

裕隆集團 DAILY NEWS

2021-09-15

No.	日期	標題	來源	記者
1	09/15	從新竹爭取升格釐清財政劃分最適方案	經濟日報	社論
2	09/15	《社論》減碼恐慌再現？端視聯準會的溝通能力	工商時報	社論
3	09/15	美通膨放緩 牽動 Fed 決策 8 月 CPI 月升 0.3% 半年多來最小增幅 聯準會退場急迫性降低 美元應聲走軟	經濟日報	任中原
4	09/15	台製電動車曝光 鴻海、裕隆在歐洲秘密打造	經濟日報	邱馨儀、蕭君暉
5	09/15	MIH 首款電動車提前曝光 鴻海前進泰國 興建電動車生產據點	工商時報	王賜麟
6	09/15	郭台銘歐洲行揭祕 催疫苗 也督軍新事業	經濟日報	邱馨儀
7	09/15	鴻海第一代電動車 意外曝光	聯合報	蕭君暉
8	09/15	鴻海布局東協電動車樞紐 攜手泰國國家石油設合資企業 將投資 560 億 建構垂直整合生產據點	經濟日報	蕭君暉
9	09/15	智伸科 日系外資首評喊買進 給予目標價 220 元，看好電動車領域展望，預期今年 EPS 10.03 元創高	工商時報	沈美幸
10	09/15	智伸科目標價喊到 220 元 掌握新能源車關鍵組件生產技術 野村首次追蹤建議買進	經濟日報	趙于萱
11	09/15	精確營收 五年內拚百億	工商時報	陳信榮
12	09/15	GOGORO 傳借殼赴那斯達克上市 估值逾 10 億美元，正與 POEMA 商談合併，最快 16 日公開說明	工商時報	陳信榮
13	09/15	彭博：Gogoro 擬赴美借殼上市 與 Poema 展開談判 合併後市值至少 10 億美元	自由時報	魏國金
14	09/15	GOGORO 師法特斯拉 躍國際舞台	工商時報	陳信榮

15	09/15	業界：可望擴大產業動能	經濟日報	邱馨儀、陳美玲
16	09/15	電動車 ETF 卡位新商機	經濟日報	蔡靜紋
17	09/15	今年總銷上探 8,600 輛新高 SKODA 銷量逆勢倍增	工商時報	陳信榮
18	09/15	試車報告 COROLLA CROSS GR SPORT 運動化配備有感升級	中國時報	報導陳大任
19	09/15	電巴大廠凱勝綠能 成長動能看俏 與麥格理集團多方合作	經濟日報	台中訊

1. 從新竹爭取升格釐清財政劃分最適方案

監測日期	2021-09-15	記者	社論
監測媒體	經濟日報	版別	第 A02 版話題



從新竹爭取升格釐清財政劃分最適方案

第二任期將屆滿的新竹市長林智堅，最近突然拋出新竹縣市合併為第七都的構想，引發政壇一番波瀾。從時機上和合併範圍來看，竹竹併的倡議難免遭到「意圖明顯，境界不高」之譏，尤其相對於美、英、日等多數國家只有一個直轄市（都），中國大陸有四都，台灣彈丸之地，卻有六個直轄市（六都），現在又有第七都的構想，只能說「全世界怎跟得上台灣」。

蔡英文總統回應說「樂見縣市升格」，但要有民意與法制的配套；民進黨的立院黨團總召柯建銘則說年底前修改《地方制度法》，將直轄市人口標準的125萬人，下修為100萬人，更處處可見政府「因人設事」，以及行政區劃「政黨化」的鑿痕。

主張合併的主要理由是，「大新竹地區高科技產業蓬勃發展，新竹縣市都是繳稅大戶，創稅加起來1,900億元，全國排名第五；可是統籌分配稅款卻合計不到百億，是全國倒數」，對照六都就分到61.67%，其餘16縣市分配剩餘的24%，以及鄉鎮市分配8.24%的現況，確實道盡了當前財政收支劃分充滿不公平、不合理的問題。而「如升格為第七都，統籌分配稅款就不是在六都之外的16個縣市去分」的說法，更凸顯了地方政府之間存有階級化的問題，屬於三級的縣市政府，只要合併升格成為二級的直轄市，即可自動取得更多財源。難怪立即引發其他六都或14縣市的緊張，乃有竹竹苗、北北基或雲嘉嘉合併構想的跟進提

出，反而讓財政收支劃分的問題更加惡化，又陷入沒完沒了的政治爭論。

在中央政府這邊，立場最尷尬的就是財政部。修改財政收支劃分法是前行政院長賴清德主動開出的支票，後來卻被財政部以「行政區劃確定後才能修財劃法」、「修財劃法是零和」等理由暫時擱置。竹竹併的提議，讓財政部遲早非接下燙手山芋不可，接下來還是要正面回應棘手難題：對地方政府憑升格就可增加財政收入的一廂情願，最後演變成地方政府愈來愈激烈的搶錢模式，財政部難道不會感到不安？是否應該主動拿出更多財源給地方政府，更能有效解決地方財政患寡又患不均的問題？以行政區劃不確定作為不修財劃法的藉口，難道要

對當前階級化的地方財政制度繼續視而不見？財政部何不直接並聯思考去政治化（也是去政黨化）的行政區劃，直接找出一勞永逸的財劃法解決方案？

這個答案，其實就簡單兩點。首先，把政府扁平化；亦即將現制的中央、省及直轄市、省下的縣、市（省轄市），及縣下的鄉鎮市的四級政府，改為二級制，除了中央政府，以下全部都是同一層級的地方政府，名稱為縣或市（現在的六都和三個省轄市）；縣以下的鄉鎮市，改名為等同現行直轄市及省轄市以下的區。政治層級扁平化為中央及地方政府兩層級，則財政層級也對應改為二級制。除了中央財政，就是地方財政，亦即未來的

縣、市都可課徵相同的稅目，在平等的基礎上分配到中央補助款，更重要的是，中央應再多拿出至少一成的稅收，讓地方政府以相同的分配模式調劑盈虛，最後再靠自我的財政努力。

如此簡單作法，確有諸多正面效益：政府扁平化，可大幅降低行政成本，也就是減輕納稅人的負擔。財政劃分上，可改善目前繁雜又未必公平的分配不均問題；又可將目前財政部主管的統籌分配稅款和主計總處負責的一般補助款、各部會主管的計畫型補助款，統整合併為單一補助款，除了可以調劑地方政府水平不均之外，還可加入開源節流的誘因機制，中央也比較願意把財政劃分的大餅做大，成為可長可久的財政收支劃分機制。

[Back](#)

2. 《社論》減碼恐慌再現？端視聯準會的溝通能力

監測日期	2021-09-15	記者	社論
監測媒體	工商時報	版別	第 A02 版火線焦點



減碼恐慌再現？端視聯準會的溝通能力

由於景氣回溫，美國經濟逐漸擺脫新冠疫情的負面牽絆，不僅失業率大幅改善，通貨膨脹率也來到了十餘年來的高點，令金融市場開始擔憂聯準會（Fed）是否會因此啟動貨幣政策正常化，並引發類如2013年的減碼恐慌（taper tantrum）。

