국민경제자문회의
제1차 물류·경제자유구역회의 안건(2)

동북아 물류허브 추진성과와 향후과제

2005. 6. 16

건 설 교 통 부

목 차

Ⅰ. 동북아 물류의 최근 동향 ····· 1

1. 05년 동북아 컨테이너 물동량 전망 ····· 1
2. 동북아 물류허브 경쟁 동향 ····· 1

Ⅱ. 동북아 물류허브 비전과 주요과제

1. 비전 ····· 3
2. 주요과제와 로드맵 ····· 3

Ⅲ. 동북아 물류허브 추진현황과 성과

1. 인천공항 허브화 ····· 4
2. 부산・광양항 허브화 ····· 6
3. 내륙물류체계 개선 ····· 8
4. 선진물류산업 육성 ····· 10

Ⅳ. 향후 과제

1. 인천공항 허브화 추진 가속화 ····· 11
2. 부산·광양항 경쟁력 강화 ····· 13
3. 내륙물류체계의 효율성 증진 ····· 15
4. 종합물류기업 인증제 시행 ····· 16
5. 물류전문인력 양성 ····· 17
6. 물류정책 통합기능 강화를 위한 제도개선 ····· 18

Ⅰ. 동북아 물류의 최근 동향

1. '05년 컨테이너 물동량 전망

□ '05년 세계 컨테이너 물동량은 **전년대비 11.2% 증가** 전망

* 세계 물동량 전망 : 3.6억 TEU('04) ⇒ 3.95억 TEU('05)

□ 지역별로는 **아시아권이 51%인** 2억 TEU를 처리하여 (전년대비 16.4% 증), 글로벌 물류를 주도

* 북미(4,300만 TEU) 10.9%, 유럽(7,300만 TEU) 18.6% 처리 전망

2. 동북아 물류허브 경쟁동향

□ 동북아 각국의 **물류허브 경쟁이 가속**

○ 컨테이너 **항만시설 확충경쟁** 심화

* 컨 선석수	상해	천진·청도	홍콩	고베
	26→78('20)	16→34('10)	21→31('10)	42→52('11)

○ **항만배후단지** 개발 및 **인센티브 확대**

* 상해항 외고교 보세구·대소양산 배후물류단지 개발, 심천항 경제특구 개발, 일본은 슈퍼중추항만 코스트 30% 인하 계획

○ 물류허브 선점을 위한 **공항시설 확충경쟁**

* 공항(처리능력, 만톤)	푸동	홍콩	간사이
	75→500('10)	300→890('40)	139→175('07)

