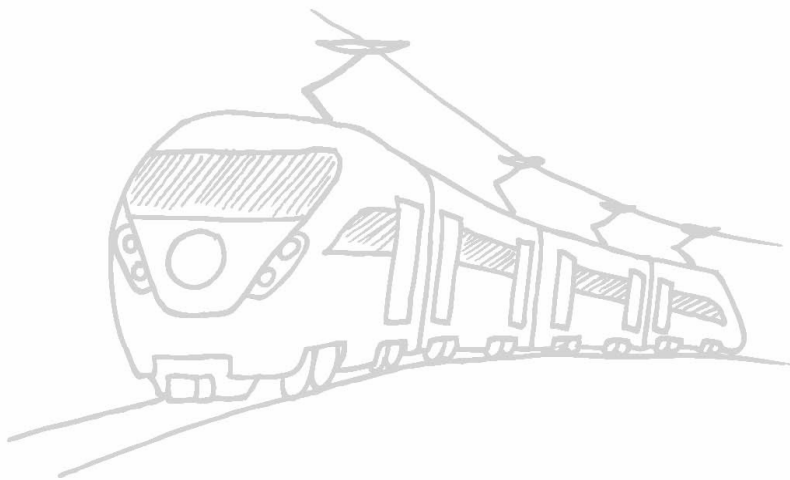




# 서울 도시철도 안전운행 및 시민 교통복지 증진을 위한 토론회

- 퇴직 교통전문가 활용 방안 -

2018. 2. 28 수 오후 3시  
서울특별시의회 제2회의실



서울특별시의회



서울 도시철도 안전운행 및 시민 교통복지 증진을 위한 토론회  
- 퇴직 교통전문가 활용 방안 -

## 제1부 개 회

- ▣ **개회 및 국민의례** 우형찬 서울시의회 교통위원회 위원
- ▣ **개 회 사** 서영진 서울시의회 교통위원회 위원장
- ▣ **축 사** 양준욱 서울시의회 의장
- ▣ **주 제 발 표** 손영진 서울과학기술대학교 겸임교수

## 제2부 토 론

- ▣ **좌 장** : 성중기 서울시의회 교통위원회 위원
- ▣ **개별토론자**
  - 구종원 서울시 도시교통본부 교통정책과장
  - 김대식 서울교통공사 경영지원실장
  - 김정태 한국퇴직연금개발원 부회장
  - 김동호 중앙일보 논설위원
  - 정연수 서울교통공사 협동조합 이사장



## ■ 개회사

안녕하십니까?

서울특별시의회 교통위원회 위원장 서영진입니다.



오늘 여러 전문가분들과 시민 여러분을 모시고 「서울 도시철도 안전운행 및 시민 교통복지 증진을 위한 퇴직 전문가 활용 방안 토론회」를 갖게 된 것을 매우 뜻깊게 생각합니다.

먼저 이 자리에 참석해주신 내·외빈 여러분과 시민 여러분께 진심으로 감사의 말씀을 드리며, 특히 바쁘신 중에도 귀한 시간을 내어 좋은 의견을 주실 발제자 및 토론자 여러분께도 고마운 마음을 전합니다.

작년 5월 서울메트로와 도시철도공사가 통합하여 서울교통공사가 출범한 이후 8개월이 지났습니다. 안전한 지하철 운영이야말로 우리 서울교통공사에 주어진 가장 큰 소명이라는 점에서 서울교통공사 전 임직원이 서울 지하철의 안전운행을 위해 많은 노력을 기울이고 있다는 것은 충분히 칭찬받을 만하다고 생각합니다.

우리 서울교통공사는 여기에 안주하지 않고 우리나라 지방공기업을 선도할 수 있는 제도와 여건마련에도 힘을 써야 합니다. 오늘 열리는 토론회도 그런 점에서 의미가 있는 자리라고 생각합니다.

최근 평균수명 연장 및 노후 복지 불안 등으로 인해 퇴직자들의 근로 욕구가 높음에도 불구하고 퇴직 전문가들의 활용방안에 대한 고민은 부족한 상황이라는 점에서 이에 대한 고민이 필요한 시점입니다.