確實，就聯準會於8月中旬公布的7月會議紀錄來看，與會官員均認為美國經濟已朝委員會認為的極大就業與物價穩定的目標邁進，使其啟動減碼購債應只是時間和幅度問題。而聯邦準備銀行紐約分行在7月所做的市場交易調查報告（SMP）顯示，受訪者回覆的中位數指向今年年底前聯準會將維持當前每月淨購入800億美元的公債和400億美元的抵押貸款債券（MBS），但明年1月的淨購入將分別降為700億美元及300億美元，其後持續減碼購債至明年第3季，第4季起淨購債將降為0，且受訪

者預期聯準會啟動減碼購債的時點雖不變，但減碼完全退場時程較6月的預期為快。

綜合聯準會的看法和紐約分行的調查結果來研判，減碼購債勢在必行，市場的擔憂反應乃是意料中之事，但減碼真的會引發恐慌嗎？恐怕也未必。猶記得2013年3月聯準會減碼消息傳出時，金融市場對同步加息的擔憂一度引發債券拋售潮，美國10年期公債殖利率遂從3月底點的1.63%，一路攀升到12月的3.02%。但當2014年1月減碼正式執行後，美國10年期公債殖利率反倒迅速下滑，從該月的3.02%一路下滑至12月減碼結束的2.17%，至2015年1月更降到了1.64%，幾近回到減碼啟動前的水準，恐慌情緒並沒有延續。

事實上，聯準會的研究顯示，縮減購債並不一定會引發恐慌，公債殖利率的變化與聯準會購債規模並沒有直接的相關性，真正影響公債殖利率走向的因素，乃是市

場對聯準會資產負債表規模的預期；著名智庫彼得森國際經濟研究所（PIIE）的長期追蹤研究亦指出，聯準會釋放流動性的速度對公債價格之影響並不顯著，流動性的累積存量（資產負債表）才是影響公債價格的關鍵，只要聯準會的資產負債表規模符合市場預期，殖利率的走勢也就會相對平穩；今年7月，《經濟學人》也曾撰文指出，2014年聯準會之所以能不引發市場動盪，且順利達成減碼購債的目標，關鍵就在於當時聯準會不斷透過前瞻指引示意市場，在減碼購債結束後仍將維持低利率一段時間，並執行到期資產再投入（reinvestment）。此舉成功地讓市場意識到，減碼並不代表聯準會將在短時間內升息。而聯準會在2018年啟動的縮表，也同樣沒有引發太多的市場擾動，均意味著只要聯準會能向市場有效地傳達政策動向，則減碼購債就不會為市場帶來恐慌。

再就客觀環境來看，聯邦準備銀行紐約

分行7月所做的公債初級市場交易商調查報告（SPD）顯示，受訪者回覆的中位數指向市場已預期到聯準會將在未來一年內減碼購債，但直至2023年中聯準會都不會升息，且在可預見的未來裡都不會啟動縮表。同時，聯準會7月會議紀錄顯示，與會官員同意維持0%至0.25%的聯邦資金利率水準不變，直到勞動市場條件已達到最大就業及物價上漲率略微超過2%一段時間為止，而與會官員也尚未對縮表有相關討論。也就是說，參照過去經驗與相關研究推論，在當前市場與聯準會之間對未來貨幣政策的預期並沒有太大落差下，減碼應不至於引發恐慌。

惟值得注意的是，由於目前鴿派人士著眼於Delta變種病毒肆虐，恐威脅美國經濟復甦勢頭（如8月美國非農新增就業表現遠不如預期），不排除延後啟動減碼；鷹派人士則擔心美國物價整體上行速率正在加速，目前高漲的通膨率恐非暫時性現

象，因而希望盡快執行減碼。即使現下鴿派論點略占上風，鷹派論點卻也言之鑿鑿，令聯準會對執行減碼的預計時點難以決定，連帶使縮表與升息的啟動時間游移，進而讓聯準會與市場的減碼時刻預期易產生落差。倘真如此，減碼恐慌自然仍是一個足以令人擔憂的風險。在縮小寬鬆規模的政策方向下，若聯準會減碼時程早於市場預期，殖利率將會向上攀升；反之，若聯準會減碼時程晚於市場預期，殖利率將會向下滑落。

要言之，聯準會能否精準地向市場傳達未來的政策動向，絕對是減碼恐慌會否引爆的關鍵。所幸，從聯邦準備銀行紐約分行所做的統計調查可看出，7月市場交易調查報告與公債初級市場交易商調查報告都顯示，絕大多數投資人預期2022年聯準會才會展開減碼，這與會議紀錄所透露的訊息並無太大出入，也意味著接下來只要聯準會作到與市場維持有效的溝通，並讓貨幣政策的路徑清晰，在當前充裕的流動性不會因減碼戛然而止下，金融市場將不致產生太多意外情緒，重演2013年減碼恐慌的可能性不高。

[Back](#)

3. 美通膨放緩 牽動 Fed 決策 8 月 CPI 月升 0.3% 半年多來最小增幅 聯準會退場急迫性降低 美元應聲走軟

監測日期

2021-09-15

記者

任中原

監測媒體

經濟日報

版別

第 A06 版國際

美通膨放緩 牽動 Fed 決策

8月CPI月升0.3% 半年多來最小增幅 聯準會退場急迫性降低 美元應聲走軟

編譯任中原 / 綜合外電

美國8月整體及核心消費者物價指數 (CPI) 升勢明顯減緩，尤其是月升率更凸顯短期通膨壓力減輕，聯準會 (Fed) 下周決策會議面臨的「退場」急迫性也將有所紓解。DXY美元指數下挫。

美國勞工部14日表示，8月核心CPI月升僅0.1%，比7月及市場預期的0.3%都低；與去年8月相比，年升率降到4.0%，低於市場預期的4.2%，及7月時的4.3%升幅。月升率降幅大於年升率，顯示短期通膨壓力減輕。

至於8月整體CPI月升0.3%，是七個月最小增幅，低於預期的0.4%，也比7月的0.5%升幅縮小；年升率為5.3%，符合市場預估，但比7月時的5.4%升幅稍低。

二手車售價漲勢已緩和，而Delta病毒導致疫情再

起，也使旅遊類價格的漲幅縮小，進而壓低CPI漲幅。

不過通膨預期並未明顯下降。據紐約聯邦準備銀行的調查顯示，美國消費者預期中期（未來三年）的年均通膨率仍達4%，是2013年中有紀錄以來的最高水準；對未來一年的通膨率預估

