는 가덕도 신공항과 지역을 유기적으로 연결하는 철도망 구축이 필수임

□ 건 의

- 거제시 발전의 핵심 동력이 될 '거제~가덕 신공항 연결 철도'를 제5차 국가철도망 구축계획에 우선 반영하여 조속히 추진해 주실 것을 건의

24 거제~통영 고속도로 조기 착공(거제·통영)

- ◆ 남해안 핵심 관광·물류 광역 교통망 완성 및 접근성 극대화
- ◆ 2030년 개통 목표 달성을 위한 조기 착공 및 예산 우선 배정

□ 현황 및 필요성

- 2005년 통영-대전 고속도로 개통 이후 20여년간 중단되었던 거제-통영 고속도로의 거제 연장을 지속적으로 요구해온 결과, 2023년 11월 사전 타당성 조사 통과에 이어 2025년 8월 예비 타당성 조사도 통과했음
- 거제시 문동동~통영시 용남면 고속도로 거제 연장 사업내용으로 24.6km 4차로 신설 공사 예산은 1조 7,282억원이며 2030년 개통 예정임
- 가덕도 신공항 착공으로 광역 경제권으로 물류, 관광산업 등의 활성화를 위해 광역 교통망 구축으로 획기적인 접근성 필요함
- 남부 관광 단지 조성사업이 국토부 중앙토지 수용위원회를 조건부 통과하여 거제가 대한민국을 대표하는 휴양 관광 중심지로 자리매김하는 계기가 될 수 있도록 사업이 조속히 추진될 수 있도록 조기 착공이 필요함

□ 건 의

- ‘거제~통영 고속도로’ 건설 사업이 2030년 개통 목표를 차질 없이 달성할 수 있도록 조기 착공 및 예산의 우선 배정 건의

25 부산·진해 경제자유구역 거제 권역 확대 추진(거제)

- ◆ 가덕신공항 배후 거점 육성 및 신산업 투자 유치 활성화
- ◆ 부산·진해 경제자유구역의 거제권역 확대 지정 추진

□ 현황 및 필요성

- 거제시 장목면 일원은 가덕도신공항과의 접근성이 매우 뛰어나며, 기존 해양플랜트 산업 지원은 물론 복합 물류 등 다양한 개발 컨셉을 수용할 수 있는 최적의 입지 조건을 갖추고 있음
- 가덕신공항 건설에 따른 경제자유구역 확대가 절실한 상황이며, 해양수산부의 ‘제4차 항만배후단지개발 종합계획’ 용역 결과에 따르면 약 5.785km²의 부지가 부족한 것으로 나타남
- 이에 따라 거제 기업혁신파크, 가덕신공항 배후 도시 건설 등과 연계하여 외국인 투자 촉진 및 기업 유치를 활성화할 수 있는 공항 배후 거점으로서 장목면 일원의 추가 지정이 시급함
- 2003년 부산·진해 경제자유구역 지정 이후 항만 및 배후 부지 확장의 필요성이 지속적으로 대두되고 있음. 거제권역 확대를 통해 기존 조선업을 넘어선 고부가가치 조선해양벨트를 구축하여 남해안권 전체의 산업 경쟁력을 제고해야 함

□ 건 의

- ‘부산·진해 경제자유구역’을 거제시 장목면 일원까지 확대 지정하여, 복합물류와 관광·휴양이 어우러진 신성장 거점으로 육성해 줄 것을 건의

26 사천공항 제7차 공항개발 종합계획 반영(사천)

- ◆ 글로벌 우주항공 거점 도약 및 서부경남 항공교통 편의성 증대
- ◆ 사천공항의 제7차 공항개발 종합계획 반영 및 국제공항 승격

□ 현황 및 필요성

- 경남 서부지역은 대한민국 우주항공산업의 68%가 집중된 곳으로, 2024년 우주항공청 개청 및 경남항공·MRO 국가산업단지 준공을 통해 국가 핵심 거점으로 자리매김하고 있음
- 항공기 제작부터 위성·발사체 개발까지 연구기관과 주요 기업이 집적화됨에 따라, 향후 연간 수만 명의 해외 기술진과 기업 관계자가 방문하는 세계적인 우주항공 중심지로 성장할 전망임
- 그러나 사천공항은 서부경남의 유일한 항공 관문임에도 국제선이 없어 지역민들이 해외 출국 시 타 지역 공항까지 원거리 이동을 해야 하는 불편을 감수하고 있음
- 또한, 남해안 관광과 연계한 국제 관광 수요 창출에도 제약을 받아, 지역 소상공인과 경제 전반에 부정적인 영향을 미치고 있음

