

우리나라 자전거 산업의 육성발전방안

김 흥 규*

Ⅰ 요약

2006년 현재 자전거 시장규모는 물량기준으로 239만대이나 이의 90% 이상을 수입에 의존하고 있다. 즉, 국내 자전거 산업기반은 인건비 등 원가부담이 커서 해외 OEM 방식 도입, 수입품의 판매 확산 등으로 약화되고 있다. 또한 국내 자전거 업체는 국내 생산을 포기하고 해외 생산 및 수입에 의존하는 유통업체의 특성을 지니게 되었다. 이에 정부는 자전거 이용자 활성화 정책, 한국형 공공자전거 도입 등을 통해 국산 자전거의 안정적인 내수기반 확보와 국내 자전거 산업육성, 그리고 시장 확대를 위한 여러 가지 정책을 추진 중에 있다. 본 논문에서는 국내 자전거 산업현황과 이의 활성화를 위한 정부의 노력을 외국의 경우와 비교해보고, 이의 확대발전방안을 살펴보고자 한다.

핵심주제어 : 자전거 산업, 산업정책, 확대발전방안

I. 서 론

자전거 산업은 노동집약적 산업에서 기술집약적 산업으로 전환되고 있다. 즉, 자전거를 이용한 레저 활동의 증가로 자전거수요가 다양해지면서 자전거에 다양한 재질, 인체공학적 설계방식, 첨단기술을 적용한 메커니즘 등이 적용되고 있는 중이다.

그리고 국내 자전거 시장은 일반인의 관심증대와 정부의 지속적인 환경정책 추진에 따라 시장규모가 확대될 전망이다. 즉, 주 5일제 근무 시행, 소득수준 향상, 건강에 대한 관심 증가 등으로 자전거 이용자가 증가하면서 자전거 수요도 계속 증가하리라 예상된다. 산악, 출퇴근, 여행 등 이용목적에 따라 자전거수요가 다양해지는 한편, 고가 자전거수요 등의 이유

* 단국대학교 상경대학 경영학전공 교수, heungkyu@dankook.ac.kr

〈논문 투고일〉 2013. 02. 04

〈논문 수정일〉 2013. 02. 25

〈게재 확정일〉 2013. 03. 05

로도 전체적인 시장 규모는 커지리라 예상된다. 또한, 유가 급등으로 인한 교통비 부담이 증가함에 따른 정부의 에너지 절약정책과 맞물려 국내 자전거 시장은 지속적으로 성장할 가능성이 크다.

다음으로 전세계 자전거 생산규모도 물량측면이나 금액측면에서 모두 급속히 증가하고 있다고 한다. 예를 들어 2007년 기준 전세계 자전거 생산규모는 연간 약 1억 2,000만대이며, 자전거 부품 및 완성차의 시장규모는 연간 약 600억달러이다.

위와 같은 국내 자전거 산업의 긍정적인 측면에도 불구하고, 국내 자전거 산업은 침체되어 있는 실정이다.

따라서 국내 자전거 산업이 왜 침체되어 있는지를 살펴보고, 이를 개선하기 위한 노력, 특히 정부의 정책을 외국의 경우와 비교해보는 것은 의미 있는 일이 될 것이다. 본 논문에서는 국내 자전거 산업현황과 이의 활성화를 위한 정부의 노력을 외국과 비교해보고, 이의 확대발전방안을 살펴본다.

그 결과 국내 자전거 산업의 확대발전을 위해서는 먼저 자전거이용활성화를 도모하여 현재 확대되고 있는 자전거 시장규모를 더욱 크게 하여 자전거 업체에게 자전거 자체생산의 필요성을 느끼게 할 필요가 있다. 다음으로 자전거산업의 고부가가치화를 통하여 국내 자전거 수요의 충당은 물론 자전거수출을 유도할 필요가 있다.

위와 같은 자전거 산업의 확대발전을 통하여 우리나라는 자전거수출강국으로 발돋움할 수 있으리라 예상된다.

II. 국내 자전거 산업현황

국내 자전거 시장규모는 2006년 현재 약 239만대로 이 중 90% 이상을 수입에 의존하고 있다.

