

車輛工業 387 月刊

中華民國八十三年二月五日創刊 一一五年五月一日出刊



第27屆第10次會員代表大會報導

電價飆漲，你的公司有AI能管嗎？

SDV時代之價值重構：從製造到軟體，汽車產業的關鍵轉變

AI浪潮，智慧車輛技術加速奔馳

中國大陸2026年2月汽車銷量簡析

「2026年台北國際自行車展」(TAIPEI CYCLE)展後報導



◎ 蒯乃昌

以實際行動落實節能減碳，打造永續製造典範 台灣山葉機車新竹工廠榮獲第七屆國家企業環保獎金級獎

台灣山葉機車工業股份有限公司長期深耕環境保護與永續經營，憑藉在節能減碳、資源循環及環境管理上的卓越成果，榮獲第七屆國家企業環保獎「金級獎」肯定，再次展現台灣山葉機車將製造實力

與環保責任並進的企業承諾。

台灣山葉機車自成立以來，即秉持「人、車與環境和諧共存」的經營理念，新竹工廠作為核心製造基地之一，在專注高品質機車生產的同時，亦積極回應全球氣候變遷與台灣淨零排放政策，持續推動環境管理制度升級與製程改善，將永續發展落實於日常營運中。

一、建立完善環境管理制度，系統化推動永續治理

台灣山葉機車依循集團ESG政策與「Yamaha發動機集團環境計畫2050」，建立完整的環境管理系統（EMS），設立專責環境管理組織，全面盤點營運對環境的影響，並就氣候變遷、能資源管理、污染防治與廢棄物減量等面向，訂定明確目標與行動方案。所有措施皆以法規遵循為基礎，透過持續改善機制，確保環境保護成效穩定累積。

二、積極推動節能減碳，邁向碳中和目標

在節能減碳方面，台灣山葉機車透過「能源理論值」管理，系統性檢討製程中無效能源使用，導入設備優化與工程革新，大幅降低用電需求。同時，自2017年起於廠房屋頂分期建置太陽能發電系統，持續擴大再生能源使用規模，目前整體綠電使用比例已接近三成，每年可有效減少大量二氧化碳排放，實質回應政府發展綠能與減碳的政策方向。

三、落實資源循環利用，提升能源與水資源效率

因應水資源日益珍貴，台灣山葉機車積極推動製程用水管理，擴大廢水處理後回收再利用範圍，將回收水應用於設備冷卻與環保設備運作，大幅降低自來水使用量。同時，針對切削油、溶劑與包裝材料等項目，持續推動減量及回收再利用，顯著降低廢棄物產生量，落實資源循環與減廢精神。

四、製造與產品雙軌並進，降低全生命週期環境負荷

除製程端改善外，台灣山葉機車亦從產品面回應環境議題，全面導入高燃燒效率、低油耗的 BLUE CORE 引擎技術，並持續投入電動機車的研發與生產，擴大低碳載具選擇，從源頭降低產品使用階段的環境負荷，朝向全生命週期減碳目標穩健邁進。

五、深化全員參與，實踐在地永續共好

台灣山葉機車亦重視員工環保意識的建立，透過教育訓練與全員參與機制，讓節能、省資源成為日常工作的一部分，並持續改善廠區環境品質，與周邊社區建立良好互動，實踐企業對在地社會的長期承諾。

展望未來

此次獲得金級獎肯定不僅是對台灣山葉機車過往努力的肯定，更是持續前行的動力。未來將秉持「One Team」精神，攜手供應鏈與社會夥伴，持續深化節能減碳與資源循環作為，為台灣製造業打造兼顧競爭力與永續價值的典範。

(作者現任台灣山葉機車工業股份有限公司執行協理暨本會理事)



CYGNUS XR

為 所 駁 為



了解更多資訊



目 錄

理事的話

以實際行動落實節能減碳，打造永續製造典範

蒯乃昌

廣告頁

台灣山葉機車工業股份有限公司
友誠股份有限公司

專題報導

- 1 電價飆漲，你的公司有AI能管嗎？
9 SDV時代之價值重構：
從製造到軟體，汽車產業的關鍵轉變
15 AI浪潮，智慧車輛技術加速奔馳
20 中國大陸2026年2月汽車銷量簡析

羅時芳
車輛中心

車輛中心
邱啓棠

自行車專欄

- 31 「2026年台北國際自行車展」(TAIPEI CYCLE)展後報導

鄭育佳

產業ESG專欄

- 49 產業淨零最新資訊

編輯部

會員動態

- 53 「台灣山葉機車工業股份有限公司」簡介

編輯部

會務報導

- 58 27屆第10次理監事聯席會議報導

林憶苓 整理

新聞選粹

- 90 汽車類
95 機車類
99 自行車類
103 汽機車零組件類

鄭育佳 整理
宋文彬 整理
鄭育佳 整理
陳明德 整理

產銷統計

- 107 產銷統計

邱啓棠 整理

廣告頁

台灣易格斯有限公司
車輛工業月刊廣告服務

服務 · 專業 · 效率

中華民國83年2月5日創刊
中華民國115年5月1日出刊

車輛工業

月刊
第387期



發行人：李建輝

總編輯：吳智魁

主編：吳進昌、邱啓棠

編輯委員：薛耀輝、陳明德、宋文彬
林憶苓

執行編輯：鄭育佳

發行所：台灣區車輛工業同業公會

地址：台北市復興南路一段390號9樓之4

電話：(02) 2705-1101

傳真：(02) 2706-6440

出版登記：局版台誌第10813號

網際網址：<http://www.ttvma.org.tw>

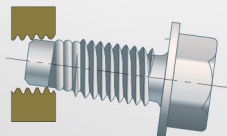
電子信箱：ttvma@ttvma.org.tw

股票代號: 7718

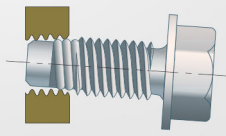
SPEC
SPEC PRODUCTS CORP.



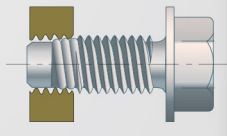
守護您的精密製程 確保每一顆螺絲都完美到位



Misaligned Screw



MATHread forces threads into position



Threads drive normally

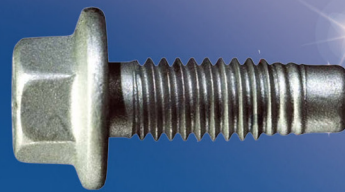
- 產品品質全面升級。 *Improved Product Quality*
- 人體工學全面進化。 *Improved Ergonomics*
- 扭力控制精準到位。 *Improved Torque Control*
- 高效能有效省成本。 *A Money Saver*

MATHread



MATHREAD

MATHread Always Works



- 組裝效率提高30%-40%
- 規格尺寸從M3-M30
- 歡迎合作開發
- 量夠大免開發費
- 協助庫存管理，隨時出貨

- 自導入導角 (Lead-in feature)
- 防卡死 (Anti cross-threading)
- 降低裝配成本與降低失敗率 (Lower assembly costs) (Lower failure rates)
- 兼容性好 (Good compatibility)



友鉸股份有限公司 SPEC PRODUCTS CORP.

WWW.SPEC.COM.TW ☎+886-6-2360687 ✉spec.pro@msa.hinet.net
3F., No. 358, Sec. 1, Dongmen Rd., East Dist., Tainan City 701002, Taiwan



IATF 16949:2016



ISO 9001:2015



ACCREDITED



ISO 14001



電價飆漲， 你的公司有 AI 能管嗎？



◎ 羅時芳

團隊規模

100 位

真人研究員

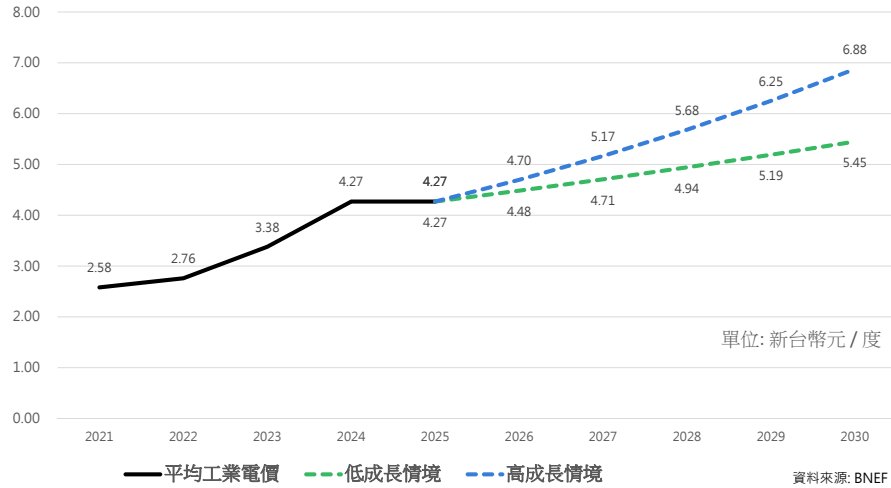
200 位

AI 研究員





平均工業電價近 5 年: 從每度 2.58 元, 增長至 4.27 元, 漲幅達約 66%



統一語言, 把「焦慮」換算成「錢」

老闆的問題

最近度小月, 那台機器為何還在運轉?

空壓機管路漏氣 = 11.6 萬

員工下班沒關燈, 我都講過幾次了?

員工沒關燈 = 0.8 萬

顧問叫我換設備, 要花100萬, 值得嗎?

空調濾網沒清 = 2.0 萬

AI 能管員馬上算



AI 能管員節電措施清單 (2026)

製造業

單位名稱
OO公司

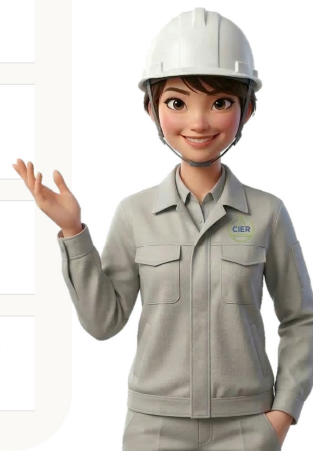
地點
彰濱工業區

產業
車輛家具醫療零件

年用電量
600 萬度/年

痛點
國際客戶ESG要求多
招募專業員工困難

零投資	24 項 措施數	44.0 萬 年節省	立即 回收期	
5萬以下	14 項 措施數	27.5 萬 本階段投資	32.9 萬 年節省	0.8 年 回收期
5-20 萬	21 項 措施數	284.7 萬 本階段投資	158.1 萬 年節省	1.8 年 回收期
20-50 萬	9 項 措施數	257.8 萬 本階段投資	74.3 萬 年節省	3.5 年 回收期
50 萬以上	5 項 措施數	302.7 萬 本階段投資	34.2 萬 年節省	8.9 年 回收期



AI 能管員節電措施清單 (2026-2050)

服務業

單位名稱
OOOO研究院

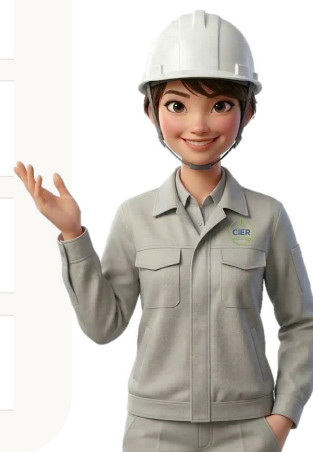
地點
台北市大安區

產業
研究機構

年用電量
70 萬度/年

痛點
房舍老舊超過40年
重大設施更新困難

零投資	52 項 措施數	76.6 萬 年節省	立即 回收期	
5萬以下	22 項 措施數	34.1 萬 本階段投資	22.3 萬 年節省	1.5 年 回收期
5-20 萬	6 項 措施數	50.6 萬 本階段投資	12.2 萬 年節省	4.1 年 回收期
20-50 萬	2 項 措施數	79.3 萬 本階段投資	7.1 萬 年節省	11.2 年 回收期
50 萬以上	3 項 措施數	467.1 萬 本階段投資	53.0 萬 年節省	8.8 年 回收期





如何與 AI 能管員協作？



*Green AI Taiwan 已建立完善的資訊安全管理系統 (SMS)，並取得 ISO/IEC 27001 及雲端安全 ISO/IEC 27017 國際認證

定期清潔空調室內機及室外機濾網

✖ 排除 保持 請輸入各設備的具體資訊。

概述 如何實施 效果計算

措施概述

定期清潔空調室內機/空調室外機濾網，可提升氣流與熱傳感效率，進而降低空調能耗與溫室氣體排放量。

專家建議

此為空調功能恢復節能措施中相當知名的項目，然經節能專家實地走訪逾百家零售店舖後發現，超過六成店舖存在濾網清潔的改善空間。

僅因過於清潔，效率便可能下降5-10%；而本公司節能專家參與的案例中，改善幅度接近20%的情況亦非罕見。當空調效率下降時，請勿立即更換設備，應優先執行必要維護以恢復功能。

空調室內外機翅片熱交換器建議每2-3年進行化學清洗，空調室內機濾網則建議每月清潔一次。

定性價值

【措施名稱：定期清潔空調室內機及室外機濾網 (組合式) _ 範疇 2】

- 提高生產效率 (最重要)**
當濾網堵塞加劇，容易導致箱型空調出現風量下降或冷房能力不足，進而引發因高溫環境、通風不良造成的作業效率降低，甚至成為停機的誘因。透過定期清潔以維持接近設計值的風量與效能，減少現場環境波動，可益穩定設備的運轉率。
- 提高產品品質**
風量下降容易導致溫度與濕度分布不均，若製程或儲存區域的環境條件要求嚴苛，則可能成為產品不良或返工的風險因素。透過清潔維護空調性能以穩定環境條件，預期能有效降低品質風險。
- 改善現場環境和安全**
濾網堵塞導致冷櫃房效果下降，可能增加夏季的熱壓力與中暑風險。定期清潔可抑制體感環境惡化，有助於減輕作業人員的負擔。
- 確保設備使用壽命和穩定運轉**
濾網堵塞會增加風機與熱交換器組的負荷，並加速塵污堆積，容易導致故障或效能衰減。將清潔納入設備管理流程中，可避免設備過負載運轉，降低突發機件風險並確保穩定運轉。

這些措施的有效性

溫室氣體排放

項目	目前	措施實施後
溫室氣體排放	16.9	16.4

0.56 每年減少噸二氧化碳

能源成本

項目	目前	措施實施後
能源成本	17.94萬元	17.24萬元

0.68 省下萬元/年

投資

0 年回收
追加投資：0.0 萬元

措施在邊際成本降低曲線上的位置

經濟平衡 → 溫室氣體減量 (與削減二氧化碳)
(設備使用壽命期間的成本降低額 - 額外投資金額) → 設備使用壽命期間的二氧化碳減排量

減量措施 (左側) 定期清潔 (中心) 減量措施 (右側)

D33. 定期清潔濾網



只要 5 分鐘預約、1 小時就能上手



掃碼預約



補助資訊

立即預約 AI 能管員 ↓



以前·你一個人默默做節電；
以後·AI 能管員讓你的價值看得見



聯絡窗口：財團法人中華經濟研究院 | 陳顯涵 Barbie Chen
TEL : 02-2735-6006 #174 | E-mail : barbie@cier.edu.tw



附件 1：產發署資源



經濟部產業競爭力輔導團: <https://eii.nat.gov.tw/moeai-plus/>

附件 2：現場訪視流程





1 基本資料準備

2 觀看示範影片

3 討論取得政府資源

設備類別	使用設備 (必填)	用電占比 (必填)	設備類別	使用設備 (必填)	用電占比 (必填)	燃料類別	使用量	單位
空調 (窗裝型)	V		填充機			柴油	20,348	公升 (L)
空調 (冷凍機)	V		包裝機			原油		公秉 (kL)
空調 (水冷式冰水機)	V		無塵室用空調 (窗裝型)			煤油		公升 (L)
空調 (氣冷式冰水機)			無塵室用空調 (冷凍機)			液化石油氣	8,145	公斤 (kg)
冷藏 / 冷凍設備			無塵室用空調 (氣冷式冰水機)			液化天然氣		公噸 (t)
熱水供應設備	V		無塵室用空調 (水冷式冰水機)			揮發油 (含汽油)	6,740	公升 (L)
照明設備	V		電腦	V		凝析液		公秉 (kL)
伺服器設備	V		迴火爐			石腦油		公秉 (kL)
電梯	V		乾燥爐			A級重油		公升 (L)
空壓機	V		燒結爐 / 燒成爐			B/C級重油		公升 (L)
幫浦	V		車床 / 加工中心	V		石油瀝青		公噸 (t)
送風機 / 進排風扇	V		點焊機			石油焦		公噸 (t)
電動車			噴砂機	V		氫氣		立方公尺 (Nm ³)
電動卡車			樹脂射出成型機	V		其他可燃性天然氣		千立方公尺 (10 ³ Nm ³)
織布機			橡膠射出成型機			原料煤		公噸 (t)
輸送帶	V		壓鑄機			一般煤炭		公噸 (t)
其他生產用馬達	V		壓床			無煙煤		公噸 (t)
溶解爐			多功能事務機 / 影印機	V		煤焦油		公噸 (t)
加熱器	V		沖火爐	V		煤焦油		公噸 (t)
自動販賣機 (飲料)	V		鍛造爐 / 鍛造加熱爐			焦爐氣		千立方公尺 (10 ³ Nm ³)
捲門	V		樹脂壓縮成型機			高爐氣		千立方公尺 (10 ³ Nm ³)
鋸齒印刷機			橡膠壓縮成型機			轉爐氣		千立方公尺 (10 ³ Nm ³)
鋸齒檢查機			樹脂射出成型機			天然氣	332,796	立方公尺 (Nm ³)
集塵機			橡膠射出成型機			其他燃料		依燃料種類而定
攪拌機			橡膠硫化槽 (橡膠二次硫化製程)					
			電鍍槽 / 電鍍塗裝	V				

1 基本資料準備

2 觀看示範影片

3 討論取得政府資源





(資料來源：中華經濟研究院羅時芳處長)



SDV 時代之價值重構： 從製造到軟體，汽車產業的關鍵轉變

◎ 財團法人車輛研究測試中心

軟體定義汽車（Software-Defined Vehicle, SDV）正引領汽車產業邁向新時代。其核心價值從引擎與機械性能，轉向能不斷更新與進化的軟體，透過空中下載技術（Over-The-Air, OTA），車輛可持續獲得新功能、修補漏洞，甚至優化性能，讓汽車如同智慧手機般「越用越新」。

根據MarketsandMarkets報告指出，全球SDV市場將從2024年2,135億美元，以34.0%的年複合年增長率（CAGR）成長至2030年1.238兆美元，規模逾兆美元的變革，意味著汽車產業從硬體驅動，邁向以軟體為核心的價值重構。本文將聚焦四大核心議題：核心權力重塑、作業系統的主導權之爭、商業模式的演進，以及隨之而來的倫理與社會挑戰。

核心權力重塑：供應鏈分工與軟體主導趨勢

SDV採用域集中式架構，使軟體成為影響汽車產業的關鍵要素，從過去Tier 1供應商主導的完整電子控制單元（Electronic Control Unit, ECU）模式，逐步轉向由製造商掌握整體系統整合與軟體定義的格局。在此變革中，Tier 1的角色正由硬體供應者轉為提供標準化模組與開發平台的夥伴，競爭焦點從單一硬體性能，延伸至軟體開發效率與標準化介面的靈活度。



在SDV的快速迭代中，汽車開發模式從「先硬體、後軟體」轉為「先軟體、後硬體」，在此轉變中，服務導向架構（Service-Oriented Architecture, SOA）定義了SDV軟體部分的運作方式，它將每個汽車功能視為獨立的軟體服務，透過標準化介面（圖中SOA Port）自由調用與更新，實現軟硬體解耦與模組化開發。同時，底層的虛擬化技術（Hypervisor與Secure Separation Kernel）將系統劃分為多個獨立的安全分區，確保安全關鍵功能（如轉向、煞車）與非安全功能（如資訊娛樂）在邏輯上分隔運行，以降低彼此干擾風險且符合ISO 26262等標準。這些分區的職責明確分工如下：

- 安全分區（Security Partition）：作為系統的信任根（Root of Trust, RoT），提供加密、驗證與最高等級的安全策略，確保所有服務的完整性。
- 管理分區（Management Partition）：作為系統的維護與協調中心，負責監控、服務管理和執行遠端更新。
- 應用分區（Partition 1 & 2）：運行車輛的具體功能，如資訊娛樂、駕駛輔助，專注於業務邏輯執行。

此種SOA服務的解耦與底層的硬體隔離，讓位於管理分區的OTA Agent能夠準確鎖定目標，透過SOA Port介面，對應用分區中的特定服務進行精準遠端修復與功能更新，而非傳統的整包更新，從而保障了車輛的終身價值與快速迭代能力，大幅提升系統靈活性與更新效率。

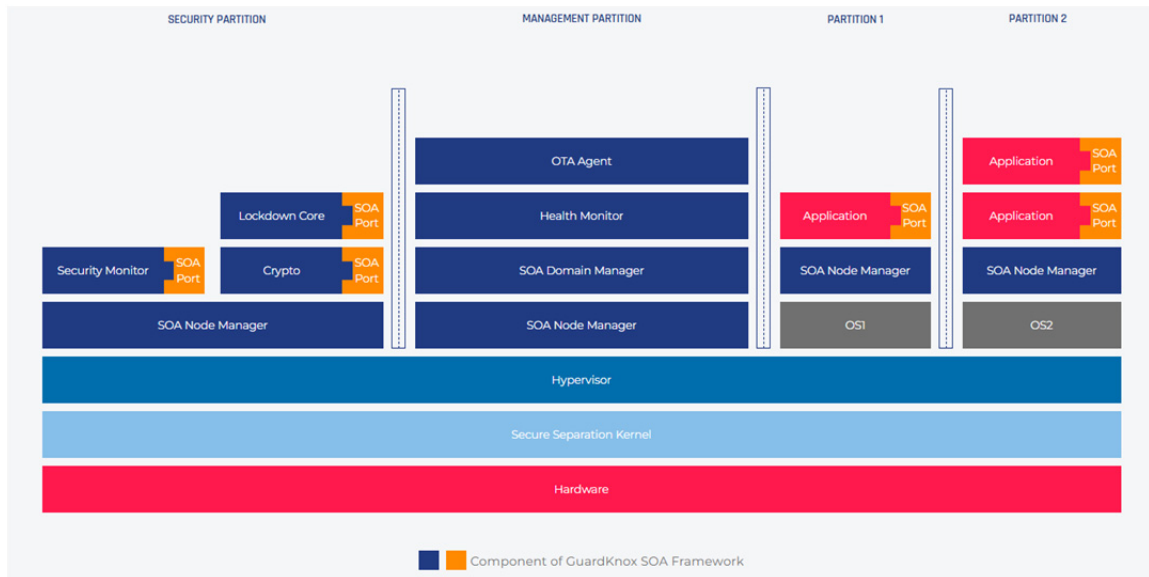


圖 1、服務導向架構 (SOA)

圖片來源：GuardKnox Cyber Technologies Ltd

作業系統（OS）的主導權之戰：產業戰略核心

在車輛電子系統架構建立後，車載作業系統（Vehicle OS）成為競爭焦點，掌握OS意味掌握使用者資料、應用生態與長期服務收入，促使汽車製造商採取兩種不同策略。

首先，自主研發型，以Volkswagen的Cariad與GM的Ultifi為代表，車廠自研OS確保數據所有權和品牌自主權，但開發成本高且上市時程可能延誤，而為加速開發進程，車廠也會採取策略性合作，例如Volkswagen與Rivian成立合資公司，或與小鵬汽車針對特定市場合作，但核心目標仍是掌握軟體定義架構的主導權。其次，開放聯盟型，以Volvo、Renault、Ford等車廠為代表，採用Google Android Automotive OS（AAOS），此模式可藉由既有生態加速上線



並降低成本，但需讓出部分數據與服務主導權，可能面臨品牌差異化不足的風險，車廠透過這種合作，快速滿足消費者對智慧座艙體驗的要求。

從一次性銷售到訂閱模式：SDV模式下的商業創新與用戶觀點

SDV讓汽車從一次性銷售轉向可持續的「訂閱經濟」，車廠透過軟體更新與功能解鎖開啟全新營收模式，其營收策略可概括為兩大類型：一類是軟體核心與生態服務型，以Tesla為代表，其全自動輔助駕駛（FSD）與進階連線服務皆屬此類；FSD持續透過OTA更新演算法，提升駕駛體驗；而進階連線服務則以月費提供導航、影音與遠端監控，讓汽車從一次性消費品，轉變為可持續創造現金流的智慧平台。



圖 2、自動輔助駕駛（FSD）

圖片來源：Tesla



另一類為硬體功能解鎖與優化型，傳統車廠以「軟體解鎖硬體」創造收益，例如 BMW曾推出加熱座椅訂閱服務；Mercedes-Benz透過軟體調整電動車性能解鎖加速模式；Audi採用按需功能（Functions on Demand）策略，讓用戶隨時啟用進階照明或導航功能。

然而，SDV的商業模式也帶來新的爭議與法律挑戰。首先，消費者認為已支付硬體成本，但車廠透過軟體限制其全部功能，需額外付費解鎖，「二次收費」模式引發爭議，如前述BMW加熱座椅訂閱服務為例，凸顯商業創新與消費者對硬體完整使用權限的結構性矛盾。其次，在二手車市場，高階軟體功能通常綁定原車主帳戶而無法轉移，車廠甚至可透過OTA撤銷原有授權，這對二手車定價與長期殘值帶來影響。最後，SDV將許多故障轉化為需要專有工具診斷的軟體問題，使車廠幾乎壟斷售後維修市場，因而催生開放診斷接口的「維修權（Right to Repair）」，促使相關法律倡議與政策討論持續升溫。

軟體定義未來：掌握技術與信任的平衡

SDV不僅改變汽車的數位化特性，也重塑產業價值鏈與運作格局，車廠必須兼具製造實力與軟體開發能力，掌握車載作業系統、生態系統與虛擬化開發節奏，才能在這場競賽中保持優勢。然而，成功的關鍵不僅取決於技術創新與商業模式設計，更在於如何在創新與倫理之間取得平衡，唯有同時兼



顧用戶信任與產業責任，車廠才能在這個「軟體定義移動」的新時代中，持續創造價值並維持市場競爭力。

原作者：財團法人車輛研究測試中心 李佩蓉

資料出處：ARTC車輛中心電子報，更多資訊請參閱

- 車輛中心官網：

<https://www.artc.org.tw/>



- 車輛中心Facebook粉絲專頁：

<https://www.facebook.com/artc.taiwan>



(資料來源：財團法人車輛研究測試中心)



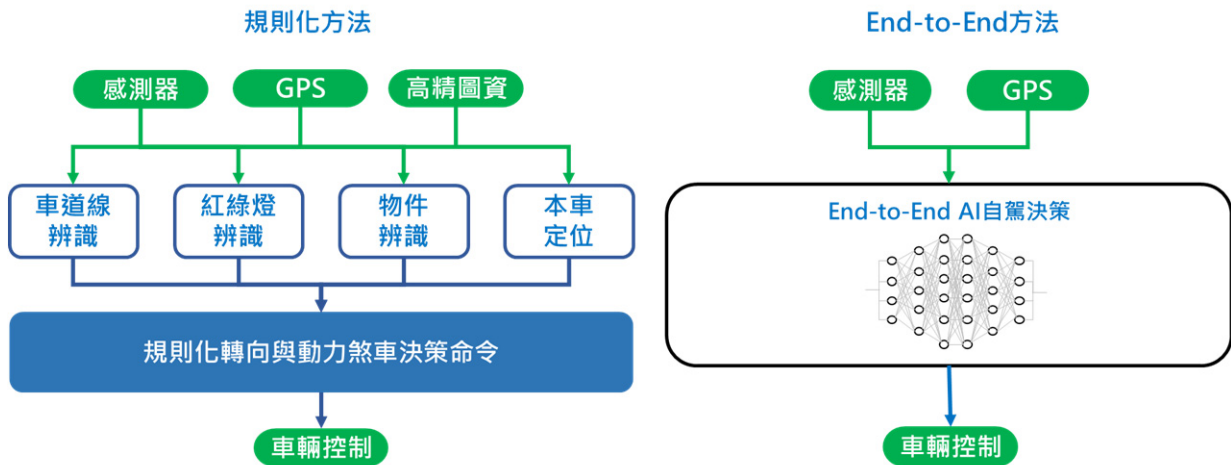
AI 浪潮，智慧車輛技術加速奔馳

◎ 財團法人車輛研究測試中心

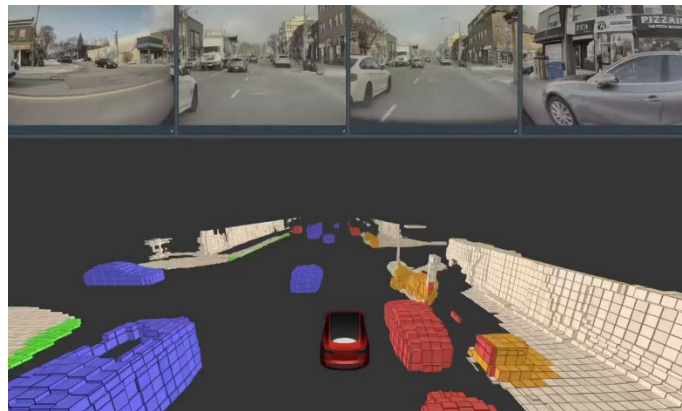
結合AI技術的自駕車正重新定義我們對交通的想像，為智慧運輸描繪出嶄新的藍圖。特別是隨著深度學習技術的突破，以End-to-End的AI架構，能從大量行車數據中直接學習駕駛行為，此模式不僅提升系統對複雜場景的處理能力與決策準確性，更簡化了傳統模組間繁瑣的資料銜接流程，展現類似人類的靈活反應能力，帶動自駕發展邁入全新階段。

