

車輛工業 388 月刊

中華民國八十三年二月五日創刊 一一五年六月一日出刊



- 2026年台北國際汽車零配件展三展合一展後報導
- 人形機器人的到來 產業新革命
- 2026年CES展趨勢報導 AI驅動下的智慧移動新紀元
- USMCA美墨加協定首次審查將於2026年7月進行
- 2026年第一季歐盟新車銷售統計及分析
- 台灣及歐美市場自行車產業概況



◎ 楊銀明

韌性經營，多軌並進：在不確定性中錨定車輛產業新局

展望 2026 年，地緣政治角力、能源供應風險與各國政策調整，已由短期變數轉化為影響全球經濟的長期結構性因素。尤其近期中東局勢升溫，使全球能源供應鏈承壓，進一步推動能源價格波動，並透過原材料、運輸成本及生產費用的連動，對車輛

產業形成全面影響。在此環境下，產業競爭已由過去的規模與效率，轉向「韌性」與「彈性」的整體經營能力。

在能源與成本不確定性提高的背景下，車輛產業正面臨更複雜的市場需求。能源價格波動不僅影響製造成本，也直接牽動終端售價與消費者購車決策，使市場逐步形成「多元動力並存」的發展格局。純電動車、混合動力以及高效率內燃機各具適用場景，不同技術路徑將依區域條件、政策誘因與基礎建設成熟度並行發展，產業由過去單一路徑轉向多軌並進。

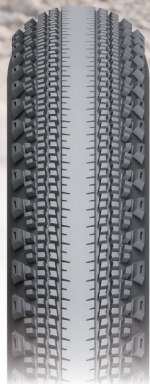
其次，全球供應鏈亦加速重構。主要經濟體透過關稅措施、補貼政策與技術規範，推動在地化製造與產業安全，帶動車輛與零組件產業朝區域化發展。對台灣而言，憑藉在輪胎、自行車及關鍵零組件領域的深厚基礎，長期扮演全球供應鏈的重要支撐角色。然而，面對區域壁壘與制度差異，企業需強化在地布局能力，精準掌握各市場法規與技術標準，靈活調整產品設計與供應鏈配置，以確保競爭優勢得以持續。

此外，隨著國際減碳法規逐步落地，碳管理已從自願揭露轉變為市場准入條件。歐盟碳邊境調整機制(CBAM)與相關永續規範，對汽車供應鏈產生外溢影響，使碳排資訊透明度與產品可追溯性成為關鍵競爭要素。對出口導向產業而言，導入數位化管理與智慧製造，不僅是因應法規要求，更可強化製程優化、品質提升與營運效率，為企業創造長期價值。

在此多重變局之下，產業發展更需建立明確的策略方向。首先，企業應避免過度押注單一技術路徑，維持多元布局與策略彈性；其次，須強化供應鏈韌性與風險分散能力，確保在地緣政治與市場波動下仍能穩定交付；同時，持續深化品質管理與核心製造能力，結合數位與永續轉型，打造可長可久的競爭基礎。

展望未來，台灣車輛產業應以既有製造優勢為基礎，持續提升技術層次與供應鏈整合能力，在變動中穩健經營，在轉型中累積實力。唯有以前瞻布局回應不確定性，以韌性經營穿越景氣循環，方能在下一階段產業競局中，占據更為穩固且具優勢的位置。

(本文作者現任本會常務理事暨建大工業股份有限公司總裁)



CRUSHER
K1274 / GRAVEL



KLEVER X/T
K3204R / UTVs



CATACLYSM
K6702 / Motorcycle



KOMENDO 3
KR106 / LVR

台灣精品獎榮耀
建大輪胎蟬聯19年



台灣精品 2026
TAIWAN EXCELLENCE

KENDA Taiwan Excellence 2026

建大工業股份有限公司
KENDA RUBBER INDUSTRIAL CO., LTD.

彰化縣員林市中山路一段146號
TEL:(886)4-8345171 FAX:(886)4~8331865
E-MAIL:kenda@kenda.com.tw



目 錄

常務理事的話

韌性經營，多軌並進：在不確定性中錨定車輛產業新局

楊銀明

廣告頁

建大工業股份有限公司
友誠股份有限公司

專題報導

1 2026年台北國際汽車零配件展三展合一展後報導

邱啓棠

19 人形機器人的到來 產業新革命

吳進昌

27 2026年CES 展趨勢報導 AI驅動下的智慧移動新紀元

吳進昌

31 USMCA美墨加協定首次審查將於2026年7月進行

吳進昌

34 2026年第一季歐盟新車銷售統計及分析

鄭育佳

50 中國大陸2026年3月汽車銷量簡析

邱啓棠

自行車專欄

62 台灣及歐美市場自行車產業概況

鄭育佳

產業ESG專欄

75 產業淨零最新資訊

編輯部

會員動態

80 「建大工業股份有限公司」簡介

編輯部

活動預告

88 2026年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展

編輯部

新聞選粹

90 汽車類

鄭育佳 整理

95 機車類

宋文彬 整理

100 自行車類

鄭育佳 整理

104 汽機車零組件類

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6月1日出刊

車輛工業

月刊

第388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

MATHREAD

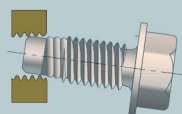
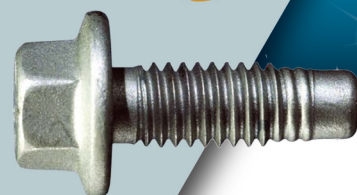
MAThread Always Works

組裝效率提高

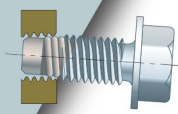
30%-40%

UP

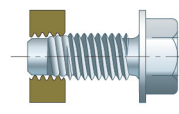
MAThread



Misaligned Screw



MAThread forces threads into position



Threads drive normally



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

**Welcome: Co-design
Inventory management (VMI)**

- ✓ Design change for special mating parts available
- ✓ Popular sizes inventory

NORDIC BOLT/NUT®

Wedge Locking Washer assembled to Bolt And Nut

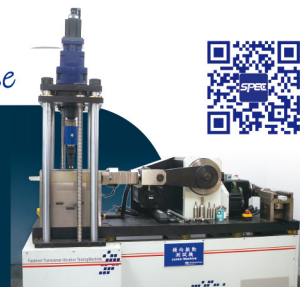
TW Patent#M562351
TW Patent#M562350
CN Patent#ZL 2018 2 0436692.8
CN Patent#ZL 2018 2 0436076.2.

ONE PIECE WASHER

TWO PIECE WASHER



Junker Machine in House



SPEC

www.spec.com.tw

SPEC Products Corp. 友鉞股份有限公司

+886-6-2360687 spec.pro@msa.hinet.net

3F., No. 358, Sec. 1, Dongmen Rd., East Dist., Tainan City 701002, Taiwan





2026年台北國際汽車零配件展三展合一 展後報導

◎ 邱啓棠

由外貿協會主辦的『2026年 360° MOBILITY Mega Shows』於4月14日盛大登場，並於4月17日於台北南港展覽 1 館圓滿落幕。

該展是由外貿協會整合「台北國際汽機車零配件展 (Taipei AMPA)」、
「台灣國際智慧移動展 (E-Mobility Taiwan)」及與台灣區電機電子工業同業公會共同主辦的「台北國際車用電子展 (Autotronics Taipei)」所組成，三展聯袂打造亞洲最具規模、橫跨移動產業上下游供應鏈的專業行銷與技術展示平台，全面展現全球移動產業創新能量。四天展期共吸引來自全球90國、近2,500名國際買主來台，促成815場次一對一採購洽談會，帶動後續商機上看3.38億美元，展現台灣在全球移動產業供應鏈中的競爭優勢。

本年360° MOBILITY Mega Shows展覽不只是汽機車產業供應鏈的展示活動及採購平台，更是邁向未來移動發展的一大步。本屆展會以“Empower Every Move”為主題，聚焦三大核心趨勢：低碳移動 (Green Mobility)、未來移動 (Next Mobility)與移動生態系 (Connected Mobility)，匯聚涵蓋車輛



零配件、改裝配件、車輛照明、智慧移動科技、自駕與電動載具、二輪零配件等領域的指標企業，完整呈現產業最新技術發展，並透過跨域交流與合作，打造全球移動產業的重要商機平台。

本次展覽知名廠商如國全、龍鋒、南晷、虎山、秀山以作為產業重點的傳統零配件為基礎，搭配華城、東元、富田、和碩、鴻海、氫谷動能、凱銳光電、輝創電子等綠能及智慧移動產業，同時還有汽機車產業最大市場美國及歐洲新興市場捷克組成兩個國家館。其中鴻海展示近年開發電動車科技，而捷克館由歐洲名車廠SKODA領軍，呈現產業未來趨勢及展覽國際化的發展。本屆展會亦吸引16家國際產業公協會及23家國外媒體到場採訪，參與規模較上屆成長，顯示在全球供應鏈重組與地緣政治變動下，國際市場對台灣移動產業的關注持續升溫，也可望帶動更多跨國交流與商務媒合機會。另為深化國際買主與參展業者之間的交流，主辦單位安排英、日文主題導覽，透過主題式路線與現場導覽，進一步提升買主對台灣廠商技術優勢與應用實力的了解。

主題策展方面，本展推出「AI CAR主題館」，展示智慧座艙、車聯網、智慧駕駛輔助、邊緣運算與車輛整合應用，呈現AI技術導入車輛系統與未來移動場景的發展趨勢。呼應全球淨零轉型趨勢，展會亦規劃「氫能運用主題館」展出我國氫能載具應用，並舉辦「氫能運輸趨勢研討會」，聚焦氫能在交通運輸領域的潛力與產業前景，吸引多國政府機關及產業



專家詢問，顯示氫能載具的發展備受國際關注。另外透過「改裝工藝特展」展出改裝機車優勝作品，呈現機車改裝文化在性能、工藝與設計上的整合實力，吸引眾多業內人士及參觀者駐足欣賞。同時，舉辦「ESG Achievement」系列活動，展現企業將永續理念落實於產品設計、製造流程與營運策略的具體成果，凸顯臺灣業者在綠色供應鏈與永續轉型上的實力。

除技術與應用亮點外，本屆亦持續強化國際鏈結與市場交流，透過「360° MOBILITY USA Day」，邀請美國北卡羅萊納州、賓州、德州與西維吉尼亞州等地方政府代表，分享各州產業現況及投資政策；另邀波蘭、哈薩克與新加坡等產業協會代表，解析當地市場需求與合作機會。展期亦規劃多場國際買主與臺灣業者的一對一洽談活動，協助業者掌握全球市場動向並拓展合作商機。

展覽期間也搭配多場相關活動，如業界重要人員帶導覽行程、國外買主採購洽談會等。在智慧化與AI資訊成為未來發展關鍵趨勢的背景下，360° Mobility Forum論壇更是邀請來自美國（ITS America美國智慧交通協會）、加拿大（OVIN安大略省汽車創新聯網）及以色列（Next Gear Ventures）等重量級國際講師與與會者一同與我國的群創光電、裕隆、研華科技及歐特明分享產業未來發展，近期在永續發展議題正熱的時代，此類論壇更顯其關鍵價值。



外貿協會黃志芳董事長致辭



經濟部江文若政務次長致辭



ESG 金色標誌頒獎



360° MOBILITY Mega Shows 正式啟動



展覽期間，主辦單位精心策劃多場論壇與交流活動，聚焦地緣政治、關稅政策與供應鏈重組等關鍵議題，以促進產業知識交流與國際合作。其中：

- 360° MOBILITY Forum：

聚焦「北美政策解碼 x 全球移動新秩序」，從全球市場戰略、技術突圍與信任鏈重構等面向切入，論壇邀集美國智慧交通協會 (ITS America)、加拿大安大略省車輛創新網絡 (Ontario Vehicle Innovation Network, OVIN)、以色列移動產業專家，以及研華、群創、裕隆日產汽車及歐特明等產業專家，啟動全球移動產業戰略對話，為下一代移動科技布局未來。「360° MOBILITY USA Day」則邀請美國北卡羅萊納州、賓州、德州與西維吉尼亞州等地方政府代表，分享各州投資環境與產業合作機會；「全球行動市場觀點與策略採購交流會」則邀集波蘭、哈薩克與新加坡等產業協會代表，解析當地市場需求與合作方向。上述活動合計吸引超過500位專業人士參與，顯示業界對全球市場布局與供應鏈重構議題的高度關注。

- ESG Achievement 系列活動：

呼應2050淨零排放目標，透過ESG評選、永續對談等多元形式，協助移動產業夥伴深化永續策略、提升綠色競爭力，加速邁向淨零轉型，展覽期間頒發ESG Achievement獎項，表揚得獎廠商在產業界中對於綠能、環保及



永續發展的貢獻。透過上述多元的展區與ESG系列活動，帶領參觀者深入探索移動產業的創新趨勢與發展脈動。



展覽期間舉辦多場論壇

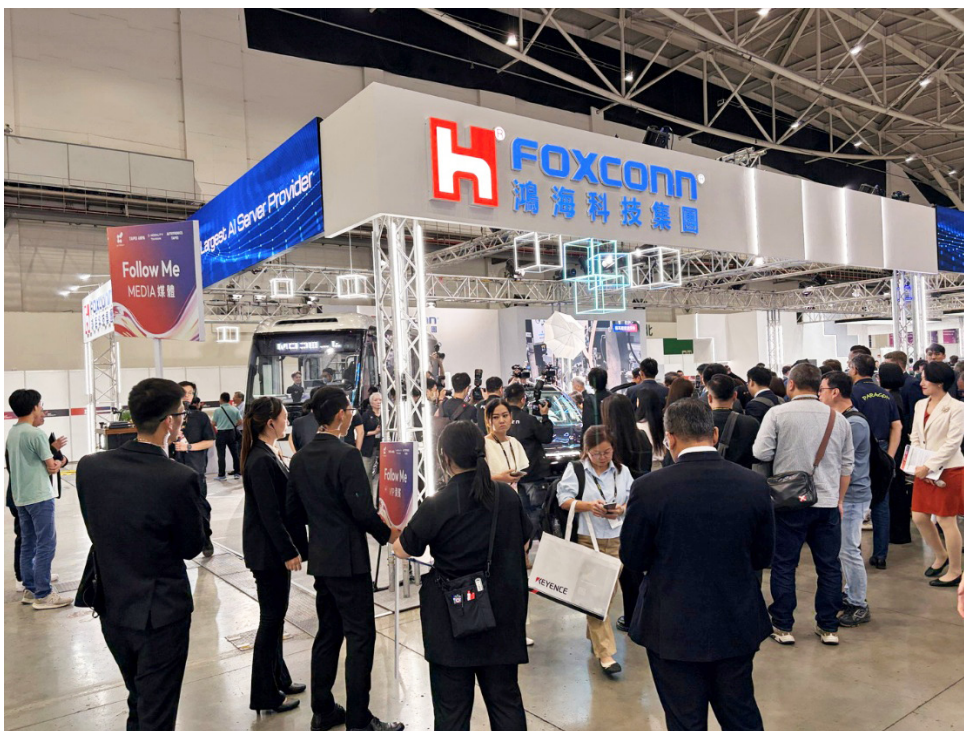
汽機車零配件展區方面，集結車燈照明、底盤系統、轉向懸吊、煞車零件、引擎零組件及售後維修等業者，完整展現臺灣零配件產業深厚的製造優勢。包括龍鋒企業、佳欣光電與巨輪等車燈照明業者，以及南晷、國全、秀山與虎山等零組件指標廠商參與，另有徐府實業、巨鯨與晨耀等售後市場及改裝配件業者共同展出，凸顯臺灣在車燈、關鍵零件及售後維修市場的競爭優勢。長期以來，臺灣業者憑藉穩定品質、靈活供應與技術升級能力，深獲國際市場信賴。



今年展會聚焦智慧化、電動化與新能源應用，呈現從整車、系統到關鍵零組件的完整布局。氫谷動能公司與工研院共同展出取得歐盟及聯合國認證的國產氫能巴士，吸引來自歐、美、日、澳、印度與東南亞買主高度關注，反映國際市場對新能源與智慧移動解決方案的強勁需求。此外，鴻海展示智慧電動車平台整體解決方案，台日合資的Lean Mobility首度公開展出可望於今年上市的電動三輪車，皆是本屆展覽國內外參觀者注目焦點。

在技術應用方面，台灣業者在智慧車輛與軟硬整合上的研發能量同樣受到矚目，展現與「軟體定義汽車（SDV）」趨勢高度接軌的研發實力，持續鞏固台灣作為全球移動產業重要合作夥伴的地位。同時，售後維修與改裝產業亦展現深厚製造基礎，與國際買主互動熱絡，展現台灣零配件供應鏈的完整性與彈性。

面對全球汽車產業快速邁向電動化、智慧化與低碳化的發展趨勢，臺灣供應鏈在關鍵零組件、電控技術與軟體整合上的優勢備受國際肯定，本展成為國內外專業買主掌握未來商機，尋求合作夥伴的重要據點，再次印證臺灣在全球移動產業供應鏈中的關鍵地位。



鴻海科技集團展位



南昇交通器材展位



綠色智慧交通與ESG系列活動亦廣受關注，進一步強化展會在永續與未來移動議題的影響力。「第十三屆國際綠色智慧交通論壇暨第一屆亞太道路收費國際高峰論壇」吸引來自美國、紐西蘭、印度及東南亞各國智慧運輸協會及政府官員與會，辦理成果斐然，也為展會帶來更多元的參觀者樣貌。「ESG Talk永續講座」、「ESG Sharing永續對談」及「氫能運輸趨勢研討會」等系列活動，從歐盟法規趨勢、供應鏈合規布局到氫能多元應用與解決方案，協助業者掌握未來產業轉型方向。



台灣電動車產業聯盟展位



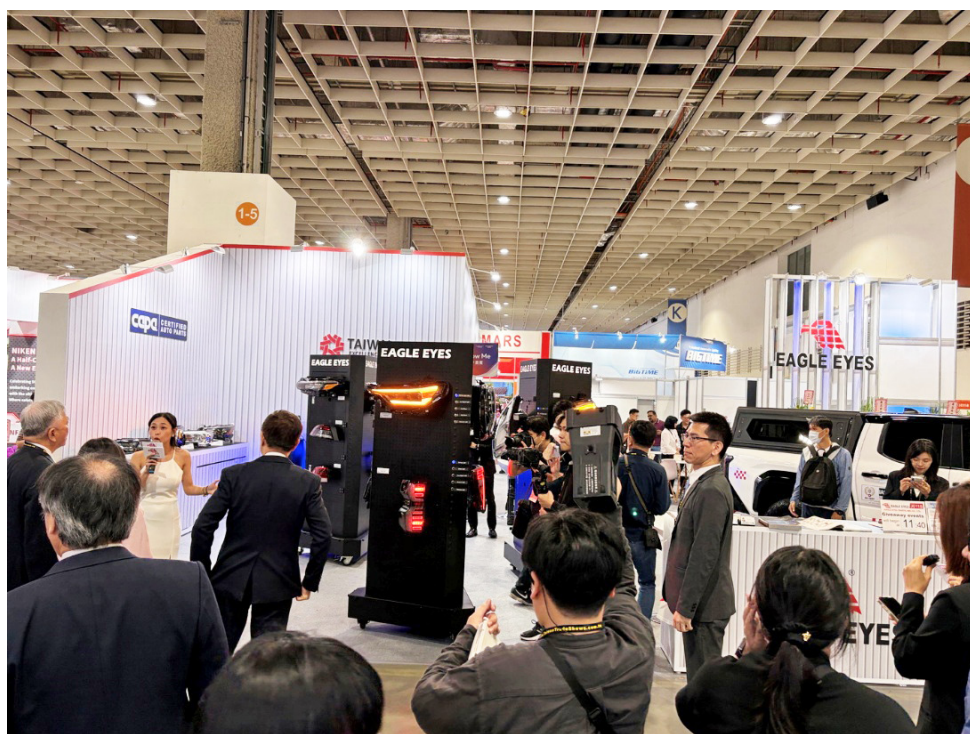
勤晟工業展位



台灣車輛移動研發聯盟展位



台灣車聯網主題館展位



龍鋒企業展位



富田電機展位



Lean Mobility 展位



華城電能展位



AI x CAR 主題館展位



智慧化已成為引領全球汽車產業變革的核心動能。隨著車輛由單純的交通工具轉型為智慧行動空間，透過電子技術優化「乘車體驗」與「主動安全」，已成為全球汽車業與科技業者布局商機的戰略重心。根據最新產業研究顯示，全球車用電子市場在未來數年將持續擴張，其成長動能主要來自電動化趨勢與自動駕駛輔助系統的深度滲透。

由於汽車與人身安全息息相關，車用電子的進入門檻極高。供應商必須符合各國政府與國際機構制定的嚴格安全標準與品質規範，這不僅是產品設計與製造的基礎，更是進入國際供應鏈的必要資格。雖然這些標準極為嚴苛，卻也為符合規範的優質廠商建立了強大的市場護城河，使其能獲得車廠與一線系統供應商（Tier 1）的長期信任，確保合作關係的穩定。

目前的車載電子系統在汽車應用中的發展趨勢：

價值提升的核心驅動力：智慧座艙、自動駕駛技術（ADAS）及動力電動化（SiC/GaN功率元件）是推動每車電子元件價值攀升的核心。

半導體市場擴大：隨著電動化、智慧化加速，TrendForce 預計全球車用半導體市場規模將從 2024 年的約 677 億美元，成長至 2029 年的近 969 億美元。

軟體定義汽車（SDV）：車輛電子架構從分散式轉向「區域式架構」，



高效能運算晶片需求大幅成長。

台灣產業鏈憑藉過去在ICT（資訊通信技術）的實力，正積極整合「三電系統」（電池、電機、電控）與車用資訊娛樂系統（IVI System），在這一波車用電子轉型中扮演重要角色。

在整體產業鏈中，電子零組件的應用深度與廣度正持續攀升。標準普爾移動（S&P Global Mobility）預測，隨著車輛智慧化程度提高，到2028年，每輛汽車所搭載的半導體與電子元件總價值將突破1,500美元。這顯示車用電子不僅是技術開發的重點，更是未來汽車產值成長的最主要來源。



美國館展位



捷克館展位

在發展機會方面，台灣汽車零組件廠商已展現高度的韌性，透過深厚的國際分工經驗強化了全球供應鏈的服務效率，更有助於廠商精準對接國際車廠需求，提升台灣在全球零組件產業的關鍵地位。2025年，台灣汽車零組件出口金額達新台幣2,147億元，主要外銷市場持續穩健，依序為美國（50.25%）、歐洲（17.73%）、日本（5.77%）、墨西哥（3.79%）及澳大利亞（2.53%）。

從發展現況來看，台灣業者在售後市場（AM）零組件領域憑藉優異的品質管理與獲利能力，早已享譽國際。近年來，台灣廠商更進一步結合長期與日系等國際體系合作累積的精良技術，配合自主研發實力，在車燈、



數位儀表以及先進駕駛輔助系統（ADAS）等電子零組件領域推陳出新。這種結合傳統工藝與數位創新的表現，成為推動台灣汽車零組件產業穩健成長的核心動能。

展望未來，隨著汽車產業「智慧化」與「電氣化」轉型邁入新階段，台灣廠商正展現強大的適應力，將過去在資通訊（ICT）與半導體領域所累積的技術制高點，轉化為開發下一代車用電子的核心優勢。台灣具備成為全球車輛產業在智慧座艙、電力控制模組等領域重要戰略夥伴的十足潛力。

過去台灣電子零組件多集中於消費性市場，近年則有越來越多業者成功轉向高門檻的車用領域，並獲得國際指標性測試機構的認證。相較於其他國家，台灣廠商憑藉「少量多樣、彈性製造」的核心競爭力，能精準滿足各國市場對客製化與高精密度零組件的需求。尤其在車燈、保險桿等關鍵零組件領域，台灣更穩居全球領導地位。若能持續深化跨領域系統整合，台灣在全球車用電子市場的影響力將更趨關鍵。

外貿協會表示，360° MOBILITY Mega Shows不僅是展示產品及創新技術的重要平台，更是鏈結國際買主與產業合作的關鍵節點。未來將持續深化智慧化、電動化與永續移動布局，2027年展會預計於4月中旬登場，邀請全球業者共創移動產業新商機。

（作者現任本會會務處處長）



人形機器人的到來 產業新革命

◎ 吳進昌

2026年中國大陸馬年春晚，舞台上的主角不再僅僅是演藝明星，而是成群結隊、動作精準的人形機器人。這一幕不僅是娛樂盛會，更是全球製造業競爭態勢的縮影，全球汽車產業正掀起一場「人形機器人浪潮」，工廠產線正在轉變為機器人的訓練場，這場變革不僅改變了車輛生產的定義，更預示著一個「智慧移動生態」的全面到來。



中國大陸人形機器人在馬年春晚舞台上演出



一、全球車廠在人形機器人的戰略布局

汽車製造具備高度複雜性與結構化環境，被視為人形機器人落地的最佳首選場景，以下為車廠引進人形機器人的案例。

(一) Tesla

Tesla 早期即投入人形機器人研發，Tesla Optimus 的人形機器人透過其在自動駕駛（FSD）積累的視覺神經網絡經驗，實現了機器人與汽車技術的高度共享，目標是未來能作為雙足、具備智慧的機器人，執行從工廠作業到居家照護等多元任務，特斯拉在佛里蒙特工廠原本用於生產 Model S 與 Model X 的產線，將改建為年產能達 100 萬台 Optimus 的生產線。

(二) Hyundai

現代汽車旗下的 Boston Dynamics 近期取得了突破性進展。2026年起，新一代電驅版 Atlas 首批車隊已進駐現代汽車的「機器人工廠應用中心（RMAC）」進行實地測試。視覺學習能力整合 Google DeepMind 的 AI 基礎模型，Atlas 學習新任務的時間從數月縮短至 1 天內，具備 50kg 負重能力與 360 度旋轉關節，專攻零件排序（Parts Sequencing）等高重複性、重體力勞動。現代汽車計畫在美國喬治亞州 HMGMA 建立專屬產線，預計 2028 年達成年產 30,000 台的規模。



(三) BMW

BMW 已於 2026 年在萊比錫工廠正式導入人形機器人 AEON，這是德國汽車產業首度進行量產試點。AEON 專注於電池與零組件製造，具備自換電池、22 個感測器，以及「模仿學習」功能，只需 20 次示範即可完成自主操作。



BMW 工廠導入人形機器人

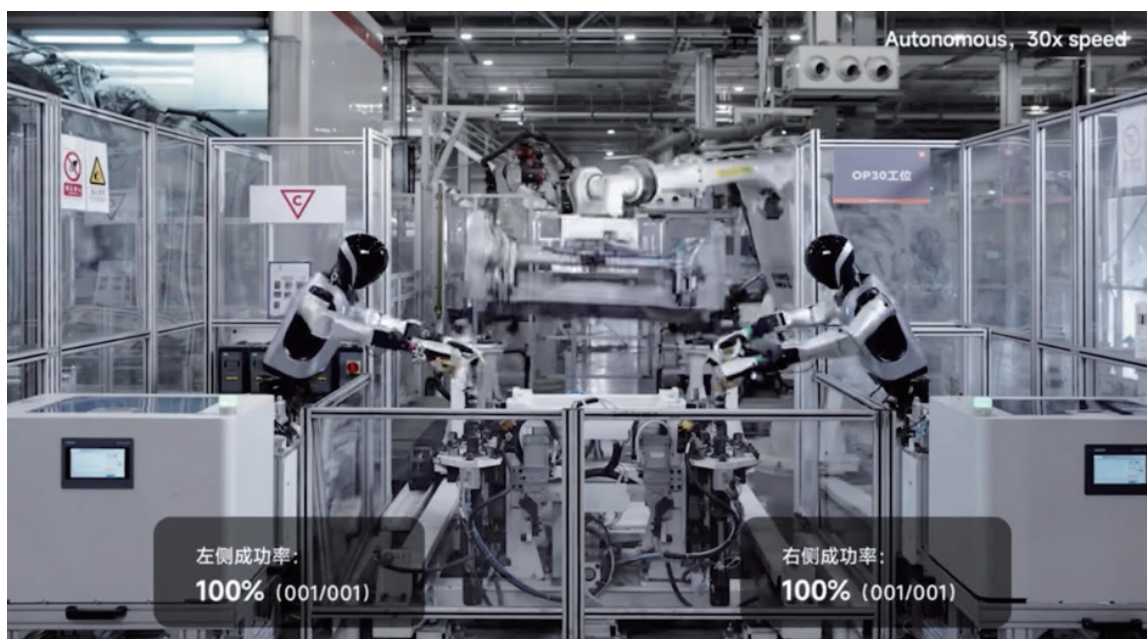
(四) 中國車廠的布局

中國政府在政策層面大力支持車廠作為機器人應用的首要實驗場。這種政策導向主要基於汽車產業的規模化優勢與數據紅利。透過政策補貼與產



業園區的建立，中國正試圖將其「電動車帝國」的經驗，快速複製到「機器人帝國」的建設中。中國車廠如小米、奇瑞、小鵬、廣汽、比亞迪與長城等紛紛進場。

為了進一步提升汽車製造的生產力，小米自主研發的人形機器人近期正式走出實驗室，進駐自家的電動車工廠展開產線試用。在實際的產線考核中，小米的人形機器人展現出高度的自主作業能力。這些機器人能在「完全無人類介入」的情況下，連續自主運作達三個小時，且在兩台機器人的協作下，即可包辦產線上 90% 的工作量。除了搬運物料箱、撕除保護膜以及安裝車身廠徽等多樣化任務外，機器人更擔綱核心的自攻螺母安裝作業。



小米人形機器人進入汽車工廠「實習」



二、中國車廠投入人形機器人的原因與影響

為何全球車廠、尤其是中國車廠會如此執著於研發「兩條腿」的機器人？其背後有著深層的經濟與技術邏輯：

(一) 電動車「內卷」下的新避風港

中國電動車市場競爭極度激烈（內卷），利潤空間被壓縮。對於車廠而言，人形機器人成為持續吸引資本關注、進行多元化布局的新方向，有利於提升企業估值並開闢第二增長曲線。

(二) 技術高度重疊：延伸既有資源效益

汽車與人形機器人在底層技術上有著極高的相似性。

- **感測與大腦**：車載自動駕駛的傳感器、鏡頭、雷達與 AI 演算法，可以直接轉化為機器人的感知與決策系統。
- **驅動與動力**：電動車的馬達驅動技術、電池管理系統（BMS）與傳動組件，是機器人關節與動力的核心基礎。這種資源延伸顯著提高了車廠的投資效益，降低了跨界門檻。

(三) 汽車工廠即訓練場

汽車工廠是一個高度受控、數據密集的環境。將工廠轉為訓練場，可以



讓機器人在實際作業中產出大量高品質數據，進行快速優化與迭代，加速技術應用的落地與成熟。

(四) 量產與製程優化經驗

車廠擁有豐富的供應鏈管理與大規模量產經驗。當人形機器人從研發步入量產階段，車廠在成本控制、零件標準化與產線優化上的優勢，將有利於機器人產業加速規模化，降低單台製造預算。