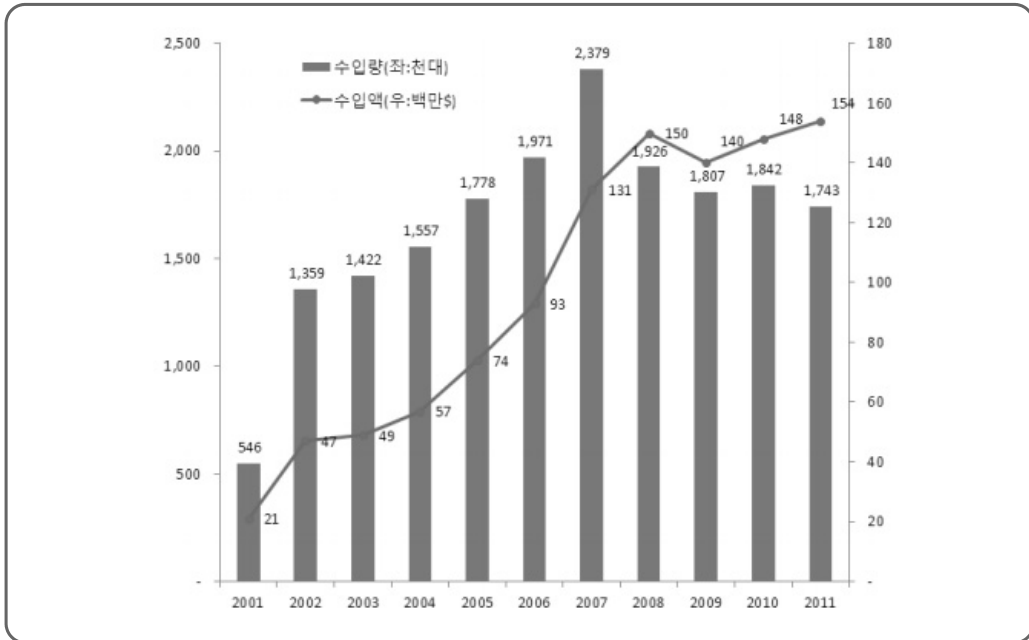
2006년 기준 우리나라 7개 자전거 생산업체(대영바이크, 삼천리, Inter Pro, Corex, Alton, DMC, ELFAMA)의 총생산액/총출하액은 약 87억원/86억원이며, 10개 자전거 전용부품 생산업체의 총생산액/총출하액은 약 49억원/47억원 수준이다.

국내 자전거의 생산량은 2003년 기준 47만 4천대에서 2007년 기준 2만대로 급격히 감소하였다. 이는 국내 자전거 생산업체의 인건비 등 원가부담에 따라 해외 OEM 생산방식을 도입하고, 국내 시장에서 수입품의 판매가 확산되는 등 국내 산업기반은 더욱 약화되고 있는 데

에 기인한다. 최근에는 국내 자전거 생산업체는 국내 생산을 포기하고 해외 생산 및 수입에 의존하는 브랜드 마케팅을 주로 하는 유통업체의 성격을 띠게 되었다.

[그림 1] 자전거 완제품 수입동향

(단위 : 천대, 백만달러)



주 : 한국자전거종합연구센터

한편, 자전거의 수입은 꾸준히 증가하여 2008년에는 국내소비물량의 99%에 해당하는 194 만대를 수입하고 있으며, 이 중 중국산이 94.8%로 거의 대부분을 차지하고 있다. 특히, MTB 등과 같은 고가의 레저용 자전거의 수입이 크게 증가하고 있다.

<표 1> 2008년 국가별 자전거 수입 현황

(단위 : 백만달러)

구분	중국	대만	미국	일본	독일	영국	합계
수입액 (비중)	113.9 (69.8%)	40.7 (24.9%)	3.2 (1.9%)	2.1 (1.3%)	1.5 (0.9%)	0.8 (0.5%)	163 (100%)