AI 突破傳統框架，深度神經網路架構更靈活

傳統自駕系統的設計如同一座分工明確的工廠，將感知、定位、決策與控制等功能拆解為獨立模組，並透過清楚定義的邏輯規則與演算法進行協同運作。此種架構在面對穩定、可預測的環境時表現出色，然而在交通情境多變、瞬息萬變的城市道路上，往往難以即時反應並作出近似人類的駕駛判斷。



傳統規則式方法與 End-to-End 決策系統架構圖



3D 空間偵測的示意圖 (圖片來源 Tesla)

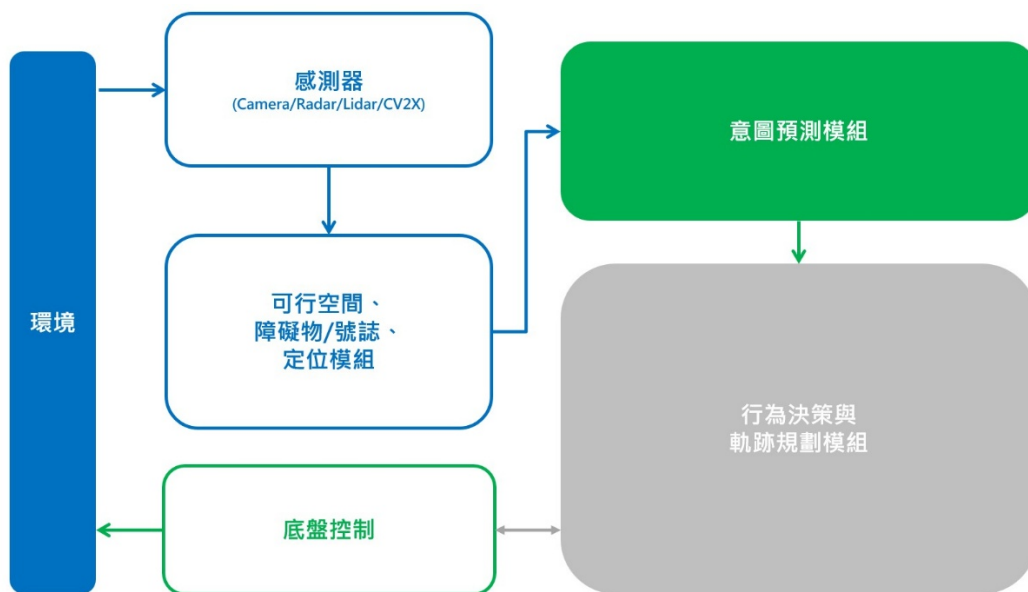
End-to-End系統以深度神經網路為核心，透過大量駕駛數據訓練AI模型，實現從感測輸入至車輛控制命令的直接轉換。此高度整合的架構，有效簡化傳統模組間資料傳遞的流程，並提升系統整體反應速度與決策彈性。尤其近年業界導入更具前瞻性的AI技術，如Occupancy模型，將圖像從2D轉為3D，能在高維度空間中辨識靜止與移動物體，提升場景感知精度，大幅增強



了End-to-End語義理解與決策能力，故可更準確地面對複雜且多變的交通場景，加速AI自駕技術由研究走向實務應用的進程。

自駕決策解決方案 Level 2~4 一次滿足

車輛中心發展自主自駕關鍵技術，將目標鎖定在大眾運輸與物流運輸應用，以模組化系統設計作為基礎架構，在環境感知階段，透過AI深度學習模型，解析道路拓撲、可行空間、交通號誌，進而預測周圍用路人行為意圖；在行為決策層面，系統結合意圖預測資訊，以規則化的方式生成軌跡處理不同駕駛場景，成功開發出涵蓋Level 2至Level 4並符合法規與國際標準的自駕解決方案。



車輛中心模組化系統架構



以高速公路應用場景為例：

Level 2 駕駛輔助系統：

運用雷達與攝影機融合感知技術，實現自動維持車道、跟隨前車、緊急煞車與變換車道等功能，並可在最高時速120公里下穩定運行，為駕駛在長途與高流量交通情境中提供穩定協助。

Level 3 駕駛偕同自駕系統：

能展現更高程度的自主性與安全性，當系統運作過程中偵測到異常，能主動將車輛導引回原車道或切入緊急車道緩慢煞停，保障乘員安全。

Level 4 聯網自駕技術：

透過高精度定位、後台監控、車間通訊與智慧路口訊號交換等「車路雲」協同機制，系統可讓多輛自駕車組成協同隊列，於 60 公里以下的市區速度下緊密跟車。

AI 驅動自駕技術落地，智慧交通加速前行足

AI從興起至今發展迅速，技術疊代日新月異，已快速融入類的日常生活，從簡化工作流程的好幫手、開發聊天機器人重新定義人際互動，到驅動智慧車輛不斷升級進化，逐漸改變全球交通與運輸型態。如今，AI人工智慧已成為實現自駕所需的關鍵技術，也帶動車輛產業展現前所未有的創新變革與風貌。



車輛中心持續深化AI決策模型的研發與應用，除了實現於國內自主電動乘用車之外，更將目標拓展至電動物流車與電動巴士等，推動智慧交通技術落實於實際場域，為發展綠色智慧運輸注入創新動能。不僅藉此為臺灣公共運輸和物流領域帶來新型態的替代方案，更有助於強化我國車輛產業布局自主關鍵技術與供應鏈，搶先在自駕世代站穩立足點。

原作者：財團法人車輛研究測試中心 許琮明

資料出處：ARTC車輛中心電子報，更多資訊請參閱

- 車輛中心官網：

<https://www.artc.org.tw/>



- 車輛中心Facebook粉絲專頁：

<https://www.facebook.com/artc.taiwan>



（資料來源：財團法人車輛研究測試中心）



中國大陸 2026 年 2 月汽車銷量簡析

◎ 邱啓棠

（註：同比是與去年同期比較；環比是與上月同期比較）

2026年2月汽車工業經濟運行情況

今年春節在2月中下旬，且假期有所延長，2月有效工作日僅16天，企業生產經營受到一定影響，市場活躍度總體有所下降。

從1-2月行業運行情況看，汽車產銷受政策切換調整、需求前置釋放、春節假期錯位、消費意願不足、同期高基數等多重因素疊加影響，同比呈現下滑。其中，乘用車市場和新能源汽車同比下降，商用車市場持續向好，汽車出口快速增長。

今年的中共政府工作報告中，明確提出要激發居民消費內生動力和促消費政策並舉，持續放大「組合拳」效應，深入整治「內卷式」競爭，營造良好市場生態。相信隨著節後中共地方補貼細則全面落地、春季車展促銷啟動、車企新品陸續上市，有助於提振居民消費信心，激發汽車市場活力，推動行業健康平穩運行。



一、汽車總體產銷、內銷、出口情況：汽車產銷下降、內銷環比

同比雙降、汽車出口快速增長、新能源汽車出口保持高速增長

2月，汽車產銷分別完成167.2萬輛和180.5萬輛，環比分別下降31.7%和23.1%，同比分別下降20.5%和15.2%。

1-2月，汽車產銷分別完成412.2萬輛和415.2萬輛，同比分別下降9.5%和8.8%。

2月，汽車中國國內銷量完成113.3萬輛，環比下降32%，同比下降32.9%。其中，傳統燃料汽車中國國內銷量65萬輛，環比下降36.4%，同比下降29.9%。

1-2月，汽車中國國內銷量完成279.9萬輛，同比下降23.1%。其中，傳統燃料汽車中國國內銷量167.3萬輛，同比下降19.8%。

2月，汽車出口67.2萬輛，環比下降1.4%，同比增長52.4%。

1-2月，汽車出口135.2萬輛，同比增長48.4%。

2月，新能源汽車出口28.2萬輛，環比下降6.6%，同比增長1.1倍；傳統燃料汽車出口39.1萬輛，環比增長2.8%，同比增長26.2%。

1-2月，新能源汽車出口58.3萬輛，同比增長1.1倍；傳統燃料汽車出口76.9萬輛，同比增長22.2%。



2026 年 2 月 汽車產銷情況

單位：萬輛，%

	2 月	1-2 月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	167.2	412.2	-31.7	-20.5	-9.5
銷售	180.5	415.2	-23.1	-15.2	-8.8

二、乘用車產銷、內銷、出口情況：乘用車市場下降、中國品牌乘用車銷量佔比保持高位、乘用車25萬價格區間市場，新能源表現好於傳統燃料、乘用車內銷環比同比雙降，乘用車出口快速增長

2月，乘用車產銷分別完成140萬輛和153.6萬輛，環比分別下降32.1%和22.7%，同比分別下降21.6%和15.4%。

1-2月，乘用車產銷分別完成346.2萬輛和352.4萬輛，同比分別下降12%和10.7%。

2月，中國品牌乘用車共銷售107.8萬輛，同比下降15.9%，銷量佔有率70.2%，較去年同期下降0.4個百分點。

1-2月，中國品牌乘用車共銷售240.9萬輛，同比下降12.1%，銷量佔有率68.3%，較去年同期下降1.1個百分點。

1-2月，傳統燃料乘用車中，銷量主要集中在10-15萬價格區間，累計銷量62.4萬輛，同比下降11.2%。



1-2月，新能源乘用車中，8萬以下和15-25萬價格區間銷量同比下降，其他價格區間銷量均呈正增長，目前銷量主要集中在10-15萬價格區間，累計銷量34.3萬輛，同比增長2%。

2月，乘用車中國國內銷量95萬輛，環比下降32.1%，同比下降34.2%。其中，傳統燃料乘用車中國國內銷量50.5萬輛，比去年同期減少22.1萬輛，環比下降38%，同比下降30.4%。

1-2月，乘用車中國國內銷量235萬輛，同比下降26.2%。其中，傳統燃料乘用車中國國內銷量132.2萬輛，比去年同期減少38.5萬輛，同比下降22.6%。

2月，乘用車出口58.6萬輛，環比下降0.6%，同比增長58%。

1-2月，乘用車出口117.4萬輛，同比增長53.3%。

2026年2月乘用車產銷情況

單位：萬輛，%

	2月	1-2月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	140.0	346.2	-32.1	-21.6	-12.0
銷售	153.6	352.4	-22.7	-15.4	-10.7

三、商用車產銷、內銷、出口情況：商用車市場下降、貨車市場環比同比雙降、客車產銷環比同比雙降、商用車內銷市場環比同比雙降、商用車出口快速增長



2月，商用車產銷分別完成27.3萬輛和26.9萬輛，環比分別下降29.7%和24.9%，同比分別下降14.1%和14%。其中，天然氣商用車銷量1.3萬輛，環比下降42.6%，同比下降41.1%。

1-2月，商用車產銷分別完成66萬輛和62.7萬輛，同比分別增長7%和3.9%，其中，天然氣商用車銷量3.6萬輛，同比下降0.3%。

2月，貨車產銷均完成24.5萬輛和24萬輛，環比分別下降30.1%和25.7%，同比分別下降12.9%和13.9%。其中，重型貨車銷量7.4萬輛，環比下降30.2%，同比下降9.6%；中型貨車銷量0.8萬輛，環比下降42.3%，同比下降4.6%；輕型貨車銷量11.7萬輛，環比下降26.5%，同比下降23.5%；微型貨車銷量4.2萬輛，環比下降6.7%，同比增長15.2%。

1-2月，貨車產銷分別完成59.4萬輛和56.3輛，同比分別增長9.4%和5.8%。其中，重型貨車銷量17.9萬輛，同比增長16.5%；中型貨車銷量2.2萬輛，同比增長16%；輕型貨車銷量27.7萬輛，同比下降7.9%；微型貨車銷量8.5萬輛，同比增長44.3%。

2月，客車產銷分別完成2.8萬輛和2.9萬輛，環比分別下降26%和17.5%，同比分別下降23.5%和14.9%。其中，大中型客車銷量0.7萬輛，環比下降10.7%，同比增長25.9%；輕型客車銷量2.2萬輛，環比下降19.6%，同比下降23.4%。



1-2月，客車產銷分別完成6.6萬輛和6.4萬輛，同比均下降10.4%。其中，大中型客車銷量1.6萬輛，同比增長23.4%；輕型客車銷量4.9萬輛，同比下降17.6%。

2月，商用車中國國內銷量完成18.3萬輛，環比下降31.3%，同比下降24.7%。其中，貨車中國國內銷量16.6萬輛，環比下降32%，同比下降23.8%；客車中國國內銷量1.7萬輛，環比下降23.3%，同比下降33.2%。

1-2月，商用車中國國內銷量44.9萬輛，同比下降2%。其中，貨車中國國內銷量41.1萬輛，同比增長1.1%；客車中國國內銷量3.9萬輛，同比下降26.2%。

2月，商用車出口8.7萬輛，環比下降6.3%，同比增長23.1%。其中，貨車出口7.4萬輛，環比下降6.1%，同比增長21.2%；客車出口1.2萬輛，環比下降8.1%，同比增長36.1%。

1-2月，商用車出口17.8萬輛，同比增長22.4%。其中，貨車出口15.2萬輛，同比增長20.9%；客車出口2.6萬輛，同比增長32.6%。

2026年2月商用車產銷情況

單位：萬輛，%

	2月	1-2月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	27.3	66.0	-29.7	-14.1	7.0
銷售	26.9	62.7	-24.9	-14.0	3.9



四、新能源汽車產銷、內銷、出口情況：新能源汽車市場下降、
 新能源汽車內銷有所下降、新能源汽車中國國內銷量佔比較
 上月有所回升、新能源汽車出口保持高速增長、純電和插混
 汽車出口均保持高速增長

2月，新能源汽車產銷分別完成69.4萬輛和76.5萬輛，同比分別下降
 21.8%和14.2%，新能源汽車新車銷量達到汽車新車總銷量的42.4%。

單位：萬輛，%

動力類型	產量	同比	銷量	同比
純電動	45.8	-16.1	48.4	-10.9
插電式混合動力	23.6	-30.7	28.0	-19.4
燃料電池	0.008	-48.8	0.03	153.3
合計	69.4	-21.8	76.5	-14.2

1-2月，新能源汽車產銷分別完成173.5萬輛和171萬輛，同比分別下
 降8.8%和6.9%，新能源汽車新車銷量達到汽車新車總銷量的41.2%。

單位：萬輛，%

動力類型	產量	同比	銷量	同比
純電動	111.7	-5.8	108.1	-3.7
插電式混合動力	61.8	-13.7	62.8	-11.9
燃料電池	0.01	-39.3	0.04	48.4
合計	173.5	-8.8	171.0	-6.9

2月，新能源汽車中國國內銷量48.3萬輛，環比下降24.9%，同比
 下降36.4%。其中，新能源乘用車中國國內銷量44.5萬輛，環比下降



23.7%，同比下降38.1%；新能源商用車中國國內銷量3.9萬輛，環比下降36%，同比下降7.5%。

1-2月，新能源汽車中國國內銷量112.6萬輛，同比下降27.5%。其中，新能源乘用車中國國內銷量102.8萬輛，同比下降30.3%；新能源商用車中國國內銷量9.9萬輛，同比增長25.3%。

2月，新能源汽車中國國內銷量佔汽車中國國內銷量比例為42.7%；新能源乘用車中國國內銷量佔乘用車中國國內銷量比例為46.8%；新能源商用車中國國內銷量佔商用車中國國內銷量比例為21.1%。

1-2月，新能源汽車中國國內銷量佔汽車中國國內銷量比例為40.2%；新能源乘用車中國國內銷量佔乘用車中國國內銷量比例為43.7%；新能源商用車中國國內銷量佔商用車中國國內銷量比例為22.0%。

2月，新能源汽車出口28.2萬輛，環比下降6.6%，同比增長1.1倍。其中，新能源乘用車出口27.6萬輛，環比下降6.4%，同比增長1.2倍；新能源商用車出口0.5萬輛，環比下降19.1%，同比下降24.9%。

1-2月，新能源汽車出口58.3萬輛，同比增長1.1倍。其中，新能源乘用車出口57.2萬輛，同比增長1.1倍；新能源商用車出口1.2萬輛，同比下降13.9%。

2月，純電動汽車出口17.4萬輛，環比下降13.7%，同比增長1.2倍；插混汽車出口10.7萬輛，環比增長7.8%，同比增長1.1倍。



1-2月，純電動汽車出口37.7萬輛，同比增長1倍；插混汽車出口20.6萬輛，同比增長1.2倍。

五、重點企業集團銷量、內銷、出口情況：汽車銷量前五集團合計銷量同比下降、新能源汽車銷量前五集團合計銷量同比下降、中國當月整車出口前十企業中，出口均實現正增長

1-2月，汽車銷量排名前五位的集團銷量合計為387.5萬輛，同比下降9%，佔汽車銷售總量的93.3%，低於去年同期0.3個百分點。

單位：萬輛，%

1-2月市場集中度	企業名稱	2月銷量	環比	同比	1-2月銷量	同比增長	市場份額
前三家 37.6%	上汽	26.1	-18.3	-9.1	58.1	6.8	14.0
	吉利	23.7	-23.3	3.6	54.5	4.5	13.1
	一汽	16.0	-41.7	-29.9	43.5	-15.0	10.5
前五家 55.9%	比亞迪	19.0	-9.5	-41.1	40.0	-35.8	9.6
	奇瑞	16.1	-19.7	-10.2	36.1	-10.5	8.7
前十家 83.9%	東風	10.9	-42.1	-19.1	29.8	7.1	7.2
	長安	15.2	12.8	-7.5	28.7	-35.5	6.9
	北汽	9.2	-22.5	-16.3	21.0	-8.9	5.1
	廣汽	8.6	-25.9	-12.4	20.3	3.0	4.9
前五家 93.3% 同比-9.0%	長城	7.3	-19.6	-6.8	16.3	2.6	3.9
	特斯拉	5.9	-15.2	91.0	12.8	36.0	3.1
	重汽	3.2	-25.0	-2.3	7.5	16.8	1.8
	華晨寶馬	3.0	-30.1	-14.5	7.4	-6.5	1.8
	*零跑	2.8	-12.5	11.0	6.0	19.2	1.4
	小米	2.0	-47.7	-14.0	5.9	27.4	1.4
江淮	2.0	-41.6	-24.5	5.5	-11.8	1.3	
合計					387.5	-9.0	93.3

注：1. 自2026年1月起，一汽集團本期、同期數據包含零跑汽車數據
2.*表示此企業數據已計入集團數據中



1-2，新能源企業銷量排名前十五位的企業集團合計為165萬輛，同比下降7.3%，佔新能源汽車銷售總量的96.5%，低於去年同期0.5個百分點。

單位：萬輛，%

1-2月市場集中度	企業名稱	2月銷量	環比	同比	1-2月銷量	同比增長	市場份額
前三家 48.9%	比亞迪	19.0	-9.5	-41.1	40.0	-35.8	23.4
	吉利	13.9	-8.3	22.4	29.1	17.6	17.0
	上汽	6.5	-18.2	-19.7	14.5	5.1	8.5
前五家 63.6%	特斯拉	5.9	-15.2	91.0	12.8	36.0	7.5
	東風	4.1	-50.8	-5.4	12.4	50.4	7.2
前十家 85.5%	一汽	4.1	-20.3	-8.4	9.2	0.6	5.4
	奇瑞	3.8	-24.9	-11.2	9.0	-10.6	5.2
	長安	4.2	15.2	0.3	7.9	-30.4	4.6
	*零跑	2.8	-12.5	11.0	6.0	19.2	3.5
	小米	2.0	-47.7	-14.0	5.9	27.4	3.5
	理想	2.6	-4.5	0.6	5.4	-3.7	3.2
前十五家 96.5% 同比-7.3%	蔚來	2.1	-23.5	57.6	4.8	77.3	2.8
	廣汽	1.7	-34.4	-11.1	4.3	48.1	2.5
	小鵬	1.5	-23.8	-49.9	3.5	-42.0	2.1
	北汽	1.4	-26.1	-15.7	3.2	-6.8	1.9
	長城	1.3	-29.3	-15.7	3.1	-17.7	1.8
合計					165.0	-7.3	96.5

2月，整車出口前十企業中，奇瑞出口量達12.4萬輛，同比增長44.1%，佔總出口量的18.5%。與去年同期相比，特斯拉出口增速最為



顯著，出口達2萬輛，同比增長4.2倍。

1-2月，整車出口前十企業中，奇瑞出口量達24.3萬輛，同比增長45.6%，佔總出口量的18.0%。與去年同期相比，吉利出口增速最為顯著，出口達15.6萬輛，同比增長1.5倍。

資料來源：中國汽車工業協會、台灣區車輛工業同業公會整理。

(作者現任本會會務處處長)



「2026 年台北國際自行車展」 (TAIPEI CYCLE) 展後報導

◎ 鄭育佳



運動部次長黃啟煌(下排左四)親臨開幕典禮，偕同外貿協會董事長黃志芳(下排左五)、台灣自行車公會理事長吳盈進(下排右四)等貴賓開幕剪綵

邁入第37屆的「2026年台北國際自行車展」(TAIPEI CYCLE)由中華民國對外貿易發展協會主辦，台灣自行車輸出業同業公會協辦，於2026年3月



25日至3月28日舉行，為期4天，假台北南港展覽館一館及二館舉行。本屆展覽以「Cycling to Wellness」（騎行健康）為核心主題，共計有超過900家企業參與展出，使用3,450個攤位；結合同檔期辦理之「台灣國際運動及健身展(TaiSPO)」，延續「Stay Fit, Stay Well」核心精神，今年兩展合計共有1,100家企業參與展出，使用3,950個攤位，其中國際參展商達215家、規模逾22%以上，為亞洲最完整的自行車及運動健身產業鏈展覽，同時也是中高階自行車供應鏈洽商平台，國際參與度依舊強勁，四天展期共計吸引3,100名國際買主以及10,200名國內業者觀展，顯示在全球供應鏈重組與區域經濟版圖更迭之際，台北自行車展不僅匯聚了歐美及亞洲的指標性品牌與製造商，更進一步彰顯台灣在高階製造、前瞻研發及供應鏈整合上的全球領先地位。

今年台北國際自行車展，由運動部次長黃啟煌、經濟部主任秘書莊銘池、外貿協會董事長黃志芳、臺灣自行車輸出業同業公會理事長吳盈進等多位官員與產業代表出席開幕典禮。外貿協會董事長黃志芳於開幕典禮時表示，自行車與健身產業已不僅僅是傳統的製造業或技術導向，而是進化為一個由創新者、製造商與跨域合作夥伴共同構築的「全球生態系」，透過產業AI化與綠色永續帶來的成長動能，讓產業朝向「智慧運動生態系」，讓台灣已準備好與國際夥伴合作，攜手邁向更具韌性的未來。甫成立滿半年的運動部政務次長黃啟煌於開幕典禮上致詞表示，運動需深度融入日常，並成為提升生活品質的關鍵，呼應了展覽主軸「Cycling to



Wellness」，將運動從單純的體能競技提升至「全人健康」與「預防醫學」的層次，政府將致力於建構一個更具韌性的「全球運動生態系」，讓台灣從過去的製造強國，轉型為全球運動科技與健康生活的定義者。



開幕典禮右起：自行車永續聯盟理事長劉湧昌、體育用品公會理事長廖國廷、自行車輸出業公會理事長吳盈進、外貿協會董事長黃志芳、運動部次長黃啟煌、經濟部主任秘書莊銘池、北市體育用品公會名譽理事長黃建旺等貴賓開幕剪綵

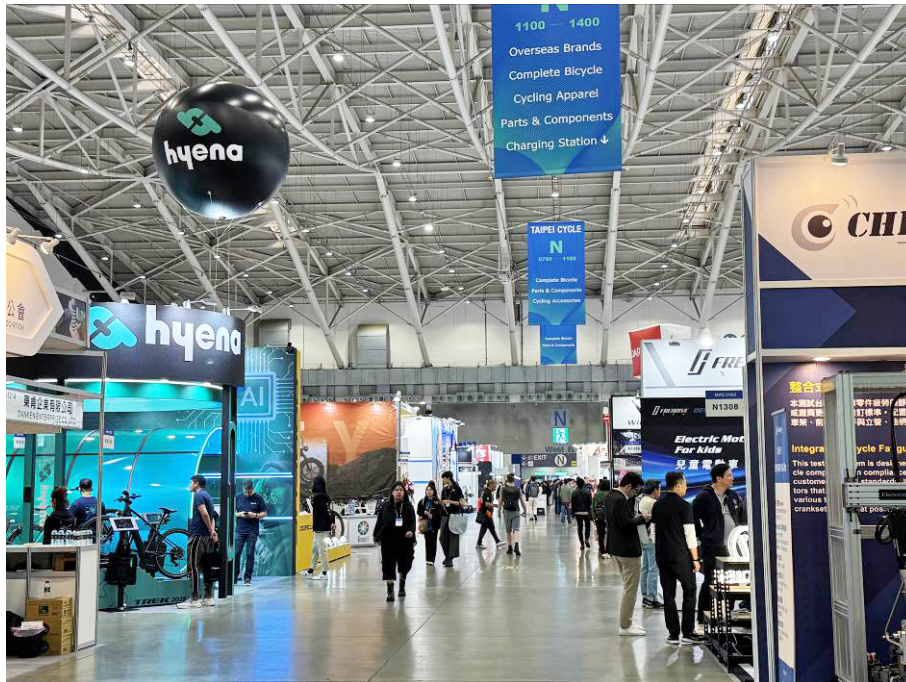
觀察本屆展會可以發現，全球自行車產業在歷經疫情期間的需求大爆發與後續的庫存去化壓力後，目前已逐步走出修正陰霾。隨著歐美市場去庫



存步入尾聲，終端銷售動能正逐漸恢復，市場需求呈現穩健回溫的態勢。然而，地緣政治風險、通膨壓力、利率波動以及部分關鍵原物料的供應吃緊，仍是產業當前面臨的嚴峻挑戰。面對上述背景，整體供應鏈的態度轉趨審慎，企業普遍改採「謹慎接單、彈性生產」的策略，並加速朝向高值化、差異化與永續發展轉型，藉此深化長期競爭力。在這產業轉型與變局交織的關鍵時刻，展會作為「產業交流樞紐」的價值更為彰顯，不僅是企業精準掌握市場趨勢與需求變化的風向球，更促成了供應鏈上下游的即時對話與合作，助力業者在瞬息萬變的環境中敏捷調整策略、持續拓展商機。



南港展覽館 2 館 4 樓「電動自行車零組件」展示專區



南港展覽館 1 館「自行車零配件」展示專區

展會以Green Forward、Motion Vision、TAIPEI CYCLE Industry Forum及TAIPEI CYCLE d&i Awards為四大核心亮點。

- Green Forward 聚焦永續轉型與低碳製造；

針對全球淨零碳排趨勢，透過獎項與論壇表彰在減碳設計、循環材料與ESG治理方面有卓越表現的企業，推動自行車產業邁向綠色供應鏈。

- Motion Vision 打造運動科技與新創交流平台；

作為整合運動科技製造者、新創團隊、投資人與產業專家的開放平台，促進跨界合作，聚焦電動化發展、創新商業模式與顛覆性技術



（如Pitch & Demo新創發表）。

- TAIPEI CYCLE Industry Forum邀請全球產業領袖探討市場趨勢與供應鏈策略；

業界人士每年引頸期盼的自行車產業論壇，今年的產業論壇於展覽第二日舉行，緊扣本屆展覽主題「Cycling to Wellness（騎行健康）」，吸引105名來自政府、產業與研究機構代表以及國內外買主參與，促進跨國交流與策略合作，定義未來五年產業走向的關鍵指標。探討自行車在「智慧城市」中的角色，將自行車定義為「都市的神經元」，討論如何透過 AI 與物聯網（IoT）數據，讓騎行行為與城市低碳交通規劃結合；聚焦於後庫存調整期的市場復甦、供應鏈的彈性調整，以及新興電動輔助自行車（E-Bike）的全球競爭態勢。兩大焦點講座詳情，首先為「2026 德語區市場藍圖」，德語區（德國、奧地利、瑞士）一直是全球自行車高階技術與銷量的領頭羊，也是本屆針對歐洲核心市場制定的最新布局指南，探討德國對於「微交通（Micromobility）」與「租賃服務模式」的需求激增，協助台灣業者精準對接歐洲通路；其次是「ESG 揭露與法規趨勢的永續策略講座」，隨著 2026 年歐盟 CBAM（碳邊境調整機制）進入更嚴格的申報階段，此講座成為最受關注的場次，提供企業具體的減碳路徑，確保台灣供應鏈在「綠色製造」門檻下維持國際議價能力。本論壇確立



了「數位」與「永續」作為自行車產業未來十年的護城河，讓台北自行車展不再只是硬體採購，而是全球自行車策略的發源地。

- 「台北國際自行車展創新設計獎TAIPEI CYCLE d&i awards」是自行車產業界重要獎項，由外貿協會與自行車輸出公會持續攜手iF設計共同主辦此獎項，以本屆全新主題「Cycling to Wellness」為號召，聚焦全球供應鏈、永續前行、創新和騎行文化，今年共計103件參賽作品接受評選，展現自行車產業在未來移動與生活風格中的重要角色。評審團指出，在全球自行車產業持續調整與轉型的背景下，參賽作品整體展現出更為務實的創新取向，設計思維明顯聚焦於使用情境、產品可行性與整體完成度。經過嚴謹評選，最終有32件作品榮獲2026年台北國際自行車展創新設計獎，其中，6件作品榮獲金質獎殊榮，另有1件作品榮獲新創企業獎，充分展現創新設計在產業不同發展階段的多元樣貌。

6件金質獎作品可以看出今年產業發展重點，Aniwow Bike (折疊自行車)，自行車的設計不再侷限於「移動過程」，而是考量到到達目的地後的應用，極大化了都會通勤與家庭生活的實用性；Seek (青少年公路車)，不再將兒童或青少年的自行車定位為單純的休閒玩具，而是導入專業公路車的幾何設計與技術；AUTO DROP (自動降下電子升降座管)、Magnetic attach system (磁吸固定系統)，是利用電子控制讓



