

한국철도학회와 철도의 발전



홍용기 한국철도학회 제 12대 회장
우송대학교 교수, 철도차량기술사회 회장

한국철도학회가 창립된 지 2017년 9월 9일로 20년이 됩니다. 벌써 스무 살이 되었네요. 한국철도학회 20주년을 진심으로 축하합니다.

사람으로 치면 이제는 자립할 나이가 되었군요. 학회가 독립하여 홀로 우뚝 서라고 20주년에 맞추어 한국철도학회논문집이 스코푸스 국제학술지로 선정된 건지도 모르겠습니다.

이것이 밑거름이 되어 국제적인 무대에서 세계의 석학들과 우리의 철도기술을 겨루고, 국내의 철도발전에 학회가 더욱 기여할 수 있으리라 생각합니다. 실로 한국철도학회의 영광이자 철도의 희망입니다. 정말 축하합니다.

한국철도학회의 탄생

잠시 한국철도학회의 지난 20년을 회고하고자 합니다. 저는 1997년 1월부터 한국철도학회 창립을 위한 준비를 시작했습니다. 준비하게 된 동기는 1996년 말, 안우희 (전)한국철도기술연구원장께서 철도기술발전을 위해서는 학회가 필요하다고 하시며 학회를 만들 것을 저에게 제안하셨습니다. 본인도 철도기술발전을 위해서는 학회가 있어야 한다고 인식을 같이하여 철도학회를 만들기로 하였습니다.

그래서 맨 먼저 연세대 박영필교수님을 찾아가 학회설립과 구성원 등에 대해 자문을 구했습니다. 그 자리에서 인하대 박철희교수님을 추천해 주셨고, 그 후 서울대 김동건교수, 홍익대 김정태교수, 기계연 송달호박사, 철도대 이종득교수 등을 차례로 만나 동참해 주실 것을 요청하였습니다. 몇 번의 만남과 회의를 통해 발기인 명단이 만들어지고 발기문을 작성하였습니다.



한국철도학회 발기 취지문

최근 우리 사회는 급속한 산업화, 도시화가 진전되면서 교통수요의 폭발적인 증가와 함께 교통수단으로써 철도에 대한 관심이 고조되고 있습니다. 이미 선진 각국에서는 빠르고 안전하며 이용하기 편리한 철도를 개발하기 위하여 국가 정책적인 차원에서 기술개발, 서비스향상 등에 집중적인 투자를 하고 있으며, 국내에서도 철도를 주요 사회간접자본으로 인식 남북통일을 대비하고 21세기 주도산업으로 육성·발전시키고자 노력하고 있습니다. 그러나 우리나라 철도는 100년에 달하는 오랜 역사를 갖고 있음에도 불구하고 학술적으로 아직까지 체계적인 접근과 연구노력이 부족한 것이 사실입니다.

현재, 대용량, 저공해의 그린교통수단으로써 새로운 도약기를 맞고 있는 철도는 고속철도, 기존철도, 경전철, 지하철, 자기부상열차 등으로 그 종류가 다양화되고, 여객 및 물류수송의 중심수단으로써 그 역할이 더해지고 있습니다. 이러한 현실적인 여건에 부응하고 경쟁력 있는 수송수단으로 발전하기 위하여 철도시스템의 효율적인 운영과 기술향상 등의 분야에 연구 필요성을 절실히 느끼는 본인들은 철도의 여러 학문분야에서의 연구특성을 살려 체계적이고 심도 있는 연구를 위해 전문가들 사이에 토론의 구심체가 시급히 필요하다는데 의견을 같이 하였습니다. 이에 1997. 6. 3 서울교육문화회관에서 한국철도학회(가칭) 발기인 대회를 개최하여 한국철도학회를 창립하기로 합의하였습니다.

새로 창립되는 한국철도학회는 산업계, 학계, 연구계 및 정부기관 등 철도관련전문가들의 긴밀한 협조를 통하여 철도분야의 이론적 발전, 산업기술발전 및 정책개발에도 기여할 것이며, 철도인과 철도관련 전문인의 노력과 지혜의 결집이 그 어느 때 보다 필요한 이때 본 학회와 관련 있는 유관학회와의 협력을 통해 철도에 대한 학술과 연구의 핵심적인 중심체로서 그 역할을 다할 것을 다짐하는 바입니다.