주 : KOTRA, 2009년

〈표 2〉 연도별 자전거 수입 현황

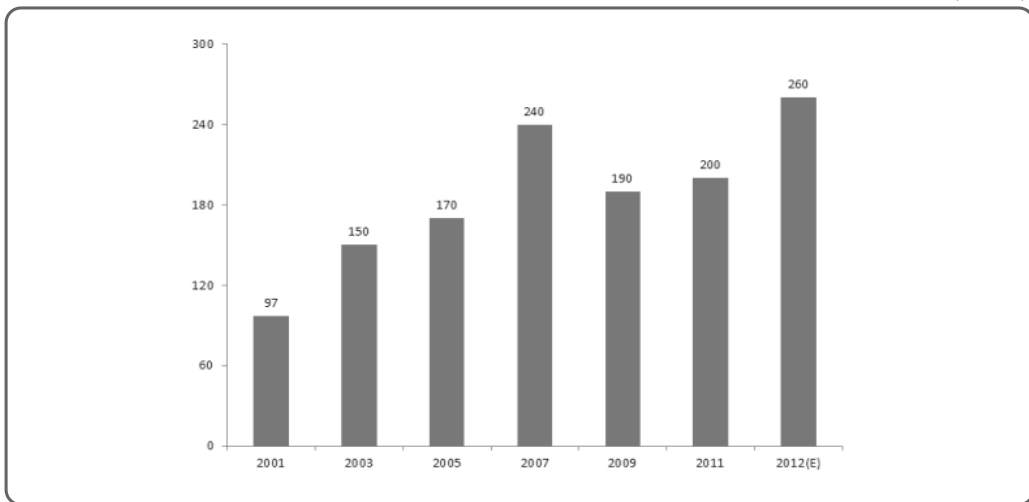
(단위 : 만대, 백만달러)

구분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
수입량	157	181	198	241	194
수입액	58.7	80.2	95.1	134.3	152.5

주 : KOTRA, 2009년

[그림 2] 국내자전거 판매량 추이

(단위 : 만대)



주 : 한국자전거종합연구센터

국내 자전거 부품 시장도 이런 국내 자전거 생산기반 감소로 인해 1998년 기준 309억 원에서 2007년 기준 52억 원 규모로 급격히 감소하고 있다. 이에 따라 자전거 부품 산업 업체 및 종업원의 숫자도 30개사 509명에서 4개사 66명으로 급격하게 감소하였다.

〈표 3〉 국내 자전거 부품 산업의 생산, 출하, 재고 동향

(단위 : 백만원)

구분	생산	출하	재고
1998년	30,907	30,409	2,560
2002년	10,836	10,873	728
2005년	5,434	5,450	41
2007년	5,202	5,225	106

주 : 부품소재통계·종합정보망

〈표 4〉 국내 자전거 부품 산업의 사업체 수, 종업원 동향

(단위 : 개, 명)

구분	사업체 수	종업원 수
1998년	30	509
2002년	18	246
2005년	10	91
2007년	4	66

주 : 부품소재통계·종합정보망

〈표 5〉 국내 자전거 및 자전거 전용부품 생산업체 현황

(단위 : 개, 억원)

구분		2003년	2004년	2005년	2006년
자전거	업체수	7	7	7	7
	생산/출하	192/205	98/101	76/77	87/86
전용부품	업체수	14	13	10	10
	생산/출하	42/41	69/70	27/28	49/47

주 : 부품소재통계·종합정보망

이러한 국내 자전거 산업기반의 약화로 인하여 자전거 무역수지는 1997년 처음으로 적자로 전환한 후, 적자폭이 지속적으로 확대되고 있는 추세이다. 특히, 주 5일 근무제가 본격화된 2005년 이후로 수입이 매년 큰 폭으로 증가하여 2007년 기준 적자폭은 1억 달러를 상회하였다. 또한, 2008년부터는 국내 자전거 부품의 수출도 증가하지 않아 무역수지가 더욱 악화되고 있는 실정이다.

〈표 6〉 국내 자전거 부품 생산 통계

누계	수출(증가율)	수입(증가율)	수지(증가율)
'08, 1~12월	5(-25.2%)	60(34.2%)	-55(-17.0%)
'09, 1~12월	2(-53.7%)	52(-14.2%)	-49(6.0%)
'10, 1~12월	4(53.8%)	64(23.4%)	-60(-11.0%)
'11, 1~12월	5(25.7%)	77(19.9%)	-72(-12.0%)

주 : 부품소재통계·종합정보망

한편, 이명박 정부 출범 후 저탄소 녹색성장의 일환으로 고유가 및 기후 변화 시대에 대응하기 위한 친환경적인 교통수단인 자전거의 이용 활성화 정책을 다방면으로 활발히 진행하고 있다.