물론 퇴직자를 우대하는 정책이 청년층의 고용불안으로 연결될 수 있고, 공사 퇴직자에 대한 특혜가 될 수 있다는 비판이 있을 수도 있다는 점에서 오늘 여러 전문가를 모시고 이루어지는 토론회를 통해 건설적인 대안을 모색할 수 있는 좋은 기회가 될 것으로 기대합니다.

다시 한 번 이 자리에 참석해주신 내·외빈 여러분과 시민 여러분, 발제자 및 토론자 여러분께 감사의 말씀을 드리며, 오늘 토론회에 참석한 모든 분들과 가정에 건강과 행복이 늘 함께 하시길 기원합니다.

고맙습니다.

2018. 2. 28.

서울특별시의회 교통위원회 위원장 서 영 진

## ■ 축사

존경하는 서울 시민 여러분 안녕하십니까.  
서울특별시의회 의장 양준욱입니다.



「서울 도시철도 안전운행 및 시민 교통복지 증진을 위한 퇴직 전문가 활용 방안 토론회」 개최를 기쁘게 생각합니다.

뜻 깊은 자리를 만들어 주신 교통위원회 서영진 위원장님과 사회를 맡아주신 우형찬 의원님을 비롯해 발제와 토론에 나서주신 전문가 여러분 그리고 시민 여러분께 진심으로 감사드립니다.

1974년 1호선 개통 이래, 서울 도시철도는 대중교통의 핵심 축으로서 서울이 세계 일류의 대중교통 체계를 구축하는 데 중추적인 역할을 해왔습니다. 이제 도시철도는 하루 수백만 명이 이용하는 명실상부한 시민의 발로서, 우리의 삶과 밀접하게 연관되어 있습니다.

도시철도는 수많은 이용객의 생명과 직결되어 있기 때문에 무엇보다도 ‘안전’이 최우선적으로 보장되어야 합니다.

이러한 이유 때문에 뛰어난 기술과 경험을 가진 교통 전문가들과 함께 적극적인 선제 예방대책을 마련하는 것이 무엇보다 중요합니다. 또한, 이들이 퇴직한 이후에도 시민 교통복지 증진에 이바지 할 수 있는 토대가 마련되어 지속적으로 안전전문가 양성에 힘을 쏟아야 합니다.

오늘 토론회는 퇴직 전문가들과 함께 도시철도 안전의 효율성을 높일 수 있는 방안은 없는지, 어떤 과정을 거칠 것인지, 관련 재원의 확보에 문제가 없는지 살펴보는 자리입니다.

많은 전문가 분들이 모이신 만큼 도시철도 안전운행과 시민 교통복지 증진이라는 두 마리 토끼를 잡을 수 있는 새로운 전략과 방향을 찾을 수 있기를 기대합니다.

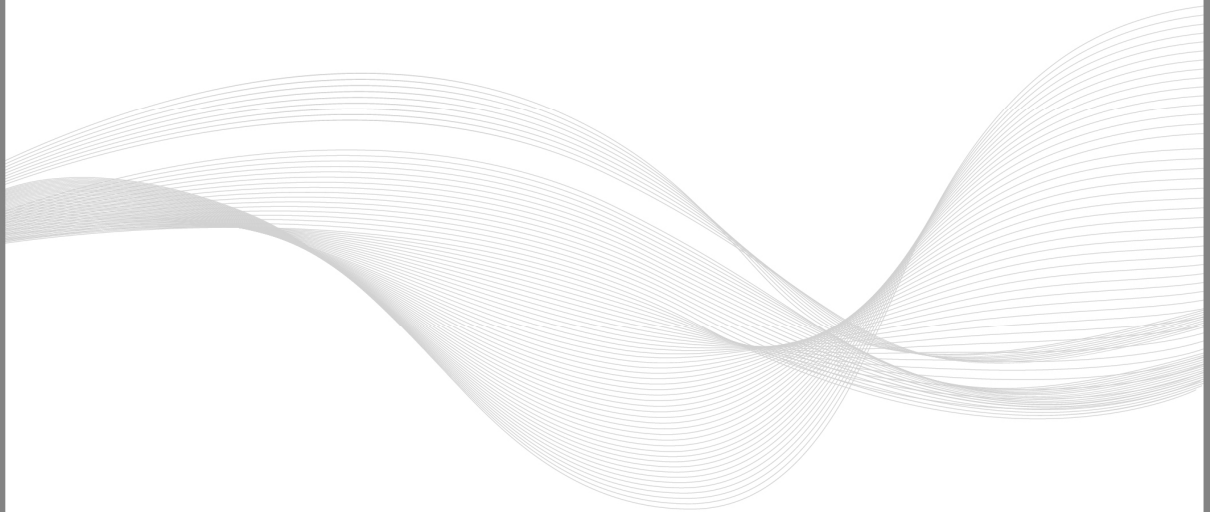
서울시의회도 시민의 안전과 행복을 위한 고민과 시도를 멈추지 않을 것을 약속드립니다. 감사합니다.

