

창원경제 활성화와 지역기업 재도약을 위한
민선 9기 창원시장 정책공약화 건의

2026. 5.



창원상공회의소

☐ 지역균형발전을 위한 자립 기반 분야

1. 비수도권지역 법인세·근로소득세 차등적용
2. 비수도권지역 주기적 지정감사제 폐지
3. 마산회원구·마산합포구 인구감소지역 지정
4. 제2차 공공기관 창원 이전
5. 마산해양신도시 서항지구내 관광특구 지정
6. 마산구산해양관광단지 조속한 완공 지원

☐ 지역기업 경쟁력 제고 분야

7. 창원지역 생산물 애용 활동 추진
8. 방위·원자력 융합 국가산업단지 조성
9. 방산부품연구원 설립
10. 진해신항 기업지원 인프라 구축
11. 창원국제물류특구 조성
12. 마창대교 통행료 인하
13. 창원출입국외국인사무소 조직 확충 및 명칭 변경
14. 마산봉암공단지역 준공업지역 지정
15. 창원교도소 기존부지 조속 활용방안 마련

☐ 경제활성화를 위한 산업인프라 확충 분야

16. 가덕도신공항-창원-동대구 고속화철도 추진
17. 경전선 고속열차(KTX, SRT) 증편
18. 봉암교 확장사업 추진
19. 부전-마산 복선전철 조기개통
20. 국도 5호선 해상구간 신속 건설

지역균형발전을 위한

자립 기반 분야

1 비수도권지역 법인세·근로소득세 차등적용

- ◆ 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

- ◆ 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 조속 폐지 건의

3 마산회원구 · 마산합포구 인구감소지역 지정

- ◆ 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

4 제2차 공공기관 창원 이전

- ◆ 도시경쟁력 저하에 따른 새로운 성장동력 필요
- ◆ 창원 산업특성에 부합하는 R&D중심의 공공기관 이전 추진

□ 현 황

- 인구와 자본, 양질의 일자리가 수도권으로 무한 집중되는 '수도권 일극화' 현상이 한계에 달하고 있음. 이로 인해 창원을 비롯한 경남은 청년 인구의 급격한 유출과 산업 공동화라는 심각한 이중고를 겪으며, 지역의 생존 기반 자체가 위협받는 '지방소멸'의 국가적 위기에 직면해 있음
- 창원시는 비수도권 유일의 특례시이자 경남 경제의 중심도시로서, 창원국가산업단지를 축으로 방위산업·원전·철도 등 대한민국 국가전략산업의 핵심 집적지 기능을 수행하고 있음.
- 그러나 이러한 산업 집적 기반에도 불구하고 해당 산업분야의 인종·연구개발·진흥 기능을 수행하는 공공기관이 정작 지역 내에는 없어, 기업 현장과 연구개발·지원 기능 간 연계가 원활히 이루어지지 못하는 상황이 지속되고 있음. 이는 기술혁신의 지연과 지역 산업 경쟁력 저하로 이어지는 구조적 한계로 작용하고 있음.
- 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

□ 건 의

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

5 마산해양신도시 서항지구내 관광특구 지정

- ◆ 20년 장기 지연 사업의 조속 완공 및 마산경제 재도약 토대 마련
- ◆ 마산해양신도시 서항지구 공공·민간 개발 조기 완료 및 관광특구 지정 필요

□ 현황 및 문제점

- 2004년 착공된 가포지구·서항지구 건설사업은 당초 2024년 완공 예정이었으나, 사업기간이 2027년까지 연장됨.
- 가포지구는 428,701m² 부지를 조성하여 2015년 가포신항 배후부지 산업용지 221,976m² 로 분양함
- 서항지구는 642,167m² 부지를 공공개발 439,000m²(68%), 민간자본유치 203,000m²(32%) 조성중임
 - ▶ 공공개발 부지(약 13만평)
 - : 창원시에서 ‘국가관광정원’ 등 국비확보 후 설계, 공사 등 상부시설물 완공까지 4-5년 예상됨 (2030년)
 - * 2026년 3.15km 맨발걷기, 산책로 등 단계적 개방 진행 중임
 - ▶ 민간개발 부지 (약 6만평)
 - : 민간사업자 공모 과정(4차, 5차)에서 소송 등 법적 분쟁 장기화
- 이로 인해 마산지역내총생산(GRDP), 세수 손실 등 연간 약 7,300억원 기회 손실과 건설 일자리 등 약 1만 8천여명의 고용기회 손실이 발생할 것으로 예상됨.