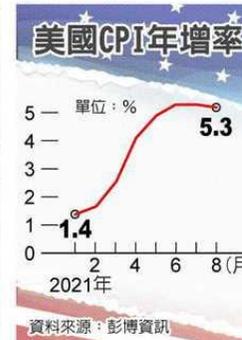
也上升0.3個百分點至5.2%，連續第十個月上揚，同樣創下有紀錄以來新高。

經濟學者表示，8月CPI升勢趨緩，顯示經濟解封帶動的通膨升勢已經開始下降，顯示通膨升高只是「過渡性



美國8月通膨升勢明顯減緩，尤其是月增率更凸顯短期通膨壓力減輕，聯準會 (Fed) 下周會議面臨的「退場」急迫性也將有所紓解。

」，但這可能只是假象，潛在通膨力道仍在醞釀中。例如住宅短缺持續拉高房租，而工資上升將推升服務業物價，可能使通膨居高不下。學者強調，生產者物價 (PPI) 漲勢仍強。目前企



業調高售價，因此通膨威脅迄未解除。

安聯集團首席經濟顧問伊爾艾朗投書英國金融時報專欄，警告全球各地供應鏈中斷的情況恐怕會持續幾年，各經濟體的高物價可能會引發1970年代式的停滯性通膨環境，企業與政策的規劃將更加棘手。

[Back](#)

4. 台製電動車曝光 鴻海、裕隆在歐洲秘密打造

監測日期

2021-09-15

記者

邱馨儀、蕭君暉

監測媒體

經濟日報

版別

第 A01 版要聞

鴻海、裕隆在歐洲秘密打造

台製電動車曝光

記者邱馨儀、蕭君暉 / 台北報導

台灣第一輛國人自製的電動車將問世。由鴻海與裕隆兩大集團合資設立的鴻華先進委託國際超跑設計公司，在歐洲秘密打造的第一輛電動車已正式抵達台灣，目前已出關停駐裕隆新店廠區，預計10月正式亮相。

這不僅代表鴻海與裕隆的電動車事業有重大突破，對台灣電動車兆元產業更是一大里程碑，意味整體產業「馬達正式啟動」，準備登上國際舞台。

鴻海董事長劉揚偉之前透露，將在10月18日鴻海科技日，對外展示鴻華先進推出的三款主力電動車。近期有網友在PTT貼出疑似「MIH第一代電動車」的照片，其俐落、流線的外觀設計略有跑車味，車頭保險桿上隱約可見「Foxtron（鴻華先進）」字樣，意外讓當中的一款車種提前曝光。

鴻海昨（14）日表示，「很遺憾運送的過程中，意外曝光，也請大家10月18號鴻海科技日拭目以待」。間接證實了該照片就是MIH即將發表的電動車。

裕隆指出，旗下自創品牌納智捷汽車朝「電動化」轉型，鎖定更大眾化的電動車市場。裕隆在近期的法說會上也透露，10月18日鴻海科技日上，鴻華先進將展出電動車「Model C」，據悉，Model C就是此次流出間諜照的電動車，預計兩年內問世。目前Model C是車款代號，屆時將有新名稱。

裕隆強調，納智捷透過鴻華先進的MIH開放平台開發新車，藉由鴻海集團製造管理、成本管控上優勢，讓納智捷得以取得價格合理、具競爭力的新（電動）車產品，藉此延續品牌經營。鴻華先進也需要納智捷的量產，證明MIH造車本事，作為爭取全球代工訂單的敲門磚。

依據裕隆說法，納智捷將全力發展電動車，第一款車將採用鴻華先進開發的Model C電動休旅車。另外，納智捷加速產品電動與智能化，將持續推出URX、U6等產品戰力，待2023年底Model C量產後，跨入電動化時代。業界預期，Model C價格會相對親民。看到Model C的間諜照後，有網友表示，第一關不醜，算及格啦。另外，有網友說，比特斯拉的



網友曝光疑似MIH第一代電動車。

（取自PTT）

首輛台製電動車將問世

催生者	鴻海與裕隆兩大集團合資設立的鴻華先進
近況	原訂10月18日鴻海科技日亮相，近期有網友貼出疑似「MIH第一代電動車」照片，讓新車提前曝光
意義	鴻海與裕隆的電動車事業有重大突破，對台灣電動車兆元產業更是一大里程碑
鴻海回應	「很遺憾運送的過程中，意外曝光，也請大家10月18號鴻海科技日拭目以待」
資料來源	採訪整理 蕭君暉、邱馨儀 / 製表

Model 3更潮的感覺，雖然表示，價格實在就會有人買這應該是概念車。還有網友。 相關新聞見A3

[Back](#)

5. MIH 首款電動車提前曝光 鴻海前進泰國 興建電動車生產據點

監測日期	2021-09-15	記者	王賜麟
監測媒體	工商時報	版別	第 A04 版綜合要聞

MIH首款電動車提前曝光

鴻海前進泰國 興建電動車生產據點

王賜麟／台北報導

有鑑於東協電動車市場的爆發力，鴻海14日宣布與泰國國家石油成立合資公司，將斥資10~20億打造垂直整合生產據點。此外，鴻海旗下鴻華先進預計於10月18日展示的MIH平台首款電動車，14日意外在網路上曝光，鴻海證實並請大家拭目以待。

鴻海科技日預計於10月18日舉行，董事長劉揚偉先前於法說會上也指出，屆時將會展示過去一年來鴻海在電動車的具體成果，除了硬體、還有EV軟體的開發，也會展示首款自產的電動巴士E-BUS，以及E級距和C級距車款。

電動車做為未來新趨勢，儘管距離產業大鳴大放仍有段時日，但鴻海對電動車前景看好，也積極擴張布局範圍。14日鴻海宣布與泰國國

家石油股份有限公司（泰國證券交易所代號：PTT）透過線上儀式簽署合資協議，攜手在泰國打造電動車垂直整合生產據點，並成立一家合資公司，投資規模預計10~20億美元。

劉揚偉表示，東協電動車市場未來將呈指數型成長，與PTT攜手合作，鴻海有信心能夠為泰國電動車產業創造無限可能，隨著雙方的合作進入另一個階段，相信合資企業將進一步推動實現泰國4.0政策。

PTT總裁兼執行長Auttapol Rerkpiboon表示，PTT透過子公司ARUN PLUS，結合PTT能源業務及關聯企業，協助開發完整的電動車價值鏈。未來也非常歡迎泰國製造廠商（OEM）參與一條龍式的運營規劃，包括設計、製造、組裝電動車以及生產電池平台

、傳動系統和電機等主要部件。

另外，這項長達5~6年的投資計畫，將從設立新的工廠開始，逐步建立生產製造系統、供應鏈管理、工程研發中心，投資規模預計10-20億美元，泰國東部經濟走廊（EEC）地區是會未來潛在設廠據點之一。

Auttapol Rerkpiboon補充，這次合作可望帶動國家整體投

資，並提升泰國人民的技術能力和職業水平，第一階段成功後，將會再進一步擴大投資。因為這不僅有助於提高泰國在世界舞台上的商業潛力，也是響應政府推動電動車的政策，加速電動車產業成為S曲線產業，更推動泰國進一步實現溫室氣體減排目標。



● MIH平台首款電動車
意外在網路上曝光。 圖／擷自PTT

[Back](#)