今年3月在 GTC 大會上，輝達 (Nvidia) 執行長黃仁勳與《冰雪奇緣》中的角色雪寶同台，展現了具身AI (Embodied AI) 的最新進展。結合了 Nvidia 的 Isaac 機器人平台運算力、Google 的多模態 AI 邏輯推理，以及 Disney 的角色設計與動態美學。

根據迪士尼的資訊，這款機器人之所以能完成生動的頸部扭動與靈活行走，關鍵在於採用了中國機器人領軍企業宇樹科技 (Unitree) 所生產的電機與減速器驅動等零件。



輝達 (Nvidia) 黃仁勳執行長與《冰雪奇緣》中的角色「雪寶」同台

三、結論

輝達 (Nvidia) 執行長黃仁勳日前接受華府智庫「特別競爭研究計畫」(SCSP) 執行長巴杰塔里 (Ylli Bajraktari) 的專訪，首次給出了機器人普及的明確時間表，他預測，具有推理能力的機器人將在 1 到 3 年內成為市場主流。

黃仁勳表示，自駕車的科學問題已經解決，目前主要專注於工程層面的推進，且工程上的實現也即將達成，人形機器人的普及已經「近在咫尺」。他的核心觀點在於：如果目前的 AI 模型（例如最新的影片生成器）可以根據指令，精準生成一段「手拿起咖啡杯並喝一口」的影片（AI 知道咖啡杯的確切位置並進行互動），那麼同樣的生成邏輯也能用來驅動實體機器人去執行完全相同的動作。



機器人技術當前面臨的硬體與工程挑戰，儘管 AI 模型進展神速，但要讓機器人真正進入主流市場，當前最大的挑戰其實在於機電技術、馬達、機械手以及結構設計，機器人的機體必須做到既輕巧又堅固，這涉及高度的安全考量，例如，80 磅重的機器人如果意外傾倒，人體尚能承受，但 300 磅重的機器人傾倒則會造成危險。因此，除了 AI 模型本身，材料科學、馬達、電池技術與感測器的持續突破，將是未來機器人技術能否全面普及的關鍵要素。

今(2026)年看到的不再是科幻片，隨著 AI 基礎模型、視覺學習與機械設計的持續進步，未來幾年內可望看到更多人形機器人與人類並肩工作的「混合式生產線」，傳統工業機械手負責高速度、重負荷的單一動作，人形機器人則負責需要靈活判斷、複雜操作與人機協作的工序。對於車廠而言，這不僅是提升生產效率的工具，更是延伸至智慧移動生態、服務機器人與消費端應用的戰略入口。

資料來源：

- 1.輝達（Nvidia）執行長黃仁勳接受華府智庫「特別競爭研究計畫」（Special Competitive Studies Project, SCSP）執行長巴杰塔里（Ylli Bajraktari）的專訪內容
2. NVIDIA GTC 官方網站
3. Tesla、Boston Dynamics、BMW、小米汽車官方網站

（本文作者現任本會業務處處長）



2026年CES展趨勢報導 AI 驅動下的智慧移動新紀元

◎ 吳進昌

2026年美國消費性電子展（CES）不僅是電子產品的舞台，更逐漸轉型為全球汽車產業的風向指標，今年的展會呈現出的趨勢：汽車不再只是交通工具，而是進化為具備「實體AI」能力的智慧移動載具，競爭焦點從馬力與續航力，轉向算力、數據生態與人機互動。這場最鮮明的變化標誌著汽車產業跨入「AI汽車時代」。

AI成為車廠競爭核心

本屆CES最重要的趨勢，就是AI全面進入汽車核心架構。從Mercedes-Benz、BMW、Ford，到Sony Honda Mobility、Geely與Lucid，各大車廠與科技公司不再強調0-100km/h加速數據，而是聚焦於人工智慧（AI）、軟體定義汽車（SDV）、自動駕駛與車載大型語言模型（LLM）等新技術。車輛正快速從交通工具，轉型為具備感知、推理與主動服務能力的智慧移動終端。

Mercedes-Benz宣布新世代CLA將導入MB.OS作業系統，並結合NVIDIA全端AI平台與運算架構，支援先進ADAS功能與OTA雲端更新能力。未來車輛可透過持續更新，強化都市環境中的Level 2自動駕駛功能。



Mercedes-Benz 展示自動駕駛功能



BMW則展示基於Amazon Alexa+的大型語言模型助理，讓駕駛能透過自然語言控制車內功能，甚至查詢外部資訊。Ford也宣布AI Assistant將率先導入手機應用程式，再逐步延伸至車輛系統，目標服務超過800萬名用戶。

今年AI的角色已不只是語音助理，而是具備「代理型AI（AI Agent）」能力的智慧夥伴。透過車內感測器與生物辨識技術，系統可分析駕駛情緒與疲勞狀態，主動調整燈光、音樂與空調設定，甚至預測使用需求。這代表未來車輛不再只是被動接受指令，而是能主動理解人類情境與需求的「數位生命體」。

軟體定義汽車全面落地

「軟體定義汽車（Software Defined Vehicle, SDV）」概念在CES 2026正式進入商業化階段。

Sony Honda Mobility展示最新Afeela車款，強調透過中央運算平台與AI系統，重新定義人與移動的互動關係。BMW Neue Klasse平台則展現高度模組化架構，使車輛能像智慧手機一樣，透過OTA持續升級功能與性能。

這種模式意味著，未來汽車價值將不再只來自硬體，而是來自後續軟體服務與數據生態系。車主可以訂閱自動駕駛功能、更新座艙介面，甚至購買額外性能服務。

因此，NVIDIA、Qualcomm與Google等科技企業的重要性快速提升。Qualcomm在CES宣布與ZF合作開發可擴展ADAS方案，並與Google深化軟體定義汽車合作；NVIDIA則持續擴大Drive Hyperion生態系，加速L4與全自駕技術開發。未來汽車產業的核心競爭力，已逐漸從機械工程轉向軟體工程與AI運算能力。

自動駕駛邁向實際商轉

自動駕駛也是本屆CES的重要主題，但產業方向已從「概念展示」轉向「特定場景商業化」。



Lucid宣布與Uber及Nuro合作開發Robotaxi服務，並已於舊金山灣區展開道路測試。這類L4等級無人駕駛車輛，將重新定義移動空間與商業模式。

隨著LiDAR價格下降與AI運算能力提升，過去只存在於高階車款的智慧駕駛功能，正逐步下放至大眾市場。



Lucid 與 Uber 及自動駕駛公司 Nuro 合作開發的 Lucid Gravity Robotaxi 自駕計程車

台灣供應鏈角色升級

今年CES中，包括友達、群創、鴻海等台灣廠商參加展覽：

友達與群創展示Micro LED透明顯示技術，可將車窗轉化為AR資訊介面的智慧座艙；鴻海則展示高效能運算（High-Performance Computing, HPC）平台、車載資訊娛樂系統（In-Vehicle Infotainment, IVI）、先進駕駛輔助系統（Advanced Driver Assistance Systems, ADAS）、車載資通訊控制單元（Telematics Control Units, TCU）等核心車載電子解決方案，聚焦中央運算平台與架構，切入SDV核心領域。

這顯示台灣產業正從過去的「零組件供應商」，逐漸升級為智慧移動架構的重要參與者。



友達展示車載顯示技術

結語：汽車正進入AI時代

2026 CES清楚揭示一項產業轉折：電動化已不再是唯一焦點，AI才是下一階段汽車產業的核心戰場。未來車輛將具備學習、感知與自主進化能力；移動服務（MaaS）將逐步取代傳統擁車模式；車輛也將與智慧家庭、智慧城市及雲端服務深度整合。

如果說過去十年汽車產業比拚的是「馬力」與「續航力」，那麼未來五年，比拚的將是「算力」、「演算法」與「數據生態」。2026年，正是AI讓汽車真正「活起來」的一年，也是智慧移動新紀元的起點。

資料來源：

1. CES 2026 官方網站趨勢專題：Vehicle Tech and Advanced Mobility
2. NVIDIA Automotive Blog: AI and SDV
3. 友達智慧移動網頁

（作者現任本會業務處處長）



USMCA 美墨加協定首次審查將於 2026 年 7 月進行

◎ 吳進昌

一、USMCA 六年檢視條款的意義

《美墨加協定》（USMCA）自 2020 年 7 月正式生效，取代了原本的《北美自由貿易協定》（NAFTA）。與 NAFTA 不同，USMCA 設計了「六年檢視條款」，要求美國、墨西哥與加拿大三國必須在 2026 年 7 月 1 日前完成首次檢討，並決定是否延長協定。若三國同意延長，協定將自檢視日起再延長 16 年；若未能達成共識，協定仍將持續至 2036 年，但不再延長，等同設定了「自動到期日」。

這一設計反映了美國在川普政府對貿易協定的態度：希望保留彈性，避免長期被綁定於不利的條款，同時也藉由定期檢視，確保協定能隨著全球供應鏈與地緣政治的變化而調整。

美國貿易代表辦公室（USTR）於 2026 年 3 月 18 日宣布，貿易代表傑米森·格里爾與墨西哥經濟部長馬塞洛·埃布拉爾在華盛頓展開首次雙邊技術磋商，為 7 月 1 日的聯合審查做準備。雙方討論的重點包括如何限制非市場經濟體進入北美供應鏈、提升美墨製造業就業，以及加強在經濟安全、原產地規則和互補性貿易措施上的合作。外界推測，美國可能要求墨西哥建立類似「外國投資委員會（CFIUS）」的機制，並提出更嚴格的原產地規則，例如



提高區域價值含量（RVC）、規定部分產品必須在美國境內生產或加工，以及限制使用中國製造的零件。

值得注意的是，USMCA 的延期必須三國一致同意，但與加拿大的正式磋商尚未啟動。加拿大總理馬克·卡尼於 2026 年初宣布與中國建立新的戰略夥伴關係，這使得美加關係更加緊張，也可能影響談判進展。

二、政治與經濟背景

2026 年的檢視談判並非單純的技術性問題，而是深受政治氛圍影響。美國總統川普在第二任期內，對墨西哥與加拿大部分商品徵收高額關稅，並將移民管制、邊境安全、毒品走私等議題納入談判，使得續約談判更具不確定性。墨西哥與加拿大則希望維持協定的穩定性，以保障汽車、農產品、能源等產業的跨境供應鏈。

同時，全球供應鏈在疫情後加速重組，美國強調「去中國化」與「友岸外包」，要求協定夥伴在原產地規則上更嚴格，以確保北美製造業的競爭力。這些因素使得 2026 年的檢視成為一場政治與經濟的博弈。

三、三種可能情境

1. 三國同意延長

若美、墨、加三國達成共識，協定將延長至 2042 年。這將為北美市場提供長期穩定性，維持零關稅待遇，並鞏固汽車、農業、製藥等產業的跨境合作。

2. 談判破裂



若未能在 7 月 1 日前達成共識，協定仍將持續至 2036 年，但不再延長。企業在投資與供應鏈布局上將面臨不確定性，可能提前尋找替代市場或重新規劃生產基地。

3. 部分修訂後延長

三國可能在原產地規則、勞工標準與環境規範等面向進行必要調整後，協定得以延長。雖然整體框架得以維持，但企業的合規成本可能因此上升。

四、對台灣廠商的影響

北美市場對台灣電子、機械、汽車零組件等出口至關重要。2026 年 7 月 1 日的 USMCA 檢視，不僅影響美、墨、加三國的貿易關係，也將牽動全球供應鏈的重組。若協定延長，台灣企業可持續透過墨西哥或加拿大作為生產基地，享受北美市場的零關稅待遇。若談判破裂或僅部分延長，則可能導致供應鏈不穩定，台灣廠商需提前規劃因應，包括多元市場布局、強化在地化生產，以及建立彈性供應鏈。

資料來源：

美國貿易代表辦公室（USTR）官方新聞稿，The United States and Mexico Announce Next Steps in Bilateral Discussions in Advance of the USMCA Joint Review

（作者現任本會業務處處長）



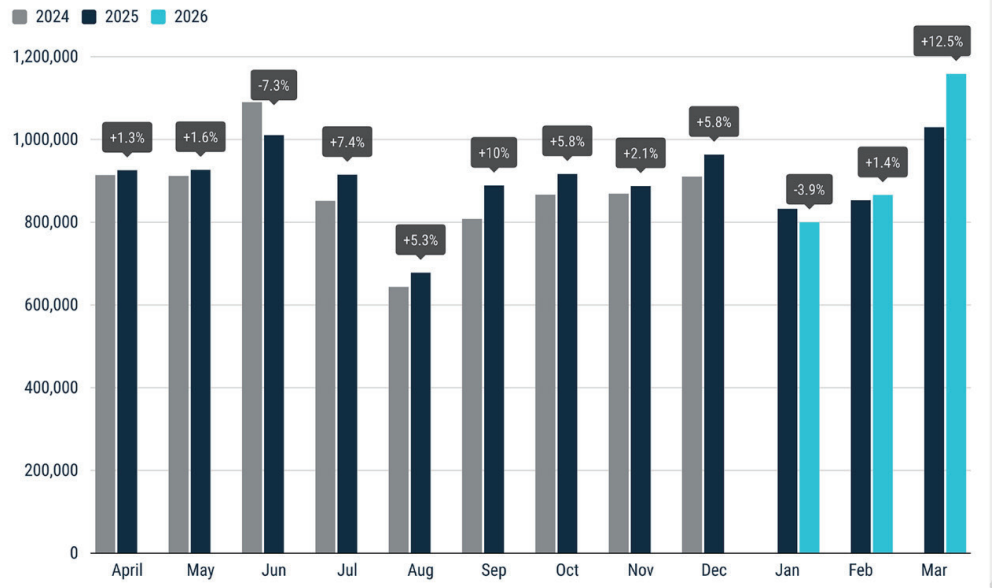
2026 年第一季歐盟新車銷售統計及分析

◎ 鄭育佳

2026 年 1-3 月歐盟新車註冊量成長 4%

+12.5%
in March

+4%
3 months
into 2026



2026年1-3月歐盟新車註冊量成長4.0%，受惠於3月強勁交車表現

據歐洲汽車製造商協會（the European Automobile Manufacturers’



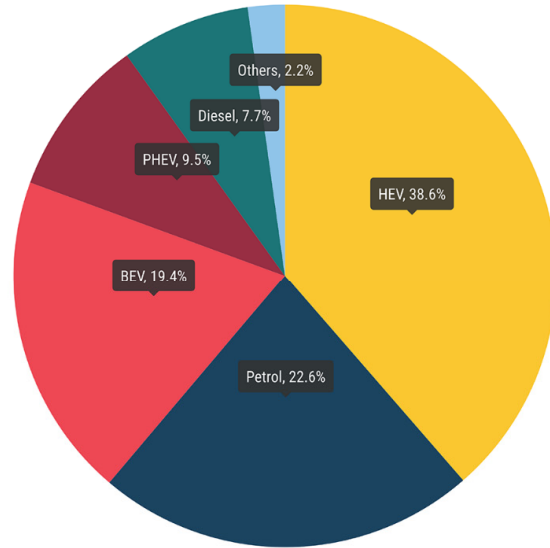
Association, ACEA) 最新公布的2026年第一季(1-3月)歐盟新車註冊數據顯示, 歐盟新車市場延續了先前的復甦態勢。第一季整體新車註冊量達2,822,616輛, 較2025年同期成長了4.0%。其中, 3月單月表現尤為強勁, 成為帶動首季成長的主要動能, 其受惠於部分歐洲主要市場持續推動電動車補貼與消費激勵政策。然而, 市場成長背後的結構性變化更加值得關注, 混合動力車(HEV)以38.6%的市占率穩居市場主流, 純電動車(BEV)市占率亦由去年同期的15.2%大幅提升至19.4%, 顯示歐洲電動化轉型持續加速; 相較之下, 汽油與柴油車合計市占率, 已從去年同期的38.2%大幅下滑至30.3%, 傳統燃油車市場版圖快速收縮。整體而言, 歐洲汽車產業正從傳統內燃機時代, 邁向以新能源與電動化為核心的新競爭格局, 市場結構與品牌競爭態勢亦同步進入高度重塑階段。

據統計數據顯示, 2026年第一季歐盟汽車市場的焦點不僅在於整體銷量的溫和成長, 更反映於動力結構的持續重組。純電動車(BEV)表現持續強勁, 第一季累計註冊量達546,937輛, 較去年同期大幅成長32.5%, 市占率亦由2025年同期的15.2%提升至19.4%, 顯示電動化趨勢仍在歐盟市場穩步深化。儘管歐洲部分市場仍面臨充電基礎設施建設、消費成本與政策調整等挑戰, 但在各國持續推動減碳政策與電動化轉型目標下, 新能源車滲透率仍維持成長態勢, 並進一步推動歐洲汽車產業朝低碳化方向發展。



2026年1-3月歐盟地區新車註冊比例 - 按動力來源分析

■ Petrol ■ Diesel ■ Battery electric vehicle (BEV) ■ Plug-in hybrid vehicle (PHEV) ■ Hybrid electric vehicle (HEV) ■ Others
% market share



acea

2026年第一季歐盟新車註冊-按動力來源分析

2026年第一季對於歐盟純電動車（BEV）市場而言是展現強勁爆發力的一季，第一季BEV註冊量達到546,937輛，市佔率大幅攀升至近兩成，顯示出在歐洲主要國家修訂的稅收優惠與激勵計畫推動下，消費者對電動車的接受度正持續回升。

BEV的銷售成長主要得益於歐盟幾個核心市場的激增，其中以義大利表現最為驚人，BEV 註冊量與去年同期相比激增65.7%；法國市場亦展現高達50.4%的強勁成長；而德國則在經歷了先前的政策調整期後強勢反彈，第一



季成長率達41.3%，重新確立了其在電動化轉型中的核心地位。不過，比利時市場則出現微幅衰退2.3%，顯示出各國市場發展的差異化。

儘管如此，歐盟2026年第一季BEV註冊量19.4%的市佔率雖然亮眼，但距離實現全面電動化的長遠目標仍有增長空間，未來的成長將更多依賴於平價車型的推出和充電基礎設施的完善。

在純電動車仍受制於價格門檻與里程焦慮的背景下，混合動力車（HEV）憑藉其實用性，持續穩坐2026年第一季歐盟市場最大贏家，HEV第一季註冊量突破百萬大關，高達1,089,421輛，以38.6%的市占率確立了其作為歐盟最受歡迎動力類型的主流地位。

HEV（混合動力車）的強勁成長動能遍及歐洲主要核心市場，其中又以義大利（成長25.8%）與西班牙（年增18.5%）的表現最為亮眼，德國成長7.4%、法國成長3.1%，成為推升整體市場成長的重要支柱。HEV之所以逐漸成為家庭用戶與租賃市場的主流選擇，關鍵在於其兼具相對親民的價格優勢與高度使用便利性，不僅能有效降低燃油消耗與碳排放，更無需改變既有的駕駛與補能習慣，因而在電動化轉型過程中展現出高度市場接受度與過渡性價值。

而曾一度被視為過渡性技術的插電式混合動力車（PHEV），在2026年



第一季持續展現出穩健的市場韌性，其單季註冊量達268,344輛，PHEV的市場占比也從去年同期7.6%一步提升至9.5%，其中又以義大利成長110.1%、西班牙年增74.2%及德國成長19.3%成長驚人。

燃油車市場統計分析

2026年第一季，傳統燃油車在歐盟市場的生存空間持續受到新能源車快速擴張的擠壓，汽油車註冊量較2025年同期大幅下滑18.2%，總銷量降至636,502輛，市占率亦進一步跌至22.6%，顯示其市場主導地位正快速流失。歐洲主要市場普遍出現雙位數衰退，其中又以法國市場跌幅最為明顯，汽油車註冊量年減高達40.3%，其他核心市場如德國下滑16.1%、義大利18.6%，及西班牙下滑18.1%，皆反映出消費者購車偏好正加速轉向混合動力與電動化車型。

柴油車市場則延續長期萎縮趨勢。2026年第一季柴油車註冊量年減15.7%，總銷量降至218,565輛，市占率僅剩7.7%。在歐盟碳排放規範日益嚴格、各國低排放區（Low Emission Zone, LEZ）政策逐步擴大，以及新能源車產品選擇日益多元的背景下，柴油乘用車市場需求持續下滑。整體而言，歐洲乘用車市場正加速由傳統內燃機架構，轉向以HEV、PHEV與BEV為核心的新能源動力體系，柴油車的市場角色亦持續弱化。



總體市場表現與區域市場發展

總體市場方面，2026年第一季，歐盟（EU）新車市場延續復甦態勢，新車註冊總量達到2,822,616輛，較2025年同期增長4.0%。若將範圍擴大至包含歐洲自由貿易聯盟（EFTA）及英國在內的廣義歐洲市場（EU+EFTA+UK），第一季總註冊量則達到3,521,110輛，年成長達4.1%，顯示整體歐洲汽車市場維持穩定成長動能。

數據顯示，廣義歐洲市場（EU+EFTA+UK）的汽車動力結構正在經歷劇烈轉型，電氣化車型（純電、插混、油電）全面成長，而傳統燃油車則持續下滑。分析各動力來源的新車註冊表現：在廣義歐洲市場（EU+EFTA+UK），純電動車BEV第一季總註冊量達723,704輛，年增長達26.2%。同時混合動力車HEV持續作為市場上銷量最大的單一動力類別，於歐洲市場第一季註冊量高達1,355,117輛，同期相比成長11.4%，顯示消費者對於油電混合技術的接受度極高；插電式混合動力車（PHEV）亦展現穩健增長，第一季歐洲市場註冊量達354,700輛，同期相比成長32.4%。

反觀傳統燃油車，汽油車在歐洲市場銷量大幅下滑17%，總量降至791,588輛；柴油車跌幅亦達16.4%，第一季僅剩233,151輛，顯示傳統汽柴油車在乘用車市場正加速邊緣化。



- 德國：歐洲最大汽車銷售市場

德國作為歐洲汽車工業的核心市場，2026年第一季新車登記總量達699,404輛，較2025年同期成長5.2%，顯示整體車市延續溫和復甦態勢。

從動力結構來看，市場正持續朝電氣化方向發展，結構性轉變相當明顯。其中，純電動車BEV表現最為亮眼，第一季登記量達159,630輛，年增41.3%，顯示德國電動車市場已逐步走出先前補助政策調整所帶來的短期波動，重新回到穩健成長軌道。

插電式混合動力車PHEV同樣維持成長，第一季登記量為76,114輛，較去年同期增加19.3%，反映其在兼顧純電行駛與續航便利性的特性下，仍具相當市場吸引力。

混合動力車HEV仍是德國市場中最重要的電氣化車型，第一季登記量達206,566輛，年增7.4%，在各種動力形式中維持最大規模。

相較之下，傳統燃油車市場持續萎縮，汽油車與柴油車登記量分別下滑16.1%與6.5%，顯示德國乘用車市場正加速由內燃機主導逐步轉向以電氣化技術為核心的新結構。

- 英國：歐洲第二大汽車銷售市場

2026年第一季英國汽車市場延續穩健成長，新車登記總量達614,854輛，



較去年同期成長5.9%，增幅高於歐盟整體的4.0%，顯示英國車市在經歷前期調整後持續回溫。

在動力結構方面，消費者「棄油轉電」的趨勢明顯。純電動車BEV與插電式混合動力車PHEV表現亮眼，第一季合計銷量達216,280輛，年增24.4%，占整體市場的35.2%。

此外，混合動力車HEV維持穩健成長，第一季登記量達244,196輛，年增6.4%。若將HEV、PHEV與BEV合併計算，第一季電氣化車型總銷量達460,476輛，市場滲透率高達74.9%，顯示電氣化動力已成為英國新車市場的主流。

相較之下，傳統燃油車持續下滑，其中汽油車年減11.7%，柴油車更大幅下滑25.1%，反映英國市場正加速由內燃機向低碳動力轉型。

● 義大利：市場強勁復甦，第一季躍升歐洲第三大銷售國

義大利新車市場在2026年第一季展現強勁復甦動能，新車登記總量達484,577輛，較去年同期成長9.2%，在主要歐洲市場中，義大利成功超越法國，躍升為僅次於德國與英國的歐洲第三大汽車市場。

在動力結構方面，混合動力車HEV持續占據主導地位，第一季登記量達249,430輛，年增25.8%，占整體市場超過一半，穩居義大利最受歡迎的動力



形式。

純電動車BEV表現同樣亮眼，第一季登記量達38,084輛，年增65.7%；插電式混合動力車PHEV成長更為強勁，登記量達40,052輛，較去年同期大幅增加110.1%，銷量仍略高於BEV。

傳統燃油車持續萎縮，其中汽油車銷量降至96,046輛，年減18.6%；柴油車僅34,076輛，年減23.5%。整體而言，義大利消費者購車偏好正快速轉向混合動力與電動化車型。

- 法國：動力結構劇烈洗牌，第一季銷量暫居歐洲第四

法國新車市場在2026年第一季新車登記總量為401,555輛，較去年同期小幅減少2.1%。由於市場正處於快速的動力結構轉型期，傳統燃油車銷量大幅下滑，使法國在第一季被義大利超越，暫居歐洲第四大汽車市場。

混合動力車HEV仍是法國市場最受歡迎的動力形式，2026年第一季登記量達189,901輛，較去年同期成長3.1%，穩居各動力類型之冠。

最引人注目的變化在於純電動車BEV與汽油車的此消彼長。法國2026年第一季 BEV銷量高達112,083輛，年增50.4%。與此同時，汽油車銷量重挫40.3%，總量降至58,440輛，這意味著BEV的掛牌數已接近汽油車的兩倍，正式取而代之成為法國僅次於混合動力HEV的第二大動力來源。



插電式混合動力車PHEV第一季註冊量為19,584輛，表現與去年同期持平。柴油車銷量則進一步降至10,066輛，年減44.5%。整體而言，法國市場正加速擺脫傳統內燃機主導格局，朝向以混合動力與純電車為核心的結構快速演進。

● 西班牙：歐洲第五大汽車銷售市場

2026年第一季，西班牙新車市場展現強健活力，總註冊量達300,529輛，較去年同期成長7.6%。

各項動力來源中，混合動力車HEV持續扮演市場中流砥柱，第一季掛牌量達144,023輛，繳出18.5%的強勁年成長。這不僅讓西班牙與義大利共同成為推動全歐盟 HEV銷量增長的核心引擎，更進一步確立了HEV在當地市場的主流地位。

在電氣化轉型方面，插電式混合動力PHEV與純電動車BEV均延續強勁動能，PHEV第一季註冊量達35,740輛、年增74.2%，BEV則為27,226輛、年增41.6%。

相較之下，傳統燃油車市場面臨沉重壓力，汽油車第一季註冊量降至71,844輛、衰退18.1%，柴油車則降至11,934輛、衰退26.9%。這顯示當地消費者在換購需求中，已強烈傾向「棄油轉電」的選擇。



表一、2026 年 1-3 月歐洲各國新能源車登記台數 - 按動力來源分
(包含歐洲自由貿易聯盟 EFTA 及英國)

	BATTERY ELECTRIC			PLUG-IN HYBRID			HYBRID ELECTRIC ¹			OTHERS ²		
	Jan-Mar	Jan-Mar	% change	Jan-Mar	Jan-Mar	% change	Jan-Mar	Jan-Mar	% change	Jan-Mar	Jan-Mar	% change
	2026	2025	26/25	2026	2025	26/25	2026	2025	26/25	2026	2025	26/25
Austria	17,347	14,177	+22.4	8,054	5,530	+45.6	23,674	18,178	+30.2	0	1	-100.0
Belgium	39,469	40,402	-2.3	6,610	9,900	-33.2	13,928	14,854	-6.2	636	908	-30.0
Bulgaria	747	498	+50.0	214	110	+94.5	647	302	+114.2	5	0	
Croatia	780	204	+282.4	1,094	445	+145.8	6,289	5,329	+18.0	208	393	-47.1
Cyprus	425	361	+17.7	191	234	-18.4	1,855	1,953	-5.0	0	0	
Czechia	3,439	3,113	+10.5	2,783	2,175	+28.0	14,557	12,715	+14.5	1,138	1,448	-21.4
Denmark	34,970	24,523	+42.6	411	1,045	-60.7	5,129	5,053	+1.5	2	0	
Estonia	260	224	+16.1	403	241	+67.2	2,286	1,092	+109.3	0	0	
Finland	8,063	5,639	+43.0	2,482	3,610	-31.2	4,622	4,802	-3.7	0	0	
France	112,083	74,519	+50.4	19,584	19,592	-0.0	189,901	184,267	+3.1	11,481	15,630	-26.5
Germany	159,630	112,968	+41.3	76,114	63,799	+19.3	206,566	192,265	+7.4	1,725	2,894	-40.4
Greece	2,294	2,020	+13.6	2,315	2,033	+13.9	19,938	16,172	+23.3	814	440	+85.0
Hungary	3,192	2,408	+32.6	2,425	1,169	+107.4	20,283	17,082	+18.7	87	180	-51.7
Ireland	13,982	9,964	+40.3	9,685	9,420	+2.8	19,048	16,777	+13.5	0	0	
Italy	38,084	22,983	+65.7	40,052	19,062	+110.1	249,430	198,220	+25.8	26,889	41,043	-34.5
Latvia	323	294	+9.9	487	480	+1.5	-	-		130	85	+52.9
Lithuania	758	485	+56.3	1,162	725	+60.3	4,910	4,599	+6.8	122	163	-25.2
Luxembourg	3,381	3,733	-9.4	707	996	-29.0	4,218	3,467	+21.7	0	0	
Malta	505	302	+67.2	102	85	+20.1	500	335	+49.3	0	0	
Netherlands	24,869	32,413	-23.3	21,055	15,969	+31.8	26,548	26,743	-0.7	171	226	-24.3
Poland	8,841	5,107	+73.1	11,684	5,769	+102.5	78,098	73,986	+5.6	3,806	3,792	+0.4
Portugal	15,136	12,175	+24.3	8,584	6,760	+27.0	20,764	14,327	+44.9	3,082	4,874	-36.8
Romania	2,587	2,161	+19.7	-	-		15,740	15,788	-0.3	2,030	3,987	-49.1
Slovakia	1,014	831	+22.0	712	817	-12.9	7,551	6,597	+14.5	255	418	-39.0
Slovenia	2,297	1,289	+78.2	734	508	+44.5	2,666	1,855	+43.7	154	96	+60.4
Spain	27,226	19,225	+41.6	35,740	20,519	+74.2	144,023	121,559	+18.5	9,762	14,022	-30.4
Sweden	25,235	20,918	+20.6	14,960	15,886	-5.8	6,250	7,065	-11.5	351	1,682	-79.1
EUROPEAN UNION	546,937	412,936	+32.5	268,344	206,879	+29.7	1,089,421	965,382	+12.8	62,848	92,282	-31.9
Iceland	1,122	956	+17.4	1,069	480	+122.7	1,013	476	+112.8	0	0	
Norway	26,617	28,623	-7.0	189	2,001	-90.6	37	841	-95.6	0	0	
Switzerland	11,414	10,733	+6.3	6,432	4,900	+31.3	20,450	19,737	+3.6	1	6	-83.3
EFTA	39,153	40,312	-2.9	7,690	7,381	+4.2	21,500	21,054	+2.1	1	6	-83.3
United Kingdom	137,614	120,191	+14.5	78,666	53,646	+46.6	244,196	229,605	+6.4	2	24	-91.7
EU + EFTA + UK	723,704	573,439	+26.2	354,700	267,906	+32.4	1,355,117	1,216,041	+11.4	62,851	92,312	-31.9

