

車輛工業 389 月刊

中華民國八十三年二月五日創刊 一一五年七月一日出刊



- 「2026年印尼國際汽車零配件展」展後報導
- 「汽機車整車廠協力會低碳轉型技術觀摩會」
- 吉隆坡國際汽車零配件、維修檢測設備暨服務用品展展後報告
- 車輛油耗指南-114年度刊載車型分析
- 中國大陸2026年4月汽車銷量簡析
- 2025年德國自行車產銷統計



◎ 柯俊斌

美國關稅議題加深產業的競爭壓力，區域的衝突問題造成油價的劇烈浮動，AI產業的噴發現象令企業不得不努力應用AI提高效率，尋求生存的最佳方案。

這些一連串的考驗對於傳統的運輸工具產業是不斷在成本、供應鏈、新技術與觀念的洗鍊，對每家公司都是關鍵時刻，未來是否能繼續在產業穩定成長，現在的每個決定與策略都影響深遠。

全球機車產業每年銷售約6000萬輛，雖然是一巨大消費市場，但競爭者眾，每家廠商莫不希望在激烈的競爭中脫穎而出，成為那些爬上頂峰的優勝者與獲利者。而如何順利爬上頂峰成為領先集團的一員，是每家企業領導者時時刻刻必須思考。

車輛產業是技術與資本密集的龐大生態系，涵蓋傳統製造、智慧電子、能源網絡與售後服務。近年因電動化、AI 科技與全球減碳壓力，整個產業正從單純的硬體銷售，劇烈轉型為「移動服務生態系」。

企業努力轉型因應未來在產品成為移動服務生態系及生產高值化產品的改變，以保有競爭力。相對的我們也期待公部門也加入這個企業面臨攸關轉型是否成功的團隊之一，甚至成為隊長!!

過去一段時間政府為美國關稅問題全方位的思考模式協助產業，從政府推動的各項措施:研發轉型補助計畫、補助廠商分散及開拓海外市場計畫、創新優化計畫…等計畫看出相關部門努力協助產業的用心。但影響成本除了品質/研發/銷售量外，上游供應鏈的成本也是關鍵、有很多零件必須運用全球化與國際調達的策略才能造就整車廠的競爭力，企業希望的是對國際調達零件的定義與租稅應趨向寬鬆!!

機車在臺灣幾乎是人人必備的移動工具，過去我們看到微型電動車未掛牌的隱憂，政府也意識到了，如今也必需掛牌管理，逐漸改善人民用路的安全，當微型電動二輪車也成為人民移動工具重要選項之一，在政府2050淨零排放的策略及運具電動化進程藍圖中，微型電動二輪車也不應缺席。

近幾年AI科技的帶動下，國內相關產業供應鏈快速成長，國內GDP 也領先日韓，相對的政府掌握更多的資源可以運用，人民因政府持續不斷的汰舊換新政策補助下，購車得到了補助、老舊車高碳排的問題也得到解決、企業銷售提升。這是三贏的政策，好的政策應持續下去。並且在可運用的資源更多之下，對於是庶民所必需的行動工具”機車”大家所關心的租稅議題應能討論及改變。

期待車輛產業能在劇變當中面對問題，進而解決問題的過程中不斷的成長，無論在電動車或燃油車皆能走向高值化，更具國際競爭力，為人們的移動的方便性及台灣的經濟發展作出貢獻!!

(本文作者現任本會常務理事暨光陽工業股份有限公司董事長)



科技與工藝之巔

二代電推性能 PTM重機傳動魅力

白牌唯一類檔車感受

Hybrid 電推強勁加速

噴射系統 京濱6代

彎道 ABS/彎道TCS 雙護航

整車輕量化科技

8吋LED彩色儀表

最大綜效馬力提升至 17.8ps





目錄

常務理事的話

柯俊斌

廣告頁

光陽工業股份有限公司
友誠股份有限公司

專題報導

- 1 「2026年印尼國際汽車零配件展」展後報導 邱啓棠
- 20 「汽機車整車廠協力會低碳轉型技術觀摩會」 陳明德
- 26 吉隆坡國際汽車零配件、維修檢測設備暨服務用品展展後報告 陳敬庭
- 32 車輛油耗指南-114年度刊載車型分析 曾文丁、鄭宗正、陳冀豪、林樺、何致穎、邱啓棠

63 中國大陸2026年4月汽車銷量簡析

自行車專欄

73 2025年德國自行車產銷統計 鄭育佳

產業ESG專欄

84 產業淨零最新資訊 編輯部

會員動態

87 「光陽工業股份有限公司」簡介 編輯部

活動預告

93 2027義大利波隆納國際汽車設備及零配件展 編輯部

新聞選粹

- 94 汽車類 鄭育佳 整理
- 99 機車類 宋文彬 整理
- 103 自行車類 鄭育佳 整理
- 107 汽機車零組件類 陳明德 整理

產銷統計

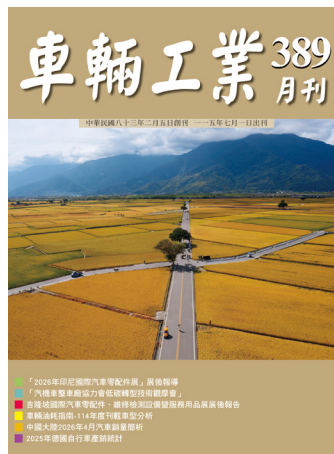
111 產銷統計 邱啓棠 整理

服務 · 專業 · 效率

中華民國83年2月5日創刊
中華民國115年7月1日出刊

車輛工業

月刊
第389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

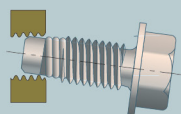
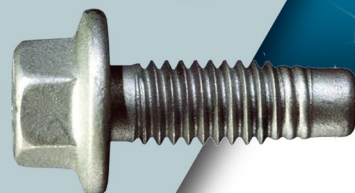
MAThread Always Works

組裝效率提高

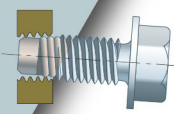
30%-40%

UP

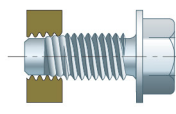
MAThread



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

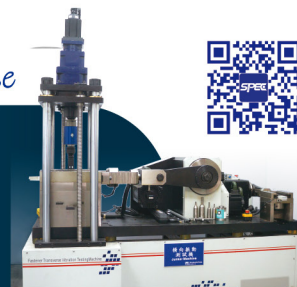
CN Patent#ZL 2018 2 0436076.2.

TWO PIECE WASHER

ONE 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年印尼國際汽車 零配件展」展後報導

◎ 邱啓棠

一、展覽概況

由印尼知名展覽主辦機構 GEM Indonesia 精心打造、備受亞太汽車產業矚目的年度盛事——「2026年第15屆印尼國際汽車零配件展（INAPA 2026）」，已於2026年5月20日至22日在雅加達 JIEXPO Kemayoran 國際展覽中心盛大舉行。本屆展會不僅為全球汽車產業的領導品牌、創新技術供應商與關鍵決策者提供高效的交流平台，更進一步擴展為結合產業創新、技術應用與跨國商機的重要國際論壇，為買主構築起最高效的商務對接橋樑，更深刻體現了印尼在全球供應鏈重組及新能源移動轉型中的戰略地位。

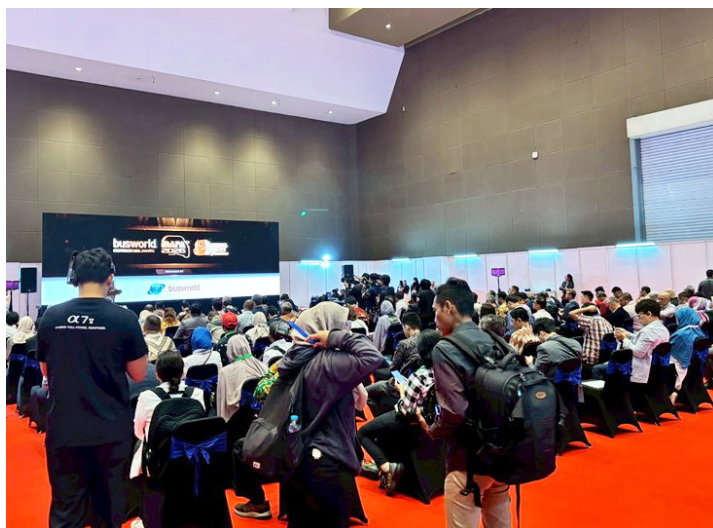
與往年相比，INAPA 2026展會規模屢創新高，總展出面積達40,000平方公尺，橫跨11大展館，共吸引來自31個國家與地區的1,405家參展廠商同台亮相，並於為期三天的展期中，吸引了來自64個國家共31,003名專業買主湧入會場進行採購洽談，此等盛況不僅證明了INAPA穩坐東協區域最大汽配展的龍頭地位，更展示出印尼作為兩億八千萬人口紅利大國、在內需回溫與製造業在地化政策雙重驅動下的龐大市場吸納力。



雅加達國際會展中心



A1 展館入口



開幕典禮現場



INAPA 2026印尼國際汽車零配件展，將與多項相關專業展覽聯合舉辦，包括：

INABIKE 2026（印尼國際雙輪車暨零配件展）

TYRE & RUBBER INDONESIA 2026（印尼國際輪胎與橡膠工業展）

LUBE INDONESIA 2026（印尼國際汽車維修技術展）

FASTENER & HARDWARE 2026（印尼國際汽車緊固件技術展）

EV & Charging Indonesia 2026（印尼國際電動車暨充電基礎設施展，前身為 EV Indonesia）

BUSWORLD SOUTHEAST ASIA 2026 (印尼東南亞國際客車展)

本次盛會採取「多展聯動」的戰略佈局，INAPA 2026攜手電動車暨充電基礎設施展、東南亞國際客車展以及輪胎橡膠展、物流展等同台展出。這個龐大的聯合展會橫跨了以下產業鏈的核心節點，成功打造出東南亞最具整合性與代表性的專業交通運輸大平台：

- 乘用與商用車輛：傳統燃油車、新能源汽車、雙輪摩托車、卡車及巴士。
- 售服與零組件：全套汽車售後服務（AM）生態系、維修診斷技術、緊固件與五金。
- 新能源與材料：電動車技術與充換電供應鏈、輪胎與橡膠材料。
- 運輸與工業物流：倉儲物流設備、堆高機與重型工程機械。

現場展示項目之廣，不僅全面反映出2026年全球零配件與商用車產業的最新演進，更實質對接了東協市場在城市化與工業升級下的多元剛性需求，有別於一般的消費性車展，INAPA 2026實地展現了其作為商業對商業（B2B）精準媒合平台的極高價值。在為期三天的緊湊展期中，現場成功促成了全球製造商、印尼在地經銷商、大型零售商、以及進出口貿易商之間



的深度專業對話。臺灣廠商與跨國企業在現場積極開拓市場，更將此視為在印尼建立經銷通路、尋求策略聯盟，以及貼身掌握東協市場脈動的關鍵戰略交匯點。

印尼政府持續提高電動車在地化（TKDN）要求，並朝40%在地自製率方向推進，且積極籌備於6、7月正式推出針對10萬輛電動汽車與10萬輛電動機車之巨額補貼的政策背景下，EV & Charging Indonesia 2026 展區無疑成為全場焦點，該專區已穩固確立其作為印尼乃至整個東協地區電動車產業鏈發展的核心平台。

搭配 INAPA 原有的燃油車產業深度與國際買主廣度，多展聯動所釋放的綜效，形成了從傳統零件到智慧化、電動化三電系統的完整生態系。這項轉型趨勢，正大幅協助具備資通訊（ICT）與智慧電控優勢的臺灣廠商，得以在第一線精準捕捉印尼汽車與電動車市場的最新爆發性商機，進而為臺灣「未來移動產業（Future Mobility）」供應鏈在東南亞的實體落地，搶先佔據最有利的戰略制高點。



展館平面圖 1



展館平面圖 2

2026年印尼國際汽車零配件展（INAPA 2026）將持續擴大規模，成為印尼乃至東協區域最具代表性的車輛產業專業展會。各展區分布如下：

A1 & A2館：汽車零部件與系統 (Parts & Systems)

A3館：汽車維護、工具與診斷設備 (Maintenance, Tools & Diagnostics)

D1 & D2館：輪胎橡膠展、潤滑油展、運輸物流展及工程機械展 (CONMINE)

B1 & B2館：電動車整車、充電系統與摩托車 (EV Units, Charging Systems & Motorcycles)

C1館：汽車蓄電池、汽車電子/車用線束 (Auto Battery, Auto Electronics / Automotive Cable)

C2館：緊固件與五金 (Fastener & Hardware)

B3 & C3館：巴士、卡車及其零部件 (Bus, Truck & Components)

該展會涵蓋從傳統燃油車零件、電動車技術、至大型工程機具與輪胎橡膠全產業鏈，是國際業者拓展印尼與東南亞汽車市場的絕佳平台，也為臺灣廠商展現技術實力、拓展通路合作、掌握印尼市場脈動提供重要舞台。



買主等待換證入場



韓國館展位



T-OPT 展位



SIMNU 展位



健和興端子展位



STCS 展位



ALVA 展位



Laksana 展位



大型巴士展位



大型機具展位

本次展覽與EV Indonesia Forum 2026同時舉辦，論壇主題：印尼智慧與永續交通的未來，請專家發表演講，討論議題諸如：印尼電動車生態系統應對全球地緣政治動態的準備情況、塑造電動車生態系統：創新、政策與產業準備、推動印尼永續電動車未來的先進電池技術、印尼智慧與永續交通的未來、印尼電動自行車/摩托車社群 (KOSMIK Indonesia)：賦權社群以加速電動車生態系統發展、馬來西亞新型橡膠產品：創新與機會、跨供應鏈的資產保護與追蹤、2026年印尼基礎設施前景：創新、業務與實施策略、INFRAMACH-MAN智慧物流生態系統、針對工業可靠性的先進潤滑工程與狀態，獲得買主的熱烈迴響。



展覽期間舉辦多場論壇



研討論現場

二、臺灣館展出情形

今年為該展第15屆，本會從第一屆即參與此展，與大會建立良好的關係，大會專為本會的參展廠商保留最佳的攤位位置。為了突顯臺灣汽車零配件產業形象，以臺灣館整體造型裝潢，在展覽會場中TAIWAN字樣非常顯目，本會此次參展廠商共有8家，使用面積99平方米，參展產品主要以內



胎補片、外胎補片、腳踏車工具、補條、膠水、DIY工具組、汽車雨刷、軟骨雨刷、三節雨刷、卡車&巴士雨刷、雨刷替換條、通用車燈、機車前叉、機車前叉心、機車後懸吊系統、避震器彈簧、LED警示燈條、LED工作燈、LED警示燈、喇叭與車載擴音系統、銀幕與倒車攝影機、車用室內燈、摩托車LED警示燈、卡車LED警示燈、引擎汽門、汽門導管、汽門座圈、玻璃纖維高溫消音產品、輕質熱塑玻璃纖維複合板(汽車內飾)、不鏽鋼絲絨/毯、排氣系統隔熱罩、排氣系統不鏽鋼絲環、高效隔熱低熱傳玻璃纖維扎針毯(氣凝膠專用)、電線線束、軸承、襯套、華司等為主。

本會於臺灣館核心區域設立了「專屬會務服務攤位」，於展期內免費向各國專業買主發送最新版《臺灣車輛暨零配件總覽》，協助我國廠商向外推廣最新的技術實力與外銷聯絡資訊，服務攤位亦設有茶水、咖啡等飲料，協助廠商在舒適的環境下順利簽下訂單，展會期間，我駐印尼台北經濟貿易代表處經濟組羅可欣秘書，以及雅加達台灣貿易中心蕭鳳岐主任，也特別親臨臺灣館現場指導，逐一走訪參展廠商，深入關切外銷拓展進度並給予實質勉勵。

從展場現況觀察，隨著後疫情時代全球商務旅遊全面復歸，INAPA 2026的實體洽談效益已達到了近年來的峰值。然而，競爭壓力亦是前所未有的。在展場中，來自中國大陸的參展商依然展現了壓倒性的規模，其攤位數量與面積持續佔據大會的半壁江山，以極具價格競爭力的產品對東南亞市場進行全面佈局。面對這般競爭，臺灣廠商已不再採取傳統的「價格戰」，



而是全面轉向「價值戰」。臺灣汽配產品以高品質、高耐用性、彈性客製化與智慧化功能作為核心賣點，成功與低價產品做出市場區隔。

不過，地緣政治與經濟體制的挑戰仍是不容忽視的課題。由於臺灣尚未加入東協自由貿易區（AFTA），產品出口至印尼時必須面對關稅差距，未來希望透過在地化通路佈局與稅務優化操作，彈性調整供應鏈，藉此間接消彌關稅帶來的成本壓力。同時，大會現場仍以印尼語為最核心的商務溝通語言，這也提醒了有意長期深耕印尼、甚至布局在地組裝生產的臺商，培育具備雙語能力及理解在地宗教與文化多元性的跨國管理人才，將是未來能否成功插旗東協的關鍵指標。



駐印尼台北經濟貿易代表處經濟組羅可欣秘書（左二）蒞臨指導



雅加達台灣貿易中心蕭鳳岐主任（右二）蒞臨指導

印尼作為東南亞（ASEAN）最具指標性的汽車市場，其總體經濟實力與內需動能不容小覷，印尼擁有超過2.85億人口，GDP約占整體東協經濟規模的一半，為東南亞最具代表性的汽車市場之一。隨著可支配所得提升、城市化進程加快，以及消費生活型態轉變，印尼乘用車市場規模於2025年預估已達約189億美元。此外，伴隨汽車保有量（Car Parc）持續成長，印尼汽車售後服務與零配件市場（Automotive Aftermarket）亦快速擴張。根據市場研究機構與產業預估，印尼汽車售後市場規模至2028年有望達到約176.8億美元，反映其在維修保養、零組件更換及汽車服務領域的長期需求潛力。

雖然印尼近年國內新車銷售因整體消費趨於保守與市場結構調整，暫



時修正至約80萬輛，但其汽車銷量與登記總數長遠來看仍穩定成長。由於印尼廣大的地理範圍，且目前多數地區的道路基礎建設尚未普及、路況相對不佳，導致車輛零組件的耗損速度極快。龐大的車輛維修與零件更換剛性需求，為強調品質穩定、供應彈性的臺灣零配件廠商提供了絕佳的切入點。

臺灣在資通訊（ICT）與半導體領域具備全球領先的技術優勢，在全球智慧化浪潮中扮演核心角色。面對印尼消費市場逐步邁向高端與智慧化的轉型期，許多臺灣參展廠商已由過往以中低階、純代工（AM）產品為主，轉向推廣具備高附加價值、車聯網（Telematics）及車用電子的高端技術產品，成功建立品牌差異化。

近年來，東南亞各大專業展覽多傾向採用為期三天的緊湊展期，旨在幫助國際買主與參展商在短時間內提高對接效率，並有效降低參展與差旅成本。在本次 INAPA 2026 現場，中國大陸展商依舊維持壓倒性的參展規模，其攤位數量穩定佔據總數的一半以上。這強烈釋放出中國汽配與電動車供應鏈正全力插旗東南亞、將印尼視為核心戰略市場的強烈訊號。自疫情陰霾完全散去後，全球展商與買主在 2026 年展會中展出極高的互動熱情。實體展會上「人際互動」與「面對面重建信任」的價值無可取代，這也是區域供應鏈在進行「再平衡（Rebalancing）」過程中的關鍵一環。

由於臺灣尚未加入東協自由貿易區（AFTA），出口產品至印尼時必須面對相對較高的關稅壁壘，這在價格競爭激烈的汽配市場中是一大考驗。為了降低關稅帶來的制度性不利因素，可尋求與印尼當地大型物流業者、



一級進口商及通路商建立策略聯盟，透過在地化經營、部分散件當地組裝、或共享通路利潤等靈活手段，間接達到優化成本與稅負的目的。

展會現場觀察發現，印尼汽配市場的商務溝通仍以印尼語（Bahasa Indonesia）為主，英語為輔。這顯示出「在地化溝通與文化理解」對展會後續效益有著實質影響。對於有意深耕印尼、甚至未來考慮在當地投資設廠的台灣企業而言，管理階層若能熟悉印尼語，並深入理解印尼多元宗教（如伊斯蘭教文化規範）與社會結構，將是企業能否有效適應當地經營環境、建立長期穩定營運模式的關鍵勝負手。

綜觀而言，印尼市場的發展不僅體現東協經濟整合的潛能，更突顯臺灣企業在面對區域經濟與地緣政治複雜變局時，必須採取更加靈活、多元且具前瞻性的策略，方能在新興市場中保持競爭優勢。



臺灣館位置醒目



三、結論

印尼作為東協最大經濟體與人口大國，近年來積極推動產業轉型與基礎建設。隨著城市化進程快速推進，雅加達、泗水等大城市及周邊衛星城市的交通壓力持續上升，加上中產階級擴張帶動可支配所得增加，印尼汽機車市場及售後服務產業展現出龐大的發展潛力。本次印尼國際汽車零配件展（INAPA）充分反映了印尼車市「內銷轉型、外銷爆發」的現況，以及在政策引導下，全球車廠競相投入電動車本土化生產的強勁趨勢。

1. 總體經濟概況：展現高度韌性與內需動能

根據最新總體經濟數據顯示，印尼在疫情後穩步復甦。有別於先前對2024年經濟成長率預估的4.9%，印尼2024年全年實際經濟成長率達到約5.03%，而2025年經濟成長率維持約5.1%左右。在2025年人口已突破2.85億的龐大內需市場支撐下，印尼在全球經濟不確定性升高的環境中，依然維持穩健的經濟擴張步伐，為其交通工具與車輛零組件市場奠定良好基礎。

2. 汽車產業現況：整車出口創歷史新高，展現國際競爭力

儘管印尼2025年國內汽車內需市場銷售降溫至約80萬輛（低於疫情前每年輕鬆破百萬輛的水準），但印尼的「汽車外銷」卻繳出亮眼成績單。出口創歷史新高，根據印尼汽車工業協會（Gaikindo）資料，2025年印尼整車（CBU）出口突破50萬輛，創歷史新高。另外印尼已證明其具備生產傳統燃油車、電動車與商用車等多樣化車型的能力，這大幅增強了國際車廠以印尼作為全球生產基地的信心。而且為分散對傳統市場的依賴，印尼正積



極將汽車出口目標轉向拉丁美洲與中東地區。預期在2026年，印尼汽車出口表現將持續穩固。

3. 電動車（EV）市場動態：外資大廠加速落地，搶攻本土化紅利

印尼政府正透過政策手段，強勢推動電動車產業的「本土化」。2025年底，印尼政府逐步縮減對進口電動車的優惠，並將政策重心轉向鼓勵本地化生產，促使外資車廠加速在印尼設廠。中越車廠率先投產：中國比亞迪（BYD）與越南VinFast已宣布投資、啟動建廠並已規劃量產，於西爪哇省梳邦（Subang）建設自有工廠，預計自2026年起陸續展開在地化量產。除了比亞迪與VinFast，包含吉利（Geely）、小鵬（Xpeng）、長城汽車（GWM）等企業皆承諾在印尼投資，合計投資額約10億美元，年產能可達30.5萬輛。韓國現代汽車（Hyundai）更投資高達30億美元，涵蓋整車生產、電池系統（與LG合資）及電池包組裝廠。印尼政府正逐步提高電動車本地化（TKDN）要求，並朝40%在地自製率方向推進。

4. 機車與零配件市場：穩居全球第三，零組件出口爆發

印尼是全球第三大機車市場，目前正處於「整車內銷穩定、零組件外銷強勁」的態勢。內銷穩定成長：2025年印尼機車銷量達640萬輛（年增1%），其中龍頭企業PT Astra Honda Motor（AHM）年產能即逼近500萬輛，主導市場發展；2025年印尼機車整車（CBU）出口雖微幅下降4.95%至54.4萬輛，但機車零配件的出口卻呈現爆發性成長。以完全散件（CKD）形式出口的機車高達813萬9,894套；單一機車零件（Part by Part）出口規模亦持續高速成長，顯示全球對「印尼製造」機車零組件的需求極為強勁，



另外中國錢江摩托（QJMotor）已在印尼設立製造公司，致力於建立本地供應鏈，企圖將印尼打造成東南亞的機車生產基地。

5.台印尼合作契機：電動二/三輪車的技術互補

印尼工業部目前將產業升級重點聚焦於「二輪與三輪車輛產業」，特別是推動電動機車的普及與建立本土生態圈。這為台灣汽機車零配件及電動車供應鏈帶來了絕佳的戰略機遇，印尼政府嚴格要求提高「在地含量（TKDN）」與落實「印尼國家標準（SNI）」。台灣在二輪與三輪電動車領域具備深厚的關鍵核心技術（如馬達、電池管理、車聯網等），恰好能與印尼欲提升本土製造能力的需求形成完美互補。印尼當前極需建立穩定且高品質的在地供應鏈，而台灣企業在海外落地、供應鏈建構上擁有豐富經驗。台廠可憑藉在國際市場長期建立的品質與信任度，切入印尼電動車與機車零配件的龐大商機。

2025年臺灣汽車零組件出口至印尼金額為新台幣15.7億元，占臺灣汽車零組件總出口比重約0.66%，相比2024年減少2.88%，主要出口至印尼汽車零組件項目為：煞車零件、車輛用照明設備、離合器及其零件、引擎零件、車身件、傳動元件、墊圈、車燈等。2026年的印尼市場已進入「燃油車與電動車雙軸發展」的新紀元。面對印尼政府透過在地化政策（TKDN）築起的市場門檻，臺灣相關零組件與系統商應積極評估赴印尼設立據點或尋求當地技術合作，掌握印尼從「內需大國」轉變為「區域製造與出口中心」的龐大產業紅利。



2026 年印尼國際汽車零配件展臺灣團員名冊

No	公司名稱	公司英文名稱
1	裕仁工業科技股份有限公司	YEE JEE TECHNOLOGY CO., LTD.
2	東彬企業有限公司	FLEX WIPER ENTERPRISES CO., LTD.
3	元佳偉股份有限公司	Two Wheel Tech Corporation
4	利妲科技有限公司	BUSYBEES TECHNOLOGY LTD.
5	和佳工業股份有限公司	HOGA INDUSTRY CO., LTD.
6	立峰井企業有限公司	LIH FENG JIING ENTERPRISE CO., LTD.
7	佑冠光電科技股份有限公司	YIOU GUAN OPTOTECH CO., LTD.
8	來絡企業股份有限公司	LAI LUOH ENTERPRISE CO., LTD.