6. 郭台銘歐洲行揭祕 催疫苗 也督軍新事業

監測日期

2021-09-15

記者

邱馨儀

監測媒體

經濟日報

版別

第 A03 版話題

郭台銘歐洲行揭祕 催疫苗 也督軍新事業

【記者邱馨儀／台北報導】鴻海、裕隆兩大集團合作的電動車大計畫，因為一張「意外」曝光照片，再成熱點。更有一說是日前鴻海董事長郭台銘歐洲行，除了催疫苗，行程還包括親自掌握電動車打造成果，可見重視程度。

郭台銘親赴歐洲督軍鴻華先進開發的首部電動車，雖未得到證實，但也在情理之中。這部台灣自己開發的電動車，是「國產第一部電動車」，對鴻海、裕隆而言都是新里程碑。對台灣來說，發展電動車已經不是空想，更有望再造兆元大業。

這部國產電動車，傳出

找義大利超跑設計團隊操刀外型，據說也是郭台銘的想法。郭台銘認為術業有專攻，歐洲超跑動輒數千萬元，備受藏家追捧，其一關鍵就是霸氣又不失典雅的外觀。此外，他更認為寶劍既出就要耀眼奪目，外型與內在同等重要，近日該車間諜照流出後，就有網友說「完勝特斯拉」。

擁有裕隆數十年的造車經驗、台灣強大的車電、零配件供應鏈的支持，加上鴻海系統的強大電子科技實力，這部電動車確實已經「未演先轟動」，若銷售價格也相對親民，有望再度創造台灣電動車界另一股風潮。

[Back](#)

7. 鴻海第一代電動車 意外曝光

監測日期

2021-09-15

記者

蕭君暉

監測媒體

聯合報

版別

第 A06 版財經要聞

鴻海第一代電動車意外曝光

由鴻華先進委託義大利設計公司打造的電動車，目前已運抵裕隆新店廠，預計十月亮相。近期網友在 PTT 曝光疑似「M1H 第一代電動車」照片，車牌隱約可見「Foxtron (鴻華先進)」。

鴻海表示，「很遺憾運送的過程中，意外曝光，也請大家十月十八日鴻海科技日拭目以待」。

文／蕭君暉圖／擷取自 PTT



[Back](#)

8. 鴻海布局東協電動車樞紐 攜手泰國國家石油設合資企業 將投資560億 建構垂直整合生產據點

監測日期

2021-09-15

記者

蕭君暉

監測媒體

經濟日報

版別

第 A03 版話題

鴻海布局東協電動車樞紐

攜手泰國國家石油設合資企業 將投資560億 建構垂直整合生產據點

【記者蕭君暉／台北報導】繼美國之後，鴻海第二個全球電動車生產據點落腳泰國。鴻海昨（14）日晚間宣布，與泰國國家石油公司（PTT）簽署合資協議，將成立合資新公司，正式在泰國打造電動車垂直整合生產據點，布局東協電動車樞紐，預計在當地總投資規模達10億至20億美元（約新台幣280億元至560億元）。

這是鴻海繼宣布要在美國設立電動車工廠，與新創車商Fisker合作之後，集團電動車生產最新布局。鴻海第三個電動車生產基地將落腳歐洲，打造串連亞（台灣與泰國）、歐、美三大洲的電動車生產帝國，凸顯集團

衝刺新事業馬力強勁。

此次泰國合資新公司方面，鴻海將出資12.88億泰銖（約新台幣11.19億元），持有新設合資公司40%股權，未來該合資公司也將規劃股票上市，為鴻海集團再添小金雞。

鴻海董事長劉揚偉表示，東協電動車市場未來將呈指數型成長，與PTT攜手合作，將進入另一個階段，不僅能為泰國電動車產業創造無限可能，也進一步推動實現泰國4.0政策。

鴻海表示，在泰國汽車產業擁抱電動車的趨勢下，鴻海將會把創新產品，及開發平台的資源，結合PTT在泰國市場營運優勢，協助當



鴻海董事長劉揚偉

鴻海/提供

地汽車業轉向電動車技術。

新工廠第一階段規劃兩到三年時間，達年產能5萬輛製造目標，並在未來擴展到每年15萬輛產能，也會從

設立新工廠為出發點，未來五到六年逐步建立生產製造系統、供應鏈管理和工程研發中心，總投資金額約10億至20億美元。

鴻海認為，泰國東部經濟走廊（EEC）地區，是未來潛在設廠據點之一。劉揚偉指出，鴻海集團在全球各地進行多元合作，在泰國與PTT合作方向採取BOL（Build Operate and Localize）營運模式。

劉揚偉說，BOL商業模式由鴻海集團獨創，鴻海集團與PTT成立合資企業，在泰國建立完整的電動車生態系，預估到2025年，這家採用BOL模式的合資企業，將提升泰國當地工作機會和商

機，帶動產業成長和在地緣能供應鏈，目標成為泰國電動車指標企業。

PTT也將透過子公司ARUN PLUS，結合PTT的能源業務及關聯企業，協助開發完整電動車價值鏈，同時邀請泰國製造廠商（OEM）參與一條龍式的運營規畫。

PTT總裁Auttapol Rerkpiboon表示，此次與鴻海合作可望帶動國家整體投資，並協助當地汽車產業轉向電動車技術，讓泰國的製造業，以及經濟發展得以持續面對國際競爭者的挑戰，也是響應政府推動電動車的政策和方向，加速電動車產業成為S曲線產業。

[Back](#)

9. 智伸科 日系外資首評喊買進 給予目標價 220 元，看好電動車領域展望，預期今年 EPS 10.03 元創高

監測日期

2021-09-15

記者

沈美幸

監測媒體

工商時報

版別

第 B04 版上市櫃 2

智伸科 日系外資首評喊買進

給予目標價220元，看好電動車領域展望，預期今年EPS 10.03元創高

沈美幸／台北報導

日系外資14日出具最新研究報告，看好智伸科（4551）掌握新能源車關鍵零組件生產技術，隨電動車逐漸成為市場主流而受益，加上併購旭申國際效益逐漸顯現，首度列入個股追蹤名單，並給予「買進」評等，目標價上看220元，預估今年EPS上看10.03元，攀上新高。

日系外資認為，智伸科製造金屬零組件廣泛運用在汽車、醫療、消費電子、運動及半導體等領域，尤其汽車安全及傳動系統零件產品涵蓋汽油缸內直噴（GDI）、雙離合變速箱（DCT）及無段自動變速箱（CVT），其中GDI和DCT市場滲透率逐年提高，汽車和電動車產業是智伸科主要成長動能，其次是醫療及電子領域。外資預估智伸科2021~2023

年年複合成長率達19%；2021~2023年獲利成長率分別為69%、22%、18%。隨著營收規模增加、毛利率提升，預估2021~2023年EPS分別上看10.03元、12.19元、14.39元。智伸科8月汽車傳動及安全系統關鍵零組件出貨，因汽車廠缺車用晶片影響而下滑，醫療及運動等產業零組件則出貨暢旺，8月合併營收7.14億元，年增3.95%；前八月合併營