* 註 1. : 包括全混合動力與輕度混合動力車

* 註 2. : 包括燃料電池電動車、天然氣車、液化石油氣車、E85 / 乙醇車, 以及其他燃料車



表二、2026年1-3月歐洲各國燃油車登記台數 - 按動力來源分
(包含歐洲自由貿易聯盟 EFTA 及英國)

※ 右側「TOTAL」為包含表一新能源車之總和

	PETROL			DIESEL			TOTAL		
	Jan-Mar 2026	Jan-Mar 2025	% change 26/25	Jan-Mar 2026	Jan-Mar 2025	% change 26/25	Jan-Mar 2026	Jan-Mar 2025	% change 26/25
Austria	20,429	19,587	+4.3	7,731	8,544	-9.5	77,235	66,017	+17.0
Belgium	50,541	50,944	-0.8	2,621	3,931	-33.3	113,805	120,939	-5.9
Bulgaria	8,638	9,507	-9.1	1,214	1,189	+2.1	11,465	11,606	-1.2
Croatia	6,348	6,540	-2.9	2,176	2,234	-2.6	16,895	15,145	+11.6
Cyprus	1,101	1,770	-37.8	98	132	-25.8	3,670	4,450	-17.5
Czechia	26,997	28,916	-6.6	11,636	11,319	+2.8	60,550	59,686	+1.4
Denmark	2,252	5,809	-61.2	939	990	-5.2	43,703	37,420	+16.8
Estonia	817	396	+106.3	484	168	+188.1	4,250	2,121	+100.4
Finland	1,419	1,971	-28.0	616	685	-10.1	17,202	16,707	+3.0
France	58,440	97,951	-40.3	10,066	18,126	-44.5	401,555	410,085	-2.1
Germany	159,058	189,683	-16.1	96,311	102,962	-6.5	699,404	664,571	+5.2
Greece	8,556	11,321	-24.4	895	1,210	-26.0	34,812	33,196	+4.9
Hungary	7,200	7,876	-8.6	3,268	4,189	-22.0	36,455	32,904	+10.8
Ireland	13,789	17,774	-22.4	8,389	10,849	-22.7	64,893	64,784	+0.2
Italy	96,046	117,943	-18.6	34,076	44,541	-23.5	484,577	443,792	+9.2
Latvia	3,427	3,009	+13.9	626	909	-31.1	4,993	4,777	+4.5
Lithuania	1,636	1,481	+10.5	983	1,482	-33.7	9,571	8,935	+7.1
Luxembourg	2,981	3,115	-4.3	1,251	1,357	-7.8	12,538	12,668	-1.0
Malta	400	494	-19.0	52	59	-12.6	1,558	1,275	+22.2
Netherlands	7,832	15,043	-47.9	1,005	989	+1.6	81,480	91,383	-10.8
Poland	40,111	42,653	-6.0	9,099	10,798	-15.7	151,639	142,105	+6.7
Portugal	13,802	17,170	-19.6	2,691	3,239	-16.9	64,059	58,545	+9.4
Romania	4,893	8,589	-43.0	2,025	3,167	-36.1	27,275	33,692	-19.0
Slovakia	8,131	8,574	-5.2	2,379	3,140	-24.2	20,042	20,377	-1.6
Slovenia	8,400	8,252	+1.8	2,250	2,672	-15.8	16,501	14,672	+12.5
Spain	71,844	87,767	-18.1	11,934	16,317	-26.9	300,529	279,409	+7.6
Sweden	11,414	13,937	-18.1	3,750	3,956	-5.2	61,960	63,444	-2.3
EUROPEAN UNION	636,502	778,072	-18.2	218,565	259,154	-15.7	2,822,616	2,714,705	+4.0
Iceland	134	169	-20.7	145	190	-23.7	3,483	2,271	+53.4
Norway	41	171	-76.0	291	520	-44.0	27,175	32,156	-15.5
Switzerland	11,681	13,212	-11.6	3,004	4,102	-26.8	52,982	52,690	+0.6
EFTA	11,856	13,552	-12.5	3,440	4,812	-28.5	83,640	87,117	-4.0
United Kingdom	143,230	162,168	-11.7	11,146	14,878	-25.1	614,854	580,512	+5.9
EU + EFTA + UK	791,588	953,792	-17.0	233,151	278,844	-16.4	3,521,110	3,382,334	+4.1



各大車廠於歐洲市場新車登記數量統計(包含歐盟、歐洲自由貿易聯盟及英國)

- 福斯集團 (Volkswagen Group)：不僅穩坐歐洲最大汽車集團地位，2026年第一季度銷量達891,119輛，較去年同期成長1.4%。集團市佔率則由去年同期的26.0% 微幅降至25.3%。旗下品牌表現分歧，Volkswagen以9.9% 的市佔率維持領先，但銷量下滑5.0%；Skoda則增加15.7%與Audi 增加6.1%表現強勁，成為集團的主要成長動能。然而，部分品牌面臨衰退壓力，如Cupra 減少5.6%、Seat 減少3.6%及豪華品牌Porsche 減少14.7%皆呈現負成長，反映出集團正應對市場需求波動與品牌策略調整的挑戰。
- Stellantis：2026年第一季度銷量成長7.3%，總數達到563,490輛，市佔率亦從15.5%提升至16.0%。集團內品牌表現轉強，其中Fiat成長31.0%最為亮眼，Opel/Vauxhall 增加17.8%、Citroen增加17.4%以及Lancia/Chrysler增加15.5%也都展現顯著成長。相較之下，Peugeot下滑8.0%，而去年表現優異的Alfa Romeo則在第一季出現15.7%的跌幅。
- 雷諾集團(Renault Group)：在2026年第一季度表現面臨挑戰，銷量下滑7.4%，總登記數降至318,788輛。集團整體市佔率從去年同期的10.2%下降至9.1%。旗下品牌表現不一：Renault品牌銷量僅微增0.3%，市佔率為5.4%；Alpine表現依然亮眼，逆勢成長達53.7%；然而，品牌Dacia則出現



17.7%的顯著衰退。

- 德系豪華品牌 (BMW & Mercedes-Benz)：在2026 年第一季維持穩健成長。

BMW集團整體成長3.2%，銷量達244,108輛。旗下品牌BMW佔據5.7%市佔率，銷量小幅增加1.8%；品牌Mini則延續強勁動能，繳出9.8%的成長表現。

Mercedes-Benz表現優於去年同期、成長2.2%，總銷量達166,200輛，市佔率持穩於4.7%。這顯示德系雙B 品牌在市場結構劇烈調整中，依然能保持穩定的客群與市場競爭力。

- 日韓系主要汽車集團皆面臨挑戰，日系Toyota集團第一季銷量為238,018輛，整體微幅下跌2.7%，旗下主要品牌Toyota下滑1.8%，市佔率為6.2%，以單一品牌來看，其市佔率次於Volkswagen（9.9%）、Skoda(6.3%)，位居歐洲第三大品牌；Lexus則衰退12.0%。其他日系品牌表現呈現分歧，Nissan下跌11.9%（市佔率 2.5%）、Suzuki下跌4.0%、Mitsubishi則重挫 38.5%。然而，Mazda展現強勁動能逆勢成長10.8%，Honda亦成長3.5%。

韓系Hyundai集團第一季整體銷量為260,018輛，較去年同期下跌2.7%，



旗下品牌表現各異，Kia維持成長態勢，微幅上升1.2%（銷量為140,100輛）；而Hyundai品牌則出現較明顯衰退，跌幅為6.9%。

- 美國汽車品牌特斯拉(Tesla)在第一季展現強勁復甦，其在歐洲市場的銷量成長 44.9%，掛牌量由去年同期的54,071輛大幅回升至78,336輛。其市佔率也從 1.6%攀升至2.2%，顯示其在產品與市場策略調整後重新贏得消費者青睞。中國汽車品牌比亞迪 (BYD) 持續呈現爆發式增長，第一季銷量飆升155.5%，掛牌量由 28,903輛激增至73,847輛，其市佔率在一年內由0.9%快速擴張至2.1%，其擴張速度與對歐洲市場的滲透力已引起業界高度警惕。上汽集團 (SAIC Motor) 則保持穩健成長3.6%，總量達到81,128輛，市佔率維持在2.3%，這兩大中國車廠正以不同市場定位，持續擴大在歐洲的影響力。



表三、2026年3月及1-3月歐洲各大車廠登記台數、與去年同期相比
(包含歐洲自由貿易聯盟 EFTA 及英國)

	3月					1-3月				
	% share ¹		Units		% change	% share ¹		Units		% change
	2026	2025	2026	2025	26/25	2026	2025	2026	2025	26/25
Volkswagen Group	24.0	25.4	378,826	361,544	+4.8	25.3	26.0	891,119	879,159	+1.4
Volkswagen	9.3	10.4	146,910	148,388	-1.0	9.9	10.8	347,708	366,072	-5.0
Skoda	5.8	5.5	92,145	77,898	+18.3	6.3	5.7	222,528	192,339	+15.7
Audi	4.7	4.6	75,066	66,141	+13.5	4.9	4.8	171,430	161,524	+6.1
Cupra	2.1	2.3	32,428	33,108	-2.1	2.0	2.2	69,974	74,143	-5.6
Seat	1.4	1.7	22,243	23,788	-6.5	1.6	1.7	55,279	57,338	-3.6
Porsche	0.6	0.8	8,852	11,095	-20.2	0.6	0.7	21,546	25,263	-14.7
Others ²	0.1	0.1	1,183	1,126	+5.1	0.1	0.1	2,655	2,480	+7.1
Stellantis	14.4	15.1	228,055	215,195	+6.0	16.0	15.5	563,490	525,296	+7.3
Peugeot	4.4	5.5	69,960	77,813	-10.1	4.9	5.6	174,145	189,264	-8.0
Opel/Vauxhall	3.2	3.1	50,285	44,141	+13.9	3.3	2.9	115,205	97,762	+17.8
Citroen	2.8	2.4	43,665	34,437	+26.8	3.1	2.7	108,751	92,671	+17.4
Fiat ³	2.4	2.2	37,962	31,117	+22.0	2.9	2.3	101,749	77,700	+31.0
Jeep	1.0	1.1	15,456	15,491	-0.2	1.1	1.1	37,525	37,895	-1.0
Alfa Romeo	0.4	0.5	6,000	7,307	-17.9	0.4	0.5	14,411	17,096	-15.7
DS	0.2	0.2	2,864	3,110	-7.9	0.2	0.2	6,771	8,172	-17.1
Lancia/Chrysler	0.1	0.1	1,513	1,319	+14.7	0.1	0.1	4,072	3,526	+15.5
Others ⁴	0.0	0.0	350	460	-23.9	0.0	0.0	861	1,210	-28.8
Renault Group	9.1	9.8	143,997	139,308	+3.4	9.1	10.2	318,788	344,166	-7.4
Renault	5.3	5.7	84,565	81,766	+3.4	5.4	5.6	189,544	188,901	+0.3
Dacia	3.7	4.0	57,904	56,753	+2.0	3.6	4.5	126,157	153,256	-17.7
Alpine	0.1	0.1	1,528	789	+93.7	0.1	0.1	3,087	2,009	+53.7
Hyundai Group	7.4	7.8	116,827	110,734	+5.5	7.4	7.9	260,018	267,297	-2.7
Kia	4.0	4.3	63,420	60,586	+4.7	4.0	4.1	140,100	138,432	+1.2
Hyundai	3.4	3.5	53,407	50,148	+6.5	3.4	3.8	119,918	128,865	-6.9
BMW Group	7.1	6.8	111,598	96,742	+15.4	6.9	7.0	244,108	236,615	+3.2
BMW	5.8	5.7	91,256	80,673	+13.1	5.7	5.8	199,642	196,102	+1.8
Mni	1.3	1.1	20,342	16,069	+26.6	1.3	1.2	44,466	40,513	+9.8
Toyota Group	6.2	6.6	98,821	94,430	+4.7	6.8	7.2	238,018	244,621	-2.7
Toyota	5.7	6.1	90,843	86,772	+4.7	6.2	6.6	219,664	223,764	-1.8
Lexus	0.5	0.5	7,978	7,658	+4.2	0.5	0.6	18,354	20,857	-12.0
Mercedes-Benz⁵	4.7	5.2	74,679	74,484	+0.3	4.7	4.8	166,200	162,595	+2.2
Ford	2.8	3.4	45,031	48,127	-6.4	2.8	3.5	100,056	117,134	-14.6
Nissan	3.0	3.6	47,796	51,306	-6.8	2.5	3.0	88,641	100,569	-11.9
SAIC Motor	2.5	2.7	39,948	38,759	+3.1	2.3	2.3	81,128	78,332	+3.6
Volvo Cars	2.3	2.5	36,883	35,673	+3.4	2.2	2.5	78,745	83,008	-5.1
Tesla	3.3	2.0	52,600	28,544	+84.3	2.2	1.6	78,336	54,071	+44.9
BYD	2.4	1.1	37,580	15,175	+147.6	2.1	0.9	73,847	28,903	+155.5
Mazda	1.7	1.5	26,295	21,330	+23.3	1.4	1.3	48,667	43,939	+10.8
Suzuki	1.4	1.4	21,352	20,081	+6.3	1.4	1.5	47,964	49,943	-4.0
Jaguar Land Rover Group	1.4	1.6	22,352	22,550	-0.9	1.1	1.2	39,818	41,430	-3.9
Land Rover	1.4	1.5	22,352	21,422	+4.3	1.1	1.1	39,811	38,824	+2.5
Jaguar	0.0	0.1	0	1,128	-100.0	0.0	0.1	7	2,606	-99.7
Honda	0.7	0.8	11,828	10,746	+10.1	0.6	0.6	21,805	21,075	+3.5
Mitsubishi	0.2	0.4	3,644	5,596	-34.9	0.2	0.4	7,712	12,536	-38.5

* 註 1：ACEA 根據各市場總量的估算

* 註 2：包括賓利 (Bentley)、布加迪 (Bugatti)、藍寶堅尼 (Lamborghini) 和曼恩 (MAN)

* 註 3：包括 Abarth

* 註 4：包括道奇 (Dodge)、瑪莎拉蒂 (Maserati) 和 RAM

* 註 5：僅含 Mercedes-Benz 品牌

※以上資料來源：歐洲汽車製造商協會 (ACEA) 官網公告新聞稿彙整

(作者現任本會業務處資深高級專員)



中國大陸 2026 年 3 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3月汽車工業經濟運行情況

春節後，企業生產經營活動加快，市場活躍度提升。3月，汽車產銷環比大幅回升，同比略有下降，相較前兩個月有所好轉。其中，中國國內市場受政策切換調整、需求前置釋放、同期高基數等因素影響，表現相對低迷，同比呈現兩位數下滑；汽車出口高速增長，儘管面臨外部不確定性挑戰，依然表現出較強韌性，中國品牌競爭力持續提升。

一季度來看，汽車產銷小幅下滑，降幅較1-2月收窄，釋放出向好信號。其中，乘用車市場降幅收窄，商用車銷量保持增長，新能源汽車熱度持續保持，汽車出口快速增長。

展望二季度，「兩新」等政策效應將持續釋放，北京車展開啟新品密集發布週期，有助於提升市場熱度，提振汽車消費。同時，當前外部環境複雜多變，地緣政治衝突風險上升，原材料及關鍵部件價格高位震盪，企業經營壓力進一步加大，內需市場動能偏弱，行業運行仍面臨較



大壓力。須密切關注外部環境變化形勢，有效應對各類風險挑戰，持續擴大內需，深入整治「內卷式」競爭，營造良好市場環境，助力行業平穩運行。

一、汽車總體產銷、內銷、出口情況：汽車產銷環比大幅回升，同比略有下降、內銷環比大幅回升，同比呈兩位數下滑、汽車出口高速增長、新能源汽車出口同比增長超過一倍

3月，汽車產銷分別完成291.7萬輛和289.9萬輛，環比分別增長74.4%和60.6%，同比分別下降3%和0.6%。

1-3月，汽車產銷分別完成703.9萬輛和704.8萬輛，同比分別下降6.9%和5.6%。

3月，汽車中國國內銷量完成202.4萬輛，環比增長78.6%，同比下降16%。其中，傳統燃料汽車中國國內銷量114.2萬輛，環比增長75.8%，同比下降14.1%。

1-3月，汽車中國國內銷量482.3萬輛，同比下降20.3%。其中，傳統燃料汽車國內銷量281.7萬輛，同比下降17.6%。

3月，汽車出口87.5萬輛，環比增長30.2%，同比增長72.7%。

1-3月，汽車出口222.6萬輛，同比增長56.7%。

3月，新能源汽車出口37.1萬輛，環比增長31.6%，同比增長1.3倍；



傳統燃料汽車出口50.5萬輛，環比增長29.2%，同比增長44.6%。

1-3月，新能源汽車出口95.4萬輛，同比增長1.2倍；傳統燃料汽車出口127.1萬輛，同比增長29.9%。

2026年3月汽車產銷情況

單位：萬輛，%

	3月	1-3月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	291.7	703.9	74.4	-3.0	-6.9
銷售	289.9	704.8	60.6	-0.6	-5.6

二、乘用車產銷、內銷、出口情況：乘用車產銷環比大幅回升，同比小幅下降、中國品牌乘用車銷量佔比仍保持高位、乘用車25萬以上價格區間市場，新能源表現好於傳統燃料、乘用車內銷環比大幅回升，同比呈兩位數下降、乘用車出口同比高速增長

3月，乘用車產銷分別完成244.6萬輛和241.2萬輛，環比分別增長74.8%和57.1%，同比分別下降5%和2.3%。

1-3月，乘用車產銷分別完成590.9萬輛和593.4萬輛，同比分別下降9.3%和7.6%。

3月，中國品牌乘用車共銷售163.2萬輛，同比增長0.2%；銷量佔有率67.7%，較去年同期上升1.7個百分點。



1-3月，中國品牌乘用車共銷售403.9萬輛，同比下降7.6%；銷量佔有率68.1%，與去年同期持平。

1-3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101.4萬輛，同比下降6.1%。

1-3月，新能源乘用車中，銷量主要集中在10-15萬價格區間，累計銷量61.7萬輛，同比增長6.8%。

3月，乘用車中國國內銷量166.3萬輛，環比增長75.1%，同比下降19.2%。其中，傳統燃料乘用車中國國內銷量86.7萬輛，比去年同期減少18.2萬輛，環比增長71.5%，同比下降17.3%。

1-3月，乘用車中國國內銷量401.3萬輛，同比下降23.4%。其中，傳統燃料乘用車中國國內銷量219.2萬輛，比去年同期減少56.5萬輛，同比下降20.5%。

3月，乘用車出口74.8萬輛，環比增長27.8%，同比增長82.4%。

1-3月，乘用車出口192.1萬輛，同比增長63%。

2026年3月乘用車產銷情況

單位：萬輛，%

	3月	1-3月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	244.6	590.9	74.8	-5.0	-9.3
銷售	241.2	593.4	57.1	-2.3	-7.6



三、**商用車產銷、內銷、出口情況**：商用車市場環比同比雙增、貨車產銷呈10%以上增長、客車產量同比微增，銷量同比呈兩位數下降、皮卡產銷同比增長、商用車內銷市場環比同比雙增、商用車出口快速增長

3月，商用車產銷分別完成47.1萬輛和48.7萬輛，環比分別增長72.5%和80.7%，同比分別增長9.1%和8.9%。其中，天然氣商用車銷量3.5萬輛，環比增長1.7倍，同比增長21.1%。

1-3月，商用車產銷分別完成113萬輛和111.4萬輛，同比分別增長7.9%和6%，其中，天然氣商用車銷量7.1萬輛，同比增長9.2%。

3月，貨車產銷均完成42萬輛和44萬輛，環比分別增長71.5%和83%，同比分別增長10.2%和11.6%。其中，重型貨車銷量13.9萬輛，環比增長88.9%，同比增長24.6%；中型貨車銷量1.3萬輛，環比增長58.4%，同比增長24.9%；輕型貨車銷量23.4萬輛，環比增長1倍，同比增長4%；微型貨車銷量5.4萬輛，環比增長29.7%，同比增長14.5%。

1-3月，貨車產銷分別完成101.4萬輛和100.3萬輛，同比分別增長9.7%和8.3%。其中，重型貨車銷量31.8萬輛，同比增長19.9%；中型貨車銷量3.5萬輛，同比增長19.2%；輕型貨車銷量51.1萬輛，同比下降2.8%；微型貨車銷量13.9萬輛，同比增長31.1%。



3月，客車產銷分別完成5.1萬輛和4.7萬輛，環比分別增長81.4%和61.2%，產量同比增長0.6%，銷量同比下降11.6%。其中，大中型客車銷量0.9萬輛，環比增長17.9%，同比下降15.6%；輕型客車銷量3.8萬輛，環比增長75.9%，同比下降10.7%。

1-3月，客車產銷分別完成11.6萬輛和11.1萬輛，同比分別下降5.9%和10.9%。其中，大中型客車銷量2.4萬輛，同比增長5.9%；輕型客車銷量8.7萬輛，同比下降14.7%。

1-3月，皮卡產銷分別完成16.1萬輛和16萬輛，同比分別增長7.5%和3.1%。分燃料類型看，汽油車產銷分別完成4萬輛和3.9萬輛，同比分別增長12.9%和3.4%；柴油車產銷分別完成10.1萬輛和10.2萬輛，同比分別增長8.6%和4.9%。

1-3月，排名前五位的皮卡生產企業銷量合計11.3萬輛，同比增長4%，佔皮卡銷售總量的71%，高於上年同期0.6個百分點。

3月，商用車中國國內銷量完成36萬輛，環比增長97.1%，同比增長2.7%。其中，貨車中國國內銷量32.7萬輛，環比增長97.3%，同比增長4.6%；客車中國國內銷量3.3萬輛，環比增長95.9%，同比下降12.9%。

1-3月，商用車中國國內銷量81萬輛，同比增長0.03%。其中，貨車中國國內銷量73.8萬輛，同比增長2.6%；客車中國國內銷量7.2萬輛，



同比下降20.7%。

3月，商用車出口12.7萬輛，環比增長46%，同比增長31.4%。其中，貨車出口11.3萬輛，環比增長51.4%，同比增長38.9%；客車出口1.4萬輛，環比增長13.6%，同比下降8.4%。

1-3月，商用車出口30.5萬輛，同比增長26%。其中，貨車出口26.5萬輛，同比增長27.9%；客車出口4萬輛，同比增長14.6%。

2026年3月商用車產銷情況

單位：萬輛，%

	3月	1-3月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	47.1	113.0	72.5	9.1	7.9
銷售	48.7	111.4	80.7	8.9	6.0

四、新能源汽車產銷、內銷、出口情況：新能源汽車市場產量同比微降，銷量同比微增、新能源汽車內銷同比兩位數下降、新能源汽車中國國內銷量佔比較上月有所回升、新能源汽車出口同比增長超過一倍、純電和插混汽車出口均保持高速增長

3月，新能源汽車產銷分別完成123.1萬輛和125.2萬輛，產量同比下降3.6%，銷量同比增長1.2%，新能源汽車新車銷量達到汽車新車總銷量的43.2%。



單位：萬輛，%

動力類型	產量	同比	銷量	同比
純電動	81.8	-2.3	83.1	3.2
插電式混合動力	41.3	-5.9	42.1	-2.3
燃料電池	0.01	-62.7	0.01	-65.3
合計	123.1	-3.6	125.2	1.2

1-3月，新能源汽車產銷分別完成296.5萬輛和296萬輛，同比分別下降6.8%和3.7%，新能源汽車新車銷量達到汽車新車總銷量的42%。

單位：萬輛，%

動力類型	產量	同比	銷量	同比
純電動	193.5	-4.4	191.3	-0.8
插電式混合動力	102.9	-11.1	104.7	-8.6
燃料電池	0.03	-53.9	0.05	-19.7
合計	296.5	-6.8	296.0	-3.7

3月，新能源汽車中國國內銷量88.2萬輛，環比增長82.4%，同比下降18.3%。其中，新能源乘用車中國國內銷量79.6萬輛，環比增長79.1%，同比下降21.1%；新能源商用車中國國內銷量8.5萬輛，環比增長1.2倍，同比增長21.7%。

1-3月，新能源汽車中國國內銷量200.6萬輛，同比下降23.8%。其中，新能源乘用車中國國內銷量182.2萬輛，同比下降26.7%；新能源



商用車中國國內銷量18.4萬輛，同比增長23.6%。

3月，新能源汽車中國國內銷量佔汽車中國國內銷量比例為43.6%；
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47.9%；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23.6%。

1-3月，新能源汽車中國國內銷量佔汽車中國國內銷量比例為
41.6%；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
45.4%；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
22.7%。

3月，新能源汽車出口37.1萬輛，環比增長31.6%，同比增長1.3倍。
其中，新能源乘用車出口36.3萬輛，環比增長31.4%，同比增長1.4倍；
新能源商用車出口0.7萬輛，環比增長42.9%，同比下降19.6%。

1-3月，新能源汽車出口95.4萬輛，同比增長1.2倍。其中，新能源
乘用車出口93.5萬輛，同比增長1.2倍；新能源商用車出口1.9萬輛，同
比下降16.2%。

3月，純電動汽車出口21.7萬輛，環比增長24.6%，同比增長1.1倍；
插混汽車出口15.3萬輛，環比增長43.1%，同比增長1.8倍。

1-3月，純電動汽車出口59.4萬輛，同比增長1.1倍；插混汽車出口
36萬輛，同比增長1.4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

1-3月，汽車銷量排名前五位的集團銷量合計為658.2萬輛，同比下降6%，佔汽車銷售總量的93.4%，低於去年同期0.4個百分點。

單位：萬輛，%

1-3月市場集中度	企業名稱	3月銷量	環比	同比	1-3月銷量	同比增長	市場份額
前三家 35.6%	上汽	36.6	40.0	-2.5	94.7	3.0	13.4
	吉利	27.8	17.5	2.1	82.3	3.4	11.7
	一汽	30.6	90.7	-9.3	74.1	-12.8	10.5
前五家 54.1%	比亞迪	30.0	57.9	-20.5	70.0	-30.0	9.9
	奇瑞	24.0	49.7	12.0	60.1	-2.7	8.5
前十家 84.3%	長安	27.1	78.3	-0.2	55.8	-22.1	7.9
	東風	23.2	112.5	20.8	52.8	12.3	7.5
	北汽	18.3	99.1	6.5	39.3	-2.3	5.6
	廣汽	17.7	104.6	1.7	38.0	2.4	5.4
	長城	10.6	46.1	8.2	26.9	4.7	3.8
前十五家 93.4% 同比-6.0%	特斯拉	8.6	46.2	8.7	21.3	23.5	3.0
	重汽	5.2	63.2	10.3	12.7	14.0	1.8
	華晨寶馬	4.8	56.3	-3.2	12.1	-5.3	1.7
	*零跑	5.0	78.2	34.9	11.0	25.8	1.6
	理想	4.1	55.4	11.9	9.5	2.5	1.3
	江淮	2.9	43.2	-21.8	8.4	-15.5	1.2
合計					658.2	-6.0	93.4

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



1-3，新能源企業銷量排名前十五位的企業集團合計為285.6萬輛，同比下降4.2%，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，%

1-3月市場集中度	企業名稱	3月銷量	環比	同比	1-3月銷量	同比增長	市場份額
前三家 47.2%	比亞迪	30.0	57.9	-20.5	70.0	-30.0	23.7
	吉利	15.8	13.8	7.9	44.8	12.9	15.1
	上汽	10.5	60.7	-11.8	24.9	-2.7	8.4
前五家 61.5%	特斯拉	8.6	46.2	8.7	21.3	23.5	7.2
	東風	8.6	110.4	55.2	21.0	52.4	7.1
前十家 84.9%	一汽	7.8	91.5	21.3	17.0	9.1	5.7
	長安	9.0	112.8	-0.5	16.9	-17.1	5.7
	奇瑞	6.9	78.7	11.4	15.8	-2.2	5.3
	*零跑	5.0	78.2	34.9	11.0	25.8	3.7
	廣汽	5.8	238.0	72.2	10.1	61.0	3.4
	理想	4.1	55.4	11.9	9.5	2.5	3.2
前十五家 96.5% 同比-4.2%	蔚來	3.5	70.6	136.0	8.3	98.3	2.8
	小米	2.1	5.0	-26.7	8.1	6.6	2.7
	北汽	3.1	130.7	-1.0	6.3	-4.0	2.1
	小鵬	2.7	79.7	-17.4	6.3	-33.3	2.1
	長城	2.2	71.5	-13.2	5.3	-15.8	1.8
合計					285.6	-4.2	96.5

3月，整車出口前十企業中，奇瑞出口量達14.8萬輛，同比增長71.3%，佔總出口量的16.9%。與去年同期相比，特斯拉出口增速最為顯著，出口達3萬輛，同比增長5.3倍。



1-3月，整車出口前十企業中，奇瑞出口量達39.1萬輛，同比增長54.4%，佔總出口量的17.6%。與去年同期相比，特斯拉出口增速最為顯著，出口達10.1萬輛，同比增長1.6倍。

六、中國海關出口數據：

據中國汽車工業協會整理的海關總署數據顯示，2026年2月，汽車進口3.2萬輛，環比下降17.4%，同比下降11.6%；出口73.6萬輛，環比下降7.5%，同比增長68.1%。

2026年1-2月，汽車進口7萬輛，同比增長24.3%；出口153.2萬輛，同比增長46.6%。

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)



台灣及歐美市場自行車產業概況

◎ 鄭育佳

2025年台灣自行車產業概況

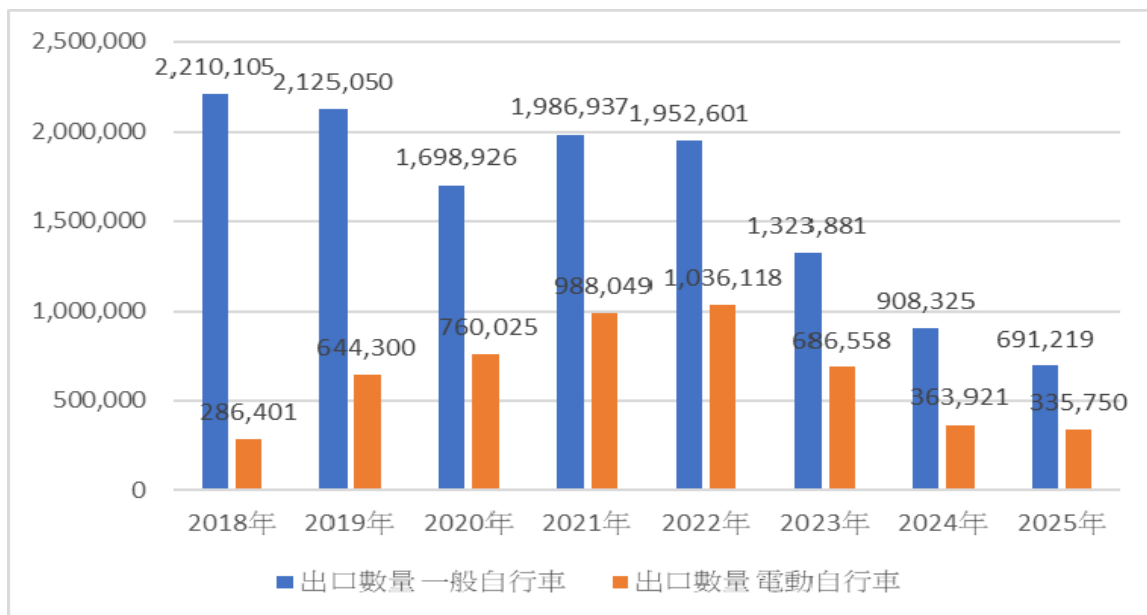
疫情對全球供應鏈造成了嚴重衝擊，自行車成車和零件製造商在2022年下半年出現消費通路庫存滿倉、努力去化庫存的窘境，2023年緊接俄烏戰爭、美國聯準會（Fed）鑑於通膨居高不下，開始長達一年的升息，消費緊縮、消費力下降，導致歐美市場的消費力道不如疫情前的光景，平均業者訂單衰退約3~4成，更拉長了自行車廠商消庫存的時程，2025年自行車產業亦未見復甦的曙光，歐美市場庫存調整雖已入尾聲，但面臨川普2.0的關稅新政與地緣政治的風險不斷打壓經濟發展，使得消費者緊縮消費需求，讓自行車產業又充滿變數。表一為2025年台灣自行車整車及零件出口統計總表。