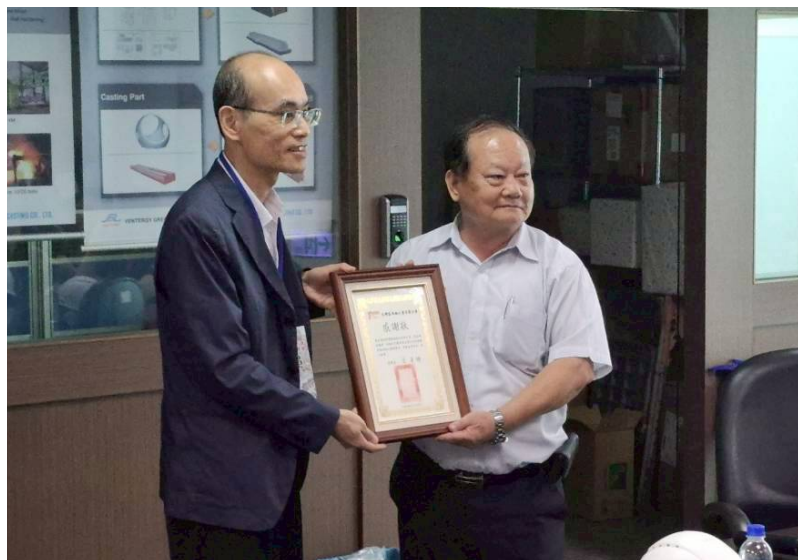
(本文作者現任會務處處長)



「汽機車整車廠協力會低碳轉型技術觀摩會」

◎ 陳明德

產業發展署為推動國內汽機車製造業邁向低碳化與智慧化，於5月20日舉辦「汽機車整車廠協力會低碳轉型技術觀摩會」。本次活動由產業發展署主辦，源潤豐鑄造公司與本會協辦，並由工研院機械所執行。源潤豐公司黃加再董事長亦親臨現場致意，歡迎與會來賓。透過實地參訪源潤豐公司，與會者得以觀摩其在節能減碳與AI數位轉型方面的實務經驗，進一步交流低碳技術應用與智慧製造的發展成果。



圖一 車輛公會致贈感謝狀
(左起車輛公會吳進昌處長、源潤豐黃加再董事長)



圖二現場參觀合影

一、大型鑄件少量多樣的極致應變力：

源潤豐公司成立於 1974 年，總部位於台中市神岡區，產品有超重型工業機械鑄件（全球前十大工具機廠有超過六家為其客戶），以及汽車零件生產模具，是台灣工具機產業供應鏈中不可或缺的核心角色。在大型結構件成品製造過程中，客戶更重視的不只是成品尺寸，更包含開發效率、製程穩定與交付掌控能力，源潤豐公司以數位履歷(Item-level ID Traceability)建立高度透明的製程體系，為每一件鑄件賦予專屬ID，實現從開發到交付的全程監控與品質保證，支援每日3-5次快速換模，展現少量多樣生產下的極致應變力；處理逾2,300種樣體，能在短週期需求下穩定交付。源潤豐超越傳統供應商角色，採取「設計即切入」策略。在客戶研發初期即共同參與，從鑄造可行



性、結構優化到量產風險評估提供預判性建議，打破「先圖面、後報價」的被動模式，並藉由高效率鑄造系統深耕國際市場。



圖三 進料現場參觀



圖四 加工機台前現場參觀



二、強化精密加工能力的關鍵布局：

源潤豐公司於2023年轉投資成立「澄倡精密股份有限公司」，打造大型精密零件製造基地，以因應全球客戶對高精度零件的需求。該基地透過日本與歐洲製造商的技術合作，設立台灣首座精密金屬零件無人工廠示範基地，專注於半導體、精密模具及航太產業的製造需求，預計於115年完成建置。

本計畫結合源潤豐的鑄造能力與澄倡精密的加工優勢，整合大型工件銑削加工技術，全面提升製造效率與加工精度。基地導入台灣首套5米×2.5米自動化交換台龍門銑床，相關技術與製程導入係來自歐洲高階工具機客戶之合作轉移，而該客戶亦為源潤豐公司長期合作夥伴，具備高階精密加工與設備應用經驗，可有效提升大型工件之加工效率、換線能力與精密穩定性。期望藉此為國內大型鑄件加工產業注入新動能，並進一步提升台灣於全球精密製造與高階加工領域之競爭力。



圖五 澄倡精密(股)公司製造基地



三、AI轉型邁向永續發展的目標：

源潤豐為了因應少子化導致的人力缺口、提升大型鑄件的精密度，以及落實綠色製造，積極推動全面性的數位轉型與工廠智能化佈局，成立創璿科技股份有限公司，以數據管理與流程系統為核心，打造專業的資訊管理平台。

在技術應用上，透過AI工作站地端自有部署，將數據安全地儲存在企業內部，並於地端進行資料儲存、AI 模型管理與推論運行，確保關鍵資料安全，兼顧營運自主性。另以AI演算法進行材料配方最佳化與能源管理，協助降低碳足跡、節省能源成本，落實 ESG 永續發展目標，建立更具環保競爭力的生產流程。

源潤豐公司不僅自身積極減碳，更聯合發起「LCIA 低碳產業永續發展聯盟」，帶領台灣中部眾多傳統機械與製造業中小企業共同推動綠色轉型，從「單打獨鬥」邁向「打群架」的綠色供應鏈，聯盟透過三大策略：

技術導入：結合公會與產業鏈，提供製造業所需的技術轉型與解決方案。

資源整合：集中產業減碳需求，投入綠能資源，並由第三方專業服務單位協助落實。



政策協作：與官方單位共同合作，促進政府與民間充分溝通，協助中小企業在材料、設備與製程上爭取政府補助。



圖六 AI 演算法現場參觀



圖七 低碳產業永續發展聯盟 2025 活動

結語：

透過此次觀摩，源潤豐公司展現了從傳統鑄造企業逐步轉型的成果，升級為兼具智慧製造、AI數位管理與ESG治理能力的現代化企業。

隨著全球供應鏈對ESG與碳管理的要求日益嚴格，能夠展現智慧化與低碳競爭力的製造業者，將更有機會成為國際高階供應鏈的重要合作夥伴。

源潤豐公司在激烈競爭中展現的強大韌性，充分說明了台灣傳統製造業，透過數位化與綠色永續的雙軸轉型，傳統產業同樣能在全球市場中建立堅實的競爭力。

（作者現任本會業務處資深高級專員）



吉隆坡國際汽車零配件、維修檢測設備 暨服務用品展展後報告

◎ 陳敬庭



展館入口

展館走道的觀展人潮

一、展覽介紹

第15屆吉隆坡國際汽配展於 2026年5月14日至16日在馬來西亞吉隆坡 KLCC 展出，本屆展會創下歷史新高，核心數據與展會亮點如下：

- **規模新高**：展出面積 12,538 m²（涵蓋1-6號館），齊聚全球 16 個國家/地區共 317 家參展商。
- **買家參與踴躍**：吸引16,523 位專業買家（82% 本地、18% 來自全球



58 國），商務媒合成效顯著。

- **現場三大趨勢：**傳統消耗品需求依舊穩健，但現場高度聚焦「AI智慧診斷」、「新能源三電檢測」與「ADAS校準技術」，馬來西亞汽車售後市場正迎來數位與電氣化轉型。

二、展覽概況

大會將6個展館依產品屬性進行分類，完整呈現從上游原材料到下游客製化產品的產業鏈：

1. 汽車移動解決方案專區：展會核心，聚焦綠色運輸、新能源、智慧聯網與數位化轉型。
2. 部件及組件/電子及系統
3. 診斷及修理/車身及噴漆
4. 用品及改裝
5. 汽車清洗、保養及翻新/油品、潤滑油及燃料
6. 微型移動與兩輪摩托車專區

本次展會的一大特色在於「擺脫傳統純商品陳列，走向實作培訓與實際應用。」

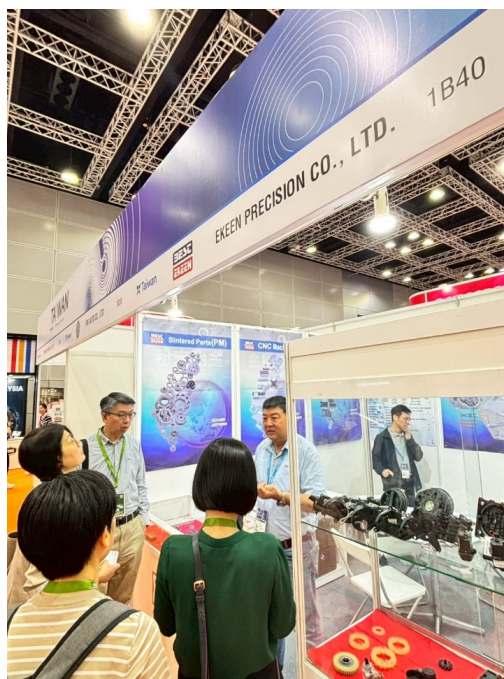
雙軌制碰撞維修培訓工作坊（Collision Repair Training Workshop）

針對第一線技師人才短缺問題，大會於第4館開設實作課程：

- 課程 A（新能源與智慧化）：專注於電動車（EV）維修安全、ADAS系統與感測器校準、AI 輔助診斷。
- 課程 B（永續鈹噴）：聚焦於環境友善與永續的塗裝車身修復方案，現場首次引進 Xtriton 智慧 AI 自動噴漆機器人 進行實機操作演示。



台灣館攤位及人潮



駐馬來西亞台北經濟文化辦事處經濟組章組長（左三）與吉隆坡台灣貿易中心高主任（左二）蒞臨展會和台灣廠商交流

三、市場商機

25%高關稅壁壘：馬來西亞（Malaysia）身為東協成員國，享有區域內



互惠的低關稅優惠。然而，由於台灣非東協成員也未加入 RCEP，直接出口至馬來西亞須課徵高額關稅。相反地，馬來西亞為了保護本土汽車產業所實施的關稅與在地化政策，雖然拉高了進口門檻，卻也促成其本地供應鏈的成熟，改採在地生產並供應東協龐大的內需市場。

國產車款市占高度集中：馬來西亞汽車市場結構極度集中，從計程車到私家車皆以國產品牌「寶騰（Proton）」與「第二國產車(Perodua)」為絕大多數（合計市佔高達 60% 以上），這使得當地售後市場（AM）生態完全圍繞國產車種發展，例如在地最大車身件廠 NHF便以此建立極強的規模經濟，並將其餘日韓系品項外銷至中東與東南亞各國。

馬來西亞指標品牌寶騰（Proton）目前已有49% 股權由中國吉利汽車持有。在實質導入中國成熟供應鏈與電動車技術後，寶騰近年全力衝刺「低價燃油車+轉型電動車」的雙軌戰略。

- 初次報價的重要性：由於背靠中資高度規模經濟的低成本體系，馬來西亞市場對價格極度敏感。參展商若在初次對接時無法給出具絕對競爭力的報價，後續將完全無法爭取到長期的商業採購訂單。
- 政策助推：在國家政策（NIMP2030/NETR）如免徵EV進口稅、普及超過 3,200 個充電樁的紅利下，新能源車市場競爭將持續升溫。

綜觀2026展後反饋，外國廠商欲進入馬來西亞市場，應採取以下「錯位競爭」與「彈性佈局」策略：

切入國產車系：針對Proton與Perodua這兩大主導性品牌開發專屬品項，並在初期讓利、給出具競爭力的初期報價，跨過中資背景的低成本門檻，以換取長期訂單。

技術結盟化解關稅高牆：若缺乏直接赴馬來西亞建廠的資源，應尋求與當地AM大廠（如 NHF）進行技術授權或OEM/ODM合作。透過「馬來西



亞製造」的標籤規避25% 進口關稅，並共享其外銷中東與東南亞的成熟通路。

以技術差異化開拓市場：當傳統硬體件在當地陷入激烈的價格競爭時，轉型潮帶來的「AI智慧診斷、新能源檢測設備、智慧噴漆」等市場需求尚未完全成熟階段，是台灣等具備軟硬體整合優勢廠商的潛在商機。這類高門檻設備不打純價格戰，是跨越關稅壁壘、實現高毛利外銷的獲利關鍵。

四、結論

未來幾年，隨著馬來西亞第一批電動車逐步面臨保固過期，售後市場對智慧診斷、電池維修等高門檻技術的需求將迎來爆發式增長。這項展會將不再只是傳統零配件的買賣會，而是全球高階車用電子、AI 維修檢測方案與次世代綠色技術精準對接的技術交流平台。

隨著馬來西亞成熟製造業的落地深化，未來的展會將成為跨國中小企業尋求「在地代工合作、技術授權、共同開發」的戰略核心。透過馬來西亞在地化生產，共享東協5%以內的關稅紅利並輻射至中東市場，將是未來幾屆展會值得持續關注的重要發展方向。

馬來西亞市場的關稅與價格洗牌固然嚴峻，但其背後的政策紅利與東協樞紐地位，依然賦予了這場盛會無可取代的戰略價值。2026年的落幕並非終點，而是馬來西亞汽車產業「智慧化、綠色化」升級的起點。對於具備軟硬體整合優勢與彈性供應鏈布局策略的跨境廠商而言，未來的吉隆坡國際汽配展，依舊是每年不可錯過、進軍東南亞及全球新藍海市場的重要市場布局平台。

（作者現任本會會務處會計經理）



車輛油耗指南 - 114 年度刊載車型分析

◎ 曾文丁、鄭宗正、
陳冀豪、林樺、何致穎

摘要

能源署持續透過「車輛油耗指南」及車輛耗能研究網站提供各車型能源效率與相關測試資訊，協助民眾了解國內車輛能效表現，作為選購節能車輛之參考，並推廣正確之車輛節能駕駛與使用觀念，以落實運輸部門節能減碳政策目標。

本文針對114年度「車輛油耗指南」刊載之燃油車、HEV、PHEV及電動車車型資料，進行車型數、銷售結構、能源效率等級、排檔型式、傳動方式及能效測試結果等統計分析。分析結果顯示，國內市場仍以2,400c.c.排氣量以下車型為主，實際銷售則以較高能源效率等級車型占較高比例，顯示能源效率表現仍為影響民眾購車選擇的重要因素。另國內車輛市場亦逐步朝向電動化方向發展，期透過本文分析，使各界對現行國內銷售車型與能源效率發展現況有更完整之了解。

前言

隨著能源價格波動及節能意識提升，車輛油耗表現已逐漸成為民眾購車時的重要考量因素。目前我國對廠商製造或進口汽、柴油引擎之小客車、總重量在3,500公斤以下小貨車、小客貨兩用車及機車進行能源效率管理設有能效標準；另電動小客車、電動小貨車(總重量在2,500公斤以下)、電動



小客貨兩用車及電動機車，自民國111年1月1日起亦須辦理能源效率標示。

為鼓勵民眾選購節能車輛，能源署依「車輛容許耗用能源標準及檢查管理辦法」(以下簡稱管理辦法)第二十五條規定，每月於能源署網站公布最新取得耗能證明之車型資料，提供民眾作為選購節能車輛之參考；並透過每年出版之「車輛油耗指南」，供消費者了解各車型之能源效率表現。

能源署已於本(115)年4月17日公告「114年度車輛油耗指南」，並公布於能源署網站(網址：https://www.moeaea.gov.tw/ecw/populace/content/wfrmStatistics.aspx?type=5&menu_id=1303)，供民眾下載參考；另亦可於車輛耗能研究網站(網址：<https://auto.itri.org.tw/>)下載查詢。本文藉由分析國內銷售車型之能效測試結果，提供消費者選購高能源效率車輛之參考，以兼顧節能、省油及減碳效益。

114年測試合格銷售車型分析

以下將分別就車型篩選原則、使用燃油之測試合格銷售車型，以及取得能源效率標示之電動車型進行分析說明。

為利各類車型能源效率表現之比較與分析，本文依車輛用途及分類方式，將轎式及旅行式小客車統稱為「小客車」；另將總重量3,500公斤以下之小貨車、小客貨兩用車及非轎式、非旅行式小客車統稱為「商用車」，商用車中適用環境部移動污染源空氣污染物排放標準之貨車類規定者，簡稱為「商用貨車」，其餘商用車車型則簡稱為「商用客車」。後續章節將依不同車型分類，就國內銷售車型之能源效率測試結果進行分析與說明。



(一) 車型篩選作業原則

114年「車輛油耗指南」納入之燃油車輛，係以廠商於民國114年取得有效車型耗能證明之認證車型(不含個人進口)，以及代理商與國產車廠於民國114年仍持續銷售之既有車型為篩選原則。汽車係採歐盟測試程序，以NEDC或WLTC行車型態進行測試；機車則依機車燃料消耗量試驗方法辦理，其中市區行車型態採WMTC (World-Wide Motorcycle Emissions Test Cycle) Part 1行車型態進行測試。

電動車輛部分，係以主管機關於民國114年核發有效能源效率標示之車型(不含個人進口)，以及代理商與國產車廠於民國114年仍持續銷售之既有車型為篩選原則。電動汽車係依歐盟ECE R101及其後續修正指令之測試方法，以NEDC或WLTC行車型態進行測試；電動機車則依國家標準CNS 15819-4及其後續修正之測試方法辦理，惟採行之行車型態及車輛慣性模擬車重，仍須依機車燃料消耗量試驗方法規定辦理。

(二) 使用燃油之測試合格銷售車型分析

以下將以小客車、商用車及機車等不同車種作為分類基礎，進行多面向分析說明。

(1) 車型數量分析

如表1及表2所示，114年度「車輛油耗指南」刊載共計1,387車型，其中小客車622車型(汽油608車型、柴油14車型)、商用車223車型(汽油133車型、柴油90車型)及機車542車型。商用車部分，商用客車、商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)及商用貨車(2.5 噸 $<$ 總重 ≤ 3.5 噸)分別為145、32及46車型。

動力型式方面，油電混合車(HEV)汽車共計289車型，包括汽油小客車



220車型、柴油小客車4車型、汽油商用車50車型及柴油商用車15車型；插電式複合動力車(PHEV)皆為汽油車型，共計51車型，其中小客車49車型、商用車2車型。另機車部分，國產三輪機車及進口三輪機車皆為2車型。

在測試程序方面，小客車採WLTC行車型態者共105車型，約占小客車總車型之16.9%；商用車採WLTC行車型態者共19車型，約占商用車總車型之8.5%。

(2)排檔型式車型數量分析

如表2所示，114年度「車輛油耗指南」刊載車型依排檔型式區分為自排、CVT及手排等類型。小客車部分，自排、CVT及手排車型分別為533、72及17車型，占小客車總車型之86%、11%及3%；商用車部分，分別為171、16及36車型，占商用車總車型之77%、7%及16%；機車部分，分別為16、239及287車型，占機車總車型之3%、44%及53%。

整體而言，單就114年度「車輛油耗指南」刊載車型觀察，汽車以自排車型為主流，機車則以手排及CVT車型占多數。

(3)引擎供油方式車型數量分析

如表2所示，114年度「車輛油耗指南」刊載車型依引擎供油方式區分，以直接噴射供油方式為主。小客車部分，採直接噴射供油方式之車型約占小客車總車型之91%，其中汽油車約占小客車總車型之88%；商用車部分，採直接噴射供油方式之車型約占商用車總車型之78%，其中汽油車約占商用車總車型之38%。機車部分，則皆採間接噴射供油方式。

由統計結果可知，汽車車型多採直接噴射供油方式，機車則以間接噴射供油方式為主。



表 1、民國 114 年度車輛油耗指南各燃油車種車型數統計

		歐規						合計			
		汽油			柴油			NEDC	WLTC	小計	
		NEDC	WLTC	小計	NEDC	WLTC	小計				
小客車	國產	73	0	73	0	0	0	73	0	73	
	進口	430	105	535	14	0	14	444	105	549	
	小計	503	105	608	14	0	14	517	105	622	
商用車	商用客車	國產	42	0	42	0	0	0	42	0	42
		進口	46	1	47	53	3	56	99	4	103
		小計	88	1	89	53	3	56	141	4	145
	商用貨車 (總重≤2.5噸)	國產	29	0	29	0	0	0	29	0	29
		進口	2	0	2	1	0	1	3	0	3
		小計	31	0	31	1	0	1	32	0	32
	商用貨車 (2.5噸<總重≤3.5噸)	國產	10	1	11	18	0	18	28	1	29
		進口	0	2	2	3	12	15	3	14	17
		小計	10	3	13	21	12	33	31	15	46
合計	國產	81	1	741	18	0	18	99	1	100	
	進口	48	3	51	57	15	72	105	18	123	
	合計	129	4	133	75	15	90	204	19	223	
總計		632	109	741	89	15	104	721	124	845	
		機車燃料消耗量試驗方法						合計			
機車	國產	225						225			
	進口	317						317			
	小計	542						542			

註：國產三輪機車計 2 車型、進口三輪機車計 2 車型，小客車採 WLTC 行車型態計 105 車型 (佔小客車 622 車型之 16.9%)，商用車採 WLTC 行車型態計 19 車型 (佔商用車 223 車型之 8.5%)。

表 2、民國 114 年度車輛油耗指南各燃油車種車型特性數量統計表

車輛別	燃料別	車型數			排檔型式						傳動方式			內配增壓	HEV/HEM	PHEV	供油方式		測試程序	
		國產	進口	小計	自排(A)			CVT	手排(M)	4輪	前輪		後輪				直噴	間噴		
					≤A8	A9	A10				前輪	後輪								
小客車	汽油	73	535	608	519	456	60	3	72	17	256	228	124	492	220	49	550	58	歐規	
	柴油	0	14	14	14	11	3	0	0	0	3	9	2	14	4	0	14	0		
	小計	73	549	622	533	467	63	3	72	17	259	237	126	506	224	49	564	58		
商用車	商用客車	汽油	42	47	89	73	66	7	0	16	0	47	34	8	73	48	2	78	11	歐規
		柴油	0	56	56	56	48	8	0	0	0	19	27	10	56	15	0	56	0	
		小計	42	103	145	129	114	15	0	16	0	66	61	18	129	63	2	134	11	
	商用貨車 (總重≤2.5噸)	汽油	29	2	31	15	15	0	0	0	16	3	1	27	4	0	0	4	27	
		柴油	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	
		小計	29	3	32	16	16	0	0	0	16	3	2	27	5	0	0	5	27	
	商用貨車 (2.5噸<總重≤3.5噸)	汽油	11	2	13	6	5	0	1	0	7	2	0	11	2	2	0	2	11	
		柴油	18	15	33	20	17	0	3	0	13	7	1	25	33	0	0	33	0	
		小計	29	17	46	26	22	0	4	0	20	9	1	36	35	2	0	35	11	
合計	汽油	82	51	133	94	86	7	1	16	23	52	35	46	79	50	2	84	49		
	柴油	18	72	90	77	66	8	3	0	13	26	29	35	90	15	0	90	0		
	合計	100	123	223	171	152	15	4	16	36	78	64	81	169	65	2	174	49		
汽車合計	汽油	155	586	741	613	542	67	4	88	40	308	263	170	571	270	51	634	107	歐規	
	柴油	18	86	104	91	77	11	3	0	13	29	38	37	104	19	0	104	0		
	合計	173	672	845	704	619	78	7	88	53	337	301	207	675	289	51	738	107		
機車	汽油	225	317	542	16	16	-	-	239	287	-	-	542	-	2	-	0	542	機車燃料消耗量試驗方法(市區採WMTCPart 1行車型態)(WMTCP)	
	小計	225	317	542	16	16	-	-	239	287	-	-	542	-	2	-	0	542		
	合計	398	989	1,387	720	635	78	7	327	340	337	301	749	675	291	51	738	649		

註：% 為相對各車輛別之總車型數的百分比。



(4) 配備增壓系統車型數量分析

如表2所示，114年度「車輛油耗指南」刊載車型中，配備增壓系統之汽車共計675車型，約占汽車總車型之80%。其中，小客車計506車型(汽油492型、柴油14型)，約占小客車總車型之81%；商用車計169車型(汽油79型、柴油90型)，約占商用車總車型之76%。

如圖1所示，配備增壓系統車型之燃料別車型數及銷售數占各製造別百分比分析結果如下：

小客車部分，配備增壓系統車型約占小客車總車型之81%；其中，國產小客車配備增壓系統之比例為47%，進口小客車則為86%。銷售數部分，配備增壓系統車型約占小客車總銷售數之34%；其中，國產小客車銷售數中配備增壓系統之比例為12%，進口小客車則為56%。另進口柴油小客車皆配備增壓系統。

商用車部分，配備增壓系統車型約占商用車總車型之76%；其中，國產商用車配備增壓系統之比例為54%，進口商用車則為94%。銷售數部分，配備增壓系統車型約占商用車總銷售數之52%；其中，國產商用車銷售數中配備增壓系統之比例為43%，進口商用車則為78%。另柴油商用車皆配備增壓系統。