□ 건 의

- 마산지역에서 20년이상 진행되는 대표적인 대형사업임에도 불구하고, 완공이 지연되고 있는 마산해양신도시 조성공사를 조속히 마무리하여 관광특구 지정 등 마산경제 활력 회복의 토대를 마련해 줄 것을 건의

6 마산구산해양관광단지 조속한 완공 지원

- ◆ 장기 사업 지연에 따른 지역경제 침체 및 관광단지 기능 상실
- ◆ 민간사업시행자 회생계획 조기 인가 및 구산해양관광단지 조성사업 정상화

□ 현황 및 문제점

- 2009년 관광단지로 지정·승인되어 당초 2017년 준공을 목표로 추진되었음. 그러나 두 차례에 걸친 사업기간 변경으로 준공 시점이 2022년(1차 변경), 2028년(2차 변경)으로 순차 연장되면서 당초 대비 총 11년이 지연되며 사업 추진이 장기간 답보 상태에 놓여 있음
- 공공개발 부분은 도로, 주차장 상하수도 시설 등이고, 민간개발 부분은 기업연수원, 호텔, 캠핑장, 펜션, 놀이시설, 골프장(18홀) 등으로 조성 계획임
- 민간사업시행자인 삼정기업구산관광단지(주)가 2025년 법정관리에 들어가면서 공사가 중단되었고, 2025년 3월 부산회생법원 회생절차 개시 후 현재 회생계획안 제출 이후 심리 대기 단계로 법원의 회생계획 인가도 불투명한 상태임
- 법원이 회생계획 승인하면, 사업정상화가 가능하지만 법원이 회생계획을 불인가하면 파산 절차로 전환되고, 현재 진행 중인 구산해양관광단지 사업은 중단될 수 밖에 없음
- 현재 11년간 완공 지연으로 마산지역내 소비지출, 세수 등 연간 약 2천5백억원, 총 약 2조 8천억원의 기회손실과 청년일자리 등 약 3천명이상 고용기회 손실을 예상함

□ 건 의

- 공공기반시설 착공 완료 후 민간개발 부분 공사의 원활한 진행을 위해 법원의 신속한 회생인가 승인 요청 등 구산해양관광단지 조성사업이 조속히 진행될 수 있도록 지원 마련 건의

지역기업 경쟁력 제고 분야

7 창원지역 생산품 애용 활동 추진

- ◆ 글로벌 보호무역주의 심화에 따른 지역기업 경영난 완화 및 내수 기반 자생력 강화
- ◆ 지자체 선도형 창원지역 생산품 애용 캠페인 적극 전개

□ 현황 및 문제점

- 자국 우선주의 기조에 따른 주요국의 급격한 관세 정책 변화와, 지정학적 리스크까지 맞물리면서 지역 기업들의 수출 채산성 하락과 전반적 경영 여건 악화가 가중되고 있음.
- 창원은 수출 중심 제조업 집적도가 매우 높은 도시로, 글로벌 무역환경 악화의 직접적 영향을 받는 산업구조를 보유하고 있어, 외부 충격에 흔들리지 않는 내수 기반 자생력 확보가 어느 때보다 시급한 과제로 부상하고 있음.
- 이러한 상황에서 지역생산품 활용은 가장 안정적이고 즉각적인 내수 진작 수단이자, 지역기업의 안정적 판로 확보와 매출 기반 마련을 위한 핵심 정책 수단으로 기능함.
- 다만 지역생산품 애용 문화는 민간 차원의 자발적 참여만으로는 한계가 있어, 지자체가 선도적으로 캠페인을 전개하고 우선구매 분위기를 조성할 때 비로소 시민·기업 전반의 동참을 이끌어낼 수 있음. 이에 시정 차원의 적극적 견인 역할이 무엇보다 중요한 시점임.
- 시정 주도의 지역생산품 애용 활동은 단순 소비 진작에 그치지 않고, 지역기업의 매출 안정화와 고용 유지, 나아가 지역경제 선순환이라는 구조적 효과를 창출할 것으로 기대됨.