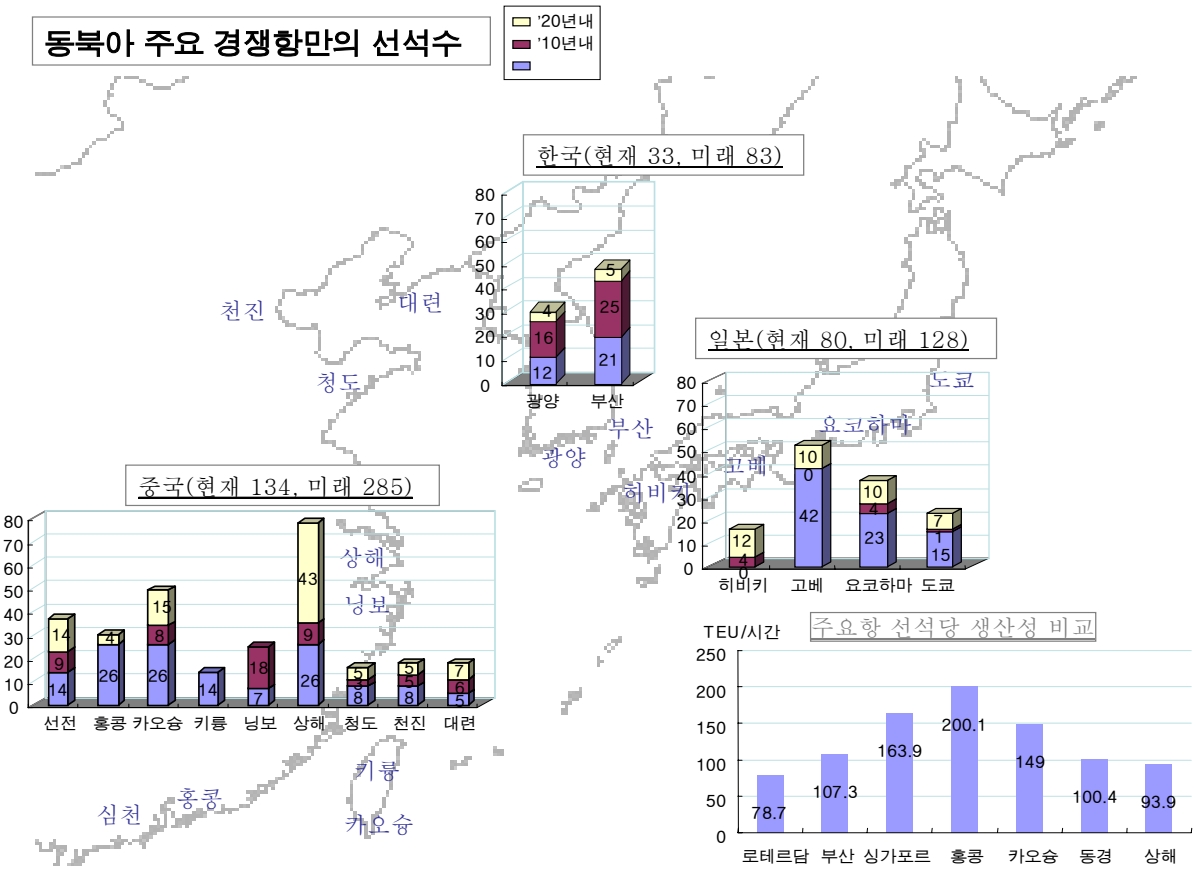
□ **글로벌 물류기업, 선사**들의 전략적 움직임도 가속화

* DHL, TNT 등 글로벌 특송업체들은 인천공항을 동북아 물류거점으로 활용하기 위해 인천공항 내에 전용 화물터미널을 건설 예정

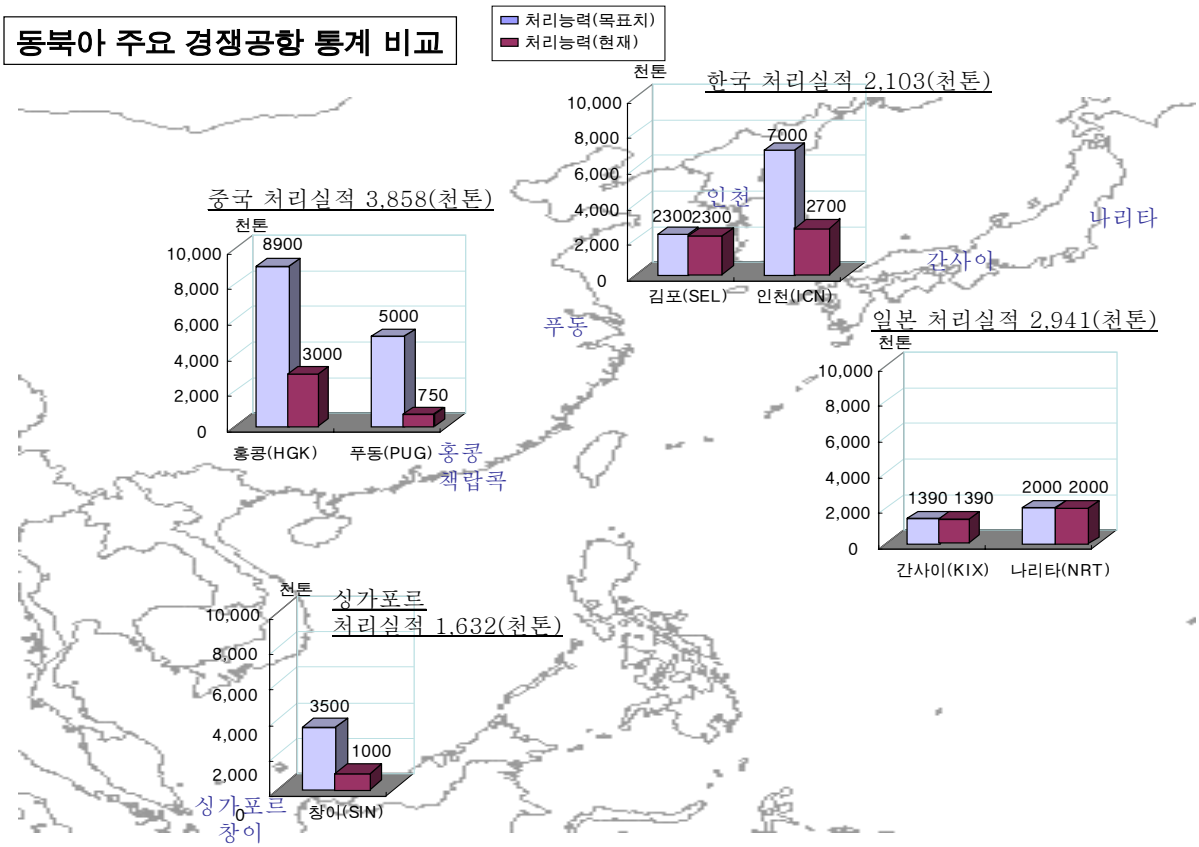
* 선사간 Alliance를 강화하고, 규모의 경제실현을 위해 선박대형화(8000TEU급)를 통한 간선항로 기항지 축소