整體而言，單就刊載車型數量觀察，進口車配備增壓系統之比例普遍高於國產車；另就銷售數觀察，配備增壓系統車型約占整體汽車銷售數三至五成。

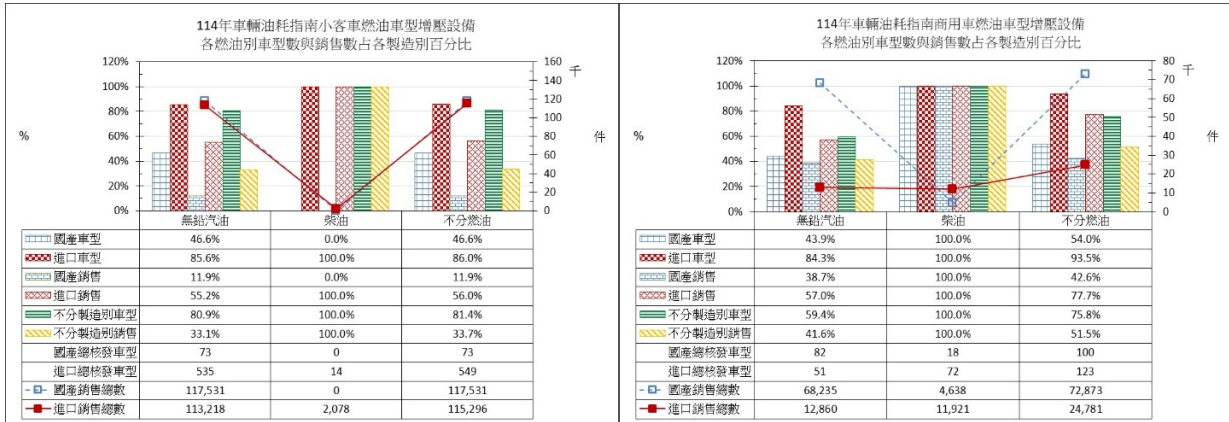


圖 1、配置增壓系統車型燃料別車型數與銷售數占各製造別百分比

(5)排氣量等級分布分析

如圖2及表3所示，114年度「車輛油耗指南」刊載車型之能效測試值與排氣量等級分布分析結果如下，圖中小客車、商用車未特別標示者均為自動排檔車型。小客車部分，銷售數以國產車及進口車各占51%及49%；排氣量則以超過1,200至1,800 c.c.級距為主，約占小客車總銷售數之62%，其車型數約占小客車總車型數之26%。

商用車部分，銷售數以國產車占75%、進口車占25%；排氣量同樣以超過1,200至1,800 c.c.級距為主，約占商用車總銷售數之62%，其車型數約占商用車總車型數之27%。機車部分，銷售數以國產車為主，占97%，進口車占3%；排氣量則以超過100至150 c.c.級距為主，約占機車總銷售數之76%，其車型數約占機車總車型數之32%。

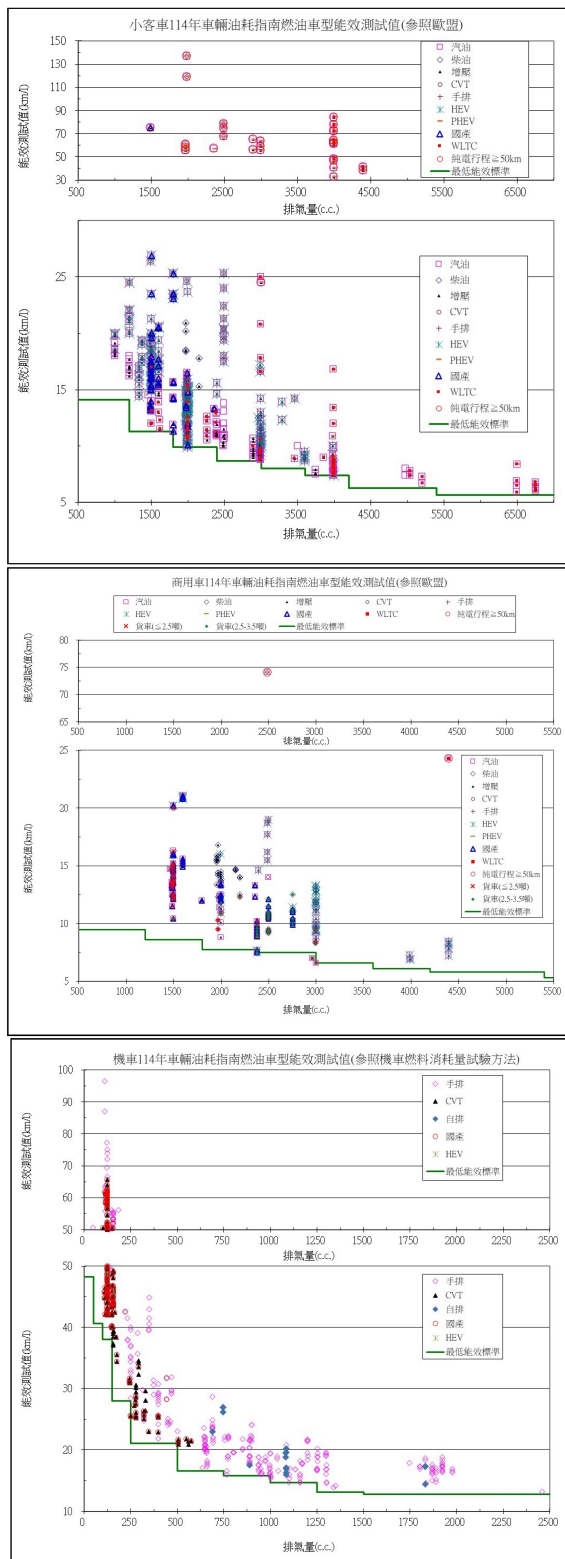


圖 2、民國 114 年車輛油耗指南車型能效測試值 - 排氣量分布圖



表 3、民國 114 年車輛油耗指南各車種各排氣量等級車型數與銷售數百分比

小客車 排氣量等級 (立方公分)	能效 標準 (公里/ 公升)	國產 車型 數	進口 車型 數	指南車 型數小 計	車型數 小計百 分比	國產車 型銷售 數	進口車 型銷售 數	指南車型銷 售數小計	銷售小計 百分比
1200 c.c.以下	14.1		31	31	5.0%		12,629	12,629	5.4%
超過 1200 至 1800 c.c.	11.3	61	98	159	25.6%	113,930	30,222	144,152	61.9%
超過 1800 至 2400 c.c.	9.9	12	207	219	35.2%	3,601	57,371	60,972	26.2%
超過 2400 至 3000 c.c.	8.7		113	113	18.2%		13,661	13,661	5.9%
超過 3000 至 3600 c.c.	8.0		13	13	2.1%		405	405	0.2%
超過 3600 至 4200 c.c.	7.4		65	65	10.5%		777	777	0.3%
超過 4200 至 5400 c.c.	6.3		9	9	1.4%		97	97	0.0%
超過 5400 c.c.	5.7		13	13	2.1%		134	134	0.1%
合計		73	549	622	100.0%	117,531	115,296	232,827	100.0%
商用車 排氣量等級 (立方公分)	能效 標準 (公里/ 公升)	國產 車型 數	進口 車型 數	指南車 型數小 計	車型數 小計百 分比	國產車 型銷售 數	進口車 型銷售 數	指南車型銷 售數小計	銷售小計 百分比
1200 c.c.以下	9.5			0	-			0	-
超過 1200 至 1800 c.c.	8.6	56	3	59	26.5%	59,802	1,162	60,964	62.4%
超過 1800 至 2400 c.c.	7.7	26	50	76	34.1%	8,433	10,744	19,177	19.6%
超過 2400 至 3000 c.c.	7.5	18	59	77	34.5%	4,638	12,584	17,222	17.6%
超過 3000 至 3600 c.c.	6.6			0	-			0	-
超過 3600 至 4200 c.c.	6.1		3	3	1.3%		180	180	0.2%
超過 4200 至 5400 c.c.	5.8		8	8	3.6%		111	111	0.1%
超過 5400 c.c.	5.3			0	-			0	-
合計		100	123	223	100.0%	72,873	24,781	97,654	100.0%
機車 排氣量等級 (立方公分)	能效 標準 (公里/ 公升)	國產 車型 數	進口 車型 數	指南車 型數小 計	車型數 小計百 分比	國產車 型銷售 數	進口車 型銷售 數	指南車型銷 售數小計	銷售小計 百分比
50c.c.以下	48.2		1	1	0.2%		19	19	0.0%
超過 50 至 100 c.c.	40.6			0	-			0	-
超過 100 至 150 c.c.	38.0	149	22	171	31.5%	490,928	3,151	494,079	76.4%
超過 150 至 250 c.c.	28.0	48	33	81	14.9%	134,729	4,865	139,594	21.6%
超過 250 至 500 c.c.	21.1	22	52	74	13.7%	2,615	4,077	6,692	1.0%
超過 500 至 750c.c.	16.6	6	43	49	9.0%	826	2,994	3,820	0.6%
超過 750 至 1000c.c.	15.8		67	67	12.4%		1,202	1,202	0.2%
超過 1000 至 1250c.c.	14.7		42	42	7.7%		763	763	0.1%
超過 1250 至 1500c.c.	13.1		17	17	3.1%		236	236	0.0%
超過 1500 c.c.	12.8		40	40	7.4%		252	252	0.0%
合計		225	317	542	100.0%	629,098	17,559	646,657	100.0%



如圖3及表4所示，商用車各車種分類之能效測試值與排氣量等級分布分析結果如下。商用客車部分，銷售數以國產車占55%、進口車占45%；排氣量以超過1,200至1,800 c.c.級距為主，約占商用客車總銷售數之50%，其車型數約占商用客車總車型數之21%。

商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)部分，銷售數以國產車為主，占97%，進口車占3%；排氣量以超過1,200至1,800 c.c.級距為主，約占該車種總銷售數之96%，其車型數約占該車種總車型數之84%。

商用貨車(2.5噸 $<$ 總重 ≤ 3.5 噸)部分，銷售數以國產車占70%、進口車占30%；排氣量以超過2,400至3,000 c.c.級距為主，約占該車種總銷售數之63%，其車型數約占該車種總車型數之70%。

整體而言，國內銷售車型之排氣量分布，小客車及商用車多集中於1,200至1,800 c.c.級距，機車則以100至150 c.c.級距占多數。

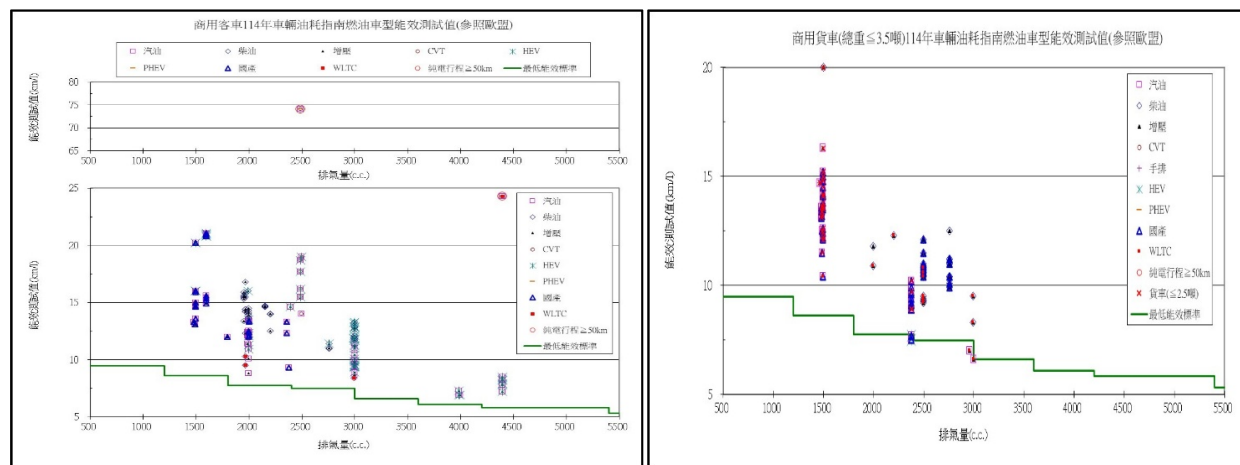


圖 3、民國 114 年車輛油耗指南商用車種分類能效測試值 - 排氣量分布圖



表 4、民國 114 年車輛油耗指南商用車種分類各排氣量等級車型數與銷售數百分比

商用客車 排氣量等級 (立方公分)	能效 標準 (公里/ 公升)	國產 車型 數	進口 車型 數	指南車 型數小 計	車型數 小計百 分比	國產車 型銷售 數	進口車 型銷售 數	指南車型銷 售數小計	銷售小計 百分比
1200 c.c.以下	9.5			0	-			0	-%
超過 1200 至 1800 c.c.	8.6	31		31	21.4%	21,844		21,844	49.8%
超過 1800 至 2400 c.c.	7.7	11	47	58	40.0%	2,411	10,367	12,778	29.1%
超過 2400 至 3000 c.c.	7.5		45	45	31.0%		8,969	8,969	20.4%
超過 3000 至 3600 c.c.	6.6			0	-			0	-%
超過 3600 至 4200 c.c.	6.1		3	3	2.1%		180	180	0.4%
超過 4200 至 5400 c.c.	5.8		8	8	5.5%		111	111	0.3%
超過 5400 c.c.	5.3			0	-			0	-
合計		42	103	145	100.0%	24,255	19,627	43,882	100.0%
商用貨車 (總重≤2.5 噸) 排氣量等級 (立方公分)	能效 標準 (公里/ 公升)	國產 車型 數	進口 車型 數	指南車 型數小 計	車型數 小計百 分比	國產車 型銷售 數	進口車 型銷售 數	指南車型銷 售數小計	銷售小計 百分比
1200 c.c.以下	9.5			0	-			0	-
超過 1200 至 1800 c.c.	8.6	24	3	27	84.4%	37,843	1,162	39,005	95.9%
超過 1800 至 2400 c.c.	7.7	5		5	15.6%	1,651		1,651	4.1%
超過 2400 至 3000 c.c.	7.5			0	-			0	-
超過 3000 至 3600 c.c.	6.6			0	-			0	-
超過 3600 至 4200 c.c.	6.1			0	-			0	-
超過 4200 至 5400 c.c.	5.8			0	-			0	-
超過 5400 c.c.	5.3			0	-			0	-
合計		29	3	32	100.0%	39,494	1,162	40,656	100.0%
商用貨車 (2.5 噸<總重≤3.5 噸) 排氣量等級 (立方公分)	能效 標準 (公里/ 公升)	國產 車型 數	進口 車型 數	指南車 型數小 計	車型數 小計百 分比	國產車 型銷售 數	進口車 型銷售 數	指南車型銷 售數小計	銷售小計 百分比
1200 c.c.以下	9.5			0	0.0%			0	-
超過 1200 至 1800 c.c.	8.6	1		1	2.2%	115		115	0.9%
超過 1800 至 2400 c.c.	7.7	10	3	13	28.3%	4,371	377	4,748	36.2%
超過 2400 至 3000 c.c.	7.5	18	14	32	69.6%	4,638	3,615	8,253	62.9%
超過 3000 至 3600 c.c.	6.6			0	-			0	-
超過 3600 至 4200 c.c.	6.1			0	-			0	-
超過 4200 至 5400 c.c.	5.8			0	-			0	-
超過 5400 c.c.	5.3			0	-			0	-
合計		29	17	46	100.0%	9,124	3,992	13,116	100.0%



(6) HEV&PHEV車型分析

如表5及圖4所示，114年度「車輛油耗指南」刊載HEV與PHEV車型統計分析結果如下，其中未特別標示之排檔型式車型均為自動排檔，小客車無手排車型；商用車未特別標示者均為商用客車。

小客車HEV共計224車型，其中汽油國產、汽油進口及柴油進口車型分別為19、201及4車型；採NEDC行車型態測試者共219車型，約占98%；配備增壓系統者共195車型，約占87%。小客車PHEV皆為汽油車型，共計49車型，其中國產車1車型、進口車48車型；採NEDC行車型態測試者共27車型，約占55%；配備增壓系統者共41車型，約占84%。

商用車HEV共計65車型，其中商用客車部分，汽油國產、汽油進口及柴油進口車型分別為10、38及15車型；另商用貨車(2.5噸<總重≤3.5噸)汽油國產車型計2車型，商用貨車(總重≤2.5噸)無HEV車型。商用車HEV皆採NEDC行車型態測試；配備增壓系統者共58車型，約占89%。商用車PHEV皆為汽油進口商用客車，共計2車型，無商用貨車PHEV車型。其中採NEDC行車型態測試及配備增壓系統者皆為1車型。

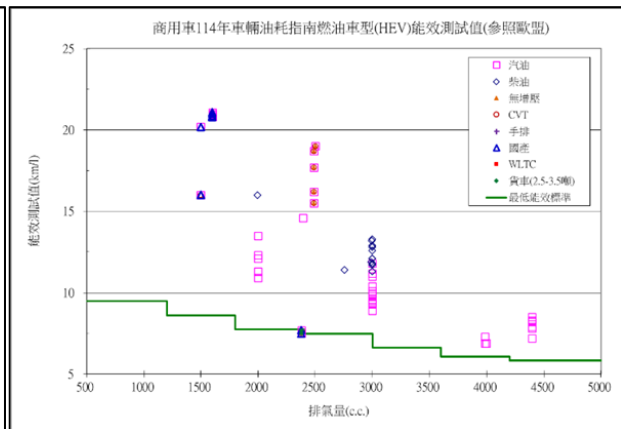
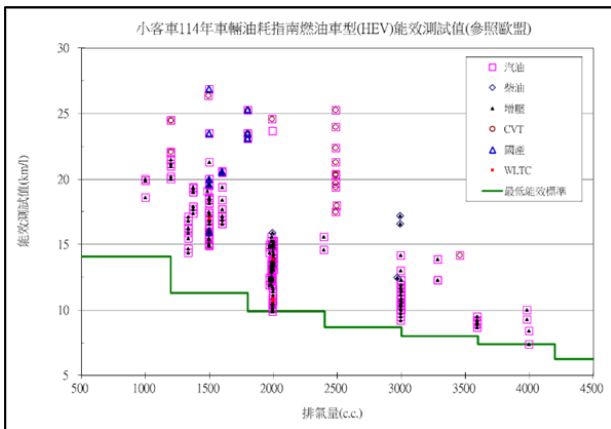
如圖5所示，PHEV車型純電行程相對排氣量分布分析結果如下，PHEV皆為汽油車型，共計51車型，其中國產小客車、進口小客車及進口商用客車分別為1、48及2車型。另純電行程達50公里以上者共36車型，其中國產小客車、進口小客車及進口商用客車分別為1、33及2車型。

整體而言，單就刊載車型數量觀察，HEV及PHEV車型仍以進口小客車為主，且多數HEV車型採NEDC行車型態測試，並普遍配備增壓系統；PHEV車型則以純電行程50公里以上者占多數。



表 5、民國 114 年車輛油耗指南 HEV&PHEV 車型分析表

車輛別	動力別	燃料別	製造別	車型數	排檔型式			內配增壓	傳動方式			測試行車型態		純電行程 ≥50km	供油方式		
					自排(A)	CVT	手排(M)		4輪	前輪	後輪	NEDC	WLTC		直噴	間噴	
小客車	HEV	汽油	國產	19	9	10	0	8	0	19	0	19	0	34	8	11	
			進口	201	185	16	0	183	91	76	34	196	5		196	5	
			小計	220	194	26	0	191	91	95	34	215	5		204	16	
		柴油	國產	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0
			進口	4	4	0	0	4	2	0	2	4	0		4	0	
			小計	4	4	0	0	4	2	0	2	4	0		4	0	
	合計	國產	19	9	10	0	8	0	19	0	19	0	8		11		
		進口	205	189	16	0	187	93	76	36	200	5	200		5		
		合計	224	198	26	0	195	93	95	36	219	5	208		16		
	PHEV	汽油	國產	1	1	0	0	1	0	1	0	1	0		1	1	0
進口			48	43	5	0	41	42	2	4	26	22	33	44	4		
合計			49	44	5	0	42	42	3	4	27	22	34	45	4		
國產			10	7	3	0	10	0	10	0	10	0	10	0	0		
商用車	HEV	汽油	國產	10	7	3	0	10	0	10	0	10	0	10	0		
			進口	38	33	5	0	33	36	2	0	38	0	38	0		
			小計	48	40	8	0	43	36	12	0	48	0	48	0		
		柴油	國產	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
			進口	15	15	0	0	15	15	0	0	15	0	15	0		
			小計	15	15	0	0	15	15	0	0	15	0	15	0		
	合計	國產	10	7	3	0	10	0	10	0	10	0	10	0			
		進口	53	48	5	0	48	51	2	0	53	0	53	0			
		合計	63	55	8	0	58	51	12	0	63	0	63	0			
	PHEV	汽油	國產	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
進口			2	1	1	0	1	2	0	0	1	1	2	2			
合計			2	1	1	0	1	2	0	0	1	1	2	2			
商用貨車(總重≤2.5噸)	HEV	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
PHEV	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
商用貨車(2.5噸<總重≤3.5噸)	HEV	汽油	國產	2	0	0	2	0	0	0	2	2	0	0	2		
			進口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
			合計	2	0	0	2	0	0	0	2	2	0	0	2		
PHEV	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
機車	HEM	汽油	國產	2	0	2	0	-	-	-	2	2	0	0	2		
			進口	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0		
			合計	2	0	2	0	-	-	-	2	2	0	0	2		



註：小客車無手排檔 (M)、未標示為自動排檔 (A)，商用車未標示為商用客車、自動排檔 (A)

圖 4、HEV 車型能效測試值相對排氣量分布

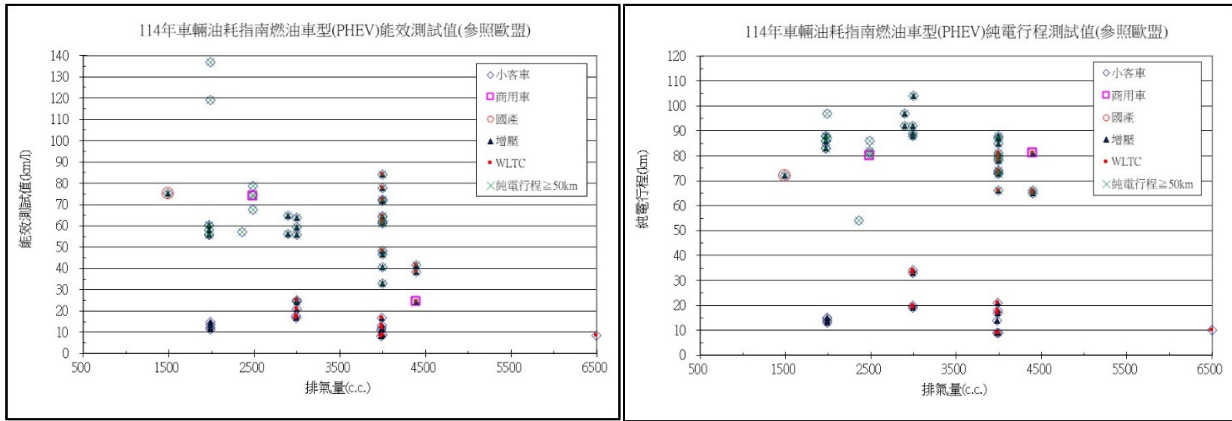


圖 5、PHEV 能效與純電行程測試值相對排氣量分布

(7)各排檔型式分布分析

如圖6所示，各車種排檔型式之車型數與銷售數占各製造別百分比分析結果如下。就車型數觀察，小客車國產車及進口車皆以自排車型為主，占比分別為52%及90%；商用車部分，國產車及進口車亦皆以自排車型為主，占比分別為61%及89%；商用客車部分，國產車及進口車則分別以自排車型占79%及93%為主。

商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)部分，國產車以手排車型為主，占52%，進口車則以自排車型為主，占67%。商用貨車(2.5噸 $<$ 總重 ≤ 3.5 噸)部分，國產車以手排車型為主，占52%，進口車則以自排車型為主，占71%。機車部分，國產車以CVT車型為主，占95%，進口車則以手排車型為主，占87%。

就車型銷售數觀察，小客車國產車以CVT車型為主，占78%，進口車則以自排車型為主，占71%。商用車部分，國產車及進口車皆以自排車型為主，占比分別為69%及76%；商用客車部分，國產車以CVT車型為主，占



54%，進口車則以自排車型為主，占76%。

商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)部分，國產車以自排車型為主，占83%，進口車則以手排車型為主，占78%；商用貨車(2.5噸 $<$ 總重 ≤ 3.5 噸)部分，國產車及進口車皆以自排車型為主，占比分別為70%及88%。機車部分，國產車以CVT車型為主，占99.5%，進口車則以手排車型為主，占53%。

另小客車無國產手排車型；商用客車無國產及進口手排車型；商用貨車無國產及進口CVT車型；機車則無國產自排車型。

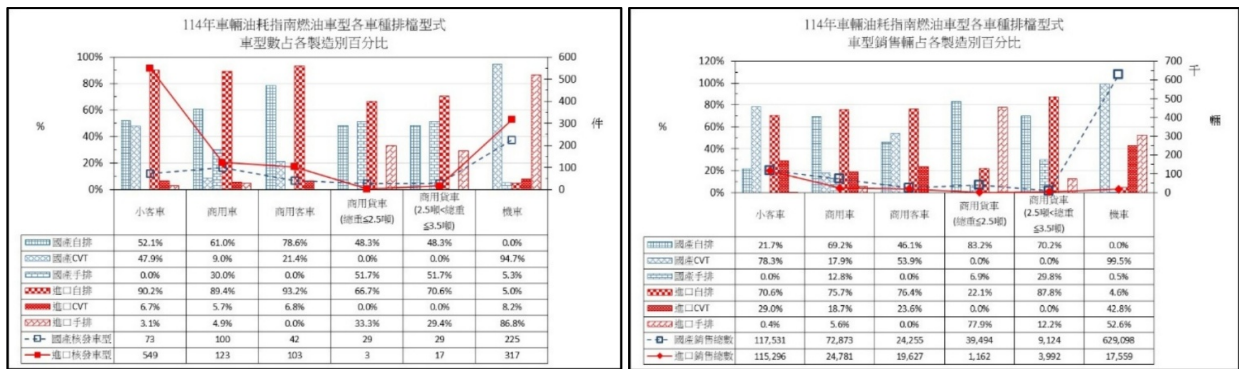


圖 6、各車種排檔型式車型數與銷售數占各製造別百分比

如圖7所示，各車種排檔型式之車型數與銷售數占總車型數及總銷售數百分比分析結果如下。就車型數觀察，小客車、商用車及商用客車皆以自排車型為主，占比分別為86%、77%及89%。商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)及商用貨車(2.5噸 $<$ 總重 ≤ 3.5 噸)亦以自排車型占比較高，占比分別為50%及57%。機車則以手排車型為主，占53%。

就車型銷售數觀察，小客車及機車皆以CVT車型為主，占比分別為54%及98%；商用車、商用客車、商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)及商用貨車(2.5噸 $<$



總重 ≤ 3.5 噸) 則皆以自排車型為主, 占比分別為71%、60%、81%及76%。

整體而言, 單就刊載車型數量觀察, 汽車車型仍以自排車型占多數, 機車則以CVT及手排車型占多數; 以車型銷售數來看, 小客車與機車皆以CVT車型占多數, 而商用車則仍以自排車型為主。