座管自動升降，到利用磁吸技術讓水壺與包袋能一秒拆裝，用科技簡化體驗；S-482 RMR ebike Helmet (電動自行車安全帽)，隨著E-bike普及，其平均車速與車重都高於傳統自行車，特別在於使用永續材料製造符合安規需求的安全帽；HS-F007R (自行車花鼓)、One piece integrated handle bar stem (一體式手把豎管)，零組件的開發越來越注重極致的傳動效率與製程突破，都展現了產業在精密製造與材料工程上的深厚底子。

「台北國際自行車展創新設計獎 TAIPEI CYCLE d&i awards」
金質獎得獎名單



Aniwow Bike
FOLDING BIKE
01 Bicycles



Seek
Youth road bike
01 Bicycles



AUTO DROP
Auto drop E-dropper
02 Parts + Components



HS-F007R
Bicycle hub
02 Parts + Components



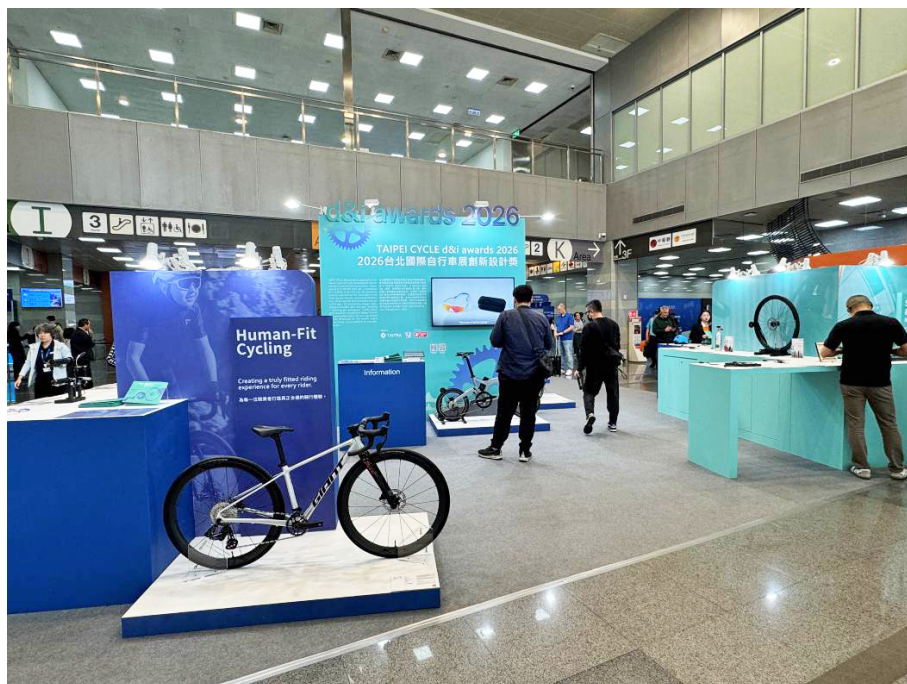
One piece integrated handle bar stem
MTB, Road bike, Trekking handle bar
02 Parts and Components



S-482 RMR ebike Helmet
E-bike helmet
03 Cycling Accessories



Magnetic attach system
Magnetic attach system for water bottles and bags.
03 Cycling accessories



「台北國際自行車展創新設計獎 TAIPEI CYCLE d&i awards」
展示專區



「新創企業」展示專區



歐洲品牌聯合展區



巨大 -GIANT 捷安特、Liv 自行車展示攤位



美利達自行車展示攤位



桂盟鏈條展示攤位



建大輪胎展示攤位



日本喜瑪諾展示攤位



利奇煞車系統展示攤位



正新輪胎展示攤位



愛爾蘭商速聯展示攤位

全球自行車產業正加速邁向電動化與智慧化轉型，估計2030年歐洲市場規模將達3,000 萬台，其中e-Bike滲透率可望突破五成。隨著歐盟CBAM（碳邊境調整機制）及ESPR（永續產品生態設計規範）正式施行，『低碳化』已成為產業核心競爭力，推動自行車從傳統交通工具，進化為融合尖端科技與永續價值的戰略性產業。

為因應國際局勢變遷，經濟部產發署挹注1.8億元經費，致力推動自行車產業邁向淨零碳排與創新加值，除協助巨大集團整合供應鏈成立「中華自行車永續聯盟協會（BAS）」，成功帶動76家業者響應減碳行動，創造6.18萬噸減碳實績（約等同158座大安森林公園年吸碳量）；本次「經濟部自



行車產業主題館」展區同步呈現AI應用、淨零碳排與前瞻技術成果，展現臺灣自行車產業升級實力，更辦理結合運動科技的騎行體驗活動。展望未來，產發署將持續協助業者導入AI應用與綠色製程，深耕國際布局，引領臺灣自行車產業穩健邁向新里程。



「經濟部自行車產業主題館」位於南港展覽館一館，展示創新技術成果

「Cycling Paradise Taiwan」台灣騎行文化探索館：這是本屆展會特別推出的文化展區，展區以「共好文化」、「完整生態系」與「國際輸出」三大主軸，旨在展示臺灣自行車產業的轉型，從單純的「全球製造基地」升級為結合產業、文化與生活風格的「完整騎行生態系」，展現臺灣如何透過產業整合與公私協力，讓騎行成為日常生活的一部分。



「Cycling Paradise Taiwan」自行車文化展區

本屆展會規劃了一系列體驗活動深化騎行文化與消費者參與，包括「Fantasy Ride Trials」、專題工作坊（Workshop）及主題導覽，帶領參觀者從單純的產品應用延伸至生活風格體驗，全方位領略騎行文化的深度魅力。

展會同步整合「Motion Vision」新創活動與自行車電競賽事，構築虛實整合的展演平台。藉由 Pitch & Demo 發表，展示聚焦於電動化、智慧科技及永續轉型的前瞻商業模式；電競賽事則導入3D沉浸式騎乘技術，在推動運動科技化的同時，也致力於培育新世代選手。

為了鼓勵自行車產業在永續發展上的全面實踐，Taipei Cycle今年特別設



立 Green Forward 獎項，獎項架構以國際ESG標準為基礎，分為「環境」、「社會」、「治理」三大類別，藉此鼓勵企業在節能減碳、社會責任與公司治理等面向展現具體成果；同時設有特別獎如：巨大機械獲得年度卓越參展商、久鼎金屬獲得環境類別最佳參展商、競泰公司獲得社會類別最佳參展商、裕仁工業獲得治理類別最佳參展商及其他15家入選廠商。表彰在三大面向皆具卓越表現的產業標竿，這些獎項不僅展現台灣自行車產業在永續轉型上的努力，也期望透過榜樣力量，持續擴大綠色產能的國際影響力。

本屆亮點之一，由經濟部國際貿易署主辦、外貿協會執行的「台灣精品館」（Taiwan Excellence Pavilion）以「Go Healthy with Taiwan」為主題，響應「健康台灣（Healthy Taiwan）」政策推廣智慧運動，館內集結11家獲獎企業，包含美利達榮獲精品銀質獎的輕量電動登山車，桂盟的蠟性自行車鏈條及榮獲三大國際發明展金牌的Dr.Foot再生碳纖維訂製力學鞋墊等，從整車到智慧健康科技，展現臺灣在自行車與健康產業的創新實力，透過活動串聯台灣精品品牌，讓全球買家與消費者體驗台灣精品之餘，也瞭解臺灣自行車觀光文化。



「台灣精品館（Taiwan Excellence Pavilion）」展示專區

※《台灣及歐美市場自行車產業概況》於下期刊登

（資料來源：「台北國際自行車展」官網彙整；
作者現任本會業務處資深高級專員）



產業淨零最新資訊

◎ 編輯部

以下內容由經濟部產業發展署支持，中經院團隊整理，為車輛公會提供產業淨零最新資訊。更多內容可由「淨零運勢週報」閱覽<https://www.zeromobility.net/about-1>。

一、全球汽車供應鏈受中東衝突衝擊，關鍵零件物流受阻

近期中東地緣政治升溫，影響波斯灣海運航線運作，部分載運車用半導體與電動車電池之貨輪出現延誤。汽車產業高度依賴「及時生產（JIT）」模式，一旦亞洲關鍵零組件供應中斷，歐美組裝廠恐於短期內面臨產線調整甚至停工風險，供應鏈韌性再受考驗（Ilkhan Ozsevim, 2026）。

請參閱：<https://www.automotivemanufacturingsolutions.com/analysis/iran-conflict-sends-shockwaves-through-auto-production-and-supply-chains/2616710>

二、車用晶片與電池運輸受阻，車廠面臨減產壓力

物流監測顯示，多批供應2026年新車型的車用晶片與電動車電池仍滯留於關鍵轉運港口。若無法及時轉運或改採空運補給，歐美部分車廠恐於3月中旬出現零件短缺，進而影響生產排程與交車時程，短期營運壓力升高（Aaron McMillan, 2026）。

請參閱：<https://procurementmag.com/news/us-iran-reshaping-global-supply-chains>



三、車用潤滑油原料供應收緊，售後維修成本可能上升

中東局勢影響Group III基礎油出口，此為高性能潤滑油關鍵原料。市場預期，若供應持續受限，歐美地區於春季需求旺季可能出現供給緊縮，帶動潤滑油價格上揚，進一步推升汽機車保養與維修成本（Gabriella Twining, 2026）。

請參閱：<https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2794858-iranian-strikes-could-curb-group-iii-supplies-to-eu-us>

四、2026年成為企業碳盤查關鍵年，企業合規成本上升

根據 Valpak（2026）分析，歐盟碳邊境調整機制（CBAM）已於2026年正式實施，進口產品除須揭露碳排資訊外，亦須承擔實質碳成本。企業若未建立完整碳盤查與申報機制，將直接影響出口競爭力並提高營運成本，碳管理能力成為進入歐盟市場的重要門檻。

請參閱：<https://www.valpak.co.uk/cbam-2026-compliance-will-your-imports-clear-eu-customs/>

五、淨零政策分歧，能源策略不確定性升高

在巴黎舉行的國際能源總署（IEA）部長會議中，各國對淨零政策方向出現明顯分歧，部分國家關注經濟衝擊，歐盟與亞洲則持續推動能源轉型。BloombergNEF（2026）分析指出，政策方向不一致，使企業在跨國布局能源與技術投資時面臨更高不確定性與決策複雜度。

請參閱：<https://www.livemint.com/politics/iea-meeting-ends-without-unity-as-us-pushes-to-scrap-net-zero-11771526821922.html>



六、歐盟電池護照制度將上路，供應鏈透明度要求提升

歐盟預計2027年推動電池護照制度，2026年為產業準備關鍵期。未來電池須揭露材料來源、性能數據及全生命週期資訊，並持續更新碳足跡與回收數據。制度將強化供應鏈透明度，同時提高企業資料管理與追溯能力要求（Ralph Eberspächer, 2026）。

請參閱：<https://www.4flow.com/blog/are-you-ready-for-the-eu-battery-passport-everything-you-need-to-know>

七、美國電動車市場成長放緩，車廠調整產品策略

BloombergNEF（2026）指出，受政策不確定性與消費負擔影響，美國電動車市場成長動能趨緩。車廠開始布局多元技術路徑，包括增程式電動車、固態電池與超高速充電技術，以因應不同車型需求。短期市場波動加劇，但長期電動化趨勢仍未改變。

請參閱：<https://about.bnef.com/insights/commodities/ai-grids-and-electric-vehicles-dispatch-from-the-bnef-summit-san-francisco-2026/>

八、印度 Ola Electric 產量突破百萬，電動二輪車製造實力快速崛起

The Economic Times（2025）報導，印度電動二輪車領導廠商 Ola Electric 宣布，其位於泰米爾納德邦之「未來工廠」於投產不到四年內達成100萬輛下線里程碑。公司透過垂直整合策略及自研「4680 Bharat」電池技術，有效提升產能與成本競爭力。此一進展不僅鞏固其於電動機車市場的領先地位，也顯示印度正加速建立電動車自主製造能力。



請參閱：https://economictimes.indiatimes.com/industry/renewables/ola-electric-achieves-1-million-production-milestone-rolls-out-special-edition-roadsterx/articleshow/123917823.cms#google_vignette

九、美國『Project Vault』，強化供應鏈透明度與電池護照對接

美國國務院與進出口銀行（EXIM）啟動「Project Vault」，建立關鍵礦物儲備與數位追蹤機制，並要求資料格式與電池護照標準接軌。此舉有助提升供應鏈透明度、降低中斷風險，並強化對非法來源的管控，顯示美歐在電池溯源制度上趨於一致，未來可望促進跨境清潔能源貿易（U.S. Department of State, 2026）。

請參閱：<https://www.state.gov/releases/office-of-the-spokesperson/2026/02/2026-critical-minerals-ministerial>

十、AI應用擴大亦帶動資安風險，車聯網攻擊上升

資安機構 Upstream（2026）報告指出，隨著車輛朝軟體定義（SDV）發展，汽車產業資安風險同步升高。近期網路攻擊數量明顯增加，部分攻擊結合AI工具提升滲透效率。業者已加強車用資安架構與加密技術，以降低遠端控制與勒索攻擊風險。

請參閱：<https://www.wardsauto.com/news/ai-doubles-automotive-cyber-attacks-sdvs-updtream/813455/>

（資料來源：中華經濟研究院）



台灣山葉機車工業股份有限公司



企業簡介

- 成立時間：1987 年
- 資本額：新台幣 23.95 億元
- 員工數：約 1,400人 (2026/1/1)
- 地址：新竹縣湖口鄉山葉路81號

品牌精神

Rev就像提高引擎轉速時，
帶給人內心瞬間的躍動，
我們想把這樣的最佳體驗，
傳遞給每一個喜愛Yamaha的人。
Yamaha抱持創新的熱情，
就是為了創造超越顧客期待的感動，
而不斷的挑戰。

經營理念

1. 創造超越顧客期待的價值
為了創造感動價值，必須追求顧客時時變化的夢想。
我們以提供超越顧客期待、安全且高品質的商品及
服務為目標，務必要讓顧客得到最佳利益。
2. 實現引以為傲的企業文化
我們必須要營造員工可以自主發揮活力的企業文化。
重視具豐富創造力人材的育成及能力開發，並實現
可以帶給其公正評價和待遇的組織。
3. 推行全球化企業社會責任
我們必須以世界的視野和基準來採取行動。
努力使地球環境和社會調和，透過公正誠實的事業
活動，以善盡企業社會責任。



創造感動的企業

提供世界各地的人們嶄新的感動與豐富的生活

藉由智慧與熱情來實現人們的夢想，
成為讓人們期待「下一次的感動」的企業。
這就是「創造感動的企業」— Yamaha。



感動的起點

1955年7月，自日本樂器製造株式會社（現 山葉音樂）摩托車部門獨立的山葉發動機，在摩托車還只是移動工具的時代，便以運動性與造型的視點來開拓市場。

在歷經一連串的开发與測試後所誕生的第一輛摩托車，正是有著「紅蜻蜓」別稱的「YA-1」，也是山葉發動機歷史的起點。

來到台灣的感動

1987年4月，由山葉發動機與功學社合資成立的「台灣山葉機車工業股份有限公司」，正式揭開了Yamaha在台灣創造感動的序幕。

在37年的光陰之中，先後有「兜風50」「FZR 150」「CYGNUS X」等膾炙人口的商品。並在2012年以「TMAX」開始國內的大型重型機車銷售。



目前台灣山葉機車的銷售範疇，包含有燃油機車、電動機車與高爾夫球車。同時亦積極地在顧客服務、永續發展等領域展開活動。



感動台灣的未來

在長期願景的方針之下，台灣山葉機車期望利用集團全球化的資源與台灣的科技業優勢，雙管齊下地從燃油車和電動車，來為台灣市場創造下一次的感動。



「BLUECORE」概念引擎的普及化是燃油車發展的首要目標。

「BLUECORE」是以「兼具環保與駕馭樂趣」為理念，由Yamaha所開發並在全球市場導入的一系列新世代小型引擎。我們希望透過這個概念引擎的普及，讓全產品線都能在顧及環保的同時，持續提供顧客駕馭樂趣。另一方面，為了滿足不同族群所需的樂趣，藉由和集團其他據點的連結打造更多元的產品線，也是未來發展的重點之一。



電動車則著重在開發、製造與銷售的布局。基於集團與Gogoro的合作，在2019年的「EC-05」之後，更在2025年推出以全新的車體架構，推出電動版的「CUXiE」。爾後的階段性策略與行動計畫，也在如火如荼的進行中。

企業的永續發展是我們聚焦的另一項重點，並以ESG為主題展開各項活動。例如活用集團資源的「YRA (Yamaha Riding Academy)」，便是透過為兒童帶來正確的騎乘觀念，從意識面的改善，潛移默化地改變未來的交通環境。





有感於製造產業在生產過程中對環境造成的衝擊，「環境」自然也是我們不容忽視的重要項目。以遵循環保法令、採用綠色設計、降低環境衝擊、減少生產廢棄物、提升資源利用效率與全員參與為方向，並以「提升能源效率及減少資源浪費」、「污染的減量」以及「環境參與」做為具體的衡量指標。



以「提升能源效率」的太陽能發電為例，自2018年啟用至今，已減少約9000公噸的碳排量。藉由揮發性有機化合物(VOCs)防制設備的設置，也將低了95%的空氣汙染。豐碩的環境保護成果，也讓我們獲頒「國家企業環保獎」的殊榮。

在「社會」方面，我們仍持續透過「Yamaha Cup 快樂踢球趣」活動，在提倡青少年正當運動之餘，提振台灣的足球風氣。迄今已舉辦13個年頭，並連續多年榮獲教育部「體育推手獎」的表揚。





27屆第10次理監事聯席會議報導

◎林憶苓 整理

本會第27屆第10次理監事聯席會議已於本(115)年3月25日(三)下午2時假車輛研究測試中心(ARTC)行政大樓305會議室召開完畢。本會為促進產業交流，特於本次理監事聯席會議中安排參觀ARTC智慧車電實驗室及舉辦交流晚宴，本次報名出席會議及參訪ARTC之理監事(含陪同人員)相當踴躍，會後與車測中心、車安中心及中經院等相關單位交流互動更是對車輛產業科技與技術轉化、戰略布局、市場脈動等有多方收穫及展望。

本次理監事會議中之議決事項已於會後發函呈報主管機關核備，有關本次理監事聯席會議各項報告分述如下。



李理事長致詞



理事長致詞

各位理監事，大家午安！

非常歡迎各位今天出席本會第27屆第10次理監事聯席會議。今天的會議有一個特別的意義，就是本會近20年來首次將理監事聯席會議移師到外地舉辦，我們特別安排到車輛研究測試中心來參訪，讓各位理監事能近距離感受台灣產業技術的實質能量與發展脈動，並期望所有會員能善加利用車輛研究測試中心所建置的研發檢測認證能量，對產品開發生產的品質、成本及交期都會有很大的助益。

今年以來所面臨各項重大議題的衝擊與挑戰，包括2026年2月台美已簽署對等貿易協定(ART)，確立對等關稅（約 15%）並包含美製小客車零關稅及牛肉市場開放，尚未送交立法院，恐實施時間又要延宕；美方於2026年3月依《貿易法》301條款對台灣等16個經濟體展開調查，聚焦「強迫勞動」與「產能過剩」，旨在建立替代性關稅制度，可能對被判不公平貿易之產品加徵懲罰性關稅；另有美國通用汽車(GM)指控進口汽車零組件侵犯專利，美國國際貿易委員會(ITC)已對包含10家台廠在內的業者啟動337調查，若被判侵權，美方可核發「排除令」禁止該項產品進口。本會將全力配合政府作為，祈期將衝擊降至最低。

今天會議除了本會115年1-2月份經費收支之財務報告外，還有關於拜會經濟部龔明鑫部長以及出席座談會提出政策建議、拜會產發署提出調降無產製汽車零件關稅建議、美國發布行政命令終止加徵對等關稅、相關車輛法規修正及訂定、政府補助機車汰舊換新、展覽活動、研討會等業務工作報告，以及本會114年度工作報告、歲入歲出決算書等、廠商申請入會、復權、變更等級、停權等案，提請審議。



再次感謝各位理監事撥冗蒞臨，面對快速變動的國際情勢與產業轉型，我相信透過今天的會議與交流，能夠讓我們對未來發展有更多的思考與共識。謝謝各位！



理監事們踴躍出席提供意見

業務報告

一、產業政策

(一) 2月6日李理事長出席經濟部長與傳統產業座談餐敘，向部長提出政策建議：

1. 建請持續支持研發獎勵，建立自主品牌及國產車型的持續開發：

汽車產業為工業火車頭，其發展牽動多項關聯產業，若國產整車產業得以維持，將有助於ICT與汽車零組件業切入國際供應鏈。

2. 市場開放應同步強化配套措施：提醒政府在開放美國車進口關稅時，應同步考量國產車廠生存空間，並加強對自主研發的政策支援。

(二) 2月10日經濟部召開「汽車產業座談會」會議：



1. 台美關稅談判已陸續達成共識，經濟部龔部長為了解市場開放對產業的影響以及相關建議，邀請本會及國瑞、裕隆、裕隆日產、中華、福特六和、三陽、台灣本田、鴻華先進、庫得科技等汽車廠代表出席，並有勞動部、交通部、經貿談判辦公室及產發署等代表參加會議。
2. 產發署說明台美關稅談判車輛產業影響及後續措施：
 - (1) 我國已爭取到對等關稅調降至15%稅率且不疊加，計算方式與歐、日、韓相同；232國安關稅亦爭取到汽車零組件享有最惠國待遇。
 - (2) 針對我方市場開放，美方要求對齊鄰近國家。
3. 本會及各車廠提出建議如下：
 - (1) 開放限於美國製小客車，並且美國原產地附加價值率達35%以上才享有優惠關稅。
 - (2) 除現有的科專計畫外，建議政府針對國內業者開發新車型、新產品，建立從「研發、生產到製造」的完整支持專案，對象涵蓋整車廠、一二三階零件供應商，並延伸至上游的模具、夾具及設備廠，帶動全產業鏈的研發投入。
 - (3) 台灣無產製零組件，希望立法院在過年後下個會期儘快排入議程，爭取將其進口關稅儘速降至零，以降低國產車生產成本。
 - (4) 建議將在地化比例與貨物稅、營利事業所得稅、營業稅制度連結，透過稅率設計引導企業提升在地化程度。
 - (5) 政府也面對來自歐洲、日本等其他國家的壓力要求比照臺美關稅協議，希望政府能堅定立場做慎重的判斷，否則國產車業者的生



存將更加艱難。

- (6)政府已針對混合動力車型提供貨物稅減半的支持，對於貨車與客貨車這些庶民經濟車型，因為在載重設計上油耗較高，貨物稅的優惠方面是否能夠考慮調整。目前僅限於2000c.c.以下小客車提供減徵五萬元的優惠，希望未來能將貨車與客貨車也納入支持範圍，讓更多庶民經濟車型受惠。
- (7)整車自主研發需要相當長的時間，往往需要三至五年，因此補助計畫在時程上建議能更具彈性。
- (8)自製率的要求在實務上很多不明確的行政流程，耗費企業非常多的時間和資源，對於汽車廠在新產品導入上受限過多，降低效率。
- (9)非國外原廠授權的代理商進口商，或是進口車輛已經在國外領過牌，建議維持少量的認證，避免造成國內市場的影響。

4.產發署邱求慧署長表示：

- (1)有關市場開放的部分，當時美方表示某些行業牽涉到國安韌性，關稅可以適度不降為零，最後關頭還再想辦法爭取不開放的項目。
- (2)雙邊的貿易談判只適用於雙邊特殊的協定，不及於其他國家如歐洲與日本。
- (3)車輛產業除了車行天下的補助，仍能夠享受研發補助，車輛產業仍可利用原來共通性的輔導措施，研發補助中小企業五百萬元，聯合申請可達四千萬，可以用在零組件的技術的提升，AI或節能減碳的導入等。補助可以給予上下游包含模具，在設備方面也



開放40%的補助。

(4)有關貨物稅的部分已經收到建議，但立法院因為三讀剛通過，將在執行一段時間檢討時再爭取。

5.交通部林政彥科長表示：

未來開放美國車輛適用對象，原則上以代理商為主，針對少量進口車，少量進口舊車的部分會維持現行的機制做管理。

6.勞動部洪申翰部長：

(1)台美談判接近尾聲，因此必須提前思考，若全面開放，政府與產業該如何協助勞工與企業共同因應。

(2)這段時間將與工會保持密切互動，未來若有轉型規劃，勞動部願意提供資源與培訓，協助員工提升技能，支持產業轉型，同時也希望透過勞資對話平台，讓企業、工會、政府共同討論，維持就業穩定。

7.經濟部龔明鑫部長表示：

(1)談判小客車和小貨車是分開談判，小客車與小貨車將來的關稅不一定相同。

(2)台美之間雙方的貿易協議與第三國無關，因此未對第三國開放。

(3)目前編列30億元是專項支持汽車相關產業，不會與其他產業混合，將來如果經費不夠會再想辦法編列預算。

(4)調降台灣無生產的汽車零組件進口關稅，這個議題之前討論過，可以進一步再做討論。

(5)會要求美國車必須符合附加價值率，不希望出現洗產地的情況，不允許其他國家利用美國洗產地，將來會做把關。



(三)臺美簽署「對等貿易協定」確立對等關稅15%且不疊加，我輸美2072項產品豁免對等關稅：

- 1.行政院鄭麗君副院長偕同行政院經貿談判辦公室、經濟部、農業部、衛福部等我方談判團隊，在美東時間2月12日於美國華府與美國貿易代表葛里爾大使率領的美方談判團隊，就「臺美對等貿易協定(Agreement on Reciprocal Trade，簡稱ART)」達成共識，並完成「臺美對等貿易協定」之簽署，正式確立我國對等關稅及232關稅相關優惠待遇。後續行政院將依《條約締結法》相關規定，儘速將對等貿易協定函請立法院審議，同時併送臺美投資MOU，籲請國會支持通過。
- 2.我方與美國簽署「臺美對等貿易協定」及「臺美投資MOU」後，確立我國對等關稅將調降為15%且不疊加原MFN稅率，與日本、韓國、歐盟計算方式相同，確保臺灣企業與主要競爭對手站在相同立足點，也進一步消除過去因為臺美未簽署自由貿易協定(FTA)，而比競爭對手國關稅高的劣勢。
- 3.另此次在232條款下各項關稅，我方也取得未來可能之半導體及半導體衍生品，以及現行的汽車零組件、木材家具、航空零組件(其中的鋼、鋁、銅衍生品)等多項最優惠待遇；另美方也承諾願提供土地、水電等基礎建設相關協助，給予赴美投資的臺灣業者更具優勢的投資條件。
- 4.本次對美工業產品降至零關稅共計4,885項，但是具實績品項為3,065項，進口值64.4億美元。小客車將降至零關稅，但保留中小貨車維持10%稅率，以確保軍工韌性。



- 5.美規車取消進口數量限制，但仍須確保合規進口，保障消費者權益：針對符合美國聯邦機動車輛安全標準(FMVSS)的美規車，將取消美規車進口數量限制，但我國仍會確保美規車合規進口，保障消費者權益。未來美規車輛進口，仍須由美國原廠提供符合美國FMVSS標準之文件，向我國交通部申請安全審驗合格證書，以及向經濟部、環境部申請耗能、污染、噪音等3張合格證明文件，經我國審驗機構查驗核發合格證明後，才能上市銷售。我方也將建立美規車後市場稽核監督管理體系。針對車輛安全法規符合性及檢測認證對接等事項，須於協定生效六個月內完成。
- 6.針對有影響之虞的產業，經濟部將在既有預算額度內提出專案計畫，協助汽車整車及其供應鏈健全發展，包含金融支持、降低業者研發成本等；農業部則在既有預算外再增編預算，確保國產農產競爭優勢，同時開拓多元外銷市場、建立國際品牌，鞏固產業韌性。

(四)產發署3月16日召開主題式產創「先進節能車輛國際拓展計畫」產業交溝通會：

- 1.美國2025年3月26日公告，援引「貿易擴張法」第232條，對汽車及零件進口加徵25%關稅，受到美國加徵關稅以及台美關稅談判結果公布前消費者觀望，影響台灣汽車整車及零件產業，經濟部規劃運用韌性特別預算，協助國內車廠開發新車款，推動國內車市銷售並拓展海外市場。
- 2.本計畫依主題式產創輔導計畫，於韌性預算下編列30億元專款，於116年12月31日前推動整車外銷2案，增加外銷訂單5萬台，帶動國內車輛供應鏈(含模具及加工廠等)100家次以上。
- 3.補助計畫涵蓋自主研發及國外授權生產之車型，車款包括純電動車



(BEV)、插電式油電混合車(PHEV)、油電混合車(HEV)，以及符合能源署節能標章之燃油車款，涵蓋小客車、小客貨車及小貨車等類別。

(五) 全國工業總會「2026年本會白皮書」：

1. 工總為有效促使政府重視與維護產業權益，紓解產業經營困境，將於本(115)年7月份陸續發表「2026年全國工業總會白皮書」，俾讓政府深刻瞭解產業界關切的問題與看法，適時提出解決方案，為產業營造一個有利於經濟發展的優質環境。
2. 工總「2026年本會白皮書-產業發展困境與問題徵詢表」、「2025白皮書建言意見調查表」、以及「十大產業最關切議題調查」等三份問卷，本會將於3月31日前彙整意見後回覆工總。

(六) 產發署「協助交通部盤點市售小客車車載遠端網路控制器TBOX之國產化情形」：

1. 行政院114年3月28日核定交通部「公務車電動化推動計畫」，其中核復事項三：「電動車有別於傳統內燃機車輛，其運作需依賴電池系統且具備通訊連網功能，本計畫公務用車之車載資通訊系統需為國內產製，並取得由國內具資通訊驗證單位發給之資安檢測、弱點掃描及具有一定資安防禦能力證明，相關資通訊最低要求可洽車輛研究單位或技術專家研商。」，案經交通部114年4月22日及6月19日召開2次會議討論後，決議請相關車輛公會協助調查會員目前車載資通訊系統採購規範之國產化情形；另請經濟部產業發展署提出建議納入車載資通訊系統採購規範之國產化項目。
2. 另行政院亦於114年7月16日召開「研商防範汽車業洗產地及電動車聯網安全問題會議」，基於國安及資安考量，決議車輛不得使