[동북아 주요 공·항만 비교]

동북아 주요 경쟁항만의 선석수



동북아 주요 경쟁공항 통계 비교

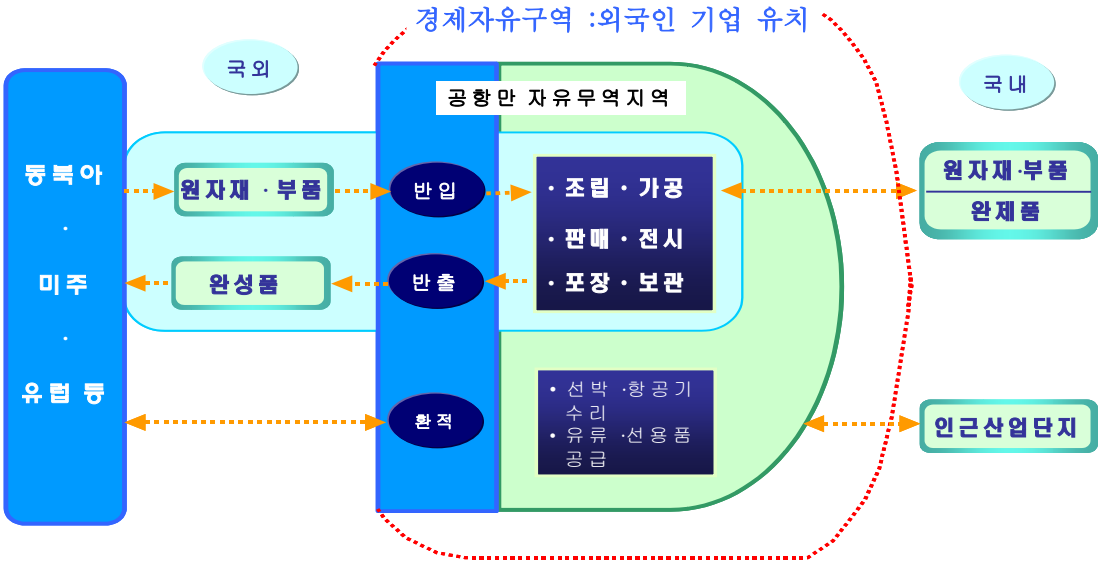


Ⅱ. 동북아 물류허브 비전과 주요과제

1. 비 전

○ 세계의 화물·정보·사람이 모이는 동북아의 관문

- 단순 환적⇒ 부가가치 물류⇒동북아 물류·비지니스센터化



2. 주요 과제와 로드맵

◈ 세계 최고수준의 공·항만 개발과 주요 추진과제 제시
- 동북아 물류중심 추진 로드맵('03.8) -

○ 인천국제공항을 동북아 중추공항으로 육성

○ 부산·광양항을 동북아 중심항만으로 육성

○ 교통시설 투자배분 조정

○ 국제경쟁력을 갖춘 물류전문기업 육성

○ 물류인력 양성

○ 국제물류 지원제도 개선 및 물류기업 유치

○ 물류정보시스템과 물류거래 투명화

Ⅲ. 동북아 물류허브 추진현황과 성과

1. 인천공항 허브화

(1) 추진현황

□ 인천 공항 2단계 시설 확장

○ ’08년 완공을 목표로 추진(‘05.5. 공정율 19.2%)