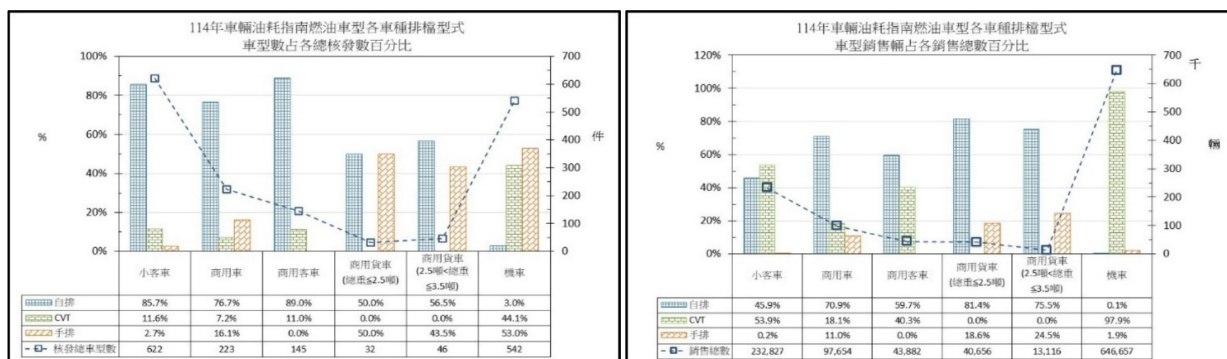


圖 7、各車種排檔型式車型數與銷售數占各總核發與銷售百分比

(8)各傳動方式分布分析

如圖8所示, 各車種傳動方式之車型數與銷售數占各製造別百分比分析結果如下。就車型數觀察, 小客車國產車以前輪傳動車型為主, 占96%, 進口車則以四輪傳動車型占比較高, 占47%。商用車部分, 國產車以後輪傳動車型為主, 占63%, 進口車則以四輪傳動車型占比較高, 占57%; 商用客車部分, 國產車以前輪傳動車型為主, 占69%, 進口車則以四輪傳動車型為主, 占59%。

商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)部分, 國產車以後輪傳動車型為主, 占90%, 進口車則以前輪傳動車型為主, 占67%; 商用貨車(2.5噸<總重 ≤ 3.5 噸)部分, 國產車皆為後輪傳動車型, 進口車則以四輪傳動車型占較高比例, 占



53%。機車部分，國產及進口車皆為後輪傳動車型。

就車型銷售數觀察，小客車國產車以前輪傳動車型為主，占99.8%，進口車則以前輪傳動車型占較高比例，占67%。商用車部分，國產車以後輪傳動車型為主，占67%，進口車則以四輪傳動車型為主，占57%；商用客車部分，國產車以四輪傳動車型為主，占87%，進口車則以四輪傳動車型為主，占64%。

商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)部分，國產車以後輪傳動車型為主，占23%，進口車則以後輪傳動車型為主，占78%；商用貨車(2.5噸 $<$ 總重 ≤ 3.5 噸)部分，國產車皆為後輪傳動車型，進口車亦以後輪傳動車型為主，占62%。機車部分，國產及進口車皆為後輪傳動車型。

另小客車無國產後輪傳動車型；商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)無國產前輪及進口四輪傳動車型；商用貨車(2.5噸 $<$ 總重 ≤ 3.5 噸)無國產前輪及國產四輪傳動車型。

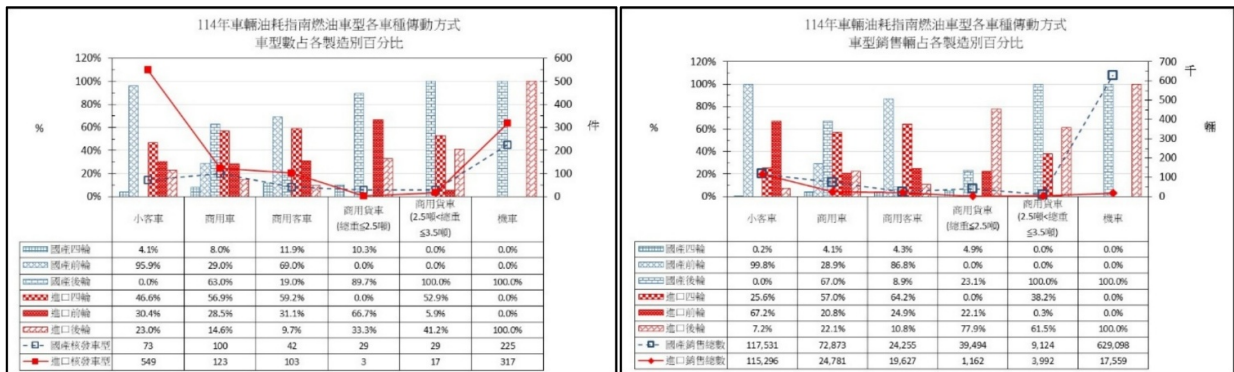


圖 8、各車種傳動方式車型數與銷售數占各製造別百分比

如圖9所示，各車種傳動方式之車型數與銷售數占總車型數及總銷售



數百分比分析結果如下。就車型數觀察，小客車及商用客車主要以四輪傳動車型占比較高，分別占42%及46%；商用車則以後輪傳動車型為主，占36%；商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)及商用貨車(2.5噸 $<$ 總重 ≤ 3.5 噸)皆以後輪傳動車型為主，占比分別為84%及78%；機車則皆為後輪傳動車型。

就車型銷售數觀察，小客車及商用客車以前輪傳動車型為主，占比分別為84%及59%；商用車則以後輪傳動車型占較高比例，占56%。商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)及商用貨車(2.5噸 $<$ 總重 ≤ 3.5 噸)亦皆以後輪傳動車型為主，占比分別為95%及88%；機車則皆為後輪傳動車型。

整體而言，單就刊載車型數量觀察，進口車四輪傳動車型占比較高，國產車則仍以前輪或後輪傳動車型為主；機車則皆為後輪傳動車型。另就銷售數觀察，各車種傳動方式分布仍因車輛用途及車種特性而有所差異，其中小客車以前輪傳動車型占較高比例，商用貨車與機車則仍以後輪傳動車型為主。

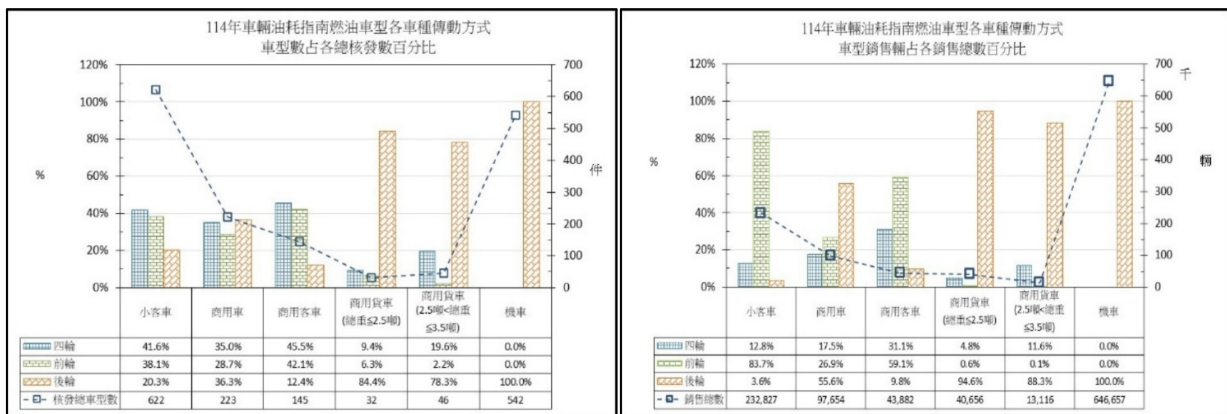


圖 9、各車種傳動方式車型數與銷售數占各總核發與銷售百分比



(9)各車種能源效率等級車型分析

能源效率等級分級基準係依不同車輛類別及排氣量範圍訂定，各排氣量級距區分為5個能源效率等級，能源效率等級數字愈小者代表能源效率愈佳；惟不同排氣量等級車輛間之能效表現比較，仍應以「能效測試值」作為主要判斷依據。

依民國111年起實施之新能源效率等級分級基準，各車種能源效率等級之車型數與銷售數百分比分布如圖10所示。就車型數觀察，小客車車型主要集中於5級能源效率等級，占26%；商用車、商用客車及商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)則主要集中於3級能源效率等級，占比分別為29%、29%及38%；商用貨車(2.5噸 $<$ 總重 ≤ 3.5 噸)主要集中於5級能源效率等級，占44%；機車則主要集中於3級能源效率等級，占28%。

就車型銷售數觀察，小客車及機車主要集中於1級能源效率等級，占比分別為29%及73%；商用車及商用客車則主要集中於2級能源效率等級，占比分別為35%及40%；商用貨車(總重 ≤ 2.5 噸)主要集中於3級能源效率等級，占49%；商用貨車(2.5噸 $<$ 總重 ≤ 3.5 噸)則主要集中於5級能源效率等級，占52%。

整體而言，單就刊載車型數量觀察，3級以下能源效率等級車型仍占有一定比例，顯示目前市場仍具多元車型選擇；惟就實際銷售數觀察，各車種銷售仍以較高能源效率等級車型占多數，反映能源效率表現仍為影響民眾購車選擇之重要因素，並顯示能源效率資訊揭露對消費者選購高能源效率車型具有一定參考價值。

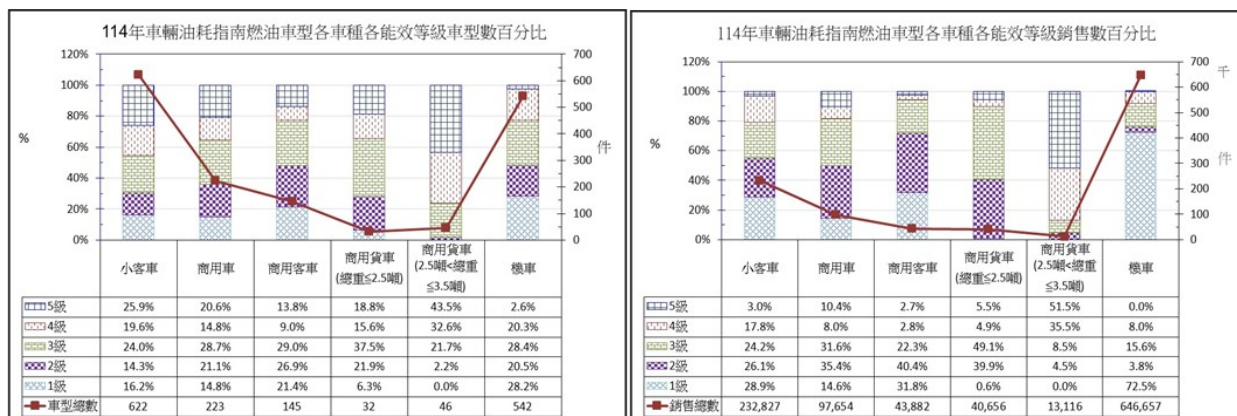


圖 10、各車種各能效等級車型數與銷售數百分比

(10)各車種省油車輛前三名車型(不含PHEV)

如表6～表7各車種省油排名前三名車型說明，小客車計5車型，全車型皆為汽油HEV車並採NEDC行車型態測試，其中國產3車型、進口2車型，以台灣本田生產之本田 FIT A522H1502 1,498c.c. A1 5D油電複合動力汽油車表現最佳，每公升汽油平均行駛26.9公里；商用車計3車型，全車型皆採NEDC行車型態測試，皆為國產車型，則以三陽公司生產之三陽 TUCSON NX4H-C 1,598c.c. A6 5D油電複合動力汽油車勝出，每公升汽油平均行駛21.1公里；機車計3車型，全車型皆為進口手排傳動車型，以立林重車公司引進的HONDA SUPER CUB 109.5c.c. M4表現最佳，每公升汽油平均行駛96.5公里。

插電式複合動力車(PHEV)，因使用汽油與外部電能，係電能與汽油引擎效率合併計算能效測試值，不同於純燃油車輛之計算能效測試值，故不列入省油車整體排名比較，PHEV各測試型態測試之能效及純電行程請詳閱「114年車輛油耗指南」。



表 6、汽車省油車輛整體排名前三名

廠牌	車型	排檔型式	門數	排氣量 (c.c.)	參考車重(Kg)	測試值 (km/L)	年燃料費(元)	使用燃料	測試型態	動力別	申請單位
小客車(轎式、旅行式)											
本田	FIT A522H1502	A1	5D	1,498	1,320	26.9	16,260	汽油	NEDC	HEV	台灣本田
LEXUS	LBX HYBRID	CVT	5D	1,490	1,404	26.4	16,568	汽油	NEDC	HEV	和泰汽車
TOYOTA	CAMRY HYBRID	CVT	4D	2,487	1,678	25.3	17,289	汽油	NEDC	HEV	和泰汽車
國瑞	COROLLA HYBRID ZWE211L-GEXEBR	CVT	4D	1,798	1,462	25.3	17,289	汽油	NEDC	HEV	國瑞汽車
國瑞	COROLLA HYBRID ZWE211L-GEXVBR	CVT	4D	1,798	1,467	25.3	17,289	汽油	NEDC	HEV	國瑞汽車
小貨車、小客貨兩用車及小客車(非轎式、非旅行式)											
三陽	TUCSON NX4H-C	A6	5D	1,598	1,766	21.1	20,730	汽油	NEDC	HEV	三陽工業
三陽	TUCSON NX4H-F	A6	5D	1,598	1,772	21.0	20,829	汽油	NEDC	HEV	三陽工業
三陽	TUCSON NX4H-A	A6	5D	1,598	1,754	20.9	20,928	汽油	NEDC	HEV	三陽工業

表 7、機車省油車輛整體排名前三名

廠牌	車型	傳動型式	引擎型式	排氣量 (c.c.)	測試值 (km/L)	年燃料費 (元)	使用燃料	製造國	申請單位
HONDA	SUPER CUB	M4	4	109.5	96.5	1,360	汽油	泰國	立林重車
HONDA	SUPER CUB	M4	4	109.5	87.0	1,508	汽油	泰國	晟大貿易
HONDA	DAX125	M4	4	123.0	77.2	1,700	汽油	泰國	斐季企業



(三)使用電能之測試合格電動車銷售車型分析

以下將以小客車、商用車及機車等不同車種作為分類基礎，進行多面向分析說明。另因現行電動小貨車能源效率標示制度，僅適用於總重量2,500公斤以下車型，故本文電動商用貨車之分析範圍，與燃油商用貨車之分析範圍略有不同。

(1)車型數量分析析

民國114年「車輛油耗指南」刊載之電動車車型數如表8所示，總計281車型，各車種車型數與製造別分布如下。電動小客車共計163車型，其中國產車12車型、進口車151車型。國產車部分，以裕隆汽車公司9車型最多，其次為中華汽車公司3車型；進口車則以台灣福斯公司31車型最多。

電動商用車共計13車型，其中國產車3車型，皆為中華汽車公司之商用貨車；進口車10車型則皆為商用客車，其中以汎德公司4車型最多。

電動機車共計105國產車型，無進口電動機車，其中以光陽工業公司28車型最多，睿能創意公司次之，計21車型；另3輪電動機車共計13車型。

排檔型式方面，電動小客車及電動商用車登錄車型皆為自排車型；電動機車則以自排及CVT車型為主

傳動方式方面，電動小客車之四輪、前輪及後輪傳動車型分別為84、18及61車型；電動商用車則分別為8、0及5車型。

測試程序方面，電動汽車採NEDC及WLTC行車型態測試者分別為93及83車型；另電動小客車及電動商用客車採用國外測試報告者分別為29及4車型，電動機車則皆採國內測試報告。



表 8、民國 114 年車輛油耗指南電動車車型數量統計

車輛別	製造別	車型數	排檔型式		傳動方式			測試行車型態		測試方法	
			自排(A)	CVT	4輪	前輪	後輪	NEDC	WLTC		
小客車	國產	12	12	0	3	0	9	12	0	歐盟ECE R101 及其後續修正 指令	
	進口	151	151	0	81	18	52	77	74		
	小計	163	163	0	84	18	61	89	74		
商用車	商用客車	國產	0	0	0	0	0	0	0		
		進口	10	10	0	8	0	2	1		9
		小計	10	10	0	8	0	2	1		9
	商用貨車 總重≤ 2.5噸	國產	3	3	0	0	0	3	3		0
		進口	0	0	0	0	0	0	0		0
		小計	3	3	0	0	0	3	3		0
	合計	國產	3	3	0	0	0	3	3		0
		進口	10	10	0	8	0	2	1		9
		合計	13	13	0	8	0	5	4		9
汽車合計	國產	15	15	0	3	0	12	15	0		
	進口	161	161	0	89	18	54	78	83		
	合計	176	176	0	92	18	66	93	83		
機車	國產	105	102	3	/		105	WMTC測試行車型態依據CNS15819-4及其後續修正測試方法及「機車燃料消耗量試驗方法」			
	進口	0	0	0			0				
	小計	105	102	3			105				
總計		281	278	3	92	18	171	93	83		

註：電動小客車、商用客車採國外測試報告分別計 29 車型、4 車型，電動機車全部採國內測試報告，3 輪電動機車計 13 型。

(2) 電動車輛能效測試值分布

參閱圖11至圖13，汽車未特別標示之傳動方式均為四輪傳動，排檔型式皆為自排(A)；機車未特別標示之排檔型式則為自排(A)，且皆採後輪傳動方式。另電動車能源效率原始單位為「公里／度」，於納入廠商加權平均能效標準計算時，係依經濟部公告之熱值轉換係數(1公升汽油約相當於9.07度電)，換算為汽油當量能效單位「公里／公升」進行計算。

由圖中數據分布可知，電動車之最大馬力(maxhp)、參考車重、純電行駛距離及能源效率間，並無明顯固定對應關係，仍主要取決於車輛產品定位、性能設定及市場區隔等設計取向。

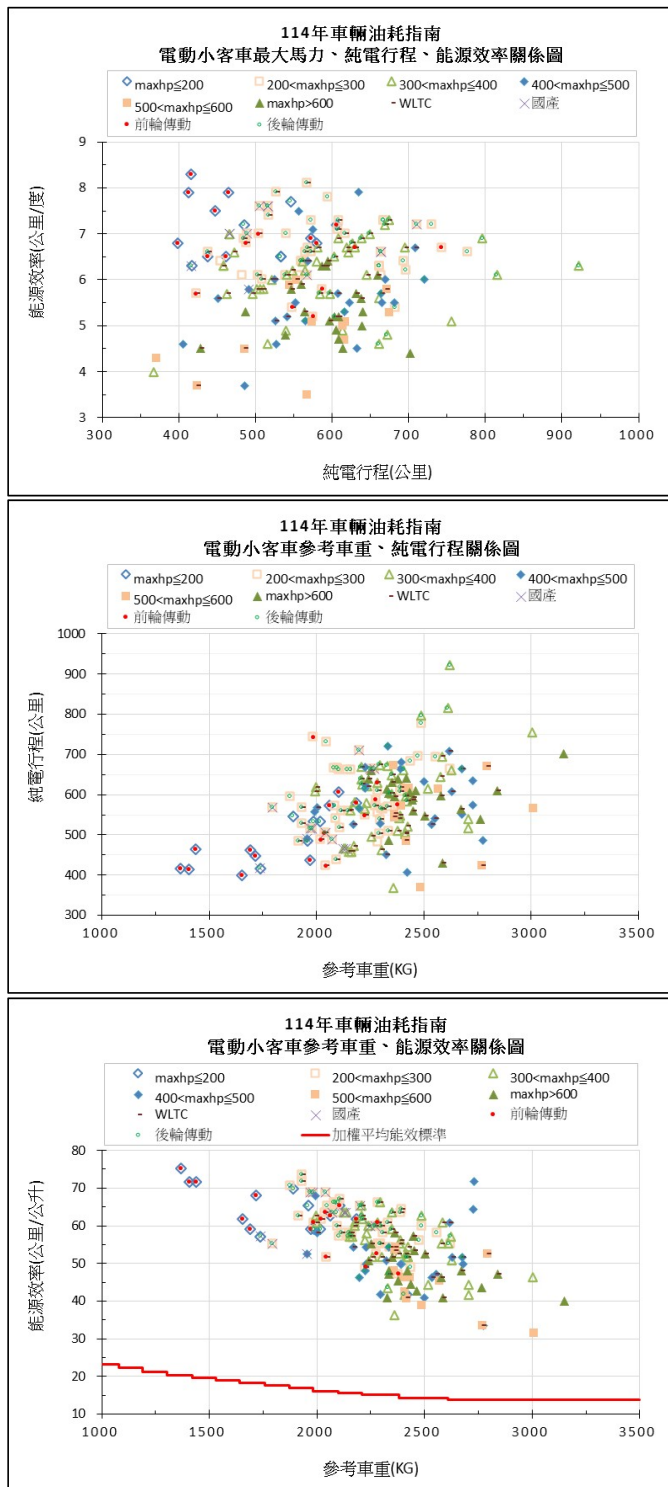


圖 11、電動小客車能效測試資料分布

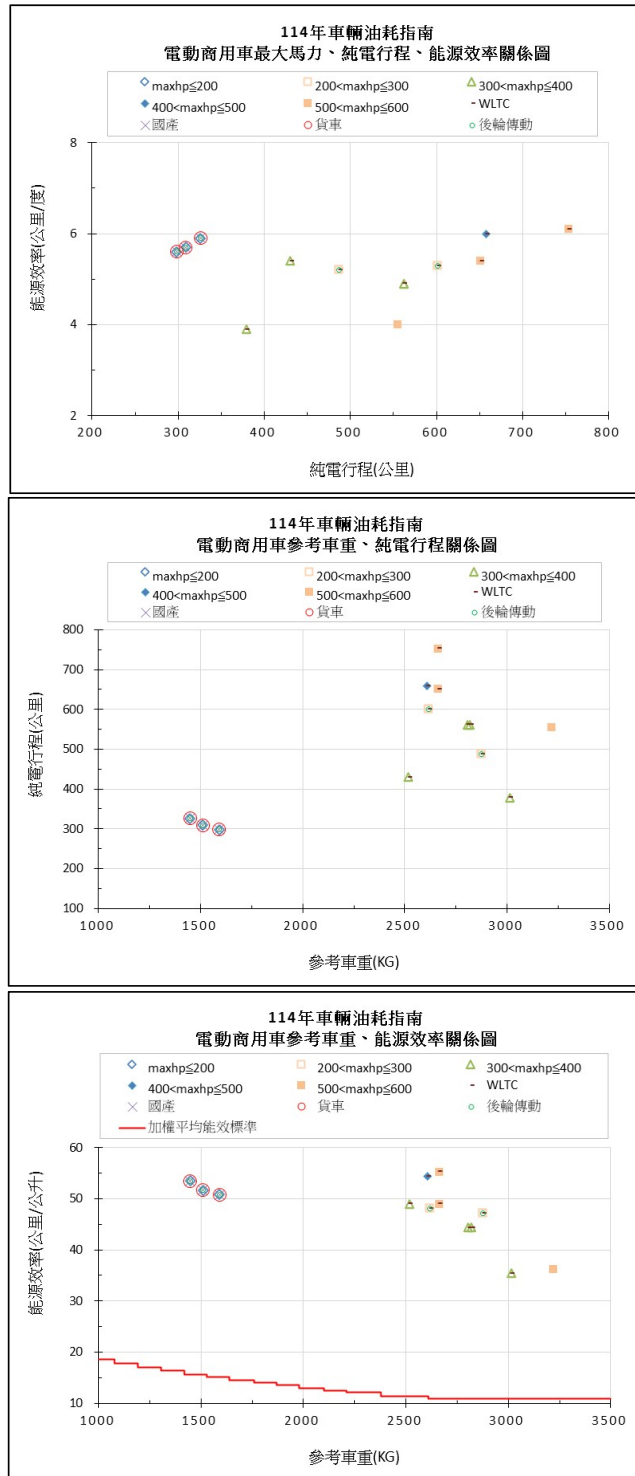


圖 12、電動商用車能效測試資料分布

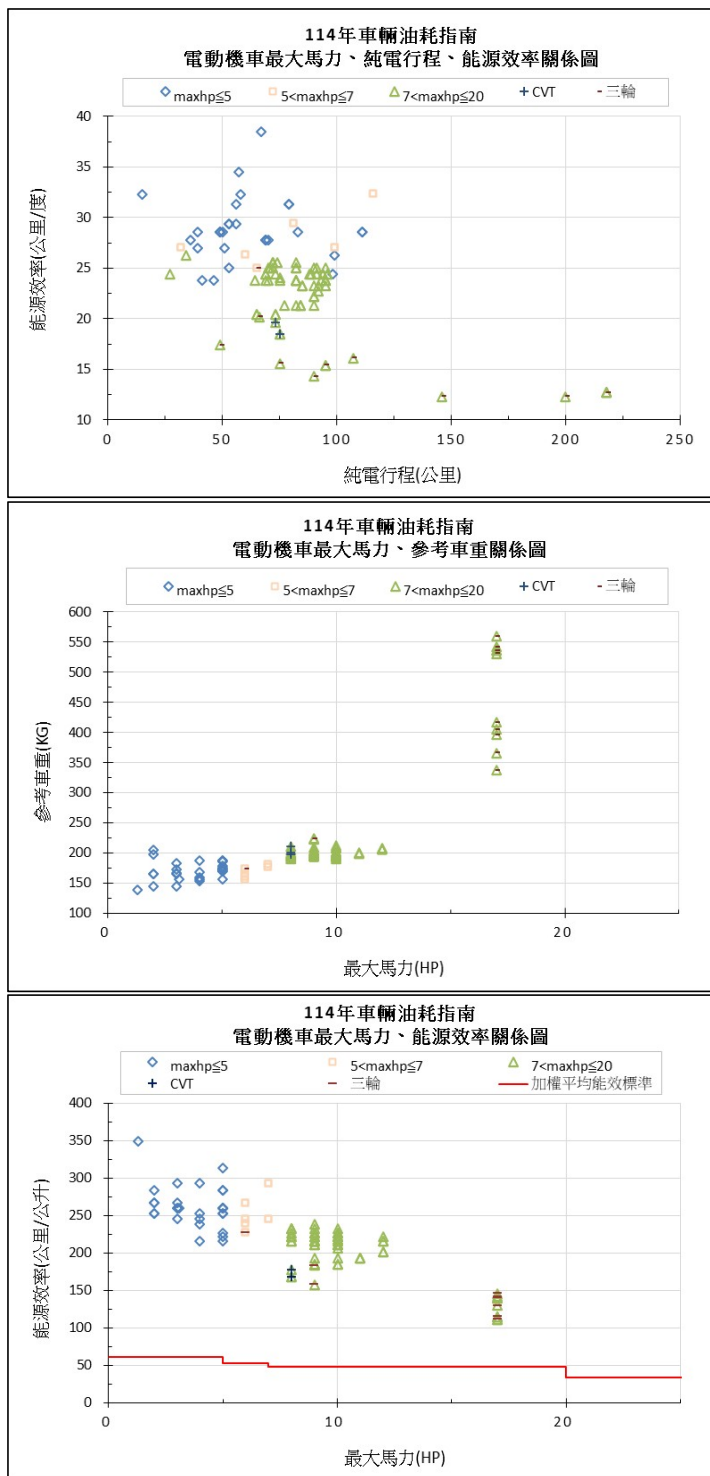


圖 13、電動機車能效測試資料分布



如表9所示，電動小客車、電動商用車及電動機車之能源效率與純電行駛距離前三名車型分析如下。

電動小客車部分，採NEDC行車型態測試者，以三陽工業公司進口之HYUNDAI INSTER-A A1 5D車型能源效率表現最佳，達8.3公里/度(約75.3公里/公升)；另台灣賓士公司進口之MERCEDES-BENZ EQS 450+ A1 5D車型，純電行駛距離最長，達922公里。採WLTC行車型態測試者，則以台灣特斯拉公司進口之Tesla Model 3 H6MRB A1 5D車型能源效率表現最佳，達8.1公里/度(約73.5公里/公升)；另台灣福斯公司進口之Audi SQ6 e-tron quattro HATCHBACK A1 4D車型，純電行駛距離最長，達708公里。