□ 건 의

- 대한민국 우주항공산업의 글로벌 G5 진입을 앞당기고, 국가 전략산업의 경쟁력 강화와 지역 균형발전을 동시에 실현하기 위해 사천공항 내 CIQ(출입국·세관·검역) 시설 설치 및 국제공항 승격을 ‘제7차 공항개발 종합계획’에 반영해 주실 것을 건의

27 사천우주항공 국가철도망 구축(사천)

- ◆ 성공적인 우주항공복합도시 조성을 위한 교통망 부족
- ◆ 제5차 국가철도망 구축계획 내 '사천우주항공선' 우선 반영

□ 현황 및 필요성

- 국가 전략산업의 컨트롤타워인 우주항공청이 사천에 개청하였으나, 글로벌기업 유치와 우주항공복합도시의 성공적인 조성을 뒷받침할 광역 교통망은 절대적으로 부족한 실정임
- 산업 인프라 확충과 남해안 해양·관광 활성화를 위해서는 진주역~우주항공청역~삼천포항역을 잇는 사천우주항공선(단선) 구축이 필수적임
- 이에 “사천우주항공선” 구축을 위한 국회 토론회 개최 및 지역민 서명부 제출 등 각고의 노력을 기울여 왔음. 그러나 내년 상반기 고시 예정인 「제5차 국가철도망 구축계획」에 해당 노선의 반영 여부가 여전히 불투명하여 지역사회의 우려가 매우 큰 상황임

□ 사업개요

- 사업명 : 사천우주항공 국가철도망 구축(사천우주항공선)
- 사업구간 : 진주역~우주항공청역~삼천포항역
- 사업내용 : 국가철도 개설 L=26.6km(단선)
- 사업비 : 8,987억 원(국비 100%)
- 사업주체 : 국토교통부

□ 건 의

- 우주항공청의 성공적 안착과 남해안 관광 활성화를 위해 국토부에서 추진 중인 「제5차('26~'35) 국가철도망 구축계획」에 “사천우주항공선” 반영 건의

28 김해~창원 고속도로 건설(김해)

- ◆ 동남권 산업물류 이동 효율화 및 상습 교통정체 해소
- ◆ 창원과 김해를 연결하는 고속도로 국가 교통망 계획에 반영

□ 현황 및 필요성

- 김해·창원·밀양 일원에는 다수의 국가산업단지 및 일반산업단지가 입지하고 있어 산업·물류 이동량이 지속적으로 증가하고 있으나, 이를 효율적으로 처리할 수 있는 광역 간선도로망이 부족한 실정
- 김해~창원 간 이동 시 창원 도심 및 기존 광역도로(동마산IC, 장유IC 등)를 우회 이용하고 있어 상습적인 교통정체가 발생하고 있으며, 이로 인해 물류 운송시간 증가 및 교통물류비 상승 등 기업 활동에 부담으로 작용
- 김해~밀양 고속도로가 예비타당성조사를 통과함에 따라 산업단지 간 물류 연계 강화를 위해 김해~창원 구간(비음산 터널) 연계 구축 필요
- 김해~창원 고속도로(비음산 터널)는 김해~밀양 고속도로와 연계하여 동남권 산업·물류 네트워크를 강화하고 물류 이동시간 단축 및 교통혼잡 해소를 통해 지역경제 활성화와 기업 경쟁력 강화에 기여

□ 사업개요

- 사업구간 : 김해 진례IC ~ 창원 중앙동
- 사업규모 : 10.2km, 4차로 신설
- 총사업비 : 5,693억원(국비40%, 도로공사60%)
- 시행주체 : 국토교통부, 한국도로공사