먼저 2009년 ‘녹색성장 일자리 창출을 위한 자전거산업 활성화’ 정책을 추진하면서 자전거 전용도로 확충, 자전거 이용시설 정비 등과 같은 자전거 관련 인프라를 개선하고 있다(행정안전부, 2010년).

다음으로 국산 자전거의 안정적인 내수기반을 확보하고 국내 자전거 산업의 육성을 도모하기 위하여 자전거 이용자의 활성화를 위한 정책 시행과 한국형 공공자전거 도입 등을 진행하고 있다(행정안전부, 2009년).

또한 공공자전거를 공공기관, 기업 등을 중심으로 공급하여 국산 자전거에 대한 안정적 구매 수요를 확보하는 방안을 추진 중에 있다(e-daily, 2009).

마지막으로 생산비용 상승에 따른 생산설비 해외이전 등으로 침체된 자전거 산업의 재도약을 위한 지원정책을 추진하고 있다. 예를 들어 대덕 특구에 자전거 클러스터 조성, 전남 순천에 자전거 생산 집적화 단지 구축 등을 통해 자전거관련 R&D에 집중 지원하고 첨단 부품소재를 개발하여 고급 자전거 시장 진출 방안을 마련 중에 있다(한국교통연구원, 2010년).

그러나 위와 같은 정부의 자전거 이용 활성화 정책이 국내 자전거 산업의 부흥을 유도할지는 아직까지는 좀 더 지켜봐야 알 수 있을 것이다.

III. 해외 자전거 산업현황

일본의 자전거 산업은 이미 성숙산업으로 정부나 지방자치단체에서는 수요기반 확충보다는 자전거 이용환경 정비에 중점을 두는 정책을 전개하고 있다. 즉, 보급형 생활자전거의 판매량이 전체의 63.5%로 가장 높으며, 전체적으로 유형별 판매량의 변화는 크지 않으나 전기자전거의 판매는 점차 증가하는 추세이다. 그리고 국내 자전거의 90% 이상이 보급형 생활자전거로 일본에서 자전거는 레저용이 아닌 생활 속 교통수단의 하나이다. 한편, 저가 수입품, 특히 중국제품의 시장장악으로 국내 생산량이 감소하고 있는 관계로 일본 제조업체는 고기능화를 지향하고 있다(KOTRA, 2009년).

미국의 자전거 산업은 2008년 기준 약 60억 달러 규모이며 성장기를 지나 성숙단계로 판매량이 연간 1800만대 수준으로 큰 변동이 없다. 즉, 최근 전기 자전거의 인기가 많아 2008

년 기준 약 17만대의 전기 자전거가 판매되었으며, 각 용도별 판매비중은 산악자전거(28.5%), 이동용 자전거(21.5%), 그리고 하이브리드 자전거(19.0%)의 순이다. 그리고 자전거 전문 매장은 약 4,300개로, 주로 고가의 자전거를 판매하거나 소비자 주문 제작 및 수리 서비스를 제공하고 있다(KOTRA, 2009년).

독일은 유럽 최대의 자전거 판매시장으로 2008년 기준 약 470만대의 자전거가 판매되고 있으며, 자전거 산업 연간매출은 약 35억 유로로 자전거 부품 및 서비스가 매출의 약 50%를 차지하고 있다. 즉, 자전거 전문매장은 약 6,000개로, 전체 자전거 매출의 약 70%를 차지하고 있다. 그리고 유통채널별 시장점유율은 자전거 전문 판매점 63%, 셀프서비스 유통점 및 DIY 유통점 30% 등의 순이다. 또한 자전거를 생산하는 업체는 부품업체를 제외하면 약 40개(고용인원 약 9천명)로, 이의 연간 매출액은 약 17억 유로이며, 부품 업체까지 포함할 경우(고용인원 약 3만명) 전체 시장규모는 32억 유로 수준이다. 한편, 2002년 이후 국내생산량은 지속적으로 감소하고 있으나, 자전거 수입이 증가하는 추세이나 고가품 위주의 수출도 증가하여 2007년 기준 약 58만대를 수출하였다(국가환경기술정보센터, 2009년).