電動商用車部分，採NEDC行車型態測試者，以中華汽車公司生產之中華菱利 CMEPW A1 2D商用貨車車型能源效率表現最佳，達5.9公里/度(約53.5公里/公升)；另台灣賓士公司進口之MERCEDES-BENZ G 580 A1 5D車型，純電行駛距離最長，達555公里。採WLTC行車型態測試者，則以汎德公司進口之BMW IX XDRIVE60 A1 5D車型能源效率表現最佳，達6.1公里/度(約55.3公里/公升)，且純電行駛距離亦最長，達753公里。

電動機車部分，以光陽工業公司生產之光陽 CoolOne EE10CC A1車型能源效率表現最佳，達38.5公里/度(約349.2公里/公升)；最大純電行駛距離則由蓋亞汽車公司生產之蓋亞3輪電動機車車型表現最佳，包括3BL-B0B2-GA2 A1、3BL-BBB2-GA1 A1及3RL-BBB2-GA1 A1等3車型，純電行駛距離皆達218公里。



表 9、各電動車種能源效率與純電行程排名前三名

廠牌 車型	製 造 別	最 大 馬 力 (hp)	參 考 車 重 (Kg)	純 電 行 程 (公里)	電 能 源 效 率 (公里/度)	汽 油 當 量 能 效 (km/L)	申 請 單 位
小客車-NEDC 行車型態-能效排列							
HYUNDAI INSTER-A A1 5D	進口	95.0	1,368	416	8.3	75.3	三陽工業
HYUNDAI INSTER-B A1 5D	進口	95.0	1,407	413	7.9	71.7	三陽工業
HYUNDAI INSTER-C A1 5D	進口	113.0	1,437	465	7.9	71.7	三陽工業
Audi Q8 e-tron 55 quattro HATCHBACK A1 4D	進口	402.0	2,729	635	7.9	71.7	台灣福斯
VOLVO EX30 Single A1 5D	進口	272.0	1,877	595	7.8	70.7	國際富豪
小客車-NEDC 行車型態-純電行程排列							
MERCEDES-BENZ EQS 450+ A1 5D	進口	355.0	2,622	922	6.3	57.1	台灣賓士
MERCEDES-BENZ EQS 450+ A1 5D	進口	355.0	2,611	815	6.1	55.3	台灣賓士
MERCEDES-BENZ EQE 350+ A1 4D	進口	315.0	2,487	796	6.9	62.6	台灣賓士
小客車-WLTC 行車型態-能效排列							
Tesla Model 3 H6MRB A1 5D	進口	256.0	1,932	567	8.1	73.5	台灣特斯拉
Tesla Model 3 H6LR A1 5D	進口	256.0	1,932	527	7.9	71.7	台灣特斯拉
Tesla Model Y S6MRB A1 5D	進口	279.0	2,108	517	7.4	67.1	台灣特斯拉
小客車-WLTC 行車型態-純電行程排列							
Audi SQ6 e-tron quattro HATCHBACK A1 4D	進口	482.0	2,618	708	6.7	60.8	台灣福斯
Audi Q6 e-tron quattro HATCHBACK A1 4D	進口	382.0	2,584	695	6.7	60.8	台灣福斯
BMW BMW I5 EDRIVE40 SEDAN A1 4D	進口	340.0	2,293	674	7.3	66.2	汎德公司
商用車-NEDC 行車型態-能效排列							
中華 菱利 CMEPW A1 2D *	國產	127.0	1,448	326	5.9	53.5	中華汽車
中華 菱利 CMEV2-22 A1 5D *	國產	127.0	1,510	309	5.7	51.7	中華汽車
中華 菱利 CMEV5-22 A1 5D *	國產	127.0	1,591	298	5.6	50.8	中華汽車
商用車-NEDC 行車型態-純電行程排列							
MERCEDES-BENZ G 580 A1 5D	進口	579.0	3,217	555	4.0	36.3	台灣賓士
中華 菱利 CMEPW A1 2D *	國產	127.0	1,448	326	5.9	53.5	中華汽車
中華 菱利 CMEV2-22 A1 5D *	國產	127.0	1,510	309	5.7	51.7	中華汽車
商用車-WLTC 行車型態-能效排列							
BMW BMW IX XDRIVE60 A1 5D	進口	544.0	2,661	753	6.1	55.3	汎德公司
BMW BMW IX XDRIVE45 A1 5D	進口	408.0	2,607	658	6.0	54.4	汎德公司
BMW IX XDRIVE40 A1 5D	進口	326.0	2,516	430	5.4	49.0	汎德公司
BMW IX XDRIVE50 A1 5D	進口	523.0	2,662	651	5.4	49.0	汎德公司



表 9、各電動車種能源效率與純電行程排名前三名 (續)

廠牌 車型	製造 別	最大 馬力 (hp)	參考 車重 (Kg)	純電 行程 (公里)	電能 能源 效率 (公里/度)	汽油 當量 能效 (km/L)	申請單位
商用車-WLTC 行車型態-純電行程排列							
BMW BMW IX XDRIVE60 A1 5D	進口	544.0	2,661	753	6.1	55.3	汎德公司
BMW BMW IX XDRIVE45 A1 5D	進口	408.0	2,607	658	6.0	54.4	汎德公司
BMW IX XDRIVE50 A1 5D	進口	523.0	2,662	651	5.4	49.0	汎德公司
機車-能效排列							
光陽 CoolOne EE10CC A1	國產	1.3	138	67	38.5	349.2	光陽工業
捷穎 TCX 5.02 A1	國產	5.0	156	57	34.5	312.9	捷穎實業
三陽 NX 1 EDA5SU1 A1	國產	4.0	168	58	32.3	293.0	三陽工業
泓創 ES-1000 A1	國產	3.0	145	15	32.3	293.0	泓創綠能
捷穎 TC-MAX 7.0 A1	國產	7.0	180	116	32.3	293.0	捷穎實業
機車-純電行程排列							
蓋亞 3BL-B0B2-GA2 A1 ※	國產	17.0	536	218	12.7	115.2	蓋亞汽車
蓋亞 3BL-BBB2-GA1 A1 ※	國產	17.0	536	218	12.7	115.2	蓋亞汽車
蓋亞 3RL-BBB2-GA1 A1 ※	國產	17.0	542	218	12.7	115.2	蓋亞汽車
蓋亞 3RL-B0B2-GA2 A1 ※	國產	17.0	560	200	12.3	111.6	蓋亞汽車
蓋亞 3RS-B0B2-GA2 A1 ※	國產	17.0	531	146	12.3	111.6	蓋亞汽車

註：(*) 車型為商用貨車、(※) 車型為三輪機車。

結論

114年度「車輛油耗指南」刊載車型分析結果顯示，國內車輛市場在能源效率與產品發展方面，已逐漸朝向節能化、多元化及電動化方向發展。由排氣量與銷售結構分析結果可知，目前國內小客車及商用車市場仍以超過1,200至1,800 c.c.級距車型為主，機車則以100至150 c.c.級距車型占多數，整體市場仍以中低排氣量車型為主要銷售結構。另各車種於排檔型式、傳動方式及動力配置方面，仍因車種用途、產品定位及市場需求不同，而呈現不同配置特性。



能源效率等級分析結果顯示，雖目前刊載車型中，3級以下能源效率等級車型仍占有一定比例，反映市場仍具多元車型選擇；惟就實際銷售數觀察，小客車、商用車及機車銷售仍以1級或2級能源效率車型占較高比例，顯示高能源效率車型仍具一定市場接受度，能源效率表現亦仍為影響民眾購車選擇的重要因素，並反映能源效率資訊揭露制度對消費者選購高能源效率車型具有一定參考價值。

在車輛電動化發展方面，HEV、PHEV及電動小客車車型仍以進口車為主，惟國內已有PHEV小客車、電動小客車及電動商用貨車等國產車型投入市場，電動機車則皆為國產車型，顯示國內產業已逐步朝向電動化方向發展。另電動車能效測試結果顯示，電動車之最大馬力、參考車重、純電行駛距離及能源效率間，並無明顯固定對應關係，仍主要取決於車輛產品定位、性能設定及市場區隔等設計取向。

我國自民國111年起實施第二期車輛能效總量標準，並同步實施新一期能源效率分級基準，以及電動車強制性能源效率標示管理制度，持續完善車輛能源效率管理及能效資訊揭露制度。另為達成我國2050淨零轉型目標及民國119年新車能源效率提升30%之政策目標，能源署已自114年1月1日起，將總重量超過2.5噸至3.5噸以下之汽、柴油小貨車納入最低能效標準及能源效率標示管理，持續擴大車輛能源效率管理範圍，並逐步推動國內車輛產業朝節能減碳與電動化方向發展。

「車輛油耗指南」及車輛耗能研究網站持續提供各車型能源效率、純電行駛距離及相關測試資訊，可作為民眾選購節能車輛之重要參考依據，透



過公開且透明之車輛能效資訊揭露，協助消費者建立正確之車輛節能選用觀念，進一步落實節約能源與淨零減碳之政策目標。

誌謝

感謝經濟部能源署委託計畫(計畫編號115-E0416)的支持，使本分析報告得以順利進行，特此致上感謝之意。

(作者群為工研院機械所 車輛環保能源組 車輛驗證與發展部：
曾文丁經理、鄭宗正特約研究員、陳冀豪副工程師、
林樺專案副理、何致穎副管理師)



中國大陸 2026 年 4 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4月汽車工業經濟運行情況

今年以來，中國經濟起步有力，主要指標好於預期。中國汽車產業轉型升級步伐穩健，對外貿易展現出強大韌性，綜合競爭力持續提升。剛剛結束的北京車展，集中展示了電動化、智能化、跨界融合等前沿成果，生動詮釋了中國已成為全球汽車產業的核心市場與創新策源地。

4月，汽車產銷較去年同期小幅下降，累計產銷降幅進一步收窄。其中，中國內需市場仍待改善提振；出口繼續快速增長，對整體形成穩定支撐。具體來看，乘用車市場下滑，商用車市場保持增長，新能源汽車平穩運行。

4月，中共中央政治局召開會議，分析研究當前經濟趨勢和經濟工作，並作出一系列重要部署，會議強調，要用好用足宏觀政策，深入挖掘內需潛力，加快建設現代化產業體系，系統應對外部衝擊挑戰，這將有助於改善中國汽車內需市場，鞏固外貿優勢，推動行業穩定運行與高品質發展。

一、汽車總體產銷、內銷、出口情況：汽車產銷較去年同期小幅下降、內銷環比同比雙降、汽車出口繼續保持高速增長、新能源汽車出口同比增長超過一倍



4月，汽車產銷分別完成257.5萬輛和252.6萬輛，環比分別下降11.7%和12.9%，同比分別下降1.7%和2.5%。

1-4月，汽車產銷分別完成961.4萬輛和957.4萬輛，同比分別下降5.5%和4.8%。

4月，汽車國內銷量完成162.5萬輛，環比下降19.7%，同比下降21.6%。其中，傳統燃料汽車國內銷量71萬輛，環比下降37.8%，同比下降32.2%。

1-4月，汽車國內銷量644.7萬輛，同比下降20.6%。其中，傳統燃料汽車國內銷量352.7萬輛，同比下降21%。

4月，汽車出口90.1萬輛，環比增長3%，同比增長74.4%。

1-4月，汽車出口312.7萬輛，同比增長61.5%。

4月，新能源汽車出口43萬輛，環比增長16%，同比增長1.1倍；傳統燃料汽車出口47.2萬輛，環比下降6.5%，同比增長49%。

1-4月：新能源汽車出口138.4萬輛，同比增長1.2倍；傳統燃料汽車出口174.3萬輛，同比增長34.6%。

2026年4月汽車產銷情況

單位：萬輛，%

	4月	1-4月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	257.5	961.4	-11.7	-1.7	-5.5
銷售	252.6	957.4	-12.9	-2.5	-4.8

二、乘用車產銷、內銷、出口情況：乘用車市場下滑、中國品牌乘用車月度銷量佔比達到75%、傳統燃料和新能源乘用車主



流價格區間趨於一致、乘用車內銷環比同比雙降、乘用車出口同比快速增長

4月，乘用車產銷分別完成219.7萬輛和212.9萬輛，環比分別下降10.2%和11.7%，同比分別下降2.6%和4.2%。

1-4月，乘用車產銷分別完成810.5萬輛和806.3萬輛，同比分別下降7.5%和6.7%。

4月，中國品牌乘用車銷量159.8萬輛，同比增長1.7%；銷量佔有率達到75%，較去年同期上升4.3個百分點。

1-4月，中國品牌乘用車銷量563.6萬輛，同比下降5.1%；銷量佔有率69.9%，較去年同期上升1.2個百分點。

1-4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129.7萬輛，同比下降7.6%。

1-4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89.5萬輛，同比增長12%。

4月，乘用車中國國內銷量133.4萬輛，環比下降19.8%，同比下降25.5%。其中，傳統燃料乘用車中國國內銷量51.5萬輛，比去年同期減少32.1萬輛，環比下降40.6%，同比下降38.4%。

1-4月，乘用車中國國內銷量534.7萬輛，同比下降24%。其中，傳統燃料乘用車中國國內銷量270.6萬輛，比去年同期減少88.6萬輛，同比下降24.7%。

4月，乘用車出口79.6萬輛，環比增長6.3%，同比增長84.6%。

1-4月，乘用車出口271.6萬輛，同比增長68.8%。



2026 年 4 月 乘 用 車 產 銷 情 況

單位：萬輛，%

	4 月	1-4 月 累 計	環 比 增 長	同 比 增 長	同 比 累 計 增 長
生 產	219.7	810.5	-10.2	-2.6	-7.5
銷 售	212.9	806.3	-11.7	-4.2	-6.7

三、商用車產銷、內銷、出口情況：商用車市場保持增長、貨車產銷環比下降，同比增長、客車產銷環比同比雙增、商用車內銷市場環比下降，同比增長、商用車出口保持較快增長

4月，商用車產銷分別完成37.8萬輛和39.7萬輛，環比分別下降19.7%和18.5%，同比分別增長4.4%和8.1%。其中，天然氣商用車銷量3.1萬輛，環比下降11.8%，同比增長65.5%。

1-4月，商用車產銷分別完成150.8萬輛和151.1萬輛，同比分別增長7%和6.5%。其中，天然氣商用車銷量10.2萬輛，同比增長21.8%。

4月，貨車產銷分別完成32.7萬輛和34.4萬輛，環比分別下降22.1%和21.8%，同比分別增長3.2%和6.7%。其中，重型貨車銷量11.7萬輛，環比下降15.8%，同比增長33.4%；中型貨車銷量1.3萬輛，環比增長1.1%，同比增長5.3%；輕型貨車銷量17.8萬輛，環比下降24%，同比下降2%；微型貨車銷量3.6萬輛，環比下降33.4%，同比下降12.1%。

1-4月貨車產銷分別完成134.1萬輛和134.7萬輛，同比分別增長8%和7.9%。其中，重型貨車銷量43.5萬輛，同比增長23.3%；中型貨車銷量4.8萬輛，同比增長15.1%；輕型貨車銷量68.9萬輛，同比下降2.6%；微型貨車銷量17.5萬輛，同比增長19.1%。

4月，客車產銷分別完成5.1萬輛和5.3萬輛，環比分別增長0.8%和



12.5%，同比分別增長12.6%和18.4%。其中，大中型客車銷量0.8萬輛，環比下降7.8%，同比下降5%；輕型客車銷量4.5萬輛，環比增長17.1%，同比增長23.9%。

1-4月，客車產銷分別完成16.7萬輛及16.4萬輛，同比分別下降0.9%和3.2%。其中，大中型客車銷量3.2萬輛，同比增長3%；輕型客車銷量13.2萬輛，同比下降4.6%。

4月，商用車中國國內銷量完成29.1萬輛，環比下降19.3%，同比增長3.4%。其中，貨車中國國內銷量25.2萬輛，環比下降23%，同比增長1.9%；客車中國國內銷量3.9萬輛，環比增長17.4%，同比增長14.2%。

1-4月，商用車中國國內銷量110萬輛，同比增長0.9%。其中，貨車中國國內銷量99萬輛，同比增長2.4%；客車中國國內銷量11萬輛，同比下降11.2%。

4月，商用車出口10.6萬輛，環比下降16.3%，同比增長23.5%。其中，貨車出口9.2萬輛，環比下降18.5%，同比增長22.3%；客車出口1.4萬輛，環比增長1.1%，同比增長31.8%。

1-4月，商用車出口41.1萬輛，同比增長25.4%。其中，貨車出口35.7萬輛，同比增長26.4%；客車出口5.4萬輛，同比增長18.6%。

2026年4月商用車產銷情況

單位：萬輛，%

	4月	1-4月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	37.8	150.8	-19.7	4.4	7.0
銷售	39.7	151.1	-18.5	8.1	6.5



四、新能源汽車產銷、內銷、出口情況：新能源汽車市場平穩運行、新能源汽車內銷同比下降、新能源汽車中國國內銷量佔比逐月增長、新能源汽車出口同比增長超過一倍、插混汽車出口增速遠超純電，兩者差距進一步擴大

4月，新能源汽車產銷分別完成132萬輛和134.4萬輛，同比分別增長5.5%和9.7%。新能源汽車新車銷量達到汽車新車總銷量的53.2%。

單位：萬輛，%

動力類型	產量	同比	銷量	同比
純電動	87.1	2.1	90.5	10.2
插電式混合動力	44.9	13.0	43.9	8.8
燃料電池	0.007	-78.4	0.004	-89.3
合計	132.0	5.5	134.4	9.7

1-4月，新能源汽車產銷分別完成428.5萬輛和430.4萬輛，產量同比下降3.2%，銷量同比增長0.1%。新能源汽車新車銷量達到汽車新車總銷量的45%。

單位：萬輛，%

動力類型	產量	同比	銷量	同比
純電動	280.4	-2.4	281.7	2.4
插電式混合動力	148.1	-4.8	148.7	-4.0
燃料電池	0.03	-63.0	0.05	-43.6
合計	428.5	-3.2	430.4	0.1

4月，新能源汽車中國國內銷量91.4萬輛，環比增長3.7%，同比下降10.8%。其中，新能源乘用車中國國內銷量81.9萬輛，環比增長



2.9%，同比下降14.3%；新能源商用車中國國內銷量9.5萬輛，環比增長11.9%，同比增長37%。

1-4月，新能源汽車中國國內銷量292萬輛，同比下降20.2%。其中，新能源乘用車中國國內銷量264.1萬輛，同比下降23.2%；新能源商用車中國國內銷量27.9萬輛，同比增長27.8%。

4月，新能源汽車中國國內銷量佔汽車中國國內銷量比例為56.3%；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61.4%；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32.8%。

1-4月，新能源汽車中國國內銷量佔汽車中國國內銷量比例為45.3%；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49.4%；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25.4%。

4月，新能源汽車出口43萬輛，環比增長16%，同比增長1.1倍。其中，新能源乘用車出口42萬輛，環比增長15.7%，同比增長1.2倍；新能源商用車出口1萬輛，同比下降1.5%。

1-4月，新能源汽車出口138.4萬輛，同比增長1.2倍。其中，新能源乘用車出口135.5萬輛，同比增長1.2倍；新能源商用車出口2.9萬輛，同比下降11.8%。

4月，純電動汽車出口26萬輛，環比增長19.8%，同比增長85.4%；插混汽車出口17萬輛，環比增長10.7%，同比增長1.8倍。

1-4月，純電動汽車出口85.4萬輛，同比增長98.7%；插混汽車出口53萬輛，同比增長1.5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

1-4月，汽車銷量排名前十五位的集團銷量合計為892.6萬輛，同比下降4.9%，佔汽車銷售總量的93.2%，低於去年同期0.1個百分點。

單位：萬輛，%

1-4月市場集中度	企業名稱	4月銷量	環比	同比	1-4月銷量	同比增長	市場份額
前三家 35.5%	上汽	31.9	-12.9	-13.1	126.6	-1.6	13.2
	吉利	28.5	2.5	3.7	110.8	3.5	11.6
	比亞迪	32.1	7.0	-15.5	102.2	-26.0	10.7
前五家 54.6%	一汽	24.3	-20.5	-8.8	98.5	-11.8	10.3
	奇瑞	25.1	4.5	25.2	85.3	4.2	8.9
前十家 84.2%	長安	17.9	-33.8	-7.7	73.7	-19.0	7.7
	東風	17.2	-25.9	-4.7	70.0	7.5	7.3
	北汽	12.2	-33.2	-3.5	51.4	-2.6	5.4
	廣汽	12.1	-31.6	3.9	50.1	2.7	5.2
	長城	10.6	0.0	6.0	37.5	5.1	3.9
前十五家 93.2% 同比-4.9%	特斯拉	7.9	-7.2	36.0	29.3	26.7	3.1
	*零跑	7.1	42.7	73.9	18.2	41.2	1.9
	重汽	4.5	-14.5	16.5	17.2	14.6	1.8
	華晨寶馬	3.2	-31.8	-23.6	15.4	-9.8	1.6
	理想	3.4	-17.0	0.4	12.9	1.9	1.3
	小米	3.7	71.2	28.4	11.8	12.5	1.2
合計					892.6	-4.9	93.2

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



1-4月，新能源企業銷量排名前十五位的企業集團合計為415.8萬輛，同比下降0.3%，佔新能源汽車銷售總量的96.6%，低於去年同期0.4個百分點。

單位：萬輛，%

1-4月市場集中度	企業名稱	4月銷量	環比	同比	1-4月銷量	同比增長	市場份額
前三家 47.0%	比亞迪	32.1	7.0	-15.5	102.2	-26.0	23.7
	吉利	16.9	6.4	10.1	61.6	12.1	14.3
	上汽	13.4	28.4	10.9	38.3	1.6	8.9
前五家 60.8%	東風	9.4	9.5	25.6	30.4	42.9	7.1
	特斯拉	7.9	-7.2	36.0	29.3	26.7	6.8
前十家 85.0%	一汽	9.4	20.1	36.8	26.4	17.6	6.1
	奇瑞	9.9	44.2	62.8	25.7	15.5	6.0
	長安	6.8	-24.6	4.6	23.6	-11.9	5.5
	*零跑	7.1	42.7	73.9	18.2	41.2	4.2
	廣汽	5.5	-5.0	58.3	15.6	60.0	3.6
	理想	3.4	-17.0	0.4	12.9	1.9	3.0
前十五家 96.6%	小米	3.7	71.2	28.4	11.8	12.5	2.7
	蔚來	2.9	-17.3	22.8	11.3	71.0	2.6
	北汽	3.1	-1.6	34.6	9.4	5.9	2.2
	小鵬	3.1	13.1	-11.5	9.4	-27.4	2.2
	長城	2.7	22.5	-7.1	7.9	-13.1	1.8
合計					415.8	-0.3	96.6

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

4月，整車出口前十企業中，奇瑞出口量達17.6萬輛，同比增長1倍，佔總出口量的19.6%。與去年同期相比，吉利出口增速最為顯著，出口達10.1萬輛，同比增長2.1倍。



1-4月，整車出口前十企業中，奇瑞出口量達56.8萬輛，同比增長66.4%，佔總出口量的18.2%。與去年同期相比，吉利出口增速最為顯著，出口達35.6萬輛，同比增長1.5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3月，汽車進口2.8萬輛，環比下降12.6%，同比下降28.9%；出口78萬輛，環比增長6%，同比增長30.8%。

2026年1-3月，汽車進口9.7萬輛，同比增長2.6%；出口231.2萬輛，同比增長40.9%。

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)