2018. 2. 28.

서울특별시의회 의장 양 준 욱



**도시철도 안전운행 및 시민  
교통복지 증진을 위한 퇴직전문가  
활용방안**





# 도시철도 안전운행 및 시민 교통복지 증진을 위한 퇴직전문가 활용방안

발표자 : 서울과학기술대학교 겸임교수 손 영 진

## 1. 세계 최고수준의 서울교통공사로 발전한 서울도시철도 위상

서울에 도시철도가 탄생한지도 1899년 5월 4일 노면전차 운영을 시작하여 벌써 119년이란 오랜 역사를 가지고 있다. 서울시내 시민교통의 중추역할 69년만인 1968년 11월 29일 폐선 된 후 3년 4개월여 지난 1971년 4월 12일 착공하여 1호선 서울역~청량리간 7.8Km 개통한 1974년 8월 15일 이후 서울교통공사는 1호선에서 8호선에 이르기까지 300Km 연장에 277개역 운영과 전동차 3,571량의 매머드 규모이다. 전 세계 대도시마다 지하철 즉 도시철도가 운행되고 있는 가운데 우리나라처럼 중전철로 10량 편성, 2.5분 간격 지하구간 운행 시스템은 서울교통공사가 단연 최고로 세계 1위의 위상을 가지고 일일 700만 명의 승객을 안전하고 깨끗한 자랑스런 도시철도 교통의 자리매김을 하고 있다.

## 2. 도시철도 핵심기술은 외국사에 전적으로 의존하고 있는 우리의 현실

도시철도교통은 시스템기술로서 그 구성요소를 보면 인적요소(man)와 소프트웨어적 요소(manual) 그리고 하드웨어적 요소(machine)로 되어있다. 우리가 가지고 있는 도시 철도뿐만 아니고 전 산업분야 공통으로 핵심 기술 분야에 원초적으로 피해갈 수 없는 기술적 한계를 선진 외국사에 구조적으로 지금도 의존하고 있는 것이 냉정한 현실이다.

전동차 추진 제어장치와 열차제어 신호장치 그리고 제동장치가 전동차의 핵심기술에 해당하는데 전적으로 외국사 기술에 의해 설계 제작되어 단순히 우리나라에서는 조립 수준에 머물러 있는 기술 수준으로 국내 국산화 비율 90%에 비한 외국 핵심기술 10% 분포 비율에 도시철도 운영분야의 높은 경쟁력과 기술 노하우 축적에도 불구하고 원천기술과 핵심 기술의 경쟁력을 업데이트하는 규제효과가 부족해 부가가치가 떨어지는 문제로 좋은 일자리가 많이 창출되지 못하는 수준에 머무르고 있는 것이다.

1970년 이후 한국 경제는 놀라울 정도로 방대하여 핵심 기술 분야는 양적 성장과 다양하게 넓어졌으나 핵심기술 분야는 업데이트되지 않은 매뉴얼과 작업자 개인 요령만으로 작업 형태가 이루어지고 있는 기술매뉴얼과 응급조치 요령으로 거듭하다보면 매뉴얼과 작업현장은 국산화 기술 토착화 경험기술 활용 혁명에 어려움을 겪고 있다고 본다.

### 3. 축적된 경험 기술자 활용하지 못하고 퇴직 후 반복되는 시행착오 악순환

서울교통공사 분야별에서 근무하면서 겪었던 시행착오나 개선사항을 집요하게 기록 관리하는 것도 중요하고, 매뉴얼과 다른 유지보수 방식으로 업데이트 없이 복잡하고 어려운 상황을 반복하면서 오랜 축적된 경험 기술자들이 지금처럼 대책 없이 퇴직해버리고 나면 후임자는 전임자만큼의 시간을 처음부터 시행착오를 다시 쌓아야 하는 반복의 악순환을 되풀이하게 되는 것이 안타까운 솔직한 심정인 것이다.