네덜란드는 자전거 이용 환경 조성을 통하여 자전거 수요기반을 확충하여 국내 자전거 산업의 발전을 유도하고 있다. 즉, 자전거 생산은 1869년부터 시작되어 2000년대 들어 연간 생산량은 약 100만대 수준이며, 수입량은 약 40만대 수준으로 국산 자전거의 시장 점유율은 70% 이상이다. 그리고 Gazelle, Accell 등 네덜란드의 대기업과 대만기업인 Giant의 국내공장에서의 생산량이 전체 수요의 60%를 초과하고 있다. 또한 국가별 자전거생산규모는 중국이 7,453만대(62%), 독일이 320만대(3%), 그리고 일본이 252만대(2%) 수준으로 연평균 5.2% 이상의 견고한 성장세를 유지하고 있다(KOTRA, 2009년).

〈표 11〉 세계 자전거 판매실적 및 전망

(단위 : 억달러)

구분	'05년	'06년	'07년	'08년	'09년	'10년
북미	61	64	66	69	71	74
유럽	108	113	118	123	129	135
아시아	248	263	279	266	314	333
남미	37	39	41	43	46	49
중동	16	16	17	18	18	19
합계	470	494	521	549	579	610

주 : NICE신용평가정보, 2011년

IV. 국내 자전거 산업의 육성발전방안

1. 자전거이용활성화

국내 자전거 산업의 확대발전을 위해서는 무엇보다도 먼저 자전거이용활성화를 도모하여 새로운 자전거수요를 창출할 필요가 있다. 이를 위한 몇 가지 방안을 제시하면 다음과 같다.

먼저 국가자전거도로 구축사업의 우선순위를 조정하여 관광지 접근성을 획기적으로 개선하고, 지역경제활성화 유도 가능성이 높은 지역에 우선적으로 투자할 필요가 있다. 즉, 자전거 이용 활성화가 높은 지역과 지역 관광 상품 접근성 향상으로 고용유발효과가 높은 지역에 우선하여 자전거도로를 구축할 필요가 있다. 예를 들어 레저, 지역관광 명소 등과 연계한 자전거도로를 구축하여 관광지 접근성을 획기적으로 개선하고, 지역경제활성화 유도 가능성이 높은 지역에 우선적으로 투자한다.

다음으로 스마트자전거도로 구축으로 자전거 주행안전성과 도로 유지관리 효율성을 확보하여 자전거도로의 이용 편의성과 안전성을 제고할 필요가 있다. 즉, 자전거도로의 이용 편의성과 안전성을 제고하여 자전거 이용 활성화를 촉진할 수 있도록 도로시설물을 보완하고 독립된 자전거도로를 확보할 필요가 있다. 그리고 자전거 주행 시 비, 바람 등 주행 취약성을 보완할 수 있는 도로(이용 효율성이 높은 지역에 선별적으로 설치, 대전시 사례)를 구축할 필요가 있다. 또한 도로 및 시설물 파손 신고, 자전거 고장 신고시설을 구비할 필요가 있다.

다음으로 생활 속에서 자전거 이용 활성화를 촉진하기 위한 자전거도로 및 관련 시스템을 구축할 필요가 있다. 한 가지 예로 여수시(2010년)는 U-Bike와 스마트폰을 융합한 시민공영 자전거 무인대여시스템을 구축하여 생활권내 자전거 이용을 활성화하여 주민의 자전거 이용 편의성을 증진하고 대민서비스를 향상시키고 있다. 또한, 전국 최초로 스마트폰 Application, WiFi zone구축(16개 스테이션) 등을 통한 부가서비스를 무료 제공하여 자전거 임대 또는 이용활성화 프로그램을 추진하고 있다. 또 다른 예로 창원시(2011년)는 ‘누비자’란 무인 시민공영자전거 시스템을 통해 자전거타기 저변을 확대하고 있다. 마지막 예로 대전시의 공공자전거 ‘타슈’ 무인 시스템은 자전거 거치대에 전기 및 통신장치가 없고 RFID칩만 장착하여 시설비를 절반 이하로 줄이고 국내 보급 및 해외 수출까지 하고 있다.