2025 年德國自行車產銷統計

◎ 鄭育佳

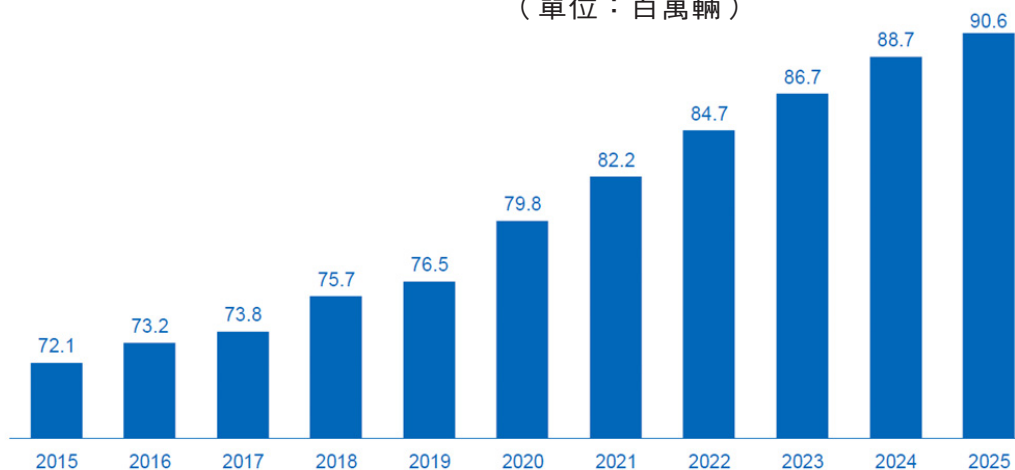
一、德國自行車市場總體背景

根據德國自行車工業協會（ZIV）、德國自行車服務協會（VSF）以及德國未來自行車協會Zukunft Fahrrad共同發布的《2025年自行車工業市場數據報告》（2025 Market Data for the Bicycle Industry）統計顯示，德國自行車與電動自行車（E-Bike）的保有量在2025年達到了9,060萬輛，較前一年的8,870萬輛持續成長2.1%，在過去十年間的整體增幅高達25%以上。這意味著在人口約8,400萬的德國，人均自行車擁有量已超過1輛的趨勢依然穩固。

而電動自行車的保有量達到了1,720萬輛，自2020年（780萬輛）以來，

2015–2025 年德國自行車與電動自行車保有量

（單位：百萬輛）



Source: ZIV (* Figures adjusted for discarded bicycles)



短短五年間增加了近1,000萬輛，成長幅度超過120%，且在十年內增加了將近七倍之多，顯示電動化已成為德國自行車市場最重要的發展趨勢。

這一龐大的市場保有量，為維修保養、零件更換及售後服務市場提供穩定需求，即使近年產業面臨庫存調整與消費市場疲弱等挑戰，德國自行車市場仍展現出相當強韌的發展基礎，成為支撐產業穩定運作的重要力量。

2015–2025 年德國電動自行車保有量



二、2025年德國自行車生產統計

1. 德國國內生產

2025年德國自行車與電動自行車總產量達190萬輛，較2024年的200萬輛僅小幅下滑1.4%。這顯示本土製造業在面對高庫存壓力時，採取了極為謹慎的生產調節策略，成功使產量回歸並穩定在疫情前的健康水準。由下表可以看出，雖然電動自行車產量略有下滑，但仍占德國整體產量近七成，顯示德國作為高價值電動自行車核心生產基地的地位依然不可動搖，德國工廠在製



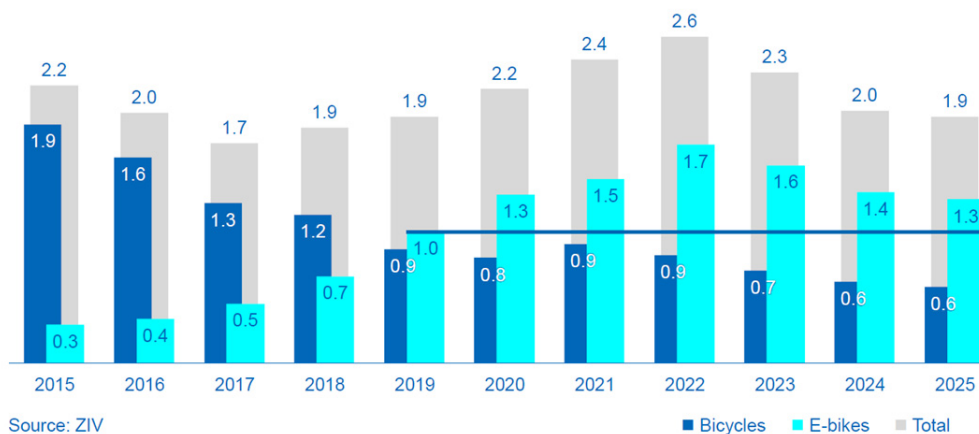
造及研發能力具有極強的競爭優勢。

項目	2024 年	2025 年	年增率
傳統自行車	60 萬輛	61 萬輛	3%
電動自行車	134 萬輛	130 萬輛	-3%
合計	194 萬輛	190 萬輛	-1.40%

從長期趨勢觀察，德國自行車產量在疫情期間曾因爆發性需求創下歷史高峰，2022年總產量高達260萬輛，達到歷史頂點。然而，隨著全球供應鏈恢復、市場通路庫存大量累積，以及消費者需求回歸理性，近年來的生產規模已呈現逐漸回落的結構性修正趨勢。

2015–2025 年德國自行車生產量統計

(單位：百萬輛)



德國自行車工業協會（ZIV）指出，雖然產量經歷了連續幾年的向下調節，但目前的生產規模已恢復在疫情前的正常水準，值得注意的是，2025年的190萬輛產量雖然遠低於疫情高點，但依然明顯高於2018年之前的長期歷史平均值，顯示德國本土自行車製造業在去庫存的衝擊下，保有相當強勁的



抗震韌性與基本盤。

近十年來，德國自行車產業經歷了結構性轉變，核心生產動能已全面轉向電動化，對比2015年，當時德國的生產仍以傳統車為主，產量高達190萬輛，而電動自行車僅佔30萬輛，然而到了2025年，此一結構發生徹底逆轉，傳統自行車產量大幅縮減至60多萬輛，電動自行車則強勁爆發、飆升至130餘萬輛，這轉變不僅充分證實了市場日常通勤與休閒需求的根本位移，更代表著德國自行車製造業已正式告別過往傳統車時代，轉型為高附加價值的電動車核心組裝與生產基地。

2. 德國海外生產

相較於德國本土產量的平穩，企業在海外工廠的產量則出現了斷崖式下滑，由下表可知，2025年在海外的產量僅為28萬輛，大幅衰退了42%，導致德國海內外自行車生產加總的總產量下降9%，共計222萬輛。這項數據顯示在市場消費疲軟、去庫存的大背景下，德國自行車品牌優先選擇「保護本土工廠產能與就業」，大幅降低海外工廠的產能利用率，以確保本土核心資產的運作彈性。

生產基地	2024 年	2025 年
德國國內生產	194 萬輛	190 萬輛
海外工廠生產	48 萬輛	28 萬輛
總計	245 萬輛	222 萬輛

3. 德國零組件產銷

根據德國聯邦統計局（StBA）與德國自行車工業協會（ZIV）發布的最新數據，2025年德國自行車零組件市場在經歷後疫情時代的劇烈洗牌後，德



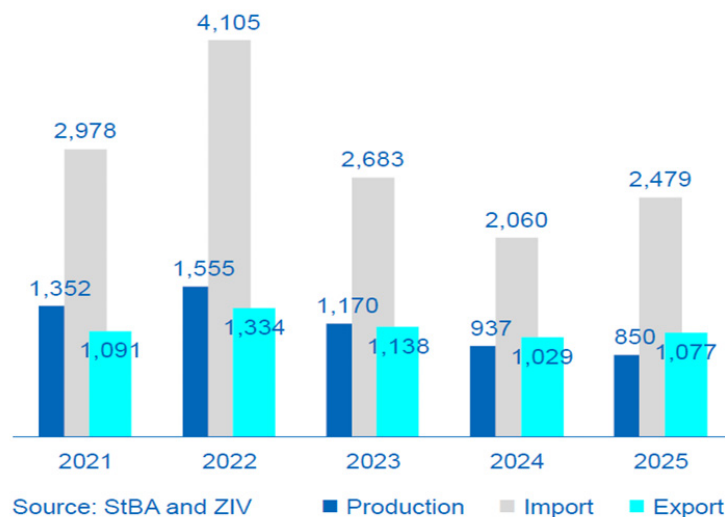
國本土生產規模持續修正。2025年德國當地的零組件生產總額從2024年的9.37億歐元持續下滑至8.5億歐元，跌幅達9%。相較於2022年15.55億歐元的高峰，本地製造業在面臨全球供應鏈重組與成本壓力下，產能仍處於築底調整階段。

然而，**進口**需求則展現強勁復甦，在經歷連續兩年的庫存去化後，2025年進口額由前一年的20.60億歐元大幅增長20%，回升至24.79億歐元，這顯示隨著市場需求回補，德國對海外零組件的依賴度依舊強烈。在**出口**方面，則由10.29億歐元微幅增長4.6%至10.77億歐元，海外市場表現相對平穩。

值得注意的是，德國自行車售後維修與組裝市場（Aftermarket）的零組件庫存去化速度快於整車，市場已重啟零組件的拉貨潮，但整車製造端在短期內仍傾向於消化現有零件庫存，導致本土整車與零件生產呈現不同的走勢。

2021-2025 年德國自行車零組件生產及進出口統計

（單位：百萬歐元）





三、2025年德國自行車銷售統計

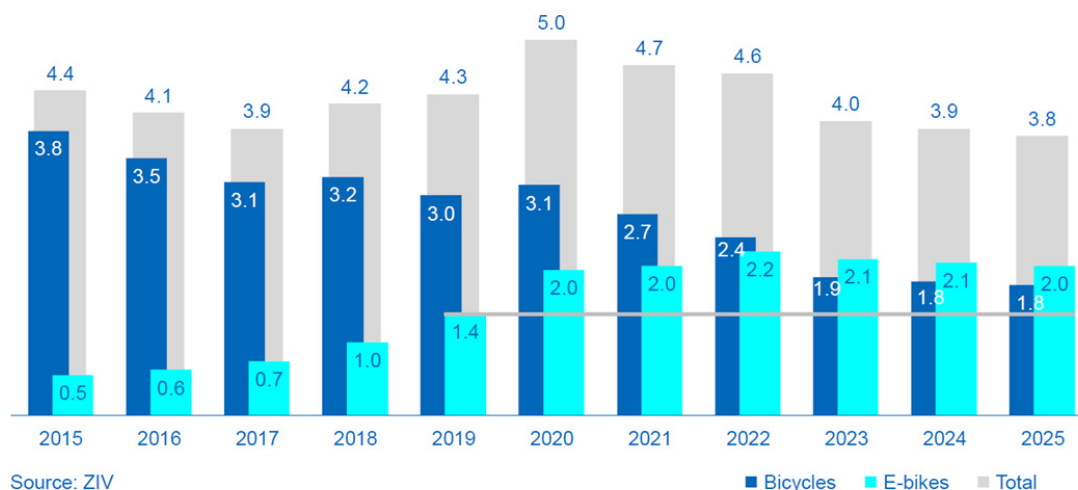
2025年德國自行車銷售市場呈現出「量穩價跌」的特徵，在消費情緒普遍低迷的經濟壓力下，但跌幅遠低於外界預期，顯示德國消費者對自行車仍保持穩定需求。據統計2025年德國共售出380萬輛自行車與電動自行車，較2024年的390萬輛，僅微幅減少約2.6%。

2025年德國自行車銷售統計

自行車類別	2024年	2025年
傳統自行車	180萬輛	180萬輛
電動自行車	210萬輛	200萬輛
合計	390萬輛	380萬輛

2015–2025年德國自行車銷售量統計

(單位：百萬輛)



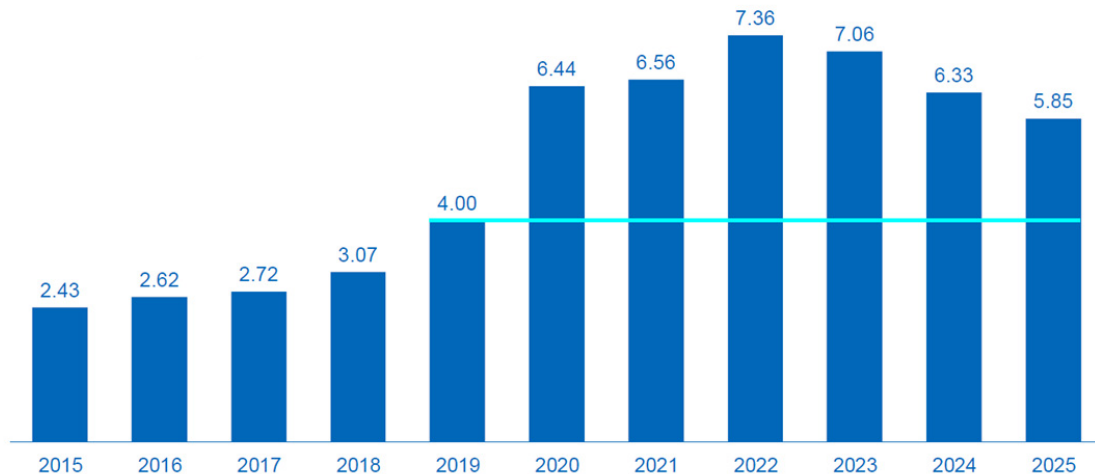
2025年德國電動自行車市場在面臨消費疲軟的挑戰下，總銷售量達到200萬輛，較2024年微幅減少了4.8%，整體市場依舊為穩固。值得注意的是，回顧歷史數據，德國電動自行車的單年銷量是在2020年首次突破200萬輛大



關，而在隨後至2025年期間，無論市場如何波動，整體銷量規模皆穩定維持在約200萬輛的水準，這項長期的數據趨勢表明，德國電動自行車市場在經歷了前幾年的爆發式增長後，目前正全面進入一個結構健康、銷量高度規律的穩定發展階段。

2015–2025 年德國自行車銷售金額統計

(單位：十億歐元)



Source: ZIV

2025年德國自行車市場總銷售額達58.5億歐元，雖較2024年的63.3億歐元下降7.7%，但仍遠高於疫情前的40億歐元左右。2025年席捲全德自行車實體與線上通路的折扣戰，零售商為了加速資金回籠與減輕資金週轉壓力，不惜犧牲利潤率進行降價促銷，進而拉低了整體銷售額，電動自行車平均售價下降3.8%。

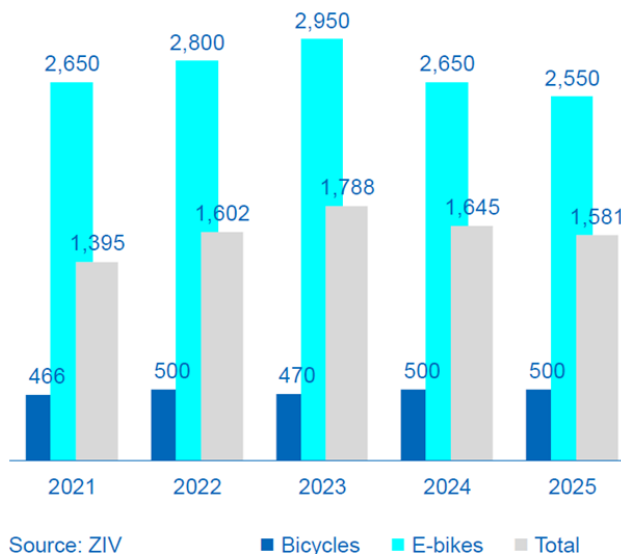
電動自行車平均單價2,550歐元，較2024年的2,650歐元下滑3.8%，這主要是受到大眾化E-Bike車款（如城市通勤、普通旅行車）折扣促銷的直接拖累。反觀傳統自行車平均售價已連續多年鎖定在500歐元，雖然入門款童車



與青少年車銷量大，但中高端碎石公路車的價格完全抵消了入門車款的跌幅，顯示出消費者在傳統車領域更願意為性能市場所買單。

2021–2025 年德國自行車平均單價

(單位：歐元)



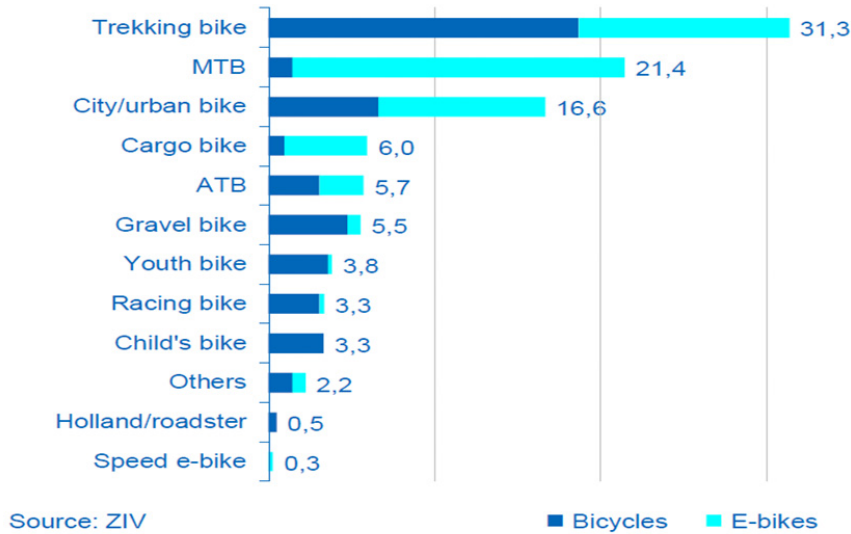
四、車款產品結構銷售統計分析

德國消費者對車款的偏好主要分為「日常通勤、休閒旅行與運動化」為三大核心驅動力。主要分兩大類：傳統自行車市場、電動自行車市場：

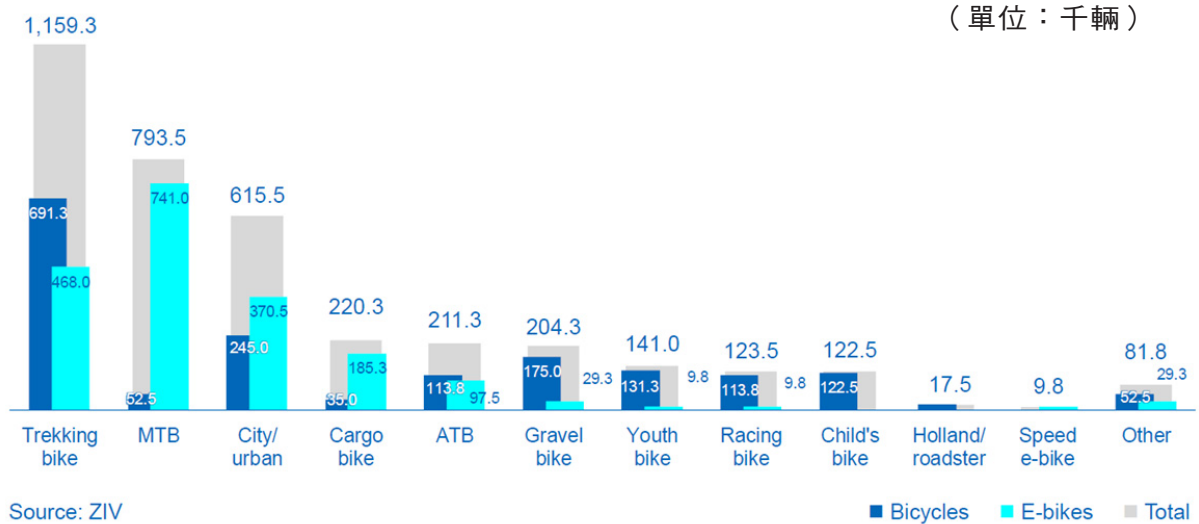
傳統自行車市場			電動自行車市場	
排名	車種	市占率	車種	市占率
1	Trekking Bike	39.5%	E-MTB	38%
2	City/Urban Bike	14.0%	E-Trekking	24%
3	Gravel Bike	10.0%	E-City	19%
4	Youth Bike	7.5%	E-Cargo	9.5%
5	Child Bike	7.0%	E-ATB	5%



2025 年德國自行車各車種銷售結構占比 (傳統自行車及電動自行車合併占比)



2025 年德國自行車各款銷售量統計 (單位：千輛)



傳統旅行車Trekking Bike以39.5%的市佔率傲視傳統自行車市場，而E-Trekking亦拿下24%的占比，兩者加總總銷量高達116萬輛，全德市佔率逾三成，反映出德國消費者將自行車視為基礎交通工具與中長途週末休閒的



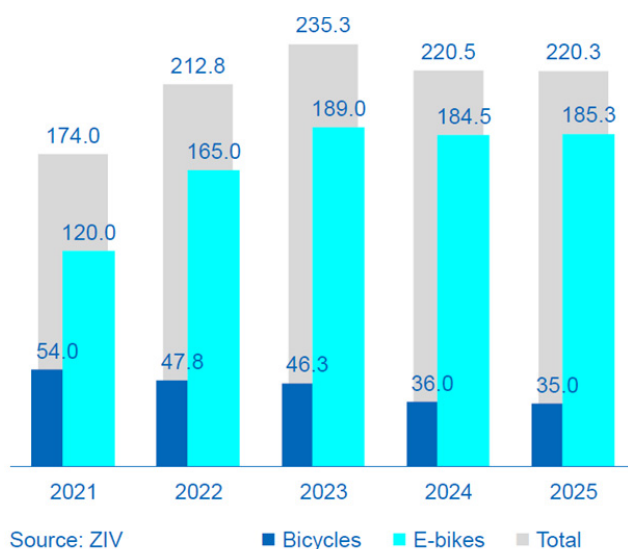
首選。Gravel Bike為2025年傳統自行車市場的最大亮點，其銷售量從2024年的6.5%暴增至2025年的10%，一舉超越了青少年車和全地形車（ATB），兼具公路車的兼速性與輕度越野的實用性，使其成為運動與日常生活的代表。

在電動自行車範疇中，E-MTB以38%的占比高居第一，反觀MTB運動在德國的傳統自行車領域卻逐漸式微，豐富的休閒與運動屬性，配合強大的電機輔助，使其成為高收入階層選購E-Bike的首選。

2025年德國售出22.03萬輛載貨車Cargo bike，總量與前一年基本持平，其中非電動版持續萎縮2.8%，而E-Cargo則微增至18.53萬輛。在城市綠色物流、家長接送孩童等接駁中，E-Cargo已替代了部分家庭的第二輛汽車，同時，自行車拖車（Bike Trailers）在2025年亦售出了14.95萬組，除了載運孩童外，專門用來載運寵物犬的拖車成為全新增長亮點。

2021–2025 年德國載貨車 Cargo bike 銷售台數

（單位：千台）

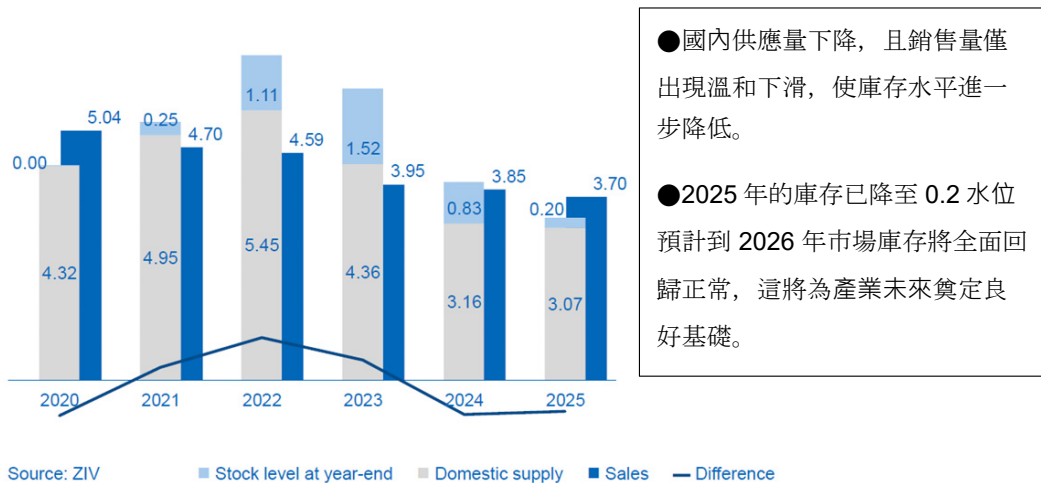




五、結論：

經歷了2022-2023年極度痛苦的供過於求，2025年的德國自行車市場庫存出現了突破性進展，由於國內供應量持續下降（約計307萬輛，減少2.8%），而銷售量維持相對高位(370萬輛)，兩者之間存在高達63萬輛的供應逆差，這表示市場正在消耗過去幾年積壓的龐大庫存。

Stock level development
Further decline in stock levels



2025年的數據顯示，德國自行車工業已成功走出了疫情後的非理性劇烈波動期，儘管大規模折扣戰對整車零售總額造成了短期侵蝕，但國內產量的穩健、海外供應鏈的主動收縮、庫存的加速去化，以及企業租賃與二手翻新市場的強勁崛起，共同構建出了一個更加健康、更有韌性且深度電動化的全新市場結構，這將為市場全面復甦奠定堅實的基礎。

※以上內容根據德國自行車工業協會（ZIV）官網發布《2025 Market Data for the Bicycle Industry》翻譯彙整

（作者現任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、Stellantis規劃推出1.5萬歐元小型電動車，鎖定歐洲入門市場

Stellantis計畫於2028年在義大利Pomigliano d'Arco廠生產全新小型純電車「E-Car」，目標售價約1.5萬歐元。報導指出，該車將採用合作開發模式以降低成本、縮短開發時程，並支援Fiat、Opel、Citroën等多品牌導入。Stellantis此舉回應歐洲市場小型車與入門級電動車近年明顯萎縮的現況（Giulio Piovaccari, 2026）。

請參閱：<https://www.reuters.com/world/china/stellantis-produce-small-e-car-italys-pomigliano-2028-2026-05-19/>

二、歐盟Q1電動車市占升至19.4%，汽油柴油車比重續降

歐洲汽車製造商協會（ACEA）統計顯示，2026年第一季歐盟新車登記數成長4%，其中純電車登錄546,937輛，市占率達19.4%，高於去年同期15.2%。混合動力車仍是消費者主流選擇，占38.6%；插電式混合動力車市占也升至9.5%。相對地，汽油與柴油車合計市占降至30.3%，較去年同期38.2%明顯下滑。歐盟車市電動化雖在推進，目前仍由混合動力車扮演過渡主力（ACEA, 2026）。

請參閱：<https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-4-in-q1-2026-battery-electric-19-4-market-share/>