* 활주로 1본, 탑승동(5만평), 계류장 (33만평), 화물터미널 (3만평)

□ 인천공항 배후단지(자유무역지역 총125만평) 개발

○ ［공항물류단지(30만평)］ Shenker(독), 킨텐츠(일) 등 12개 입주업체를 유치(분양률 41%)하여 **‘06년 상반기 운영 예정**

* 현재 85%의 공정으로 정상 추진 중

○ ［화물터미널지역(33만평)］ 현재 운영중인 화물터미널 지역 (20만평)을 **자유무역지역으로 지정, 13만평** 부지 **추가 조성**

□ 국제물류지원을 위한 **물류・통관제도 개선**

○ **관세자유지역법과 자유무역지역법**을 **통합**(‘04.4)

○ 24시간 통관체제 구축(‘03.11), 환적절차 간소화(’04.4)

○ 기업유치 활동지원을 위한 **국제물류지원단 설립**(‘05.2)

(2) 평가 : 경쟁력 강화 필요

◈ 허브화가 진전되고 있으나, 향후 경쟁심화에 대비 경쟁력 강화

□ 인천공항이 **세계 제3위 화물공항**('04)으로 부상(연평균 20% 증가)하면서 허브공항화가 가속화

○ 환적비율도 46.2%에 달하고, '05년 목표 220만톤 달성 무난

* 환적비율('04): 일본(간사이)12.3%, 홍콩(첵랍콕)15%, 싱가폴(창이) 45%

□ 다만, 상해(푸동)공항이 **연평균 70%로 고성장**하고 있어 향수 수년내 **인천 공항의 허브화를 위협**할 전망

⇒ 상해(푸동)공항의 시설확충(활주로 1본→4본)이 완료되는 2010년에는 아시아 중심공항으로 부상 가능

<동북아 주요공항 물동량 추이>

(단위 : 천톤)

'04세계순위	공항명	2001년	2002년	2003년	2004년	평균증가율%
1	홍콩창이	2,074	2,491	2,643	3,104	14
2	도쿄	1,622	1,941	2,088	2,311	12
3	인천	1,514	1,674	1,813	2,103	12
5	싱가폴	1,507	1,637	1,611	1,775	5.5
7	타이페이	1,178	1,369	1,487	1,688	12
10	상해(푸동)	281	470	929	1,371	70

* 자료 : 인천국제공항공사

⇒ 향후 허브경쟁 심화에 대비 경쟁력 강화 필요

2. 부산 · 광양항 허브화

(1) 추진현황

□ 상해 신항만 개장('05.10, 5선석)에 대비, **부산 · 광양항의 항만시설 조기 확충**

○ [**부산신항**] '08년 완공 18선석 중 **3선석 '05.12월 조기** 완공, '06년까지 6선석 완공

○ [**광 양 항**] '08년까지 완공되는 19선석 중 **12선석** 준공 · 운영, '06년까지 4선석 추가 완공

□ **부산신항, 광양항 배후물류단지 개발**

○ [**부산신항**] '08년까지 개발예정인 배후단지 37만평 중 22만평을 '06년말까지 조기 공급, 이중 2.5만평을 '05년말까지 조기 조성

○ [**광양항**] 동측 배후부지 59만평 1단계 10만평을 '06년까지 조기 조성하고 '08년까지 49만평 추가 공급

* 부산 · 광양항 배후부지에 미쓰이 물산 등 5개기업 1,350억원 유치

□ 항만운영 **제도개선 및 인센티브 제고**

○ 볼륨인센티브 제도 확대('05.1)

○ 광양항 항만시설 사용료(입항료, 접안료) '08년까지 면제

○ 항만운영시스템 개선(선석운용단위 확대)

(2) 평가 : 변화된 대응전략 수립 필요

◈ 중국의 급성장에 대응, 고부가가치 항만화 추진

□ 부산·광양항의 물동량은 지속적으로 증가 추세이나, **증가율 다소 둔화**

○ 중국 직기항 증가로 **환적화물 증가율이 10%대에서 정체**

<부산·광양항 물동량 추이>

(단위 : 천TEU)