다음으로 대표적인 관광지 주변지역에 친환경적인 자전거도로 모델을 시범구축할 필요가 있다. 즉, 관광·레저목적의 자전거 이용 활성화를 위해 주변관광지를 자전거도로로 이용가능한 지역을 시범지역으로 선정하여 스마트 자전거 도로를 구축하여 eco-교통수단인 자전거

이용의 효과적인 기능을 홍보할 필요가 있다. 한 가지 예로 안동댐과 서원 문화지역을, 그리고 순천만 생태공원과 정원박람회장을 연계하는 에코 이동로를 구축하는 방안도 고려해볼 필요가 있다. 한편, 2008년 독일은 교통수단과 연계성 확보를 위해 철도와 연계한 자전거 대여 시스템(Call a Bike)을 도입한 후, 타 지역 여행이나 인구 밀집지역인 도심 내 이동시 편리해져 자전거 이용률이 38% 증가하였다고 한다.

마지막으로 자전거 도로를 활용한 이벤트로 자전거도로 이용률을 제고하고 지역경제를 활성화할 필요가 있다. 즉, 자전거 도로를 이용한 사이클 대회를 개최하거나, 지역축제와 자전거 도로를 연계한 프로그램을 개발할 필요가 있다. 한 가지 예로 동호회, 대학생, 청소년 등 단체의 자전거 이용 상품개발 유인책(관광지 입장료, 숙박 할인 혜택 제공 등)을 제공하여 자전거이용활성화를 유도하는 것을 고려해볼 필요가 있다.

2. 자전거 산업의 육성

전술한 바와 같이 이명박 정부 출범 후 자전거이용활성화를 위한 여러 가지 정책, 즉 자전거 관련 인프라 개선, 한국형 공공자전거 도입, 그리고 자전거 산업의 지원 등을 하고 있다.

먼저 정부에서는 자전거 산업의 활성화를 위한 기업체·연구원·지자체간 상호협력 MOU를 체결하고 집적화단지의 조성을 유도할 필요가 있다. 즉, 지자체로부터의 미래형 자전거 산업을 녹색성장의 선도산업으로 육성하고 이의 활성화를 위한 기업체로부터의 적극적인 투자와 업무협력, 연구원으로부터의 시험·연구장비의 공동 활용, 공동과제의 발굴 및 수행, 기술 정보교환 등을 상호 협력하여야 미래형 국산 자전거를 효율적으로 개발 및 생산할 수 있을 것이다.

그리고 자전거 산업의 기반을 조성하기 위해서는 생산 네트워크의 확충이 필요하다. 자전거의 품질은 이와 관련된 산업, 즉 기계가공업, 카본복합재 제조업, 고무, 도료를 비롯한 화학산업 등의 수준에 따라 결정된다. 이와 같은 기계가공업, 카본복합재 제조업, 화학산업 등의 국내 수준은 높지만 자전거산업에서 이의 활용은 낮다고 할 수 있다. 따라서 자전거 부품 산업 네트워크를 조직하여 타 부분의 기술과 부품을 활용한다면 경쟁력 있는 자전거와 자전거관련 부품을 생산할 수 있을 것이다.

다음으로 정부나 지자체에서는 신제품 수주 상담회, 자전거 기술세미나, 자전거창업세미나 등의 개최를 지원하여, 바이어 및 방문객에게 자전거 브랜드 및 제품을 홍보할 수 있는 기회를 자전거관련 업체의 비즈니스 활성화를 도모할 필요가 있다. 이러한 기회를 국내외 자전거 산업 관련자들이 기술과 디자인 등 자전거산업의 화려한 부흥을 위한 각축장으로서 자리매김

하여 일반인의 관심과 호응을 유도할 필요가 있다.

마지막으로 정부에서는 자전거관련 경량 신소재의 개발과 자전거 표준 모델 개발을 지원할 필요가 있다. 가격경쟁에서는 중국이, 그리고 고부가가치의 자전거 소재 및 부품은 일본과 대만이 세계시장을 이끌고 있다. 하지만 우리나라에서는 국내에서 생산되는 양산용자전거 하나 없이 주문자생산방식으로만 팔리고 있는 실정이다. 따라서 점점 증가하고 있는 우리나라 자전거수요를 충족하고, 한 걸음 더 나아가 자전거수출강국으로 발돋움하기 위해서는 자전거산업의 고부가가치화를 달성할 필요가 있다.

