



韓國自行車產業 發展動向和產業扶植政策

隨著環保議題日益受到全球矚目，韓國總統李明博積極地把自行車產業列為今後重點發展的產業。從2008年開始，韓國知識經濟部和自行車產業，以「在韓國國內恢復自行車生產」為目標，陸續推行幾項重要措施。包括，協助韓國自行車最大廠「三千里自行車 (Samchuly Bicycle)」重新在國內興建工廠、協助零件廠回流，以及制訂各種補助自行車產業發展政策。

文◎張書文
東海大學工業工程與經營資訊系副教授

本文首先將簡介韓國自行車市場概況、韓國最大自行車廠—三千里自行車公司的發展、韓國企業發展電動自行車的現況、韓國政府對自行車產業的補助政策，並指出韓國自行車產業復興的課題。(註1)

知己知彼

儘管台灣自行車產業目前早已超越韓國自行車產業，在國際上具有舉足輕重的地位。然而，同為東亞新興經濟體的韓國，向來以政府扶植產業和大企業（汽車和電子）成功走向國際舞台聞名，該國自行車產業的發展不容小覷，本文的目的在於協助台灣自行車業者和政府理解韓國自行車產業發展動向，以及韓國政府的自行車產業扶植政策，希望能藉本文知己知彼，進一步強化台灣自行車產業的競爭力。同時，也希望有助於廠商在韓國自行車產業

發展過程中取得商機和發展機會。

韓國自行車市場概況

根據韓國自行車協會發表的資料顯示，韓國國內自行車人口約 500 萬人。其中，130 萬人加入了自行車社團。最近幾年，雖然韓國全國興起自行車熱潮，但是幾乎沒有韓國國產車。20-30 萬韓元（約台幣 6000-9000 元）的低價格車市場是中國製產品的天下，100 萬韓元（約台幣 3 萬元）以上的高級車幾乎都是由台灣製造的產品獨佔。例如，2008 年的韓國國內市場將近 200 萬輛，但是國產品僅約 2 萬輛。2009 年國內需求為 280 萬輛，2010 年也將近 280-300 萬輛。預計每年以 10% 的速度成長。

註1 本文主要整理自日本自行車產業發展協會大江卓次先生撰寫的三篇關於韓國自行車產業的報導(大江, 2009, 2010a, 2010b)，並獲得大江先生允諾引用內容資料。

韓國自行車協會所公布的成車銷售狀況

(2009年10月底為止)

低價格車		(低於100,000韓元)		
	企業名	銷售量(輛)	銷售金額(韓元)	經營代理的品牌
1	Samchuly Industrial Co., Ltd. (三千里)	770,000 (2008年900,000)	88,000,000,000	Lespo, Next, Hound, Appalanchia, Bimax
2	ALTON Sports Co., Ltd.	270,000 (2008年210,000)	32,000,000,000	ALTON, BENETTON, SAAB, CHEVROLET
3	INFIZA Co., Ltd.	230,000	24,000,000,000	COREX, INFIZA
4	GIONIX	80,000	7,000,000,000	GIONIX, HANURI
5	Bitec	60,000	5,000,000,000	Bitec, OEM
6	Bimax	40,000	3,200,000,000	Bimax
7	JunJin Co., Ltd.	30,000	3,000,000,000	ATECX
8	G.S Global Co., Ltd.	23,000	3,500,000,000	FILA, SSANGYONG
9	A.motion Co., Ltd.	15,000	1,500,000,000	DM, American Eagle, ZEBRA
低價格車小計		1,518,000輛	167,200,000,000	