收59.15億元，年成長35%，雙雙改寫同期新高。

智伸科表示，汽車事業部今年因疫情趨緩，客戶出貨開始回溫，截至目前為止，汽車事業部出貨比較去年成長。整體來說，全球汽車產業仍受車用晶片缺貨影響，這可從市場各項數據看到，包括終端經銷商因庫存下降而

在8月降低銷售等。

智伸科仍保守看待接下來走勢，目前是有感受到客戶9月初拉貨力道比8月初增加，期望車用品片短缺問題，可在第三季底第四季能夠逐步緩解，帶動後續出貨動能。

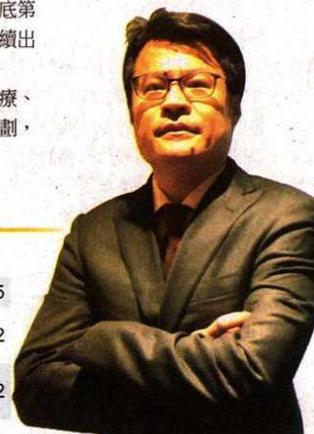
智伸科指出，公司目前醫療、電子等按生產排程如預期規劃，

第四季加入新產品量產出貨，多元產業產品線，有助智伸科今年營運穩健成長。

智伸科近五年合併營收及獲利概況

項目	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
合併營收	40.49	44.70	76.10	71.60	前八月59.15
淨利歸屬母公司	6.00	5.00	6.22	6.72	上半年6.32
每股淨利 (EPS, 元)	7.32	6.10	8.57	7.19	上半年5.52

備註：智伸科2020年4月13日正式併購旭申國際，資本額膨脹
資料來源：股市觀測站 單位：新台幣億元 製表：沈美幸



○智伸科總座林恩道 圖／沈美幸

[Back](#)

10. 智伸科目標價喊到 220 元 掌握新能源車關鍵組件生產技術 野村首次追蹤建議買進

監測日期

2021-09-15

記者

趙于萱

監測媒體

經濟日報

版別

第 C02 版市場脈動

智伸科目標價喊到220元

掌握新能源車關鍵組件生產技術 野村首次追蹤建議買進

【記者趙于萱／台北報導】氣候變遷衝擊，環保意識加速抬頭，野村證券表示，精密金屬加工暨製造利基廠智伸科（4551）掌握GDI引擎、雙離合變速箱（DCT）、無段自動變速器（CVT）等新能源車關鍵組件的生產技術，未來受惠汽車環保轉型的效益可觀，

2021-2023年汽車部門收入預期複合成長兩成，首次追蹤給予「買進」評級，目標價220元。

野村日前針對美國交通安全管理局的減排方案提出分析，認為當地限縮燃油車的程度不及歐洲，但電動車銷售成長的趨勢不會改變，2025年美國滲透率預期達

7.1%，2030年挑戰19.7%。

野村表示，智伸科金屬零件生產技術全球知名，是國際汽車產業鏈的利基供應商，尤其掌握GDI引擎、DCT等重要零組件和安全系統的生產，同時涉足醫療、運動器材等設備及精密元件製造。

際環保意識抬頭，車市

採用GDI、DCT及電子動態控制系統（ESC）的需求逐年成長，電動車逐漸為智伸科營運的另一大引擎。2020年智伸科併購旭申國際，更加速拓展客戶結構及產品多樣性。

野村預期，營運規模擴大及毛利率提升，智伸科今、明、後年獲利將以62%

、22%、18%的速度飛快成長，其中汽車部門於2021-2023年的收入預估複合成長19%，包括新品受惠終端需求反彈產出更大貢獻、自一線供應商搶下市占、以及全球電動車逐年增長，將挹注營運動能。

另一方面，野村也看好，2022-2023年後疫情時期的運動需求回歸常態，智伸科醫療產品需求雖會下滑，但即將開出的新產能有助獲利趨勢穩定。整體推算智伸科2021-2023年每股純益（EPS）提升到10元、12元及14元。

[Back](#)

11. 精確營收 五年內拚百億

監測日期

2021-09-15

記者

陳信榮

監測媒體

工商時報

版別

第 B04 版上市櫃 2

精確營收 五年內拚百億

陳信榮／台北報導

精確實業（3162）成全球汽車零件王—敏實集團的鋁壓鑄零件最大供應商，拿下福斯汽車中低階電動車平台MEB的鋁電池盒訂單，明年起營收獲利將飆速成長。精確將陸續在大陸湖北咸寧、歐洲塞爾維亞、墨西哥設廠，搶搭全球電動車起飛順風車，喊出五年內營收翻十倍達100億元、躋身全球鋁壓鑄前三強的目標。

精確14日舉行法說會，財務長程清安表示，精確在2017年底由敏實集團入主後，推動轉型發展汽車零件事業，大幅改善過去毛利偏低的情況，去年轉虧為盈，今年起營收獲利均有明顯成長。

順應全球電動車、汽車追求輕量化的趨勢，新車對於鋁合金材料的應用層面與需求日益增加，程清安認為，精確擁有鋁壓鑄的核心技術優勢，對於發展汽車零件事業相當有利。

程清安指出，敏實集團已確立把鋁壓鑄產品訂單交由精確承接；敏實拿下福斯汽車集團MEB平

台的供應大單，其鋁電池盒都會由精確供應。根據福斯集團的計畫，2025年時MEB電動車年銷將達百萬輛規模，精確未來幾年業績成長可期。

配合敏實集團布局，精確已陸續啟動海外設廠工程，其中湖北咸寧廠明年將投產，供貨MEB平台鋁電池盒；2023年第一季塞爾維亞廠投產後，在MEB新車型訂單量產下，精確營收加速推進，毛利、獲利貢獻度更將有大幅增長的機會。他透露，鋁電池盒的毛利率超過三成，將成為精確毛利最高的產品。

此外，精確也將在塞爾維亞廠設置1.1萬噸級鋁壓鑄機，比目

前全球最大的特斯拉6,000噸級設備還高，透露出精確還將跨入包括車體、結構等大型鋁合金車用零件領域。

根據花旗研究報告，敏實集團已成為全球最大的鋁電池外殼供應商，預估光鋁電池盒業務在2025年時可貢獻人民幣100億元的營收，據此推估精確業績將受惠走高。

精確今年前八月合併營收達8.73億元、年增88.57%，全年可望衝上13億元；上半年EPS為0.6元，因高毛利的汽車零件占比的提升，法人看好全年EPS將有1元以上的水準，遠高於去年的0.07元。

精確實業近年財報

年	2016	2017	2018	2019	2020	2021 H1
合併營收 (億元)	6.51	5.79	6.45	8.36	8.74	6.32
EPS (元)	-3.30	-2.23	-0.50	-0.62	0.07	0.60

資料來源：公開資訊觀測站

製表：陳信榮

[Back](#)