用中國大陸生產之聯網軟硬體設備，請經濟部產發署會商相關機關及業者，研議納入車載資通訊系統排紅項目，並提出調適緩衝期建議；並請交通部函請各公務機關就所購置具備聯網功能之車輛，不可同意上傳數據。

- 3.產發署依據交通部115年1月28日「研商公務車電動化推動計畫車載資通訊系統採購規範第三次會議」會議記錄，請本會協助洽詢各會員廠商，盤點國內市售之國產車是否搭載國產化T-BOX，如尚未採用國產T-BOX，請評估是否可移除或替換國產T-BOX，本會已請車廠提供資料於3月23日前回覆產發署。

二、車輛法規

- (一)交通部發布修正「**輛型式安全審驗管 辦法**」第14條附表事宜：

交通部配合「身心障礙者權益保障法」第53條修正，將「博愛座」修正為「優先席」，及大眾運輸工具無障礙設施設置辦法訂定優先席圖示，於114年12月4日發布修正本辦法第14條附表「車輛安全檢測基準及適用車種範圍表」項下之車輛安全檢測基準「附件二、車輛規格規定」、「附件63、低地板大客車規格規定」、「附件63之一、低地板大客車規格規定」等3項檢測基準。

- (二)經濟部標準檢驗局公告訂定「應施檢驗道路車輛動力用二次鋰電池組商品之相關檢驗規定」事宜：

- 1.經濟部標準檢驗局為確保消費者權利及使用安全，於114年12月23日公告訂定「應施檢驗道路車輛動力用二次鋰電池組商品之相關檢驗規定」，將「道路車輛動力用二次鋰電池組」商品，列為應施檢驗商品。



2.本規定自公告日即生效，輸入及國內產製之表列商品自116年7月1日起實施。

(三)交通部發布修正「**輛型式安全審驗管 辦法**」第14條附表事宜：

交通部為提升國內車輛安全性及保障國人行人的安全，接軌國際持續調和聯合國UNECE 車輛安全法規，並參考ISO 國際標準化組織規範，導入國內訂定車輛安全法規實施，於114年12月31日發布修正本辦法第14條附表「**車輛安全檢測基準及適用車種範圍表**」項下之車輛安全檢測基準。其修正要點如下：

- 1.修正車輛規格規定。(修正附件二)
- 2.新增車輛燈光與標誌檢驗規定。(新增附件3之六)
- 3.修正火災防止規定。(修正附件54之三)
- 4.新增燈光訊號裝置。(新增附件91之一)
- 5.新增道路照明裝置。(新增附件92之一)
- 6.新增反光裝置。(新增附件93之一)
- 7.修正扭鎖裝置。(修正附件99)

(四)環境部發布修正「**大型柴油車調修燃油控制系統或加裝空氣污染防制設備補助辦法**」部分條文及第11條附表一事宜：

本辦法自114 起納入四期大型柴油車為補助對象，環境部為持續鼓勵老舊大型柴油車妥善維護並自主到檢，評估空氣污染防制基金可負荷前提下，於115年1月5日發布修正本辦法，將大型柴油車調修燃油控制系統補助申請期間延長3 至117年底，並逐 調降補助金額。其修正要點如下：

- 1.配合調修燃油控制系統補助期間延長，修正四期大型柴油車申請補



助期間及補助資格認定條件。(修正條文第2條及第3條)

- 2.配合四期大型柴油車補助資格認定條件修正，修正申請補助者應檢具相關文件之規定。(修正條文第6條)
- 3.修正本辦法補助期間。(修正條文第10條)
- 4.配合調修燃油控制系統補助期間延長且逐 調降補助金額，附表一增訂延長期間及補助金額規定。(修正條文第11條附表一)

(五)經濟部發布修正「商品檢驗標識使用辦法」部分條文事宜：

經濟部因應建築用防火門商品檢驗標識及實務運作需求，於115年1月21日發布修正本辦法部分條文。其修正要點如下：

- 1.新增經經濟部標準檢驗局指定公告商品之流水號申請，及簡化驗證登錄商品之商品檢驗標識印製規定。(修正條文第3條、第4條及第6條)
- 2.放寬恢復預購商品檢驗標識之要件。(修正條文第11條)
- 3.刪除報驗義務人繳還商品檢驗標識需經原報驗檢驗機關審核符合及發給繳還憑單之規定，以符合實務做法。(修正條文第12條)

(六)經濟部標準檢驗局公告廢止「應施檢驗液化石油氣汽車燃氣系統零組件商品之相關檢驗規定」事宜：

經濟部標準檢驗局配合相關主管機關推動液化石油氣汽車(簡稱LPG車)政策，於84年公告將「液化石油氣汽車燃氣系統零組件(計11品項)」納入應施檢驗商品品目，惟自101年起至今，無業者向標準檢驗局申請報驗或證書，顯示該類商品於國內市場已無應用及驗證需求，於115年1月21日公告廢止本規定，並自即日生效。

(七)交通部發布修正「道路交通安全規則」部分條文事宜：



交通部因國人汽車常有黏貼隔熱紙之情形，須確保汽車駕駛人行車視線清晰及視野完整；另為配合總統112年12月6日修正公布公路法第61條之一及114年11月19日修正公布道路交通管理處罰條例第78條修正條文，於115年1月30日發布修正本規則部分條文。其修正要點如下：

- 1.為確保汽車駕駛人行車視線清晰及視野完整，以維護交通往來安全，並因應實務檢討相關管理規範。(修正條文第39條、第39條之一)
- 2.配合公路法第61條之一第四項修正條文，將本規則所涉汽車修護技工檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項，納入汽車修護技工檢定及管理辦法，爰酌修或刪除相關文字。(修正條文第51條、第71條、第72條、第73條、第74條、第75條、第76條、第144條)
- 3.鑑因「受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗辦法」配套修正為「受終身不得考領駕駛執照限制重新申請考驗辦法」，爰配合修正相關文字。(修正條文第52條)
- 4.明確規範駕駛執照受吊銷、註銷或不得考領駕駛執照處分等情形處分，本不得藉由駕駛執照互惠使用規避我國駕駛執照管理規定。(修正條文第55條之二)
- 5.配合道路交通管理處罰條例第78條修正條文，明定行人未避讓執勤中緊急任務車輛之處罰規定。(修正條文第133條)

(八)經濟部發布修正「商品檢驗規費收費辦法」部分條文事宜：

經濟部為落實使用者付費原則及配合實務需求，於115年2月10日發布修正本辦法第21條、第23條及第28條附表三。其修正要點如下：

- 1.配合再生能源憑證實施辦法及再生能源憑證發電設備查驗機構認可



作業要點之用語酌作部分文字修正。(修正條文第二十一條)

2.為加速辦理再生能源憑證之再生能源發電設備查核作業，現已導入查驗機構認可制度，將原由經濟部標準檢驗局(以下簡稱標準局)執行之發電設備現場查核及相關文件審查作業，改由查驗機構辦理為應標準局實際人事與行政成本降低，爰配合修正調降受理再生能源憑證申請案之文件書面審查費以符合實務作業情形；另配合再生能源憑證實施辦法及再生能源憑證申請及管理作業程序之用語酌作部分文字修正。(修正條文第二十三條)

3.有關受託試驗費及技術服務費費額表，鑒於部分受託試驗業務標準局已無辦理，爰刪除相關類別及試驗項目；另配合實務需要，修正部分項目與費額，並增列類別及試驗項目。(修正條文第二十八條附表三)

(九)經濟部標準檢驗局公告廢止「液化石油氣汽車燃氣系統零組件型式認可作業要點」事宜：

本作業要點依據之「應施檢驗液化石油氣汽車燃氣系統零組件商品之相關檢驗規定」，業於115年1月21日公告廢止，標準檢驗局爰予於115年2月13日公告廢止本作業要點，並自即日生效。

(十)本會承接標準檢驗局及工研院有關車輛網路安全相關計畫事宜：

1.交通部於113年8月7日公告新增「960網路安全及網路安全管理系統」車輛安全檢測基準(參照聯合國UN R155制定)，實施日期為新車型117年1月1日、既有車型119年1月1日，該法規要求車輛製造商須建立一套「網路安全管理系統(CSMS)」，以確保車輛「從開發到使用」整個生命週期中進行車輛網路安全管理，以處理與車輛



網路威脅相關的風險及保護免受網路攻擊，ISO/SAE 21434標準則提供實現UN R155要求的詳細指導。

2.本會去(114)年為協助車輛產業及早因應國際網路安全要求及強化資訊安全能力，結合工研院機械所，邀集產官學研專家組成技術暨審查委員會，經由經濟部標準檢驗局指導，由工研院與台灣德國萊因(TUV Rheinland)參照ISO/SAE 21434共同編撰，及經4場專家委員審查，完成訂定「道路車輛網路安全工程產業指引-第1部」，供國內車輛產業廠商參考使用，協助業者加速建構相關能量。

3.今(115)年為期加速國內車輛業者因應車輛網路安全此課題，規劃持續推動制定「道路車輛網路安全工程產業指引-第2部」，以及以示範應用研討會之形式，引導業者進一步理解ISO 21434車輛網路安全相關規範與要求。主要工作重點如下：

(1)「道路車輛網路安全工程產業指引-第2部」：由工研院與台灣德國萊因(TUV Rheinland)參照ISO/SAE 21434第9至第15節內容共同編撰，經由公會向各車車徵求意見，再經4場專家委員審查訂定之。

(2)示範應用研討會：洽邀去(114)年「道路車輛網路安全工程產業指引-第1部」撰稿之台灣德國萊因(TUV Rheinland)之專家擔任研討會講師，進行5天之研討會課程並辦理成果交流分享會。

(十一)財政部修正「購買新小型汽機車減徵退還新車貨物稅申請書」、「中古汽機車報廢或出口換購新車減徵退還新車貨物稅申請書」、「購買新小型汽機車減徵退還新車貨物稅明細表(進口人專用)」及「中古汽機車報廢或出口換購新車減徵退還新車貨物稅明細表(進口人專用)」並自本(115)年2月1日起適用：



- 1.1. 原汰舊換新作業因流程冗長、退件延誤、資訊不透明、增加作業成本及退稅效率不佳等因素，造成車廠負擔；本會於114年9月9日召開「機車產業專案政策小組」會議，正式函文財政部賦稅署建請調整機車之申請流程。
2. 立法委員李坤城國會辦公室於114年9月22日召開「汽、機車汰舊換新退還貨物稅之申請流程」協調會，會議結論財政部賦稅署同意簡化機車實務作業申請資料。
3. 本會於114年10月3日召開「機車產業專案政策小組」會議，邀請財政部賦稅署、經濟部產業發展署、中華民國機車商業同業公會全國聯合會及本會機車產業專案政策小組出席，會中財政部賦稅署說明簡化納稅義務人(即產製廠商)所需提供之明細資料，其餘必需資訊，財政部賦稅署洽商交通部、內政部及環境部提供資訊交換。
4. 財政部於115年1月15日公告修正上述法規，簡化相關申請明細表之檢附資料。

三、法令租稅

(一) 淘汰老舊機車、汰舊換新或新購電動機車2026年中央及地方政府補助資訊 (資料來源－經濟部產業發展署電動機車產業網)：

1. 中央補助：

補助單位	公告日期	補助項目	電動機車(元)		老舊機車規範	補助期間
			普通重型第1、2級、普通輕型第1級	普通輕型第2級、小型輕型等級		
經濟部產業發展署	111.12.15	新購電動機車	7,000	5,100	出廠滿10年以上之燃油機車	111.12.11
		加碼補助	國產電池芯車款	3,000		-115.12.31
		淘汰老舊機車並新購電動機車	1,000	114.06.16		
						-115.12.31



媒合平台	公告日期	獎勵項目	收購資訊	老舊機車規範	獎勵期間
環境部之 車輛汰舊換 新抵換 媒合平台	111.01.14 減碳獎勵	淘汰老舊機車 並新購電動機車	以下歸屬單位擇一申請 1.經濟部獎勵 2,000 元 (全國適用, 限額 69,016 輛)	出廠滿 10 年以 上之燃 油機車	113.11.01 -115.12.31
			2.經濟部管管局獎勵 2,000 元 (全國適用, 限額 546 輛)		114.11.10 -115.12.31
			3.臺南市政府獎勵 1,500 元 (限臺南市, 限額 3,300 輛)		115.01.12 -115.12.31
	112.01.11 空污補助	淘汰老舊機車 並新購電動機車	以下歸屬單位擇一申請 1.環境部獎勵 1,000 元 (全國適用, 不限額)	出廠滿 10 年以 上之燃 油機車	112.01.01 -115.12.31
			2.竹科管理局獎勵 2,200 元 (限新竹市、新竹縣及苗栗縣, 限額 10,129 萬輛)		112.06.01 -115.12.31
			3.中科管理局獎勵 2,200 元 (限臺中市、彰化縣及南投縣, 限額 4,500 輛)		114.11.01 -116.12.31
			4.經濟部獎勵 2,000 元 (限雲林縣、嘉義縣、嘉義市、 及台南市, 限額 68,216 輛)		113.09.01 -115.12.31
			5. 南科管理局獎勵 2,200 元 (限雲林縣、嘉義縣、嘉義市、 及台南市, 限額 3,000 輛)		114.08.01 -116.12.31
			6.交通部民航局獎勵 2,000 元 (限高雄市, 限額 351 輛)		114.04.0 -116.12.31

2.地方政府補助：目前計有新北市、臺北市、桃園市、新竹縣、彰化縣、雲林縣、嘉義市、臺南市、屏東縣共9個縣市公告115年度補助，補助期間不一，依淘汰老舊機車/淘汰老舊機車並換購機車/新購電動機車等項目分級補助；補助金額自1,000元至14,400元不等，最新補助資訊請依各縣市政府環保局公告為主。

(二)美國發布行政命令終止IEEPA關稅：

1.美國最高法院於2026年2月20日裁定，美國總統川普援引《國際緊急經濟權力法》(IEEPA)對外廣泛加徵對等關稅及對特定進口產品課徵關稅(如芬太尼關稅)等措施逾越其法定權限而失效。美國



白宮於同（20）日發布行政命令，終止依據IEEPA課徵之關稅。

- 2.美國CBP於本年2月22日依據上述行政命令發布指引，要點如次：
自美東時間本年2月24日起將不再對進口消費或自倉庫提取消費之貨物徵收IEEPA關稅，包括：對各國徵收之對等關稅、對中加墨課徵之芬太尼關稅、對進口委內瑞拉石油之國家徵收之關稅、對巴西政府對美威脅所徵收之關稅、應對俄羅斯政府對美威脅所徵收之關稅。
- 3.CBP將更新自動化商業環境(ACE)系統，所有適用於IEEPA之美國關稅表(HTSUS)稅號將自ACE系統中失效。白宮行政命令僅影響IEEPA關稅，不影響其他關稅，包括依據232條款及301條款徵收之關稅。
- 4.同時美國白宮於20日發布「徵收臨時進口附加費以解決根本性國際支付問題」之文件與總統文告：
 - (1)川普總統援引1974年貿易法第122條款，該條款授權總統透過進口附加費(import surcharge)及其他進口限制以解決根本性國際支付問題。
 - (2)美國將在150天內，對進口至美國之貨品課徵10%之臨時從價進口附加費，自美東時間2月24日起生效至7月24日止。
 - (3)考量美國經濟需求，或為確保該進口附加費能更有效解決美國面臨之根本性國際收支問題，本公告規定之進口附加費不適用多項產品，其中與車輛及其零組件相關製造業者相關有：在美國無法取得或不足的自然資源如關鍵礦物、金屬、部分電子產品、客用車、某些輕型卡車、某些中型和重型車輛、公共汽車，以及客用車、輕型卡車、重型車輛和公共汽車之部分零件、部分航空航



太產品、所有受 232 條款約束之貨品及零件、符合美墨加協定 (USMCA) 規定之貨品等。

(4)另進口附加費對達成第122條款之目的屬不必要或無效之情形，例如已受進口限制之貨物或轉運貨物，則不適用本公告之附加費。

(5)美國國際收支平衡情況惡化中，倘不加以解決，該等根本性國際收支問題恐危及美國為其支出融資之能力、削弱投資者對經濟之信心、擾亂金融市場並危及經濟及國家安全。

(三)美國啟動301條款調查：

1.川普指示美國貿易代表署 (USTR) 針對損害美國商業利益、具不合理或歧視性的政策與做法展開調查。

2.3月11日美國貿易代表署 (USTR) 正式宣布，根據1974年《貿易法》第301條展開調查，將檢視16個貿易伙伴涉及「製造業結構性產能過剩」，調查對象包括台灣、中國、日本、南韓、歐盟、新加坡、瑞士、挪威、印尼、馬來西亞、柬埔寨、泰國、越南、孟加拉、墨西哥及印度。

3.第301條將對被認為不公平的貿易行為 (包括出現龐大貿易順差) 徵收報復性關稅。調查啟動後，USTR表示已要求與16個貿易夥伴的政府進行磋商。與調查相關的公開聽證會預定於5月5日開始。

4.3月12日USTR緊接著宣布第二波調查，針對包含台灣在內的 60 個經濟體進行新一輪301條款「強迫勞動」調查，以判定這些經濟體是否已採取充分行動，禁止以強迫勞動行為生產輸入貨品，以及未能根除強迫勞動行為對美國勞工與企業的影響。

(四)美國啟動337條款調查：



- 1.美國國際貿易委員會（USITC）應通用汽車（GM）提出的申訴，對來自台灣與中國的進口汽車零組件展開新的「337條款」貿易調查，位於密西根州、伊利諾州、加州與田納西州等8家美國汽車零件經銷商也被列為調查對象。
- 2.通用汽車指控這些進口產品侵害其專利，要求對侵權零件發布進口禁令。

四、展覽考察

（一）2026年日本國際汽車工業技術展：

- 1.本展已於今(2026)年1月21~23日假東京有明展覽中心舉行完畢，展出產品涵蓋車用電子、汽車零配件及其檢測設備。今(2026)年有1,711家廠商參展，吸引78,673位來自OEM、Tier1、汽車電子、汽車零配件廠商等專業買家，為全球最專業的汽車電子、電動車及自動化相關技術展。
- 2.本會為積極協助廠商拓展日本市場特組團參展，並於會場設置「台灣館」，以提升台灣產品整體形象。
- 3.本會共有11家會員廠商報名，使用14個攤位。

（二）2026年沙烏地阿拉伯國際汽車零配件暨汽修展：

- 1.本展訂於今(2026)年5月4~6日，假沙烏地阿拉伯利雅德Riyadh International Convention and Exhibition Center舉行。
- 2.本展是沙烏地阿拉伯唯一的汽車售後市場貿易平臺與採購者會面並建立商業關係，更是汽車行業製造商、分銷商、進出口商和採購商間的重要交流平台。



3.本會為積極協助會員廠商拓展沙烏地阿拉伯及周邊市場，特組團參展，以提升台灣汽車整車及零配件產品整體形象。

4.目前報名參展之廠商計有5家，使用攤位面積達54平方公尺。

(三)2026年印尼國際汽車零配件展：

1.本展訂於今(2026)年5月20~22日假雅加達國際會展中心舉行，展出產品涵蓋汽車零配件相關產品。去(2025)年有來自26個國家、1,402家廠商參展，吸引30,803人次參觀此展，合計展出面積達35,000平方公尺。本展與印尼國際巴士、卡車暨商用車展IIBT、印尼國際雙輪車暨零配件展INABIKE、印尼國際電動車展EV等同時舉行，吸引更多買主參觀。

2.本會為積極協助廠商拓展印尼市場特組團參展，並於會場設置「台灣館」，以提升台灣產品整體形象。

3.本會目前有8家會員廠商報名，使用11個攤位。

(四)2026年伊斯坦堡國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展：

1.本展訂於今(2026)年5月19-22日，假土耳其伊斯坦堡舉行。上屆(2025年)展會共有來自40個國家、1,500家廠商參展，共吸引了來自145個國家57,748人次買主參觀。

2.本會為積極協助廠商拓展土耳其及中東市場特組團參展，並於會場設置「台灣館」，以提升台灣產品整體形象。

3.本會目前有10家會員廠商報名，使用15個攤位。

(五)2026年葡萄牙汽車零配件展：

1.本展訂於今(2026)年5月29-31日在葡萄牙舉行。

2.本會為積極協助會員廠商拓展歐洲市場特參加本展。



3.本展為葡萄牙目前最大的汽車售後服務零配件展覽會，2024年第9屆展覽共有來自13個國家269家廠商參展，18,825位買主參觀。

(六) 2026年越南(胡志明市)國際汽機車零配件及售後服務展覽會：

1.本展訂於今(2026)年6月18~20日，假越南胡志明市西貢會議展覽中心Saigon Exhibition & Convention Center(SECC)舉行。本展每年舉辦一次。2025年吸引了來自16個國家的401家參展廠商，及來自48個國家的17,075名專業買主。

2.本會為積極協助廠商拓展越南及東協市場，特籌組參展團參展，於會場設置「台灣館」，以提升台灣產品整體形象。

(七) 2026年墨西哥國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展：

1.本展訂於今(2026)年7月8~10日，假墨西哥·墨西哥城·Centro Banamex舉行。

2.本展為中南美洲重點汽配展，2025年展會共有35個國家、超過650家廠商參展，吸引來自37國、28,000以上人次之買主參觀。

3.本會為積極協助會員廠商拓展墨西哥及周邊市場，特組團參展，以提升台灣汽車整車及零配件產品整體形象。

(八) 2026年日本名古屋國際汽車工業技術展：

本展預訂於今(2026)年11月25日至11月27日假日本名古屋展覽館舉行，每年舉辦一次，吸引來自OEM、Tier1、汽車電子、汽車零配件廠商等專業買家，為日本最專業的汽車電子、電動車及自動化相關技術展，去(2025)年共有來自8個國家共606家參展商，吸引28,496位專業買家。本展目前徵展中。

(九) 2026年美國汽車零配件展：



- 1.本展訂於今(2026)年11月3-5日，假美國內華達州拉斯維加斯 Venetian Expo Convention Centre/ Caesar' s Forum舉行。
- 2.本展為北美最大、最專業的汽車零配件展。上屆展會來自超過46個國家、約2,500家廠商參展，吸引來自110個國家，47,000名以上目標買主及162,000名以上專業人士參與。
- 3.本會為積極協助會員廠商拓展北美地區及周邊市場，特組團參展，以提升台灣汽車整車及零配件產品整體形象。

(十)2026年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展：

- 1.本展訂於今(2026)年11月10-12日，假杜拜Dubai Exhibition Centre (DEC)舉行。本展每年舉辦一次，為中東和北非地區規模最大、效果最好的指標性專業汽配展，2025年展會規模再創新高，匯聚來自全球63個國家與地區的2,273家參展商及50,408位專業買家共襄盛舉，前五大國際買主來源國分別為沙烏地阿拉伯、伊朗、印度、中國及伊拉克，參觀國家總數從2024年的151個成長至162個，展現極高的國際參與度。
- 2.本會為積極協助廠商拓展中東市場，特籌組參展團參展，於會場設置「台灣館」，以提升台灣產品整體形象。

五、會務報告

2026年台灣車輛暨零配件總覽：

- 1.本會2026年台灣車輛暨零配件總覽已於2026年1月出版，截至2025年12月底，共收錄503家會員廠商之基本資料，而海外公司共收錄188家會員廠商之海外投資工廠的基本資料。



2.根據本會會員廠回覆統計，有137家會員廠商在大陸共設有290個廠(或公司)，其中以江蘇(85個)、福建(61個)、廣東(53個)等地區最多，合計約佔69%；另在大陸以外國家共設有109個廠(或公司)，以越南(43個)、泰國(12個)及美國(10個)為最多，合計約佔60%。

六、研討會

(一)「車用產業綠色法規趨勢暨永續發展解決方案研討會」課程：

- 1.本會於2026年1月21日與台灣檢測科技(股)公司(SGS)共同舉辦「車用產業綠色法規趨勢暨永續發展解決方案研討會」課程，邀請SGS陳建豪副理、吳昀軒博士、楊智傑博士及歐長穎博士擔任講師。
- 2.本研討會主題為：(1)歐盟車用綠色法規趨勢及變革；(2)從國際趨勢到企業活動：碳管理實務分享；(3)廢車塑膠循環利用-因應國際法規趨勢探討；(4)歐美PFAS 限用物質管理趨勢。
- 3.研討會目的主要是由於歐盟(廢車輛指令)2000/53/EC與 2005/64/EC (ELV)已實施逾20年，現今汽車產業已由傳統燃油車逐步轉型為電動車輛，材料與零組件類型使用與之前大不相同。加上歐盟ESG及循環經濟政策要求的推動，需要增加因應循環經濟及綠色法規趨勢要求的新規定，以確保歐盟的報廢車輛皆能進入合法回收體系並獲得有效管理符合最新歐盟環保法規相關要求，以利跟上世界最新綠色環保永續發展趨勢。

(二)「AI自駕車與ADAS實務應用」課程：

- 1.本會將於2026年3月26日及3月27日與車輛研究測試中心(ARTC)共同假ARTC舉辦「AI自駕車與ADAS實務應用」課程，邀請ARTC講師群擔任講師。



- 2.本研討會主題為：(1) AI自駕車虛實整合驗證(合法規標準、開發驗證、模擬與實車評價案例)；(2)電控煞車系統法規、開發設計與驗證；(3)實作體驗（虛實整合平台）；(4)AI駕駛監控技術於Level2+應用；(5)AI環境感知及生成式 AI 應用趨勢；(6)AI自駕技術國際進展；(7)車輛資安漏洞實例與測試；(8)實作體驗(自駕電巴)。
- 3.研討會目的主要是因應智慧車輛系統日益導入AI技術，本課程以智慧座艙、多感測融合、自駕與資安、虛實整合驗證等應用場景為核心，結合車用電子驗證實務與AI模型訓練方法，協助研發人員掌握AI在車用電子系統中的應用模式，並強化環境感知與數據處理的實務能力，邀請業者共同推動產業升級。

(三)預計4~5月舉辦課程：

No	課程名稱	日期	講師	合作對象
1	AI 在車用零組件製造的應用	4/28 4/29	核果智能科技公司 李厚均執行長、 麥點數位科技 李明叡/執行長	車輛研究 測試中心
2	氫能應用技術相關標準、法規及協定	5/18	安能複合科技 楊政晁/副總經理	台灣大電力研究 測試中心

七、財務報告(略)



討論事項

第一案：

提案單位：本會會務處

案由：本會114年度工作報告、歲入歲出決算書等，提請審議案。

說明：

- 一、依據內政部及本會章程第53條規定編具114年度工作報告、歲入歲出決算書、資產負債表、基金收支對照表、財產目錄表及現金出納表等，提請理監事會議審核並提交會員代表大會通過後報請主管機關核備。
- 二、本會114年度歲入歲出決算書等，請參閱議程附件三(第24~30頁)。

辦法：擬通過後，先報請主管機關備查，並提請本會第28屆第1次會員代表大會追認後，再報請主管機關核備。

決議：通過。

第二案：

提案單位：本會會務處

案由：廠商申請入會、復權、變更等級、停權等，提請審議案。

說明：

- 一、承銘科技股份有限公司1家廠商申請入會，符合本會章程第10條規定，擬請准其入會。
- 二、亞視亨國際企業股份有限公司1家會員廠結清所積欠之常年會費，擬請准予辦理復權事宜。
- 三、興炳精機股份有限公司等2家廠商變更等級，擬請准予辦理



變更事宜。

四、台灣群豐駿科技股份有限公司等6家會員廠積欠會費達9個月以上，經多次催繳仍未繳交，擬依本會章程第51條規定予以停權。

五、以上異動資料，請參閱議程附件四(第31~32頁)。

辦法：提請理監事會審議後辦理。

決議：通過。

臨時動議

第一案：

提案人：本會會務處

案由：會務人員專業級職調整提請審議案。

說明：

一、本會會務人員目前的專業級職及其給付制度，一直未予適當完整法制建置，為建立較完善之人事制度並兼顧人員工作穩定誘因，爰提出如下新制度調整規劃：

(1)建立累計工作年資晉升制度(目前僅有高級專員，但其年資未予規範；另新增會計經理及資深高級專員職稱)

工作年資	職 稱	備 註
滿 10 年	高級專員(或會計經理)	歷年年度度考核需達乙等以上，得予以晉升。
滿 22 年	資深高級專員	

(2)調整職務(專業)加給(現行加給金額已20多年未調整)。(略)

二、本會會務人員人數由113年初13人減少至114年底10人(3人辦理退休)，整體人事支出亦隨之下降，目前並無招募新進會



務人員計畫。若依上述方案調整後，財務負擔仍屬合理可控範圍。

三、綜上所陳，因專業級職制度不完備，又長期未調整及物價上升等因素，本次提出之年資晉升制度及職務加給調整方案，期能在合理控制人事成本前提下，適度提升會務人員待遇並建立較完善之人事制度。另本薪部分則按慣例，於政府部門調薪時予以滾動調整，故目前暫不更動。

辦法：本案擬通過後自115年4月1日起實施。

決議：通過。經本會理監事討論後，調整晉升制度規範如下：

高級專員(或會計經理)：工作年資滿10年。

資深高級專員：工作年資滿15年。

前三年考績需達乙等以上且有一年考績為甲等。

專題報告：

「電價飆漲，預約你的 AI 能管員」-中華經濟研究院/羅時芳 處長 主講(略)