中高價格車		(100,000韓元 ≤ 中價格車 < 500,000韓元 ; 高價格車 ≥ 500,000韓元)		
	企業名	銷售量(輛)	銷售金額(韓元)	經營代理的品牌
1	VERYGOODLEISURE Co., Ltd. (三千里高級車事業部)	35,000	40,100,000,000	BLACKCAT, CELLO, GT, SCHWINN, Moots, COLNAGO
2	OD bike	17,000	2,200,000,000	MERIDA, CENTURION
3	Xenon Sports	12,000	1,900,000,000	SCOTT, Garyfisher
4	MBS	10,000	1,500,000,000	ELFAMA
5	Spo-world Inc	10,000	1,300,000,000	TREK
6	SIS International	12,000	500,000,000	DAHON
7	BIKEallday	1,500	8,000,000,000	COMMENCAL, Mini
8	Mackinley	6,500	7,000,000,000	WHEELER, Mackinley
9	KEVIN Co., Ltd.	1,800	6,000,000,000	MARIN, Pacific
10	Cephas	3,500	5,500,000,000	Specialized
11	Highland	1,000	5,500,000,000	Rocky Mountain, Jango
12	Azoki	2,000	5,000,000,000	KHS, OGK
13	Jagang Co., Ltd.	400	4,000,000,000	De Rosa, TIME, MORATI
14	Neofly	1,000	3,000,000,000	PINARELLO, Louis Garneau
15	Human bike	4,000	2,500,000,000	MERIDA,ongoose
16	AB Sports	500	2,000,000,000	Litespeed, Tomac
17	DongJin	800	1,500,000,000	TITUS, Focus
18	ESP korea	500	1,500,000,000	SEVEN
19	HANGANG Sports	300	1,300,000,000	CENTURION
20	SANBADA	3,000	1,100,000,000	Cannondale, STRIDA, Brompton
21	DAEJIN	900	1,000,000,000	BIANCHI
22	COMATE	600	800,000,000	TRIGON, Jamis
23	ELIMENT	600	700,000,000	BMC
24	GIANT	8,000	600,000,000	GIANT
25	Spomate	300	500,000,000	ORBEA, FSA
26	Seven mate	300	400,000,000	NORCO, RENAULT
27	Pro Bike	300	360,000,000	KTM
28	Parema International	300	300,000,000	FELT
29	The others	147,900	N/A	N/A
中高價格車小計		282,000輛	106,060,000,000	
低中高價格車合計		1,800,000輛	300,000,000,000	約台幣90億

(資料來源：大江卓次)

韓國最大自行車廠—三千里自行車公司

韓國三千里自行車公司創立於 1944 年 12 月，2008 年連同子公司的營業額合計超過 1,000 億韓元（約新台幣 30 億元）總部設於首爾，為韓國最大的自行車製造及銷售商，國內市佔率約 60%。主要從事各式種類的自行車，例如，登山車、公路車、童車等，並以 Appalanchia、Blackcat、Kenia 品牌行銷全國。



至 1990 年代為止，三千里自行車公司在 大邱 (Daegu)、慶尙南道 (Gyeong Sang nam-do)、梁山的工廠，每年生產了 100 萬輛自行車，但因為抵擋不住中國製造的低價車壓境，2000 年關閉了大邱廠，2001 年把梁山廠移到忠清北道的沃

川 (Ok cheon)。不過，到了 2005 年沃川廠也宣告關閉，之後就一直透過中國廠商 OEM。時隔五年，在韓國政府培育自行車產業的強烈企圖心，以及看好韓國國內高級自行車需求會大幅提升的情況下，決定重新在國內設廠，工廠的興建地點位於首爾市南邊約 20km 的京畿道義王市 (Uiwang city)。

選擇在義王市建廠的理由包括「離首都圈很近」以及「距離義王貨櫃基地、可以利用平澤港」等優越的進出口環境。該廠原本是「Haetae 製菓」的工廠用地，佔地 8,309 平方米（約 2500 坪）。總投入經費 400 億韓元（約新台幣 12 億），預估最大產能為 30 萬輛成車。工廠高 3 層樓，樓地板面積 12,940 平方米。其中，生產用面積為 3,900 平方米、倉庫設施面積 7,900

平方米，事務部門面積 1,090 平方米，休息室 50 平方米。工廠預計於 2010 年底完工並進入正式生產，主要生產高級自行車。目前韓國國內高級自行車市場的規模每年約 13 萬輛，以金額來看則是超過 1,000 億韓元（約台幣 30 億元）。

當前，三千里公司的策略是低價格自行車，透過中國工廠進行 OEM 生產，而在義王廠則是生產「高級登山車和電動自行車」，每輛平均價格約 50 萬韓元（台幣約 15,000 元）的產品，預估年產量 10 萬輛。根據對該公司熟悉的業界相關人士指出，即使新工廠蓋好，三千里的車架和相關零件都不會在內部製造，目前主要從中國採購，內部只進行組裝作業。而且組裝作業分成兩部分，在外部完成 85% 的組裝作業，而在內部只進行後續的 15% 組裝作業。據說今後鋁合金車架將由韓國的東洋鋼鐵製造，而韓日精密將負責避震前叉製造。