12. GOGORO 傳借殼赴那斯達克上市 估值逾 10 億美元，正與 POEMA 商談合併，最快 16 日公開說明

監測日期	2021-09-15	記者	陳信榮
監測媒體	工商時報	版別	第 A04 版綜合要聞

Gogoro 傳借殼赴那斯達克上市

估值逾10億美元，正與Poema商談合併，最快16日公開說明

陳信榮／台北報導

台灣新創電動機車與能源營運商Gogoro，傳出正準備在美國上市，市值估逾10億美元，最快本周四（16）日將公開說明。據外電報導，Gogoro正與特殊目的收購公司（SPAC）Poema商談合併，借殼赴美國那斯達克上市。

對借殼上市傳言，14日Gogoro表示，不對市場傳言或臆測發表評論，Poema也沒有回應。

身為台灣獨角獸（市值逾10億美元），Gogoro以新創的電池交換系統發展電動機車，2015年在台灣推出第一款電動機車Gogoro 1，並展開電池交換業務，累積迄今銷售突破41萬輛，以超過97%的市占率，穩居台灣電動機車龍頭；目前台灣用戶騎行總距離超越38億公里，累積電池交換近2.1億顆，減少超過3.2億公斤的二氧化碳排放。Gogoro在台灣練兵六年多來的成就，成為未來赴美掛牌最能吸引投資人的亮點。

Gogoro成立之初，吸引包括潤泰集團總裁尹衍樑大力資助，包括電動車電池大廠日本松下，及宏達

電董事長王雪紅、行政院國發基金等，都是Gogoro的大股東。2017年Gogoro進行第三輪募資，吸引到包括新加坡淡馬錫、美國前副總統高爾創立的永續能源發展基金、法國能源巨擘ENGIE、日本住友商事等大咖注資3億美元，跨進國際資本市場，引發市場轟動。

這次傳出Gogoro將併購借殼上市的Poema，是一家去年才成立的空殼公司，在今年1月於美國那斯達克掛牌，首次公開發行募得約3.45億美元的資金，目前股價約為10美元。

據外電報導，這樁交易將使得合併後公司估值達10億美元以上，最快本周內就會對外宣布。而Gogoro「剛好」在借殼消息傳出的前一天，發出將在本周四（16日）舉行名

gogoro 小檔案	
公司名稱 (登記資本額)	睿能創意營銷股份有限公司 (18億元) 睿能創意股份有限公司 (21.62億元) 英屬開曼群島睿能新動力股份有限公司 (62億元) 睿能數位服務股份有限公司 (2億元)
工廠位置	桃園市龜山區
成立時間	2011年
創辦人兼執行長	陸學森
主要股東	尹衍樑 (潤泰集團總裁)、日本松下電器、行政院國發基金、新加坡淡馬錫基金、美國永續能源發展基金、法國ENGIE集團、日本住友商事
三輪募資總金額	超過4.5億美元
首款電動機車上市時間	2015年7月25日

資料來源：商業司網站、業者 製表：陳信榮

為「Gogoro回顧與前瞻」的活動邀請函，內容保密到家，且活動時間又訂在下午四時五十分的下班交通尖峰時刻前夕，種種「異相」，外界直指Gogoro就是要藉機宣布赴美上市。

Gogoro近來積極推進海外市場布局，赴美IPO籌資，也被業界認為屬合理的發展。Gogoro今年4、

5月接連宣布進軍印度、中國大陸市場，攜手當地最大的機車製造商，包括印度Hero，及大陸大長江、雅迪科技，將在中、印布建Gogoro Network電池交換系統網絡，並產銷電池交換型的電動機車產品，迎合全球電動車發展趨勢與政策，及環保、能耗法規趨嚴的要求。

[Back](#)

13. 彭博：Gogoro 擬赴美借殼上市 與 Poema 展開談判 合併後市值至少 10 億美元

監測日期	2021-09-15	記者	魏國金
監測媒體	自由時報	版別	第 A10 版聚富 Money

彭博：Gogoro 擬赴美借殼上市

與 Poema 展開談判 合併後市值至少 10 億美元

Poema 是空殼公司

〔編譯魏國金／綜合報導〕
彭博披露，專精電池交換技術的台灣電動車新創公司 Gogoro（睿能創意），已與美國特殊目的收購公司（SPACE）「Poema 全球控股公司」展開合併談判，Gogoro 計畫藉此在美上市。知情人士說，合併後該公司估值預計 10 億美元（277 億台幣）以上，這項交易預料最快 16 日宣佈；不過因協議尚未定案，相關條款可能改變

，甚至談判也可能破局。對此，Gogoro 一名代表說，有關政策的傳聞或臆測不予置評。Poema 則對於詢問電話或電郵皆未回應。2020 年成立的 Poema 是一家在開曼群島註冊、總部位於加州舊金山的空殼公司，今年 1 月在那斯達克 IPO，以每股 10 美元募集 3.45 億美元（95.6 億台幣），Poema 曾表示，將聚焦物色一家技術獲驗證、經濟效益具吸引力的亞洲或歐洲企業。報導指出，總部設在台北

的 Gogoro 標榜其產品的節能能力。上月該公司表示，Gogoro Network 每月用戶突破 40 萬人、超過 2 億顆的電池交換，全體騎士累計減少 3 億公斤的二氧化碳排放量，相當於 3000 多萬棵樹一年的二

氧化碳吸收量。Gogoro 成立於 2011 年，其早期投資人包括新加坡淡馬錫控股公司、日本 Panasonic 公司、美國前副總統高爾（Al Gore）的世代投資管理公司（Generation Investment

Management）、日本住友商事公司以及法國 ENGIE 集團。稍早前 Gogoro 也在印度與中國敲定策略聯盟。該公司預定 16 日下午舉行「前瞻與回顧」記者會，預料屆時將宣佈該借殼上市計畫。



Gogoro 傳出正在與空殼公司 Poema Global Holdings 磋商合併，原本預定明天舉行的「前瞻與回顧」記者會，引發外界諸多聯想。（Gogoro 提供檔案照）

[Back](#)

14. GOGORO 師法特斯拉 躍國際舞台

監測日期

2021-09-15

記者

陳信榮

監測媒體

工商時報

版別

第 A04 版綜合要聞

Gogoro師法特斯拉 躍國際舞台

陳信榮／台北報導

本土原生的Gogoro，傳將出走台灣資本市場，赴美借殼上市，除著眼於廣大的國際資本藍海，可為Gogoro日後布局海外籌募更多銀彈，Gogoro更企圖複製特斯拉的成功模式，創造數十倍、上百倍的企業估值，讓Gogoro真正的價值被全世界看見。

與沛星互動科技（Appier）並列為台灣兩大獨角獸企業的Gogoro，自成立之初，尋求IPO的傳言就沒有斷過，也是政府積極爭取在台上市的標的，更多次喊話量身打造多元上市方案，但顯然最終沒有得到Gogoro的青睞。

業者分析，台灣資本市場池水太淺，對於已站穩台灣、即將跨入中、印兩大市場的Gogoro來說，本益比更高、資金水位更豐沛的國際資本市場，需要更大的資本舞台；而Gogoro在台灣已拿下97%的電動機車市場，打造出讓全球驚豔的電池交換網絡，是時候將這些成就「變現」，化為赴美上市的本錢。