表一、2024 年與 2025 年台灣自行車整車及零件出口統計

		2024 年	2025 年	成長率
出口數量 (台)	一般自行車	908,325	691,219	-23.90%
	電動自行車	363,921	335,750	-7.74%
出口金額 (美元)	一般自行車	1,028,522,832	742,865,005	-27.77%
	電動自行車	672,245,726	668,217,277	-0.6%
平均單價 (美元)	一般自行車	1,132.33	1,074.72	-5.09%
	電動自行車	1,847.23	1,990.22	+7.74%
主要零件出口金額 (美元)		1,399,719,579	1,465,537,602	+4.70%

2018 到 2025 年台灣自行車出口台數走勢





● 「一般自行車」

2025年台灣「一般自行車」成車出口總數量為 691,219 台，較2024年的 908,325台減少約 23.9%；出口金額共計742,865,005美元，與2024年相比下滑約27.77%，在市場去庫存壓力持續下，出口平均單價小幅回落，年減約 5.09%、計1,074.72美元，顯示一般車種在平價市場的競爭壓力較大，但台灣輸出的自行車仍舊以中高價位車種為主。

以市場區域來看，北美自由貿易區(NAFTA美加墨)向來是台灣一般自行車出口市占率最高的區域，2025年達40.94%、計282,964台，與2024比下滑 16.25%；其次為歐盟(不含英國、歐協)占 28.14%、計194,480台，與2024年相比減少24.14%。以國家別來看(如表二所示)，出口市占率前五大依序是美國(37.56%)、荷蘭(11.33%)、英國(7.64%)、澳洲(6.65%)及德國(3.89%)。相較於先前排名居前的中國大陸，2025年其占比已回落至3.69%、退居第六，整體市場仍處於去化庫存的延續階段。前五大出口市場包辦了台灣一般自行車總出口量的 67.07%，其中，美國作為絕對主力的第一大市場，單一國家即占整體出口超過三分之一，即使在過去一年川普政府一連串的關稅政策衝擊，依舊無法撼動美國市場的地位，也因此美國市場面臨的壓力在於出口數量減少約15.39%，平均單價也下滑20.83%的雙位數跌幅，導致整體對美出口產值受到明顯壓縮；在整體大盤出口量衰退近24%的環境下，澳大利亞是前五大市場中唯一呈現正成長的國家，其出口台數大幅逆勢成



長40.02%，表現最為突出；荷蘭以1,533.24美元維持在前五大市場中最高的平均單價，展現對高階車種的剛性需求；而德國雖然平均單價逆勢微升，但其出口數量面臨劇烈去庫存效應，大幅衰退46.04%。

表二：2025年台灣一般自行車出口前五大市場統計及與2024年相比

(依出口台數排序)

排名	出口國家	2025年出口台數(台)	與2024年相比(%)	占總出口量比例	平均單價(美元)	平均單價與2024年相比(%)
1	美國	259,594	-15.39%	37.56%	795.61	-20.83%
2	荷蘭	78,308	-8.39%	11.33%	1,533.24	-7.91%
3	英國	52,823	-2.83%	7.64%	991.67	-2.63%
4	澳大利亞	45,944	40.02%	6.65%	1,028.56	-14.25%
5	德國	26,917	-46.04%	3.89%	834.22	7.79%
總計		691,219	-23.90%	100%	1,074.72	-5.09%

● 「電動自行車 (E-Bike)」

至於眾所矚目的「電動自行車 (E-Bike)」，2025年展現出「量縮價揚」的抗壓性。全年出口台數計335,750台，較2024年減少約7.74%；然而，出口金額幾乎持平，僅微幅下滑0.6%，共計668,217,277美元；值得注意的是，平均單價攀升至1,990.22美元、年成長約7.74%，顯示台灣在電動自行車領域已成功轉向高單價、高附加價值的精緻化市場，與一般自行車共同奠定了台灣在全球高階產品供應鏈的核心地位。

台灣電動輔助自行車出口占比最大區域是歐盟的56.58%、計189,953



台，與2024年比下滑 2.09%、平均單價1,753.98美元（成長4.56%）；其次為北美自由貿易區的29.21%、計98,064台，與2024年相比下滑 11.73%、平均單價2,299.49美元、成長10.55%。以國家別來看(如表三所示)，電動輔助自行車出口最多的國家依序為荷蘭(35.99%)、美國(26.08%)、德國(9.79%)、英國(5.06%)及法國(2.78%)，前四名排序與去年相同，第五名由加拿大被法國取代，美國的市場價量雖呈雙雙下滑，但其平均單價仍是前五大國裡最高。荷蘭以高達35.99%的佔比穩坐第一大市場寶座，在整體大盤衰退的背景下，荷蘭市場繳出了出色的成績單，出口量與平均單價雙雙實現超過5%的成長，呈現健康的「量價齊揚」態勢，是穩定台灣E-bike出口基本盤的最大中流砥柱。美國市場佔比達26.08%，位居第二，儘管出口數量面臨10.89%的雙位數修正，但其平均單價卻大幅攀升9.16%，以2,278.4美元傲視前五大市場，顯示對美輸出的產品組合已出現顯著質變，高單價的高階運動型或特殊規格電輔車已成為銷售主力。第三大市場德國表現相對平穩，數量微幅下滑5.87%，單價則持平微升 0.86%。值得高度關注的是第四大市場英國，雖然出口台數衰退17.09%，但平均單價卻出現高達 29.3%的爆發性成長，一舉突破兩千美元大關，顯示英國消費者對於台灣高階車種的接受度大幅躍升。位居第五的法國市場出口數量逆勢暴增19.98%，是前五大市場中動能最強的地區，平均單價則下修5.21%，這表示在法國市場，透過極具競爭力的中高階產品進行定價策略，正有效打開並快速搶占市場份額。



表三：2025 年台灣電動自行車出口前五大市場統計及與 2024 年相比

(依出口台數排序)

排名	出口國家	2025 年出口台數 (台)	與 2024 年相比 (%)	占總出口量比例	平均單價 (美元)	平均單價與 2024 年相比 (%)
1	荷蘭	120,834	5.08%	35.99%	1,857.24	5.27%
2	美國	87,561	-10.89%	26.08%	2,278.40	9.16%
3	德國	32,854	-5.87%	9.79%	1,326.85	0.86%
4	英國	16,983	-17.09%	5.06%	2,097.67	29.30%
5	法國	9,332	19.98%	2.78%	1,399.54	-5.21%
總計		335,750	-7.74%	100%	1,990.22	7.74%

● 「自行車零組件」

至於自行車零組件市場，隨著全球去庫存進入尾聲，2025年全年出口總額為1,465,537,602美元，較2024年的13.99億成長4.70%。相較於2024年17.46%的減幅，以及2023年高達43.4%的斷崖式下滑，2025年的出口金額已由負轉正，顯示產業底部已經確立。

受惠於2025年下半年主要品牌廠庫存回歸健康水位，零組件業者的訂單能見度已明顯提升。隨著市場需求逐步回穩，加上新車生產動能重啟，零組件產業已正式告別高庫存陰霾，預估進入2026年後，隨著新年度車款的零組件需求進入拉貨旺季，產業將接續增加生產動能，目前零組件業者的回溫表現，已明確釋放出市場全面迎春的訊號。



台灣自行車零件產業在經歷了市場的庫存去化與調整後，整體呈現穩步復甦的態勢，數據顯示，2025年零件出口總重量達32,583,367公斤，較2024年同期成長4.54%；2025整體出口金額共計1,465,537,602 美元，與前一年相比成長4.70%，自行車零組件產業在去年第四季庫存已有明顯改善，整體市場呈現「量價齊揚」的健康走勢，顯示海外終端需求正逐步回溫。

從前十大出口產品的結構來看，台灣自行車零組件產業正展現出「主件盤整、次系統爆發」的轉型與復甦態勢。

「其他車架、前叉及相關零件」項目依然穩居出口金額的榜首，但面臨逆風修正，創造了逾 4.8億美元的產值，佔整體零件出口總額近三分之一，然而，值得注意的是，該項目的出口金額較去年衰退了6.91%，車架與前叉作為自行車的基礎架構，其衰退反映了海外成車組裝廠在經歷前兩年的庫存去化後，對於大型核心零件的拉貨態度仍偏向保守，組車廠傾向確認訂單再製造。

在車架動能疲軟的背景下，2025年的出口成長主要歸功於高附加價值系統件的強勢突圍。排名第二的「其他煞車器及其零件」出口額達1.84億美元（年增 9.49%）。最引人注目的是傳動與輪組系統的驚人爆發力，排名第三的「輪圈及輪輻」出口額突破1億美元大關，且年增率高達 42.05%，是前十大產品中成長最猛烈的品項。此外，「曲柄齒輪」、「變速器」以及「飛輪之鏈輪」全數繳出雙位數的亮眼成績，這顯示在電動輔助自行車或



高階運動車款的帶動下，海外市場對於能承受更高扭力、具備更精準變速效能的台灣製高階傳動零組件有著強烈的剛性需求。

綜合前十大出口產品的表現，2025 年台灣自行車零件產業成功抵禦了主要出口項目的車架出口衰退所帶來的衝擊，憑藉著在煞車制動、高階輪組以及精密傳動系統的强大研發與製造優勢，不僅填補了業績缺口，更帶動整體產業逆勢成長。這不僅證明了台灣在全球自行車供應鏈中不可取代的高階零件地位，也指明了未來產業持續朝向高精密、高單價次系統發展的明確道路。

表四：2025 台灣自行車零件出口前十大產品項目（依金額排序）

排名	產品名稱	2025 年出口金額 (US\$)	成長率 (增/減 %)
1	其他車架、前叉及相關零件	481,614,220	-6.91%
2	其他煞車器及其零件	184,148,540	9.49%
3	輪圈及輪輻	109,572,709	42.05%
4	曲柄齒輪及其零件	102,955,693	22.08%
5	腳踏車用變速器	92,926,599	13.77%
6	其他飛輪之鏈輪	78,279,873	27.66%
7	腳踏車用新橡膠氣胎	67,958,391	-2.25%
8	腳踏車用座管及上下管	56,028,462	2.98%
9	輪轂(倒煞車輪及輪轂煞車除外)	46,718,056	2.62%
10	腳踏車用把手	42,840,451	-0.92%

* 表一至表四資料來源：財政部關務署、台灣自行車輸出業同業公會、車輛公會整理



2025年重點國家自行車產業概況

歐盟《歐洲自行車宣言》（European Declaration on Cycling），強調自行車是一項最具永續性、低成本及健康的交通和休閒工具，該宣言是在促進整個歐盟自行車和自行車產業的利益和發展方面向前邁出的重要一步，敦促成員國優先發展自行車基礎設施、安全措施和鼓勵國民使用自行車的政策。自2024年4月簽署後，已從「確立政治目標」正式邁入「具體落實」的階段。根據歐洲執委會（European Commission）於2025年9月30日正式發布了首份《歐洲自行車宣言進度報告》，該報告由歐盟交通運輸總署（DG MOVE）主導，明確將自行車定位為解決「交通貧窮（Transport poverty）」的低成本、高效益工具。執委會發布最新建議，敦促各成員國將財政補貼精準投放，針對低收入家庭提供購買一般自行車、電動自行車（E-bike）及貨運自行車的實質補助，以擴大弱勢群體的移動平權。

歐洲自行車聯盟（ECF）在2025年度的成果總結中，正式宣布歐洲各國鐵路公司已針對跨國列車上的「一般組裝自行車（regular, assembled bicycle）」達成共同定義協議，這項突破性進展大幅消除了長久以來自行車跨國旅遊與跨區通勤的障礙。

歐洲城市組織（Eurocities）與歐洲城市交通專家小組（EGUM）在2025年秋季的會議及聲明中，強烈呼籲歐盟未來的政策焦點必須轉向實用性配套。重點包含推動「自行車物流（Cycle logistics）」、建築內的安全停



車與充電設施，以及能應對高溫與洪水的氣候適應型基礎建設。同時，地方城市也明確向歐盟表態，要求提供長期、可預測的專項資金，並設定如「歐盟層級的自行車成長量」等可量化的目標，以確保宣言能實質落地。

2025 年的《歐洲自行車宣言》已成功串聯起各國的鐵路運輸網絡，並帶動了數十項地方政策的投資。接下來的發展重心，將是如何確保歐盟資金能穩定挹注於電動貨運自行車的物流應用，以及打造能應對氣候變遷的強韌自行車網絡。這對台灣的 E-bike 與貨運自行車（e-Cargo bike）出口而言，意味著長線的剛性需求已獲得歐盟政策面的實質保障。

根據義大利自行車產業協會（ANCMA）最新發布的統計，2025年義大利國內自行車市場步入盤整期，全年總銷量降至約130.3萬台，較2024年下滑4%。儘管義大利本土的自行車製造與外銷出口依然保持強勁動能，但國內市場買氣卻因基礎設施建設遲緩，以及非法改裝電動車的亂象衝擊而備受壓抑。值得關注的是，在整體車市縮水的逆風環境下，電動自行車的市占率仍穩穩盤踞約20%的水位，這不僅突顯出E-bike堅實的剛性需求，更預示著未來隨著歐盟基礎建設到位與法規日益完善，電動自行車必將成為引領產業全面復甦的關鍵引擎。

德國自行車工業協會（ZIV）公告最新統計，儘管面臨充滿挑戰的經濟大環境，德國自行車產業仍展現出強大的韌性，整體表現穩定並維持在良好的水準，全年總銷售量約為380萬台，較 2024年微幅下滑3.9%，其中，



一般自行車銷售約180萬台、市佔率為 47.3%，佔比呈現小幅回升態勢；電動自行車銷售則達200萬台、市佔率為52.7%，雖然銷量跌幅稍大於傳統自行車，但仍佔據市場過半份額，穩居市場的主導地位。自行車與電動自行車的年度銷售額為58.5億歐元，較去年下滑7.7%，但相比前一年的跌幅已大幅收斂。因市場折扣壓力，電動自行車的 average 售價微幅下降；但傳統自行車價格保持穩定，特別是公路車與礫石車（Gravel bikes）的需求持續強勁，為市場提供了穩定的價格支撐。協會對於2026年的市場發展抱持謹慎樂觀的態度，並指出「企業自行車租賃」與「專業維修服務」將是未來為產業創造價值的兩大關鍵動力。

荷蘭是歐洲使用自行車代步比例最高的國家，根據荷蘭自行車產業協會（RAI Vereniging）與BOVAG統計數據，2025年荷蘭共售出795,968輛自行車，較2024年下滑7%，儘管銷量下滑，但產業總營業額達15.3億歐元，僅微幅下降1.3%，平均單價格已上升至1,925歐元。電動自行車無疑是荷蘭自行車市場的產業營收命脈，2025年售出391,318輛電動自行車，佔整體新車銷量的 49%，由於單價較高，電動自行車貢獻了產業高達73%的營業額，平均單價上漲6%，達到2,872歐元。荷蘭自行車保有量高達2,440萬台，數量比其總人口數還要多，展現了高度的成熟化，儘管市場量能微縮，但在E-bike滲透率極高、單價攀升，以及實體專賣店高品質服務的帶動下，整體產業已經成功抵禦了後疫情時代的銷量修正，同時，民眾騎乘意願的歷史



新高，也為未來的自行車維修服務與長期需求提供了最穩固的基石。

根據 Global Market Insights統計，2025年美國自行車市場總值約為92億美元，市場推估將以2.9%的年複合成長率（CAGR）穩步增長，至2035年將達到124億美元。根據美國能源部統計，電動自行車的日均使用量為3.9次，而傳統自行車僅3.4次，顯示通勤者和休閒騎行者對電動自行車有著強烈的偏好，尤其是在城市地區、丘陵地帶或通勤距離較長的地區，由於城市普及、企業激勵措施和州級政策的推動，預計該市場將以10%的複合年增長率成長。在傳統自行車領域，公路車依然佔據主導地位，囊括了約35%的市場份額。美國市場排名前七的公司分別是 Pon、Trek、Specialized、Giant、Accell、Canyon和 Merida，這7家公司在2025年即佔據約36%的市場。

過去「A-team」的產生，讓台灣自行車業從設計、生產、採購、研發彼此互相交流，提升產業競爭力，讓台灣製造中高階自行車能立足台灣、放眼世界市場，時至今日隨著全球去碳化趨勢與智慧化需求增長，自行車產業在AI技術引領下，製造業需要再次升級，透過AI製程提升製造精度、節省人力、避免錯誤，透過終端消費角度，利用AI學習騎行者習慣，帶來完整無縫騎行體驗，從製造到應用都需要仰賴人工智慧提升產業價值。自行車產業在台灣有另一項優勢，即是擁有堅實的電子與金屬機電產業基礎，不斷地進行創新和轉型，業者早已著手開發智慧化、電動化的自行車產



品，以迎合消費者的需求。

回顧疫情期間的自行車需求高峰、高通膨強勢升息導致消費意願低落，歷經一段時間去化高庫存，未料2025年還有一波關稅戰、台幣強勢升值的挑戰，還有緊接不斷地緣政治風險導致消費緊縮，因此全球自行車產業面臨最新的風險即是消費者需求停滯，從台灣到歐盟的自行車產業共同疾呼騎自行車的優勢，緊扣今年展覽主題「Cycling to Wellness」（騎行健康），希冀喚起更多消費者以騎自行車代步，也朝「騎車應擁有碳權」為方向而努力，推動里程憑證與騎行碳權，接軌全球減碳目標，才能增加自行車銷售數量。

（資料來源：各公協會官網彙整；
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、歐盟設立碳關稅基金，以稅收支援產業減碳轉型

歐盟委員會規劃自2028年起，將CBAM約 25% 的收入用於設立為期兩年的「臨時脫碳基金(Temporary Decarbonization Fund)」，協助高碳排產業因應碳費帶來的成本壓力。此舉也回應外界對碳關稅可能形成貿易壁壘的疑慮，透過資金回流支持減碳轉型。整體而言，CBAM不再只是提高成本的工具，也逐漸轉為引導產業升級的政策機制，在推動減碳的同時，兼顧國際貿易的公平性，對開發程度較低的國家供應商也有一定緩衝效果 (International Carbon Action Partnership, 2025)。

請參閱：<https://icapcarbonaction.com/en/news/eu-cbam-enters-compliance-phase-and-outlines-path-ahead>

二、特斯拉重返純電動車銷售龍頭，超越比亞迪再居第一

截至2026年第一季，特斯拉以35.8萬輛交車數重回全球純電動車銷售第一，年增6.5%。比亞迪雖然整體新能源車（含插電式混合動力）銷量仍較高，但在純電



領域已被反超，影響主因包括中國購車補貼縮減、稅賦增加，以及市場競爭加劇。此現象顯示電動車市場變化快速，競爭關鍵仍在於成本控制、產能規模與定價策略 (InsideEVs, 2026)。

請參閱：<https://insideevs.com/news/792143/tesla-no1-ev-maker-q1-2026/>

三、本田終止索尼電動車合作案，轉向強化油電技術布局

本田汽車於2026年3月宣布調整產品策略，終止與索尼合作開發的AFEELA電動車計畫，並取消原訂在北美推出的三款新電動車型（包含Honda 0系列）。此決策將使本田汽車須認列約157億美元的資產減損與重組費用，對其短期財務表現帶來壓力。同時，本田表示因北美電動車需求放緩，加上中國市場競爭激烈，未來將把資源集中於較具優勢的油電混合動力技術，以維持營運穩定 (Honda, 2026)。

請參閱：<https://global.honda/en/newsroom/news/2026/c260312eng.html>

四、美國混合動力車快速成長，成為電動化轉型過渡選擇

PricewaterhouseCoopers (2026) 指出，混合動力車 (HEV) 在美國市場快速成長，過去三年採用率已明顯提升。雖然HEV購車價格比傳統燃油車高約5%至10%，但因油耗表現較佳、轉售價值較高，在整體使用成本 (TCO) 上更具吸引力。這也促使車廠加快推出混合動力車型，並逐步調整產品布局。相較於純電動車在充電設施與價格上的限制，HEV在現階段成為消費者與車廠邁向電動化過程中的實用選擇。

請參閱：<https://www.pwc.com/us/en/industries/industrial-products/library/automotive-industry-outlook.html>



五、全球自行車市場穩定成長，電動車款帶動新動能

Fortune Business Insights (2026) 指出，全球自行車市場規模預計在2026年達358.3億美元，較2025年的338.7億美元成長約5.78%。在各國推動低碳城市政策（如巴黎持續擴建自行車路網）的帶動下，自行車逐漸由休閒工具轉型為日常通勤的重要交通方式。2026年第一季趨勢顯示，具備GPS導航、AI節能輔助與智慧防盜功能的自行車接受度明顯提升，帶動電動輔助自行車（e-bikes）以7.8%的年複合成長率成為主要成長動能。雖然傳統自行車款仍維持約54.88%的市場占比，但高附加價值的智慧車款與共享系統，已逐漸成為產業獲利的重要來源。

請參閱：<https://www.fortunebusinessinsights.com/bicycle-market-104524>

六、電動車成長趨緩，政策變動與新興市場成關鍵變數

BloombergNEF (2026) 的報告顯示，2025年全球電動車銷量持續成長，約占新車銷售的25%。不過進入2026年後，市場成長動能出現放緩跡象，美國因補貼政策不確定影響需求，歐洲則受到各國補助退場與推動進度不一影響。相較之下，泰國、越南、巴西等新興市場成長較快，逐漸成為新的發展重心。雖然電池產能增加帶動價格下降，但充電成本上升與市場競爭加劇，仍對車廠獲利造成壓力。整體來看，電動車市場仍將持續成長，但發展速度與區域表現將出現差異。

請參閱：<https://about.bnef.com/insights/clean-transport/electric-vehicle-outlook/>

七、軟體定義車輛興起，訂閱服務成車廠新獲利來源

2026年，全球汽車產業加速邁向「軟體定義車輛（SDV）」發展。隨著整車硬



體利潤受競爭壓縮，傳統車廠如 Ford 與 Mercedes-Benz 正增加對軟體開發的投資，並透過車載訂閱服務（如導航升級、駕駛輔助功能）及遠端更新（OTA），建立持續性的收入來源。近期趨勢顯示，車載軟體不僅支撐自動駕駛發展，更成為品牌差異化的關鍵因素。市場預期至2030年，軟體相關服務在車輛販售獲利中的占比將顯著提升。不過，隨著功能增加，車輛數據的隱私與資安風險也同步提高，成為車廠需重視的挑戰 (McKinsey, 2026)。

請參閱：<https://www.mckinsey.com/features/mckinsey-center-for-future-mobility/our-insights/mapping-the-automotive-software-and-electronics-landscape>

八、固態電池邁向商用測試階段，2026年成關鍵觀察年

2026年第一季，全球主要電池廠如 Samsung SDI 與 Toyota 陸續公布固態電池的新進展，Samsung SDI 於2026年3月 InterBattery 展會上展示能量密度達700Wh/L的全固態電池樣品，並計畫優先應用於機器人與城市空中交通（UAM）等新興領域；同時，Toyota 與 Idemitsu 合作建設的大型固態電解質試驗工廠也在年初動工，顯示相關技術正從實驗室研發逐步走向實際量產測試階段。固態電池被認為有機會改善電動車續航力與安全性問題，雖然距離全面商用化仍需時間，但已成為未來車用電池技術的重要發展方向，並有望影響未來數年的電動車技術走勢 (Electrek, 2026)。

請參閱，來源1：<https://electrek.co/2026/01/30/toyota-partner-breaks-ground-on-all-solid-state-ev-battery-plant/>

來源2：<https://news.samsungdi.com/global/articleView?seq=383>



九、數位產品護照成供應鏈關鍵工具 推動材料溯源與循環利用

World Economic Forum (2026) 指出，數位產品護照 (DPP) 正逐漸成為提升跨國供應鏈穩定性的重要工具。隨著歐盟電池相關法規進一步明確，DPP 不再只是產品標示，而是可記錄材料來源、維修歷程與回收資訊的數位系統。對於仰賴鋼鐵、鋁等關鍵材料的汽車與運輸工具產業而言，DPP 有助於提升資訊透明度並強化供應鏈管理，同時促進產品回收與資源再利用，逐步成為因應法規與環境要求的重要做法。

請參閱：<https://www.weforum.org/stories/2026/03/digital-product-passports-when-does-transparency-truly-matter-for-circular-products/>

十、數據中心導入全天候綠電 儲能系統成工業用電新模式

根據 Renewable Energy World (2026) 的報導，能源服務商 Calibrant Energy 與 Iron Mountain 合作，在美國新澤西州建置 23MWh 的儲能系統 (BESS)。此專案目標是結合在地太陽能發電與儲能設備，讓使用電需求與綠電供應能即時媒合，逐步實現全天候低碳用電。這類模式已開始受到大型製造業關注，用於工廠節能與減碳規劃，以因應市場對企業用電來源與碳排放管理日益提高的要求。

請參閱：<https://www.renewableenergyworld.com/power-grid/smart-grids/data-centers-as-dynamic-grid-assets-new-jersey-site-using-solar-and-storage-for-flexibility/>

(資料來源：中華經濟研究院)



建大工業股份有限公司 簡介

◎編輯部



基本資料

創 立：1962年

創 立 人：楊金豹

總 裁：楊銀明

董 事 長：楊啟仁

主要產品：自行車內外胎、機車內外胎、工業車內外胎、汽車類輪胎、輻射層輪胎等

電 話：886-4-8345171

傳 真：886-4-8361276

公司網頁：<http://www.kendatire.com/zh-tw/>

地 址：臺灣彰化縣員林市中山路一段146號



建大工業股份有限公司創立於 1962 年，長久以來，建大秉持著『誠信、品質、服務、創新』的經營理念，更堅持『第一次就做對、做好，將具有競爭力的製品和服務適時、正確送達客戶』的品質政策，以輪胎工業為基礎，致力於全球化的發展，64年來發展至今，『建大輪胎』儼然是國人耳熟能詳的輪胎生產廠，不但是我國的輪胎雙雄之一，更是排名全球第31的輪胎大廠。建大公司不僅是我國跨國企業的成功標竿，更象徵著我國輪胎生產技術已具備國際級水準。



建大大事紀

1960's

- 於1962年3月在台灣彰化縣員林鎮創立。
- 雇用人數約50人。
- 生產自行車輪胎及內胎。

1970's

- 開始向海外市場拓展。
- 生產摩托車、農業車具用輪胎及內胎。



1980's

- 於台灣雲林縣莿桐鄉建立第二座工廠。
- 股本增至美金兩千九百萬元
- 公司股票正式上市。
- 建大美國分公司成立。

1990's

- 1990年 於中國深圳設立第一間工廠
- 1991年 於美國及香港設立辦公室
- 1994年 於中國昆山設立昆山廠。
- 1997年 於越南同奈省設立第一間工廠。

2000's

- 2001年 於中國昆山廠啟動汽車輪胎的生產。
- 2005年 於中國深圳設立第二工廠。
- 2008年 於中國天津設立第一工廠。
- 2012年 於中國天津設立以汽車輪胎生產為主的第二工廠。

2010's

- 2012年 建大50週年慶感恩餐會
- 2013年 於德國成立歐洲銷售辦公室
- 2015年 於美國Akron成立建大美國技術研究中心(KATC)
- 2015年 於印尼雅加達設立工廠
- 2016年 於越南同奈動土興建第二工廠
- 2017年 併購STARCO EUROPE A/S
- 2018年 購買雲林大將工業園區擴建雲林廠
- 2018年 於德國成立歐洲研發中心(KETC)

2020's

- 2022年 與深圳市和居置業有限公司簽訂深圳一廠都市更新合作協議
- 2022年 建大60週年慶祝茶會暨台灣研發總部啟用典禮
- 2023年 深圳一廠都市更新案動土
- 2025年 KENDA MARTIN WHEEL 於俄亥俄洲正式啟用



全球據點





全球研發據點

美國研發中心(KATC)



美國研發中心(KATC)所在城市Akron 為美國輪胎發源地，在地培育不少優秀研發人材，藉由延攬在地研發技術人員，為北美市場開發新產品、與北美汽車製造商進行接觸及交流，協助國際市場拓展、縮短研發時程，並加速提升產品性能及品質。

歐洲研發中心(KETC)



歐洲研發中心(KETC)於德國延攬當地經驗研發技術人員，主要任務為能夠快速收集市場訊息及貼近歐洲市場需求，進行適合歐洲市場的產品設計、新技術開發/測試，與歐洲汽車製造商進一步接觸及合作，拓展歐洲市場版圖及提升品牌國際知名度。



中國研發中心(KCTC)



中國研發中心(KCTC) 主要負責中國大陸市場的產品開發，並整合昆山、天津兩廠的產能隨著中國大陸經濟快速成長、市場規模增長，提供合適中國市場之輪胎產品。

全球研發總部(KDTC)



建大全球研發總部於雲林科技工業園區成立，土地面積15,311.13平方米，建物面積8,140平方米，實驗室/試驗室5,142平方米，厚植研發實力，整合全球研發量能，未來並將持續增購設備及延攬人材，提升輪胎產品研發實力，因應產業趨勢變化及發展先進關鍵技術。



經營理念

『誠信』是我們最基本的理念，我們秉持著誠實、正直的態度經營著企業，我們不誇張、不虛偽、恪守法律、尊重同業，以『人無信不立』的態度對待客戶的承諾，以公正、透明、負責、廉潔的態度對待員工與合作夥伴。我們選才注重品德與才能，絕不偏私，我們凡事皆全力以赴，追求建大公司的永續經營。

『品質』是企業生存的根本。在現今客戶對於品質要求日益升高的情況下，建大秉持『第一次就做好、做好，將具有競爭力的製品和服務適時、正確送達客戶』的品質政策，不斷持續改善生產技術與管理體系，以對品管的最高規格要求，讓建大能在注重品質的市場中，佔有一席之地。