1997년 6월 3일

발기인 대표 박철희

발기인 (가나다순 39명)

강기동, 김경철, 김동진, 김동욱, 김수삼, 김양모, 김영엽, 김용주, 김정욱, 김정태, 김정평, 김창호, 박귀태, 박상진, 박영필, 박철희, 변근주, 설승기, 손정곤, 송달호, 송진, 오병환, 오재용, 우제윤, 유광균, 이기서, 이길재, 이영남, 이용상, 이원희, 이종득, 임진수, 장승필, 정경렬, 최강운, 최강희, 최응호, 한규환, 홍용기

1997년 6월 3일 서울교육문화회관에서 박철희 교수(발기인 대표) 등 학회 발기인 39명이 발기인 대회를 갖고, 1997년 9월 9일 한국과학기술회관에서 창립총회를 개최해서 한국철도학회가 탄생하였습니다.

학회탄생과정에서 그 당시 철도청으로부터 철도학회 설립을 반대하는 레터도 받은 적이 있었습니

다. 이유는 압력단체로 변해 철도발전을 저해할 우려가 있다는 것이었습니다. 이에 개의치 않고 설립을 추진해 나아갔습니다. 초창기 학회 사무실은 한국철도기술연구원(평촌) 공간을 사용하였고 초대 회장에는 박철희 인하대 교수, 총무에는 김창부 인하대 교수가 맡아 운영에 들어갔습니다.



(단식)
한국철도학회 창립총회

한국철도학회는 9일 오후 한국과학기술회관에서 창립총회를 갖고 초대회장에 박철희 인하대 대학원장을 선출했다.
철도학회는 앞으로 철도에 관한 학문과 기술의 발전, 정책개발 및 정보교류를 추진하게 된다.
이날 창립총회에서는 이상희 (신한국당) 의원이 "철도, 경전철 및 자기부상열차"에 대해 특강을 했다.
(한국경제신문 1997년 9월 11일자).
© 한경닷컴, 무단전재 및 재배포 금지

1998년 2월 4일 비영리법인인 사단법인 한국철도학회를 건설교통부에 등록하였습니다. 학회사무실은 한국철도기술연구원 안양평촌사무실을 약 3년간 사용하였고, 안우희 연구원장의 지원 속에 제가 관리지원하면서 학회활동을 시작하였습니다.

그 후 철도연 평촌사무실이 폐쇄되면서 학회는 광화문 사학회관빌딩으로 이사하게 되었는데, 이는 정진우 대한건설터트 사장(제3대회장)의 도움이 컸습니다. 그 후 용산의 철도회관건물에 입주하여 학회운영기반을 잡고, 회원들과 협찬사들의 도움, 김정태 회장님의 노력으로 2011년 현재 학회사무실인 SKY1004빌딩에 입주하게 되었습니다.

학회의 발전

20주년을 맞이하는 한국철도학회는 초창기에 논문집 인쇄비도 마련을 못하는 등 학회운영에 큰 어려움을 겪기도 하였지만 여러 회원들의 깊은 관심

속에 지속적으로 성장하였습니다. 그 동안 역대회장님들(박철희, 이종득, 정진우, 송달호, 김동진, 김윤호, 이태식, 김정태, 이용상, 이기서, 신민호, 홍용기, 박용걸)의 열정과 노고가 오늘에 이르고 있습니다. 다른 회장님들도 철도학회에 대한 사랑이 각별하시겠지만 저는 학회 창립을 주도한 때부터 12대 회장을 마치기까지 18년 동안 학회활동을 거의 빠짐이 없이 수행하였기에 더욱 각별하게 생각하며, 학회는 저의 분신이라고도 할 수 있습니다.

한국철도학회 창립과 한국철도기술연구원 설립 이전에는 철도관련 논문 발표가 석·박사 논문 약 10여 편에 불과하였으나, 철도학회 설립초기인 1998년에는 논문 132편이 학술대회에서 발표되었고, 10년이 지난 2007년에는 565편이 발표되는 등 매년 질적 및 양적으로 증가하여 학술대회 발표논문이 연간 약 500여 편씩 발표되고 있습니다.

지난 20년 동안 연간 2회(춘계, 추계) 학술대회를 통해서 지금까지 10,000여 편의 논문이 발표되고 학회지와 논문집이 정기적으로 발간되어 왔습니다. 이 논문들은 철도분야의 학문과 기술발전에 밑거름과 원동력이 되었고, 회원 개인은 물론 전반적인 철도의 발전에 기여하게 되어 고속철도를 개발하고 운영하는 국가로 발돋움 하게 되었습니다.

한국철도학회의 논문집이 한국학술진흥재단에 등록되고, 고속철도개통기념 심포지엄도 철도학회 주관으로 개최하는 등 철도운영기관은 물론 한국철도기술연구원, 철도관련 대학 등의 발전에 학회가 큰 역할을 해오고 있습니다.