Gogoro想赴美掛牌早已有跡可循，前有特斯拉上市後股價狂飆，躍居全球市值最高車廠的成功案例，更支撐Gogoro赴美IPO的決心；去年Gogoro專程於美國發表電動自行車品牌Eyeo，更是有替在美IPO暖身的用意。

眼下Gogoro正布局大陸、印度兩大市場，把台灣發展的成功經驗複製至當地，若真能赴美IPO，可望進一步打開在國際市場的能見度，也能吸引更多國際資金挹注，不僅協助Gogoro加速推進海外業務，更可將國際資金帶進台灣，投資更多研發業務。

也有業者分析，Gogoro透過併購SPAC企業在美借殼上市，儘管審查流程較快，卻有閉鎖期較長的限制，大股東要承擔的股價下跌風險也較高；但換個角度想，也意味Gogoro在IPO後，有自信能推出一波波利多，維繫股價與交易熱度，回報一路相挺的大股東，可預期的是，除了中、印市場拓展案外，Gogoro未來還會有多道好料上菜。

[Back](#)

15. 業界：可望擴大產業動能

監測日期	2021-09-15	記者	邱馨儀、陳美玲
監測媒體	經濟日報	版別	第 A02 版話題

業界：可望擴大產業動能

【記者邱馨儀、陳美玲／台北報導】彭博資訊14日報導，電動機車新創公司Gogoro可能獲併購並在美上市。Gogoro對此表示，不對市場傳言或臆測發表評論。業界表示，若能順利掛牌成功，有望擴大台廠整體產業鏈動能，是好事成雙。

Gogoro預定15日下午與媒體溝通，主題為「回顧與前瞻」，市場推測業者極可能正式對外宣布這項合併案。

Gogoro傳將在美上市的消息一出，讓相關供應鏈議題發酵，國內老牌輸配電整合大廠士林電機受到高度關注；不過士電回應，不便對單一客戶進行評論，但集團近年積極布局相關綠電領域，也相信未來布局成效將會逐步顯現。

事實上，士電近年從核心事業延伸布局儲能系統，像是集團旗下投資公司有參與投資儲能系統廠商，有利

士電在儲能相關產品、四輪電動車產業發展。另外公司在兩輪油車電裝品也有高滲透率，顯示集團在綠能、車用等領域有高競爭力。

Gogoro為台灣最大電動機車製造銷售公司，既有機車業者包括Yamaha、宏佳騰、中華e-Moving等都與Gogoro合作，使用Gogoro的換電系統，Gogoro全台有約2,000座的換電站，成為推動電動機車普及化的重要推手。

[Back](#)

16. 電動車 ETF 卡位新商機

監測日期	2021-09-15	記者	蔡靜紋
------	------------	----	-----

監測媒體	經濟日報	版別	第 B02 版基金
------	------	----	-----------

電動車ETF 卡位新商機

【記者蔡靜紋／台北報導】電動車銷售呈現飛躍成長，據統計，至7月底，全球電動車銷量破300萬台，年成長高達153%，同期間，傳統燃油車成長量則相對停滯。投信法人表示，第4季是傳統汽車旺季，車廠預料將加大促銷力度，投資人不妨透過電動車基金、ETF卡位。

新能源車與燃油車在今年成長曲線走勢差異擴大，中信投信分析，主因有二，車用晶片缺貨，廠商將生產重心從燃油車移往利潤較高的電動車；其次，政策支持推動車廠積極轉型，進而拉抬電動車市占率。

對於車用晶片缺貨問題，中信綠能及電動車ETF經理人張士琳表示，雖然台灣晶圓代工廠自去年底就開始調整車用晶片產能，緩和市場缺貨焦慮，但馬來西亞疫情爆發，再度拖緩汽車零組件的製造時程，車廠被迫減產。不過，馬來西亞疫情從峰值緩步下滑，加上部分車用晶片廠已完成接種兩劑疫苗，預期晶片供應問題將在9月下旬逐步改善。

展望電動車後市，張士琳表示，全球電動車正進入戰國時代，除中國、歐洲電動車銷售明顯成長外，美國

電動車銷售亦急起直追，成為全球電動車銷量翻倍的推手，看好需求面持續成長。供給方面，國泰全球智能電動車ETF基金經理人游凱升分析，電動車市場可能會逐漸出現大者恆大現象，全球龍頭指標廠會更容易取得優勢。例如特斯拉最新款的Model Y今年8月交車一周後，該車隨即成為挪威最暢銷車款。

此外因品牌大廠握有龐大資金，且具壓低生產成本甚至有拉高售價能力，獲利較不受景氣影響，如特斯拉近期公布第2季電動車事業營收突破102億美元、中國電動車大廠蔚來第2季營收年增127%至13.1億美元等。

張士琳認為，台灣電動車供應鏈將持續受惠車廠成長動能，包括特斯拉2022年將增建新廠；傳統車廠、科技業龍頭相繼踏入電動車製造行列，也有利鴻海領軍的MIH聯盟，目前已吸引高達1,821位成員加入，廣及53個國家、地區，供應鏈目標客戶橫跨老牌車廠與科技大廠，未來甚至有望與Apple Car合作，未來可快速將台廠供應鏈打入國際電動車廠，建議投資人可留意台股電動車供應鏈的布局機會。

電動車相關供應鏈成長預估				
	充電樁	車用半導體	汽車電子	影像感測器
2020-2030預估產值成長率	1,030	174	84	47
資料來源：IEK 資料時間：2021/6 單位：% 蔡靜紋／製表				

[Back](#)

17. 今年總銷上探 8,600 輛新高 SKODA 銷量逆勢倍增

監測日期

2021-09-15

記者

陳信榮

監測媒體

工商時報

版別

第 A15 版產業·地方

今年總銷上探 8,600 輛新高

Skoda銷量逆勢倍增

陳信榮／台北報導

Skoda汽車搭上台灣後疫情時代新車銷售潮順風車，以高性價比（CP值）、高規安全配備的定位，成功吸引務實型的歐洲進口車買家青睞，今年銷售業績三級跳，前八月逆勢成長1.54倍。在獲得原廠全力支援下，台灣掌握較歐系競品更充足的車源，Skoda Taiwan總裁李御林估計，全年Skoda新車總銷可望達成8,600輛新高目標。

Skoda於14日也上市Octavia與Octavia Combi兩款全新改款車，入門款訂出百萬元有找的超值價，樂觀今年的400輛配額機很快能銷售一空，明年估計Octavia車系將有年販千輛以上的實力，成為Skoda休旅車之外，品牌最重要的量販車型。

由於疫情、車用晶片短缺、全球物流海運亂象干擾下，今年台灣歐系進口車品牌普遍面臨缺車問題，不過Skoda卻異軍突起，在三大休旅車產品Kodiaq、Kamiiq、Karoq大賣推升下，上半

