

卷頭言

研究·開發의 重要性

The Importance of Research and Development



會長 俞炳澈
President Byung Chul Yoo

學問體系가 多樣해짐에 따라서 學會의 數도 增加一路에 있으며 韓國科學技術 團體總聯合會에 加入하고 있는 우리나라의 自然系 學會의 數도 거의 200에 達한다고 한다. 勿論 그 規模의 大小, 活動의 活潑한 程度는 千差萬別일 것이나 각기 固有의 學問 내지 技術分野의 學術活動을 통하여 該當分野의 發展을 圖謀하려고 하는 目的은 모든 學會에 있어서 共通의이다.

韓國自動車工學會는 自動車에 關한 學問 技術의 進步發展을 圖謀하여 自動車工業의 發展에 寄與할 것을 目的으로 하고 設立된 學會이며 今年으로서 創立十周年을 맞이하게 되었다. 이 十年동안에 우리는 學會로서의 基本的인 骨格을 構築하여 왔으며 이제부터는 內實을 期하여 名實相符한 充實한 學會로 발돋움할 時期에 處해 있다. 이와 같은 時點에서 지금까지의 學會活動을 돌이켜 보고 무엇이 必要한지를 생각하고 지나가는 것이 앞으로의 學會發展에 도움이 될 것으로 생각된다.

學會의 存在意義의 으뜸은 活潑한 學術活動, 즉 活潑한 研究發表 및 學術情報의 交換에 있다. 이를 위하여 우리 學會에서는 學會誌를 發刊하고, 春季 및 秋季에 學術大會를 가지며, 또 9個 部門委員會에서 學術講演會를 開催하고 있다. 그리고 隨時로 세미나 및 講習會도

마련하고 있다. 또 國際적으로는 FISITA 및 IPC에 加入하여 國際의인 學術交流를 圖謀하고 있다. 問題는 이들 學會活動이 얼마나 活潑하게 이루어지고 있느냐에 있다. 우리 學會誌는 1987年부터 季刊에서 隔月刊으로 增刊되기는 하였으나 아직도 一般記事와 論文을 分離하지 못하였으며 그것도 原稿가 不足하여 每號마다 編輯理事의 苦心이 이만저만이 아니다. 또 春季 및 秋季의 學術大會에서 發表되는 論文의 數도 차차 增加하고는 있으나 아직도 아쉬움이 많은 狀態이다. 9個 部門委員會에서 主管하는 講演會도 아직은 몇個 部門委員會가 合同으로 開催하여 全體的으로는 年에 3回 정도를 開催하는 것이 고작이다. 그리고 隔年으로 開催되는 IPC에서의 우리 會員의 發表論文數는 每回 10餘篇에 不過하며, 역시 隔年으로 開催되는 FISITA 總會에서는 아직 한 번도 우리 會員의 論文 發表가 없는 實情이다.

위에서 본 바와 같이 우리 學會의 活動은 다 른 先進國에 비하여 아직은 微弱하다. 그 原因은 한마디로 말하여 우리 나라에서의 自動車工學에 關聯된 研究와 開發이 活潑하지 못한 데 있다. 研究·開發이 活潑하면 많은 論文, 報告, 資料, 解說이 쏟아져 나와서 原稿不足으로 허덕이는 일이 없을 것이므로 學會誌를 月刊으로 增刊하여 보다 充實한 學會誌로

만들 수 있을 것이며, 論文集을 別途로 發刊할 수도 있을 것이다. 또 學術大會나 各 部門委員會의 學術講演會에도 論文이나 講演을 하려는 希望者가 물려들어 大盛況을 이룰 것이며 IPC나 FISITA總會와 같은 國際學術會議에도 많은 會員이 參加하여 水準 높은 論文을 發表함으로써 우리의 技術水準을 誇示하고 國威宣揚을 할 수도 있을 것이다. 그런데 지금과 같이 研究·開發이 不振한 것은 自動車生産台數가 年에 100萬台를 넘어서고 있는 나라로서는 體面이 서지 않는 일이다.

이와 같은 研究·開發은 누가 하여야 하는가? 그것은 바로 우리 自動車工學會 會員이 맡아서 하여야 할 責務이다. 더 細分해서 말한다면 先進諸國에서와 같이 基礎分野는 學界에 있는 會員들이, 應用分野는 產業體에 있는 會員들이, 그리고 必要에 따라서는 產學協同의 形態로 推進되어야 할 것이다. 지금까지는 學界에 있는 會員들에 의하여 極히 制限된 分野에서의 研究가 이루어져 겨우 命脈을 이어왔으나 先進諸國에서의 學界 研究에 비하면 質과 量이 모두 微弱하며 그 理由야 어디 있건간에 學界는 앞으로 더욱 奮發하여야 할 것이다. 그러나 그나마 學會의 學術活動을 오늘까지 이끌어 온 것은 대부분 이들 研究의 덕택이었다. 한편 우리 學會는 產業體에서 보다 많은 研究·開發이 이루어져서 學會의 學術活動을 이끌어 나가야 할 성격의 學會이다. 그런데 지금까지 그렇지 못한 理由는 여러가지가 있겠으나, 그동안 自動車工業을 無의 狀態

에서 年產 百萬台를 헤아리는 오늘의 狀態까지 導入技術만에 依存하여 끌어 올리는 데 온 힘을 기울이다 보니 研究·開發에 힘을 쓸 餘力이 없었다는 것이 가장 큰 理由의 하나로 손꼽힐 수 있을 것이다.

그러나 產業體도 언제까지나 導入技術에만 依存할 수는 없을 것이며, 獨自의 研究·開發 없이는 계속 自動車生産業體로 살아남기가 어려울 것이다. 各 生産業體에서도 이 점을 認識하여 近來 自體 研究所를 設立하고 人力確保와 集中的인 投資에 나섰으며, 一部 業體에서는 이미 상당한 成果를 올리고 있는 것으로 알려지고 있다. 이것은 참으로 多幸한 일이 아닐 수 없다.

各 生産業體의 經營者는 이와 같은 研究·開發이 該當業體의 未來의 運命을 左右함은 勿論이고 우리 나라 自動車工業의 死活에 關係된다는 점을 깊이 銘心하여 研究·開發風土의 造成과 研究·開發分野에의 持續的인 投資에 더욱 拍車를 加해야 할 것이다. 또 이 나라 自動車工學關聯 研究·開發에 대한 直接的인 責任을 지고 있는 우리 會員은 使命感을 가지고 研究·開發에 精進하여야 할 것이다. 그렇게 할 때 비로소 이 나라에 自動車工業이 確實하게 뿌리를 내릴 수 있을 것이며, 自動車工學會의 活動도 正常軌道에 올라서 自動車工業의 發展에 크게 寄與할 수 있을 것이다. 研究·開發 없이는 自動車工業의 發展도, 自動車工學會의 活性化도 한낱 口頭禪이 되고 말 것임을 거듭 強調하는 바이다.