中華經濟研究院/羅時芳 處長



參訪ARTC



本會李建輝理事長(中左)、自行車製造委員會楊銀明主任委員(左一)及ARTC王正健董事長(中右)、廖學隆總經理(右一)合影紀念本次參訪活動成功

理事長致詞

王正健董事長、各位理監事，大家午安！

首先代表本會理監事特別感謝ARTC王董事長與同仁們的熱忱安排。在全球車輛產業正加速朝電動化、智慧化與自動駕駛發展之際，今天我們將參觀智慧車電實驗室、體驗全球第一台Level 3自駕電巴，並了解智慧車電自駕車場域與EMC電磁相容研測平台，這些都展現了台灣在智慧車輛技術與測試能量上的重要基礎。在全球車輛產業加速朝向「電動化、智慧化與自動駕駛」發展的關鍵轉型期，台灣的技術實力與研發動能絕對不容小覷。我們公會成員將持續與ARTC更密切合作，開創更多的商業機會。

這些尖端的研發設備與測試能量，不僅是ARTC的驕傲，更是台灣業者進軍全球智慧車供應鏈、強化國際競爭力的關鍵核心基礎，預祝今天的參訪行程圓滿成功，讓各位理監事都能收穫滿滿！在活動正式開始前，我們



先行邀請東道主王正健董事長為我們致詞勉勵，隨後再展開精彩的參訪活動。謝謝大家！

參訪活動剪影



ARTC相關業務及成果簡報



本會理監事及ARTC主管同仁於大廳合影



參觀ARTC智慧車電實驗室
亞洲最前瞻智慧車電自駕車場域及技術-天候環境(隧道)



模擬降雨情境



模擬造霧情境



電動車輛創新研發-電池相容實驗室



Level 3 自駕技術獲美國愛迪生獎肯定，技轉超過3千萬。



新聞選粹

汽車類

【3/3】

受農曆春節與228連假致2月工作天數大幅縮短，加上美車關稅續發酵，2月國內新車買氣踩煞車，單月新車登錄僅2.2萬輛，月減37.2%、年減19.9%。車廠原先預期年假過後買氣將回籠，但近期中東戰局升溫，伊朗情勢發展恐進一步影響全球經濟與國內消費信心，隨「關稅未定」與「地緣政治」雙重壓抑，和泰汽車保守預估看，估3月車市規模僅3.6萬輛，續年減約3%。

觀察2月車市，豪華車續為重災區，單月領牌僅4,008輛，年減高達45.1%，市場占比由去年同期的26.5%一口氣滑落至18.2%，在豪華車銷售承壓影響下，前二月進口車累計新領牌2.5萬輛、年減17.9%，市占率也從過去的近50%下滑至43.7%。

其中，豪華雙雄上演肉搏戰，賓士以1,343輛微幅超越LEXUS的1,327輛，以16輛的差距重回豪華冠軍；累計前二月銷量，LEXUS則以4,500輛仍穩居第一。

在整體車市逆風中，各品牌表現出現分歧。和泰車展現韌性，旗下TOYOTA於2月新登錄7,279輛，持續稱霸，從單月前十大熱銷車款榜來看，TOYOTA神車COROLLA CROSS以2,441輛穩居全車種銷售冠軍，大改款RAV4、電動休旅bZ4X亦雙雙奪下同級距銷量第一。

在多數品牌呈現雙位數衰退的環境下，福特六和受惠全新休旅Territory穩定交車，2月業績逆勢年增7.4%；鈴木年增率更高達32%，成為前十大品牌逆勢成長幅度最大的黑馬。

輕商車市場戰火同樣猛烈，中華車J

SPACE延續1月氣勢，2月領牌達860輛，不僅高居全市場單月銷售第三名，更坐穩輕商市場龍頭。

面對3月市場仍充滿變數，國產車廠主動出擊「先賣先贏」，南陽現代開出金馬年國產車降價第一槍，宣布針對國產三大主力車款MUFASA、TUCSON L與CUSTIN，各祭出2萬~3萬元不等降幅，若搭配政府汰舊換新補助，最高總優惠價值達20萬元。（工商時報）

【3/8】

大陸乘用車市場2月呈現「降幅大但規模小」特徵。大陸乘聯分會秘書長崔東樹指出，2026年1月大陸全國共有17款車型降價，2月降價規模縮小至6款，其中燃油車4款、純電動車2款，與去年同期相比降價車型數有所減少，市場保持相對克制。

崔東樹8日就2月乘用車市場降價促銷分析指出，2025年以來，大陸全國乘用車產業促銷與降價皆回歸理性，市場秩序明顯改善。由於新能源車購稅恢復徵收，指導價對消費者購車繳稅影響體現。

崔東樹提到，在降價力度上，大陸新能源車新車平均降幅達13.5%，平均降價人民幣4.8萬元（下同），均價35.4萬元；常規燃油車降幅12.5%，平均降價4.6萬元，均價37.1萬元；整體乘用車市場均價36.1萬元，平均降價4.7萬元，降幅13.1%。新能源車購稅恢復徵收，使指導價對消費者購車成本影響顯現，促使部分車型直接降價，降低消費者稅費負擔。

從歷史節奏來看，崔東樹說，2020至2021年車企降價幅度有限，2022至2024年力度較大；2025年全年降價177款；2026年1月新車降價相對活躍，但2月因春節因素顯著



縮減。新能源車及燃油車的降價主要針對突破上市指導價下限的情況，部分車型此前因原材料價格上漲而調價，現降價被納入統計。

至於具體車型，崔東樹說，2月新能源車降價集中在少數車型，部分車型降幅達15%，但受限於市場促銷規模，實際影響有限；燃油車降價多突破原有指導價下限，降價均價相對較低。高階進口車如BMW等品牌為維護經銷商與消費者利益，對指導價進行調整，但實際成交價格基本穩定。（聯合報）

【3/10】

繼中國電動車後，中國電動重型卡車今年正迅速進軍歐洲。由於中國車款提供更好的科技技術，且價格更低，恐顛覆當地市場。

路透社已確認至少有6家中國業者正計劃今年在歐洲開賣電動重卡，包括中國電動車業巨擘比亞迪、吉利控股旗下的遠程汽車（Farizon）、中國最暢銷電動卡車品牌三一（Sany）、中國重汽、新創公司Windrose（韋渡科技）與速豹（SuperPanther）。

其中2022年才創立的Windrose除了將在歐洲製造，也正在探索與美國同業Xos合作在美國生產的可能性，Xos目前替美國快遞業巨擘優比速（UPS）和聯邦快遞（FedEx）製造純電動配送貨車。

根據中國和歐洲卡車製造商主管的說法，這些新來的中國業者目標將產品價格訂在歐洲均價的最多打7折，也就是比32萬歐元（約新台幣1184萬元）少30%。

中國車廠之所以享有成本優勢，一方面受到他們在中國有規模更大的市場加持，純電動重卡在中國卡車銷售占比達到29%；另一方面也拜中國有成本較低的電動車與電池供應鏈之賜。

反觀在歐洲，電動重卡在歐盟（EU）卡車銷售的占比僅由2024年的2.3%略增至2025年的4.2%。業界專家指出，之所以成長緩慢，是因為當地電動卡車價格約為平均10萬

歐元（約新台幣370萬元）的柴油卡車價格3倍。（中央社）

【3/11】

受季節性因素影響，中國2月汽車銷量年減15.4%，包括出口在內的整體銷量創下自2024年2月以來的最大降幅。

綜合路透、陸媒財聯社報導，中國汽車工業協會今天公布數據顯示，中國國內汽車銷量1月暴跌34.2%至95萬輛，削弱了出口增長58%至59萬輛帶來的支撐。

今年前兩個月，中國國內的汽車銷量和出口量下降了10.7%。對於今年前兩個月銷量下滑的原因，中國汽車工業協會副秘書長陳士華表示，主要是汽車產銷受政策切換調整、需求提前釋放、春節假期錯位、消費意願不足以及同期高基數等多重因素共同影響。

數據也顯示，今年2月，中國汽車產銷分別完成167.2萬輛和180.5萬輛，月減31.7%和23.1%，年減20.5%和15.2%。

今年1至2月，汽車產銷分別為412.2萬輛和415.2萬輛，年減9.5%和8.8%。（中央社）

【3/21】

德國之聲中文網報導，全球汽車市場的格局正在劇變，2025年歐盟從中國進口汽車及零組件的貿易額，首次超過了歐盟同類產品對中出口額。其中，德國車優勢漸失，有分析指德中汽車貿易可能在今年首度打平。

報導說，長期以來，汽車及其零組件一直是歐洲對中國出口的主要產品。不過，這一局面已經發生劇變，隨著中國競爭者的崛起，歐洲廠商正在承受重壓。

報導引述安永諮詢（EY Consulting）的分析報告指出，2025年，歐盟向中國出口汽車及零組件價值總額為160億歐元（約新台幣5900億元），比前一年暴跌34%，和2022年相比降幅更是超過一半。與此同時，歐盟從中國進口汽車及零組件的貿易額達到了220億歐元，比2024年增長了8%。

報導提到，儘管德國對中國汽車出口



額（136億歐元）依舊大於進口額（74億歐元），但是差距正在快速縮小。安永分析還指出，按照目前趨勢，2026年德中汽車貿易就會出現進出口持平的局面。

安永諮詢汽車產業專家加爾（Constantin Gall）指出，中國汽車廠商在德國市場尚且面臨不小的挑戰，福斯、賓士和寶馬迄今為止已成功捍衛了其本土市場份額。然而，在其他歐洲國家市場，中國製造商已經取得了顯著進展。預計到2026年，競爭將進一步加劇，德國作為汽車生產中心的地位將面臨更大壓力。

安永的分析報告將歐洲車企在中國生產、運回歐洲市場銷售的產品也計入中國向德國的汽車產品出口額。在汽車零組件的統計中，電動汽車的核心組件動力電池也計入其中，該領域的全球市場過半份額由中國廠商掌控。

加爾在報告中指出，汽車產業的結構性變革正在加速，而造成這種局面的因素則有很多。除了來自中國日益激烈的競爭和出口市場疲軟之外，歐洲疲軟的經濟、地緣政治危機以及高昂的新車價格也對需求造成了嚴重衝擊。

2025年，中國汽車產銷累計完成3453.1萬輛和3440萬輛，產銷量再創歷史新高，連續17年居全球第一。全年汽車出口首度超過700萬輛，達到709.8萬輛，年增21.1%，也居全球第一。（中央社）

【3/22】

日媒報導，日本汽車製造商2025年全球累計汽車銷量小幅降至約2500萬輛，這是自2000年以來首次跌落榜首；中國車企去年全球累計銷量則為近2700萬輛，超越日本，首次躍居全球第一。

陸媒證券時報網引述日本經濟新聞網站作了上述報導，並稱在對各車企發布的數據及全球汽車訊息平台麥柯萊依斯信息諮詢公司調查數據進行統計的基礎上，得出上述結論。

據報導，中國車企比亞迪2025年銷量超

越福特，位居全球第六；另家中國車企吉利汽車的銷量超越本田，位列第八。

在純電動汽車方面，比亞迪超越美國電動汽車品牌特斯拉躍居全球首位。在全球銷量前20名的汽車製造商排行榜中，中國共有6家車企上榜，奇瑞、長安、上汽、長城榜上有名，超過日本的5家。

報導引述日本瑞穗銀行商務解決方案部主任研究員、汽車問題專家湯進表示，中國車企總銷量超過日本並非簡單的排名變化，而是代表全球汽車影響力版圖已開始重構。中國汽車的快速發展源於先進技術、成本優勢、研發速度等多方面的綜合實力，日本需要對其汽車產業電動化和全球戰略等進行重新調整。（中央社）

【3/25】

裕隆舉行今年第一場說明會，面對今年的市場機會與挑戰，裕隆總經理許國興表示，將以「汽車事業」、「能源事業」、「資產事業」及「海外事業」四大核心板塊作為今年度的重點營運方針，全面啟動新一輪的成長動能，他並宣示，歷經去年的低點，今年將是逐年成長的起點，各事業發展將逐步轉化為更穩定的營運成果。

回顧2025年，許國興表示，汽車市場受到地緣政治及關稅政策等內外部環境影響，整體經營環境面臨巨大的挑戰，面對環境的不確定性升高，公司已採取各項對策，包括調整最適化生產規模來彈性因應產能的變化、尋求新的代工產品來強化產能利用率、建置動力電池組裝/檢測/維修服務能力因應電動車後服務市場的發展，此外，公司也持續強化中國大陸與海外市場的獲利能力、及強化資產價值提升。

因應26年外在環境的多變性與不確定性，許國興表示，公司仍將維持穩健的經營步調，一方面持續強化本業體質，另一方面也穩步推進轉型的相關布局，逐步形塑更為均衡且具韌性的事業組合。

在核心的汽車事業部分，裕隆表示，聚焦於提升成本競爭力，並持續積極爭取新產



品的代工機會。此外，為建構更高效的整車製造平台，公司將進一步強化製程中的人工智慧（AI）應用，以提升整體製造能力與產品競爭優勢。

因應全球能源轉型契機，裕隆說明，能源事業拓展「表後儲能應用」，並前瞻性地布局「電池循環領域」，藉此打造具備高彈性與多元性的車用及儲能代工服務體系。

在資產事業部分則將持續推動資產活化，裕隆說明，將致力於提升整體資產效益並強化商業營運體質，為集團拓展更多元的成長空間。

針對海外事業部分，裕隆表示，經過前期的營運方向重整後，今年的戰略將著重於「深化既有市場經營」與「拓展新興市場機會」促進跨區協同發展，透過價值鏈的延伸，持續強化海外佈局的營運與成長動能。

裕隆汽車表示，未來將秉持創新求變與與時俱進的精神，穩健推進各項核心策略，期望透過四大事業板塊的綜效發揮，為今年營運帶來成長動能。（工商時報）

【3/25】

中華汽車舉行法說會，受惠於貨物稅優惠政策帶動以及關稅政策明朗化，中華副總經理錢經武表示，推估今年台灣汽車總市場銷量將回升至43.9萬輛。面對市場新局，中華則將透過導入新車型及推出新年式車款，積極挑戰全年5.2萬輛的銷售高標，較去年成長達18.6%，市占將增至11.4%。

為達成年度銷售願景，中華說明，公司將聚焦四大核心營運重點，包括穩步推進「2年5車」計畫，強化乘用車陣容，繼2025年底成功上市備受市場矚目的全新跨界休旅 XFORCE，目前接單已逾1,500張，接下來預計將陸續引進其他重量級乘用新車款，他並預告今年還有一款國產新車正在量產準備中。

此外，中華也持續強化智慧商用車市場布局，拓展多元動力系統，中華表示，藉堅強的自主研發實力，近年推出包括J SPACE 輕型貨/廂車與ET35中型電動商用車均表現

亮眼。其中，ET35已獲新竹物流率先導入30輛，展現其降低營運成本與提升物流效率的優勢。今年規劃進一步推出ET35的雙廂車款，並將持續拓展其他區隔產品與多元動力系統，提供更多元的綠色運輸選擇。

MG部分，中華則表示，將在符合政府政策的前提下，積極提升車輛在地化（國產化）比例，持續努力豐富MG品牌的產品線，確保品牌在台的長期穩健發展。

面對AI潮流，中華亦表示，公司已全面啟動「全員AI應用賦能計畫」。包括在研發端，導入生成式AI（CMC Dr.GPT）與航太級雷射掃描量測，大幅縮短新車開發周期，生產端則結合AI視覺辨識與機械手臂落實智慧製造，達成100%組裝正確性。透過數據中台與AI對話機器人的建置，中華汽車將持續推動組織敏捷化，提升整體營運效率與造車品質。

中華表示，雖然年初以來外部環境挑戰仍多，但公司將持續透過新車型的導入、多元動力的發展以及AI數位轉型的深化，穩健提升產品競爭力。（工商時報）

【3/26】

相較於中國國內汽車市場低迷，今年1-2月，汽車出口155萬輛，年增61%；其中，新能源汽車出口67萬輛，年增88%，表現好於預期。

綜合陸媒報導，乘聯分會秘書長崔東樹發布2026年1-2月中國汽車出口市場分析。

2025年中國汽車實現出口832萬輛，較2024年全年增加30%。2026年1-2月中國汽車實現出口155萬輛，年增61%。2026年2月中國新能源汽車出口32萬輛，年增120%，1-2月累計出口67萬輛，年增88%。中國整車出口總量排名第一的國家是俄羅斯。

崔東樹表示，中國新能源車1-2月出口表現好於預期，主要是插電式混合動力車和混合動力車替代純電動車成為出口的新增長點，尤其是插電式混合動力的皮卡車出口表現較強，成為商用車新能源車出口亮點。

分析指出，1-2月出口增速相對強勁，主



要也是中國國內市場低迷，企業對應海外市場能力增強。

中國汽車工業協會信息發布會11日發布，受到春節減少工作日影響，1至2月，汽車產銷累計完成412.2萬輛和415.2萬輛，年減9.5%和8.8%。其中，中國國內汽車銷量1月暴跌34.2%；2月則是年減15.2%。（中央社）

【3/28】

受市場價格戰拖累，中國新能源汽車巨頭比亞迪去年營收人民幣8039億元（約新台幣3.73兆元），年增3%；淨利潤326億元，年減18%。比亞迪董事長王傳福表示，新能源汽車產業正在經歷殘酷的「淘汰賽」。

報導稱，比亞迪2025全年銷量460.24萬輛，躋身全球車企前5，穩坐新能源銷售冠軍，國際化成績顯著，業務遍及119個國家，海外銷量105萬輛。據估計，比亞迪今年總銷量將達512萬輛。

不過，去年下半年比亞迪的月度銷量整體不佳，特別是在中國的月度銷量多次下滑。以第4季為例，比亞迪連續3個月未能突破月銷50萬輛的關卡。

報導指出，比亞迪上一次「增收不增利」是在2021年。去年再次「增收不增利」，其中汽車、汽車相關產品及其他產品業務的毛利率與上年相比，下降1.82個百分點至20.49%。

財報顯示，比亞迪境外營業額達3107億元，占總營收比例約38%，較上年進一步擴大，國際化收入成為業績重要增量來源。

中國2009年開始對新能源汽車進行補貼，直到2022年才退出，13年的扶持，將中國新能源汽車產銷量推向世界第一，但也造就產能過剩。

據中國汽車工業協會，2024年中國新能源汽車產銷量超過1280萬輛，2025年前3季更突破1120萬輛，但這數據的背後是，將近一半的產能被閒置。

為消耗過剩產能，中國車企大打流血價格戰。2024年新能源汽車降價幅度達9.2%，

利潤率僅4.3%，低於整個下游工業利潤率及2023年的水準。去年前3季，除了比亞迪等少數車企有盈利，其他都處於虧損狀態。

去年5月，比亞迪以高達34%的折扣率開啟新一輪價格戰，迫使多家車企跟進，招致中國業界與官媒的嚴厲批評。（中央社）

【3/30】

中國汽車業近年面臨價格戰、傳統燃油車向新能源車轉型等挑戰。最新財報顯示，汽車巨頭廣汽集團業績連續兩年出現下滑，並首次出現虧損。2025年廣汽銷售約172萬輛車，但虧損達近人民幣88億元（約新台幣405億元）。

2025年，廣汽集團營收年減10.43%，降至956.62億元，經營情況由盈轉虧，淨虧損87.84億元。這是廣汽集團上市以來首次全年虧損。

銷量方面，廣汽集團全年汽車產銷為174.44萬輛和172.15萬輛，分別年減8.98%和14.06%。其中，新能源汽車銷量為43.36萬輛，年減4.64%。新能源汽車銷量占集團總銷量約25.19%，較上年上升約2.5個百分點。

廣汽集團在年報中解釋，從去年第2季起，自身汽車銷量持續提升，但受汽車行業競爭激烈、產業生態快速重構等因素影響，全年銷量未達預期。此外，為應對市場急劇變化，廣汽集團還調整加大了銷售投入。

財報稱，2025年，面對產業生態、需求結構、市場競爭等系統性挑戰，廣汽集團生產經營持續承壓。

有財經自媒體解讀，這份沉重的成績單背後，是2025年中國汽車市場的殘酷現實。電動化與智慧化的重構關鍵期，讓燃油車和新能源車的激烈搶攻市占率。價格戰從傳統燃油車蔓延到了新能源領域，超過40家中國車企在國內外市場瘋狂「內捲」（無效益的過度競爭），整個行業的盈利空間被嚴重擠壓。

當前，許多有規模的中國企業紛紛出海，因海外市場利潤較國內更高，廣汽集團也不例外。



根據財報，廣汽2025年汽車出口12.7萬輛、海外銷量增長67.6%。其中自主品牌銷售占比提升至約40%，自主品牌出口量首次突破10萬輛，增速達92.3%。除了規模持續攀升，海外市場毛利率達14.72%，成為「第2增長曲線」，在國內汽車市場競爭激烈，整體利潤承壓的當下做出較大貢獻。（中央社）

鄭育佳整理

機車類

【3/1】

財政部表示，機車貨物稅有效稅率已經由17%降至7.57%，我國機車課徵貨物稅除稅收考量外，尚涉交通、環保及能源等政策目的，不宜單就特定課稅項目分開檢討。

財政部針對《碳稅接軌碳費併同檢討貨物稅稅制可行性研究》委外研究報告指出，機車環境外部性相對較低，一般機車相對於昂貴的重型機車或燃油汽車或電動車而言，並非價高之奢侈性商品，因此建議適度調降機車貨物稅稅率。

針對貨物稅存廢議題，財政部提出3大理由。首先對機車課徵貨物稅始於民國57年，是為支應國防及國民教育所需經費，並非為抑制奢侈性消費，且其具減少使用道路所造成的壅塞成本及使用能源所造成污染成本之效果，目前與時俱進已轉型為改變消費行為的租稅工具。

現行推動電動機車免徵貨物稅，及中古機車汰舊換新減徵貨物稅措施，根據新修正《貨物稅條例》，機車汰舊換新加上新購可以減徵貨物稅達6000元，並實施到119年12月底，可鼓勵民眾購買免稅的電動機車及符合新環保標準之新燃油機車，適度降低民眾購買新車負擔，提升換車意願，有助空氣污染防治及機車產業轉型發展。

依據109年至112年燃油機車貨物稅相關

統計，國人主要購買排氣量150CC以下機車占比84.77%，機車貨物稅有效稅率由17%降至7.57%，有效減輕換車者租稅負擔，以鼓勵汰舊換新。

財政部表示，機車課徵貨物稅除稅收考量外，尚涉交通、環保及能源等政策目的，宜就整體稅制通盤考量，不宜單就特定課稅項目分開檢討，以維稅制完整性。根據財政部統計，114年機車貨物稅為42.17億元，較113年減少6.1%，占整體貨物稅約3%。（中時即時）

【3/4】

受農曆春節長假致工作天數減少影響，2月國內機車市場買氣與汽車市場同步放緩，單月機車銷量降至4.48萬輛，月減22.55%、年減24.4%。儘管開年表現不順，多數機車業者認為這僅是季節性短期因素，隨各品牌主力車款接單熱絡，且續有新車上市，看好在去年整體市場走低後，今年全年總銷量應可穩健回溫至75萬輛。

觀察各車廠表現，三陽（SYM）在2月領牌1.91萬輛，市占率高達42.8%，持續穩居國內機車龍頭寶座。三陽指出，在開春多項優惠專案帶動下，旗下國民神車「全新迪爵」狂銷3,436輛，穩居單月最暢銷機種，而高階DRG二代與水冷機種JET SL+ SuperC同樣熱銷爆量。

光陽（KYMCO）在2月則以1.13萬輛及市占25.4%居次，台灣山葉（YAMAHA）亦以9,648輛拿下21.5%市占，三大燃油車廠囊括續近9成市場版圖。

值得注意的是，在整體大環境走勢放緩的背景下，電動機車市場2月整體銷量2,149輛，月減21.51%、年減16.66%，其中Gogoro雖然單月領牌1,510輛同樣呈現衰退，但市占率逆勢從1月的2.91%攀升成長至3.37%，熱銷車款Gogoro EZZY更已連續八個月穩坐電動機車銷量冠軍。

為在金馬年創造新一波銷售高峰，Gogoro首波攻勢鎖定家庭客群，強打跨界聯名策略，3日宣布攜手迪士尼皮克斯經典動



畫《玩具總動員》，以白牌入門車款EZZY 500為基礎，推出「巴斯光年」與「翠絲」專屬聯名車款，不僅外觀暗藏多處細節彩蛋，希望吸引家庭客及動畫迷，更標榜加量不加價。

Gogoro表示，今年將更深耕分眾市場，推出更切合需求的車款，此次聯名車款透過專屬App主題介面與一系列周邊配件，將日常騎乘化作親子冒險旅程，隨著接下來還有新車上市，今年品牌蓄勢待發，樂觀預期今年銷售目標將達成二位數成長（工商時報）

【3/10】

經濟部國際貿易署今天公告指出，電動機器腳踏車及電動腳踏車將排除適用「少量免證」進口規定，自即日起生效，未來相關產品即使數量或金額未達少量標準，仍須依規定申請輸入許可證，以防不法業者利用制度漏洞規避管制。

經濟部表示，依現行規定，未開放進口的中國大陸製物品原則上不得輸入，業者若有需要，須向經濟部逐案申請，經審查符合「國內無產製」、「特殊需要」或「少量」等條件，取得輸入許可證後方可進口。

經濟部說明，為簡化樣品進口程序並協助業者拓展商機，政府自86年起實施「少量免證」規定，允許部分工業產品在一定金額與數量以下免申請輸入許可證即可進口，目前標準為單次金額新台幣3萬2000元以下、且數量在24件以內。

不過經濟部指出，近來海關在邊境查獲有不法業者利用少量免證規定，以不同自然人名義分批進口或低報價格等方式，化整為零輸入未開放的中國大陸製電動機器腳踏車與電動腳踏車，包括電動機車、微型電動二輪車、電動輔助自行車及電動滑板車等。

此外，交通部也反映，近期出現未經檢測審驗合格的微型電動二輪車衍生消費爭議，若透過少量免證方式進口後再轉售給民眾，可能導致違規上路情形，衍生道路安全問題，因此建議排除適用少量免證規定。

經濟部表示，基於消費者保護、道路安

全管理及產業發展考量，經綜整通關實務與相關部會意見後，決定公告排除電動機器腳踏車及電動腳踏車適用少量免證規定，以避免制度遭濫用並強化進口管理。（中央社）

【3/17】

二輪機車要如何保持平衡，一家新創公司找到解答，新加坡新創 OMOWAY 發表最新 OMO X 電動機車，他們稱這是全球首款自動平衡電動機車，並且已進入量產階段。

這車型的核心 OMOWAY，稱為 OMO-ROBOT 的架構，是一個集感測器、軟體和硬體於一體的系統，可將摩托車轉變為該公司所稱的「雙輪機器人」，關鍵組件為控制力矩陀螺儀（CMG），該系統整合視覺感知、高速運算和物理穩定技術，使機車在無需完全依賴騎士的情況下保持平衡。

這項技術可以解決許多新手或身材較小的騎士所遇到重型機車難以平衡的問題，OMOWAY 表示，該系統能夠自主維持車輛直立穩定性，使摩托車更容易、更安全地讓新手駕駛，同時也能提高在複雜路況下的安全性。

OMOWAY 目前預計在 4 月下旬在全球第三大機車市場印尼開啟 OMO X 的預售，2024 年，印尼電動機車銷量突破 630 萬台，印尼市場更有超過 1.2 億台的機車，在東南亞佔有率接近五成，OMO X 定價和完整規格目前仍處於保密狀態。（自由時報）

【3/19】

為因應城市空間的有效利用並提供大型重機多元的停車選擇，桃園市政府宣布，自 115 年 4 月 1 日起，將推動「大型重型機車停放路邊機車格」試辦計畫。未來紅、黃牌重機騎士將可停放於路邊機車停車格，讓城市停車資源達成最大化共享。

桃園市曾於 113 年試辦於公有路外停車場開放大重機停放，然而實際觀察，汽車格位往往供不應求，且重機體型停放於汽車格時常造成停車空間剩餘與浪費。

交通局調整試辦方向，正面回應重機族群呼籲平權議題，將以全市路邊機車格作為



開放對象，使大重機得依停放需求自行選擇停放汽車格或機車格，讓停車空間獲得更有效的運用，提供大重機族群更多合法停車選擇。

交通局長說明，試辦範圍涵蓋全桃園市轄內的路邊機車停車格，包含收費與不收費格位，大重機車主無需事先查詢即可直接停放全市路邊機車格，收費方式比照一般機車，依各路段機車收費費率及時段計費，落實公平且透明的使用者付費原則。

交通局長說，大型重機停放應以「一車一格」為原則，車身不得超出格線；若車身較長，至多得採斜向方式跨停2格，但仍須確保車身完整停放於格線範圍內。他特別提醒大重機車主，停放時務必遵守格線規範，以確保不影響行車安全及行人與車輛通行，共同維持良好停車秩序。

目前交通部正積極研議修正相關交通法規，在中央法規正式定案前，桃園市先行透過試辦計畫，驗證大型重機停放機車格的空間配置與社會接受度，也希望透過領先全台的試辦計畫來化解「大重機路邊停車難」的長年痛點，透過空間共享機制，打造更包容、智慧的友善交通環境。（中時即時）

【3/23】

宜蘭縣政府23日宣布加碼電動二輪車補助措施，今年新增報廢電動機車後購買電動機車，即「以電換電」方案，最高補助3萬300元。

宜蘭縣政府今天舉辦老舊機車汰舊補助暨定檢E化登錄抽獎記者會，代理縣長林茂盛說，汰換老舊燃油機車改用電動二輪車，可減少空氣污染排放、降低噪音與能源消耗，宜蘭縣今年編列1000萬元補助預算，一併推出線上申請服務，鼓勵縣民汰換老舊燃油機車，響應低碳運輸政策。

宜蘭縣補助措施，包括報廢二行程機車每輛最高補助1800元、四行程機車最高補助1100元；新購電動二輪車最高補助1萬9000元；汰除2014年前出廠的燃油機車並購買電動二輪車者，最高補助2萬7300元；「以電