구 분		2001년	2002년	2003년	2004년
부산항	전체 (증가율)	8,073 (7.1)	9,453 (17.1)	10,408 (10.1)	11,492 (10.4)
	환적 (증가율)	2,943 (23.1)	3,887 (32.1)	4,251 (9.4)	4,792 (12.7)
광양항	전체 (증가율)	855 (33.2)	1,080 (26.3)	1,185 (9.7)	1,322 (11.6)
	환적 (증가율)	166 (159)	314 (89.2)	344 (9.5)	360 (4.7)

*자료 : 해양수산부

□ 반면, **중국은** 폭발적 내수물량을 바탕으로 **고성장 지속**

○ **상해·선전항**은 **연평균** 20% 이상의 고성장을 거듭

○ 대중국을 염두에 둔 단순한 **물량위주의 경쟁에 한계**

- 양 국의 공동이익을 가져올 수 있는 **새로운 물류 비즈니스 모델 개발 필요**

○ 자체 항만 경쟁력 향상을 위한 **운영시스템 개선** 노력 지속

⇒ 물량위주의 경쟁에서 벗어나 **고부가가치 항만 구현**
⇒ 중국과는 **경쟁과 협력**이 조화를 이루는 **물류모델 추구**

3. 내륙물류체계 개선

(1) 추진현황

□ 도로SOC의 투자비중 축소 ⇒ **철도·항만의 투자비중 확대**

○ 교통시설 투자배분 조정 완료('04.6)

* 도로: 65.5% → 51~59% * 철도(지하철포함) : 18.2%→ 20~30%
* 항만 : 7~8% → 10~14%

□ 전국 어디서나 접근이 가능한 **간선 철도망 구축 추진**

○ **남북 6축, 동서 6축의 간선철도망을** '20년까지 **구축**하여 대량수송망 확보

○ 중장기적으로 한반도 철도망을 **동북아 철도망과 연계·운행**

□ **내륙 물류거점시설의 지속 확충**

○ 수출입 내륙화물기지를 **전국 5대 권역에 건설**

- 수도권(군포·의왕, 34만평) : 확장(10.4만평) 추진중, 북부·남부 추진중
- 부산권(경남 양산, 39만평) : '99.7월부터 운영중
- 호남권(전남 장성, 16만평) : '02년말 착공후 건설중
- 중부권(청원·연기, 15만평), 영남권(칠곡, 12만평) : 실시협약 체결('05.4)

○ 물류·유통·지원시설 등이 복합된 **유통단지를 전국에 구축**

- 운 영 중 2개소 : 20만평(대전14, 부산감천항6)
- 공 사 중 4개소 : 34만평(강릉5, 울산진장14, 음성9, 전주장동 6)
- 공사착수 5개소 : 50만평(평택15, 천안14, 제천5, 광주8, 여주8)
- 실시설계 2개소 : 22만평(안동7, 서울동남권15)

(2) 평가 : 일부 보완 필요

◈ 연계수송망 구축, 물류거점시설 개발체계 효율화

□ **도로투자의 효율성** 제고 필요

○ 전체 국민의 89%, 자동차의 90%가 도시부에 집중되어 있으나, 도로투자는 **지방부에 편중**(도시부 10 : 지방부 90)

○ 물류비부담을 가중시키는 대도시의 교통난을 완화하기 위해 **대도시권내 도로 투자 제고**

* 서울·부산·광주 등 **대도시권 Belt-way 건설**로 도심효율 개선
* 2010년까지 도시부 투자확대 (도시부 30 : 지방부 70) 추진

□ 주요 물류거점 활성화를 위한 **배후수송망 구축**

○ 공·항만·산업단지 등 **주요 물류시설간** 빈틈없는 **연계배후수송망 구축**을 최우선으로 추진 필요

* 부산·광양항 등 주요 공·항만에 대한 철도인입선과 배후도로망 확충사업을 조기에 완공하여 효율적인 물류네트워크 구축

□ 화물터미널 등 **거점물류시설 개발체계의 효율화 필요**

○ 유사기능을 수행하는 물류시설들이 근거법률, 소관기관, 투자주체 등이 달라 체계적이고 효율적인 시설확충 곤란

* 복합화물터미널, 일반화물터미널, 유통단지, 공동집배송센타, 항만배후물류단지 등

4. 선진 물류산업 육성

(1) 추진현황

□ 물류산업 선진화를 주도할 **물류전문기업 육성**

○ 물류전문기업을 정부가 인증하고, 육성하는 **종합물류기업 인증제 도입**(물류전문기업 육성방안, '04.8, 동북아위)