□ 건 의

- 지역기업 경영난 완화와 내수 기반 자생력 강화를 위해, 창원지역 생산품 애용 활동을 적극 추진 건의

8 방위 · 원자력 융합 국가산업단지 조성

- ◆ 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 방산부품연구원 설립

- ◆ 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

10 진해신항 기업지원 인프라 구축

- ◆ 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 이룰 '항만 비즈니스센터'의 조속한 건립 건의

11 창원국제물류특구 조성

- ◆ 진해신항·가덕도신공항 연계 트라이포트 기반 동북아 물류거점 육성
- ◆ 창원 중심 트라이포트 기반 창원국제물류특구 조성

□ 현황 및 문제점

- 우리나라는 수출입 물동량 의존도가 매우 높은 산업구조를 가지고 있어, 동북아 물류 거점국가로 도약하기 위해서는 세계 최고 수준의 국제물류 인프라 구축이 필수적임
- 창원시 진해구는 부산항 신항 배후부지의 약 70%가 위치해 있고, 향후 진해신항 개장과 가덕도신공항 건설이 예정되어 있어, 해상·항공을 연계한 복합물류(Sea & Air) 거점인 트라이포트(Tri-Port)의 중심 도시로서 국가 스마트 물류플랫폼 조성의 최적지임
- 그러나 부산항 신항의 배후 물류·비즈니스 인프라가 부산에 집중되어 있어 창원지역의 실질적인 부가가치 창출은 매우 저조한 실정이며, 신항 개발 효과가 지역경제로 환류되지 못하는 구조적 한계가 지속되고 있음
- 이미 국토교통부 「국가 스마트 물류플랫폼 구축연구」(2023. 12.)를 통해 창원·김해권역이 국제물류특구 대상 후보지로 제출되었고, 「국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법」이 2024년 5월 국회에 발의되어 26년 3월에 통과됨으로서 제도적 기반이 가시화되고 있어, 이에 발맞춘 선제적이고 전략적인 추진이 시급함

□ 건 의

- 창원지역의 실질적인 부가가치 창출과 신항 개발 효과의 지역 환류를 위해, 창원 중심 트라이포트 기반 창원국제물류특구 조성을 건의

12 마창대교 통행료 인하

- ◆ 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 신항을 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

13 창원출입국외국인사무소 조직 확충 및 명칭 변경

- ◆ 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

14 마산봉암공단지역 준공업지역 지정

- ◆ 근로자 정주여건 개선 및 공단 활력 회복을 통한 지역경제 재도약
- ◆ 마산봉암공단의 준공업지역 용도변경 및 단계적 전환 추진

□ 현황 및 문제점

- 마산봉암공단은 1985년 조성 및 입주가 시작되어 1994년 '일반공업지역'으로 지정된 이후 약 30여 년이 경과함. 오랜 기간 제한된 용도로 운영되면서 공단 내 시설 노후화와 편의성 부족이 심화되었고, 이로 인한 입주업체의 이탈 및 감소로 현재 심각한 소멸 위기에 직면해 있음.
- 도로, 주차장, 공원, 환경방재시설 등 공업지역 필수 기반 시설의 확보가 부족하고 기조성된 시설의 노후화가 심각함. 특히, 소규모 및 부정형 필지 구조로 인해 입주 공장의 영세화가 심화되고 폐업률이 증가하고 있으나, 공업지역의 마땅한 정비 수단이 미비하여 공단 전반의 슬럼화가 가속화되고 있음.
- 입주기업 종사자들이 이용할 필수 편의시설(근린생활시설, 휴게공간, 여가·문화·복지시설)도 현저히 부족하며, 근로자의 정주 여건을 지원할 주거 기능이 전무함. 또한, 대중교통 서비스 부족과 열악한 보행환경으로 인해 교통 접근성이 낙후되어 우수 인력 유치에 큰 장애가 되고 있음.

□ 건 의

- 근로환경 개선과 신산업 유치 기반 마련을 위한 봉암공단의 준공업지역 용도변경을 건의드리며, 전면적 변경이 어려울 경우 상업 기능이 밀집한 주요 도로변 구역의 단계적 우선 변경을 요청드립니다.