年品牌新車總銷量達4,420輛，較去年同期大幅成長61%，成為進口車市場的新勢力。

下半年Skoda則推出新一代五門斜背車Octavia與旅行車Octavia Combi，維繫品牌業績熱度，台灣首波引進三種動力共五款車型，定價99.9萬~132.9萬元，以國產車等級的破壞性定價策略，殺進下半年市場。Skoda Taiwan表示，新一代Octavia首波抵台有200輛車，至今年底估計台灣將有400輛配額，以高規配備與破壞性訂價策略來看，樂觀很快能銷售一空，助威今年Skoda在台銷售8,600輛新高目標達陣。

去年Skoda Taiwan飽受缺車之苦，全年新車銷量僅約7,000輛，為該公司成立以來首見衰退，今年在原廠全力支援下掌握較充足車源，重新挑戰業績成長的新高目標。Skoda今年挑戰8,600輛銷售目標，已確定躋身台灣進口車市場一線品牌之列，「未來成年販萬輛品牌不是夢！」



● Skoda Taiwan發表新世代Octavia與Octavia Combi，維繫今年以來銷售業績高成長熱度。圖／陳信榮

[Back](#)

18. 試車報告 COROLLA CROSS GR SPORT 運動化配備有感升級

監測日期	2021-09-15	記者	報導陳大任
監測媒體	中國時報	版別	第 C03 版時尚消費

試車
報告

COROLLA CROSS GR SPORT

運動化配備有感升級



↑ TOYOTA COROLLA CROSS GR SPORT車頭配置蜂巢式曜黑水箱護罩、車前/車側亮銀下護板、運動車頂架及LED霧燈，試駕車為HYBRID版GR SPORT，售價94.5萬元。

↓ 儀表控台為GR SPORT專屬勁黑質感內裝。(陳大任攝)



← ACC全速域主動式車距維持系統。
(陳大任攝)



← GR字樣專屬引擎啓閉鈕。
(陳大任攝)



← 後座椅背直立式白色飾帶。
(陳大任攝)



→ 曜黑LED光條式尾燈、車尾亮銀下護板。
(陳大任攝)

報導陳大任

看好國內車市買氣回溫以及國人用車需求多元化，TOYOTA總代理和泰汽車發表全新COROLLA CROSS GR SPORT（以下簡稱CC GR SPORT），此車為國瑞汽車與GR團隊共同開發的全球獨賣車款，本報搶鮮試駕，體驗GR SPORT魅力。

COROLLA CROSS去年10月發表上市，很快地成為國內運動休旅車及單一車種冠軍，有別於COROLLA CROSS車主多為40-50歲已婚有子有房的男性族群，CC GR SPORT則鎖定30歲男性，因此外觀、內裝重新調整，甚至強化懸吊及底盤結構，讓車主更能享受駕駛樂趣，售價87.5萬元起。

和泰汽車表示，TOYOTA GAZOO Racing是日本豐田汽車旗下為競技而生的品牌，在現任社長豐田章男的熱血推動下，征戰全球各大賽車運動。GR團隊更利用比賽累積的豐富經驗研發出多款高性能車款，包括「牛魔王」GR SUPRA與今年8月上市前即造成搶購風潮的「暴力鴨」GR YARIS。GR團隊更以市售車為基礎推出擁有剽悍外觀及駕駛樂趣的GR SPORT車款，讓GR的熱血精神更貼近大眾生活。

外觀上，CC GR SPORT採用蜂巢式曜黑水箱護罩，搭配低重心的保桿設計，

讓車頭看起來更為霸氣、俐落。專屬的潮炫雙色車頂營造出懸浮式車頂的視覺感，搭配運動車頂架、勁黑車側後視鏡、燻黑LED光條式尾燈、18吋雙色切削鋁圈，以及車尾GR SPORT專屬銘板，展現運動化強悍風格；座艙裡，巧妙混搭黑色皮質與GR元素，前後椅椅面與前座頭枕處施以GR SPORT專屬設計，PUSH START按鈕、中央螢幕起畫始面亦配上GR專屬LOGO。

更讓人有感的是搭載GR團隊專業調校的運動化懸吊系統，藉由前後避震器的彈簧係數與阻尼係數強化，提升後軸抓地力同時抑制側傾；底盤更導入GR SPORT專屬的剛性強化支架，大幅提升底盤剛性及抗扭曲表現。此外，運動化調校的EPS電子轉向輔助系統讓方向盤回饋性更明顯，車身轉向也更為精準，讓駕駛更能輕鬆享受駕駛樂趣。

CC GR SPORT限量7500台，提供汽油版GR SPORT及HYBRID版GR SPORT，售價分別為87.5、94.5萬元，兩車均標配TOYOTA Safety Sense 2.0自動駕駛輔助系統，這次試駕的HYBRID版GR SPORT另外加選包括BSM盲點偵測警示系統、駕駛座8向電動調整座椅及排檔座鋼琴烤漆飾板（加價3萬元）的專屬選配件。

責任主編徐亦橋☆編輯許寶仁☆美編韓博文

[Back](#)

19. 電巴大廠凱勝綠能 成長動能看俏 與麥格理集團多方合作

監測日期

2021-09-15

記者

台中訊

監測媒體

經濟日報

版別

第 A16 版創新研發專輯

與麥格理集團多方合作

電巴大廠凱勝綠能 成長動能看俏

【台中訊】台灣電動巴士大廠 展跨出一大步。

凱勝綠能（2246），近年來廣受各界關注，繼今年4月參與臺南市政府「自動駕駛公車營運計畫」後，日前更獲全球知名的金融投資機構麥格理集團青睞，投入多方面合作，不僅成長動能看俏，更將帶領台灣電動車產業的發

展跨出一大步。凱勝綠能（2246）成立於2012年，於2017年登錄台灣興櫃，其主要營業項目涵蓋開發、組裝、生產及銷售電動汽車，主要產品包括電動大客車、電動汽車和電動堆高機，其中K9系列純電動大客車（電動公車）

截至今年6月為止，已在台灣達到銷售173輛的佳績，在台總行駛里程高達3,300萬公里，市場占有率達33%。

凱勝綠能不僅通過ISO 9001認證，於去年在嘉義馬稠後工業區設立電動車萬坪製造基地並開始量產，以支持政府電動公車國產化政策，確實執行國產化研發目標。

日前麥格理綠投資集團與電動巴士大廠凱勝綠能、電動機車大廠能海電能簽訂合作備忘錄（MOU），以專案方式參與各項可行的營運模式，並規劃建置各式電動車充電站及複合式儲能充電休息站等，加速台灣電動車產業相關基礎建設，共創台灣完整綠能生活型態與產業鏈，進而推升台灣成為全球低碳環境標竿，未來有機會將此營運模式及電動車產品推廣至其他國家或地區。



凱勝綠能（2246）積極加強研發且推動電動大巴「三電一身」（電動馬達、電池、電控及車身骨架）的國產化發展。

李福忠 / 攝影

（李福忠）

[Back](#)