작업자는 그 경험 축적 데이터를 바탕으로 매뉴얼을 갱신하고 새로운 매뉴얼을 정석대로 실행 유지한다면 철도 선진국처럼 경험이 적은 신규직원이 업무수행 시 축적된 시행착오 위에서 안정된 상태로 업무를 시작 할 수 있을 것이다.

서울시민의 자가용으로서의 역할 시간대 겪은形形色색의 경우의 수에 따른 시행착오들을 업무에 쫓기다보니 시간이 없거나 개인적인 일로 치부 감추고 싶거나 불이익 처분이 두려워 함구령으로 기록에 남기지 않는 악습이 축적된 경험 자료를 없게 만들어 각종 매뉴얼을 최고의 상태로 업데이트하는데 부족한 면이 있을 수도 있다.

지난 발생한 일련의 스크린도어 고장건 수리 관련 2인1조 작업조 출동 매뉴얼을 지키지 않았다는 조사 결과에서처럼 우리 산업 사회 현실은 개체발생 실수 요인이 시스템적으로 계통발생 요인에 원인과 결과를 주어 상호작용이 반복되는 악순환 속에서 개체 발생만으로 사고가 확산되어 온통 나라가 시끄럽고 복잡해져서 과거 시행착오 경험을 부정하거나 쌓아두지 않으면 임기응변적으로 대처하게 되고 중요한 조직 시스템은 항상 같은 원점 수준에서 상황 대처 매뉴얼 없이 곁돌게 되는 것이다.

크고 작은 장애와 사고가 발생할 때마다 무슨 시행착오를 경험했는지 진정한 반추는 찾아볼 수 없고 화려한 목표와 과제들만 새로운 것인 양 나열하는 그럴듯한 발표만 반복하고 있는지도 모른다.

#### 4. 2.5분 운행간격과 위험이 상존하는 현장의 1000만 시민의 생명과 안전 지킴이

철도선진국은 어느 시점에서 보면 꼭 막힌 매뉴얼 사회처럼 보일지 모르지만 집요한 경험자들의 매뉴얼 업데이트하는 사회구조로 되어있다. 오늘도 가장 중요한 축적된 경험 기술자들의 고견과 충언을 후회보다는 반성으로 받아 후진국의 악순환 해법으로 반복하는 실수를 끊어야 할 것이다.

도시철도에서 수년간 근무하고 은퇴한 기술자들의 지식과 경험을 도시철도 최소운전 시격 2.5분 간격의 위험요소가 늘 상존하는 현장에 이제부터라도 피드백하여 적극 활용하자는 것이다. 저출산 고령화 사회에서 경험기술 인력을 효율적으로 활용한 사례는 먼나라 이웃나라 선진 외국 등 일본 등에서도 흔히 찾을 수 있는 일이다.

퇴직경험 기술자들은 도시철도 한곳 직장에서 3~40년 넘게 근무하면서 다양한 현장 기술을 가장 경험적으로 체득되어 있다. 작금에 나타나고 있는 유행어인 메피아, 첼피아라는 부정적 논리로 현실과 단절하게하고, 제2의 인생에서 생소하고, 엉뚱한 분야에서 일하게 되면, 갑자기 신천지에 홀로 서는 기분으로 유·무형의 상당한 손실이 발생하게 되고 결과적으로 서울교통공사의 지적자산 및 예산 낭비로 보이지 않게 이어질 수 밖에 없다고 본다.

왜냐하면 은퇴 기술자들의 개인적인 경험과 지적 지식 이외에도 최신 기술 및 국제 동향 등 다양하게 발전하는 정보와 인적 네트워크를 갖춘다는 것은 결국에는 적은 예산으로 많은 효과를 거둘 수 있는 것이기 때문에 서울교통공사는 그동안 여러 가지 무형의 기술 자산을 보유하고 부족한대로 구축해왔는데 현실적으로 청년 실업 문제와 베이비붐 세대의 대량 퇴직에 따른 적정기술 공백을 메우기에는 한계가 있다고 할 것이다.