『創新』是企業成長的關鍵，建大長久以來，除了培訓頂尖人才及引進國際頂尖的研究設備外，更進一步與國外大廠合作，使建大與國際頂尖技術接軌，不斷提升創新能力，力求涵蓋全面的創新，並將其應用於實際層面上，使建大持續於業界取得領先地位。

『服務』建大秉持著『客戶導向』之信念，以客戶的需求為宗旨，用服務的心，力求以最好的技術提供最好的產品，滿足客戶的需求，提昇其『幸福指數』，讓建大成為首選品牌。



建大公司一直以來堅持以「品牌永續經營」的理念持續創新建大的企業版圖，為了因應全球化並開創國際市場，建大致力於研發新科技，使技術名列世界頂尖之列，此外，更積極培養在地人才，使我國人才與世界頂尖人才爭鋒。



品質認證

在追求卓越品質的要求下，建大不斷提昇的產品品質來滿足客戶需求，在國際上建大更積極申請國際級認證，自1978年以來建大通過的國際認證不勝枚舉，如ISO 9001/ ISO 14001等品質認證，這些認證皆是對於建大產品品質之肯定。



ISO 9001 / ISO 14001
TS 16949 / OHSAS 18001



永續發展ESG

本公司自2016年起，每年度發行企業社會責任報告書，因配合作業辦法修正，於2022年更名為永續報告書。本報告書參考全球永續性報告協會推出之GRI永續性報導準則等編製而成，呈現本公司於經濟、環境(E)、社會(S)、治理(G)的績效表現。讓關心本公司的各界利害關係人更加瞭解與信任。公司於2022年成立永續發展委員會，為永續發展專責單位。透過環保安衛、員工關係及社會參與和公司治理三個工作小組。將永續經營融入經營策略，邁開永續發展之步伐。

公司永續發展政策：秉持『誠信、品質、服務、創新』的經營理念，以『綠色生產、



安全健康、永續經營』的政策下，除了提供滿足顧客需求的產品以創造利潤、永續經營。另外，建大定期提供經費支持建大文教基金會推展公益事業，固定舉辦紀念音樂會、學校暑期營隊、提供學生就學獎學金，發揚學術文化，提升生活品質，善盡社會責任。

建大不斷追求卓越，所推出的產品獲獎無數，於2008~2026年連續19年獲得台灣精品獎、2022年KR608獲得德國iF設計獎、2022年僑務委員會海外台商精品選拔(金質獎)、超輕量化內胎獲美國芝加哥優良設計獎，此外其研發的自行車內胎、公路自行車胎、登山自行車胎、機車胎、地形胎等2022~2025間連續獲得美國IDA國際設計獎肯定。此外企業獎項部份於2021-2022年期間榮獲國家品質獎- 製造品質典範獎、「安全認證優質企業證書」，國家職業安全衛生獎-傳統產業特別獎、國家企業環保獎-銅級獎，2026年榮獲永續自行車產業ESG優質廠商。



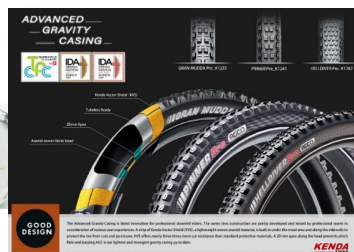
2022年國家品質獎
蔡英文總統接見董事長雙方合照



2021年獲頒國家品質獎
製造品質典範獎



2021年獲頒國家企業環保銅級獎



品牌行銷與回饋

建大『生活動起來，生命更精彩』為主軸推廣品牌，持續針對國內、外選手、球隊及車隊給予協助與栽培，並在美國職業籃球NBA、職業棒球大聯盟MLB及義大利足球超甲級聯賽比賽露出，於台灣贊助建大輪胎武嶺盃、台灣女子高爾夫球賽，中華職棒統一獅隊。這些選手在比賽中屢獲佳績，為了強化品牌全球行銷，於2019年起，建大在NBA賽事中做出新突破，一舉於馬刺、賽爾提克、太陽、熱火等球隊賽事中，讓「KENDA」品牌持續曝光，再次利用運動行銷方式提升建大品牌知名度是最好的宣傳管道。



未來展望

建大創立至今64年，我們不以現有之成果自滿，全體同仁都將繼續保持當初轉型所秉持之精神，勇於接受改變與創新，無論是在品質、服務上都應力求盡善盡美一直堅持著『品牌永續經營』的概念，不僅開拓國際市場，更對台灣本土社會的回饋不遺餘力，奉行



著『根留台灣，放眼全球』的經營策略，而建大將繼續專注於輪胎本業，力求均衡發展，生產出全世界最頂尖品質的產品給客戶，並且積極行銷建大自有品牌『KENDA』，期望未來建大營收能夠突破新台幣500億元並擠進世界前20大輪胎企業。

現今建大公司已是全球化國際集團企業，除已加入公司治理之家族成員外，亦須仰賴素質精良之專業經理人共同治理。公司的經營團隊及重要管理階層皆擁有二、三十年的專業經歷，具備強大的向心力、凝聚力、忠誠度及專業能力。

建大公司研擬員工認股權制度，期待更進一步吸引優秀人才，加強次世代接班規劃。此外，為使公司股權及管理制度穩定並永續經營，建大董事會亦積極研究成立家族辦公室的可能性，整合家族資源，構建穩健基石，邁向百年企業之列。

<p>2024 美國IDA獲獎</p>  <p>榮獲美國IDA國際設計獎 The International Design Awards (IDA)</p>	<p>2024中華汽車協力會員大會獲獎_年度績優廠商獎</p> 
<p>2024中華汽車協力會員大會獲獎_品質金質</p> 	<p>2024中華汽車協力會員大會獲獎_環境永續推動講</p> 
<p>建大免充氣輪胎榮獲『2024國家品牌玉山獎』</p>  <p>榮獲第21屆國家品牌玉山獎 2024 THE NATIONAL BRAND YUSHAN AWARD 最佳產品類-免充氣輪胎</p>	<p>K1225與超保氣內胎榮獲2024金點設計獎</p>  <p>榮獲2024金點設計獎 Golden Pin Design Award 產品設計類-年度標準</p>



第34屆台灣精品頒獎典禮-建大領獎



2025年台灣設計展「台灣首創」不怕子彈打的輪胎！



2026 永續自行車產業ESG優質廠商



2026 自行車創新獎頒獎



2026 建大受KYMCO肯定獲選「橡塑膠類績優廠商」



橡塑膠類績優獎 建大工業(股)公司



「2026年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展」 (AUTOMECHANIKA DUBAI)

◎ 編輯部

一、組團說明：

(一) 活動簡介：

- 1.展覽名稱：2026年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展
(AUTOMECHANIKA DUBAI 2026)
- 2.展覽日期：2026年11月10日～11月12日
- 3.展覽地點：Dubai Exhibition Centre (DEC)
- 4.展覽項目：汽車零配件及相關產品

(二) 預定徵集攤位數：12個標準攤位

- 1.報名表傳送方式：**只接受電子郵件(E-mail)至賀友信箱：maureen_chen@wesexpo.com**
(統一報名至賀友信箱，請勿傳真或電郵至公會)
聯絡人：賀友展覽公司-陳宇軒02-25982630*105
- 2.遞交報名表後，必須於二週內完成全額繳款，方完成正式報名。
- 3.確認報名成功後，**車輛公會將另行通知匯款**，4月30日前完成正式報名業者並繳費者，享早鳥優惠價。

二、報名方式：

攤位圈選方式：

- 1.攤位面積：面積大的廠商先選位。
- 2.攤位面積相同者：以報名時間較早者為先；

報名時間以賀友收到之email報名表時間順序為準(傳真不算、mail至公會不算)。



3.攤位面積非9平米倍數者(如12sqm或20sqm)位置會有限制，須依最終提供之選位平面圖規劃。

三、攤位費用說明：

1.台灣館標準攤位4月30日前報名早鳥價：美金783.5元/每平米(原價美金805元/每平米)

2.行銷套裝：美金500元/每攤位，主辦方規定此項每家都必須支付，包含列於活動官方網站、手機應用程式及配對功能、預約會議及掃描參觀者證以獲取潛在客戶資訊的功能。

3.轉角費(選位作業結束後，選到轉角攤位者需支付轉角費)

● 兩面開：美金10元/每平米(例：9sqm兩面開攤位轉角費用 USD 10 x 9sqm= USD 90)

● 三面開：美金20元/每平米

● 四面開：美金30元/每平米(限24 sqm以上)

4.以上費用未含台灣5%營業稅。

四、攤位展出禁止規定：違者將影響未來報名資格。

1.嚴禁合併攤位及私下轉售攤位：不論攤位大小，攤位空間不可做切割，或私下轉售。

2.公司招牌板：招牌板及LOGO只能以同一家公司露出。

車輛公會聯絡人：業務處鄭專員

電話：(02)27051101分機：131

E-mail：joyce@ttvma.org.tw

※本展擬申請經濟部國際貿易署海外展覽補助，故向車輛公會報名參展廠商須符合參展補助之核銷規定。



新聞選粹

汽車類

【4/1】

3月車市雖受到美國進口車關稅變動及中東戰事等外在因素干擾，但在汰舊換新政策持續支撐，以及各車廠加大促銷方案刺激下，加以部分進口車大量到港交車，帶動總市場登錄台數達3.93萬輛，年增5.5%，買氣較二月相比明顯回溫，且優於預期，累計第一季總市場登錄台數為9.64萬輛，年減3.4%。

和泰車續穩居龍頭寶座，雙品牌於3月合計登錄1.3萬輛，市占33.1%，其中TOYOTA 3月登錄1.06萬輛，市占率26.9%。各級距持續展現穩定優異表現。在休旅車級距中，冠軍休旅COROLLA CROSS全月登錄3,565輛，續蟬聯國產SUV銷售冠軍，大改款Rav4延續其高度市場熱度，儘管受限於進口配額供應，3月仍登錄2063輛，累計第一季登錄5681輛，穩居進口休旅市場銷售冠軍。

其他包括國產小休旅YARIS CROSS及電動休旅bZ4X全月領牌528輛，累計第一季登錄1257輛，較去年同期成長逾10倍。和泰車四款主力休旅車型合計在非豪華休旅車級距在今年第一季市占率達47%，拿下近五成水準，持續鞏固休旅市場領導地位。

3月高級車市場總登錄台數1.13萬輛，年增26%，主要受特斯拉（TESLA）單月大量到港挹注，累計今年截至3月底，高級車市場仍年減13.6%。業者分析，3月整體豪華車市仍面臨進口關稅未定之挑戰，消費者呈現觀望態度，LEXUS在部分油電車款持續缺車以及ES現貨已出清的雙重影響下，本月登錄

2427輛，年減4.7%。（工商時報）

【4/5】

中國乘聯分會統計資料顯示，中國今年1至2月汽車業利潤人民幣435億元（約新台幣2000億元），年減30%；汽車業利潤率2.9%，遠低於下游工業企業利潤率平均5.8%。

中國汽車流通協會乘用車市場信息聯席分會（乘聯分會）是中國汽車行業的統計資料分析機構。

乘聯分會秘書長崔東樹坦言，結合前幾年利潤率下滑趨勢來看，近期汽車行業利潤率下滑幅度較大，一些主流車企不產電池，盈利壓力加大。隨著政府「反內捲」（反無效的過度競爭）工作持續推進，改善產業利潤的促進效果可望逐步體現。

小鵬汽車執行長何小鵬對媒體表示，做便宜的、低利潤的車是沒有價值的，對於小鵬汽車來說，必須要做良性競爭，不是單純做便宜車，「10萬元以下的車不碰」。

何小鵬提到，汽車行業是長線馬拉松、超大規模行業，全球絕大部分汽車公司很難做兩、三款車就成功。現在的汽車公司是非常內捲的模式，最近幾年可以發現，汽車行業在硬體部分不是一個好的商業模式。

何小鵬對於車市競爭提出看法，目前國內車市競爭激烈，推估在2030年，國內車市主要有5家較具規模的中國車企在活動，其他車企規模可能較小，不過造車新勢力的故事還會延續好多年，比大眾想像的時間更長。

乘聯分會歷年對外發布的統計資料顯示，中國汽車行業利潤率持續承受壓力，



2019年至2021年利潤率維持在6%以上，2022年開始連年下滑。2022、2023、2024、2025年利潤率分別為5.7%、5.0%、4.3%、4.1%。（中央社）

【4/10】

和泰車公布3月自結合併營收新台幣241.26億元，月增28.45%、年增0.86%，是歷年同期第3高，累計第1季自結營收706.2億元，年減2.06%。和泰車指出，第1季自結營收創歷史同期次高。

觀察今年台灣車市，和泰車先前表示，續受惠2000cc以下小客車貨物稅減徵措施，加上美國對台關稅逐漸明朗，預估今年台灣新車掛牌數估44萬輛，較2025年的41.4萬輛成長。

根據統計資料，和泰車旗下TOYOTA與LEXUS在3月合計登錄1萬3017輛，市占率33.1%，其中TOYOTA於3月登錄1萬590輛，市占率26.9%，穩居龍頭。

展望今年銷售目標，和泰車先前表示，整體販售目標16.5萬輛，市占率目標37.5%，其中TOYOTA今年銷售目標13萬輛，LEXUS銷售2萬8500輛，HINO銷售6600輛。（中央社）

【4/11】

中國大陸車市呈現內外需求落差擴大的現象。大陸「乘用車市場信息聯席分會」發布，2026年第1季，大陸乘用車零售銷量年減17.4%至422.6萬輛，出口則年增61.4%至183萬輛。

數據顯示，今年第1季，新能源車和燃油車在大陸的銷售表現都呈現下跌趨勢，新能源乘用車零售量年減21.1%至190.8萬輛，滲透率年減2.2個百分點至45%；燃油乘用車零售量年減14%至231.8萬輛。

大陸車市原本由新能源車拉動增長，但是面對到政府的購車減稅優惠調整、以舊換新政策補貼力道下降，以及車企因上游材料漲價難以持續「價格戰」等因素影響，車市

熱度隨之降溫。專家分析，大陸零售量在第2季仍將小幅下降。

另一方面，大陸3月燃油乘用車與新能源乘用車出口量均創下歷年單月新高，新能源乘用車出口年增139.9%近35萬輛。第1季新能源乘用車出口年增123.7%至90.8萬輛。

由於美伊局勢緊張推升國際油價，帶動新能源車成本優勢上升，促使大陸車企海外訂單明顯成長。其中，比亞迪3月前三周在歐洲及紐澳的訂單較2月同期增長50%，吉利汽車同期海外訂單增幅也達30%至40%。

陸媒「財新網」報導，面對海外市場需求擴大，多家車企加大在海外市場布局力度。以近期舉辦的2026年泰國曼谷車展為例，40家參展企業中有一半是大陸車企，其中比亞迪攬下最大展位、展出超過40款車型。（經濟日報）

【4/12】

儘管中國官方今年持續補貼汽車以舊換新，中國大陸汽車市場第1季出現明顯衰退。中國乘聯分會秘書長崔東樹在一場汽車論壇公開呼籲政府，未來不能靠短期補貼，應推出長效政策，例如購車支出納入個人所得稅專項抵扣，可縮短換車週期，拉動汽車消費。

據新浪財經報導，「智能電動汽車發展高層論壇」11至12日在北京召開，崔東樹在論壇發表演講，作以上呼籲。

中國汽車工業協會10日公布，第1季中國大陸汽車產量703.9萬輛，較去年同期下降6.9%；汽車銷量704.8萬輛，年減5.6%。

中國汽車流通協會汽車市場研究分會（乘聯分會）9日公布，乘用車（小客車）第1季零售422.6萬輛，比去年同期衰退17.4%，銷量大減89萬輛。

崔東樹指出，中國人口雖然面臨下降的態勢，但中國的司機規模正以每年2000萬的速度增長，所以汽車仍然是消費增長的核心動力，潛力比較大，而且現在呈現以中老年人消費為主的特徵。所以，推動中國中老年人



人購車，是汽車業發展的重要推動方向，

他說，未來政策在穩增長方面要做好更多支撐，而且不能光靠短期政策，需要長效政策的支撐。比如今年（補貼汽車以舊換新）給2000億、去年給3000億、明年給1500億，再往後可能就沒有了，這種短期政策難以支撐行業長期穩定發展。

崔東樹表示，長效政策需要給予一定支持，比如購車支出納入個人所得稅專項抵扣，汽車消費信貸的利息要進行稅前扣除，這兩個是比較關鍵的長效措施。

他說，購車支出納入個稅專項扣除，像收入較高的群體，可能抵扣30%的個稅，如果買了人民幣100萬元（約新台幣465萬元）的豪車，可以節省幾萬元的稅，這樣可能就會把換車週期從7年縮短到5年，提前拉動購車消費。

崔東樹說，汽車消費信貸利息稅前扣除也很有必要，現在銀行靠房貸賺差價的難度越來越大，需要透過汽車消費貸款拓展業務，同時也能為消費者減輕負擔，拉動汽車消費。

崔東樹並提出，未來要給予多孩家庭聯動以舊換新的保底支持政策，支持多孩家庭購車補貼，尤其是大型車、高端車型，價格高、拉動消費的效果強，要給予更多支持。

他指出，中國購車主力是Y時代（1980年後出生）群體和更年長的中老年人；尤其是農村中老年人群體，他們購車的主要壓力是沒有駕照，導致他們只能買低速電動車，給社會帶來更多的不安全駕駛隱患。

「所以我們認為，應該放開駕照限制，為中老年人提供更適合小微型車的駕照政策，這對拉動農村和中老年汽車消費有巨大的推動作用」。崔東樹說，中國需要推動偏遠地區汽車普及，尤其是推動中老年人購車。

崔東樹在中國車市陷入低迷之際，提出以上呼籲，今天躍為中國社群熱門話題，獲得許多網友支持，並期待官方推出更多汽車

優惠政策。（中央社）

【4/16】

美伊戰爭推高油價，美國汽車市場研究機構考克斯汽車（Cox Automotive）總監史崔提接受中央社訪問指出，從購車平台數據可以發現，消費者對電動車興趣增加，不過，需要更長時間，才能看出購買行為的變化。

根據美國汽車協會（AAA），15日全美汽油平均價格為每加侖（約合3.785公升）4.108美元（約新台幣130元），加州高於全國水準，為5.878美元，逼近6美元。

針對油價飆升對美國電動車市場的影響，美國汽車市場研究機構考克斯汽車的產業洞察總監史崔提（Stephanie Valdez Streaty）表示，更多消費者考慮電動車選項。

考克斯汽車總部位於亞特蘭大，旗下擁有多家汽車資訊和交易平台。專注電動車轉型研究的史崔提接受中央社視訊訪問時指出，數據顯示，今年3月，針對電動車和省油車新車的搜尋，較去年第一季末增加約16%。

史崔提說：「我認為大眾考慮電動車了，但我們不會立刻看到行為上的改變。油價可能要長時間維持在高點，消費者的購買行為才會開始出現變化。」她觀察，油價上漲，美國消費者會先觀望、延後購車，等到不確定因素消除，至少要超過半年、或1年時間，才較能看出油價上漲對電動車銷量的影響。

根據考克斯汽車旗下購車資訊平台Kelley Blue Book的最新統計，電動車在今年第一季的銷量較去年同期下滑27%。

史崔提說，「負擔能力」是汽車市場的一大挑戰，美國汽車保險費用在過去5年大幅上漲，代表持有車輛的成本增加；另外，受到高利率、諸多不確定性因素的影響，預期今年整體新車銷量會比去年下滑。電動車新車市場還需要更多的「可負擔車款」。

她進一步分析指出，新政府上任，撤銷



電動車補助，政策變化劇烈；不過，隨著能源需求大幅提高，電池技術涉及國安，美國開始打造自己的電池供應鏈，持續創新技術，充電樁等設施也逐步改善，「支撐電動車長期發展的重要因素，仍在往前推進。」（中央社）

【4/17】

立委關注政府推動使用電動商用車輛的相關補助，行政院長卓榮泰表示，目前計畫將相關補助編入明年度預算，補助範圍也會擴大，包括電動貨車、電動大客車與電動三輪物流機車。經濟部長龔明鑫說，年底就會公告，一定會做。

為實現台灣2050年淨零轉型「運具電動化」目標，經濟部積極推動電動車技術自主化與國產化工作。經濟部表示，在產創平台計畫支持下，鴻華先進打造首款國產電動小客車 Model C (LUXGEN n7)；中華汽車推出首款國產3.5噸電動小貨車，國產零組件高達9成。

立法院會今天繼續進行施政總質詢，立委指出，國產車廠在去年9月配合政府政策，配合經濟部運具電動化、無碳化推出電動小貨車，結果去年11月時，交通部提出「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫」，推動使用電動小貨車，平均補助每輛車新台幣50萬元。立委表示，這筆補助原訂今年要推出，但至今相關預算卻還未編列、沒有執行。對消費者來說，當然是等到補助確定後才會購買車輛；行政院是一片好意，但部會間的溝通協調出現時間落差，導致國產車廠在去年就配合政府政策推出相應車款，結果卻陷入困境。

列席的龔明鑫指出，相關補助在今年年底就會公告，一定會做。卓榮泰表示，目前計畫將相關補助編入明年度預算，補助範圍也會擴大，包括電動貨車、電動大客車、電動三輪物流機車、電動商用小客車及氫燃料大客車等。（中央社）

【4/18】

大陸電動車龍頭比亞迪，正與歐洲汽車製造商協會（ACEA）就入會事宜展開磋商，此舉將為比亞迪在面臨電動車進口關稅的歐洲市場爭取更多話語權。若比亞迪入會成功，將成為史上首家加入ACEA的大陸車企，這將直接改變歐洲汽車產業的利益結構、政策遊說格局與中歐電動車競爭的力量平衡。

分析認為，在與福斯、Stellantis 等歐洲車企競爭加劇的背景下，加入該組織將有助於提升比亞迪在當地的影響力，也可以搶占特斯拉市占。比亞迪在大陸本土價格戰持續的情況下，仍在歐洲市場取得進展，並在一定程度上緩解了歐盟關稅帶來的壓力。

彭博報導，該協會發言人證實，比亞迪已提交入會申請，目前尚未就該申請作出決定。ACEA總部位於比利時布魯塞爾，目前擁有17家成員，除歐洲車企外，也包括福特和本田等跨國車企。

為進一步擴大在歐洲的布局，比亞迪正在匈牙利建設首座工廠，並計畫於2026年第二季度實現量產，從而規避額外關稅成本。其他大陸車企也在採取類似路徑，例如奇瑞已在巴塞隆納開展整車組裝業務。

易車網報導，整個2025年，大陸品牌在歐洲賣出了81.1萬輛車，年增99%，市占從3.1%跳到了6.1%。英國衛報預計，大陸品牌能占到英國新車銷量的十分之一。而在德國這個歐洲最大的汽車市場，比亞迪從1月到11月的累計銷量年增超過647.5%。

2026年2月，歐洲汽車製造商協會發布數據，比亞迪註冊量達1萬7954輛，年增162.3%，以290輛的註冊量優勢超越特斯拉，連續第二個月在泛歐洲市場銷量領先。市占從去年同期的0.7%跳到了1.8%。

不只是比亞迪。小鵬汽車2025年8月在德國註冊量283輛，年增757.6%。雖然單月數字看著不大，但增長曲線斜得像雲霄飛車。在歐洲28國整體市場，小鵬G6前八個



月累計註冊7392輛，同期特斯拉ModelY註冊8330輛，差距已經縮到了千輛級別。

更讓歐洲車企後背發涼的是產品矩陣的厚度。比亞迪的SealU車型成了歐洲插電式混合動力車的銷量冠軍，2025年歐洲插混車市場整體年增33%約為127.3萬輛，而大陸車企插混車銷量年增645%。大陸車企在該細分市占率，從2024年的3%暴增至2025年的14%。（聯合報）

【4/23】

日本三大車商3月在中國銷量數據出爐，日產汽車的銷量止跌回升，豐田汽車和本田汽車的銷量則持續下滑。

日本共同社報導，日本三大車商3月在中國市場新車銷量數據22日出爐。日產汽車銷量為54,616輛，較去年同期增長23.0%，時隔一個月轉為正成長。汽油車「天籟」採用中國通訊設備巨頭華為技術的系統，銷售表現良好。

豐田汽車銷量為142,700輛，年減8.0%，已連續兩個月下滑。本田汽車銷量為36,201輛，年減34.3%，已連續26個月走低。包括純電動汽車（EV）在內的新能源汽車市場停滯，加上汽油價格上漲的影響有所顯現。

中國汽車工業協會10日公布的數據顯示，3月中國國內新車銷量為202.4萬輛，年減16.0%。

日產汽車2月在中國新車銷量減少19.4%至25,391輛。日產1月在中國新車銷量增加10.1%至50,024輛，兩個月來首次轉增。

豐田汽車2月在中國新車銷量下跌13.9%至82,500輛。豐田汽車1月在中國新車銷量增加6.6%至145,500輛，五個月來首次出現年增。

本田汽車2月在中國新車銷量為28,780輛，減少15.0%，已連續25個月較去年同期下滑。本田汽車1月在中國新車銷量減少16.5%至57,489輛。（工商時報）

【4/24】

和泰車總經理蘇純興今天下午表示，對今年台灣車市景氣看法未變，維持新車掛牌數上看44萬輛，第2季市況持穩，仍需觀察中東戰爭變化，關稅、國際油價和中東地緣衝突等因素，對和泰車影響程度「還好」，預期4月銷售目標可達成。

和泰集團旗下和泰純青基金會今天下午宣布與日本豐田移動基金會（TME, Toyota Mobility Foundation）展開合作，雙方將透過Mobility for All計畫，整合國際創新移動資源與在地公益經驗，聚焦台灣高齡者的移動便利與孩童交通安全教育。

蘇純興對於今年台灣車市景氣看法未變，全年新車車市規模仍上看44萬輛，主要是台灣經濟持續受惠半導體跟人工智慧（AI）應用強勁需求帶動，出口持續成長，此外政策延續與需求回補雙重推動。根據統計，2025年台灣新車總市場掛牌數為41萬4436輛。

觀察關稅、國際油價和中東地緣衝突等影響，蘇純興表示，對目前和泰車影響程度「還好」，預期4月銷售目標可以達成，第2季車市動向變化不大，仍需觀察中東戰爭變化。

對於美製車進展，蘇純興表示，持續靜待相關政策底定。和泰車先前表示，繼續與原廠評估引進美製大型休旅車（SUV）和皮卡車（pickup）的可能性。（中央社）

【4/29】

在美國貿易政策不確定性升高之際，多家外國汽車製造商警告，若《美墨加協定》（USMCA）無法順利續約或遭削弱，可能被迫撤出美國市場的平價車款，進一步衝擊美國消費者選擇與生活成本。

華爾街日報引述消息報導，包括日產、現代與豐田等車廠，已向川普政府傳達憂慮。

這些業者目前是少數仍在美國提供小型



平價新車的廠商，填補底特律車廠轉向休旅車與皮卡車後留下的市場空缺。然而，這些車款仰賴橫跨美國、墨西哥與加拿大的供應鏈，對USMCA高度依賴。

川普第二任期推動的汽車關稅政策，對非美國製零件課徵25%關稅，已打亂既有供應鏈體系。儘管政府強調此舉基於國安考量，但同時評估是否廢除或重組USMCA，使市場前景更添不確定性。業界指出，若未來協議無法維持低關稅環境，將難以在美國市場持續提供價格親民的車型。

白宮則強調政策目標在於重振本土製造。白宮發言人表示，政府將為企業提供「喘息空間」。他指出：「在政府持續檢討USMCA的同時，想在美國銷售汽車的車廠，必須接受將生產線移回美國的必要性，而政府正透過放鬆管制、減稅與其他投資友善政策鋪路，支持這一轉型。」

然而，市場現實顯示壓力持續升高。目前美國新車平均價格已接近五萬美元，平價車對消費者而言愈發重要。日產Sentra與現代Venue等低價車型，分別來自墨西哥與韓國，成為市場少數負擔得起的選項。數據顯示，美國最便宜的十款新車中，有八款來自外國車廠。

日產美洲區董事長莫尼爾（Christian Meunier）坦言，關稅正在「扼殺我們的平價車」，並認為若能達成USMCA協議，將有助於緩解壓力。（工商時報）

鄭育佳整理

機車類

【4/3】

農曆年後機車市場回溫，各品牌主力車款領軍，加上美伊戰事致國際油價飆高，3月機車市場展現強勁復甦力道，單月總領牌

數衝上7.1萬輛，睽違17個月後，重新站上7萬輛水位，創2024年10月以來單月銷售高點，除較2月大幅成長58.46%，年增率亦達21.72%。

戰事催升油價，固然能刺激短期機車銷售，不過光陽董事長柯俊斌也擔心，若戰事拉長，導致原物料成本飆高或運輸中斷情況持續，一至二個月後恐出現缺料問題，「有訂單也交不了車！」，後續變化仍須持續觀察。

3月各機車廠表現上，三陽續以3.04萬輛領牌數、42.8%的高市占率穩坐冠軍寶座，不過光陽K1特仕版150隨產線加班滿足訂單，單月領牌拉升至5,589輛，拉下長居榜首的三陽全新迪爵，成為單月最暢銷機種。

觀察各品牌於3月銷量皆呈現年月雙增態勢，電動機車市場同樣也明顯攀升，單月領牌4,070輛，其中Gogoro登錄3,024輛、市占率4.26%，3月初剛推出的EZZY 500玩具總動員系列「加量不加價」策略奏效，上市未滿月訂單即破千輛

隨著3月機車買氣強力復甦，也帶動今年第一季機車總市場累計達17.37萬輛，恢復正成長7.87%。產業界分析，除各品牌皆有明星車款領頭熱賣，美伊戰事引發的油價攀升，看起來也強化了民眾入手省油機車代步的意願，此外，電動機車則有各縣市電動車補助陸續到位的推動。

對於第一季機車市場開出紅盤，柯俊斌指出，汰舊換新補助加上各廠新車加碼促銷，成功吸引民眾換購新機車，目前K1在手訂單仍有逾3,000張，預期4月買氣將維持高水位，全年機車市場將可優於去年。

三陽則表示，面對油價上揚與整體物價變動，已同步推出多項優惠方案回應市場需求，如全新迪爵提供24期零利率分期方案與購車補助金1萬元直扣，並加碼購車金3,000元，其他不同車款亦有不同優惠專案。

各品牌於第二季都仍有新車上市計畫，各廠皆樂觀今年機車市場可維持穩定復甦態



勢。(工商時報)

【4/3】

台北市環保局推動電動機車補助計畫，適逢兒童節前加碼「袋鼠方案」，家中育有十二歲以下孩童的家庭可額外加碼「袋鼠方案」補助八千元，汰換機車者每輛最高補助可達四萬九千三百元；若為中低及低收入戶再加碼一萬元，達五萬九千三百元。環保局補充，凡汰換出廠滿十年以上老舊燃油機車，也提供三千六百元獎勵金或一年TPASS月票補助。

環保局表示，凡今年申請新購或汰購電動機車的車主，新增補助電池資費八千元。若家中育有十二歲以下孩童，還可額外享有「袋鼠方案」，再加碼補助八千元。因此，申請袋鼠方案者，民眾汰換老舊二行程機車並購入電動機車，含中央補助最高三萬三千三百元，再加上電池資費補助八千元和袋鼠方案八千元，可領到四萬九千三百元。若是中低及低收入戶可再加碼補助一萬元，達最高補助五萬九千三百元。