三、Isuzu與Toyota合作開發日本首款量產輕型燃料電池卡車

Isuzu與Toyota於2026年4月宣布合作開發下一代輕型燃料電池電動卡車，目標2027年開始生產。該車以Isuzu ELF EV純電輕卡為基礎，搭載Toyota第三代燃料電池系統，鎖定便利商店、超市配送與冷藏冷凍運輸等高使用率場景，由於此類配送車輛每日行駛距離較長且運轉時間高，燃料電池相較於純電卡車，能夠顯著減少補充能源時間，提高營運效率（Toyota UK Media Site, 2026）。

請參閱：<https://media.toyota.co.uk/isuzu-and-toyota-to-jointly-develop-japans-first-mass-produced-light-duty-fuel-cell-electric-truck-aiming-to-start->



production-in-2027-to-help-build-a-hydrogen-society/

四、BMW與Solarwatt擴大合作，推動電動車進入家庭能源系統

BMW與Solarwatt於2026年5月宣布擴大合作，將Neue Klasse車款與BMW Wallbox Professional整合進Solarwatt家庭能源管理系統。BMW表示，隨BMW iX3與i3推出，雙向充電技術將開始導入，車輛可成為家庭能源系統的一部分，與太陽能板、家用儲能與用電設備協同運作。該服務預計2026年底先在德國、奧地利、荷蘭推出，顯示電動車正從交通工具延伸為分散式能源資產（Bernhard Ederer, 2026）。

請參閱：<https://www.press.bmwgroup.com/global/article/detail/T0457822EN/>

五、ACEA與歐洲鋁業呼籲將低碳鋁納入車輛CO2規範誘因

歐洲汽車製造商協會（ACEA）與歐洲鋁業協會（European Aluminium）於2026年5月共同表示，歐盟檢討汽車與廂型車CO2規範時，應將低碳鋁等低碳材料納入補償機制。雙方指出，汽車與鋁業高度互賴，鋁材是車輛輕量化關鍵材料，若低碳鋁被排除在CO2政策框架外，將造成政策不一致。車輛減碳不只關注排氣管或動力系統造成的碳排，材料端的碳排與低碳材料需求也將進入產業政策討論（ACEA, 2026）。

請參閱：<https://www.acea.auto/press-release/revision-of-co2-rules-for-cars-and-vans-a-crucial-chance-to-create-demand-for-low-carbon-aluminium/>

六、氣候訴訟趨於嚴格，企業減碳承諾面臨實質檢驗

Freshfields (2026) 指出，企業在氣候與永續相關的承諾將面臨更嚴格的檢視。隨著ESG訴訟日趨多元，法院與監管機關將更深入檢驗企業的氣候轉型計畫與供應鏈管理。隨著IFRS 永續揭露規範推動，企業排放與投資資料透明度提高，部分NGO與投資人對企業採取實質ESG行動的壓力將持續；未來氣候訴訟可能涉及企業承諾與投資方法是否適當。未來，企業應定期檢視氣候目標的範疇與可行性，也需證明相關技術、資金與對執行計畫的實際支持，否則可能面臨訴訟與商譽受損等風險（Freshfields, 2026）。

請參閱：<https://www.freshfields.com/en/our-thinking/blogs/sustainability/7-esg-trends-to-watch-in-2026-102mfa5>

七、本田出現上市以來首度年度虧損，調整電動車策略轉向混合動力

根據本田汽車（Honda）於2026年5月公布的財報，受電動車業務重整成本超過90億美元影響，本田出現自1957年上市以來的首度年度虧損。報導指出，由於EV需求低於預期，執行長宣布調整發展策略，取消2030年EV占新車銷售20%的目標，亦取消2040年以前達到全面銷售電動車或燃料電池車的長期目標。為因應市場變化，本田將延後在加拿大規模110億美元的EV與電



池生產投資計畫，放緩原先EV銷售目標，預期透過成本削減與機車業務支撐獲利恢復（Investing, 2026）。

請參閱：<https://www.investing.com/news/stock-market-news/honda-books-first-annual-loss-hit-by-hefty-ev-charge-4687103>

八、綠鋼企業獲大額融資，低碳材料成車廠供應鏈重點

Innoenergy (2026) 指出，綠鋼公司Stegra宣布原則上取得14億歐元融資。該筆資金將用於推動其位於瑞典Boden的低碳煉鋼廠建設。Stegra採用綠氫、綠電生產鋼鐵，預計可將鋼鐵生產過程中的碳排放降低至多95%。此筆融資不僅有助於確保工廠建設進度，也反映投資人對綠鋼商業吸引力、歐洲工業去碳化與產業韌性的信心，即使是複雜且資本密集的工業去碳化專案，仍可能在具商業模式與投資人信心的支撐下取得資金（InnoEnergy, 2026）。

請參閱：<https://innoenergy.com/news-resources/stegra-secures-e1-4-billion-to-complete-its-green-steel-plant/>

九、歐盟強化綠色宣稱規範，企業行銷用語需有明確佐證

歐盟「賦能消費者以推動綠色轉型指令」新增之規則預計自2026年9月27日起適用。根據該規定，若產品僅透過溫室氣體排放抵銷（例如產品供應鏈外的排放補償機制），企業將不得宣稱該產品對環境具有碳中和或對氣候有正面影響。相關宣稱應基於產品實際生命週期影響，包括生產、使用與處置階段，並清楚說明減排如何達成與計算，否則將被視為誤導性行銷（Eric De Gryse, 2026）。

請參閱：<https://simontbraun.eu/environmental-claims-and-sustainability-labels-what-will-change-from-september-2026/2026/04/07/>

十、跨國碳市場合作啟動，有助降低貿易與碳成本風險

歐盟、巴西與中國正式啟動碳市場開放聯盟，作為強化各國國內碳定價制度合作的平台，聚焦於強化國內碳市場的監測、報告與查證制度，健全碳會計方法，並探討高抵換額度的使用。此合作旨在提升全球國內碳市場的有效、透明度與完整性，並支持巴黎協定目標。若未來碳會計方法可比較性提高，可能有助於企業理解不同碳定價制度下的法規遵循要求。未來，該聯盟將設立秘書處，並於2026年9月在武漢碳市場會議通過進一步的工作計畫。（European Commission, 2026）。

請參閱：https://climate.ec.europa.eu/news-other-reads/news/eu-brazil-and-china-launch-open-coalition-boost-integrity-and-effectiveness-carbon-markets-2026-05-07_en

（資料來源：中華經濟研究院）



「光陽工業股份有限公司」 簡介

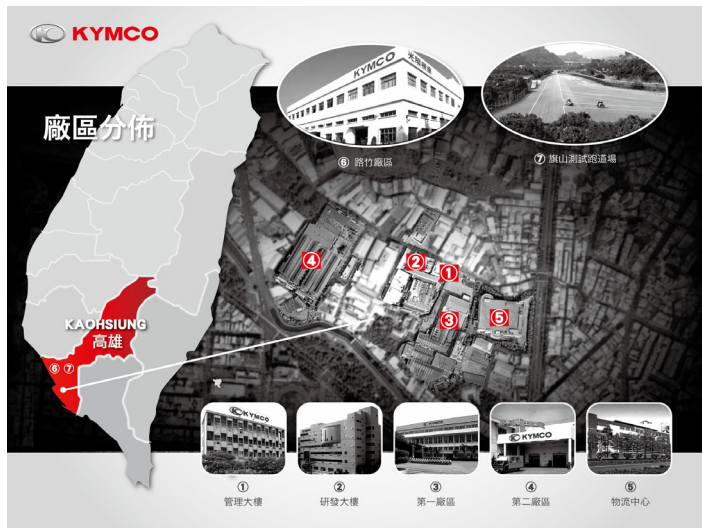
◎編輯部



1990 年至 2008 年所生產的豪邁 125，是光陽首部銷售量超越一百萬輛的機車。



基於企業永續經營之理念，光陽於 1992 年自創 KYMCO 品牌，開始以自主研發之機種行銷全球，自此之後，光陽就是一家 100% 獨立自主的全球品牌企業。





KYMCO

產業策略投資

- 長興材料
工業用與電化材料
- 開發工業
汽機車避震器
- 東洋建蓋
汽機車電裝零件
- 華洋企業
空氣與汽油濾清器
- 安斯泰莫台中股份有限公司
燃油噴射系統關鍵零件
- 光澤科技
陶瓷電燈

KYMCO

行銷策略投資

光大(重車) 台崎(重車) 光捷(電動車)

KYMCO

產品系列

- 速克達
機車
- 全地形車及多用途運載車
- 電動機車
- 電動代步車



榮譽獎項

- 國家品質獎
- 產業科技發展獎 - 卓越成就獎
- TPM賞 - 特別賞
- 台灣精品獎
- 國際價值委員會 - 亞太電子化成就獎
- 經濟部自創品牌及外銷績優獎
- 行政院勞委會頒發勞工安全衛生優良單位獎
- 經濟部台灣百大品牌獎
- 經濟部節能標竿獎銀獎

研究開發投資

研究開發中心成立於1978年
每年研究開發費用平均的高營業額的4%以上

KYMCO
PTM

ETS

Electronic Torque Shift
兩檔自動變速







Autopromotec 2027義大利波隆納 國際汽車設備及零配件展

◎ 編輯部

一、日期：2027年5月26 - 29日(共4天)

二、地點：Bologna Fiere 義大利波隆那國際展覽中心

三、簡介：本展二年舉辦一次，與德國法蘭克福汽配展交替舉辦，Autopromotec 創立超過 60 年，是全球歷史最悠久的汽車售後服務市場專業展會之一，涵蓋汽車維修設備、零配件、輪胎、洗車設備、軟體與智慧應用等完整產業鏈。展會採專業分館規劃，每一館對應一個產業領域，讓買主能快速找到對應供應商，提升商務媒合效率，為歐洲汽車售後服務市場的重要交流平台。上屆(2025年)展會共有1,692家參展廠商、97,348人次買主入場參觀、展出面積165,000 m²。

四、適合之產業：汽車相關零配件

五、參展費用：(每個標準攤位面積為12平方公尺含裝潢)

台灣團體區報價(含展位裝潢基本設施)

〈Early Bird Price〉2026.6.30 前報名

1.一面開12m²(4m x 3m)= € 6,980 / € 7,380(2026.7.1起)

2.二面開12m²(4m x 3m)= € 7,280 / € 7,680(2026.7.1起)

裝潢配件：圓桌x 1、椅子x 3、平層板 x 2、諮詢台x 1、LED燈具x 4、垃圾桶x1、插座 x1(500W)

六、報名期間：即日起額滿截止。

七、聯絡人：林小姐

電話：(02)2705-1101，分機136

E-mail：ellinn@ttvma.org.tw



新聞選粹

汽車類

【5/3】

由於中東戰事推高國際油價，全球能源供應受阻，消費者加速「棄油轉電」，中國大陸新能源汽車4月出口大幅攀升，海外市場成為主要增長引擎。大陸國內市場銷量則持續走跌，但燃油車跌幅明顯大過新能源車。

比亞迪出口134,542輛，同比增長71%；奇瑞出口177,573輛，年增102.4%，創大陸單一品牌月度出口新高；吉利出口83,186輛，年增245%。出口占比方面，三家車企海外銷量分別佔總體的41.9%、70.6%及35.4%。

在中國大陸國內市場方面，比亞迪4月整體銷量321,123輛，同比下降15.5%，已連續八個月下滑，創歷來最長下行周期。

專注電動車供應鏈的「基準礦物情報」（Benchmark Mineral Intelligence）分析指出，衝突後全球多地電動車銷量增速顯著提升。歐洲3月乘用車及輕型電動車銷量同比增長33%，其中大陸車企的電動車在歐洲銷量同比增長78%，高於今年前兩個月39%的增速，市佔率則從前兩個月的20%升至24%。（工商時報）

【5/12】

車業龍頭和泰汽車日本布局收割，受惠併購日野（HINO）在日本的五家經銷商4月起併表，推升4月合併營收直衝301.6億元，改寫單月營收新高紀錄，年增率更颯破3成，累計前四月營收1,007.8億元、年增5.75%，亦刷新同期最高紀錄。

和泰車去年底豪擲百億元銀彈，插旗日

本商用車市場，取得南關東、北海道等五家核心經銷商80%股權，隨這樁集團史上最大海外投資案於4月正式併表，強勁貢獻約3成的營收成長動能。

此外，即便4月豪華車市仍籠罩在美車關稅不確定性的觀望陰影中，和泰車除靠著日本轉投資大補，公司表示，旗下主力車款Corolla Cross、RAV4熱銷，亦挹注營運成功抵禦逆風。

隨著4月車市呈現「國產穩、進口縮」走勢，國產車廠4月營收亦看出緩步回溫。中華汽車受惠CMC品牌輕商車J SPACE持續熱銷，及三菱品牌休旅車XFORCE挹注，4月營收28.19億元、年增5.23%，累計前四月營收年增12%，增幅為上市車廠最大。

裕隆4月營收58.24億元、年增3.93%，裕日車4.58%的年成長，顯示裕隆集團正逐步走出第一季的低谷。

相較之下，進口車商受美車零關稅遲未落地影響，影響較為劇烈，豪華車經銷商汎德永業，受高價車買主持續觀望關稅政策暫緩購車，4月營收36.06億元、年減29.1%。

展望後市，和泰車於4月市占衝上39.6%，寫下同期市占新高後，公司認為5月仍將維持銷售熱度，儘管報稅季將至，但受惠台灣AI產業熱潮帶動內需，且5、6月有重要新車上市，預估5月全月總市場可望回升至3.3萬輛，各廠營運動能應可持穩。（工商時報）

【5/12】

中國大陸4月燃油車銷量加速下跌，媒體發布2026年4月乘用車零售銷量排行榜顯示，僅吉利繽越一款燃油車擠進前十名，其餘九席被電動車包攬。

一財網報導，4月前十名車型依次為：



吉利星願（34,727輛）、小米SU7（26,826輛）、特斯拉Model Y（22,990輛）、理想i6（21,024輛）、長安啟源Q05（15,814輛）、海獅06EV（15,659輛）、比亞迪元UP（15,658輛）、吉利繽越（14,923輛）、零跑A10（14,372輛）、比亞迪海豚（14,218輛）。

作為對比，今年3月，乘用車零售銷量排行榜前十的車型中，尚有5款為燃油車，而今年2月有6款是燃油車，今年1月有7款是燃油車。

近期乘聯分會披露的資料顯示，2026年4月，全國乘用車市場零售138.4萬輛，年降21.5%，月降16%。其中，燃油車4月零售僅53萬輛，年減37%，月降33%。而相比而言，4月新能源乘用車市場零售銷量為84.9萬輛，僅呈現個位數下滑態勢，年降6.8%，月降0.3%。4月中國車市的新能源零售滲透率達到61.4%（歷史首次突破60%）。「油退電進」的結構性變化趨勢在排行榜中得到了進一步印證。

乘聯分會認為，總量承壓、結構性大分化，「燃油冷、新能源熱」成最大焦點，大陸國內汽車零售銷量下滑核心原因主要是傳統燃油車銷量大幅下滑導致，電動化替代速度超預期。

今年以來，燃油車的銷量一直處於收縮趨勢。1-2月燃油車零售下滑74萬輛，占乘用車零售減量的40%；3月燃油車銷量下滑34.5萬輛，占乘用車零售減量的52%，4月燃油車銷量下滑36.5萬輛，減量占比進一步擴大到84%。

乘聯分會分析，在成本焦慮籠罩的氣氛下，消費需求正加速從燃油車向新能源車轉移，高油價對燃油車零售造成重創，直接影響到國內零售復甦。乘聯分會秘書長崔東樹認為，今年五、六月份，燃油車仍然會面臨一定的壓力，新能源車的滲透率仍然會相對維持高位。（聯合報）

【5/14】

本田汽車(Honda Motor)公布了自從它成

為上市公司以來，近70年以來的首次年度虧損，主要原因是美國關稅，以及逾90億美元重組電動車業務的成本，打擊了業績。

本田公布自1957年上市以來最糟糕的財報，凸顯出傳統汽車製造商對於電動車的押注，風險相當大。

該公司執行長三部敏宏(Toshihiro Mibe)說，公司將放棄2030年電動車佔新車銷量2成的目標，以及2040年全面轉向電動或燃料電池車的目標。還表示，將無限期暫停在加拿大的電動車計畫。

本田公布截至3月底的財年，營業虧損來到4143億日圓(約26.3億美元)，表現遜於前一財年的獲利1.2兆日圓，也遜於LSEG調查22位分析師預測的虧損3156億日圓。

本田為日本第二大汽車製造商，在截至今年3月的上一財年錄得1.45兆日圓的電動車相關虧損，並預計在本財年還將面臨5000億日圓的額外成本。

但公司預計本財年將恢復獲利，並預計透過成本削減措施和獲利的摩托車業務，將實現5000億日圓的利益。

由於在印度和巴西市場的強勁銷售，協助摩托車業務在上一財年創下銷售新高，同時實現營業利益，並協助緩和了本田在電動車業務銳減，以及中國市場汽車銷售下滑的影響。

該公司預計，包括中東衝突帶來的原材料價格不斷上漲，將讓集團本財年的營業利益減少3130億日圓。（時報資訊）

【5/20】

鴻華先進發表新車款CAVIRA，並開始預接訂單。針對海外市場布局，董事長李秉彥表示，在北美市場與客戶有共識，將依據政策發展快速反應調整；至於紐、澳市場與日本三菱汽車合作的車款，預計第3季底到第4季初推出。

鴻海和裕隆合資的鴻華先進下午宣布推出純電CAVIRA中型SUV車款，並開始預接訂單，規劃6月17日正式上市。產業人士指出，鴻華先進2025年底量產的BR1A，以及今



年的CAVIRA，均是在裕隆三義廠生產。

在產品布局上，李秉彥指出，鴻華先進車系涵蓋電動商用車與電動乘用車兩大品類，商業模式同步深耕B2B及B2C市場；市場布局台灣、日本、紐澳、北美及歐洲等全球市場。

李秉彥表示，鴻華先進已獲得多家國際客戶支持，持續加速落實產品由台灣走向國際的目標，續以「立足台灣、走向全球」為使命，將產品從台灣推向世界舞台。

談到北美市場布局，李秉彥坦言，電動車布局受到關稅政策變化影響而面臨挑戰，不僅鴻華先進、國際車廠也受到挑戰。鴻華先進與客戶有共識，將依據政策實際發展，快速反應與調整。

在歐洲的波蘭市場方面，李秉彥表示，鴻華先進與當地國營事業合作，在地的產業完整度與成本競爭力佳，相關合作不僅是鴻華先進重要一步，也是鴻海集團布局歐洲電動車事業重要的跨步。

在紐西蘭和澳洲市場布局上，李秉彥指出，鴻華先進與日本三菱汽車（Mitsubishi Motors）合作電動車款，預計第3季底到第4季初推出。

鴻海先前宣布與波蘭國營電動車公司 ElectroMobility Poland S.A.（EMP）建立策略夥伴關係，加速清潔能源移動解決方案在歐洲地區的發展。鴻海表示，攜手鴻華先進與 EMP，共同評估在波蘭設立電動車製造及研發中心的可能性。（中央社）

【5/20】

德國政府本週正式重啟電動車購車補貼，申請者最高可獲6000歐元（約新台幣22萬元）補助。隨伊朗戰爭推升國際油價、荷莫茲海峽危機加劇能源焦慮，德國消費者對電動車購買興趣增加，國際能源總署指出，德國已成為歐洲電動車成長最快市場之一。

德國官方電動車購車補貼平台正式上線，根據新制，購買純電動車的家庭，依收入與子女人數不同，可獲3000至6000歐元補助，插電式油電混合車則最高可獲1500歐

元。

隨荷莫茲海峽（Strait of Hormuz）危機升高，德國油價一路飆漲。相較歐盟其他國家，德國對燃油課徵較高能源稅，並加徵19%增值稅。德國加油站油價原本可每日多次調整，政府雖自4月起限制一天僅能調漲一次油價，但抑制效果仍有限，引發民眾對能源成本焦慮。

德國汽車俱樂部（ADAC）指出，近期德國民眾對電動車資訊的搜尋量快速增加，許多人開始重新計算油價、稅金與養車成本。

環境部長施奈德（Carsten Schneider）說明，與前一輪補貼不同，這次加入「依收入分級」制度，希望將補貼集中於中低收入家庭。並表示，政府推出新補貼不只是為了氣候政策，也與當前能源危機有關。「當前的化石燃料危機尚未結束，而且隨時可能再度發生。電動車是我們擺脫高價柴油與汽油依賴的機會。」

早在2016年，德國即曾推出電動車補貼政策，在疫情與能源危機期間，純電動車最高補貼曾接近9000歐元。2023年底，德國因財政危機突然提前終止補助，導致2024年電動車市場顯著降溫，也引發車商與消費者反彈。

除了高油價，更多平價電動車上市，也被視為德國民眾轉向電動車的關鍵因素之一。根據南德日報，近年德國市場陸續出現售價低於3萬歐元的電動車，包括雷諾（Renault）、寶獅（Peugeot）、歐寶（Opel）與福斯（Volkswagen）集團旗下品牌，都開始推出較低價車型。

國際能源總署（IEA）最新報告指出，今年全球電動車預估銷量將達2300萬輛，占所有新車近30%。德國是目前歐洲最大的電動車市場，2025年包含插電式油電混合車（PHEV）在內的電動車銷量成長50%，達85萬輛，創下歷史新高。

國際能源總署執行長比羅爾（Fatih Birol）表示，電動車普及已開始降低全球石油需求，目前全球運行中的電動車，每天約



可減少120萬桶石油消耗，約占全球需求1%以上。

德國政府目前為新補貼編列30億歐元預算，環境部估計，實際符合補貼資格並提出申請的車輛，未來3至4年約80萬輛。（中央社）

【5/20】

根據路透社獨家獲得的資料，在伊朗戰爭導致燃料價格高漲之下，歐洲的電動車需求強勁成長，一反去年不如業界預期的表現。有業者甚至認為，歐洲的電動車市場出現轉折點。

英國研究機構New Automotive和歐洲產業組織E-Mobility Europe提供的資料顯示，歐洲16個市場4月新電動車領牌數量較去年同期成長34%。這些市場占歐洲聯盟（EU）和歐洲自由貿易協會（European Free Trade Association, EFTA）汽車總銷量的80%多。

此外數據顯示，電動車銷量除了在原已接受度較高的丹麥和荷蘭市場勁揚，在義大利等推展緩慢的市場也有顯著增長。

英國電動車廠Octopus執行長葛瑞渥（Gurjeet Grewal）表示，其4月新車需求較去年同期暴增95%，二手車需求更激增160%，「這不是短暫現象，而是轉折點」。

歐洲各地去年純電動車銷量雖然也出現30%的成長率，但普及情況卻未達業界預期，迫使包括德國大車廠福斯（Volkswagen）和飛雅特（Fiat）母公司Stellantis認列數以10億計美元資產減損支出。

但今年2月28日美國和以色列空襲伊朗、引發空前的能源供應中斷後，國際油價飆破每桶100美元，有意購車者的算盤出現重大變化。

瑞典車廠Volvo（富豪汽車）商務長塞維林森（Erik Severinson）表示，他們的電動車訂單呈現漲勢，尤其是入門款小型電動休旅車EX30，對這款車感興趣的買家通常「對油價上漲最為敏感」。

法國車廠雷諾（Renault）也說，其在英國市場4月領牌新車半數是電動車，且自伊朗戰爭爆發以來，其英國官網上電動車相關查詢量增加了48%。

福斯汽車旗下品牌Seat和Cupra的執行長郝普特（Markus Haupt）本月初透露，其在德國的銷售團隊回報，新訂單中電動車占比已接近60%，比公司原本配額25%高許多。

歐洲車輛交易網站的電動車新車和二手車搜尋量同樣雙雙明顯成長，其中擁有價格較親民車款的中國品牌求購量增幅尤其顯著。

德國交易平台Carwow便指出，伊朗戰爭爆發後，其平台上求購電動車的比例已由原本的約40%躍上75%，傳統汽車則由33%降至16%。其中中國電動車大廠比亞迪（BYD）的求購量在今年第1季成長了驚人的250倍，另2家中國電動車廠零跑（Leapmotor）和小鵬（Xpeng）也分別暴增436%和153%。

另個歐洲車輛交易平台OLX同樣表示，伊朗戰爭爆發以來，其法國網站的電動車求購量大漲了80%。

1970年代也爆發過油價飆漲後消費者改選擇較省油車款的情況，但當時在油價回跌、加油負擔減輕後，消費者又改回購買較不省油車款。然而業界人士表示，這回情況可能不同。（中央社）

【5/26】

中國汽車品牌近年在巴西市場快速崛起，憑藉電動化技術、價格優勢與新穎設計，已奪下近2成市占率。然而，專家警告，這股潮流正加劇巴西的去工業化問題，使當地汽車產業面臨嚴峻挑戰。

巴西新聞網站分析，這並非短期現象，而是延續數十年的結構性問題。自1980年代全球化浪潮將製造業轉移至亞洲以來，巴西工業逐步失去競爭力。1990年代的貿易自由化更暴露本地產業於國際競爭之下，隨著中國2001年加入世界貿易組織，廉價製造品大量湧入，巴西逐漸依賴出口大宗商品，製造



業比重持續下滑。

近年來，隨著中國電商平台如AliExpress、Shein與Temu進一步擴張，巴西紡織、鞋業、玩具與電子產品等領域接連受挫。汽車產業如今也出現類似壓力。中國車廠雖在巴西設立組裝線，但核心研發與技術仍掌握在境外，令巴西難以累積本土技術能量。

報導指出，巴西汽車市場的情況正重演其他產業的命運：玩具業超過6成產品來自中國，本土品牌幾近消失；鞋業與紡織業大規模關廠；電子業者如Gradiente與CCE也難敵中國品牌。汽車業若無政策支持與創新投資，恐將步上相同軌跡。

分析人士提醒，雖然中國車款在品質與價格上具吸引力，對消費者而言是利多，但若缺乏長期產業策略，巴西可能失去更多製造能力，進一步依賴進口。如何在全球競爭中維持本地產業活力，已成巴西政府與業界亟需面對的課題。（中央社）

【5/28】

汽車雙雄裕隆汽車、和泰汽車27日同日舉行股東會，不約而同宣示邁向「多元轉型」與「海外布局」的全新里程碑。裕隆董事長嚴陳莉蓮首度談及已取得三菱電動車出口紐澳訂單，將帶領裕隆正式跨足國際市場；和泰車董事長黃南光則宣布集團啟動AI發展事務局運作，轉投資日本商用車事業亦將營運版圖延伸至日本本土。