韓國電動自行車的發展

三千里公司自從 2010 年重啓國內生產後，2010 年 10 月在首爾郊外京義道舉辦的世界車展 (World Bike Show) 中，首次推出了第一輛韓國國產電動自行車「Greenity」。雖然車架為中國製造，但也使用許多韓國國產的電子零件。例如，電池為 Samsung SDI 製造，而馬達和控制裝置則為三千里公司和 SPG 公司共同開發。國產零件的使用比率，佔成車成本的 71% 左右。零售價格每輛價格約 129 萬韓元（約新台幣 38,700 元），2010 年預計生產 1,000 輛以上，2011 年則計劃生產和銷售 3,000 到 5,000 輛。2011 年也要啓動輔助騎乘式電動自行車的開發和生產。

在 2010 年的 World Bike Show，不同於



▲韓國第一部國產電動自行車。



▲MANDO公司的折疊式電動自行車。

以往 Seoul Bike Show，出現了許多不同業種切入自行車成車、零件、電動自行車、服裝、配件、自行車立體停車場的領域。這也反映了韓國自行車產業正逐步地擴大範圍。以下介紹韓國最大汽車零件廠 MANDO 進入自行車產業的例子。MANDO 是 KIA、GM、BMW 的零件供應商。在這次車展中，該公司把汽車使用的 EPS（動力方向盤）、ABS（煞車防鎖死）、ESC（防止橫向打滑裝置）、ECU（電子控制裝置）和資訊科技等，應用來開發折疊式電動自行車。

這部自行車來自踏板的腳踏力量並非藉由鏈條等機械方法傳遞，而是藉由感應器感知踏板的動能，並轉換為電能。同時也

有電力回充功能（在該公司稱為 Electric Chain）。此外，這部自行車也可以和 Smart Phone 連動，啟動自行車的電源，並進行各種管理。此外，這部自行車也可以讓騎乘者馬上知道騎乘距離、時間、速度、移動路徑、消費的卡路里數等。這部車的車架是超輕量碳纖維製造，折疊時間僅需 5 秒。最高速度為 30km/h。充電時間約需 3 小時，每次充電可以走 40km，邊騎乘還可以邊充電。騎乘模式有兩種：輔助和自助。其總重量約 17kg。

韓國政府的自行車產業扶植政策

根據韓國聯合新聞（韓聯社），總統李明博在 2009 年 4 月份的演講中強調：「自行車產業是環保時代的伙伴，讓自行車能成為減少二氧化碳排放的交通工具，是韓國應當走的道路，應該趕快進入自行車時代。」此外，李明博總統也表示，「韓國關閉國內自行車生產是很令人遺憾的事，最好能夠開發結合環保技術的未來型核心技術，生產高附加價值的複合動力自行車，提供國內市場或出口之用。」

在這樣的思維下，韓國政府於 2009 年 5 月初發表了活絡自行車產業的對策和自行車零件培育計劃，尤其是希望能夠活用鎂合金材料來開發新產品。目前的構想是讓群聚先進技術企業的全羅南道、順天科技園區成為鎂合金零件的生產據點。此外，大田、大德特區中，設立自行車研發專區。為此，韓國知識經濟部也通過了 60 億韓元（約 1.8 億台幣）的預算。此外，慶尙北道、永川也在知識經濟部的主導下，設置自行車零件區。

此外，如前所述，韓國政府和義王市也積極協助其最大成車廠三千里公司設立工廠。其中，義王市不僅協助取得工廠用地，

而工廠設立申請的手續僅用了一天就批准了，建築許可的申請也在一小時內通過。關稅廳也把三千里公司在義王市的工廠列為「保稅倉庫」，以便培育韓國國內的自行車產業。對於進口的生產設備、設備零件以及建築施工用設備，也採取保稅和迅速通關手續等優惠。

韓國政府協助自行車廠商回流的補助措施

韓國政府根據「培植零件、原物料專業廠商特別辦法」，希望讓自行車廠商回流，創造雇用機會和活絡經濟，建立了以下的優惠措施。但是，這項措施僅針對高價和高附加價值的產品，並不適用於低價格自行車產品。例如，活用高階技術和鈦合金等材料的產品。