換電」最高補助3萬300元。另針對外送員、機車租賃業者及公務機關提供專案補助。

此外，宜蘭縣政府同步辦理機車排氣定檢簡訊登錄抽獎活動，上網登錄後完成機車排氣定期檢驗者，就有機會抽iPhone、禮券等獎品，縣府歡迎大家共襄盛舉，一起加入減碳行動。

宜蘭縣機車汰舊換新補助線上申請系統，定檢E化登錄網址，也可上宜蘭縣政府環保局官網查詢。（自由時報）

【3/25】

光陽（KYMCO）積極衝刺市占率，25日宣布旗下多功能車款「大樂 Dollar」迎來全新升級優化改款，整合機車騎士多重需求以「一車抵三車-通勤、載物、休閒」多功能，再強化「動力、安全與實用」表現，光陽董事長柯俊斌正式宣布這款名為「電推大樂 150」將在4月正式上市。

柯俊斌特別以社群短影音提到：「光陽電推大樂 150 搭載前後雙碟、雙迴路 ABS，是非常好的配備。在『電推』輔助下，不論載人載貨，都擁有很不錯的馬力跟速度；除了8公升大油箱，也調校油耗讓大樂更省油。我相信，光陽大樂絕對是最物超所值的多功能二輪車！」

日前光陽釋出神秘新車預告後，主題採用年輕網路梗「沒比較就沒有傷害、但有些事就是要弄明白」並列出多項優勢配備引爆網友熱烈討論：「加了電推就給過！」、「前後雙碟就贏了，居然還搭配雙迴路 ABS 實在太香了」、「8公升油箱就不必常常加油」、「雙碟電推配備超敢給，期待價格公布！」、「這台配備這麼強肯定是 G7」

「光陽從新 K1 特仕版的策略就是滿配策略，給好給滿，有誠意又有競爭力」。

光陽表示，四年噴射保固獲得正面迴響，也是通路強力推薦與消費者肯定的品牌優勢，光陽2026年繼新 K1 特仕版以「大滿配新車」大熱銷橫掃市場，另闢市占率成長賽道，推出「超規頂配」的多功能大樂系列，其中「150 ABS 雙碟版」升級導入「前



後雙碟及德國 BOSCH 雙迴路 ABS 安全制動科技」、ISG 無聲啟動及油電雙動力 Hybrid 電推綜效馬力 11.9 ps；8 公升超大油箱與 48.9 km/L 1 級優異油耗表現，在同級距中展現更均衡且更具性價比的產品實力，持續搶攻重視效率與實用性的多功能用車族群，光陽大樂 Dollar 有 150/125 系列，從動力、安全到日常機能全面到位。（中時即時）

【3/26】

台北市去年試辦「路邊」機車與大型重型機車共用機車格，並於今年1月提送試辦計畫報告至交通部；今年4月6日將擴大於全市24處公有「路外停車場」試辦，試辦期程預計為6個月。北市停管處指出，現行重機於路外停車場僅能停放汽車格位，常有汽車族群認為權益受損的聲音，本次試辦計畫採「雙軌制」收費與停放規範，停放汽車區依各場小型車費率計收；停放機車區則以最多2格機車格位為限，比照各場機車費率2倍計收。

停管處營運科長說明，現行大型重型機車於所轄路外停車場僅能停放於汽車格位，常有「一機佔一車位」、汽車族群認為權益受損及大型重型機車族群爭取依停放面積收費等聲音，本次試辦計畫採「雙軌制」，停放於汽車區依各場小型車費率計收；停放於機車區，則依現場標誌指示，得斜向停放且以最多2格機車格位為限，比照各場機車費率2倍計收，現場將設置專屬停車須知牌面，引導車主遵循斜停規範。

本次計畫優先挑選路外停車場機車區「使用率」及「區位特性」的代表場域壓力測試，後續盼藉由試辦期間數據收集，未來將依民眾的反饋和使用狀況評估，藉以檢視試辦成效及對後續計畫擴大實施範圍。

不過由於一般機車停車場幾乎都常態滿位，現開放重機停放是否造影響？停管處營運科長說，挑選24處場域中包括使用率相對高跟相對低，或是純住宅區、住商混和區，希望透過不同場域或停車特性，去了解對各區域機車族群有無實質影響和回饋。

停管處企劃科長補充，從路邊到路外，有初步經驗後7月中也會結合交通局的民意調查，整體規畫後，希望把重機歸類在機車類別管制，而非處於灰色地帶，等路外試辦計畫結束，若一切符合預期，將於年底前全面重新規畫重機停放的方向出來，現在基於中央法規，各縣市僅能使用試辦，易產生灰色地帶，造成重機、機車、汽車使用族群的衝突；另也將於年底前增加機車停車格。（中時即時）

【3/27】

中東戰事持續致油價居高不下，可能提升電動車需求，台泰合資電動機車品牌 Aionex 因此持續看好泰國市場，今天在曼谷發表新型車款，主打更親民價格，並結合車隊管理系統與多元充電方案，搶攻泰國綠色商機。

Aionex 今天下午在曼谷舉辦新車發表會，推出名為 Cargo-X 和 Cargo-Xtra 的電動機車款，延續先前在市場上的經驗，搭載 3600 瓦馬達，最高時速 85 公里，續航力可達 130 公里，並支援換電與家用充電雙系統。同時，新車款也以更親民的價格，約 6 萬多泰銖（約新台幣 5 萬 8000 多元），盼吸引更多買家。

Aionex 是由泰國國家石油集團電動車子公司 ArunPlus、光陽集團（KYMCO）及金庫資本（KYMCO Capital）共同投資成立的企業。

Aionex 表示，該品牌主要聚焦「企業對企業」（B2B）模式，其 iFleet 智慧管理系統，能整合車輛定位、電子圍欄與異常警示功能，強化企業對車隊的掌控能力。

目前，Aionex 已與金融機構合作推動 Green Sandbox 計畫，並在泰國度假島嶼龜島（Koh Tao）導入電動機車與換電設施，盼吸引更多租賃業者與地方政府加入。

Aionex 執行董事表示，其品牌在 5000 瓦級電動機車中具備技術優勢，今年更獲泰國當地摩托車評比首獎的肯定。她說：「這將有助於提升市場信心，而隨著國際能源價格



波動，各國加速能源轉型，對電動車發展反而是機會。」

Aionex執行長則指出，在中東衝突持續背景下，地緣政治與能源不確定性正迫使各國尋求替代方案，而隨著電動車與綠色技術已趨成熟，他認為，未來競爭將不僅限於車輛銷售，而是結合數據與能源基礎設施的整體解決方案。

Aionex執行長並指出，隨著中國與日本車廠加速布局東南亞市場，未來電動車市場競爭可能會更為激烈，並說，Aionex今年將採取更積極策略，擴大換電與快充網絡，同時深化與企業及政府合作，以因應快速變化的市場環境。（中央社）

宋文彬整理

自行車類

【3/10】

經濟部國際貿易署今天公告指出，電動機器腳踏車及電動腳踏車將排除適用「少量免證」進口規定，自即日起生效，未來相關產品即使數量或金額未達少量標準，仍須依規定申請輸入許可證，以防不法業者利用制度漏洞規避管制。

經濟部表示，依現行規定，未開放進口的中國大陸製物品原則上不得輸入，業者若有需要，須向經濟部逐案申請，經審查符合「國內無產製」、「特殊需要」或「少量」等條件，取得輸入許可證後方可進口。

經濟部說明，為簡化樣品進口程序並協助業者拓展商機，政府自86年起實施「少量免證」規定，允許部分工業產品在一定金額與數量以下免申請輸入許可證即可進口，目前標準為單次金額新台幣3萬2000元以下、且數量在24件以內。

不過經濟部指出，近來海關在邊境查獲有不法業者利用少量免證規定，以不同自然

人名義分批進口或低報價格等方式，化整為零輸入未開放的中國大陸製電動機器腳踏車與電動腳踏車，包括電動機車、微型電動二輪車、電動輔助自行車及電動滑板車等。

此外，交通部也反映，近期出現未經檢測審驗合格的微型電動二輪車衍生消費爭議，若透過少量免證方式進口後再轉售給民眾，可能導致違規上路情形，衍生道路安全問題，因此建議排除適用少量免證規定。

經濟部表示，基於消費者保護、道路安全管理及產業發展考量，經綜整通關實務與相關部會意見後，決定公告排除電動機器腳踏車及電動腳踏車適用少量免證規定，以避免制度遭濫用並強化進口管理。（中央社）

【3/10】

自行車廠巨大公布2月合併營收新台幣32.5億元，較去年同期減少40%，前2月合併營收69.3億元，年減31%。美利達指出，1至2月合併銷售10萬2347台，年減26%，1至2月合併營收30.88億元，年減34%。

針對2月自有品牌營收，巨大表示，歐洲市場因經銷商等待新產品上市，短期補貨動能放緩，單月營收略有下降，預期3月新車上市可望帶動銷售回溫；美國市場因暫扣令（WRO）事件影響，高階自行車供貨不足，單月營收金額下滑；中國市場受農曆春節連假及冬季消費淡季影響，整體營收仍呈年減。

美利達統計，2月合併銷售台數為4萬9124台，較去年同期減少30%，2月合併營收16.96億元，較去年同期減少22%。

美利達說明，台灣廠2月銷售台數為2萬2653台，年減30%，單月營收10.64億元，年減39%；中國內需市場2月銷售台數年減41%，銷售金額年減49%。（中央社）

【3/12】

自行車廠美利達董事會通過去年度財務報告，集團合併營收新台幣267.57億元，年減9.7%，合併營業淨利16.63億元，歸屬於母公司業主淨利12億元，較113年淨損6.69億



元大幅改善，每股盈餘（EPS）4.01元。

美利達表示，去年度每股盈餘4.01元，較前年度由虧轉盈，顯示整體情況逐步改善。董事會同時決議擬配發現金股利每股2.8元。

美利達指出，雖然短期自行車市場仍處於庫存調整，需求修復階段，但整體產業長期發展趨勢正向，未來將持續強化產品競爭力與市場布局，審慎因應市場變化，穩健推動營運成長。（中央社）

【3/13】

自行車大廠巨大集團董事會今天通過2025年財報，去年稅後淨利為新台幣7.2億元，每股稅後盈餘1.84元。巨大董事會同時通過盈餘分配案，擬配發現金股利每股1.8元。

巨大說明，第4季單季表現，集團合併營收122.9億元，年減9.5%；毛利率19.7%，較去年同期的13.5%顯著增加，主因2024年同期認列存貨減損及2025年新品上市後折價壓力減輕。

巨大表示，2025年代工業務呈現回穩態勢，反映客戶庫存調整已近尾聲，全年代工營收小幅成長。自有品牌方面，中國市場因去年高基期影響仍呈現衰退，但衰退幅度已於第4季開始逐漸收窄；歐美市場因需求放緩及輸美延緩出貨影響，整體呈現小幅下滑。

巨大說明，2026年第1季正式推出新一代Giant-Propel與Liv-EnviLiv空氣力學公路車系列新品，隨產品已陸續進入全球通路，可望為自有品牌銷售注入成長動能。

展望未來，巨大指出，全球自行車市場仍處於需求逐步復甦的階段，預計2026年將是邁向健康穩定化的一年。（中央社）

【3/17】

MCU廠盛群首度攜手「財團法人自行車暨健康科技工業研究發展中心」及「自行車共通協議聯盟CCPA」，共同開發，並於「2026 台北國際自行車展」中展示基於

CCPA共通協議的E-bike樣車，展現國內業者在智慧電輔車關鍵零組件與系統整合上的技術實力。

盛群指出，該公司長期深耕高效馬達驅動控制與BMS鋰電池管理技術，並持續推動ESG永續發展與國產晶片應用，盼藉由此次與產研單位合作，進一步強化台灣自行車產業在智慧化、標準化及供應鏈韌性上的競爭力。

此次展示亮點，在於高效綠色動力方案。除馬達控制外，盛群此次也同步展示多項關鍵系統整合方案，涵蓋智慧車錶、低功耗無線撥把，以及具備主動通訊充電功能的BMS管理系統等。隨著E-bike朝智慧連網與高附加價值方向發展，相關整合能力可望成為供應鏈差異化的重要關鍵。

在產業合作方面，盛群表示，此次樣車是基於國內自行車產業聯盟推動的CCPA v01共通協議開發，透過建立組件間通訊標準，有助提升不同模組之間的相容性與整合效率，並進一步提高國產化技術能量，強化產業生態韌性與供應鏈自主能力。

在全球節能減碳與綠色運輸趨勢帶動下，E-bike已成為自行車產業升級的重要方向。盛群此次結合馬達控制、BMS、智慧周邊與通訊協議等技術，除有助擴大國產晶片在智慧電輔車市場的滲透率，也有望為台灣自行車供應鏈建立更完整的本土技術方案。（工商時報）

【3/25】

在2026台北國際自行車展開展首日，巨大集團董事長劉湧昌與執行長劉素娟表示，儘管去年為集團近50年獲利低點，但隨著全球庫存回歸健康水位，以及3月上市的新車款在大陸與歐洲市場熱銷，今年還將搶食龐大的大陸電動車市場，且樂觀看待美國暫扣令（WRO）最快6月解禁，對今年營收重返雙位數成長深具信心。

巨大集團去年受到大陸內需市場競爭加劇，以及美國海關暨邊境保護局（CBP）於



9月24日以「涉及強迫勞動」為由，對台灣廠相關產品輸美發布暫扣令（WRO），雙重壓力衝擊營運表現，全年合併營收602.5億元，年減15.45%，創7年新低；稅後純益7.2億元，年減43.04%，每股稅後純益1.84元。

劉湧昌指出，美國市場原為庫存壓力最重區域，目前庫存已降至約2萬多台。去年受到暫扣令影響，美國市場營收減少約15至20億元，占整體營收約3至5%。為降低衝擊，巨大已將部分產品由台灣轉往越南生產並銷美，預期今年影響程度將明顯縮小；惟高階車款仍以台灣製造為主，短期內無法出口美國，期盼6月解禁後加速重啟市場布局。

在供應鏈調整方面，劉素娟表示，越南一廠原規劃年產能25萬台，自去年第四季開始供應美國市場後快速擴張，去年產量達11萬台，今年可望翻倍至22萬台，目前透過加班將年產能提升至35萬台。巨大並已啟動越南二廠評估計畫，強化全球供應鏈彈性。

在市場策略上，劉湧昌指出，巨大去年大陸市場營收大幅縮減約100億元，今年將積極布局搶攻年規模高達5,000萬台的大陸電動自行車市場。隨著大陸電動車新國標政策去年11月上路，人民幣3,000元以下產品幾乎退場，市場結構明顯改善。巨大去年在大陸銷售電動車約7,000多台，今年目標大幅提升至8萬台，可望帶動大陸營收重返雙位數成長，甚至已有當地大型業者主動洽談合作。

劉湧昌強調，電動自行車已成為巨大集團最重要的成長引擎。除了大陸市場之外，歐洲市場亦維持穩健擴張，去年電動車營收占比約26%，在兩大市場帶動下，未來三年占比可望持續提升至三成以上，推升整體營運動能。（工商時報）

【3/27】

新北市長侯友宜今天會晤世界自行車日發起人西比爾斯基（Leszek Sibilski），分享新北市推動自行車友善環境及綠色交通的成果與未來目標，將於6月3日世界自行車日舉辦活動，倡議綠色運具。

下午陪同會晤侯友宜的還包括自行車新文化基金會暨微笑單車公司董事長劉麗珠、執行長王玫文。交通局表示，這是雙方繼2023年後第2度交流。

西比爾斯基表示，聯合國大會已正式通過決議，將每年6月3日訂為世界自行車日，台灣在自行車產業的發展，對推動低碳運輸減少碳排放與永續環境保護具有重要價值。

西比爾斯基說，在氣候變遷、生態流失與污染等影響下，更凸顯自行車的價值，也為未來交通與生活方式提供關鍵解方，倡議世界自行車日，是提升大眾認識與理解自行車，也希望侯友宜推動學區安全通學廊道。

侯友宜分享推動自行車友善環境及綠色交通的成果，為達到2030年減碳30%的目標，持續推動捷運三環六線、通勤綠廊、市區公車全面電動化、推動公共自行車、共享運具，及電動車充電設施等建設。

對西比爾斯基倡議世界自行車日，侯友宜答應會舉辦活動加深民眾觀念，也會持續推動公共自行車，並整合低碳、觀光及休閒持續提倡自行車普及化。（中央社）

【3/30】

在全球景氣調整與供應鏈重組壓力仍存之際，台灣自行車產業已率先走出陰霾、浮現復甦曙光。隨著庫存回歸健康水位、零件出口連續14個月正成長，且今年前二月出口量價齊揚，顯示終端需求穩步回升並逐步傳導至整車市場，市場信心同步修復，產業正式邁入谷底翻轉關鍵年。

2026台北國際自行車展上，整體產業釋出明確回溫訊號，包括巨大、美利達、愛地雅、明係等整車廠，展望轉趨正向，對今年營運抱持審慎樂觀。

巨大樂觀今年營運動能轉強，全年營收可望重返雙位數成長。隨著中國電動自行車新國標政策上路，巨大加速切入每年高達5,000萬台的對岸電動自行車市場，今年銷售目標8萬台，有望帶動中國市場營收重返雙位數成長。

美利達隨庫存壓力緩解，加快新品布



局，3月發表新一代REACTO空氣動力公路車帶動訂單，為春季銷售旺季注入動能。儘管短期仍受美國市場與庫存影響，但隨需求回溫與新車效益，今年營運展望維持審慎樂觀。去年已擺脫虧損陰霾，獲利年增幅高達2.7倍。法人預期，在歐美市場需求回穩、轉投資事業SBC獲利回穩及匯率干擾降低等因素帶動下，今年獲利可望小幅成長。

愛地雅推動營運轉型，今年起逐步發展「製造+品牌」雙軌經營模式，未來將以自有生產優勢為基礎，優先布局美國市場，旗下自有品牌「SE」鎖定美國街頭文化與BMX市場，自今年1月啟動銷售以來，業績表現亮眼。法人表示，自有品牌產品毛利表現優於代工業務，愛地雅在美國已建立300多家經銷據點，後續可望進一步拓展至歐洲市場。

明係今年前二月營收年增73.73%，顯示營運走出谷底。（工商時報）

【3/31】

自行車組裝廠愛地雅營運轉型，將由代工製造（OEM）升級為「製造+品牌」雙軌營運模式。愛地雅推自有品牌「SE」自行車，鎖定美國市場布局，產品熱銷供不應求；愛地雅攜手力山、威潤、聯永基，共推國產電輔自行車「愛地雅IRAA」，規劃進軍歐美高階市場。

愛地雅今年力拚虧轉盈，愛地雅董事長張元賓指出，在全球自行車產業庫存調整接近尾聲之際，愛地雅將藉由轉型優化營收結構、提升獲利能力，為中長期成長鋪路。

他說，愛地雅發展自有品牌在於從製造延伸至終端市場，掌握消費需求並建立通路與價格主導權，此舉不僅可降低對單一客戶的依賴，也能透過品牌溢價提升產品附加價值。

在品牌布局方面，愛地雅自有品牌「SE」鎖定美國街頭文化與BMX市場，自今年1月開賣以來通路快速擴展，目前已建立300多家經銷據點，市場需求強勁、產能供

不應求，工廠已加班趕工，今年銷售目標上看8萬台。

愛地雅強調，自有品牌產品毛利率顯著優於代工業務，隨著出貨規模放大，愛地雅整體毛利結構可望持續改善，成為營運轉虧為盈的關鍵動能。

愛地雅亦參與經濟部推動的電輔自行車國產化計畫，攜手力山、威潤、聯永基，共同開發整合電機、電池與電控的智慧電輔車「愛地雅IRAA」，目前已完成實證運行，未來積極拓展歐美高階電輔車市場。（工商時報）

【3/31】

臺灣證券交易所、臺灣自行車輸出業同業公會與永豐金證券日前合辦「2026自行車產業投資論壇」。臺灣自行車輸出業同業公會理事長吳盈進指出，自行車零件出口已連14個月正成長，隱含疫後全球庫存去化已結束，顯示需求強勁。

「2026自行車產業投資論壇」主題式業績發表會，邀集巨大、拓凱、桂盟及美利達等四家公司出席。吳盈進致詞時提到，自行車的零件出口，已連續14個月為正成長，今年前二個月出口金額成長13.55%，隱含疫情後全球庫存去化已結束，強勁的零件出口也驗證需求仍持續存在。

他強調，過去臺灣自行車產業，是以MIT「高質化標竿典範」建立核心競爭優勢，繼而擁有現在MBT「全球產業鏈結及整合平台」，未來則將以MWT「永續優質跨區韌性供應鏈」為目標繼續前進。

業績發表會中，巨大表示，巨大透過多元品牌策略鞏固全球市場，去年自有品牌營收貢獻度達66.59%。目前中國市場銷貨收入受當地經濟下滑、價格競爭及高基期影響而成長趨緩；美國市場受到WRO禁運令影響新品供貨，需求能見度有限，惟整體庫存去化已接近完成，營運需求回升，未來將透過提高電輔自行車（E-bike）滲透率以提高營運績效。



拓凱表示，在自行車領域鎖定高端產品、E-Bike及複材輪圈，並於臺灣與越南等地布建高彈性產線。未來除聚焦自行車與航空業務復甦外，仍持續擴張全球產能，並積極尋求切入人形機器人及無人機領域。

桂盟表示，桂盟擁有11座生產基地與13個全球服務據點。產品結構上，自行車鏈條占總營收72.5%，其餘為機車零件、汽車正時系統及車庫門開門機系統，桂盟高階產品開發仍是企業發展核心，產品已獲得iF設計獎、紅點設計大獎等多項肯定。去年受惠於產品組合優化與自行車售後維修市場（AM）占比提升，毛利率44.2%，較113年的41.8%明顯成長。

美利達表示，美利達主要以歐洲為銷售市場，產品組合上，出口至歐洲市場的車款以電動登山車（eMTB）與公路車（Road）為主力，共占銷量達67%，其中，eMTB正逐步取代部分傳統登山車市場。隨著庫存逐步恢復正常水位，公司積極加速新產品布局。整體而言，去年臺灣及子公司營收均有所成長，惟中國市場受需求疲弱影響營收明顯減少，雖整體營收下滑，但去年已轉虧為盈，仍審慎樂觀看待新一年市場需求，長期市場趨勢仍然正向發展。（工商時報）

鄭育佳整理

汽機車零組件類

【3/4】

針對美製車進口零關稅後恐對國產車帶來結構性衝擊，經濟部表示將評估產業競爭狀況，與財政部研議調整「非美系」關鍵零組件進口關稅。對此，車輛公會給予高度肯定，並呼籲政府應將「台灣無產製」的關鍵零件進口關稅全面降至零，且應於審議台美關稅案時，併案處理此一議題，為國產車注

入強心針。

立法院3日邀請行政院長就台美關稅談判結果及其影響進行專案報告。立委質詢指出，受美車進口零關稅的預期心理影響，消費者觀望導致車市陷入停滯，2025年台灣汽車領牌數與產值雙雙衰退，整體產值縮水約400億元。強調，即使未來美國零件進口零關稅，但國內整車組裝的核心零件，如引擎、變速箱等零組件，若由日、歐等國進口，仍須負擔高額關稅，這將導致國產車喪失競爭力，要求政府針對台灣無產製的關鍵零組件調降稅率。此外，行政院也提及，經濟部將提出30億元的「車行天下」專案計畫，協助汽車產業轉型升級。

對於經濟部表態研議降稅，車輛公會給予正面肯定，並期盼政策能配合美車進口零關稅實施儘速落地。日前受邀至經濟部進行產業意見交換時便已強烈建言，不可低估美車零關稅對國產車的衝擊，建請政府基於對等概念，凡是「台灣無產製」的汽車零組件，不限來源國家的進口關稅皆應降為零。公會強烈建議，政府在立院審議台美關稅案時，應併案處理國內整車與零組件關稅結構不合理的問題，為國產車注入強心針。（工商時報）

【3/5】

115開年生產動能續旺！經濟部統計處5日公布1月工業生產指數，年增28%，雖有業者交貨提前因素不如預期，但如果合併前2個月預估，指數仍可成長22%，這是自民國99年金融海嘯後回彈超過6成後，歷年同期(1-2月)的新高。工業生產表現好，除了AI需求強勁，很大一部分是去年有春節因素基期較低。

撇除春節落點干擾，統計處預估1、2月的製造業生產動能合併計算，可年增22.2%，將是自金融海嘯後的民國99年大反彈66%，16年以來的同期(1-2月)新高。單看生產指數落於114到116，以區間看亦是歷年最高。（工商時報）



【3/7】

受到農曆春節與228連假導致工作天數減少，國內汽車零組件廠2月營收普遍承壓。AM（售後維修）大廠東陽、虎山單月營收皆呈現衰退。對於後續展望，儘管產業需求仍看好，但業者也無奈坦言，美國關稅政策反覆，目前客戶都在「等待銷美15%關稅不疊加政策明確實施後，才要大量出貨，經營考驗充滿變數與衝擊。」

雖台美對等貿易協定（ART）於今年2月中簽署，原已確立台灣享有15%不疊加及相關豁免，對汽零業者來說為一大利多，但隨後美國最高法院裁定原關稅法源違憲，川普又火速改引「122條款」對全球徵收15%關稅。政策的劇烈變動與不確定性，導致北美客戶拉貨態度再度轉趨保守，選擇遞延出貨以規避潛在稅率風險。

虎山表示，關稅法源與政策的來回拉扯，確實讓客戶端觀望氣氛濃厚，目前產業界皆期盼整體政策環境能早日明確穩定。不過，面對外在政經變數，汽零廠並未放緩長期布局的腳步。東陽強調，將無畏短期波動，持續穩定推進既定的建廠計畫，進一步拉大與對手的競爭距離，用厚實的競爭力掌握未來3至5年的成長需求。（工商時報）

【3/9】

美國與以色列聯合攻擊伊朗進而引發全球能源危機，由於石油價格飆升傳導至塑膠產業，令原材料市場遭遇震盪，ABS、PC等塑膠原材料一周內漲幅超過40%，部分品類出現一個小時一個價的極端行情。

部分企業甚至通過半年供貨協定鎖定價格，另一些則選擇觀望或減少訂單。分析指出，塑膠作為「工業母料」，其價格波動將沿產業鏈傳導至包裝、家電、汽車等多個行業，增加化工與製造業成本壓力。據報導，由於預期春節後價格變動，部分公共倉庫都沒有滿艙，但中東局勢驟變，採購商的從眾心理預期帶動貨單量激增，貿易商搶貨和囤貨進一步推高價格上揚。行業內的共識認

為，若中東衝突短期內不能緩解，塑膠價格仍將在震盪中保持上漲趨勢。（工商時報）

【3/11】

汽車零件原廠代工（OEM）廠受惠於產品組合優化、成本控管得宜以及海外市場需求穩健，去年業績報喜，傳動系統零件廠倉佑去年第四季繳出「三率三升」佳績，全年每股稅後純益（EPS）1.36元；車用電子廠輝創則在AI技術與智慧製造加持下，去年本業獲利2.5億元，創近五年高，除獲利亮眼，亦大方配息，更不約而同宣布進軍東南亞設廠。

倉佑去年受惠售後維修（AM）與原廠維修（OES）市場需求增溫，去年第四季出貨美洲年增11%，帶動單季毛利率、營益率、淨利率分別攀升。展望後市，倉佑表示，除燃油車零組件訂單穩健外，也積極跨足電動巴士、產業機械及半導體設備零組件，目前正處打樣驗證階段。此外，馬來西亞子公司已取得CCC使用執照，正推進產線建置，預期東南亞產能到位後，將大幅提升供貨彈性。

輝創去年在智慧製造與嚴格控管費用雙管齊下，整體毛利率維持在高檔，輝創指出，公司開發的AI Camera已精準對接車廠在智慧停車、行人辨識等系統需求，鴻華先進電動車Bria所搭載的自動停車功能即為輝創研發成果。在產能布局上，泰國新廠去年完工已具備投產能力，預計今年內將放量，成為競逐東南亞在地供應鏈商機的重要基地。（工商時報）

【3/12】

胡連為平衡地緣政治風險，拉升非中國市場比重，2026年二項歐洲零組件廠投資案收尾，全年可望貢獻營收8億~9億元，並躍升德國豪華車品牌供應鏈，拿下30多個料號的認證，據法人估計，胡連2026年營收可望挑戰125億元，不僅連六年營收攻頂，國際市場比重也將從20%明顯提升至30%。

胡連從車用零件、線束的供應商角色，



也漸漸拉高「控制」的技術含金量，企圖從汽車的高速運算，朝AI的投資機會靠攏。最新獲得的智能控制盒訂單已經加上半導體晶片，進一步提升產品單價，主要應用於智能車、自駕車的電子／電能控制，未來出貨給東風、日產及三菱的合資車廠；此外，高頻高速連接器也將導入到智能車的高效運算（HPC）中央單元。（工商時報）

【3/13】

美國301調查將「強迫勞動」列為重點議題，勞動部12日表示，2月13日已發布「企業防制強迫勞動參考指引」，並鎖定製造業等產業，啟動企業宣導與輔導機制。勞動部表示強迫勞動是系統性剝削，其核心在「抵債勞務」，唯有落實公平招募、零付費原則，才能防止強迫勞動；未來將優先針對電子、紡織、汽車零組件及自行車業進行宣導。

另外，「對等貿易協定（ART）」裡相關的勞權條款，如不得留置移工護照、重要證件，也已納《就業服務法》修法草案。為防範強迫勞動情形，《就服法》修法草案已納入禁止雇主留置勞工重要證件等規定，目前仍由行政院審查中，未來將與ART相關法案一併送交立法院審議。