한국의 전문인력 퇴직자 예정자 현황

| 출생 세대별 현황       | 퇴직 대상 예정 명수 현황 |
|-----------------|----------------|
| 1945년생 ~ 1954년생 | 1만6천명          |
| 1955년생 ~ 1964년생 | 9만7천명          |

## 5. 매년 600명 서울교통공사 퇴직자 귀중한 경험과 노하우 활용 절실

서울교통공사의 퇴직자들도 예외는 아니다. 현재 3~40년 이상 노하우를 축적한 철도 전기, 신호, 차량 및 운전, 관제 등 여러 직종의 전문가가 매년 600여명이상 쏟아져 나오고 있다. 따라서 퇴직 철도전문가들의 귀중한 경험과 노하우는 사장되고 있어 개인과 국가차원에서 큰 손실이 아닐 수 없다. 서울교통공사의 최근 대통합 운영에 따라서 다른 기관 근무자나 신규직원에게 갑자기 임무가 부여된다면 기존에 활용하던 여러 가지 무형 자산 기술들이 일시에 사장될 수밖에 없게 된다는 사실은 절대 허구가 아니다.

우리 철도 기술 현장에는 취급 설명서나 개체 매뉴얼에 답을 수 없는 무형의 기술이 영국의 관습헌법에만 있는 것이 아니라 우리 철도에도 구석구석 전통적으로 내려오는 관습 도시철도 기술의 핵심 내용을 문서화하기 어려움이 이어지고 있는 분야별 특수 기술 형태로 전수되고 있는 내부시장의 기술 인프라 노하우 비중이 높은 특질이 있기 때문에 기술은 따라 해도 노하우는 모방하거나 흉내 내기는 쉽지 않기 때문에 경험 기술자의 활용은 아주 중요하다고 보는 것이다.

퇴직기술자 재고용 및 활용방안을 심도 있게 검토할 필요가 있는 것은 철도 안전 운행에 필요한 정답이 현장에 있다는 것을 인정하여야 하며 도시철도가 개통되어 44년이 지난 지금 큰 안목으로 우리나라만의 환경과 조건에서 만들어진 살아 있는 소중한 도시철도 운영 및 유지보수의 달인 경지에 있는 노하우를 하나하나 문서화 하여 사장 시켜 버리지 않는 방법을 용단 있게 취사선택하는 것이 이제는 훨씬 현명하다고 본다.

철도선진국 독일과 일본에서는 철도 안전운행과 축적된 경험기술을 밑천으로 R&D를 일관되게 추진하여 철도 기술 노하우를 계승 발전시키고 있으며 최근 들어 교육과학기술부(한국기술경영연구원)는 2006년부터 중소기업의 R&D 지원하는 '테크노닥터' 제도 역시 과학기술진흥기금의 지원을 받아 운영하고 있는 예도 있다.

## 6. 『퇴직전문가 활용프로그램』서울시가 앞장서 국가적 큰 정책방향 제시 필요

서울교통공사에서 분야별 발주하는 구매 및 공사 분야에 퇴직기술자를 적극 참여시켜 모든 분야에 뿌리기술이 녹아내릴 수 있도록 적극적인 열린 마음으로 활용방안을 검토하여 도시철도기술 노하우가 사장되거나 훼손되는 과오를 반복하지 않기를 간절히 바란다. 특히 일일 700만 명을 수송하는 서울교통공사의 안전하고 쾌적한 도시철도 운영에 기여하고 퇴직자의 재취업을 지원하는 『퇴직전문가 활용프로그램』을 서울시가 앞장서서 도입 한다면 아래 표처럼 국가적 큰 정책방향을 제시하는 시너지효과가 있을 것이다.

### 전국 지방 도시철도 운행 현황

| 타시도 호선 수 | 전동차 편성 수 | 전동차량 수 | 역사수   | 영업キロ    |
|----------|----------|--------|-------|---------|
| 34개 호선   | 1,170편성  | 8,607량 | 828개역 | 1,198km |

대량인원 수송과 높은 운행속도 등으로 사고 시 대규모 인명 피해를 초래할 우려가 높고 종사자의 단순한 인적 과실이 대형사고로 연결될 가능성과, 각종 첨단 기술의 활용 및 복잡한 시스템으로 더구나 30년 이상 경과한 교량과 터널 그리고 20년 이상 경과한 차량으로 움직이는 시스템을 운영하는 복잡한 도시철도에 전문기술과 노하우가 필수적이다.