15 창원교도소 기존부지 조속 활용방안 마련

- ◆ 마산지역 산업 생산력 제고를 통한 지역경제 재도약 동력 확보
- ◆ 창원교도소 기존부지의 성장 거점 공간 활용 및 조속한 사업 추진

□ 현황 및 문제점

- 지역 주민의 숙원사업이었던 창원교도소의 이전이 본격화되어 기존부지의 활용방안 마련이 임박한 과제로 부상하고 있음
 - ※ 창원교도소 이전사업 개요
 - 위치 : 창원시 마산회원구 내서읍 평성리 산94 일원
 - 기간 : 2025년 5월 착공, 2029년 이전 완료 예정
- 동 부지는 2019년 1월 기획재정부로부터 「국유재산 토지개발 선도사업지」로 선정된 약 11만 9천㎡ 규모의 핵심 입지로, 서마산IC 및 내부순환도로망과의 우수한 접근성을 바탕으로 향후 마산지역의 미래를 좌우할 전략적 거점으로서의 잠재력을 보유하고 있음
- 마산지역은 1970~80년대 산업 호황기 이후 지속적인 산업 쇠퇴와 인구 감소를 겪고 있으며, 이를 반전시킬 신규 성장 동력 확보가 어느 때보다 절실한 시점임. 따라서 해당 부지는 단순한 도시개발 차원을 넘어 지역 생산력 제고와 양질의 일자리 창출을 통한 성장 거점 공간으로 활용되어야 할 것임.
- 한편 당초 일부 검토되었던 드론 특화 산단 조성 방안은 사업 일정상 무산된 상황이며, 향후 구체적인 부지 활용 계획은 마산지역의 산업적 특성과 미래 성장 가능성을 종합적으로 고려한 추가 용역을 통해 결정될 예정임.

□ 건 의

- 마산지역 생산력 제고와 지역경제 재도약을 위해, 창원교도소 기존부지가 지역 신성장 동력을 창출하는 공간으로 활용될 수 있도록 조속한 계획 수립 및 사업 추진 건의

경제활성화를 위한 산업인프라 확충 분야

16 가덕도신공항-창원-동대구 고속화철도 추진

- ◆ 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

17 경전선 고속열차(KTX, SRT) 증편

- ◆ 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, 이로인해 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

18 봉암교 확장사업 추진

- ◆ 상습 교통정체 해소를 통한 산업물류 효율 및 근로자 이동편의성 제고
- ◆ 봉암교 확장사업 국·도비 확보 및 신속한 사업 집행

□ 현 황

- 창원시 마산회원구 봉암동과 성산구 신촌동을 잇는 봉암교는 1982년 준공 이후 창원국가산업단지, 마산자유무역지역, 봉암공단을 연결하는 핵심 간선도로 역할을 수행해 왔음.
- 그러나 일 평균 교통량이 약 6만 4천 대로 배정 통행량을 초과하였고, 편도 2~3차로의 협소한 교량 구조와 출퇴근 시간대 교통 집중으로 상습적인 병목과 극심한 정체가 지속되고 있음.
- 이로 인한 사회적 비용은 물류 지연, 산업 생산성 저하, 근로자 이동 피로 가중 등 광범위한 경제적 손실로 이어지고 있으며, 한국교통연구원 자료(2021년 기준) 1km 구간당 5.9억 원의 사회적 손실비용을 봉암교 인근 혼잡구간 3km에 적용하면 연간 약 17억 원 이상의 손실이 발생하는 것으로 추산됨.
- 그러나 국·도비 확보 지연 등 재정적 한계로 사업 추진이 장기간 답보 상태에 머물러 기업과 시민의 불편이 가중되고 있는 실정
- 봉암교의 확장은 단순한 도로 확장이 아니라 지역 경제 활성화와 시민 삶의 질 향상을 위한 기반 인프라 투자로 인식되어야 하며, 나아가 향후 도로망 체계 개편을 위한 기반사업으로서도 반드시 선행되어야 함.

□ 건 의

- 산업물류 효율과 근로자 이동 편의성 제고를 위한 봉암교 확장사업이 조속히 추진될 수 있도록 예산확보와 신속한 사업 집행을 건의

19 부전-마산 복선전철 조기 개통

- ◆ 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

20 국도 5호선 해상구간 신속 건설

- ◆ 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