勞動部指出，過程涉及企業經營成本、管理模式改變，勢必需要分階段推動。不過，政府須儘早釋出明確訊號，讓業者理解身處國際供應鏈體系，就必須正視相關規範。若企業不開始建立內部辨識與防範機制，未來可能將面臨邊境扣貨、訂單流失，甚至被排除於國際供應鏈之外，等同失去打入國際市場的「入場券」。（工商時報）

【3/14】

汽車零件龍頭廠東陽13日公告2月自結獲利，受農曆春節及228連假、輸美關稅政策、匯兌損失約2,800萬元等因素，累計前二月稅前盈餘7.03億元，每股稅前盈餘1.2元，雖較去年同期稅前盈餘11.47億元衰退，但仍居歷年同期第三高。

面對今年初面臨的營運逆風，主要來自於關稅政策的不確定性與地緣政治干擾。東陽指出，台灣汽車零組件輸美關稅自去年4月起疊加後高達27.5%，相較日本、韓國及歐洲等競爭對手僅需負擔15%關稅，對台廠極為不利；儘管年初台美貿易協定一度帶來「稅率回歸15%」的曙光，但政策無法落地實施，再度引發市場觀望。

東陽坦言，在輸美關稅政策尚未明確調降並實施前，客戶為了規避潛在稅率風險，補貨與拉貨態度趨於保守，選擇遞延出貨。此外，近期由有中東戰爭等國際地緣政治衝突持續牽動全球經濟，也使整體大環境充滿變數與衝擊。此外，近期美國國際貿易委員會公布啟動337條款貿易調查，東陽表示，目前未收到任何通知，各項產品出貨維持正常運作，會密切觀察相關動態即時因應。

樂觀未來3~5年需求，各項產能擴展規劃，正如火如荼開展，繼約1.5萬坪七股科工區新廠於去年5月動土興建後，上月已正式啟動台南新市產業園區的建廠規劃，東陽表示，占地高達5.5萬坪的新市園區，目前已進入廠區設計畫圖階段，預計最慢明年動土興建。（工商時報）

【3/19】

中鋼19日開出4月以及第2季盤價。月盤部分，大宗底材熱、冷軋每公噸大漲1,200元；季盤方面，棒線與鋼板調高1,000元，鋼市迎向榮景。中鋼表示，總體經濟方面，全球經濟穩步復甦，歐美日等主要經濟體製造業恢復擴張態勢，企業投資與消費動能持續回溫。

中鋼指出，年初以來，美國鋼廠Nucor連續九周調漲熱軋售價，帶動當地行情每公噸累漲60~70美元，穩定站上每公噸1,100美元，創近兩年新高；歐洲熱軋行情累漲70~80美元站上每公噸800美元。另，日本鋼廠第2季每公噸提漲1萬日圓、約63美元；寶鋼4月份內銷盤價每公噸調漲人民幣200元、約29美元，1月至今累計漲幅達人民幣400元、約58美元，國際鋼價漲勢持續走強，引



領鋼市重回上行趨勢。

中鋼表示，鋼市動能顯著好轉，下游積極回補庫存，國內各鋼品流行情連袂上漲，為順應國際鋼價與國內流行情漲勢，在確保國內鋼鐵產業競爭力與合理反映煉鋼成本上揚，全面調漲4月月盤及第2季季盤產品。（經濟日報）

【3/20】

台美對等貿易協定（ART）於2月中簽署後，隨即發生美國最高法院裁定對等關稅違法變數，ART能不能順利生效、汽車進口零關稅是否持續推進，成為關切重點。經濟部表示關於美國汽車關鍵零組件進口零關稅一案，經濟部相當支持，已行文給財政部檢討。

立法院經濟委員會質詢時詢問，雖然台美已經簽署ART，但在美國最高法院裁定對等關稅違法的情況下，是不是已經全部停擺？對美國汽車進口零關稅的協議是否受影響？進一步表示，汽車產業業者亦於許多不同場合呼籲，例如引擎、變速箱等關鍵零組件也應該列為進口零關稅。

經濟部回應支持關鍵零組件進口也採零關稅，已發公文給財政部，請財政部對此進行檢討。另外，美國汽車進口零關稅，以2024年國內汽車產業產值為據，預期可能影響展值1.94%；據經濟部統計，汽車產業就業人口約7萬到8萬人，計入上下游業者，則有30餘萬人。對於美國汽車進口零關稅可能帶來的衝擊，經濟部已提出匡列30億元預算的車行天下專案，時長為2026至2027年，協助先進節能車輛國際拓展。

據經濟部資訊，車行天下專案目標補助開發生產具市場潛力車輛，外銷將加碼補助，期待能達到帶動ICT及車輛供應鏈發展，以及輔導車電、關鍵零組件等國際競爭力提升，打造車輛產業非紅供應鏈等效果，並協助推動海外拓銷或國內外廠商商機媒合，促進國際合作機會拓展商機。具體目標包括推動車廠整車外銷兩案以上、增外銷訂

單量50,000台，以及帶動國內車輛供應商，含模具及加工廠等100家次以上。（工商時報）

【3/24】

日本豐田（TOYOTA）汽車本部長東崇德今年1月接任國瑞汽車董事長，上周來台視察，並首度與台灣媒體交流。針對外界高度關注國瑞整車回銷日本與產能規劃議題，表示國瑞將朝向豐田「第四生產基地」的方向邁進，期待未來有機會將產品直接銷往日本。這也是日本豐田原廠高層近年來罕見公開談及國瑞的產銷布局與未來展望。對國瑞汽車的定位與未來，東崇德表示，國瑞生產的車輛，長期以來在品質與製造水準上表現穩定，已獲台灣市場的高度信賴，並於中東等外銷市場持續累積良好口碑。

目前國瑞整車外銷高度依存中東單一市場，但以近期中東戰事影響，運輸天數與成本皆大幅增加，面對相關風險，開拓更多外銷市場，成為緩和過度集中、維持產能規模的重要契機，期待未來國瑞逐步朝向「第四生產地區」的方向邁進，有機會將產品銷往更多海外市場（如日本），「希望可以讓包括日本的更多海外車主感受到Made in Taiwan優異品質。」

東崇德特別提及，在美國對等關稅等國際政經情勢牽動全球汽車市場的背景，台灣在總代理和泰汽車的穩健經營下，依然維持相當亮眼的銷售及獲利動能。台灣傳統產業同樣面臨缺工等嚴苛挑戰，東崇德上周拜會本地協力廠後也有感而發表示，汽車供應鏈必須要有足夠的「量」來支撐，為維持競爭力並朝第四大生產基地邁進，國瑞未來將大力強化AI技術與自動化生產導入。（工商時報）

陳明德高專整理



2026年 03 月

汽車銷售統計月報表

單位：輛

規 格		廠 名							合 計	%	
		裕隆	福特六和	中華	三陽	國瑞	臺塑	台灣本田			
內 銷 數 量	本期銷售	小客車	1,956		1,053	837	5,844	0	2,614	12,304	65.78
		商用車(3.5噸以下)	0		2,819	382	1,113	11	0	4,325	23.12
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	496	26	0	522	2.79
		合 計	1,956	1,554	3,872	1,219	7,453	37	2,614	18,705	100.00
		%	10.46	8.31	20.70	6.52	39.84	0.20	13.97	100.00	
	去年同期銷售	小客車	1,307	0	850	1,150	5,241	0	2,159	10,707	63.00
		商用車(3.5噸以下)	0	0	3,179	523	1,143	42	0	4,887	28.76
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	337	38	0	375	2.21
		合 計	1,307	1,025	4,029	1,673	6,721	80	2,159	16,994	100.00
		%	7.69	6.03	23.71	9.84	39.55	0.47	12.70	100.00	
外 銷 數 量	本期銷售	小客車	0		0	0	1,888	0	0	1,888	98.95
		商用車(3.5噸以下)	0		20	0	0	0	0	20	1.05
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	20	0	1,888	0	0	1,908	100.00
		%	0.00	0.00	1.05	0.00	98.95	0.00	0.00	100.00	
	去年同期銷售	小客車	0	0	0	0	5,095	0	0	5,095	98.45
		商用車(3.5噸以下)	0	0	80	0	0	0	0	80	1.55
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	80	0	5,095	0	0	5,175	100.00
		%	0.00	0.00	1.55	0.00	98.45	0.00	0.00	100.00	
總 計	本期合計	1,956	1,554	3,892	1,219	9,341	37	2,614	20,613		
	%	9.49	7.54	18.88	5.91	45.32	0.18	12.68	100.00		
	去年同期	1,307	1,025	4,109	1,673	11,816	80	2,159	22,169		
	%	5.90	4.62	18.53	7.55	53.30	0.36	9.74	100.00		

* 資料來源：依本會各汽車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。(出廠數)



2026年01~03月

汽車銷售統計月報表 (含年累計)

單位：輛

規 格		廠 名		裕隆	福特六和	中華	三陽	國瑞	臺塑	台灣本田	合 計	%
		廠 名	規 格									
內 銷 數 量	本期銷售	小 客 車		4,713		3,518	3,193	16,919	0	6,562	34,905	65.33
		商用車(3.5噸以下)		0		7,968	1,042	3,738	28	0	12,776	23.91
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	1,376	75	0	1,451	2.72
		合 計		4,713	4,294	11,486	4,235	22,033	103	6,562	53,426	100.00
		%		8.82	8.04	21.50	7.93	41.24	0.19	12.28	100.00	
	去年同期銷售	小 客 車		5,104	0	2,321	3,079	17,322	0	5,048	32,874	63.68
		商用車(3.5噸以下)		0	0	8,587	1,145	4,681	115	0	14,528	28.14
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	1,257	93	0	1,350	2.62
		合 計		5,104	2,871	10,908	4,224	23,260	208	5,048	51,623	100.00
		%		9.89	5.56	21.13	8.18	45.06	0.40	9.78	100.00	
外 銷 數 量	本期銷售	小 客 車		0		0	0	7,596	0	0	7,596	98.04
		商用車(3.5噸以下)		0		152	0	0	0	0	152	1.96
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計		0	0	152	0	7,596	0	0	7,748	100.00
		%		0.00	0.00	1.96	0.00	98.04	0.00	0.00	100.00	
	去年同期銷售	小 客 車		0	0	0	0	12,048	0	0	12,048	98.46
		商用車(3.5噸以下)		0	0	187	0	2	0	0	189	1.54
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計		0	0	187	0	12,050	0	0	12,237	100.00
		%		0.00	0.00	1.53	0.00	98.47	0.00	0.00	100.00	
總 計	本期合計			4,713	4,294	11,638	4,235	29,629	103	6,562	61,174	
	%			7.70	7.02	19.02	6.92	48.43	0.17	10.73	100.00	
	去年同期			5,104	2,871	11,095	4,224	35,310	208	5,048	63,860	
	%			7.99	4.50	17.37	6.61	55.29	0.33	7.90	100.00	

* 資料來源：依本會各汽車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。(出廠數)

2026年03月

汽車生產統計月報表 (含年累計)

單位：輛

規 格		廠 名		裕隆	福特六和	中華	三陽	國瑞	臺塑	台灣本田	合 計	%
		廠 名	規 格									
生 產 數 量	本期三 月 生 產	小 客 車		1,649		1,040	1,080	9,774	0	2,933	16,476	72.86
		商用車(3.5噸以下)		0		2,872	285	1,113	0	0	4,270	18.88
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	497	3	0	500	2.21
		合 計		1,649	1,368	3,912	1,365	11,384	3	2,933	22,614	100.00
		%		7.29	6.05	17.30	6.04	50.34	0.01	12.97	100.00	
	去年同期三 月 生 產	小 客 車		1,447	0	1,076	1,113	9,455	0	2,501	15,592	71.21
		商用車(3.5噸以下)		0	0	3,196	422	1,124	21	0	4,763	21.75
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	419	52	0	471	2.15
		合 計		1,447	1,069	4,272	1,535	10,998	73	2,501	21,895	100.00
		%		6.61	4.88	19.51	7.01	50.23	0.33	11.42	100.00	
累 計 生 產 數 量	本期一 一 三 月 生 產	小 客 車		4,509		2,727	2,790	24,985	0	7,845	42,856	73.19
		商用車(3.5噸以下)		0		7,311	795	2,975	0	0	11,081	18.92
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	1,229	10	0	1,239	2.12
		合 計		4,509	3,382	10,038	3,585	29,189	10	7,845	58,558	100.00
		%		7.70	5.78	17.14	6.12	49.85	0.02	13.40	100.00	
	去年同期一 一 三 月 生 產	小 客 車		3,661	0	2,273	3,024	26,933	0	6,242	42,133	72.05
		商用車(3.5噸以下)		0	0	7,905	1,157	3,294	39	0	12,395	21.20
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	1,222	120	0	1,342	2.29
		合 計		3,661	2,605	10,178	4,181	31,449	159	6,242	58,475	100.00
		%		6.26	4.45	17.41	7.15	53.78	0.27	10.67	100.00	

* 資料來源：依本會各汽車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。



2026年 03月

各汽車廠機種別產銷統計表

公司別	機種名稱	排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計	
			本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計
裕隆	LUXGEN G91 (SUV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	G92 (SUV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L91 (MPV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L92 (MPV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L91 (MPV)	180kw	0	0	0	0	0	0	0	0
	L92 (MPV)	150kw	0	0	0	0	0	0	0	0
	C71 (GPK)	1800	0	0	0	2	0	0	0	2
	C71 (GPK)	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN LCS S61	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN LCH H61	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN SEDAN S71	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN SEDAN S71	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN SUPER SENTRA B17	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TIIDA C11	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TIIDA C12	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TEANA J32	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TEANA J32	2500	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN MARCH K13	1500	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN LIVINA L11	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN X-TRAIL T32X	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN X-TRAIL T32X	2500	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN X-TRAIL T33	1500	226	330	176	448	0	0	176	448
	LUXGEN D31 電動車	172kw	9	9	1	7	0	0	1	7
	NISSAN KICKS P15	1500	470	1,146	474	1,134	0	0	474	1,134
	LUXGEN URX L71	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN SENTRA B18	1600	279	681	297	685	0	0	297	685
	MG G50	1500	387	1,112	406	1,299	0	0	406	1,299
	Foxtron BRIA D21	172kw	278	1,231	602	1,138	0	0	602	1,138
	DF重車 KNP	6700	0	0	0	0	0	0	0	0
	KLH	8900	0	0	0	0	0	0	0	0
合計			1,649	4,509	1,956	4,713	0	0	1,956	4,713
福特六和	國產車	排氣量	1,368	3,382	1,554	4,294	0	0	1,554	4,294
	合計		1,368	3,382	1,554	4,294	0	0	1,554	4,294



2026年 03月

各汽車廠機種別產銷統計表

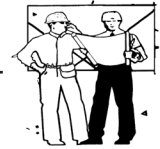
公司別	機種名稱	排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計	
			本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計
中華	ET35木床	160KW	2	2	3	15	0	0	3	15
	ET35底盤		0	2	0	5	0	0	0	5
	CT木床		0	31	23	38	0	0	23	38
	CT底盤車		1	1	1	4	0	0	1	4
	得利卡底盤	2400	28	107	26	87	0	4	26	91
	得利卡貨車		378	978	358	1,012	0	0	358	1,012
	得利卡廂車		125	386	212	577	0	3	212	580
	得利卡幼童車		42	75	38	77	0	0	38	77
	菱利底盤		3	8	4	16	0	0	4	16
	菱利貨車	1500	94	357	56	371	8	66	64	437
	菱利廂車		19	42	0	0	10	43	10	43
	菱利電動車	127KW	10	38	8	35	0	0	8	35
	ZINGER貨車	2400	18	53	29	60	0	0	29	60
	ZINGER廂車	1500	470	1,122	429	1,252	1	4	430	1,256
	J SPACE貨車	1500	592	1,563	605	1,682	0	0	605	1,682
	J SPACE廂車	1500	1,034	2,464	1,003	2,690	1	25	1,004	2,715
	J SPACE貨車底盤	1500	56	82	24	47	0	7	24	54
	COLT Plus	1500	124	128	116	461	0	0	116	461
	OUTLANDER	2400	111	176	125	308	0	0	125	308
	XFORCE	1500	632	2,010	449	1,702	0	0	449	1,702
MG	1500	173	413	363	1,047	0	0	363	1,047	
	合計		3,912	10,038	3,872	11,486	20	152	3,892	11,638
三陽	KU KU CUSTIN	1500	300	360	106	390	0	0	106	390
	KU KU CUSTIN	2000	240	720	161	665	0	0	161	665
	ELANTRA ADD	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	ELANTRA ADG	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	ELANTRA ADG	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	ELANTRA MDG	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	KONA OSG	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	VENUE QXG	1600	270	750	255	865	0	0	255	865
	TUCSON NX4 HEV	1600	150	390	101	477	0	0	101	477
	TUCSON NX4	1600	0	90	43	123	0	0	43	123
	TUCSON NX4	2000	0	0	10	17	0	0	10	17
	TUCSON TLG	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	TUCSON TLD	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	TUCSON TLG	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	MUFASA NU2	2000	120	480	161	656	0	0	161	656
	SANTA FE DMD	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	SANTA FE DMG	2400	0	0	0	0	0	0	0	0
	QT 500 2.7噸	2776	15	45	19	41	0	0	19	41
	PORTER 3.25噸	2500	270	750	363	1,001	0	0	363	1,001
	HD35 3.5噸	3500	0	0	0	0	0	0	0	0
MIGHTY 6.5噸	6500	0	0	0	0	0	0	0	0	
MIGHTY 7.8噸	7800	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計		1,365	3,585	1,219	4,235	0	0	1,219	4,235



2026年 03月

各汽車廠機種別產銷統計表

公司別	機種名稱			排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計		
					本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	
國瑞	大客車	RK	商用車3.5噸以上	7684	11	21	8	19	0	0	8	19	
		RN		7684	0	0	0	0	0	0	0	0	
		RM		7684	18	59	23	62	0	0	23	62	
		FCA		6403	0	0	0	0	0	0	0	0	
		HS		7684	0	0	0	0	0	0	0	0	
		MS		7684	0	0	0	0	0	0	0	0	
	大貨車	SR	(700系列)	12913	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		SH	(700系列)		0	0	0	1	0	0	0	0	1
		FR			1	1	0	3	0	0	0	0	3
		FS			18	32	15	36	0	0	15	36	
	中貨車	FC7J	(新福將)	6403	8	16	8	19	0	0	8	19	
		FD7J			45	91	42	105	0	0	42	105	
		FG8J		7684	1	1	0	0	0	0	0	0	
		GH8J			31	94	32	111	0	0	32	111	
		XZU	(5.5噸)	4009	318	798	319	904	0	0	319	904	
		XZU	(6.5噸)		6	17	7	20	0	0	7	20	
		XZU	(7.4-7.5噸)		4	12	6	11	0	0	6	11	
		XZU	(8-8.5噸)		36	87	36	85	0	0	36	85	
	貨卡車	XZU	(3.49噸)	4009	60	136	64	176	0	0	64	176	
	小貨車	TOWN ACE	1.5L	1496	367	1,121	366	1,483	0	0	366	1,483	
	小貨車	TOWN VAN	1.5L	1496	686	1,718	683	2,079	0	0	683	2,079	
	小客車	SIENTA	1.8L	1798	0	0	0	0	0	0	0	0	
		VIOS	1.5L	1497	283	748	280	758	0	0	280	758	
		YARIS CROSS	1.5L	1496	2,028	3,771	2,013	3,811	0	0	2,013	3,811	
		COROLLA	1.5L	1490	464	1,300	0	0	280	1,103	280	1,103	
		COROLLA	1.6L	1598	301	1,404	0	0	309	1,445	309	1,445	
		COROLLA	1.8L	1794	481	1,243	476	1,431	0	0	476	1,431	
	COROLLA	1.8L HV	1798	421	1,109	150	602	75	313	225	915		
	COROLLA	2.0 L	1998	2,004	4,630	52	113	904	3,544	956	3,657		
	COROLLA	CROSS 1.8L	1798	1,718	4,386	1,561	4,108	141	286	1,702	4,394		
	COROLLA	CROSS 1.8L HV	1798	2,074	6,394	1,312	6,096	179	905	1,491	7,001		
	合計				11,384	29,189	7,453	22,033	1,888	7,596	9,341	29,629	
臺塑	DAF		12902	0	0	24	43	0	0	24	43		
	DAF		6700	0	0	2	24	0	0	2	24		
	VDL		10837	3	10	0	8	0	0	0	8		
	廂框貨車	DFSK	1500	0	0	0	0	0	0	0	0		
	廂式貨車	DFSK	1500	0	0	11	28	0	0	11	28		
	合計				3	10	37	103	0	0	37	103	
台灣 本田	CR-V 1.5		1498	762	2,597	1,115	2,543	0	0	1,115	2,543		
	FIT 1.5		1498	582	1,499	406	1,179	0	0	406	1,179		
	HR-V 1.5		1498	1,589	3,749	1,093	2,840	0	0	1,093	2,840		
	合計				2,933	7,845	2,614	6,562	0	0	2,614	6,562	



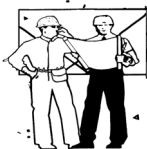
2026年 03月

機車銷售統計月報表

單位：輛

廠名	三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%
規格								
內銷數量	50CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	90CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	100CC	0	27	0	0	0	27	0.04
	110CC	3,697	2,046	0	0	0	5,743	8.50
	115CC					306	306	0.45
	125CC	14,605	8,578	1,901	8,156	546	33,786	50.02
	135CC		210				210	0.31
	150CC	1,411	6,526		4,569	0	12,506	18.51
	160CC	9,890	687				10,577	15.66
	170CC	0				0	0	0.00
	180CC	0	240			30	270	0.40
	200CC	0	0			0	0	0.00
	220CC						0	0.00
	250CC	0	303			23	326	0.48
	280CC						0	0.00
	300CC	189	32		119		340	0.50
	320CC		19				19	0.03
	350CC		0				0	0.00
	400CC	42	10				52	0.08
	450CC		0				0	0.00
	470CC	0					0	0.00
	500CC	26	0				26	0.04
	550CC		47				47	0.07
	600CC	0					0	0.00
	650CC		0				0	0.00
	700CC		0				0	0.00
	300w		0				0	0.00
	350w	140					140	0.21
	400w		5				5	0.01
	500w		30			0	30	0.04
	690w						0	0.00
	700w		0				0	0.00
	1000w						0	0.00
	1200w				0		0	0.00
	1350w			0			0	0.00
	2000w		693				693	1.03
	2500w				101		982	1.45
	3000w					46	46	0.07
	5500w					765	765	1.13
	6000w					0	161	0.24
	6200w			1			0	0.00
	6400w					0	117	0.17
	7000w				0		193	0.29
	7200w						5	0.01
	7400w						22	0.03
7600w				0	0	101	0.15	
8400w						0	0.00	
9000w						54	0.08	
本期小計	30,000	19,453	1,902	12,945	951	2,299	67,550	100.00
去年同期	30,000	21,535	1,760	10,338	791	1,982	66,605	
外銷數量	50CC	1,380	300	129	0	0	1,809	7.87
	90CC	0	0	24	0	0	24	0.10
	100CC	0	10	0	0	0	10	0.04
	110CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	115CC						0	0.00
	125CC	354	5,724	0	1,568	0	7,646	33.28
	135CC		6				6	0.03
	150CC	0	2,529		220	100	2,849	12.40
	160CC	84	0				84	0.37
	170CC	0				0	0	0.00
	180CC	101	10			0	111	0.48
	200CC		1,200				1,200	5.22
	220CC						0	0.00
	250CC	122	2,864			0	2,986	13.00
	280CC						0	0.00
	300CC	65	1,785		0		1,850	8.05
	320CC		1,058				1,058	4.61
	350CC		0				0	0.00
	400CC	653	165				818	3.56
	450CC		822				822	3.58
	470CC	0					0	0.00
	500CC	114	183				297	1.29
	550CC		496				496	2.16
	600CC	0					0	0.00
	650CC		0				0	0.00
	700CC		399				399	1.74
	300w		510				510	2.22
	350w	0					0	0.00
	400w		0				0	0.00
	500w		0			0	0	0.00
	690w						0	0.00
	700w		0				0	0.00
	1000w						0	0.00
	1200w				0		0	0.00
	1350w			0			0	0.00
	2000w		0				0	0.00
	2500w				0		0	0.00
	3000w					0	0	0.00
	5500w					0	0	0.00
	6000w					0	0	0.00
	6200w			0		0	0	0.00
	6400w					0	0	0.00
	7000w				0		0	0.00
	7200w						0	0.00
	7400w						0	0.00
7600w				0	0	0	0.00	
8400w						0	0.00	
9000w						0	0.00	
本期小計	2,873	18,061	153	1,788	100	0	22,975	100.00
去年同期	9,089	18,928	0	3,776	200	0	31,993	
總計	本期合計	32,873	37,514	2,055	14,733	1,051	2,299	90,525
	%	36.31	41.44	2.27	16.28	1.16	2.54	100.00
	去年同期	39,089	40,463	1,760	14,114	991	1,982	98,598
	%	39.64	41.04	1.79	14.31	1.01	2.01	100.00

* 資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析（出廠數）。



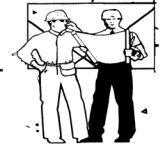
2026年01~03月

機車銷售統計月報表(年累計)

單位：輛

廠名	三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%	
規格									
內銷數量	50CC	0	0	0	0	0	0	0.00	
	90CC	0	0	0	0	0	0	0.00	
	100CC	0	68	0	0	0	68	0.04	
	110CC	9,647	5,293	0	0	0	14,940	8.93	
	115CC					829	829	0.50	
	125CC	39,037	22,769	4,743	15,547	1,510	83,606	50.00	
	135CC		409				409	0.24	
	150CC	3,702	13,147		13,068	0	29,917	17.89	
	160CC	24,215	2,058				26,273	15.71	
	170CC	0				0	0	0.00	
	180CC	0	557			80	637	0.38	
	200CC	0	0			0	0	0.00	
	220CC						0	0.00	
	250CC	0	590			51	641	0.38	
	280CC						0	0.00	
	300CC	427	60		279		766	0.46	
	320CC		61				61	0.04	
	350CC		2				2	0.00	
	400CC	79	15				94	0.06	
	450CC		0				0	0.00	
	470CC	0					0	0.00	
	500CC	54	0				54	0.03	
	550CC		106				106	0.06	
	600CC	0					0	0.00	
	650CC		0				0	0.00	
	700CC		0				0	0.00	
	300w		2				2	0.00	
	350w	339					339	0.20	
	400w		9				9	0.01	
	500w		58			0	58	0.03	
	690w						0	0.00	
	700w		23				23	0.01	
	1000w						0	0.00	
	1200w				0		0	0.00	
	1350w			0			0	0.00	
	2000w		2,247				2,247	1.34	
	2500w				353		2,334	1.61	
	3000w					84	0	84	0.05
	5500w						1,202	0.72	
	6000w					27	529	0.33	
	6200w			53			0	0.03	
	6400w					0	393	0.24	
	7000w				0		666	0.40	
	7200w						26	0.02	
	7400w						41	0.02	
7600w				0	0	283	0.17		
8400w						0	0.00		
9000w						141	0.08		
本期小計	77,500	47,474	4,796	29,247	2,581	5,615	167,213	100.00	
去年同期	77,500	50,491	4,564	27,933	2,071	5,152	168,477		
外銷數量	50CC	1,380	6,703	165	0	0	8,248	13.97	
	90CC	0	0	46	0	0	46	0.03	
	100CC	0	206	0	0	0	206	0.35	
	110CC	0	4	0	0	0	4	0.01	
	115CC						0	0.00	
	125CC	2,164	13,508	0	6,823	0	22,495	38.09	
	135CC		10				10	0.02	
	150CC	0	5,155		706	200	6,061	10.26	
	160CC	144	0				144	0.24	
	170CC	0				0	0	0.00	
	180CC	134	10			0	144	0.24	
	200CC		3,200				3,200	5.42	
	220CC						0	0.00	
	250CC	474	4,831			0	5,305	8.98	
	280CC						0	0.00	
	300CC	127	3,094		0		3,221	5.45	
	320CC		2,114				2,114	3.58	
	350CC		36				36	0.06	
	400CC	1,597	339				1,936	3.28	
	450CC		1,351				1,351	2.29	
	470CC	0					0	0.00	
	500CC	435	356				791	1.34	
	550CC		984				984	1.67	
	600CC	0					0	0.00	
	650CC		0				0	0.00	
	700CC		1,206				1,206	2.04	
	300w		981				981	1.66	
	350w	0					0	0.00	
	400w		0				0	0.00	
	500w		0			0	0	0.00	
	690w						0	0.00	
	700w		0				0	0.00	
	1000w						0	0.00	
	1200w				0		0	0.00	
	1350w			0			0	0.00	
	2000w		0				0	0.00	
	2500w				0		300	0.51	
	3000w					0	0	0.00	
	5500w					0	0	0.00	
	6000w					0	0	0.00	
	6200w			0		0	0	0.00	
	6400w					0	0	0.00	
	7000w				0	0	0	0.00	
	7200w					0	0	0.00	
	7400w					0	0	0.00	
7600w				0	0	0	0.00		
8400w					0	0	0.00		
9000w					0	0	0.00		
本期小計	6,455	44,364	211	7,529	200	300	59,059	100.00	
去年同期	22,306	43,654	53	10,444	580	56	77,093		
本期合計	83,955	91,838	5,007	36,776	2,781	5,915	226,272		
%	37.10	40.59	2.21	16.25	1.23	2.61	100.00		
去年同期	99,806	94,145	4,617	38,377	2,651	5,208	245,570		
%	40.64	38.34	1.88	15.63	1.08	2.12	100.00		

* 資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析(出廠數)。



2026年 03月

機車生產統計月報表 (含年累計)