### 철도 인프라 내구 사용 수명 분포 현황

| 분야별  | 내구 사용 수명 | 분포비율  | 운영장애 원인    |
|------|----------|-------|------------|
| 교량   | 30년 이상   | 42%   | -          |
| 터널   | 30년 이상   | 44%   | -          |
| 철도차량 | 20년 이상   | 32.8% | 55.7% 차량고장 |

세계적인 도시철도 운영과정에서 크고 작은 사고와 장애가 발생할 때마다 현장과 주관 부서가 때로는 불일치한 상황논리를 가지고 결과를 도출하려는 과정을 볼 때마다 책상 머리 정책이 가져오는 시행착오가 반복되고 있는 현실을 매우 안타깝게 생각한다.

## 7. 범용 기술 벗어나 시스템 종합 기술이 주류인 도시철도 특수기술의 이해

도시철도 내부시장 특수한 조건들 속에는 사회 일반적으로 사용하는 범용 기술 테두리를 벗어나 시스템 종합기술 분야가 주류를 이루는 환경으로 도시철도 근무 기술자를 일반 기술자(General Engineer)라 이야기하지 않고 특수기술자(Special Engineer)라 부르는 것도 특별한 그 이유가 있는 것이다.

현재 일정 분야별 용역하청 유지보수 시행을 직영체제로 전환하는 절차 진행 중인데 도시철도 노동시장의 성격상 철도 내부시장 특성을 살리지 못하는 악순환을 되풀이 하고 있는 것이다. 퇴직 경력 기술자를 활용하여 실용 R&D를 활성화하고 경험기술을 계속 업데이트하여 산업계 전반에 걸쳐 문제점으로 안고 있는 기술 분야에 부족한 개념 설계와 기본설계에 반영하여 철도기술이 급변하고 있고,

차량·시설의 유지보수에 국제기준에 부합한 신뢰성 관리(RAMS) 기법이 도입되고 있는 등 유지보수 기술도 고도화 추세에 직면하고 있어 철도기술 발전과 변화에 발맞추

업무역량의 향상 및 전문성 강화를 위한 분야별 전문인력 양성체계와 퇴직전문가 활용 방안 마련이 필요하다. 분야별 신뢰성을 높일 수 있는 제도적 안전운행 기술 패러다임을 구축하기를 하루빨리 서둘러야 한다고 생각한다.

표준궤간에 중전철로 수동과 자동운전 방식으로 하루 700만 수송은 세계에서 단일 노선으로 가장 긴 지하구간을 10량 편성으로 운행하는 2호선(60.8km) 경우 노심초사 안전이 늘 당연지사로서 더욱 요구되고 있다.

당장 성공을 거두겠다는 단기적 사고에서 벗어나 시행착오를 인정할 수 있는 문화가 조성되어야 하고 성공을 위해 필요하다는 점을 인정하는 중장기적인 실태에 대한 책임을 나눠 갖는 사회적 합의 속에서 발생하는 안전 리스크를 경험기술자 활용으로 메워 나가면서 저출산 및 고령화 사회의 짐을 우리 함께 극복하는 자세가 필요하다.

복잡하고 다양한 기술이 혼재되어 있는 서울교통공사 도시철도 인프라를 동시에 안전을 우선하면서 보수보강하려면 일시에 막대한 예산이 당장 필요하다. 따라서 제한된 예산으로 좀 더 많은 숫자의 인프라를 안전하게 운영 유지보수하고 훌륭한 서비스를 실현하려면 경험축적기술자들의 노하우를 적극 활용하는 정책 실현만이 해답이 될 것이다.

## 8. 경험기술이 축적된 퇴직자 활용 방안 적극 연구 검토 필요

퇴직 경험축적 기술자 활용 방안으로는 인공지능(AI)의 혁명도 중요하지만 먼저 사람 혁명부터 하여 기존의 축적된 철도 기술을 미래에 필요한 방향으로 활용하자는 것이다.