* 화물유통촉진법을 개정('05.1)하여 법적근거 마련('06.1 시행)

□ 물류산업에 대한 **정부지원을 제조업 수준으로 확대**

○ 물류시설 재산세 분리과세('05.1) 산업단지내 물류용지 조성원가 분양('05.5), 물류설비 임시투자세액 공제('04.2)

□ 과감한 **규제개선 추진**

○ 녹지지역 건축제한 완화, 교통영향평가절차 개선, 의무조경면적 완화, 화물터미널내 조립·가공시설 허용 등 추진

* 「물류시설투자 규제개선방안」 마련('04.12, 국무조정실)

□ 물류효율성 증진을 위한 **물류정보화** 추진

○ '06년까지 수출입 통합네트워크 구축(건교부, 해수부, 관세청 합동)

(2) 평가 : 성과 향상, 향후 추진 가속화 필요

◈ 인프라(H/W)에서 기업·인력 등 **산업정책(S/W) 역점 추진 필요**

- 전문기업 육성, 전문인력 양성 등 산업기반 육성 가속화
- 규제완화, 정부지원 확대 등 **산업지원책 지속 추진**

Ⅳ. 향후 과제

1. 인천공항 허브화 추진 가속화

(1) 2단계 사업의 조기완공 추진

◈ 북경올림픽 개최(‘08.8) 이전까지 최대한 앞당겨 추진

□ 적기 확충의 필요성

○ 항공수요 증가에 따른 **시설용량 포화에 적기 대비**

* 계류장은 기포화, 터미널은 ‘05년, 활주로는 ’08년 포화 예상

○ **북경 올림픽**(‘08.7)과 **상해 엑스포**(’10.5) 전후로 급증하는 동북아 항공수요를 흡수, 허브화의 전략적 기회로 활용

* 보잉사 : 향후 20년간 중국 항공화물 시장 10.3% 고속성장 예상(세계 성장률 6.4%)

○ 시설 확장중인 **주변국 타 공항에 대한 경쟁 우위 확보**

* 시설 확장 : 싱가폴 창이(‘06년), 중국 북경·홍콩 첵랍콕·일본 간사이(‘07년)

○ **동북아 물류중심 국가 구현**을 위한 핵심 물류기반 조기 조성

* 경제자유구역, 제2연육교 건설 등 연계 사업과의 시너지 효과 극대화

□ ′08년 완공을 위해 ‘06년 **소요 예산액 우선 반영** 추진

○ 차선으로 국고비율(50%) 유지하에 **공항공사**에서 부족분중 일부를 **先 차입, 後 국고 보전**(이자 포함)방안 검토

(2) 인천공항의 경쟁력 강화

□ 부가가치 물류 유발시설인 배후물류단지 **조기 활성화**

○ [**공항물류단지**] 입주기업들의 부담을 줄이기 위해 자유무역지역 시설사용료 인하 추진, 자유무역지역협의회 운영 활성화

○ [**화물터미널지역**] '06년 하반기 운영을 위해 통제시설 설치 및 세계적 물류기업 유치 추진

* 투자의향서를 제출한 DHL, TNT는 금년 하반기 중 사업계획서 제출 , Lufthansa, Polar항공에서도 사업 참여를 긍정적으로 검토 중

□ 기종점 및 환적수요 증대를 위한 **최적의 노선망 구축**

○ '10년까지 70개 항공사(현 58), 290개 노선(현 252개) 확보

○ 화물운송수요가 많은 국가와 항공회담 및 화물부문의 전략적 자유화를 지속 추진(금년중 10개국 회담 목표)