若為新購者，中央補助最高一萬七千元，再加上電池資費補助八千元和袋鼠方案八千元，可領到三萬三千元。中低及低收入戶再加碼補助一萬元，可領到補助四萬三千元。

環保局提醒，申請人須設籍台北市滿一年，且新購電動機車的發票開立日期與登記掛牌日期需與提出申請補助同一年度；同時修正汰購補助的老舊機車條件，汰舊車籍須於去年十二月卅一日前登記在台北市，並自今年一月一日起至報廢日止持續登記於台北市，期間不得有遷出紀錄。(自由時報)

【4/7】

南投縣政府為加速汰換老舊機車，減少空污，7日召開說明會，宣布今年縣民汰換老舊機車換購電動機車，最高將可領到2萬7300元補助；新購電動機車最高也有1萬2000元補助；而淘汰老舊機車換購燃油機

車，最高則可獲得2800元補助。

縣府環保局長表示，老舊車輛常因疏於保養，排放更多空氣污染物，是空氣品質惡化的原因之一，南投縣至去年底仍有1996年6月30日以前出廠的老舊燃油機車約5萬2474輛。(自由時報)

【4/10】

擁有駕艙機車身份，來自 Lean Mobility 推出的 Lean3 電動三輪車，在啟動企業版、個人版預訂後，即將迎來首度的公開展示，Lean Mobility 參加位於南港展覽館開展的 2026 台北國際汽機車零配件展 (Taipei AMPA)，首度亮相 Lean3 電動三輪車，無論是已訂車，或是還沒訂車的民眾，都可以親自看到這款全新交通載具。

Lean Mobility 表示，Lean3 先前曾在今年 1 月的日本東京改裝車展參展，當時也同步公布日本售價為 169.8 萬日圓 (約 34.4 萬元台幣) 起，這次是首度在台灣亮相，地點在南港展覽館一館 4 樓 M0808 攤位，屆時將採靜態展示觀賞方式，未提供動態試乘體驗。

Lean3 個人版在 4 月 8 日啟動個人版預訂，預購價從 32.8 萬元起，支付預訂金 5,000 元即可完成預購，Lean3 個人版預計 2027 年第一季開始交車。企業版則從 8 月開始，根據訂單先後順序陸續交付。

Lean3 採後輪輪轂馬達驅動，配 8.1kWh 磷酸鐵鋰電池，最高時速 80km/h，續航里程約 100 公里，AC 110V 充電從 0% - 100% 約 7 小時，AC 220V 充電從 0% - 100% 約 5 小時。

若想駕駛 Lean3，根據目前交通部草案公告，需持有小型車以上駕照，在一般道路行駛時，比照小型車規定，禁行機慢車道，不需兩段式左轉，且停車時得停放小型車格內；比照小型車辦理定期檢驗，隔熱紙透光率必須滿足前擋 70%、前側窗 40% 的可見光透過率標準。

Lean Mobility 透露，Lean3 除了是掛白牌普通重型機車車牌，未來也會可比照機車，



申請政府相關補助。(自由時報)

【4/11】

台灣機車品牌三陽(SYM)發表迪爵125改款車型，針對車主最在意的「外型、耐用、省油、空間、輕巧、舒適、安全」進行全方位升級，並將「CP值做到最大值」轉化為實際配備，堪稱最稱職的國民機車。SYM改款迪爵125首購汰舊優惠價鼓煞47,700元、碟煞50,700元，皆為空車價不含牌險。

迪爵125改款亮點在於更簡約的造型，並擁有260mm前置腳空間、可容納700c.c.飲品的前置物空間，以及容積增加至37.5公升、可放置兩頂3/4安全帽的車廂空間，體貼設計讓置物機能更出色。同時加長座墊長度並降低座高，強化乘坐舒適度及上下車便利性，僅102公斤的車重搭配省力中柱設計，讓女性車主也能輕鬆牽行和駐車。

動力方面，改款迪爵125搭載新一代日本京濱噴射引擎，不僅擁有順暢耐用的運轉品質，油耗表現也從原本的59.7km/L提升至60.9km/L，展現更優異的節能功力。標配SYM獨家CBS 2.0連動煞車系統，與傳統煞車系統相比可縮短煞車距離達39%，搭配讓起步更安全的A.L.E.H.零後仰懸吊技術，提供平穩順暢的騎乘感受。(自由時報)

【4/14】

據統計，越南電動機車需求正急劇上升，部分門市3月以來銷量增長3到4倍。原因除了將上路的燃油機車限令外，中東局勢導致的油價上漲也是一大推力。越南電動機車製造商龍頭VinFast表示，3月訂單創新高，目前交貨不及。

越通社今天報導指出，根據越南機車製造商協會(VAMM)統計，2026年第一季度，越南機車市場呈現顯著發展態勢，燃油機車市場持續維持穩定成長，電動摩托車市場則增長強勁。

包括越南本田、山葉、比雅久、三陽、鈴木在內的協會成員，燃油機車年銷量和前

一年相比增8.3%，達到近73萬輛。

越南全國汽油機車的銷售仍持續成長，占市場主導地位，尤其是在電動車充電基礎設施尚未完善的郊區和農村地區。在過渡時期，消費者仍青睞價格實惠且方便的汽油機車。

傳統摩托車占越南市場大宗，電動機車近期也迅速發展，燃油價格與政策都是重要推力。

3月上旬，汽油價格一度上漲至每公升近3萬越南盾(約1.2美元)，比3個月前增加43.3%，推高燃油機車的使用成本，讓電動機車更具吸引力。

排放控制政策同樣改變消費者的行為。河內低排放區的政策促使更多消費者積極考慮轉向使用電動車。

河內與胡志明市正在推進限制市中心燃油車輛的計畫，自今年7月1日起，汽油機車將在首都河內中心一環蛋黃區實施限時行駛，範圍預計會逐步擴大、實施也會更嚴格。

根據「勞動報」(Báo Ng i Lao ng) 10日報導，胡志明市的經銷商表示，自3月燃油價格上漲以來，燃油機車需求顯著下降，預計此種放緩趨勢將持續到4月。

零售商表示，越來越多消費者正轉向電動機車，一些門市的銷量自3月初以來增長3到4倍。

越南電動機車製造商VinFast業務執行長表示，光3月份就收到了超過13.5萬輛電動摩托車的訂單，並交付9.3萬輛，創歷史新高。

訂單激增凸顯了人們越來越傾向於綠色交通，而這主要是由於燃油成本上漲和環保意識增強所致。

因政策與地利之便，在越南市場有獨霸地位的VinFast指出，儘管目前的產量已創歷史新高，但仍無法滿足強勁的市場需求，公司正努力優化供應鏈，製造商也在提高產量，並增建充電和換電基礎設施。

中央社實地走訪越南最大本土電動車品



牌VinFast的一間河內機車門市，店內高朋滿座，詢問度相當高。

VinFast電動機車主要分為充電型以及更換電池型。店員向記者表示，最新幾款可更換電池型的車型已售罄，若要預訂需等兩到三週。

然而，分析師向越媒表示，從汽油摩托車過渡到電動摩托車需要時間，因為需要進一步發展充電基礎設施和服務生態系統，以及改變消費者習慣。

另外，如何讓中低收入族群能有足夠預算更換至電動車，補助措施能否落實也是關鍵。

距離河內市中心電動機車強制措施上路剩不到3個月，換購補助、充電設施、電網穩定度、監管措施等配套是否已經準備好了，民眾感受仍舊分歧。（中央社）

【4/20】

第139屆廣交會在廣州開幕，規模創歷史新高，但全場最吸睛的焦點，竟是一家首次參展的大陸年輕機車品牌--張雪機車。據界面新聞報導，來自寮國的採購商Khamphay Sihavong一走進展區，不看產品簡介，直接跨上一台烈焰紅的「820RR」機車，擺出賽車姿勢拍照——這台車正是半個多月前在「世界超級摩托車錦標賽（WSBK）」奪冠的冠軍戰車。

張雪機車（ZXMOTO）成立於2024年，原本因無出口數據、理論上無法參展，但在4月初奪冠爆紅後，經重慶市商務委協調，順利拿到廣交會「入場券」。雖然展位不在館內，而是設於北門外走道的臨時位置，4月17日一場大雨讓戰車沾滿雨珠，卻絲毫不減採購商打卡熱情。

張雪機車外貿部部長黃秦身著紅、白、藍賽車隊服，成為全場最鮮明的品牌標誌。他向界面新聞表示，展會前兩天已接待5,000至6,000人，收到數千台意向訂單，目前簽訂20家獨家代理，還有40至50家待簽。

張雪機車的爆紅，背後是中國技術的

躍升。搭載819cc直列三缸水冷發動機的820RR，號稱同排量級最強馬力與最輕車重，將賽道技術直接反饋到市售車型。黃秦提到，中國製造能夠達到日本、歐美同樣的品質標準，但價格僅需對方的70%至80%。

同樣來自廣東江門的大冶摩托，也透過自主研發實現技術突破，其品牌「升仕ZONTES」是中國首款採用鋁合金雙翼梁車架的車型，並自研三缸發動機。大冶摩托銷售總監陳飛妍表示，本屆廣交會詢盤量較去年上升20%至30%，在歐洲已打開西班牙、義大利、法國、德國等市場，「歐洲市場認證門檻高，打開這個市場是技術領域級的象徵。」

更高附加價值的大排量、玩樂型產品，正成為中國摩托車突圍的方向。珠峰摩托在展會上展出兩款大排量車型，正是與義大利百年品牌Mondial（蒙迪艾爾）聯合開發製造。珠峰企劃部部長張洪銘指出，隨著中國發動機技術反超，歐洲客商現在以ODM模式合作——在歐洲設計，在中國研發、生產製造。

濟南輕騎摩托車的「大腳怪」英倫復古車，則是與英國、法國客戶共同設計，自2016年起累積銷往歐洲超過25,000輛，後來反向引進中國市場。不過，該公司海外銷售部業務經理孫蒙坦言，近年歐洲消費力下滑，正積極拓展東南亞、中亞等新市場。

張雪機車外貿部長表示，公司將以歐洲為出海第一站，預計首批車型年中發出，今年目標是簽訂更多國家代理權、實現5,000台海外銷售，後續也將布局東南亞與南美市場。（中時即時）

【4/21】

KYMCO光陽G7正式現身，光陽董事長柯俊斌表示，體驗G7後一定可以感受到光陽的實力以及跟其他品牌不一樣的地方。光陽自周一啟動G7預購，系統開機五秒立即湧入100多台訂單，光陽營業部第一天接單就超過300多台，「G7消費者試乘會」尚未開



辦，足見市場對「全新旗艦白牌跑旅G7」的信心與期待。

KYMCO光陽目前爆紅的白牌新車除了一舉奪得全台銷售冠軍的「新K1特仕版」持續以「平均每日300台交車效率」因應廣大準車主的訂車等候，光陽另一款堪稱車壇目前最火熱的光陽G7，也在上周六正式現身，全台超過300位通路菁英藉研修活動，搶先一睹G7風采。當天在研發測試跑道馳騁試乘深度體驗與交流，柯俊斌董事長親臨活動現場並表示，相信體驗G7後一定可以感受到光陽的實力以及跟其他品牌不一樣的地方。

光陽自4月20日啟動G7預購，系統開機五秒立即湧入100多台訂單，光陽營業部第一天接單就超過300多台，「G7消費者試乘會」尚未開辦，足見市場對「全新旗艦白牌跑旅G7」的信心與期待。

KYMCO光陽日前「G7通路二代研修活動」正式公布全新旗艦白牌跑旅G7建議售價為12.58萬元(不含牌險)，5月20日前預購即享3000元購車金、專屬精品及分期獨享優惠。為讓全台消費者都能親身體驗旗艦白牌跑旅G7實力，光陽也正式宣布G7全台巡迴試乘會，五六月巡迴包括高雄、桃園、台中、台北、台南。(時報資訊)

【4/29】

Gogoro持續領航能源網路與數位服務體驗，與全台最大超市通路全聯福利中心深化策略夥伴關係，首度推出「換電拿補給金」服務，目前全台每5間全聯門市即設有1座GoStation，是Gogoro能源網路最大的超市通路合作夥伴，而全台每周於全聯完成換電的車主高達10萬人，且換電高峰與超市採買熱門時段形成極高的動線重疊率。透過Gogoro App的趣味任務機制，將能源補給行為轉化為通路消費紅利，標誌著換電模式進一步融入日常生活消費場景。

Gogoro認為換電站的布點策略已超越單純的覆蓋率，隨著換電站的密度提升，車主們生活動線的深度滲透已逐漸成為品牌關注

的重點。近年也持續依據車主騎乘路徑與生活需求，優化能源網路布局與App數位服務。

不同於燃油車需特意繞道加油，Gogoro透過與全聯福利中心的高度結盟，成功將換電行為納入車主日常採買動線。數據顯示，全聯場域具備三大關鍵特性，包括屬於日常生活動線中的高頻節點、具備規律且例行的消費節奏、用戶的騎乘與購物行為皆高度透過App進行操作。

Gogoro攜手全聯建構O2O(線上線下整合)騎乘場域體驗，展現生活圈整合力。目前全台每5間全聯門市即設有1座GoStation，是Gogoro能源網路最大的超市通路合作夥伴。根據大數據顯示，全台每周於全聯完成換電的車主高達10萬人，且換電高峰與超市採買熱門時段(7:00-8:00、17:00-20:00)形成極高的動線重疊率。這種換電即採買的行為慣性，成為推動能源網路生活化的重要基礎。

為實踐淨零排放政策並拓展綠色能源生活圈，Gogoro也鎖定全聯百萬消費族群，將觸角從既有的能源補給精準延伸至購車市場，為全聯福利卡友獨家推出重磅回饋。Gogoro希望透過此次與全聯合作創造雙向影響力，進一步擴大電動運具普及。(中時即時)

【4/30】

經濟部日前公告自今年3月10日起，中國大陸製電動腳踏車等3項號列貨品，排除適用「輸入少量大陸物品准許免辦輸入許可證之規定」，基隆關提醒，排除規定涵蓋「電動機車」、「微型電動二輪車」、「電動輔助自行車」，甚至是近年流行的「電動滑板車」等，民眾跨境網購應特別注意，買1台就要申辦輸入許可。

經濟部公告排除適用少量免證規定的物品項目包含貨品分類號列8543.70.99.50-4「第8711·60目電動機器腳踏車或電動腳踏車用控制器」、8711.60.10.00-9「機器腳踏車，裝有電動機動力者」及8711.60.20.00-7



「腳踏車，裝有電動機動力者」，這些貨品不適用貨物起岸價格在新臺幣3萬2,000元以內，且單項產品在24件以內（不能以件數論計者，在40公斤以內）的少量大陸物品准許免證進口。

基隆關指出，電動機器腳踏車及電動腳踏車包含「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，其中電動機車不管是否需要牌照都在排除適用少量免證的範圍內。

另外，不少民眾會因為電動機車或電動腳踏車的控制器壞掉，而自行跨境網購零件來更換。基隆關強調，電動機器腳踏車或電動腳踏車用控制器也在排除範圍內，如果民眾想要購買控制器自行更換，「一件也要申請輸入許可」。

基隆關提醒，民眾須向經濟部國際貿易署申請專案輸入許可文件，方予徵稅放行，倘無法取得上開文件，貨物將予退運或放棄等，如又涉虛報貨名，海關得依海關緝私條例規定，處貨價3倍以下罰鍰併沒入貨物，民眾不可不慎。（經濟日報）

宋文彬整理

自行車類

【4/7】

瞄準全球電動輔助自行車（e-bike）滲透率快速提升趨勢，自行車代工雙雄愛地雅、明係透過產品升級、產能重整與品牌布局等三大策略，不僅穩固既有代工優勢，更積極開拓e-bike等高毛利產品市場商機。隨著產業景氣逐步回溫、新產能陸續開出，雙雄未來營運動能可望續增溫。

法人指出，全球自行車產業歷經逾二年的庫存去化與需求修正後，市場已逐步回歸健康水位，其中e-bike成為帶動產業復甦的

核心引擎。

明係今年前二月營收年增率高達73.73%，明顯擺脫景氣谷底，與產品升級策略收效有關。明係表示，積極推動「高單價、高技術」轉型，e-bike營收占比已由2022年的23.3%提升至目前的53.8%，成功翻轉產品組合。透過焊接、輪組、塗裝與組裝四大智慧製程整合，並導入全流程生產履歷管理，明係不僅強化品質控管，也成功切入歐美高端運動市場，進一步優化毛利結構、降低價格波動風險。

明係強調，越南新廠未來將與台灣既有15萬台產能形成互補，總產能將一舉提升至45萬台，建構兼具成本與關稅優勢的「雙核心製造架構」，強化國際競爭力與供應鏈韌性。

愛地雅則由傳統代工（OEM）邁向「製造+品牌」雙軌經營模式，持續提升營運附加價值。愛地雅總經理陳敬旺表示，今年起將深化品牌布局，在穩定既有代工業務的同時，逐步建立直達終端市場的銷售能力。

愛地雅隨著e-bike新產品不斷推陳出新，出貨占比已達5成，由於自有品牌產品毛利明顯優於代工業務，已逐步成為愛地雅未來營收成長的重要引擎。（工商時報）

【4/7】

義大利自行車及配件協會（ANCMA）數據顯示，2025年義大利自行車市場延續近年來疲弱走勢，自行車與電動自行車總銷量為130.3萬輛，較2024年下降4%。其中傳統自行車銷量為104.7萬輛，年減3%，電動自行車為25.6萬輛，年減7%。

整體跌幅似乎不大，但作為銷售主力的專業零售通路衰退更為顯著：電動自行車銷量下降14%，傳統自行車下降8%。幸而大型零售通路及線上銷售回升，一定程度緩和整體跌幅。

從產量分析，2025年傳統自行車產量達180.5萬輛，年成長6%；出口104.2萬輛，年增11%，進口28.4萬輛，年減28%。出口金



額則由2024年2.76億歐元增至2025年3.17億歐元，年增14.8%，進口金額由2024年1.36億歐元降至2025年1.33億歐元，年減2.2%。

電動自行車則無論產量或貿易均下滑：2025年生產28.1萬輛，年減17%；出口10.7萬輛，年減20.7%；進口8.2萬輛，年減7.8%。出口金額由2024年1.53億歐元降至1.39億歐元，年減9.2%，進口亦由1.38億歐元降至1.24億歐元，年減10%。

整體而言，義大利自行車產業貿易仍維持順差，相較2024年1.75億歐元順差，2025年1.72億歐元大致持平，顯示義大利產業鏈在市場疲弱情況下仍具一定競爭力。自行車零組件部門亦支撐產業表現：2025年零組件出口5.5億歐元，成長14.5%，進口金額則增至5.77億歐元，成長25.4%，顯示供應鏈動能以及競爭壓力加劇。

歐洲自行車產業聯盟（Conebi）理事長Massimo Panzeri指出，義大利自行車產業規模普遍偏小，且自行車尚未被普遍視為交通工具；相較之下，北歐國家透過政策與稅收優惠等措施，積極提升自行車購買意願。

ANCMA理事長Mariano Roman表示，產量、出口與貿易數據展現義大利自行車產業鏈的品質、韌性與工業實力，具備國際競爭力。除專業銷售通路困境不容忽視外，義大利基礎建設投資不足為影響產業發展主因。尤其在電動自行車，義大利表現明顯落後歐洲其他國家：德國電動車占比為53%，比利時超過70%，義大利僅20%，尤其許多地方政府，並未將永續交通視為優先施政項目。呼籲政府支持內需市場，透過明確規範、完善基礎設施及一致性的產業政策，推動自行車運具發展。（MoneyDJ理財網）

【4/10】

自行車雙雄3月營收都較去年同期衰退，巨大集團3月份合併營收55.98億元，較去年同期下降17%。前三月累計合併營收125.24億，較去年同期減少25.7%。美利達3月營收24.1億元，年減16.9%，前三月營收

54.9億元，較去年同期衰退27.5%。

自行車鏈條大廠桂盟3月營收4.78億元，較去年同期微幅成長0.99%，累計前三月營收13.02億元，年增1.83%，隨著市場逐漸回溫，桂盟的業績表現已較去年同期成長。

自行車雙雄上月在台北自行車展大動作展出自家的新車款，由於近期發表的新車款都獲得市場上相當正面的回應，顯示今年的市場可望因庫存水位降低、新車款齊發帶動市場需求。（經濟日報）

【4/11】

淡季發酵，自行車雙雄巨大、美利達3月與首季營收下滑兩位數。但，巨大自有品牌在新品上市驅動下，歐洲銷售明顯回溫；美利達大陸市場3月止跌回升。法人表示，雙雄在區域市場表現已見回溫訊號，後市增添轉機。

巨大集團表示，自有品牌受春季銷售旺季啟動及新品上市帶動，歐洲市場銷售動能回溫，整體營收成長約15%；大陸市場內銷仍顯疲弱，隨新品陸續上市，衰退幅度收窄。

美利達表示，隨庫存恢復正常水位，公司加速新產品布局。去年台灣及子公司營收均有成長，惟大陸市場受需求疲弱影響營收明顯減少，雖然整體營收下滑，但去年已轉虧為盈，對今年市場維持審慎樂觀看法，認為長期需求趨勢仍朝正向發展。（工商時報）

【4/14】

台北市交通局攜手MOOVO試辦無樁式共享自行車，考量前6個月使用狀況穩定，已核准業者展延6個月期限，除租借站點擴大至30處，業者也將視情形評估增車可行性。

台北市交通局去年9月開始試辦無樁式共享自行車，初步在大安區捷運大安站、信義安和站及大安森林公園站周邊布建30輛共享電動輔助自行車及19處租借站點，費用



為前15分鐘新台幣10元、第16分鐘起每分鐘1元，而業者可視狀況持續投放車輛，上限500輛。

交通局表示，此計畫是考量電子圍籬共享自行車具備建置快速、成本低、空間利用率高及擴充彈性大等優勢，期盼測試技術可行性及民眾反應，而上半年雖然使用率並未特別高，但停放狀況仍在預期內，不至於出現違停亂象。

交通局表示，已同意業者展延試辦計畫至8月底，目前租借站點已從19處增加到30處，業者也表達會視情形評估增車可行性，後續將持續觀察整體車輛借還停放情形。（中央社）

【4/19】

台灣自行車產業今年首季出口數據出爐，呈現「整車承壓、零組件獨強」的結構性分化現象。傳統自行車與電動輔助自行車（E-bike）出口量與出口值，雙雙呈兩位數衰退，顯示整車市場仍處於調整階段，零組件則逆勢成長，並連續15個月維持正成長，成為產業回溫的重要領先指標。

台灣自行車公會指出，零組件首季出口值年增逾5%，顯示全球市場需求正逐步回穩，並為後續整車市場帶來正面支撐。預期中價位車款需求率先回溫，E-bike亦具備發展潛力，反映自行車在通勤、休閒、健康與環保等面向的長期需求仍穩固，產業發展基本面持續向好。業界普遍視此為「零組件先行、整車隨後」的典型產業循環訊號。

從個別企業表現來看，供應鏈分化情形更加明顯。全球最大自行車鏈條廠桂盟國際首季營收逆勢成長，成為產業的領頭羊；整車雙雄巨大、美利達，首季營收均出現兩位數衰退。

此外，台灣E-bike市場短期修正壓力仍大。第一季出口量僅7.76萬台，年減逾14%；在平均單價下滑逾一成下，出口值衰退23.83%。其中，美國市場受需求降溫與關

稅政策等干擾，出口量與出口值均大減逾五成；歐盟市場雖維持量增，但因平均單價下滑逾14%，出口值年減14.32%。

業界指出，E-bike過去為產業最強成長引擎，但目前正處庫存修正與需求降溫調整期。此外，巨大集團去年9月24日起遭美國WRO（暫扣令）影響，台灣製產品出口美國受限，也對整體出口表現造成壓力。

另外，大陸自行車市場近年內捲嚴重，巨大、美利達均因大陸內需銷量滑落，近兩年營收受阻；如今，大陸自行車廠商開始轉向海外，以中低價產品搶攻全球訂單，對台灣中低階產品形成壓力。

影響所及，台灣傳統自行車第一季出口量降至15.87萬台，年減達13.62%，出口值下滑14%，顯示整車市場復甦仍待時間發酵。

業界指出，台灣自行車產業處於「庫存落底、需求回溫初期」的過渡階段，雖然零組件強勢反彈釋出正向訊號，但整車市場仍受需求不振、價格與政策等因素壓抑。若終端需求持續回穩，下半年整車出貨跟進，產業復甦動能方更明確。（工商時報）

【4/19】

全球景氣逐步回穩之際，台灣自行車產業復甦卻呈現「利多與壓力交織」拉鋸態勢。台灣自行車公會指出，當前產業可謂「一喜一憂」：喜的是，美國「232條款」釋出正面訊號，有助穩定自行車出口前景；憂的是，中東地緣政治風險推升原物料成本，復甦之路仍顯顛簸。

據美國白宮日前公布的最新「232條款」鋼鋁關稅修正清單，確認自行車成車、電動輔助自行車（E-bike）及車架將不會被列入最高50%的加徵關稅對象；關鍵的是，電輔車及相關零組件正式自鋼鋁關稅審查名單移除，確保新制上路後仍可維持既有稅率。

台灣自行車公會認為，這對以E-bike為出口主力的台灣廠商，形同注入一劑強心



針，有助穩定對美出貨動能，也為全球自行車供應鏈帶來指標性正面影響。

在庫存去化落底、終端需求尚未完全回溫下，整車廠難以成本轉嫁，現階段普遍採取審慎接單與彈性生產策略因應。

以台北國際自行車展為例，今年無論參展廠商、國際買主或整體參觀人潮，均較去年減少逾一成，廠商明顯感受到市場觀望氣氛仍濃。

歷經兩年庫存調整後，全球自行車產業逐步回歸健康水位，歐美市場去庫存接近尾聲，終端銷售動能正要緩步回升。不過，地緣政治風險、通膨壓力、利率環境變動及原物料供應不穩等不確定因素干擾，產業復甦腳步仍顯反覆。業界普遍期待，中東局勢與美國關稅政策能儘早明朗，方有利自行車產業重回成長軌道。（工商時報）

【4/23】

自行車廠巨大集團去年因勞權問題，遭美國海關暨邊境保護局（CBP）發布暫扣令。監院通過調查報告，指台灣勞動人權法規與制度和國際標準存在落差，促請勞動部檢討改進；監委王幼玲今天說，企業不能再有「便宜移工」思維，因為招聘成本都須由雇主支付。

監委王幼玲、賴振昌、紀惠容上午召開「首起製造業遭美國CBP執行強迫勞動暫扣令衝擊我國形象」調查報告記者會，監察院已於昨天通過調查報告，並函請勞動部及經濟部檢討改進。

王幼玲表示，遭扣貨的企業早在2024年6月遭外媒報導涉及強迫勞動疑慮，勞動部雖已掌握相關輿情並交由地方政府查察，但後續僅依地方政府回復的調查結果，即認定「無違法情事」，未進一步建立複核或再查證機制，顯示對強迫勞動議題之風險辨識敏感度不足。

王幼玲說明，現行制度仍主要以既有勞動法規為判斷基礎，尚未全面導入國際勞工組織（ILO）強迫勞動指標作為風險辨識

與查核標準，使國內「合法性認定」與國際「合規性要求」之間產生落差，如抵債勞務、扣發薪資、生活條件等，凸顯企業及主管機關於勞動人權治理體系仍有強化空間。

賴振昌表示，強迫勞動議題是台美貿易除了關稅以外新的挑戰，此次遭扣貨的企業其實在勞動層面已經是模範生，但被國際盯上，顯見台灣的水準與國外有落差，主管機關應該接軌國際標準，政府應該要負起責任進行法規修正和宣導，不可把責任交給企業承擔。

紀惠容說明，導致台灣做法與國際產生巨大落差的原因，例如「債務勞動」，很多移工來台工作會跟仲介借高額的費用，導致第一年薪資不斷被扣款償還，這在國際法規是絕對不行，但台灣並沒有嚴格管制，其次是台灣允許仲介每月從移工薪資扣取約新台幣1500元至1800元的服務費，這個國際標準也是不行。

紀惠容指出，包括移工來台的機票、仲介、健檢費用在台灣都是移工自負，但國際標準都是要由雇主付費，不能由勞工負擔，台灣高度仰賴國際貿易，如果要跟國外做生意，絕對不能再有引進便宜勞動力的思維，移工其實沒有比較便宜，因為如果依照國際人權法規標準計算，雇用移工的隱含成本很高。

針對巨大集團現況，紀惠容表示，巨大也聘請律師和美國CBP溝通，也返還移工費用、宿舍搬遷，但現在CBP暫扣令仍未解除，目前卡在CBP要求巨大建立「具外部參與的第三方救濟管道」，企業原先寄望1955專線可以滿足需求，但政府說1955只是勞工通報轉介平台，這讓企業的期望落空，且必須自行建立一套合規機制才能解決問題。

（中央社）

鄭育佳整理



汽機車零組件類

【4/3】

受中東地緣政治衝突影響，該地區兩大核心煉鋁設施遭襲，導致全球近5%的鋁產能面臨停擺危機，全球鋁供應鏈正陷入劇烈動盪。高盛（Goldman Sachs）發布最新報告指出，預計第二季全球鋁市場將出現高達90萬噸供應缺口，全球鋁庫存的可用天數恐將下滑至僅45天。

該行預測，隨全球鋁庫存縮減至僅45天，在庫存水位極低且現貨出現顯著逆價差（Backwardation）的情況下，鋁價極有可能在短期內挑戰2022年創下的歷史高位。根據外媒報導，伊朗證實已針對阿聯及巴林境內兩家重要煉鋁廠實施打擊。這兩家冶煉廠年產量合計達320萬噸，占波灣阿拉伯國家合作委員會（GCC）成員國總產量（約600萬噸）的半數以上。中東地區供應量約占全球鋁供給的9%。分析師警告，除了設施受損導致的直接減產，荷姆茲海峽的航運受阻，更切斷了鋁材外運及原料氧化鋁的進口鏈，形成「雙向夾擊」。（工商時報）

【4/10】

受銷美關稅調降遲未能實施，以及中東戰事導致地緣政治不穩影響，汽車零組件廠首季面臨客戶保守拉貨。龍頭廠東陽9日公布3月營收，雖月增逾4成，展現回溫態勢，但首季營收罕見雙位數衰退。不過，樂觀市場長期需求確立，東陽穩步推進擴廠計畫，除台灣產能擴增，美國德州廠也因倉庫空間不敷使用，近期已正式啟動擴建動土，積極搶占未來3至5年的成長先機。

同受銷美關稅影響的車門把手大廠虎山，累計首季營收3.61億元，年減14.69%。虎山表示，部分客戶因關稅政策刻意放緩拉貨，但預期隨著高油價可能影響中長期換車預算轉向維修的補償效應，將有利於支撐AM市場需求，因此推估整體市場今年可保