單位：輛

廠名	三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%
本月生產								
規格								
50CC	1,380	3,463	0	0	134		4,977	5.78
90CC	0	92	0				92	0.11
100CC	0	0	0	0	0		0	0.00
110CC	3,725	1,985	0	0	0		5,710	6.63
115CC					200		200	0.23
125CC	15,569	12,203	1,608	9,706	479		39,565	45.83
135CC		216					216	0.25
150CC	1,423	8,501		4,749	100		14,773	17.16
160CC	10,159	630					10,789	12.53
170CC	0				0		0	0.00
180CC	59	253			30		342	0.40
200CC		500			0		500	0.58
220CC							0	0.00
250CC	122	1,620			25		1,767	2.05
280CC							0	0.00
300CC	361	908		119			1,388	1.61
320CC		593					593	0.69
350CC		0					0	0.00
400CC	698	56					754	0.88
450CC		328					328	0.38
470CC	0						0	0.00
500CC	101	69					170	0.20
550CC		379					379	0.44
600CC	0						0	0.00
650CC		0					0	0.00
700CC		273					273	0.32
300w		243					243	0.28
350w	135						135	0.16
400w		18					18	0.02
500w		25			0		25	0.03
690w							0	0.00
700w		40					40	0.05
1000w							0	0.00
1200w				0			0	0.00
1350w			0				0	0.00
2000w		691					691	0.80
2500w				101		1,130	1,231	1.43
3000w					0	0	0	0.00
5500w						648	648	0.75
6000w					0	128	128	0.15
6200w			0			0	0	0.00
6400w					0	0	0	0.00
7000w				0		44	44	0.05
7200w						2	2	0.00
7400w						0	0	0.00
7600w				3	0	79	82	0.10
8400w						0	0	0.00
9000w						0	0	0.00
本期小計	33,732	33,086	1,608	14,678	968	2,031	86,103	100.00
%	39.18	38.43	1.87	17.05	1.12	2.36	100.00	
去年同期	39,649	43,068	1,365	14,140	925	1,209	100,566	
%	39.43	42.83	1.36	14.06	0.92	1.20	100.00	
本年生產累計								
50CC	1,380	9,333	0	0	134		10,847	4.83
90CC	0	333	0				333	0.15
100CC	0	309	0	0	0		309	0.14
110CC	9,400	5,348	0	0	0		14,748	6.57
115CC					491		491	0.22
125CC	40,152	38,512	4,548	22,331	1,431		106,974	47.64
135CC		424					424	0.19
150CC	3,423	17,824		13,737	200		35,184	15.67
160CC	23,564	2,085					25,649	11.42
170CC	0				0		0	0.00
180CC	134	573			71		778	0.35
200CC		3,500			0		3,500	1.56
220CC							0	0.00
250CC	474	4,651			47		5,172	2.30
280CC							0	0.00
300CC	673	2,101		279			3,053	1.36
320CC		1,870					1,870	0.83
350CC		74					74	0.03
400CC	1,662	363					2,025	0.90
450CC		1,266					1,266	0.56
470CC	0						0	0.00
500CC	441	363					804	0.36
550CC		1,063					1,063	0.47
600CC	0						0	0.00
650CC		0					0	0.00
700CC		1,361					1,361	0.61
300w		1,033					1,033	0.46
350w	325						325	0.14
400w		29					29	0.01
500w		50			0		50	0.02
690w							0	0.00
700w		93					93	0.04
1000w							0	0.00
1200w				0			0	0.00
1350w							0	0.00
2000w		2,307					2,307	1.03
2500w				353		1,900	2,253	1.00
3000w					0	0	0	0.00
5500w						1,320	1,320	0.59
6000w					0	385	385	0.17
6200w			45			0	45	0.02
6400w					0	210	210	0.09
7000w				0		315	315	0.14
7200w						20	20	0.01
7400w						0	0	0.00
7600w				3	0	240	243	0.11
8400w						0	0	0.00
9000w						0	0	0.00
本期小計	81,628	94,865	4,593	36,703	2,374	4,390	224,553	100.00
%	36.35	42.25	2.05	16.34	1.06	1.95	100.00	
去年同期	99,986	99,820	4,033	38,419	2,264	4,197	249,410	
%	40.09	40.02	1.62	15.40	0.91	1.68	100.00	

* 資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。



2026年 03月

機車出口地區統計表

單位：輛

廠名		三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%	
本月	香港/大陸地區	CBU	132	0	0	136	0	0	268	3.18
		KD	0	12,400	0	0	0	0	12,400	85.19
	亞洲 其他地區	CBU	916	172	0	1,584	0	0	2,672	31.74
		KD	1,380	56	0	0	0	0	1,436	9.87
	歐洲	CBU	343	2,037	0	0	0	0	2,380	28.27
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美洲	CBU	102	2,387	153	68	100	0	2,810	33.38
		KD	0	720	0	0	0	0	720	4.95
	非洲	CBU	0	181	0	0	0	0	181	2.15
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大洋洲	CBU	0	108	0	0	0	0	108	1.28
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	中東	CBU	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	合計	CBU	1,493	4,885	153	1,788	100	0	8,419	100.00
		KD	1,380	13,176	0	0	0	0	14,556	100.00
合計		2,873	18,061	153	1,788	100	0	22,975	100.00	
%		12.50	78.61	0.67	7.78	0.44	0.00	100.00		
去年同期	CBU	1,767	3,386	0	3,776	200	0	9,129		
	KD	7,322	15,542	0	0	0	0	22,864		
	合計	9,089	18,928	0	3,776	200	0	31,993		
%		28.41	59.16	0.00	11.80	0.63	0.00			
年累計	香港/大陸地區	CBU	204	0	0	464	0	0	668	2.95
		KD	0	32,400	0	0	0	0	32,400	89.01
	亞洲 其他地區	CBU	1,903	465	0	6,283	0	300	8,951	39.50
		KD	2,760	160	0	0	0	0	2,920	8.02
	歐洲	CBU	1,213	4,558	0	0	0	0	5,771	25.47
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美洲	CBU	375	5,129	153	782	200	0	6,639	29.30
		KD	0	1,080	0	0	0	0	1,080	2.97
	非洲	CBU	0	331	0	0	0	0	331	1.46
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大洋洲	CBU	0	241	58	0	0	0	299	1.32
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	中東	CBU	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	合計	CBU	3,695	10,724	211	7,529	200	300	22,659	100.00
		KD	2,760	33,640	0	0	0	0	36,400	100.00
合計		6,455	44,364	211	7,529	200	300	59,059	100.00	
%		10.93	75.12	0.36	12.75	0.34	0.51	100.00		
去年同期	CBU	4,204	10,624	53	10,444	580	56	25,961		
	KD	18,102	33,030	0	0	0	0	51,132		
	合計	22,306	43,654	53	10,444	580	56	77,093		
%		28.93	56.63	0.07	13.55	0.75	0.07			

註：1.2001年1月份起，一律包含KD套件，KD套件不論佔整車比率多少，均以整台份計算。

2.資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析（出廠數）。



2026年 03月

各機車廠機種別產銷統計表

公司名	分類	機種別	排氣量 瓦數	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計		
				本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	
三陽	速克達機車	速可達	100CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速可達	110CC	3,725	9,400	3,697	9,647	0	0	3,697	9,647	
		速可達	125CC	15,519	38,647	14,540	38,879	354	784	14,894	39,663	
		速可達	150CC	1,423	3,423	1,411	3,702	0	0	1,411	3,702	
		速可達	160CC	10,159	23,564	9,890	24,215	84	144	9,974	24,359	
		速可達	180CC	59	134	0	0	101	134	101	134	
		速可達	250CC	20	100	0	0	20	100	20	100	
		速可達	300CC	361	673	189	427	65	127	254	554	
		速可達	400CC	698	1,662	42	79	653	1,597	695	1,676	
		速可達	470CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速可達	500CC	101	441	26	54	114	435	140	489	
		速可達	600CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		跨騎式機車	跑車	125CC	50	125	65	158	0	0	65	158
	跑車		250CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	跑車		300CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	一般機車小計				32,115	78,169	29,860	77,161	1,391	3,321	31,251	80,482
	ATV		250CC	102	374	0	0	102	374	102	374	
	電動機車		800W	135	325	140	339	0	0	140	339	
	KD套件		50CC	1,380	1,380	0	0	1,380	1,380	1,380	1,380	
			100CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
110CC			0	0	0	0	0	0	0	0		
125CC			0	1,380	0	0	0	1,380	0	1,380		
150CC			0	0	0	0	0	0	0	0		
180CC			0	0	0	0	0	0	0	0		
		300CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		400CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
合計				33,732	81,628	30,000	77,500	2,873	6,455	32,873	83,955	
台鈴	速克達機車	UZ125	125CC	1,608	4,548	1,901	4,743	0	0	1,901	4,743	
		UT125	125CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	跨騎式機車	JR80	80CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		RM85/L	90CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	一般機車小計				1,608	4,548	1,901	4,743	0	0	1,901	4,743
	ATV		LZ50	50CC	0	0	0	0	129	165	129	165
			LZ90	90CC	0	0	0	0	24	46	24	46
	電動機車		1.35KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
			6.2KW	0	45	1	53	0	0	1	53	
	合計				1,608	4,593	1,902	4,796	153	211	2,055	5,007
台灣山葉	速克達機車	速克達	50CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	115CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	125CC	9,706	22,331	8,156	15,547	1,568	6,823	9,724	22,370	
		速克達	150CC	4,749	13,737	4,569	13,068	220	706	4,789	13,774	
		速克達	300CC	119	279	119	279	0	0	119	279	
	一般機車小計				14,574	36,347	12,844	28,894	1,788	7,529	14,632	36,423
	電動機車		1.2KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
2.5KW			101	353	101	353	0	0	101	353		
7.8KW			3	3	0	0	0	0	0	0		
合計				14,678	36,703	12,945	29,247	1,788	7,529	14,733	36,776	



2026年 03月

各機車廠機種別產銷統計表

公司名	分類	機種別	排氣量 瓦數	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計		
				本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	
光陽	速克達機車	速克達	100CC	0	68	27	68	0	0	27	68	
		速克達	110CC	1,985	5,348	2,046	5,293	0	4	2,046	5,297	
		速克達	125CC	9,103	23,812	8,576	22,741	124	308	8,700	23,049	
		速克達	135CC	216	424	210	409	6	10	216	419	
		速克達	150CC	6,213	13,746	6,524	13,143	0	0	6,524	13,143	
		速克達	165CC	630	2,085	687	2,058	0	0	687	2,058	
		速克達	180CC	253	573	240	557	10	10	250	567	
		速克達	200CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	250CC	284	571	303	590	0	11	303	601	
		速克達	300CC	578	1,066	30	57	0	0	30	57	
		速克達	320CC	293	1,570	19	61	358	1,114	377	1,175	
		速克達	400CC	56	307	10	15	109	227	119	242	
		速克達	500CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	550CC	379	1,027	47	106	496	948	543	1,054	
		速克達	700CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	跨騎式機車	跑車	125CC	0	0	2	28	0	0	2	28	
		跑車	150CC	3	31	0	0	0	0	0	0	
		跑車	300CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		跑車	400CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	一般機車小計				19,993	50,628	18,721	45,126	1,103	2,632	19,824	47,758
	ATV		50CC	63	733	0	0	0	403	0	403	
			70CC	0	0	0	0	0	276	0	276	
			90CC	92	333	0	0	0	0	0	0	
			100CC	0	241	0	0	10	206	10	206	
			125CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
			150CC	165	327	2	4	109	275	111	279	
			250CC	136	280	0	0	64	220	64	220	
			300CC	230	735	2	3	1,685	2,782	1,687	2,785	
			350CC	0	74	0	2	0	36	0	38	
			400CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
			450CC	328	1,266	0	0	822	1,351	822	1,351	
			500CC	69	363	0	0	183	356	183	356	
		700CC	273	1,361	0	0	399	1,206	399	1,206		
電動自行車		300W	243	1,033	0	2	510	981	510	983		
		400W	18	29	5	9	0	0	5	9		
		500W	25	50	30	58	0	0	30	58		
		700W	40	93	0	23	0	0	0	23		
電動機車		2000W	691	2,307	693	2,247	0	0	693	2,247		
KD套件		50CC	3,400	8,600	0	0	300	6,300	300	6,300		
		110CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		125CC	3,100	14,700	0	0	5,600	13,200	5,600	13,200		
		150CC	2,120	3,720	0	0	2,420	4,880	2,420	4,880		
		200CC	500	3,500	0	0	1,200	3,200	1,200	3,200		
		250CC	1,200	3,800	0	0	2,800	4,600	2,800	4,600		
		300CC	100	300	0	0	100	312	100	312		
		320CC	300	300	0	0	700	1,000	700	1,000		
		350CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		400CC	0	56	0	0	56	112	56	112		
		450CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		500CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		550CC	0	36	0	0	0	36	0	36		
	650CC	0	0	0	0	0	0	0	0			
	700CC	0	0	0	0	0	0	0	0			
合計				33,086	94,865	19,453	47,474	18,061	44,364	37,514	91,838	



2026年 03月

各機車廠機種別產銷統計表

公司名	分類	機種別	排氣量 瓦數	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計		
				本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	
摩特動力	速克達機車	比雅久 50	50cc	134	134	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力110	110cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力115	115cc	200	491	306	829	0	0	306	829	
		比雅久 125	125cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力125	125cc	479	1,431	546	1,510	0	0	546	1,510	
		比雅久 150	150cc	100	200	0	0	100	200	100	200	
		摩特動力150	150cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力168	170cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力180	180cc	30	71	30	80	0	0	30	80	
		摩特動力200	200cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力250	250cc	25	47	23	51	0	0	23	51	
	一般機車小計				968	2,374	905	2,470	100	200	1,005	2,670
	ATV			150cc	0	0	0	0	0	0	0	0
	KD套件		比雅久 125	125cc	0	0	0	0	0	0	0	0
			比雅久 150	150cc	0	0	0	0	0	0	0	0
電動機車		摩特動力GA-MB	6.4KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力GA-MD	6.0KW	0	0	0	27	0	0	0	27	
		摩特動力GA-S	7.6KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力GB-S	3.0KW	0	0	46	84	0	0	46	84	
電動代步車		比雅久PA-EA	500W	0	0	0	0	0	0	0	0	
		比雅久PS-EANP	500W	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計				968	2,374	951	2,581	100	200	1,051	2,781	
睿能	電動機車	gogoro	2.5KW	1,130	1,900	881	2,334	0	300	881	2,634	
		gogoro	3KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	5.5KW	648	1,320	765	1,202	0	0	765	1,202	
		gogoro	6KW	128	385	161	529	0	0	161	529	
		gogoro	6.2KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	6.4KW	0	210	117	393	0	0	117	393	
		gogoro	7.0KW	44	315	193	666	0	0	193	666	
		gogoro	7.2KW	2	20	5	26	0	0	5	26	
		gogoro	7.4KW	0	0	22	41	0	0	22	41	
		gogoro	7.6KW	79	240	101	283	0	0	101	283	
		gogoro	8.4KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	9.0KW	0	0	54	141	0	0	54	141	
合計				2,031	4,390	2,299	5,615	0	300	2,299	5,915	



2026年台灣汽車零組件出口金額國別統計表

單位：新台幣千元

排名	國別	一月		
		金額	結構比	去年同期比
1	美國	8,284,405	48.27%	-16.60%
2	日本	1,027,323	5.99%	-10.52%
3	墨西哥	698,179	4.07%	0.92%
4	德國	584,410	3.41%	-8.67%
5	澳大利亞	531,631	3.10%	4.59%
6	加拿大	480,661	2.80%	13.38%
7	中國大陸	459,521	2.68%	1.88%
8	英國	433,795	2.53%	-13.55%
9	荷蘭	423,404	2.47%	-3.09%
10	義大利	339,529	1.98%	-1.56%
11	波蘭	307,370	1.79%	-21.14%
12	西班牙	278,000	1.62%	49.60%
13	阿拉伯大公國	264,534	1.54%	3.60%
14	泰國	223,074	1.30%	-9.29%
15	沙烏地阿拉伯	165,532	0.96%	-38.31%
16	比利時	154,127	0.90%	-11.17%
17	印尼	126,681	0.74%	-3.78%
18	俄羅斯	105,378	0.61%	-7.17%
19	馬來西亞	98,756	0.58%	69.99%
20	菲律賓	88,176	0.51%	-26.61%
21	土耳其	86,776	0.51%	-5.28%
22	法國	81,658	0.48%	-22.72%
23	巴西	80,814	0.47%	-41.17%
24	大韓民國	80,762	0.47%	15.27%
25	印度	75,968	0.44%	0.14%
	其他	1,681,082	9.80%	2.58%
	總計	17,161,546	100.00%	-10.35%

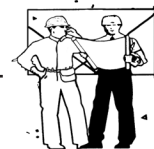
* 資料來源：海關進出口統計，車輛公會整理。

2026年台灣汽車零組件進口金額國別統計表

單位：新台幣千元

排名	國別	一月		
		金額	結構比	去年同期比
1	中國大陸	3,806,676	40.46%	64.83%
2	日本	1,922,644	20.44%	62.67%
3	泰國	903,423	9.60%	10.91%
4	德國	527,617	5.61%	6.79%
5	瑞典	452,415	4.81%	43.98%
6	大韓民國	345,356	3.67%	-14.29%
7	印尼	232,751	2.47%	-25.51%
8	美國	161,334	1.71%	8.65%
9	義大利	108,946	1.16%	21.14%
10	法國	92,022	0.98%	67.50%
11	捷克	82,522	0.88%	16.20%
12	波蘭	81,866	0.87%	27.76%
13	墨西哥	80,016	0.85%	22.90%
14	越南	72,619	0.77%	-18.47%
15	西班牙	65,203	0.69%	-35.26%
16	印度	61,219	0.65%	-18.57%
17	菲律賓	55,735	0.59%	21.25%
18	匈牙利	52,633	0.56%	90.51%
19	巴西	47,167	0.50%	1356.22%
20	斯洛伐克	44,614	0.47%	93.66%
	其他	210,595	2.24%	-31.77%
	總計	9,407,373	100.00%	34.45%

* 資料來源：海關進出口統計，車輛公會整理。



2026年台灣自行車輸出數量國別統計表

單位：輛

排名	國別	一月	結構比	去年同期比
1	美國	23,676	31.78%	-26.13%
2	荷蘭	14,755	19.81%	30.83%
3	德國	9,586	12.87%	47.73%
4	英國	4,933	6.62%	0.61%
5	澳大利亞	4,219	5.66%	25.12%
6	加拿大	2,480	3.33%	78.03%
7	日本	1,253	1.68%	-21.54%
8	法國	1,038	1.39%	141.96%
9	西班牙	900	1.21%	45.40%
10	挪威	874	1.17%	34.46%
11	波蘭	833	1.12%	-28.86%
12	瑞士	795	1.07%	-48.41%
13	大韓民國	772	1.04%	-43.36%
14	比利時	628	0.84%	31.93%
15	義大利	623	0.84%	5.41%
16	捷克	584	0.78%	5.99%
17	紐西蘭	568	0.76%	70.57%
18	瑞典	562	0.75%	-9.35%
19	丹麥	544	0.73%	81.94%
20	俄羅斯	481	0.65%	100.00%
	其他	4,393	5.90%	-36.64%
	總計	74,497	100.00%	-2.82%

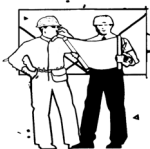
* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號：87120010），車輛公會整理。

2026年台灣自行車輸出金額國別統計表

單位：新台幣千元

排名	國別	一月	結構比	去年同期比
1	荷蘭	854,136	29.80%	18.74%
2	美國	618,760	21.59%	-53.97%
3	德國	302,404	10.55%	55.04%
4	英國	222,903	7.78%	25.95%
5	澳大利亞	135,589	4.73%	2.55%
6	加拿大	118,413	4.13%	84.86%
7	法國	54,566	1.90%	164.95%
8	西班牙	42,129	1.47%	11.16%
9	比利時	40,608	1.42%	87.09%
10	日本	40,253	1.40%	17.06%
11	大韓民國	39,474	1.38%	-40.35%
12	波蘭	39,332	1.37%	121.26%
13	紐西蘭	38,146	1.33%	80.10%
14	瑞士	34,779	1.21%	-16.14%
15	義大利	34,336	1.20%	-3.04%
16	挪威	33,414	1.17%	10.39%
17	烏拉圭	23,407	0.82%	100.00%
18	智利	18,867	0.66%	245.87%
19	墨西哥	15,561	0.54%	71.91%
20	俄羅斯	14,780	0.52%	100.00%
	其他	144,408	5.04%	-49.75%
	總計	2,866,265	100.00%	-12.26%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號：87120010），車輛公會整理。



2026年台灣機車外銷數量國別統計表

單位：輛

排名	國別	一月	結構比	去年同期比
1	阿拉伯聯合大公國	8,416	48.57%	49.35%
2	奈及利亞	2,226	12.85%	2.53%
3	馬達加斯加	2,152	12.42%	-9.50%
4	日本	1,842	10.63%	12.66%
5	迦納	512	2.96%	13.78%
6	義大利	280	1.62%	100.00%
7	多明尼加	257	1.48%	100.00%
8	西班牙	250	1.44%	-0.79%
9	馬來西亞	236	1.36%	100.00%
10	象牙海岸	168	0.97%	-48.47%
11	香港	136	0.78%	-29.90%
12	伊拉克	133	0.77%	100.00%
13	大韓民國	128	0.74%	100.00%
14	澳門	106	0.61%	35.90%
15	安格拉	95	0.55%	100.00%
16	英國	69	0.40%	-8.00%
17	希臘	60	0.35%	100.00%
18	比利時	60	0.35%	100.00%
19	利比亞阿拉伯共和國	55	0.32%	100.00%
20	新加坡	30	0.17%	114.29%
	其他	115	0.66%	-70.96%
	總計	17,326	100.00%	26.90%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號前4碼：8711），車輛公會整理。

2026年台灣機車外銷金額國別統計表

單位：新台幣千元

排名	國別	一月	結構比	去年同期比
1	日本	93,235	27.53%	14.77%
2	西班牙	42,905	12.67%	118.02%
3	義大利	38,790	11.45%	100.00%
4	阿拉伯聯合大公國	35,053	10.35%	53.60%
5	馬來西亞	29,896	8.83%	100.00%
6	多明尼加	14,800	4.37%	100.00%
7	香港	13,148	3.88%	-19.97%
8	大韓民國	9,830	2.90%	100.00%
9	希臘	8,964	2.65%	100.00%
10	馬達加斯加	7,571	2.24%	15.41%
11	澳門	7,534	2.22%	44.05%
12	比利時	6,806	2.01%	100.00%
13	波蘭	4,257	1.26%	100.00%
14	阿根廷	3,631	1.07%	-24.67%
15	菲律賓	3,405	1.01%	6576.47%
16	奈及利亞	3,326	0.98%	-21.11%
17	英國	2,938	0.87%	-8.84%
18	新加坡	2,516	0.74%	140.54%
19	迦納	1,074	0.32%	33.92%
20	模里西斯	810	0.24%	100.00%
	其他	8,143	2.40%	-49.68%
	總計	338,632	100.00%	84.94%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號前4碼：8711），車輛公會整理。



2026年 03月

機車海外產銷月報表

公司別	海外投資國名 及廠名	車型	排氣量 CC	生產台數		銷售台數(出廠數)			
				本月	年累計	本月	年累計		
光陽 工業	大陸 常州 光陽 廠	Scooter	50CC	1,541	3,683	1,475	3,889		
		Scooter	80CC	0	0	0	0		
		Scooter	100CC	0	0	0	0		
		Scooter	110CC	0	0	0	0		
		Scooter	125CC	3,006	7,438	2,563	8,127		
		Scooter	150CC	1,585	4,166	2,085	3,608		
		Scooter	175CC	0	0	0	0		
		Scooter	180CC	0	0	0	0		
		Scooter	200CC	988	1,000	988	1,380		
		Scooter	250CC	1,682	2,358	2,187	3,007		
		Scooter	300CC	545	1,204	560	1,602		
		Scooter	400CC	0	0	0	0		
		Scooter	550CC	0	0	0	0		
		Scooter	600CC	18	36	20	31		
		Scooter	700CC	0	0	0	0		
		Scooter	1200CC	0	0	0	0		
		Scooter	1500CC	0	0	0	0		
			2026年小計			9,365	19,885	9,878	21,644
			2025年小計			15,835	28,173	13,441	24,665
		越南光陽	Scooter	125CC	870	1,496	870	1,496	
			2026年小計		870	1,496	870	1,496	
			2025年小計		471	1,624	471	1,624	
		2026年同期合計			10,235	21,381	10,748	23,140	
	2025年同期合計			16,306	29,797	13,912	26,289		



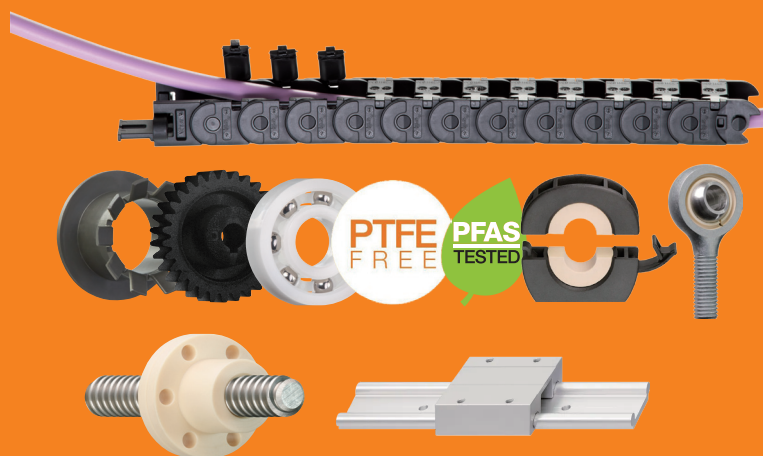
2026年 03月

機車海外產銷月報表

公司別	海外投資國名 及廠名	車型	排氣量 CC	生產台數		銷售台數(出廠數)			
				本月	年累計	本月	年累計		
三陽 工業	越南 VMEP	Scooter	50CC	2,547	6,287	3,109	7,145		
		Scooter	80CC	0	0	0	0		
		Scooter	85CC	0	0	0	0		
		Scooter	100CC	0	0	0	0		
		Scooter	110CC	490	1,831	869	1,485		
		Scooter	115CC	0	0	0	0		
		Scooter	125CC	683	3,737	1,186	4,353		
		Scooter	150CC	361	1,290	54	215		
		Scooter	174CC	0	0	0	0		
		Scooter	183CC	101	102	1	1		
		Scooter	184CC	0	0	0	0		
		Scooter	200CC	0	0	0	0		
		Scooter	300CC	0	0	0	0		
		Scooter	408CC	0	0	0	0		
		Scooter	508CC	0	0	0	0		
		Scooter	其他	0	0	0	0		
			2026年小計			4,182	13,247	5,219	13,199
			2025年小計			6,579	16,554	6,162	14,013
			中國 大陸 廈門 杏	Scooter	50CC	1,449	6,812	1,571	8,921
		Scooter		100CC	0	0	0	0	
		Scooter		110CC	1,880	3,860	1,800	3,780	
		Scooter		125CC	9,106	24,164	9,731	25,305	
		Scooter		150CC	13,817	28,181	12,832	24,534	
		Scooter		200CC	4,475	14,390	4,438	14,777	
		Scooter		250CC	548	1,798	351	1,350	
		Scooter		300CC	1,685	3,491	1,019	5,265	
		Scooter		400CC	603	1,546	171	571	
		Scooter		500CC	5	5	0	0	
		Scooter		電動車		0	0	0	0
			2026年小計		33,568	84,247	31,913	84,503	
			2025年小計		33,884	81,052	31,082	82,890	
		2026年同期合計			37,750	97,494	37,132	97,702	
	2025年同期合計			40,463	97,606	37,244	96,903		

易格斯 自潤式軸承 滑軌

讓您輕鬆運轉和調整



關於汽車座椅影片介紹 更多關於我們

igus.tw
motion plastics®



German Technology      

台灣易格斯有限公司 40850台中市南屯區工業區24路35號5樓 電話:04-2358-1000 www.igus.com.tw

《車輛工業月刊》電子版

廣告招募

本會《車輛工業月刊》自1994年2月創刊以來，即受到會員廠商及各界的肯定與熱烈的迴響。為朝普遍化、專業化發展，自72期（2000年元月號）起，由原『車輛公會會訊』更名為『車輛工業月刊』，並於2024年起因應減碳趨勢轉為電子版，內容除介紹國內外車輛產業的發展現況之外，同時針對車輛相關之技術、法規、展覽、產銷統計以及會務活動做詳盡報導。鑒於各界廠商反映，希望月刊能提供適當版面作為廣告之用。有關廣告刊登費用說明如下表，貴單位如有興趣，請先傳真【車輛工業月刊廣告委刊書】再將費用以支票掛號郵寄或電匯本會即可。

【車輛工業月刊廣告委刊書】

茲委託車輛工業月刊於____年____月號至____年____月號出版，刊出下列廣告：

(新台幣計價)

廣告版面位置	1~3期 (每期)	4~6期 (每期)	刊登 期數	費用 (總計)
目錄頁後 - 彩色全頁	30,000	27,000		
內頁 - 彩色全頁	10,000	9,000		

廣告尺寸：全頁 21x28cm (出血 21.6x28.6cm)

※ 以上價格不含稅、不含完稿

日期：西元____年____月____日

委刊公司：_____ 統編：_____

地 址：_____

聯 絡 人：_____ 電話：_____ 分機_____

備 註：_____

負 責 人：_____ 公司用印：_____

【說明事項】

1. 本會會員八折優待；刊登廣告七期以上，另有優惠。
2. 截稿日期：每月15日，請提供完稿。
3. 付款方式：
 - A. 支票：抬頭「台灣區車輛工業同業公會」之禁止背書轉讓支票 (票期三個月內)。
 - B. 匯款：台灣中小企業銀行-復興分行 (代碼 050-0706)
戶名：台灣區車輛工業同業公會帳號：070-12-810721



彰化社頭

台灣區車輛工業同業公會
服務、專業、效率