□ 수출입화물의 **통관절차 개선** 및 **서비스 향상**

○ **인터넷 수출입신고시스템** 도입 추진('05.7예정), RFID 등 첨단정보기술 활용 활성화

* 국내 5개 노선 수하물확인시스템 시범적용('05.5) 후 확산

○ 세계수준의 서비스 체제 확보를 위해 **인천공항 서비스 개선 위원회를 활성화**하고, 서비스 개선 운동 전개

2. 부산 · 광양항 경쟁력 강화

(1) 부산항을 고부가가치 항만으로 육성

□ 컨테이너 크레인 등 **하역장비의 증설과 현대화**로 항만 생산성을 선진국 수준으로 개선

○ 현재 선석당 3기 내외 수준인 C/C(Container Crane)를 '06년까지 3.5기로 증설 유도

○ 초대형선 기항에 대비 C/C의 주종을 20열 이상으로 교체

□ **터미널(부두) 운영사의 대형화** 추진을 통하여 항만시설 및 장비의 이용 효율성 제고

○ 1선석 1운영사 체제인 부산 감만 부두를 '06.6까지 통합

○ 일반부두 터미널 운영사(TOC)도 단일화 지속 추진

□ **항만물류정보시스템과 수출입물류통관절차** 개선

○ **RFID 등 첨단기술을 활용** 터미널 게이트와 장치장 자동화 등으로 지능형 항만 구현

○ 수출입 물류에 대한 통합전산망 · 표준서식 등을 마련하여 **단일 민원창구(Single Window) 구축**

□ **항만노무 공급의 투명성** 및 **생산성** 제고

○ 항운노조의 노무공급 독점권을 없애고 회사별 상근 근로자 형태로 노무공급 체제 개선

○ 1일 24시간 근무체제를 단계적으로 확산 추진

(2) 광양항 조기 활성화를 위한 기반 마련

□ 배후부지에 수출입 화물의 보관창고 등 **물류센터를 건립**하여 안정적인 물동량을 확보(3만평, 262억원)

○ 개별 협상을 통해 이용자의 수요에 부합할 수 있는 맞춤형 물류센터 건설

□ 공컨테이너 수급 불균형(수출67:수입33)으로 인한 광양항 이용 화주의 불편해소를 위하여 **공컨테이너 장치장** 건립

○ 항만관련 부지 5만평과 복합화물터미널(전남 장성)을 공컨테이너 장치장으로 활용

□ **광양항 이용 인센티브**를 선사와 부두운영사로부터 포워더 및 육상운송업체까지 확대

○ 컨테이너공단 주관으로 대형 화주관련 포워더를 선정, 전년대비 증가물량에 대해 인센티브 부여

○ 지자체 주관으로 광양항을 이용하는 컨테이너 차량에 고속도로 통행료의 일정분을 지원

(3) 중국항만 급성장에 대응하는 새로운 물류성장 모델 수립 (해수부 별도 보고)

□ 중국과의 환적물량 경쟁관계에서 벗어나 **역할분담에 따른 동북아협력체계 구축** 방안 마련

3. 내륙물류체계의 효율성 증진

□ 항만, 산업단지, 복합화물터미널 등에 **철도인입선** 건설 및 **배후연계수송망** 구축을 우선 추진

○ 부족한 재원확보를 위해 **투자재원조달 다양화 추진**

* 전주~광양고속도로 ⇒ 도로공사의 **ABS발행** 활용('05년 1조원 발행)

* 전라선 복선전철화 구간(익산-신리 35km) ⇒ **BTL방식**으로 추진

■ 광양항 : 전주~광양 고속도로 조기건설('11⇒'10), 전라선(익산~순천), 전라선(순천~광양) 적기 확충, '09까지 철도인입선 건설 ■ 부산신항 : 배후도로(가락IC~초정IC, '02~'08), 배후철도(녹산~낙동강,'99~'08) 건설, '08까지 철도인입선 건설 ■ '08년까지 전국 복합화물터미널에 인입선 건설, 경제자유구역인근 산업단지에 인입선('05 사업타당성 조사중) 우선 연결

□ 내륙 물류거점시설·단지간 **물류시설 개발체계 합리화 추진**

○ 유사한 기능을 하는 물류시설이 소관부처를 달리하여 건설되고 있고, 물류시설간 상호연계가 되지 않는 등 시설간 **통합조정체계 미흡**

* 복합·일반화물터미널, 유통단지, 컨테이너야드(CY), 항만배후단지, 수산물유통센터, 집배송센터, 공동집배송단지, 농산물유통센터 등

○ 향후 유사 물류시설 통폐합, 시설건설·지원 체계를 개선하는 등 **관련제도 정비방안** 마련('05.9~10)

○ 권역간 물동량 조사를 거쳐 5년 단위의 전국적인 **물류거점시설 확충계획** 수립 추진('05.5~'06.12)