자전거가 교통, 에너지, 환경, 건강, 여가 등의 문제에 대한 효과적인 대안으로 등장하면서 이전까지의 단순한 교통수단이 아닌 이를 적극적으로 즐기려는 최근의 움직임은 앞으로도 계속되리라 예상된다. 이 때 국내 자전거 산업의 침체상황이 지속된다면 수입 자전거의 증가로 인하여 우리 경제에는 아무런 도움이 되지 않을 것이다. 따라서 전술한 바와 같이 자전거 관련 연구개발을 강화하고, 생산기반을 확충 및 정비 내실화하여 국내 자전거 산업의 부흥을 이루어야 한다.

V. 결 론

본 논문에서는 우리나라 자전거 산업의 확대발전방안을 제시하였다. 이를 위하여 국내 자전거 산업현황을 살펴보고 해외 자전거 산업현황과 비교한 다음에 국내 자전거 산업 확대발전방안을 제시하였다.

먼저 국내 자전거 산업현황을 살펴보면, 국내 자전거 생산업체는 인건비 등 원가부담에 따라 국내 생산을 포기하고 해외 생산 및 수입에 의존하는 브랜드 마케팅을 주로 하는 유통업체의 성격을 띠게 되었다.

다음으로 해외 자전거 산업현황을 살펴보면, 중국은 원가 측면에서, 대만은 고부가가치 측면에서 상당한 경쟁력을 갖고 있다. 한편, 일본과 미국은 중국제품의 시장장악으로 고기능화를 추구하고 있다. 그리고 독일은 자전거 산업에서 부품과 서비스가 차지하는 비중이 높다. 마지막으로 네덜란드는 자전거이용활성화를 통하여 자전거 수요기반을 확충, 그 결과 자전거 산업의 발전을 유도하고 있다.

국내 자전거 산업현황과 해외 자전거 산업현황을 바탕으로 국내 자전거 산업의 확대 발전을 위한 방안은 다음과 같이 도출할 수 있다. 먼저 국내 자전거 산업의 확대 발전을 위해서는

자전거이용활성화를 도모하여 새로운 자전거수요를 창출할 필요가 있다. 이와 동시에 자전거 관련 경량 신소재의 개발과 자전거 표준 모델 개발을 서둘러 시행할 필요가 있다.

마지막으로 2012년 현재 자전거 이용자 현황, 자전거 보유대수, 저전거 교통수단분담율 등과 같은 자료의 조사가 부족하여 기초통계와 주요 지표를 활용한 자전거관련 정책추진이나 계획수립이 쉽지 않은 실정이므로 이의 보완도 조속히 이루어져야 할 필요가 있다.

참고문헌

- 한국교통연구원. 2010. 국가자전거정책 마스터플랜.
- 행정안전부. 2009. 자전거이용 활성화 종합대책 - 추진전략 및 계획.
- 행정안전부. 2010. 전국자전거도로 기본계획 수립연구.
- e-daily. 2009. 한국형 공공자전거 개발. 자전거 르네상스 연다.
- KOTRA. 2009. 해외 주요국 자전거 산업정책 및 시장동향.
- NICE신용평가정보. 2011. Industry Report - 자전거 산업.
- 부품소재통계·종합정보망, <http://110.14.182.18/do/Index.do>
- 한국자전거종합연구센터, http://www.kbike.re.kr/sub_kbike01.html

Development Strategies for Korean Bicycle Industry

Kim, Heung-Kyu*

ABSTRACT

In 2006, the market for bicycle in Korea is as big as about 2,390,000 units. However, more than 90% of it comes from import. This is because domestic bicycle industry structure has been weakened due to high labor costs, high demands for overseas products, etc. In addition, many domestic bicycle firms have given up production, instead played roles to act as distribution network for overseas products. Corresponding to this, government has been instituting many policies in order to increase domestic demand for bicycle, develop bicycle industry, and help domestic firms to expand bicycle market both domestic and overseas. In this paper, status quo of domestic bicycle industry is examined, then government's endeavors to develop bicycle industry are compared to those of advanced countries, and finally development strategies for domestic bicycle industry are gleaned.

Key Words : Bicycle Industry, Industrial Policy, Development Strategies

* Professor of Management, Dankook University, heungkyu@dankook.ac.kr

