

肩負抗暖新任務

自行車業如何因應全球暖化

圖◎蕭嘉慶、文◎張晉銘



2010 台北國際自行車趨勢論壇第一場「氣候高峰會後對全球自行車產業的影響」，於3月17日在台北世貿南港展覽館舉行，會中難得邀請到 FSA USA 總經理 Mr. Matt Van Enkevort、Dorel 總裁暨執行長 Mr. Martin Schwartz、德國 Derby Cycle 董事長 Mr. Mathias Seidler、TBEA 理事長楊銀明、中國機電商會高級商務專員張培生，依序分享觀點和意見交流。



▲CHC 董事長鄭惠明呼籲自行車業面對全球暖化的同時，省思自我扮演的角色。



▲中國自行車協會理事長馬中超表示，自行車是永續發展的產業，希望產業界能為社會做出最大貢獻。

Mr. Matt Van Enkevort

Matt Van Enkevort 指出，氣候高峰會的結論沒有實質效果，因此與綠色環保息息相關的自行車產業，就肩負起重要責任，例如北美最大的經銷商 QBP 已經開始執行應對措施，除了使用省水設備、太陽能發電和訓練員工落實資源回收等方式，旗下員工只要搭乘大眾運輸、單車通勤以及自備午餐，即可獲得較高的薪資。另外，ACE 委員會與環保團體合作，提供給經銷商獎勵措施。

無獨有偶，位在台灣的天心霧峰新廠，使用泡棉夾板做為隔熱方式，減免使用有機溶劑，提高省水效率，照明來源為自然光，這些節能環保的概念，都是企業落實環保的最佳體現。



Mr. Martin Schwartz

Martin Schwartz 表示，當環保議題逐漸受到重視，各國無不開始建設自行車的軟硬體設備，像是荷蘭的首都阿姆斯特丹，在火車站就設有一萬個單車停車位；哥本哈根也因為是通勤效率最高的都市，目前已經有自行車之都的稱號；美國紐約市也計劃在三年內增加一倍的自行車道，英國更是投入一億英鎊在自行車的相關建設，但無論如何，如果要說服民眾騎乘自行車上班通勤，第一個要解決的問題就是確保騎乘與停放的安全，並且設計更符合生活需求的自行車服裝。



Mr. Mathias Seidler

Mathias Seidler 認為，不論是政治還是個人因素，面對全球暖化，目前都沒有一個立即性的理由讓大家覺得要馬上「改變」，但如果以通勤方式來說，如何證明自行車也能取代汽車，成為首要任務。

住在德國市區的民眾，平均每人每天通勤距離為 15km，其中有 60% 的上班族通勤距離不超過 6km，所以自行車具有十足的潛力可以吸引這些通勤族。在荷蘭和英國，針對購買自行車或單車通勤，推出稅務減抵的政策方案，也因為有這些獎勵政策，加上前幾年通膨壓力和油價上漲等因素，自行車的銷售逐漸看漲，單車通勤族也越來越多。

如果政府單位能有效建置完善的自行車道、硬體設備，以及有利的獎勵措施，並且提供完善的停車空間，不讓單車有被偷的擔憂，相信單車通勤將會大行其道！

楊銀明

TBEA 理事長楊銀明先是針對近幾年全球自行車市場的現況做出分析，目前各級車在市場分布為：高級車佔 10%、中級車佔 35%、普通車佔 55%。

值得一提的是，台灣自行車生產量為全球第三，出口金額居全球第二，雖然 2009 年相較於 2008 年的出口量和出口值分別衰退 20% 和 9%，但是出口平均單價卻能成長 13%，達到 290 美金，屬於生產中高級車的範圍。

楊理事長指出，體委會在 2002 年起就大力推廣自行車道的硬體建設，興建地方性、區域性、環島性的自行車道，目前台灣已經有 3,400km 自行車道。在未來四年內，政府編列預算 40 億元，推動自行車路網設置計劃；另一方面，自行車傳教士「標哥」，計劃在今年 10 月於花東地區舉辦為期 9 天的台灣自行車節，持續為台灣的自行車文化盡一分心力，積極打造台灣成為自行車島。而彰化縣自行車主題園區，目前將進行第二期的工程，期望能打造出結合競技、休閒、娛樂和博物館的單車樂園。



張培生

中國機電商會高級商務專員張培生指出，中國自行車業缺乏品牌行銷的理念，同時需面對貿易壁壘的難題；現階段而言，還必須加強研發設計的理念、提高產品附加價值，並且面對可能隨之而來的高價人工成本。

由於當初中國政府限制摩托車上路，電動自行車才能取而代之，也因為需求量大，電動自行車的銷售才會大幅成長，就連青少年也愛不釋手，這是很特殊的例子，不過製造業的高速化膨脹，以及交通部門猶疑不明的政策走向，將攸關電動自行車的往後發展。



▲論壇主持人由政治大學創新與創造力研究中心主任溫肇東教授擔任。



▲主辦單位CHC董事長鄭惠明(中)致贈富有台灣傳統藝術精神的「布袋戲偶」予主講貴賓。