持7%成長。

相較於AM市場，OEM市場則可看出初步回穩。廣華受惠中國車市復甦與墨西哥廠拉貨轉強，3月年增0.57%。廣華已成功晉升為豐田全球體系首個「真木」內飾一階供應商，旗下發光車標等電裝模組獲主流車廠認可，預期第二季營運將「倒吃甘蔗」。

LED車燈模組大廠麗清3月營收6.27億元，月增更達72.6%。麗清指出，首季營收年減17.32%，主因在於集團執行「接單利潤優化」策略，捨棄低毛利訂單以改善獲利體質。隨著墨西哥與泰國據點將於第三季陸續投產，將鎖定北美及東南亞車廠在地化需求，進一步提升全球接單彈性，力拚營運逐季成長。（工商時報）

【4/13】

電動車時代下，為了讓充電服務更加貼近使用者，包括車廠、充電業者紛紛從不同面向深化相關服務，EVOASIS宣布獨家代營運Audi全台充電站；和泰汽車旗下「OpenHub」近期完成與台灣大MyCharge串接；U-POWER聚焦都會核心大型化充電站落地，台北大同承德站開幕啟用。

鑑於都會區住宅條件限制下，多數車主難以設置家用充電設備，使公共快充成為主要補電方式。旭電馳科研表示，大型化超高速充電站可透過集中電力配置與高效率輸出，有效滿足區域充電需求，並幫助台電在配電工程上更有效率，以大同承德站為例，即可支撐周邊約1200輛電動車充電需求，而U-POWER在全台已有近七成站點採用大型化高壓配置。

台灣奧迪與充電營運夥伴EVOASIS合作，聚焦數位平台與充電網絡深度整合。Audi車主透過「myAudi TW」App即可串聯Audi展示中心極速快充站、EVOASIS全台充電網絡，從站點查詢、即時充電到支付與紀錄管理，皆可一站式完成，大幅提升充電效率與便利性，優化日常用電體驗。

和泰汽車旗下的「OpenHub」充電漫遊



服務，憑藉廣泛的充電營運商串接規模，為車主在「My Toyota」與「Lexus Plus」App提供便利的充電漫遊體驗。日前與台灣大MyCharge完成串接，累積合作達14家充電營運商，全台充電站點已突破1800站、涵蓋超過7000支AC與DC充電槍，以高達70%的快充覆蓋率持續領航綠能移動生態圈。（中國時報）

【4/14】

汽車零件廠積極開展多元布局，轉型效益迎收割期，六方科、精確介入AI散熱領域有成，3月營收亮眼，分別以1.79億及7.74億元雙雙改寫單月新高。隨AI伺服器水冷產品放量，加上原車訂單穩增，兩家公司均樂觀預期今年營收將雙位數成長。

六方科說明，今年營收成長，主要為包括半導體、光通訊、硬碟等工業類產品，以及汽車類產品出貨也增加，此外，AI伺服器水冷快接頭於去年底小量出貨後，也陸續增量出貨，預計第二季將可進一步放量。加上近年加速轉型，非車用領域營收占比已大幅提升，其工業類應用（含半導體、光通訊、水冷接頭）已成第二成長曲線。

精確3月年增21.35%，同樣刷新歷史紀錄，營收衝高主要歸功於新能源車與AI散熱兩大業務同步發酵。車用方面，精確今年初成功通過華為汽車供應鏈驗證，正式切入中國高端新能源車市場。以華為目前單月銷量近5萬輛的規模推估，後續出貨動能將持續放大；同時，公司也正積極爭取寧德時代訂單，預計今年有望首度交貨。（工商時報）

【4/14】

南冕集團近幾年為因應綠色產業趨勢崛起，加速投入無毒與環保摩擦材生產，目前已研發100種以上性能優異非石棉材質，還開發出8,000多種產品，其中應用在乘用車碟式煞車片有2,000種以上，可充分提供國內外市場更多元且完善的摩擦材選擇，更可依據客戶需求幫忙解決各項摩擦材的生產應用，

充分展現領先同業的高機動性客戶服務。

南冕表示，今年汽車配件市場預估可逐漸回溫，全球對高質化摩擦材料產品需求強勁，為因應市場供應鏈需求，將秉持「制動潛能、性能無限」，嚴格把關產品安全性與高品質，並將持續提升摩擦材的品質、材質與制動能力，穩健擴展現有市場與OEM組車廠，持續透過完善服務在競爭激烈的國際市場發光發熱。（工商時報）

【4/15】

汽車零件廠近期出口儘管遭遇美國關稅未定、地緣政治逆風，但業者業績獲利仍維持高檔水準，並持續看好AM售後維修汽車零件市場後市。汽車零組件龍頭廠東陽累計第一季稅前盈餘11.88億元，每股稅前盈餘2.02元，仍創同期第三高紀錄。

東陽表示，雖目前仍處於銷美高關稅，壓抑客戶拉貨動能，但集團維持穩健擴張布局，包括美國德州廠與台灣新廠擴建皆按計畫推進，仍看好後市，將以靈活應對市場變動。

東陽解釋，首季獲利較去年同期下滑，主因在於銷美汽車零組件關稅仍維持在27.5%高位，加上中東戰事干擾，導致AM客戶為規避成本風險，普遍採取低庫存與延遲下單策略。儘管面臨環境不確定性，東陽強調，市場長期結構性需求未變，因此持續推動大規模擴產計畫，強化產能供應，包括台灣部分占比1.5萬坪的七股科工區已經動工，以及規模高達5.5萬坪的新市產業園區新廠也已進入設計圖階段，最快明年動工。

在海外布局上，東陽美國德州廠因原有倉庫空間不足，近期已正式啟動擴建，藉此提升北美市場的供應穩定性。並強調，在關稅政策環境明確前，將持續深耕本業、強化核心競爭力。法人分析，東陽首季營收及獲利雖衰退，但隨後銷美關稅正式調降，客戶回補動能可望浮現，預期下半年拉貨節奏可望逐步回歸穩定。（工商時報）



【4/18】

交通部預告修法，要求裝載危險物品大型車全面安裝全球衛星定位系統（GPS），違者最高罰1.8萬元，估下半年完成法制作業，並設有1年緩衝期，預計117年元旦起強制實施，為有效掌握危險物品車輛是否依規定申請運送許可、依規定時段、路線行駛及車輛檢驗狀態等資訊，提升危險物品運輸過程中管理效率與行車安全，交通部參考近年載運危險物品車輛統計資料，以及國家運輸安全調查委員會對於重大交通事故所提報告改善建議，大型車有裝置全球衛星定位系統功能設備必要，以加強其行車安全管理。

交通部預告修正道路交通安全規則第84條、第84條之1草案，推動載運危險物品大型車全面裝置具有全球衛星定位功能系統設備法制化，盼以科學化管理方式，強化行車安全。交通部指出，此修正草案已於17日預告、廣徵各界意見中，預告期60天，預計今年下半年完成法制作業程序修正發布，為讓業者有充分準備時間，規劃1年的緩衝期，原則修法後自117年1月1日起實施裝載危險物品大型車應安裝具全球衛星定位功能系統設備。（經濟日報）

【4/27】

今年首季鋼鐵產業展現強勁的補庫存動能與漲價韌性，隨著中鋼盤價連月調漲，市場情緒由觀望轉向樂觀。業界人士分析，第一季鋼市已確立「谷底翻揚」格局，第二季在傳統旺季與基礎建設需求帶動下，漲價動能可望延續；第三季雖有季節性調整，但在供應端緊縮與成本支撐下，價格預料將在高檔震盪，「短空長多」已成產業共識。

回顧今年第一季，受惠於歐美通膨趨緩後的庫存回補需求，加上大陸房地產修正緩慢築底，鋼鐵市場擺脫去年的低迷。專家表示，從中鋼1至3月盤價持續調漲就能看出鋼市回溫，第一季的調漲不僅是反映鐵礦砂與煉焦煤的成本推升，更是反映下游製造業、

家電及汽車零組件對鋼材需求的實質復甦。展望後市，根據世界鋼鐵協會最新預測，今年全球鋼鐵需求將增長約0.3%，雖增幅較原先預期收斂，但相較於過去三年的衰退，專家認為這代表產業進入「正向循環」。

展望第三季走勢，專家認為鋼市雖可面臨夏季傳統淡季與多雨季節的挑戰，但鋼價下跌空間有限。根據鋼鐵期貨曲線顯示，遠期合約報價依然堅挺，顯示市場參與者對長期均衡價格有信心。綜合來看，今年是鋼鐵業由「生存模式」轉向「盈利模式」的轉折年。第一季的開門紅已為全年奠定基調，第二季的旺季衝刺將是獲利關鍵，第三季則看需求續航力。（工商時報）

【4/27】

為升跨足無人機反制系統，開發汽車內裝開關及感應器廠，已有實戰成果，與國外業者合作的「Aegis雷盾」無人機反制系統，已於全球超過1,200處的重要場域，完成部署與驗證，涵蓋軍事基地、國際機場、關鍵基礎設施及高端安全任務場景，已在多個高風險環境運作，展現穩定性與實用性。

為升透露，公司積極跨足無人機反制系統，與國際大廠合作，並結合公司本身在毫米波雷達技術的優勢，搶攻國防與關鍵基礎設施市場，並將焦點轉向高成長的軍工產業。為展現實戰成果，為升日前參與彰化縣城鎮韌性演習，支援無人機反制系統演習項目。為升表示，隨著無人機技術快速發展，如何防範非法無人機入侵，已成為現代治安與國安的重要課題；為升的雷盾無人機反制系統在實兵演習中，面對單架與多架無人機群攻的高威脅情境，協助軍方精準成功排除空域威脅，展現具備接軌國際的軍規級科技實力。（工商時報）

陳明德高專整理



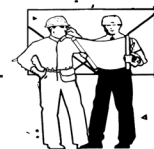
2026年 04 月

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	1,745		960	1,053	6,860	0	1,040	11,658	66.56
		商用車(3.5噸以下)	0		2,398	447	1,087	0	0	3,932	22.45
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	539	33	0	572	3.27
		合 計	1,745	1,353	3,358	1,500	8,486	33	1,040	17,515	100.00
		%	9.96	7.72	19.17	8.56	48.45	0.19	5.94	100.00	
	去年同期銷售	小客車	1,418	0	865	1,281	5,578	0	1,325	10,467	62.67
		商用車(3.5噸以下)	0	0	3,154	350	1,407	30	0	4,941	29.58
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	314	32	0	346	2.07
		合 計	1,418	948	4,019	1,631	7,299	62	1,325	16,702	100.00
		%	8.49	5.68	24.06	9.77	43.70	0.37	7.93	100.00	
外銷數量	本期銷售	小客車	0		0	0	368	0	0	368	91.32
		商用車(3.5噸以下)	0		35	0	0	0	0	35	8.68
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	35	0	368	0	0	403	100.00
		%	0.00	0.00	8.68	0.00	91.32	0.00	0.00	100.00	
	去年同期銷售	小客車	0	0	0	0	4,360	0	0	4,360	98.04
		商用車(3.5噸以下)	0	0	87	0	0	0	0	87	1.96
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	87	0	4,360	0	0	4,447	100.00
		%	0.00	0.00	1.96	0.00	98.04	0.00	0.00	100.00	
總計	本期合計	1,745	1,353	3,393	1,500	8,854	33	1,040	17,918		
	%	9.74	7.55	18.94	8.37	49.41	0.18	5.80	100.00		
	去年同期	1,418	948	4,106	1,631	11,659	62	1,325	21,149		
	%	6.70	4.48	19.41	7.71	55.13	0.29	6.27	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01~04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		6,458		4,478	4,246	23,779	0	7,602	46,563	65.64
		商用車(3.5噸以下)		0		10,366	1,489	4,825	28	0	16,708	23.55
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	1,915	108	0	2,023	2.85
		合 計		6,458	5,647	14,844	5,735	30,519	136	7,602	70,941	100.00
		%		9.10	7.96	20.92	8.08	43.02	0.19	10.72	100.00	
	去年同期銷售	小 客 車		6,522	0	3,186	4,360	22,900	0	6,373	43,341	63.43
		商用車(3.5噸以下)		0	0	11,741	1,495	6,088	145	0	19,469	28.49
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	1,571	125	0	1,696	2.48
		合 計		6,522	3,819	14,927	5,855	30,559	270	6,373	68,325	100.00
		%		9.55	5.59	21.85	8.57	44.73	0.40	9.33	100.00	
外 銷 數 量	本期銷售	小 客 車		0		0	0	7,964	0	0	7,964	97.71
		商用車(3.5噸以下)		0		187	0	0	0	0	187	2.29
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計		0	0	187	0	7,964	0	0	8,151	100.00
		%		0.00	0.00	2.29	0.00	97.71	0.00	0.00	100.00	
	去年同期銷售	小 客 車		0	0	0	0	16,408	0	0	16,408	98.35
		商用車(3.5噸以下)		0	0	274	0	2	0	0	276	1.65
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計		0	0	274	0	16,410	0	0	16,684	100.00
		%		0.00	0.00	1.64	0.00	98.36	0.00	0.00	100.00	
總 計	本期合計			6,458	5,647	15,031	5,735	38,483	136	7,602	79,092	
	%			8.17	7.14	19.00	7.25	48.66	0.17	9.61	100.00	
	去年同期			6,522	3,819	15,201	5,855	46,969	270	6,373	85,009	
	%			7.67	4.49	17.88	6.89	55.25	0.32	7.50	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)

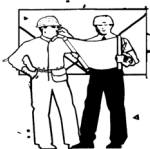
2026年04月

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	本期生產月	小 客 車		1,374		889	808	9,696	0	719	13,486	69.88
		商用車(3.5噸以下)		0		2,459	437	1,087	0	0	3,983	20.64
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	539	0	0	539	2.79
		合 計		1,374	1,291	3,348	1,245	11,322	0	719	19,299	100.00
		%		7.12	6.69	17.35	6.45	58.67	0.00	3.73	100.00	
	去年同期生產月	小 客 車		1,244	0	1,293	1,224	9,946	0	1,047	14,754	69.86
		商用車(3.5噸以下)		0	0	3,074	343	1,399	20	0	4,836	22.90
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	434	51	0	485	2.30
		合 計		1,244	1,044	4,367	1,567	11,779	71	1,047	21,119	100.00
		%		5.89	4.94	20.68	7.42	55.77	0.34	4.96	100.00	
累 計 生 產 數 量	本期生產月	小 客 車		5,883		3,616	3,598	34,681	0	8,564	56,342	72.37
		商用車(3.5噸以下)		0		9,770	1,232	4,062	0	0	15,064	19.35
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	1,768	10	0	1,778	2.28
		合 計		5,883	4,673	13,386	4,830	40,511	10	8,564	77,857	100.00
		%		7.56	6.00	17.19	6.20	52.03	0.01	11.00	100.00	
	去年同期生產月	小 客 車		4,905	0	3,566	4,248	36,879	0	7,289	56,887	71.47
		商用車(3.5噸以下)		0	0	10,979	1,500	4,693	59	0	17,231	21.65
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	1,656	171	0	1,827	2.30
		合 計		4,905	3,649	14,545	5,748	43,228	230	7,289	79,594	100.00
		%		6.16	4.58	18.27	7.22	54.31	0.29	9.16	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 04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	204	534	284	732	0	0	284	732
	LUXGEN D31 電動車	172kw	88	97	88	95	0	0	88	95
	NISSAN KICKS P15	1500	445	1,591	450	1,584	0	0	450	1,584
	LUXGEN URX L71	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN SENTRA B18	1600	274	955	266	951	0	0	266	951
	MG G50	1500	311	1,423	310	1,609	0	0	310	1,609
	Foxtron BRIA D21	172kw	52	1,283	347	1,485	0	0	347	1,485
	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			1,374	5,883	1,745	6,458	0	0	1,745	6,458
福特六和	國產車	排氣量	1,291	4,673	1,353	5,647	0	0	1,353	5,647
	合計		1,291	4,673	1,353	5,647	0	0	1,353	5,647



2026年 04月

各汽車廠機種別產銷統計表

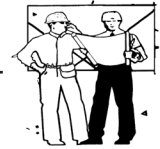
公司別	機種名稱	排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計	
			本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計
中華	ET35木床	160KW	0	2	3	18	0	0	3	18
	ET35底盤		0	2	0	5	0	0	0	5
	CT木床		4	35	15	53	0	0	15	53
	CT底盤車		1	2	2	6	0	0	2	6
	得利卡底盤	2400	23	130	22	109	0	4	22	113
	得利卡貨車		326	1,304	284	1,296	0	0	284	1,296
	得利卡廂車		99	485	175	752	4	7	179	759
	得利卡幼童車		29	104	29	106	0	0	29	106
	菱利底盤		14	22	13	29	0	0	13	29
	菱利貨車	1500	104	461	105	476	18	84	123	560
	菱利廂車		0	42	0	0	6	49	6	49
	菱利電動車	127KW	8	46	12	47	0	0	12	47
	ZINGER貨車	2400	36	89	16	76	2	2	18	78
	ZINGER廂車	1500	428	1,550	385	1,637	0	4	385	1,641
	J SPACE貨車	1500	468	2,031	459	2,141	0	0	459	2,141
	J SPACE廂車	1500	900	3,364	865	3,555	3	28	868	3,583
	J SPACE貨車底盤	1500	19	101	13	60	2	9	15	69
	COLT Plus	1500	196	324	125	586	0	0	125	586
	OUTLANDER	2400	18	194	50	358	0	0	50	358
	XFORCE	1500	512	2,522	448	2,150	0	0	448	2,150
MG	1500	163	576	337	1,384	0	0	337	1,384	
	合計		3,348	13,386	3,358	14,844	35	187	3,393	15,031
三陽	KU KU CUSTIN	1500	60	420	134	524	0	0	134	524
	KU KU CUSTIN	2000	120	840	136	801	0	0	136	801
	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	1,020	269	1,134	0	0	269	1,134
	TUCSON NX4 HEV	1600	118	508	157	634	0	0	157	634
	TUCSON NX4	1600	30	120	133	256	0	0	133	256
	TUCSON NX4	2000	30	30	36	53	0	0	36	53
	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	180	660	188	844	0	0	188	844
	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	60	21	62	0	0	21	62
	PORTER 3.25噸	2500	422	1,172	426	1,427	0	0	426	1,427
	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		1,245	4,830	1,500	5,735	0	0	1,500	5,735



2026年 04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	8	29	11	30	0	0	11	30
		RN		7684	26	26	24	24	0	0	24	24
		RM		7684	0	59	0	62	0	0	0	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
		SH	(700系列)		1	1	0	1	0	0	0	1
		FR			10	11	9	12	0	0	9	12
		FS			12	44	14	50	0	0	14	50
	中貨車	FC7J	(新福將)	6403	5	21	4	23	0	0	4	23
		FD7J			34	125	35	140	0	0	35	140
		FG8J		7684	1	2	2	2	0	0	2	2
		GH8J			30	124	29	140	0	0	29	140
		XZU(5.5噸)		4009	348	1,146	349	1,253	0	0	349	1,253
		XZU(6.5噸)			4	21	4	24	0	0	4	24
		XZU(7.4-7.5噸)			10	22	8	19	0	0	8	19
		XZU(8-8.5噸)			50	137	50	135	0	0	50	135
	貨卡車	XZU	(3.49噸)	4009	70	206	65	241	0	0	65	241
	小貨車	TOWN ACE	1.5L	1496	457	1,578	457	1,940	0	0	457	1,940
	小貨車	TOWN VAN	1.5L	1496	560	2,278	565	2,644	0	0	565	2,644
	小客車	SIENTA	1.8L	1798	0	0	0	0	0	0	0	0
		VIOS	1.5L	1497	245	993	248	1,006	0	0	248	1,006
		YARIS CROSS	1.5L	1496	1,920	5,691	1,926	5,737	0	0	1,926	5,737
		COROLLA	1.5L	1490	335	1,635	0	0	0	1,103	0	1,103
		COROLLA	1.6L	1598	417	1,821	0	0	0	1,445	0	1,445
		COROLLA	1.8L	1794	248	1,491	259	1,690	0	0	259	1,690
	COROLLA	1.8L HV	1798	450	1,559	207	809	0	313	207	1,122	
	COROLLA	2.0 L	1998	1,348	5,978	15	128	0	3,544	15	3,672	
	COROLLA	CROSS 1.8L	1798	2,870	7,256	2,737	6,845	0	286	2,737	7,131	
	COROLLA	CROSS 1.8L HV	1798	1,863	8,257	1,468	7,564	368	1,273	1,836	8,837	
	合計				11,322	40,511	8,486	30,519	368	7,964	8,854	38,483
臺塑	DAF		12902	0	0	21	64	0	0	21	64	
	DAF		6700	0	0	12	36	0	0	12	36	
	VDL		10837	0	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	0	28	0	0	0	28	
	合計				0	10	33	136	0	0	33	136
台灣 本田	CR-V 1.5		1498	0	2,597	2	2,545	0	0	2	2,545	
	FIT 1.5		1498	165	1,664	247	1,426	0	0	247	1,426	
	HR-V 1.5		1498	554	4,303	791	3,631	0	0	791	3,631	
	合計				719	8,564	1,040	7,602	0	0	1,040	7,602



2026年 04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	%
內銷數								
50CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
90CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
100CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
110CC	3,706	2,003	0	0	0	0	5,709	9.05
115CC					214		214	0.34
125CC	15,927	7,259	1,460	7,836	390		32,872	52.41
135CC		43					43	0.07
150CC	898	7,158		4,745	0		12,801	20.29
160CC	7,066	486					7,552	11.97
170CC	0				0		0	0.00
180CC	0	6			78		84	0.13
200CC	0	0			0		0	0.00
220CC	0						0	0.00
250CC	0	239			19		258	0.41
280CC							0	0.00
300CC	57	3		40			100	0.16
320CC		0					0	0.00
350CC		0					0	0.00
400CC	17	0					17	0.03
450CC		0					0	0.00
470CC	0						0	0.00
500CC	14	0					14	0.02
550CC		50					50	0.08
600CC	0						0	0.00
650CC		0					0	0.00
700CC		0					0	0.00
300w		0					0	0.00
350w	50						50	0.08
400w		14					14	0.02
500w		28			0		28	0.04
690w							0	0.00
700w		62					62	0.10
1000w							0	0.00
1200w				0			0	0.00
1350w			0				0	0.00
2000w		541					541	0.86
2500w				126		737	863	1.37
3000w					0	0	0	0.00
5500w						857	857	1.36
6000w					0	305	305	0.48
6200w			29			0	29	0.05
6400w					0	242	242	0.38
7000w				0		221	221	0.35
7200w						5	5	0.01
7400w						19	19	0.03
7600w				1	0	74	75	0.12
8400w						0	0	0.00
9000w						55	55	0.09
本期小計	27,735	17,892	1,489	12,748	701	2,515	63,080	100.00
去年同期	26,500	17,764	1,555	11,432	646	2,207	60,462	
外銷數								
50CC	4,260	2,304	0	0	84		6,648	24.47
90CC	0	0	0	0	0		0	0.00
100CC	0	365	0	0	0		365	1.34
110CC	0	6	0	0	0		6	0.02
115CC							0	0.00
125CC	190	5,173	0	3,687	32		9,082	33.43
135CC		0					0	0.00
150CC	0	2,502		148	150		2,800	10.31
160CC	2	3					5	0.02
170CC	0				0		0	0.00
180CC	10	0			0		10	0.04
200CC		1,100					1,100	4.05
220CC							0	0.00
250CC	102	1,902			0		2,004	7.38
280CC							0	0.00
300CC	37	1,090		0			1,127	4.15
320CC		1,026					1,026	3.78
350CC		40					40	0.15
400CC	642	140					782	2.88
450CC		935					935	3.44
470CC	0						0	0.00
500CC	61	263					324	1.19
550CC		259					259	0.95
600CC	0						0	0.00
650CC		0					0	0.00
700CC		304					304	1.12
300w		354					354	1.30
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	0.00
3000w					0	0	0	0.00
5500w					0	0	0	0.00
6000w					0	0	0	0.00
6200w			0		0	0	0	0.00
6400w					0	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	0.00
8400w						0	0	0.00
9000w						0	0	0.00
本期小計	5,304	17,766	0	3,835	266	0	27,171	100.00
去年同期	13,350	15,809	0	3,429	248	27	32,863	
總計								
本期合計	33,039	35,658	1,489	16,583	967	2,515	90,251	
%	36.61	39.51	1.65	18.37	1.07	2.79	100.00	
去年同期	39,850	33,573	1,555	14,861	894	2,234	93,325	
%	42.70	35.97	1.67	15.92	0.96	2.39	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01~04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	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	0.03
	110CC	13,353	7,296	0	0	0	20,649	8.97
	115CC	0	0	0	0	1,043	1,043	0.45
	125CC	54,964	30,028	6,203	23,383	1,900	116,478	50.53
	135CC	0	452	0	0	0	452	0.20
	150CC	4,600	20,305	0	17,813	0	42,718	18.55
	160CC	31,281	2,544	0	0	0	33,825	14.69
	170CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	180CC	0	563	0	0	158	721	0.31
	200CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	220CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	250CC	0	829	0	0	70	899	0.39
	280CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	300CC	484	63	0	319	0	866	0.38
	320CC	0	61	0	0	0	61	0.03
	350CC	0	2	0	0	0	2	0.00
	400CC	96	15	0	0	0	111	0.05
	450CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	470CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	500CC	68	0	0	0	0	68	0.03
	550CC	0	156	0	0	0	156	0.07
	600CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	650CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	700CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	300w	0	2	0	0	0	2	0.00
	350w	389	0	0	0	0	389	0.17
	400w	0	23	0	0	0	23	0.01
	500w	0	86	0	0	0	86	0.04
	690w	0	0	0	0	0	0	0.00
	700w	0	85	0	0	0	85	0.04
	1000w	0	0	0	0	0	0	0.00
	1200w	0	0	0	0	0	0	0.00
	1350w	0	0	0	0	0	0	0.00
	2000w	0	2,788	0	0	0	2,788	1.21
	2500w	0	0	0	479	0	479	0.21
	3000w	0	0	0	0	84	84	0.04
	5500w	0	0	0	0	0	0	0.00
	6000w	0	0	0	0	2,059	2,059	0.89
6200w	0	0	82	0	834	916	0.37	
6400w	0	0	0	0	82	82	0.04	
7000w	0	0	0	0	635	635	0.28	
7200w	0	0	0	0	887	887	0.39	
7400w	0	0	0	0	31	31	0.01	
7600w	0	0	0	1	60	60	0.03	
8400w	0	0	0	0	357	357	0.16	
9000w	0	0	0	0	0	0	0.00	
本期小計	105,235	65,366	6,285	41,995	3,282	8,130	230,293	100.00
去年同期	104,000	68,255	6,119	39,365	2,717	7,359	228,939	100.00
外銷數	50CC	5,640	9,007	165	0	84	14,896	17.27
	90CC	0	0	46	0	0	46	0.05
	100CC	0	571	0	0	0	571	0.66
	110CC	0	10	0	0	0	10	0.01
	115CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	125CC	2,354	18,681	0	10,510	32	31,577	36.62
	135CC	0	10	0	0	0	10	0.01
	150CC	0	7,657	0	854	350	8,861	10.28
	160CC	146	3	0	0	0	149	0.17
	170CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	180CC	144	10	0	0	0	154	0.18
	200CC	0	4,300	0	0	0	4,300	4.99
	220CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	250CC	576	6,733	0	0	0	7,309	8.48
	280CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	300CC	164	4,184	0	0	0	4,348	5.04
	320CC	0	3,140	0	0	0	3,140	3.64
	350CC	0	76	0	0	0	76	0.09
	400CC	2,239	479	0	0	0	2,718	3.15
	450CC	0	2,286	0	0	0	2,286	2.65
	470CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	500CC	496	619	0	0	0	1,115	1.29
	550CC	0	1,243	0	0	0	1,243	1.44
	600CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	650CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	700CC	0	1,510	0	0	0	1,510	1.75
	300w	0	1,335	0	0	0	1,335	1.55
	350w	0	0	0	0	0	0	0.00
	400w	0	0	0	0	0	0	0.00
	500w	0	0	0	0	0	0	0.00
	690w	0	0	0	0	0	0	0.00
	700w	0	0	0	0	0	0	0.00
	1000w	0	0	0	0	0	0	0.00
	1200w	0	0	0	0	0	0	0.00
	1350w	0	0	0	0	0	0	0.00
	2000w	0	0	0	0	0	0	0.00
	2500w	0	0	0	0	300	300	0.35
	3000w	0	0	0	0	0	0	0.00
	5500w	0	0	0	0	0	0	0.00
	6000w	0	0	0	0	0	0	0.00
6200w	0	0	0	0	0	0	0.00	
6400w	0	0	0	0	0	0	0.00	
7000w	0	0	0	0	0	0	0.00	
7200w	0	0	0	0	0	0	0.00	
7400w	0	0	0	0	0	0	0.00	
7600w	0	0	0	0	0	0	0.00	
8400w	0	0	0	0	0	0	0.00	
9000w	0	0	0	0	0	0	0.00	
本期小計	11,759	62,130	211	11,364	466	300	86,230	100.00
去年同期	35,656	59,463	53	13,873	828	83	109,956	100.00
總計	116,994	127,496	6,496	53,359	3,748	8,430	316,523	100.00
%	36.96	40.28	2.05	16.86	1.18	2.66	100.00	
去年同期	139,656	127,718	6,172	53,238	3,545	7,442	338,895	100.00
%	41.21	37.69	1.82	15.71	1.05	2.20	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 04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	4,260	2,304	0	0	1		6,565	7.40
50CC	0	197	0	0			197	0.22
90CC	0	24	0	0	0		24	0.03
100CC	3,797	2,203	0	0	0		6,000	6.76
115CC					207		207	0.23
125CC	16,365	11,402	1,415	11,530	334		41,046	46.23
135CC		39					39	0.04
150CC	1,064	9,112		4,867	150		15,193	17.12
160CC	7,398	468					7,866	8.87
170CC	0				6		6	0.01
180CC	10	95			90		195	0.22
200CC		1,100			0		1,100	1.24
220CC							0	0.00
250CC	102	2,007			20		2,129	2.40
280CC							0	0.00
300CC	50	774		40			864	0.97
320CC		1,094					1,094	1.23
350CC		698					698	0.79
400CC	648	389					1,037	1.17
450CC		364					364	0.41
470CC	0						0	0.00
500CC	75	0					75	0.08
550CC		187					187	0.21
600CC	0						0	0.00
650CC	0	0					0	0.00
700CC		0					0	0.00
300w		187					187	0.21
350w	50						50	0.06
400w		0					0	0.00
500w		10			0		10	0.01
690w							0	0.00
700w		35					35	0.04
1000w				0			0	0.00
1200w			0				0	0.00
1350w							0	0.00
2000w		638					638	0.72
2500w				126		630	756	0.85
3000w					0	0	0	0.00
5500w						874	874	0.99
6000w						463	463	0.52
6200w			75			0	75	0.08
6400w					0	320	320	0.36
7000w					0	270	270	0.30
7200w						0	0	0.00
7400w						0	0	0.00
7600w				8	0	150	158	0.18
8400w						0	0	0.00
9000w						0	0	0.00
本期小計	33,819	33,327	1,490	16,571	808	2,707	88,722	100.00
%	38.12	37.56	1.68	18.68	0.91	3.05	100.00	
去年同期	40,921	31,927	1,580	14,858	955	1,514	92,062	
%	44.45	34.68	1.72	16.14	1.04	1.64	100.00	
本年生產累計	5,640	11,637	0	0	135		17,412	5.56
50CC	0	530	0	0			530	0.17
90CC	0	333	0	0	0		333	0.11
110CC	13,197	7,551	0	0	0		20,748	6.62
115CC					698		698	0.22
125CC	56,517	49,914	5,963	33,861	1,765		148,020	47.25
135CC		463					463	0.15
150CC	4,487	26,936		18,604	350		50,377	16.03
160CC	30,962	2,553					33,515	10.70
170CC	0				6		6	0.00
180CC	144	668			161		973	0.31
200CC		4,600			0		4,600	1.47
220CC							0	0.00
250CC	576	6,658			67		7,301	2.33
280CC							0	0.00
300CC	723	2,875		319			3,917	1.25
320CC		2,964					2,964	0.93
350CC		772					772	0.25
400CC	2,310	752					3,062	0.98
450CC		1,630					1,630	0.52
470CC	0						0	0.00
500CC	516	363					879	0.28
550CC		1,250					1,250	0.40
600CC	0						0	0.00
650CC		0					0	0.00
700CC		1,361					1,361	0.43
300w		1,220					1,220	0.39
350w	375						375	0.12
400w		29					29	0.01
500w		60			0		60	0.02
690w							0	0.00
700w		128					128	0.04
1000w							0	0.00
1200w				0			0	0.00
1350w							0	0.00
2000w		2,945					2,945	0.94
2500w							0	0.00
3000w				479		2,530	3,009	0.96
5500w					0	0	0	0.00
6000w					0	2,194	2,194	0.70
6200w			120			848	848	0.27
6400w					0	0	120	0.04
7000w					0	530	530	0.17
7200w					0	585	585	0.19
7400w						20	20	0.01
7600w						0	0	0.00
8400w				11	0	390	401	0.13
9000w						0	0	0.00
本期小計	115,447	128,192	6,083	53,274	3,182	7,097	313,275	100.00
%	36.85	40.92	1.94	17.01	1.02	2.27	100.00	
去年同期	140,907	131,747	5,613	53,277	3,219	5,711	341,472	
%	41.26	38.58	1.64	15.60	0.94	1.67	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 04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	%	
出口地區										
本月	香港/大陸地區	CBU	54	0	0	136	0	0	190	2.04
		KD	0	12,200	0	0	0	0	12,200	68.32
	亞洲 其他地區	CBU	368	163	0	3,631	0	0	4,162	44.68
		KD	4,260	1,396	0	0	0	0	5,656	31.68
	歐洲	CBU	517	1,528	0	0	0	0	2,045	21.95
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美洲	CBU	105	2,005	0	68	266	0	2,444	26.24
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	非洲	CBU	0	422	0	0	0	0	422	4.53
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大洋洲	CBU	0	52	0	0	0	0	52	0.56
		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	1,044	4,170	0	3,835	266	0	9,315	100.00
		KD	4,260	13,596	0	0	0	0	17,856	100.00
合計		5,304	17,766	0	3,835	266	0	27,171	100.00	
%		19.52	65.39	0.00	14.11	0.98	0.00	100.00		
去年同期	CBU	1,467	4,377	0	3,429	248	27	9,548		
	KD	11,883	11,432	0	0	0	0	23,315		
	合計	13,350	15,809	0	3,429	248	27	32,863		
%		40.62	48.11	0.00	10.43	0.75	0.08			
年累計	香港/大陸地區	CBU	258	0	0	600	0	0	858	2.68
		KD	0	44,600	0	0	0	0	44,600	82.20
	亞洲 其他地區	CBU	2,271	628	0	9,914	0	300	13,113	41.01
		KD	7,020	1,556	0	0	0	0	8,576	15.81
	歐洲	CBU	1,730	6,086	0	0	0	0	7,816	24.44
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美洲	CBU	480	7,134	153	850	466	0	9,083	28.41
		KD	0	1,080	0	0	0	0	1,080	1.99
	非洲	CBU	0	753	0	0	0	0	753	2.36
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大洋洲	CBU	0	293	58	0	0	0	351	1.10
		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	4,739	14,894	211	11,364	466	300	31,974	100.00
		KD	7,020	47,236	0	0	0	0	54,256	100.00
合計		11,759	62,130	211	11,364	466	300	86,230	100.00	
%		13.64	72.05	0.24	13.18	0.54	0.35	100.00		
去年同期	CBU	5,671	15,001	53	13,873	828	83	35,509		
	KD	29,985	44,462	0	0	0	0	74,447		
	合計	35,656	59,463	53	13,873	828	83	109,956		
%		32.43	54.08	0.05	12.62	0.75	0.08			