4. 종합물류기업 인증제 시행

□ 물류전문기업 육성을 위해 도입중인 **종합물류기업 인증제**의 '06.1 제도시행에 대비

○ 경쟁력있는 물류기업이 인증되도록 **합리적인 인증시스템 구축**

- 종합물류기업의 특성을 반영하여 **다양한 항목을 마련**
- 중소물류업체도 **전략적 제휴를 통해 인증제에 참여**

■ 대기업 위주의 자산형(수송·보관)과 중소기업 위주의 비자산형(주선, 컨설팅서비스 등)으로 구분하여 **유형별 기준 마련** ■ 5개 이내의 중소기업이 공동상표와 공동물류시설 사용 등을 조건으로 전략적 제휴를 맺는 경우, **제휴기업 집단을 인증**대상에 포함

* 인증기준·절차 등에 관한 **관계부처 공동부령 제정**('05.8), 교통개발연구원에 인증제를 전문적으로 운용할 인증센터 설립('05하반기)

□ **세제지원, 통관업 허용** 등 정부 지원사항도 하반기에 추진

○ 정부지원 **효과등을 면밀히 분석**하여 관련법령 개정

* 화주기업 세제지원에 대한 중소물류업계의 반발을 감안, 상반기 전문용역('05.6~8, 재경부)을 수행하여 보완방안 등 검토·추진

□ 제3자 물류활성화를 위해 **시범사업**을 지원하고, **Best Practice 발굴·홍보**

○ 화주기업의 자가물류 아웃소싱을 시범사업으로 지원('06)

5. 물류전문인력 양성

□ 물류전문대학원 개설·지원

○ MBA 수준의 전문석사 과정으로 학술적 이론이 아닌 실제 기업물류 문제해결능력 배양을 통해 **최고급 물류인력 양성**

○ 설립가능성, 파급효과, 운영시 자생력 확보 가능성등을 고려, **기존대학을 대상**으로 정부주도의 **공모**절차를 통해 개설

* 금년내 대학원 선정을 완료하고, 준비기간을 거쳐 '06년 9월 개원 목표

- 국가에서 운영비용을 일부지원(5년간 매년 20억원 이내 지원)

○ 교과과정, 교수진 구성 등에 대해 대학과 **협약을 체결**

- 운영위원회를 구성하여 주기적으로 **이행여부를 점검**

* 연간 약 50명을 양성토록 1개 대학원을 우선 개설하되, 운영성과 등을 분석하여 1개 대학 추가 여부를 추후 검토

□ 물류특성화대학 운영 개선

○ 전문성 강화를 위해 운영중인 특성화제도의 물류특성화 대학 운영에 **물류기업 등 수요자 참여 추진**

○ 단년도 정부지원을 3~5년 **장기지원으로 전환**('05 하반기)

* 해양대(항만물류), 인하대(글로벌 물류), 인천대(IT기반 물류통상) 등 3개 대학이 특성화대학으로 지정중

6. 물류정책의 통합·조정기능 강화를 위한 제도개편

□ 추진 배경

○ 물류허브정책이 범정부적으로 추진되고 있음에도 이를 뒷받침하는 **제도기반이 취약**

- 다수의 물류관련법령(20여개)이 부처별로 분산 운영되어 물류정책 및 시설계획의 **통합조정 취약 등 효율적인 물류정책 수립 곤란**

* 화물유통촉진법, 유통산업발전법, 해운법, 항만법 등

○ 물류허브 추진의 실천력 강화를 위해 **물류관련법령 등 관련제도를 체계적으로 정비·보강** 추진

□ 추진방향

○ 물류정책의 **총괄조정 기능을 강화**하기 위해 기본법 제정

- 물류정책위의 기능과 물류기본계획의 내용보강 등 현「**화물유통촉진법**」을 개편하여 **물류정책기본법化**

○ 유사 물류시설·단지간 위계 합리화 및 중복투자 방지를 위해 추진중인 **내륙 물류거점시설 합리화 방안 법제화**

- 현「**유통단지개발촉진법**」을 **물류시설총괄법化**하여, 종합계획 수립 등 계획·조정기능 강화

○ **국가물류기본계획**('01~'20)을 여건변화를 반영하여 **보완**

- 실천력강화를 위해 **계획기간을 조정**(20년→10년)하고, 물류중심 **로드맵 등을 법정계획화**하여 안정적으로 추진