● 產品開發資金上的補助

針對成車廠，產品開發每年約補助 600 萬美金，光是 2010 年已經補助了 900 萬美金。

● 建造自行車工業園區

目前已經在大邱的廣域市和順天市建造了自行車工業區。在優惠措施方面，工廠、事務所等土地的租金減免，以及五年的法人稅優惠（註 2）。

● 出口業務的協助

KOTRA（大韓貿易投資振興公社）支援廠商在海外的行銷活動。

● 減免項目和內容

減免項目	減免內容
法人稅、所得稅	<ul style="list-style-type: none"> 7年免稅之後，享有3年的50%減免。 經濟自由區、自由貿易地區、新發展地區3年免稅，之後享有2年50%減免。 新發展地區的開發事業單位享有3年50%減免，之後享有2年25%減免。
取得稅、登錄稅	15年免稅
財產稅	5年100%減免，之後享有2年50%減免。根據市、郡的條例，可以延長到15年為止。
關稅、個別消費稅、附加價值稅	作為支付手段的資本財、出資目的的資本財、投資促進用資本財，給予3年100%減免。

● 補助款和內容

補助款種類	補助內容
工廠用地補助款	<ol style="list-style-type: none"> 工業區：補助分售價格的差額（正常分售價格）最高到50%。 國家級產業園區：外國人投資區域租金減免：高科技（百萬美元）100%；一般製造業75%。 自由貿易區（工業區、機場型、港口型）租金減免：高科技產業（百萬美元）100%；一般製造業（500萬美元）75%。 個別工廠用地：土地購入後，租金（依業種或投資金額不同，減免額度不同）。
雇用補助款	新雇用者超過20人時，每超過1個人每月補助60萬韓元（期間為12個月以內）。
教育訓練補助款	雇用20人以上，有必要進行教育訓練時，一個人每月60萬韓元（期間為12個月以內）
設備補助款	超過20億韓元的設備，補助金額在5%以內。
顧問費用補助款	確定已經接受顧問輔導的企業，補助一般顧問公司所需輔導金額的50%以內。

資料來源：大江（2010a）

特別措施相關法案可參考以下網址：

http://likms.assembly.go.kr/law/jsp/Law.jsp?WORK_TYPE=LAW_BON&LAW_ID=A1728&PROM_NO=09583&PROM_DT=20090401&HanChk=Y

韓國關稅廳的協助措施

韓國關稅廳把自行車產業定位成需要 200 種零件，完全不輸給汽車產業，具備高附加價值的重要產業。根據分析，自行車的生產和使用人口增加，會在其生產、配送和使用階段，產生很大的推波助瀾效果。

階段	推波助瀾效果
生產	機械或金屬等產業領域、研究和生產設施的營建領域
配送	物流、零售業、運輸、廣告、中古自行車買賣領域
使用	休閒產業、休閒運動用品製造業、教育、道路營建領域

資料來源：大江（2010a）

註2 自行車企業的優惠和補助措施：

- 無償提供土地。
- 稅賦面的優惠措施。
- 製作試作品時，無條件補助其製作費用2,000萬韓元（台幣約60萬）。
- 人事費、技術和行銷上的補助。
- 採購必要設備的補助、提供研究實驗設備。



▲韓國關稅廳在Seoul Bike Show。

在 World Bike Show 2010 中，為了方便協助廠商，韓國關稅廳也在展場內設置了攤位。關稅廳為了讓國外的成車和零件等展出品可以快速順利地進出，將展示會場整個指定為「保稅區域」（一般透過船運會在釜山港進行通關，這次則改在展示會場進行通關作業）可見政府為了自行車展，從各個層面進行協助。對於已經外移海外，想要回流的自行車製造廠，宣傳其政府在關稅上的補助措施。同時關稅廳也在車展中分發送「自行車產業培育，關稅行政上的補助政策」資料。根據這項資料顯示，有以下的補助政策：

產業基礎設置階段的補助：指定成保稅營建場地

營建過程中，產業設施中使用的外國機械、設備、或營建設備的設置和使用，可以指定成為「保稅營建場地」。指定保稅營建場地，建造自行車生產設施時，有以下利基：

● 業者資金負擔減輕

有別於繳交關稅和通關手續完成後攜入的物品，外國進口的機械、設備和營建設備，在沒有支付關稅情況下，只需申報就

可以使用。因完工後再繳納關稅，所以在營建期間中可以不用繳納關稅。

● 附加價值稅的免除

和一般營建場所不同，在租稅特例限制法上，針對保稅的營建物品的進口，可以免徵附加價值稅。因此，可以減輕業者資金負擔，並加快營建速度。

● 簡化手續，讓設施材料可以迅速通關，節省時間和成本

與一般營建地在進口營建物品時，必須進行通關手續的作法不同的是，在進口物品時，可以只進行進口手續，不用通關，就可以直接搬入營建工程中。

在活絡銷售通路上的協助：車展會場指定成保稅區

為了主辦自行車展等活動，將其相關區域指定成保稅區域，以便於國外物品保管、展示和使用。

使用保稅展場制度的對於自行車展有以下的利基：

- 國外帶進來的車展用品不用負擔稅金，就可以參展。
- 車展期間，如果參觀者想採購會場物品，只要繳交關稅就可以採購。
- 可以節省主辦費用，並展示各種高價格最新產品。

