

鄭惠明成立常熟巨馳車架廠

文◎吳敏正

曾創辦臺灣車架廠卜威公司並擔任執行長的鄭惠明，在 2011 年底離開卜威，並於 2012 年重回自行車產業，選在中國常熟重新成立同樣從事車架製造的新公司「巨馳」，今年 7 月取得公司執照後，已順利開始生產。

7月通過環評並投產

擔任巨馳公司董事長的鄭惠明表示，挾 26 年自行車業經驗，以 100% 臺資在中國常熟另起爐灶，由於擁有多年的業界經驗，加上過去配合的供應商、人脈，皆提供了許多幫助，讓他可以快速的在幾個月間處理完籌備的工作，並於 7 月 2 日通過環評、取得公司執照。此外，鄭董事長也要特別感謝旭東公司在那麼短的時間，將設備依巨馳工程團隊的理想改造成功，甚至還提早交貨，讓巨馳得以順利將第一張訂單在準時且無任何品質問題的情形下完成出貨。最讓鄭董事長感觸深刻的，是 7 月前就已經有客戶先行下單，對於客戶在成立新廠初期就選擇信任，讓他非常感激。

現在巨馳已經有一條生產線順利開始運作，初期只有一班制，產能為每月 12,000 臺車架，廠房陸續會擴增到兩班制、兩條生產線，因此最大產能可達 48,000 臺。未來還將添置烤漆的設備，初期可做一塗一烤，未來可達到三塗三烤，且將做到十萬級無塵烤漆，期望能用更高階的標準做出差異化。鄭董事長指出，臺資廠如果要和陸資廠打價格戰，將面臨很多不對等的情况，所以只能打公平的品質戰，一定要比陸資廠做得



▲鄭惠明在中國常熟設立巨馳車架廠。

好，如果能把品質的標準提升到其他廠做不到的境界，則低階產品也就沒有競爭力了。

不排除回臺設廠的可能

會選在中國常熟發展，鄭董事長表示，當地投資環境、人力素質都不錯，且位在昆山、太倉、南通和張家港等江蘇省臺商聚集的自行車重鎮的中心區域，經過他的評估，整體因素比他所熟悉的廣東更好。

曾擔任 TBEA 常務理事及顧問，與自行車研發中心董事長的鄭惠明，對臺灣自行車產業的發展也相當關注、熱心，問及未來有沒有可能回到臺灣設廠？鄭董事長說，其實在中國設廠的經營成本已經越來越高，近年來，臺灣自行車產業維持得很好，很多自行車相關產業都有回流的情況，但可以看到的是車架廠並沒有回流，其主要原因就是車架廠需要很多人力，而事實上臺灣並沒有足夠的勞工，因此他認為，如果可以開放更多外勞以解決勞工數量的問題，那他其實

也可以回來臺灣設廠，若有越多臺商回流，當然也會創造更多臺灣人的工作機會。他補充解釋道，以一個車架廠為例，如果臺商不回流，那麼在臺灣所創造的工作機會就是「0」，但若回臺設廠，雖然生產線上以外勞為主力，但公司幹部還是會聘用臺灣人，且一旦產業熱絡，當然也會帶動供應鏈產生更多的人力需求，就會為臺灣創造更多就業機會。

此外鄭董事長也提醒，近年來臺灣雖然走向精緻化，所生產的自行車單價卻也越來越高，但要注意到的是量也越來越少，目前雖然仍能達到總金額的平衡，但經濟規模對工廠的生存還是必需的，從美國、歐洲很多工廠都以生產高階車款為主，最後都面臨量太小而無法生存的經驗來看，當生產量小到一個程度後，就會造成工廠無法繼



▲ 嶄新的巨馳車架廠，將以生產鋁車架為主。

續營運的窘境，因此除了提高單價與附加價值，也不能忽略量的重要，才能讓臺灣自行車產業持續興盛發展。



MOZO前叉重整旗鼓 進軍內銷市場

圖、文◎吳志行

MOZO（摩大）是來自美國的避震前叉品牌，早在2004~2005年在大陸市場風行。之前，摩大在天津設廠，主要和富士達、捷馬等整車廠合作，為其提供高檔鋁合金前叉，而鋼叉產品則主要出口歐美市場。為了應對大陸越來越龐大的修補、OEM市場，加之外銷市場疲軟，摩大於2011年下半年在深圳成立一個占地2,000平方米、擁有30多名員工的工廠，建立了一條針對內銷市場的流水線，並於今年9月份開始投產，目前月產能是2萬支鋁合金避震前叉。



▲ 深圳市摩大金屬製品有限公司副總經理楊帆。



▲MOZO的前叉產品展示。



▲MOZO的創新產品。



▲MOZO的叉橋設計一直保持著創新，是MOZO品牌的一個亮點。

▲既美觀又可加強強度的前叉叉橋設計。

▲帶線控鎖死的MOZO前叉。 ▲叉橋上獨特的MOZO標誌。

重整旗鼓 強勢回歸

深圳摩大楊帆副總經理有著豐富的行業經驗，目前主管技術方面，而譚鑫海經理則負責銷售。楊帆副總經理介紹道：「2004年和2005年是MOZO的黃金時期，當時在修補零售市場和整車OEM市場的知名度都很高，但後來由於發展戰略重心的原因，沒有趁著最好的時機在大陸設廠，對內銷市場的投入不夠。現在，我們在美國的主設計師已經回歸，設計團隊再次煥發了生機，因此我們要重整旗鼓，在深圳設廠，加大對內銷市場的投入力度。我們目前的做法是次要零件向外採購，關鍵性部件自主設計開發模具，精加工零件自行生產嚴控品質，

最後再彙集到組裝生產線上完成安裝和貼標等最後工序。」

當年的MOZO Soul X、Vibe等前叉因為剛性好、經久耐用和獲得專利的獨特叉橋設計而備受傳頌，如今的MOZO又如何為自己定位呢？對於這個問題，楊帆副總經理作了如下的解析：「目前市面主要是我們早期的低端氣叉和帶鎖死的彈簧叉。我們的規劃是油壓和氣壓鋁合金前叉的高檔精品部分安排在深圳生產，只做高端產品，而卡閘式的低端氣叉，我們就不會涉足。預計在今年內，我們就會推出三個系列的新產品，其中每個系列裡面根據檔次和用途再細分至少三款的產品，囊括不帶鎖死、帶鎖死和帶行程調節的氣叉。」