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 04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	3,797	13,197	3,706	13,353	0	0	3,706	13,353	
		速可達	125CC	16,290	54,937	15,883	54,762	190	974	16,073	55,736	
		速可達	150CC	1,064	4,487	898	4,600	0	0	898	4,600	
		速可達	160CC	7,398	30,962	7,066	31,281	2	146	7,068	31,427	
		速可達	180CC	10	144	0	0	10	144	10	144	
		速可達	250CC	0	100	0	0	0	100	0	100	
		速可達	300CC	50	723	57	484	37	164	94	648	
		速可達	400CC	648	2,310	17	96	642	2,239	659	2,335	
		速可達	470CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速可達	500CC	75	516	14	68	61	496	75	564	
		速可達	600CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		跨騎式機車	跑車	125CC	75	200	44	202	0	0	44	202
	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				29,407	107,576	27,685	104,846	942	4,263	28,627	109,109
	ATV		250CC	102	476	0	0	102	476	102	476	
	電動機車		800W	50	375	50	389	0	0	50	389	
	KD套件		50CC	4,260	5,640	0	0	4,260	5,640	4,260	5,640	
			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				33,819	115,447	27,735	105,235	5,304	11,759	33,039	116,994	
台鈴	速克達機車	UZ125	125CC	1,415	5,963	1,460	6,203	0	0	1,460	6,203	
		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				1,415	5,963	1,460	6,203	0	0	1,460	6,203
	ATV		LTZ50	50CC	0	0	0	0	0	165	0	165
			LTZ90	90CC	0	0	0	0	0	46	0	46
	電動機車		1.35KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
			6.2KW	75	120	29	82	0	0	29	82	
	合計				1,490	6,083	1,489	6,285	0	211	1,489	6,496
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	11,530	33,861	7,836	23,383	3,687	10,510	11,523	33,893	
		速克達	150CC	4,867	18,604	4,745	17,813	148	854	4,893	18,667	
		速克達	300CC	40	319	40	319	0	0	40	319	
	一般機車小計				16,437	52,784	12,621	41,515	3,835	11,364	16,456	52,879
	電動機車		1.2KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
			2.5KW	126	479	126	479	0	0	126	479	
7.8KW			8	11	1	1	0	0	1	1		
合計				16,571	53,274	12,748	41,995	3,835	11,364	16,583	53,359	



2026年 04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	0	68	0	0	0	68	
		速克達	110CC	2,203	7,551	2,003	7,296	6	10	2,009	7,306	
		速克達	125CC	6,670	30,482	7,259	30,000	149	457	7,408	30,457	
		速克達	135CC	39	463	43	452	0	10	43	462	
		速克達	150CC	7,166	20,912	7,155	20,298	0	0	7,155	20,298	
		速克達	165CC	468	2,553	486	2,544	3	3	489	2,547	
		速克達	180CC	95	668	6	563	0	10	6	573	
		速克達	200CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	250CC	360	931	239	829	0	11	239	840	
		速克達	300CC	604	1,670	3	60	0	0	3	60	
		速克達	320CC	94	1,664	0	61	226	1,340	226	1,401	
		速克達	400CC	12	319	0	15	84	311	84	326	
		速克達	500CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	550CC	169	1,196	50	156	223	1,171	273	1,327	
		速克達	700CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	跨騎式機車	跑車	125CC	0	0	0	28	0	0	0	28	
		跑車	150CC	0	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				17,880	68,508	17,244	62,370	691	3,323	17,935	65,693
	ATV		50CC	0	733	0	0	0	403	0	403	
			70CC	0	0	0	0	0	276	0	276	
			90CC	197	530	0	0	0	0	0	0	
			100CC	24	265	0	0	365	571	365	571	
			125CC	132	132	0	0	24	24	24	24	
			150CC	46	373	3	7	102	377	105	384	
			250CC	347	627	0	0	102	322	102	322	
			300CC	36	771	0	3	990	3,772	990	3,775	
			350CC	698	772	0	2	40	76	40	78	
			400CC	321	321	0	0	0	0	0	0	
			450CC	353	1,619	0	0	935	2,286	935	2,286	
			500CC	0	363	0	0	263	619	263	619	
		700CC	0	1,361	0	0	304	1,510	304	1,510		
電動自行車		300W	187	1,220	0	2	354	1,335	354	1,337		
		400W	0	29	14	23	0	0	14	23		
		500W	10	60	28	86	0	0	28	86		
		700W	35	128	62	85	0	0	62	85		
電動機車		2000W	638	2,945	541	2,788	0	0	541	2,788		
KD套件		50CC	2,304	10,904	0	0	2,304	8,604	2,304	8,604		
		110CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		125CC	4,600	19,300	0	0	5,000	18,200	5,000	18,200		
		150CC	1,900	5,620	0	0	2,400	7,280	2,400	7,280		
		200CC	1,100	4,600	0	0	1,100	4,300	1,100	4,300		
		250CC	1,300	5,100	0	0	1,800	6,400	1,800	6,400		
		300CC	134	434	0	0	100	412	100	412		
		320CC	1,000	1,300	0	0	800	1,800	800	1,800		
		350CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		400CC	56	112	0	0	56	168	56	168		
		450CC	11	11	0	0	0	0	0	0		
		500CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		550CC	18	54	0	0	36	72	36	72		
	650CC	0	0	0	0	0	0	0	0			
	700CC	0	0	0	0	0	0	0	0			
合計				33,327	128,192	17,892	65,366	17,766	62,130	35,658	127,496	



2026年 04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	1	135	0	0	84	84	84	84	
		摩特動力110	110cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力115	115cc	207	698	214	1,043	0	0	214	1,043	
		比雅久 125	125cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力125	125cc	334	1,765	390	1,900	32	32	422	1,932	
		比雅久 150	150cc	150	350	0	0	150	350	150	350	
		摩特動力150	150cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力168	170cc	6	6	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力180	180cc	90	161	78	158	0	0	78	158	
		摩特動力200	200cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力250	250cc	20	67	19	70	0	0	19	70	
	一般機車小計				808	3,182	701	3,171	266	466	967	3,637
	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	0	84	0	0	0	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				808	3,182	701	3,282	266	466	967	3,748	
睿能	電動機車	gogoro	2.5KW	630	2,530	737	3,071	0	300	737	3,371	
		gogoro	3KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	5.5KW	874	2,194	857	2,059	0	0	857	2,059	
		gogoro	6KW	463	848	305	834	0	0	305	834	
		gogoro	6.2KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	6.4KW	320	530	242	635	0	0	242	635	
		gogoro	7.0KW	270	585	221	887	0	0	221	887	
		gogoro	7.2KW	0	20	5	31	0	0	5	31	
		gogoro	7.4KW	0	0	19	60	0	0	19	60	
		gogoro	7.6KW	150	390	74	357	0	0	74	357	
		gogoro	8.4KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	9.0KW	0	0	55	196	0	0	55	196	
合計				2,707	7,097	2,515	8,130	0	300	2,515	8,430	



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	二 月			一 ~ 二月累計		
		金 額	結 構 比	去年同期比	金 額	結 構 比	去年同期比
1	美國	7,949,678	50.35%	-22.38%	16,234,083	49.27%	-19.54%
2	日本	823,135	5.21%	-5.61%	1,850,458	5.62%	-8.40%
3	墨西哥	476,495	3.02%	-32.64%	1,174,674	3.56%	-16.05%
4	德國	497,125	3.15%	30.41%	1,081,535	3.28%	5.92%
5	澳大利亞	477,807	3.03%	-11.09%	1,009,438	3.06%	-3.47%
6	加拿大	412,513	2.61%	-4.19%	893,174	2.71%	4.53%
7	英國	398,794	2.53%	19.52%	832,589	2.53%	-0.34%
8	荷蘭	359,854	2.28%	54.73%	783,258	2.38%	16.99%
9	中國大陸	272,011	1.72%	-45.97%	731,532	2.22%	-23.36%
10	義大利	299,583	1.90%	-23.01%	639,112	1.94%	-12.93%
11	波蘭	309,449	1.96%	27.75%	616,819	1.87%	-2.40%
12	阿拉伯大公國	264,478	1.68%	5.32%	529,012	1.61%	4.45%
13	西班牙	229,009	1.45%	2.60%	507,009	1.54%	23.96%
14	沙烏地阿拉伯	259,426	1.64%	39.44%	424,958	1.29%	-6.48%
15	泰國	160,901	1.02%	-19.74%	383,975	1.17%	-13.98%
16	比利時	142,839	0.90%	55.40%	296,966	0.90%	11.88%
17	印尼	96,340	0.61%	2.65%	223,021	0.68%	-1.10%
18	俄羅斯	114,509	0.73%	-1.00%	219,887	0.67%	-4.06%
19	巴西	111,441	0.71%	10.49%	192,255	0.58%	-19.30%
20	土耳其	105,345	0.67%	-11.35%	192,121	0.58%	-8.71%
21	南非	138,514	0.88%	171.60%	190,680	0.58%	31.18%
22	菲律賓	102,471	0.65%	63.37%	190,647	0.58%	4.25%
23	法國	98,098	0.62%	12.65%	179,756	0.55%	-6.74%
24	印度	85,505	0.54%	31.92%	161,473	0.49%	14.78%
25	馬來西亞	62,551	0.40%	-22.52%	161,307	0.49%	16.19%
	其 他	1,540,932	9.76%	8.58%	3,250,610	9.87%	7.15%
	總 計	15,788,803	100.00%	-12.38%	32,950,349	100.00%	-11.33%

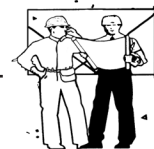
* 資料來源：海關進出口統計，車輛公會整理。

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	二 月			一 ~ 二月累計		
		金 額	結 構 比	去年同期比	金 額	結 構 比	去年同期比
1	中國大陸	2,572,410	32.11%	3.95%	6,379,086	36.62%	33.34%
2	日本	1,656,073	20.67%	-24.73%	3,578,717	20.55%	5.81%
3	泰國	910,165	11.36%	-17.52%	1,813,588	10.41%	-5.45%
4	德國	540,396	6.75%	-7.60%	1,068,013	6.13%	-1.01%
5	印尼	655,290	8.18%	166.46%	888,041	5.10%	59.04%
6	瑞典	281,900	3.52%	-47.09%	734,315	4.22%	-13.31%
7	大韓民國	320,782	4.00%	-57.34%	666,138	3.82%	-42.32%
8	美國	180,699	2.26%	15.48%	342,033	1.96%	12.15%
9	義大利	94,235	1.18%	-40.09%	203,181	1.17%	-17.82%
10	法國	95,757	1.20%	-36.96%	187,779	1.08%	-9.22%
11	捷克	91,759	1.15%	-16.60%	174,281	1.00%	-3.73%
12	越南	77,191	0.96%	-41.30%	149,810	0.86%	-32.08%
13	波蘭	67,054	0.84%	-30.89%	148,920	0.85%	-7.56%
14	墨西哥	62,598	0.78%	-49.93%	142,614	0.82%	-24.99%
15	西班牙	40,673	0.51%	-81.01%	105,876	0.61%	-66.38%
16	印度	33,652	0.42%	-29.24%	94,871	0.54%	-22.71%
17	菲律賓	39,131	0.49%	-55.26%	94,866	0.54%	-28.90%
18	匈牙利	33,029	0.41%	-51.68%	85,662	0.49%	-10.75%
19	斯洛伐克	34,047	0.43%	-36.68%	78,661	0.45%	2.41%
20	奧地利	58,483	0.73%	264.61%	76,245	0.44%	133.79%
	其 他	165,604	2.07%	-56.13%	405,604	2.33%	-39.72%
	總 計	8,010,928	100.00%	-17.31%	17,418,301	100.00%	4.40%

* 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	二月	結構比	去年同期比	一~二月累計	結構比	去年同期比
1	美國	30,538	35.02%	2.63%	54,214	33.53%	-12.29%
2	荷蘭	17,401	19.95%	-15.08%	32,156	19.88%	1.22%
3	德國	4,778	5.48%	-42.43%	14,364	8.88%	-2.87%
4	英國	4,860	5.57%	-22.49%	9,793	6.06%	-12.35%
5	澳大利亞	4,000	4.59%	-0.22%	8,219	5.08%	11.35%
6	加拿大	2,964	3.40%	56.25%	5,444	3.37%	65.47%
7	丹麥	4,416	5.06%	86.72%	4,960	3.07%	86.19%
8	日本	1,849	2.12%	60.36%	3,102	1.92%	12.80%
9	法國	1,561	1.79%	-14.56%	2,599	1.61%	15.20%
10	瑞典	1,620	1.86%	91.04%	2,182	1.35%	48.64%
11	波蘭	1,239	1.42%	-24.08%	2,072	1.28%	-26.08%
12	挪威	1,025	1.18%	72.85%	1,899	1.17%	52.78%
13	義大利	1,194	1.37%	-50.13%	1,817	1.12%	-39.13%
14	瑞士	910	1.04%	19.89%	1,705	1.05%	-25.87%
15	西班牙	748	0.86%	-68.20%	1,648	1.02%	-44.53%
16	紐西蘭	1,070	1.23%	13.83%	1,638	1.01%	28.67%
17	捷克	807	0.93%	-21.27%	1,391	0.86%	-11.74%
18	大韓民國	434	0.50%	-39.13%	1,206	0.75%	-41.91%
19	俄羅斯	669	0.77%	15.34%	1,150	0.71%	98.28%
20	比利時	276	0.32%	-78.98%	904	0.56%	-49.47%
	其他	4,855	5.57%	-61.32%	9,248	5.72%	-52.54%
	總計	87,214	100.00%	-14.30%	161,711	100.00%	-9.37%

* 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	二月	結構比	去年同期比	一~二月累計	結構比	去年同期比
1	荷蘭	909,727	27.33%	-20.64%	1,763,863	28.47%	-5.46%
2	美國	978,978	29.41%	-6.42%	1,597,738	25.79%	-33.16%
3	德國	174,948	5.26%	-40.66%	477,352	7.71%	-2.56%
4	英國	195,076	5.86%	-36.27%	417,979	6.75%	-13.47%
5	澳大利亞	153,692	4.62%	3.61%	289,281	4.67%	3.11%
6	加拿大	158,395	4.76%	62.12%	276,808	4.47%	71.12%
7	法國	102,995	3.09%	14.90%	157,561	2.54%	42.93%
8	義大利	69,456	2.09%	-59.65%	103,792	1.68%	-49.99%
9	日本	59,878	1.80%	19.76%	100,131	1.62%	18.66%
10	瑞士	56,793	1.71%	11.70%	91,572	1.48%	-0.81%
11	波蘭	47,700	1.43%	25.14%	87,032	1.40%	55.71%
12	西班牙	42,932	1.29%	-72.63%	85,061	1.37%	-56.33%
13	紐西蘭	36,779	1.10%	-44.41%	74,925	1.21%	-14.22%
14	大韓民國	31,779	0.95%	-40.77%	71,253	1.15%	-40.54%
15	比利時	12,566	0.38%	-84.78%	53,174	0.86%	-49.01%
16	挪威	17,019	0.51%	-26.61%	50,433	0.81%	-5.66%
17	俄羅斯	28,249	0.85%	328.08%	43,029	0.69%	552.05%
18	智利	23,140	0.70%	-1.31%	42,007	0.68%	45.34%
19	烏拉圭	16,592	0.50%	100.00%	39,999	0.65%	100.00%
20	中國大陸	26,672	0.80%	-92.02%	38,998	0.63%	-91.46%
	其他	185,595	5.58%	-36.24%	333,238	5.38%	-28.35%
	總計	3,328,961	100.00%	-25.89%	6,195,226	100.00%	-20.15%

* 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	二月	結構比	去年同期比	一-二月累計	結構比	去年同期比
1	阿拉伯聯合大公國	8,396	44.64%	7.54%	16,812	46.53%	25.07%
2	奈及利亞	3,235	17.20%	33.62%	5,461	15.11%	18.92%
3	馬達加斯加	2,252	11.97%	0.45%	4,404	12.19%	-4.68%
4	日本	1,080	5.74%	-73.29%	2,922	8.09%	-48.54%
5	迦納	876	4.66%	-4.26%	1,388	3.84%	1.68%
6	美國	634	3.37%	65.97%	635	1.76%	52.64%
7	馬來西亞	300	1.59%	100.00%	536	1.48%	100.00%
8	義大利	228	1.21%	-64.26%	508	1.41%	-20.38%
9	西班牙	254	1.35%	-49.70%	504	1.39%	-33.42%
10	比利時	414	2.20%	137.93%	474	1.31%	172.41%
11	多明尼加	106	0.56%	6.00%	363	1.00%	263.00%
12	象牙海岸	88	0.47%	100.00%	256	0.71%	-21.47%
13	香港	102	0.54%	-50.00%	238	0.66%	-40.20%
14	以色列	218	1.16%	19.78%	218	0.60%	-9.92%
15	大韓民國	34	0.18%	-77.33%	162	0.45%	8.00%
16	希臘	90	0.48%	-50.00%	150	0.42%	-16.67%
17	伊拉克	0	0.00%	-100.00%	133	0.37%	60.24%
18	澳門	0	0.00%	-100.00%	106	0.29%	-1.85%
19	塞內加爾	101	0.54%	20.24%	101	0.28%	-63.80%
20	安格拉	0	0.00%	0.00%	95	0.26%	0.00%
	其他	401	2.13%	33.67%	669	1.85%	64.37%
	總計	18,809	100.00%	-9.19%	36,135	100.00%	5.15%

* 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	二月	結構比	去年同期比	一-二月累計	結構比	去年同期比
1	日本	55,561	13.39%	-73.56%	148,796	19.74%	-48.93%
2	比利時	77,591	18.70%	256.10%	84,397	11.20%	287.34%
3	阿拉伯聯合大公國	38,003	9.16%	2.17%	73,056	9.69%	21.72%
4	義大利	34,085	8.21%	-54.08%	72,875	9.67%	-1.81%
5	西班牙	26,765	6.45%	-31.99%	69,670	9.24%	18.02%
6	馬來西亞	37,355	9.00%	100.00%	67,251	8.92%	100.00%
7	美國	50,418	12.15%	186.48%	50,472	6.70%	151.27%
8	希臘	14,365	3.46%	-47.22%	23,329	3.10%	-14.28%
9	多明尼加	7,665	1.85%	59.09%	22,465	2.98%	366.27%
10	香港	8,781	2.12%	-47.61%	21,929	2.91%	-33.93%
11	以色列	20,120	4.85%	2.72%	20,120	2.67%	-19.55%
12	馬達加斯加	7,561	1.82%	12.26%	15,132	2.01%	13.82%
13	大韓民國	2,256	0.54%	-84.02%	12,086	1.60%	-14.37%
14	奈及利亞	5,164	1.24%	2.73%	8,490	1.13%	-8.15%
15	澳門	0	0.00%	-100.00%	7,534	1.00%	-1.66%
16	阿根廷	3,667	0.88%	-66.59%	7,298	0.97%	-53.80%
17	菲律賓	3,356	0.81%	100.00%	6,761	0.90%	13156.86%
18	克羅埃西亞	4,502	1.08%	100.00%	4,502	0.60%	46.03%
19	波蘭	0	0.00%	0.00%	4,257	0.56%	0.00%
20	迦納	2,201	0.53%	43.39%	3,275	0.43%	40.14%
	其他	15,590	3.76%	39.45%	29,943	3.97%	74.36%
	總計	415,006	100.00%	-23.99%	753,638	100.00%	3.37%

* 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 04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	2,367	6,050	2,711	6,600		
		Scooter	80CC	0	0	0	0		
		Scooter	100CC	0	0	0	0		
		Scooter	110CC	0	0	0	0		
		Scooter	125CC	4,822	12,260	4,103	12,230		
		Scooter	150CC	1,894	6,060	2,338	5,946		
		Scooter	175CC	0	0	0	0		
		Scooter	180CC	0	0	0	0		
		Scooter	200CC	380	1,380	380	1,760		
		Scooter	250CC	2,391	4,749	2,213	5,220		
		Scooter	300CC	704	1,908	840	2,442		
		Scooter	400CC	0	0	0	0		
		Scooter	550CC	0	0	0	0		
		Scooter	600CC	18	54	11	42		
		Scooter	700CC	0	0	0	0		
		Scooter	1200CC	0	0	0	0		
		Scooter	1500CC	0	0	0	0		
			2026年小計			12,576	32,461	12,596	34,240
			2025年小計			18,064	46,237	18,703	43,368
		越南光陽	Scooter	125CC	347	1,843	347	1,843	
			2026年小計		347	1,843	347	1,843	
			2025年小計		630	2,254	630	2,254	
	2026年同期合計			12,923	34,304	12,943	36,083		
	2025年同期合計			18,694	48,491	19,333	45,622		



2026年 04月

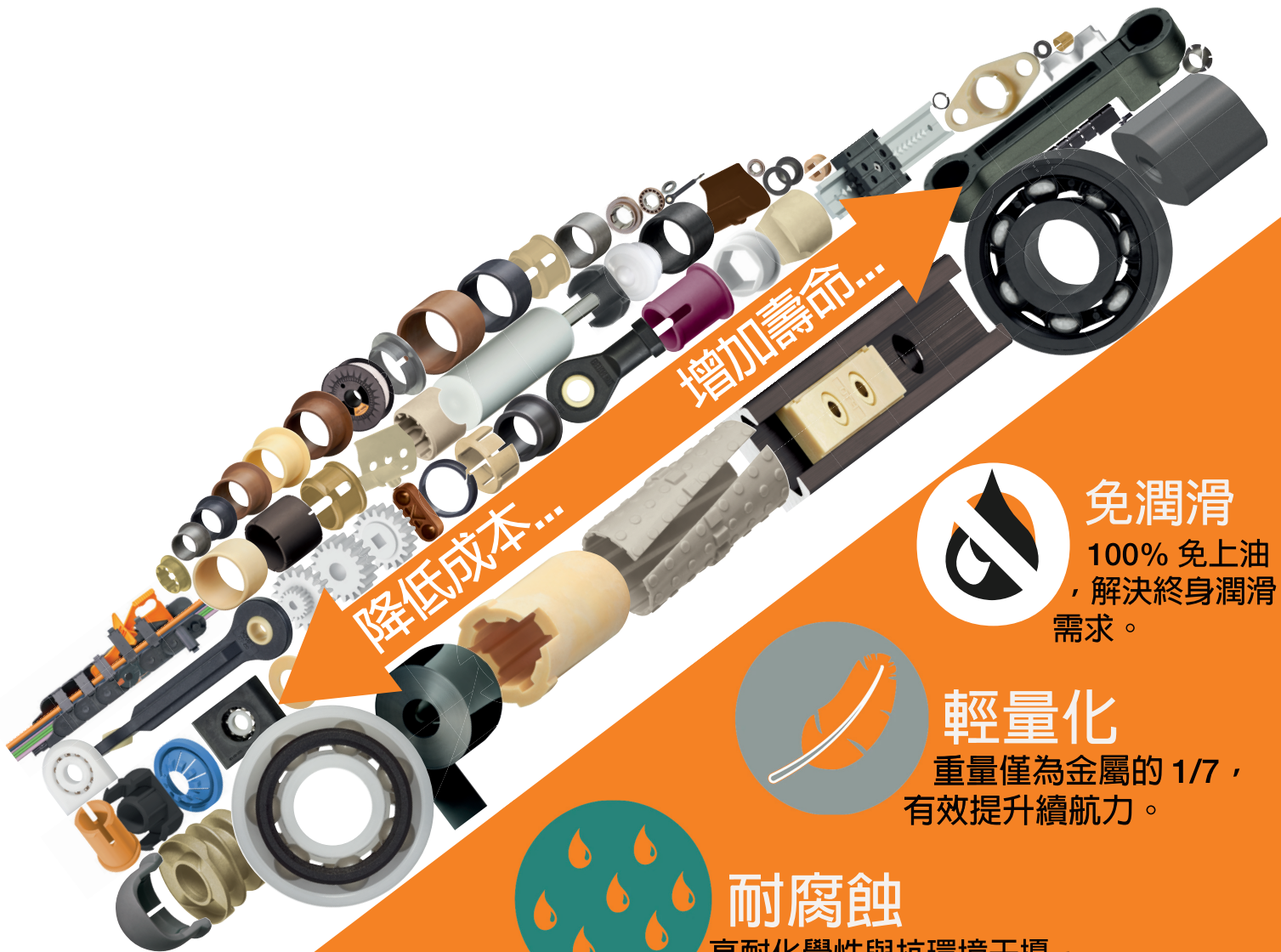
機車海外產銷月報表

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	3,150	9,437	3,169	10,314		
		Scooter	80CC	0	0	0	0		
		Scooter	85CC	0	0	0	0		
		Scooter	100CC	0	0	0	0		
		Scooter	110CC	133	1,964	512	1,997		
		Scooter	115CC	0	0	0	0		
		Scooter	125CC	729	4,466	869	5,222		
		Scooter	150CC	315	1,605	451	666		
		Scooter	174CC	0	0	0	0		
		Scooter	183CC	1	103	100	101		
		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			4,328	17,575	5,101	18,300
			2025年小計			6,759	23,313	5,343	19,356
			中國 大陸 廈門 杏	Scooter	50CC	2,749	9,561	3,181	12,102
	Scooter	100CC		0	0	0	0		
	Scooter	110CC		1,980	5,840	2,060	5,840		
	Scooter	125CC		7,587	31,751	8,513	33,818		
	Scooter	150CC		13,253	41,434	11,456	35,990		
	Scooter	200CC		1,189	15,579	2,339	17,116		
	Scooter	250CC		830	2,628	1,193	2,543		
	Scooter	300CC		3,575	7,066	3,286	8,551		
	Scooter	400CC		401	1,947	699	1,270		
	Scooter	500CC		0	5	0	0		
	Scooter	電動車		0	0	0	0		
		2026年小計			31,564	115,811	32,727	117,230	
		2025年小計			32,275	113,327	29,492	112,382	
		2026年同期合計							
		2025年同期合計							
				35,892	133,386	37,828	135,530		
				39,034	136,640	34,835	131,738		

驅動未來移動:

易格斯自潤軸承

專為汽車產業設計，全面取代傳統金屬軸承。



降低成本...

增加壽命...



免潤滑

100% 免上油，
解決終身潤滑需求。



輕量化

重量僅為金屬的 1/7，
有效提升續航力。



耐腐蝕

高耐化學性與抗環境干擾，
壽命更長。



NVH優化

減震降噪，提升車內靜謐質感



立即掃描 QR Code，
獲取汽車產業應用白皮書

igus.com.tw
/automotive

German Technology

《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



東北角海岸

台灣區車輛工業同業公會
服務、專業、效率