□ 건 의

- 경상남도 및 김해시·창원시의 주요 숙원사업인 김해~창원 고속도로(비음산 터널)가 제2차 국가도로망 종합계획(수정계획)(2021~2030)」 및 「제3차 고속도로 건설계획(2026~2030)」 계획에 반영될 수 있도록 건의

29 동남권 순환 광역철도 구축(김해)

- ◆ 부울경 1시간 생활권 조성 및 광역 경제권 동반 성장
- ◆ 부울경 주요 거점을 잇는 '동남권 순환 광역철도' 적기 구축

□ 현황 및 필요성

- 동남권 순환 광역철도와 부산-김해경전철, 경전선, 부전-마산복선전철, 신공항·신항 연결 철도망 구축으로 여객·화물 수송 극대화 및 동남권 경제 플랫폼 토대 마련
- 김해를 중심으로 1시간 내 부울경 이동, 2시간 내 수도권 이동으로 기업 투자 결정, 물류 비용, 고용 창출을 좌우하는 핵심 인프라로 작용 및 지방도시 경제력 제고
- 현재 예비타당성 조사 중인 기존 노선(진영~양산~울산)은 김해 주요 도심과의 접근성이 떨어져 광역철도로서의 기능 발휘에 한계가 있음
- 따라서 노선을 '진영역~장유역~김해역(신설)~양산~KTX울산역'으로 변경하여 김해 도심을 직접 통과하게 함으로써, 이미 구축된 부산-김해경전철과의 환승 시너지를 높이고 향후 개통될 부전-마산복선전철 및 가덕도신공항 철도와의 연계 효과를 극대화해야 함

□ 사업개요

- 기 간 : 2024년 ~ 2036년
- 위 치 : 김해 진영역 ~ 양산시 ~ KTX 울산역
- 규 모 : 54.6km(복선전철)
- 총사업비 : 30,012억원(국비 21,008억원(70%), 지방비 9,004억원(30%))

□ 건 의

- 「동남권 순환 광역철도」 건설 사업의 예비타당성조사 조기 통과와 함께 김해 도심지와 환승역을 경유하는 노선 변경안이 조사 내용에 최종 반영될 수 있도록 건의

30 경남 농식품 「글로벌 수출 Hub」 구축(밀양)

- ◆ 글로벌 식품산업의 새로운 시장 창출과 기술개발로 시장환경 대응 필요
- ◆ 식품산업과 첨단기술의 융복합 확산에 따른 식품 생산·제조·유통 방식 변화 필요

□ 현황 및 필요성

- 최근 라면, 김밥 등 K-푸드 열풍 확산으로 글로벌 식품시장에서 한국 식품의 위상이 높아지고 있으며, 이에 따라 국내 식품산업의 지속적인 성장 가능성이 확대되고 있음
 - ※ 글로벌 푸드테크 시장은 연평균 6~8% 수준의 성장이 전망되며, 국내 푸드테크 시장은 약 61조원 규모로 추정(한국농촌경제연구원, 2023)
- 이러한 성장세를 지속하기 위해서는 개별 기업 지원을 넘어 생산·가공·연구·유통이 연계된 지역 단위 식품산업 생태계 조성이 필요함
- 밀양은 대구·부산·울산·창원을 연결하는 동남권 교통 중심지로서 고속도로·철도 등 광역교통망과 부산항 접근성이 우수하여 농식품 생산지와 수출항만을 연결하는 물류거점 기능 수행이 가능한 전략적 입지를 갖추고 있음
- 동남권 수출주도형 농식품 수출가공 클러스터의 구축을 통해 우리나라가 K-푸드의 열풍을 지속시키고, 세계시장에서 식품산업 중심지로 도약할 수 있도록 新성장동력 확보 필요함
- 밀양은 푸드테크 산업 육성을 위해 푸드테크 육성 및 지원 조례 제정, 부산대학교 밀양캠퍼스 푸드테크 계약학과 운영, 푸드테크 연구지원센터 공모 추진 등 관련 기반을 선제적으로 구축하고 있음.

□ 건 의

- 밀양이 전국 식품산업 수출의 중심 허브로 성장할 수 있도록 경남 농식품 「글로벌 수출 Hub」 구축 사업을 국가계획에 반영하고 밀양에 유치될 수 있도록 정책적 지원을 건의