生產營運階段的支援：指定成保稅工廠

不用徵收關稅等稅金的情況下，把工廠指定成可以使用國內外原物料和零件，進行產品生產和加工的保稅工廠。

在保稅工廠生產自行車相關產品的效果

出口產品：可以在保稅情況下，使用進口原物料和零件進行製造，因此可以節省成本和通關手續，迅速進行製造。

進口產品：進口原物料加工成為成品，到進入國內為止，都在保稅狀

態，因此可以省下相當於關稅的費用，具有緩和資金負擔的效果。

產業群聚建構階段的協助：把相關設施指定成綜合保稅區域

係指一個具備所有「保稅倉庫、保稅工廠、保稅展覽場、保稅營建場地」條件的保稅區域，除了可以讓很多企業進駐之外，也可以吸引國外投資，增加出口，以及促進物流。

自行車工業區若被指定成為保稅區域，生產產品所需的工廠營建，以及從原物料進口到製造、保存、流通、展示、研究等所需的產業各階段，就可以進行協助。除了可以生產基礎的營造和營運就可以順利進行。

指定成保稅區域後連帶的優惠措施

項目	主要內容	
目的	促進國際貿易、吸引外資、協助設置國內生產和物流的據點	
營運方式	進駐	個別業者的進駐、營運時的申報
	指定手續	指定的要求→指定(關稅廳長、其他制度、審議委員會等手續)
	進駐對象	倉儲、製造、展示、營建、銷售業者
	手續費	無
	營運期間	無限制(其他制度則有30年、50年的限制)
	設置期間	無限制
	進口物品的搬入	只有退稅對象物品才需申報
	區域內物品移動	在進駐業者之間移動時，搬出搬入的申報(其他制度則是可以做保稅搬運)
關稅補助	免稅範圍	在保稅工廠中，可以在保稅狀態下使用原物料。
	退稅範圍	出口用原物料、出口物品、出口物品的修理和修補材料、保稅銷售物品
	關稅退稅	退稅(其他制度中，沒有退稅)

資料來源：大江(2010a)

韓國自行車產業發展的課題

儘管韓國政府大動作扶持自行車產業，但是前景也不盡然順暢無阻。主要在於韓國自行車產業已經空洞化，幾乎所有的韓國國內零件廠都關閉，不然就是外移到中國。包含相關企業，現在剩下來的僅約20-30家，可以說韓國自行車國內生產基礎到了幾近瓦解的地步。因此，即便三千里自行車公司興建工廠仍無法馬上做出國產自行車。三千里自行車的金總經理也明白表示：「順利採購零件是當前最優先課題。」該公司相關人士也表示：「工廠營運初期，幾乎所有的零件都得仰賴國外進口，目前要看到貼有 Made in Korea 的標籤還很難。」

另一方面，在2010年韓國的 World Bike Show 中，看到來自汽車或電子產業切入自行車產業，發展電動自行車的舉動。根據韓國業者表示，其主要理由在於「韓國政府雖然獎勵自行車零件的國產化，但是現階段仍無法製造變速器等核心零件，即使可以製造，也沒有競爭力。」相較之下，發展電動自行車，可以利用韓國企業目前在電池、馬達和資訊方面的技術，做出高附加價值的產品。然而，根據韓國業者表示，目前電動車在韓國國內的市場需求仍然很低，因此，今後如何發展電動自行車產業也是政府和業者雙方必須面臨的另一項課題。

參考文獻：大江卓次，2009，韓國：三千里自轉車、國內生產再開へ - 高級MTB、電動自轉車を中心に年間10万台計画 -，日本財団法人自轉車産業振興協会。
大江卓次，2010a，韓國：ソウルバイクショー2010 と最近の同国自轉車業界の動向，日本財団法人自轉車産業振興協会。
大江卓次，2010b，電動自轉車に期待を寄せる韓国自轉車業界，日本財団法人自轉車産業振興協会。
三千里自行車公司網站：http://www.samchuly.co.kr/english/company/company_history.html。