- ▶ 철도기술교육(교육원 면허교육, 재직자 보수교육 등 위탁)
- ▶ 전동차 및 각종 보수용품 수리 위탁
- ▶ 전동차 및 보수용품 기술사양서 작성, 검토
- ▶ 전동차 및 시설개량사업 감리업무
- ▶ 대형사고 발생 대비 지원복구체제 구축 등 여러 가지로 가능한 우선순위 일자리의 미래를 열어 고령사회 삶의 빈곤 문제를 해결하는데 단초가 될 수 있다고 본다.



정부의 퇴직자, 퇴직단체 활용 사례

| 부처        | 주관                | 사업명                                 | 사업내용  |
|-----------|-------------------|-------------------------------------|---|
| 교과부       | 한국과학기술<br>정보 연구원  | 고 경력 기술인<br>활용 지원사업                 | - 퇴직과학자를 활용 과학정보를 분석하여<br>재직 연구자에게 제공<br>- 과학기술 정보 분석                                 |
|           | 한국연구재단            | 전문경력인사<br>초빙 활용방안                   | - 전문 경력자의 경험과 지식, 경륜을 각<br>기관에서 활용하도록 지원<br>- 대학 정규과정강의, 연구기관 사업 참여                   |
|           | 한국산업기술진<br>흥협회    | 퇴직과학 기술자<br>활용 중소기업<br>기술역량<br>확충사업 | - 공공기관, 기업 연구소, 퇴직자를 중소기업<br>연구 인력으로 지원<br>- 해당 중소기업에 인건비 지원                          |
|           |                   | 퇴직 과학자를<br>활용한 예비연구<br>지원           | - 퇴직과학기술자의 경험과 지식을 활용한<br>인력양성, 취업기회 확대<br>- 퇴직기술자의 예비연구자 합동으로 애로<br>기술 해결, 신기술 개발 참여 |
| 지식<br>경제부 | 연구개발 특구<br>지원본부   | 기술탐색 데스크<br>은퇴 과학자 사업               | - 고 경력 은퇴과학자 활용 기술 애로사업화<br>상담 등<br>- 기술, 시장, 특허정보 검색서비스 제공,<br>기술애로, 사업화 상담          |
|           | 정보통신산업<br>진흥원     | 퇴직전문가<br>파견사업                       | - 풍부한 경험과 봉사정신을 바탕으로<br>개도국의 개발기여, 개발사업 발굴<br>- 가뭄관리 시스템, 운전면허관리 시스템<br>등 지원          |
| 외교부       | 한국국제<br>협력단       | 중장기 자문단<br>파견사업                     | - 개도국 대상 정책자문과 지식 전수<br>- 행정, 교육, 의료 등 지원   |
| 고용<br>노동부 | 산업인력<br>관리공단      | 대한민국산업현장<br>교수단 사업                  | - 경험과 지식을 축적한 우수인력을 국가<br>핵심인력으로 활용   |
| 중소<br>기업청 | 대, 중, 소기업<br>협력재단 | 비즈니스 멘토제                            | - 마케팅, 생산기술, 경영관리, 무역수출업<br>등 경영 애로 협력사의 자문을 지원                                       |

도시가 조밀해지고 복잡한 환경 속에서 생존해있는 우리 도시철도 환경은 유비쿼터스 환경을 이용하는 유무선 네트워크로 연결하는 정보공유 속에서 실시간 안전운행 확보의 최후 확인자는 5G, 사물인터넷(IoT), Big Data, 클라우드 컴퓨팅, 인공지능, 로봇 등 제4차 산업혁명이 진행되고 있는 시점에 퇴직 경험 기술자 활용으로 도시철도 안전운행 뿐만 아니라 저출산 및 고령화 시대와 청년 실업 문제 해결에 부응 할 수 있다고 본다.

일본 아베 신조 총리가 100세 인생시대에 맞는 세운 정책처럼 평생직업 찾기에 동참하는 그간 잘 키워온 경험 많은 우리 주위에 있는 퇴직 기술자의 핵심 기술 자원을 면밀히 분석해 새로운 길을 모색 하는데 동참하자고 퇴직자 경험기술 재활용 혁명하는 마음의 외침은 시대 흐름에 놓치고 있는 것은 없는지 점검해 볼 필요로 발제를 하였습니다.

감사합니다.

*Memo*



*Memo*



*Memo*



*Memo*