또한, 철도학회를 통한 단행본과 온라인 철도표준용어를 제공하여 철도기술발전에도 기여하였습니다. 단행본을 살펴보면 “알기 쉬운 철도용어해설집”, “알기 쉬운 철도과학기술”, “철도표준용어사전(온라인용)”등으로 철도 종사자들이 많이 활용하

고 있습니다.

또한, 2004년부터 과학자를 지망하는 꿈나무들인 초중고대학생들을 찾아가 철도과학기술의 발전 가능성과 중요성을 알리고 꿈과 희망을 심어주고자, “철도과학기술강연 프로그램”을 만들어 시행하고 있습니다. 과학기술부장관으로부터 학회의 철도전문가들이 과학기술 엠베서더로 위촉받아 활동을 시작하였고, 장학금도 지급하게 되어 호응도가 좋았습니다.

“학생창의설계작품전”은 김윤호 회장이 제안하여 시행하기 시작하였으며, 이 프로그램 역시 발전을 거듭하여 국토교통부장관, 특허청장, 로템사장, 연구/운영기관장 등의 표창으로 안정적 경진대회 운영을 하게 되었습니다.

기술분야별 전문가 연구 그룹인 “분과” 및 “연구회”는 관심 있는 분야의 전문가들이 모여 분야별 기술동향과 새로운 이슈에 대하여 발표와 토론을 통해 정보를 공유하는 자리로 점점 정착하고 있어 학회 본연의 활동모습이 보기 좋습니다.

한국철도학회논문집의 국제화 노력은 이우식교수를 중심으로 진행되었고, 2011년도부터 준비하여 2013년도에 스코푸스 등재지로 등록 신청하였습니다. 등록심사를 마친 후 승인이 다소 늦긴 했지만, 2017년에 마침내 국제학술지인 스코푸스에 등록된 것은 한국철도의 자랑이며, 이는 곧 철도의 성장이고 발전이라고 말할 수 있습니다.

철도의 발전에 기여

한국철도학회의 탄생으로 한국철도기술연구원에서 수행하는 프로젝트, 철도기술정보 및 연구논문 등은 한국철도학회의 논문집과 학술대회를 통하여 발표되었고, 이 논문을 운영기관과 기업에서 는 기술력 향상에 활용하게 되었습니다.



도시철도운영기관들이 늘어나고 한국철도공사와 한국철도시설공단이 기술개발과 기술력향상에 적극적으로 나서는 등 기술수요가 점점 늘어나기 시작하였습니다. 국토교통부에서도 연구를 본격적으로 추진하기 위하여 국토교통과학기술진흥원을 설립하고 연구개발비를 늘려나갔습니다.

그 결과 고속철도도 차질 없이 잘 운영을 하게 됐고, 표준전동차 국산화개발, 경량전철개발, 트램 개발(바이모달, 무가선), 고속철도기술개발(HSR), HEMU430X, 틸팅열차, 도시형자기부상열차 등을 한국모델로 개발하기에 이르렀습니다. 한국철도기술연구원의 연구개발비는 연간 1,000억원을 넘고, 연구인력도 350여명으로 확대되어 활발한 기술개발이 진행되고 있습니다.

그렇게 철도정책과 기술전문가들(학계, 산업계, 연구계, 정부)은 각자의 소속된 기관(회사)에서 철도기술개발에 열중하면서 한국철도학회의 활동에도 참여하여 정보를 공유하고 있습니다. 학계의 교

수들은 학교(서울과학기술대, 우송대, 한국교통대, 동양대 등)에서 철도의 인력양성에 매진하고 있습니다. 지금은 대학은 물론 석박사를 지망하는 학생들에게 철도의 인기가 대단해졌습니다.

저 역시 한국철도기술연구원과 우송대학교에서 연구하고 강의하며 학회활동을 수행하였습니다. 연구개발과 학회활동에서 얻은 지식과 경륜으로 사회공헌활동(한국철도공사 등 각종 위원회, 국토부 철도기술심의위원회 위원장, 국토교통과학기술진흥원 평가위원 등)을 하고 철도기술발전에도 기여했다고 자부하고 있습니다.

저는 정년퇴임을 두 번이나 하게 되는 행운을 얻었습니다. 2013년 말 한국철도기술연구원에서 정년을 맞았고, 금년 2017년 8월말이면 우송대학에서 다시 정년퇴임을 하게 됩니다. 그렇지만 아직도 철도에서 해야 할 일이 남아(?) 철도연구협동조합에서 철도연구를 지원해 나아가고자 합니다. 많은 격려와 지도 부탁드립니다.