身為龍頭廠，和泰車去年各項營運數據表現亮眼，三品牌全年登錄台數突破16萬輛，市占率高達38.6%，皆刷新16年新高紀錄。對於今年車市雜音，黃南光則續樂觀認為，隨著AI人工智慧與半導體應用的強勁需求帶動出口熱絡，台灣總體經濟表現不弱，在汰舊換新補助等政策延續下，看好消費動能持續回補，續看全年總市場登錄上看44萬輛，和泰車更將全力衝刺25連霸。

面對全球汽車產業的淨零碳排浪潮，和泰車今年全面開啟多元新能源布局，除強攻TOYOTA bZ4X、URBAN CRUISER及

LEXUS RZ等純電車款外，更積極導入油電（HEV）、插電式油電（PHEV）及氫能巴士。

為讓移動服務科技再進化，和泰車新成立「AI發展事務局」統籌集團資源，推動「全員AI+」創新文化。此外，海外布局亦迎來歷史性突破，黃南光指出，轉投資日本五家日野經銷商，正式將營運版圖直接延伸至日本本土市場。

裕隆去年雖受到國際關稅與政策觀望影響，導致財務績效下滑，但轉型布局效益逐步顯現。嚴陳莉蓮在股東會上提及汽車核心事業的外銷捷報，除量產MG G50 Plus與鴻華先進BR1A等國產新車外，更取得三菱汽車紐澳市場的電動車整車代工出口訂單，不僅是國際品牌外銷合作的新契機，更象徵裕隆整車製造量能正式跨足國際市場。

多元轉型方面，裕隆積極切入能源事業，由過去的動力電池組裝與代工，正式延伸至終端應用場景的「表後儲能」應用與工程服務，嚴陳莉蓮表示，將成為未來成長新動能。

此外，裕隆轉投資的納智捷與鴻華先進已於第二季完成股權交割，未來將放大垂直整合效益；另集團資產活化金雞母「新店裕隆城」去年營收突破57億元，今年將挑戰59億元目標。（工商時報）

【5/28】

歐洲電動車(EV)銷量連16個月增長、4月份暴增近4成，其中美國電動車大廠特斯拉(Tesla)銷量暴增逾4成，不過銷量仍輸給中國車廠比亞迪(BYD)。比亞迪4月歐洲銷量飆增逾1倍。

路透社、日經新聞報導，歐洲汽車製造商協會(ACEA)27日公布統計資料指出，汽油車、柴油車銷量雖減少，不過受惠電動車需求強勁，2026年4月份歐洲(包含歐盟(EU)、歐洲自由貿易聯盟(EFTA)以及英國)新車銷售量較去年同月成長7%至115萬2,315台，連續第3個月呈現增長。

4月份歐洲電動車銷量較去年同月暴增



38%至25萬5,296台，連續第16個月呈現增長，其中德國、法國、英國電動車銷量增長顯著，分別暴增41%、42%、59%至6萬4,350台、3萬6,216台、3萬9,084台。4月份歐洲油電混合動力車(HV)銷量增加13%至41萬9,556台、插電式油電混合動力車(PHV)銷量大增20%至11萬8,645台。另外，4月份歐洲汽油車銷量減少約15%、柴油車減少約17%。

就廠商別情況來看，特斯拉4月歐洲銷量較去年同月暴增46.5%至1萬654台，不過銷量再度輸給中國比亞迪。比亞迪4月歐洲銷量狂飆114.5%至2萬7,008台。另一家中國車廠奇瑞汽車4月歐洲銷量狂飆322%至2萬4,398台。

4月份福斯(VW)歐洲銷量增加4%至30萬8,332台、Stellantis增加7%至17萬6,859台，雷諾(Renault)銷量則減少4%。(MoneyDJ新聞)

鄭育佳整理

機車類

【5/5】

4月全台機車市場表現持穩，單月領牌6.08萬輛，雖較3月開學季購車高峰下滑14.4%，但較去年同期成長14.45%，累計前四月領牌23.46萬輛，年增9.5%，整體買氣仍較去年顯著回升。其中，三陽4月2.58萬輛，續維持近年同期銷售高峰，並以42.4%高市占穩居龍頭。

光陽及台灣山葉則各以1.66萬輛及1.11萬輛領牌，分別拿下27.3%及18.3%市占，分居第二及第三名。

三陽表示，4月中旬發表「全面進化2026年式迪爵125」，憑藉設計優化、油耗表現精進及加大油箱等有感升級，上市即引爆話題，帶動迪爵全車系掛牌數達9,112台，穩坐國民機種領導地位。

除國民車款表現亮眼，SYM 旗下全方位

產品布局，水冷旗艦JET SL+ SuperC延續強勢買氣，單月領牌2376輛，助攻JET全系列銷量突破3787輛。跨界風格車款MMBCU維持穩定熱度，單月銷售1663輛，協同運動定位鮮明的DRG二代，鎖定高階運動玩家市場。兼具風格美學的CLBCU與Fiddle車系，共同構築完整產品陣容，全面滿足多元分眾需求

電動機車同樣有所回溫，4月電動機車銷量3887輛，較上月微幅下滑4%，但維持年增4.8%。其中，Gogoro單月領牌3118輛，月增3%，更較去年同期大增46%，Gogoro分析，隨著全台各縣市補助政策已全數公告到位，消費者觀望氣氛消散，預期購車需求在政策紅利與暑期傳統旺季的雙重帶動下逐步推升。(工商時報)

【5/5】

交通部公路局108年起推動「機車駕訓補助計畫」，今年結合民間資源擴大辦理，攜手和潤企業共同推動「115年度機車駕訓補助計畫」。和潤企業挹注200萬元補助經費，預計增加超過1400名補助名額，鼓勵民眾接受正規駕訓，強化防禦駕駛觀念，提升整體道路安全。

公路局表示，為持續擴大政策效益，本次與和潤企業合作，補助期間自115年5月起至名額用罄為止，對象分為一般民眾及中低收入戶兩類。一般民眾報名普通重型機車駕訓班並考取駕照者，可獲每人1300元補助；另針對具中低收入戶資格者，提供全額補助減輕經濟負擔，協助安心參與駕訓。

公路局指出，交通安全的提升有賴公私部門共同投入，本次合作除擴大駕訓補助量能，也期盼發揮拋磚引玉效果，吸引更多企業關注並投入交通安全領域，共同營造更安全友善的用路環境。

公路局呼籲民眾踴躍參與機車駕訓，在上路前建立正確駕駛觀念，落實「考照有訓練，安全看的見」。有意參加者可至監理服務網或洽詢監理所(站)報名。(中時即時)



【5/8】

機車市場進入第二季銷售熱區，光陽（KYMCO）為取得暑假前購車先機，密集上市新車布局，繼國民機種K1成功登上單機種銷售冠軍後，全新旗艦跑旅G7開放預購二周接單突破千張，為衝刺暑假市場暖身。

光陽表示，3月市占已擴大至27.3%，為11個月以來市占新高，隨著今年新車接力上市，對市占率持續拉升抱持樂觀態度。

光陽指出，G7預購訂單表現不俗，其中六都消費者占比高達76.8%，北區則占43.7%，顯示市場對白牌旗艦跑旅的高度期待。為傳達新機種強勢產品力，光陽董事長柯俊斌再度為G7代言，強調交通工具的品質與安全。

在國民車市場方面，光陽主力車款新K1在4月銷售火熱，其中新K1 150單機種掛牌數達5,858輛，拿下3、4月單一級距機種銷售冠軍。光陽表示，自上市以來，新K1總領牌數已達2.23萬輛，累計訂單突破2.4萬張，成功助攻光陽4月全品牌市占率攀升。

柯俊斌指出，雖然4月受春雨影響導致整體市場微降，但K1銷量逆勢成長，成為品牌市占提升的核心支柱。

鎖定5月母親節採買商機，光陽同步推出針對女性與家庭需求的淑女車款Laddi 115，並祭出4.75萬元優惠價格搶市。面對勁敵三陽（SYM）於4月中旬發表2026年式迪爵125並繳出亮眼銷售成績，光陽採取「新車連發」策略正面對決。

市場認為，雖然4月機車銷量較3月開學季略降，但較去年同期有14%以上的強勁成長，顯示機車換購需求旺盛，預計這波熱度將延續至暑期旺季。（工商時報）

【5/10】

台灣山葉在國民機車市場上，由 JOG 125 擔任銷售主力，擁有出色的外型、實用性以及靈活操控，因此受到國內消費者喜愛，近日 Yamaha 發表 2026 年式 JOG 125，推出 2 款全新車色，透過色彩工藝與設計升級進一步強化都會美學。

此次台灣山葉推出的 2026 年式 JOG 125，推出「消光紫」與「消光深灰」新車色，分別對應不同消費族群，呈現生活態度與美學的多元追求。

「消光紫」屬於專為女性族群開發的車色，擁有中高明度、中彩度紫色結合霧面質地與細緻珠光，在光影變化中展現優雅層次，呈現年輕且具個性的 Soft 風格。「消光深灰」則是更偏向於低調內斂的風格，更是首次導入國產速克達的全新深灰色系，以低明度、低彩度鈦色基調，搭配金屬質感塗裝，展現未來感與高級質感。

新年式 JOG 125 搭載節能 Blue Core 引擎科技與智能起動系統，起步過程更加順暢，動力輸出與燃油效率更為平衡，結合輕量化車身設計與 73.5 公分低座高設定，帶來靈活且易於掌握的操控體驗，在都會騎乘環境中展現同級具競爭力的靈活性與便利性。（自由時報）

【5/14】

台灣電動機車市場再現成長動能，Gogoro 2026年入夏迎來銷售熱潮，Gogoro 全台4月市占率攀升重返5%，市占創下17個月來新高，其中3月上市的Gogoro EZZY 500 玩具總動員系列上市僅兩個月銷量突破2000台，引發電動機車購車潮。Gogoro也持續優化通路服務，Gogoro即將於5月下旬陸續於全台北中南熱門生活圈新增實體門市據點，包括台中沙鹿、屏東自由、台北松山民生之三大核心門市將接力開幕，並結合大數據熱區指數，鎖定高騎乘需求區域布局服務網絡。

根據4月最新機車銷量統計，Gogoro 全台市占率攀升重返5%，市占創下17個月來新高，憑藉精準的產品策略刷新近兩年最佳表現。其中3月上市的Gogoro EZZY 500玩具總動員系列更是買氣強勁，該系列上市僅兩個月銷量突破2000台，成為近期電動機車市場中最受矚目的跨界合作新星，為EZZY 500系列注入強大的銷售推力，引發電動機車購車潮，特別是歡樂牛仔號尤其受歡迎。



除了新車熱銷，Gogoro更將換電行為升級為一場全民運動，透過App推出的新功能「扭蛋蒐集趣」，將換電結合玩具總動員為主題的驚喜獎勵，讓日常行程添加更多樂趣。每次有效換電即可獲得一次「扭蛋機會」，活動期間累積超過10萬名車主熱情參與，創造近250萬次扭蛋兌換紀錄，更有熱血車主單人累積交換扭蛋達近600次。

Gogoro不只持續推出最新產品，也不停優化通路服務，為了擴大服務量能，Gogoro即將於5月下旬陸續於全台北中南熱門生活圈新增實體門市據點，並結合大數據熱區指數，鎖定高騎乘需求區域布局服務網絡。新增實體門市據點，包括台中沙鹿在5月17日，屏東自由及台北松山民生分別在5月23、29日，三大核心門市將接力開幕，深度連結在地社區與生活圈。而慶祝新門市開幕，三間門市皆祭出限定來店活動與購車優惠。（時報資訊）

【5/15】

國內唯一橫跨汽機車製造的三陽工業董事長吳清源，對今年國內汽機車市場展望，拋出截然不同的兩極看法，樂觀今年台灣機車市場可望重回80萬輛；對汽車市場則發出「恐面臨兩位數衰退」的最保守預警，引發市場側目。

吳清源直言，今年外部環境變數極大，地緣政治與成本壓力是不折不扣的挑戰，全年目標鎖定「力拚持穩」，維持穩健營運。

事實上，三陽在二輪機車本業的表現依舊亮眼，第一季銷售達7.46萬輛、年增10.63%，市占率更攀升至42.9%，穩坐冠軍寶座。

吳清源觀察指出，今年以來機車市場的買氣優於預期，若以此市場氛圍推估，全年總市場有望重新站上80萬輛大關。

儘管同業競爭十分激烈，吳清源仍然深具信心，預期三陽全年機車內銷量將續成長5%，外銷市場更將維持10%的成長動能，機車內外銷合計，將挑戰70萬輛規模。（工商時報）

【5/18】

在全球淨零排放與能源轉型浪潮持續推進下，「運具電動化」已成為各國推動低碳交通與產業升級的重要方向。臺灣憑藉完整供應鏈基礎、成熟科技實力，以及在智慧能源與電動機車領域累積的發展經驗，正邁入電動運具產業的重要轉型關鍵期。工商時報於15日主辦「台灣淨零轉型 電動機車先行」電動機車產業發展與政策展望論壇，即聚焦臺灣電動機車產業未來發展趨勢，除回顧近年政府推動能源轉型與綠能交通的政策成果，也從市場、產業、通路與能源應用等面向，深入探討電動機車產業下一階段的發展契機與挑戰。

中國時報副社長暨工商時報總經理王儒哲表示，隨著全球淨零目標逐步成形，「運具電動化」已成為能源轉型的重要核心。臺灣在電動機車、智慧能源及供應鏈整合方面具備深厚基礎與發展潛力，也正處於產業轉型的重要節點。他指出，本次論壇除希望回顧臺灣電動機車產業發展歷程與政策推動成果，更期待透過政策、產業與市場多方交流，共同尋找未來成長動能。

近年雖然市場環境快速變化，但臺灣電動機車整體保有量仍持續穩健成長，顯示消費者對電動運具的接受度，已從早期「嘗鮮導入」逐步轉向「日常剛性需求」。在中央政府持續投入補助資源、地方政府推動多元配套措施下，市場信心與產業發展動能得以穩定維持，也逐步形成多元應用場域。

此外，隨著充換電基礎設施密度提升、共享運具服務擴展，以及智慧能源應用深化，電動機車角色也逐漸從單純交通工具，延伸成為城市智慧能源網絡的重要節點。相關充換電系統與電池應用，更被視為未來城市治理、能源調度與社會韌性的重要一環。

論壇中，多位產業代表也形成高度共識，認為運具電動化的成功推動，關鍵在於政府以更前瞻視野制定明確且穩定的產業政策，並提供多元購買與使用誘因，擴大民間採用電動機車的意願。同時，也應強化本土產業發展與商業引導機制，持續鞏固「MIT



臺灣製造」在全球綠色交通產業中的競爭優勢。(工商時報)

【5/25】

隨著交通部修法開放，具封閉式車室及方向盤式轉向系統的「駕艙機車」，最快將於下半年掛牌。其中，由台日合作企業Lean Mobility所推出的Lean3成為台灣首款駕艙機車，預計8月開始交車給先前預購的企業用戶，個人版也已於4月開放預訂，Lean3正式上路進入倒數計時。

身為台灣首款駕艙機車Lean3，量產版與先前的原型車相比，維持極具辨識度的樣貌，但在細節調整更為精緻，像是將輪圈改為六幅式造型，搭配黑色車門把手，視覺更顯俐落，整體線條也更具流動感；車側原本的心跳圖騰，則改為置於黑底圓形圖示中，強化品牌識別度；同時配置單支雨刷與手動調整後視鏡，整體設計簡約且易於操作。Lean3採前二後一的車輪配置，由兩個前輪進行轉向，後輪的輪內馬達進行驅動，讓駕駛可以更快上手。

Lean3量產版著重於機能導向。功能操作上也大多比照汽車介面，像是Push Start啟動按鈕與三角警示燈按鈕，方向盤後方則配有方向燈撥桿，排檔方式則透過右邊的RND排檔按鈕，搭配電門踏板與煞車踏板前進或後退，對汽車族來說極易上手。另外，右側的數位儀表除顯示時速、電力、方向燈與里程數外，也整合車窗開關功能，車門採左側開啟設計，並保有實體車門上鎖鍵。駕駛座椅具備前後滑移與椅背傾，後座則提供ISOFIX與固定扣環，不僅能載人，也能靈活運用於載物需求。

量產版本將空調冷氣列為標準配備，補齊原型車沒有冷氣的痛點，暖氣則列為選配。此外，Lean3車高達157公分，駕駛頭部的空間相當充裕，後座的乘坐空間則相對較適合嬌小的成人或孩童，考量到Lean3主打短途訴求，這樣的設計算是可接受。

但Lean3畢竟是新型態交通工具，儘管許多設計與汽車相似，但仍需要花時間適應與

汽機車截然不同的駕駛視野、車身尺碼等差異，在上路時因轉彎帶來的傾斜感，也需要更為謹慎並熟悉。

Lean Mobility執行長谷中壯弘曾於Toyota任職30年，並主導研發話題車款i-Road。他表示，Lean3首發選在台灣，主因是i-Road當初在此回饋最熱烈，且台灣機車密度極高，與Lean3的市場需求高度契合，接下來將進軍日本與歐洲，機車數量眾多的東南亞國家，也是Lean Mobility看好的市場之一。

谷中壯弘指出，Lean3未來規劃將朝向自動駕駛，透過車輛本身的線控驅動技術改裝成無人車，待歐洲與日本的法規成熟後，將以無人駕駛計程車的商業模式，讓Lean3潛力徹底發揮。(自由時報)

【5/26】

高齡者更換駕照將下修門檻為70歲，不少長者乾脆購買不需駕照的微型電動二輪車，根據台東縣警察局交通隊調查，微型電動二輪車的車禍案件有逐年增加趨勢，台東縣議員黃治維今天質詢說，希望縣府多補助、協助長者換考駕照，降低肇事率。

交通部115年道路交通安全考評會議在日前結束，根據資料，台東縣的「微型電動二輪車」肇事率明顯上升，警方表示會加強宣導、取締；另有機車行業者表示，由於高齡換照從5月底下修到70歲，許多長者為了免麻煩而改騎微型電動二輪車，「台東人口少，機車行每週可賣出2輛，顧客大多是老人」。

依規定，微型電動二輪車仍需掛牌、保險，年滿14歲、無照也可騎乘，黃治維昨天質詢表示，在近期的廟會活動、校園外都能見到許多少年騎乘不需考照的微型電動二輪車，也有一些汽機車駕駛人常有馬路三寶的交通違規，他要求縣府針對不需考照的微型電動二輪車，更應加強交通安全宣導。

交通及養護工程處長劉俊毅指出，目前僅針對社區、部落宣導要考機車駕照，未來將擴大到微型電動二輪車的交安宣導，並想法設法吸引年輕人聽講。(自由時報)



【5/27】

哈雷集團的LiveWire品牌，訴求在電動機車領域，先前也是台灣光陽（Kymco）的策略夥伴，在2025米蘭車展時，LiveWire首度亮相與125c.c.速克達同級的S4 Honcho，外媒報導，這款將即將與今年夏天推出，是一輛擁有傳統機車感受的電動機車。

LiveWire S4 Honcho定位在小型的Fun Bike，類似Honda Monkey設定，將提供街道訴求的S4 Honcho Street和以越野為重點的S4 Honcho Trail，都採LiveWire的新S4平臺打造。

S4 Honcho Street與S4 Honcho Trail皆配12吋輪圈，不過後者因為是越野訴求，有著更高的懸吊與離地間隙，此外還有倒檔功能。

兩個版本都採用座椅下的雙可拆卸電池，而這電池則是來自光陽IONEX電池交換標準的一部分，業界預估滿電的續航里程可能在160公里左右，外媒稱光陽是台灣機車巨頭，同時也是Livewire的主要合作伙伴和投資者。

S4 Honcho由於是125cc等效電動機車，馬力預計會在10-15匹左右，極速可達時速85公里。S4 Honcho並非採用輪殼馬達，而是使用中置電動馬達與後輪的鏈條驅動相結合，希望營造出類似傳統機車的感受。（自由時報）

【5/27】

高雄市今年將投入8,000萬元擴大機車汰舊換新補助對象，除了延續青年、電池補助外，全國首創醫院診所醫護人員補助，並首推國小至高中家長補助，即日起實施；市府與中央合計最高補助4.55萬元，排名全國第二高。

環保局針對出廠滿10年以上老舊燃油機車，今年延續去年18至30歲青年補助，重型機車2萬元、輕型機車1萬元。今年更首推國小至高中家長補助。此外，更全國首創醫護人員補助，針對就職於核准設立醫院、診所人員；兩者均比照青年補助重型機車2萬元、輕型機車1萬元。

電池月租費延續補助，單顆電池一次性補助3年電池月租費100元乘以36個月，共3,600元；雙顆電池一次性補助三年電池月租費200元乘36個月，共7,200元。

值得一提的是，高雄市加碼補助最高3.42萬元，包括汰舊換新重型機車補助7,000元，加上青年、醫護、家長三擇一補助2萬元，以及月租費補助雙顆電池7,200元，結合中央補助1.13萬元，總補助最高可達4.55萬元。（自由時報）

宋文彬整理

自行車類

【5/8】

投資臺灣事務所8日通過六家企業擴大投資臺灣，包含根留企業方案的中國砂輪、工豐企業，以及中小企業方案的台灣微轉、偉兒達、永欣益、穎信牧場。截至目前，「投資臺灣三大方案」已吸引1,745家企業投資約2兆6,454億元，預估創造超過16萬個本國就業機會，後續仍有30家企業排隊待審。

自行車產業供應鏈亦有亮眼布局。投資臺灣事務所指出，台灣微轉看好電動自行車（E-Bike）商機，投資2.3億元於台中興建新廠並升級設備，發展電子變速技術。碳纖維零組件廠偉兒達則投入4億元於台中幼獅園區擴產，並導入AI智慧敲擊辨識系統提升品質控管。（經濟日報）

【5/11】

自行車大廠巨大公布第一季財報，第一季稅後淨損2億元，每股虧損0.51元，較前季虧損幅度擴大，並較去年同期由盈轉虧，不過毛利率優於去年同期、升至19.6%，顯示自有品牌高毛利新品上市成效顯著。另外，為展現對公司長期發展的高度信心，巨大宣布首度啟動庫藏股，同時董事會也核准「風洞實驗室」資本支出案。



巨大第一季營收125.24億元，年減25.68%，主要受代工業務調整影響，不過集團毛利率由2025年同期的17.8%提升至19.6%，成長主因在於自有品牌回穩，且代工業務占比從39%下降至24%，顯示集團持續推出高附加價值新品策略已取得實質成效；營業費用率增加至21.2%，主要包含一次性認列暫扣令（WRO）相關後續費用約8000萬元，目前此案已進入最後結案階段，預計不會再有損益衝擊。

巨大第一季稅後淨損2億元，公司指出，隨著越南廠及電動車相關代工業務持續維持正成長，顯示市場對於高品質自行車與E-bike的剛性需求依然強勁；隨著第二、三季傳統銷售旺季到來，配合新年度車款陸續上市，買氣已可見回溫，集團對於今年度重拾成長空間抱持審慎樂觀態度。

巨大表示，為展現對長期發展的高度信心，董事會通過買回庫藏股案，預定自5月8日至7月7日止，從集中市場買回4000張，買回區間價格為每股60-100元，若股價低於區間價格下限，將繼續買回，買回股份將轉讓予員工，這也是巨大首次執行庫藏股。

同時，為深化高端市場競爭力，巨大董事會核准「風洞實驗室」資本支出案，預計投入世界級的空力測試設備，這將成為巨大在Cycling Science與職業競賽級車款與產品開發上的核心裝備。（MoneyDJ新聞）

【5/13】

彰化縣是台灣自行車零組件的重要生產基地，約占全台4成以上產值，奧地利知名自行車品牌與製造大廠 KTM Bike Industries，即長期採用大量彰化廠商製造的零組件，彰化縣長王惠美昨天前往KTM參訪，受到來自台灣的僑商董事長陳鳳美熱情接待，分享創業的歷程。

王惠美參訪時，除深入了解KTM從研發設計、3D列印測試、零組件驗證到整車組裝的完整流程，由於KTM長期採用大量彰化廠商製造的零組件，見證到彰化縣自行車產業與國際品牌緊密連結的深厚實力，顯示彰

化產業已是全球自行車供應鏈不可或缺的重要一環。

王惠美表示，此次來到奧地利拜訪KTM，心情格外開心與感動，因為KTM董事長陳鳳美是來自台灣的企業家，數十年前遠嫁歐洲，在奧地利籍丈夫的家族公司面臨經營困境時勇於承擔、投入改革，帶領企業成功轉型，發展成今日橫跨奧地利、捷克與越南等多國布局的企業，並將品牌行銷至世界各地，令人敬佩。

王惠美指出，彰化縣與自行車產業密不可分，從傳統製造到高階精密零組件，已形成完整聚落，不少KTM合作供應商更來自彰化，充分展現「彰化製造」在全球市場的重要性。此次實地參訪KTM先進生產流程，讓縣府團隊看見智慧製造與高值化轉型的未來趨勢，包括利用最新3D列印技術進行產品打樣、安全測試與模具開發，對彰化產業升級有重要啟發。

王惠美表示，彰化擁有全球最完整的自行車零組件聚落與優秀製造人才，縣府將持續做產業最強後盾，協助企業鏈結國際品牌與市場，讓更多「彰化製造」走向世界。她並邀請陳鳳美與KTM團隊未來有機會回到彰化參訪交流，與在地產業攜手合作，共同創造更多經貿與產業合作契機。（聯合報）

【5/15】

彰化縣長王惠美率團前往捷克最大自行車製造商之一的Bike Fun International（BFI）工廠參訪，由總經理Matuš率領團隊熱情接待，深入介紹企業發展歷程、自行車生產流程及電動自行車研發成果。

Matuš熱情歡迎彰化縣府團隊前來參訪，並分享BFI在全體員工共同努力下，25年來所累積的成果，也期待未來與彰化產業有更密切的合作交流機會。

王惠美參訪後，對於BFI在垂直整合、高標準品質管理、技術創新、勞工福利等各方面的重視與堅持，深感敬佩，也誠摯歡迎未來有機會到彰化參訪交流，深化雙方合作。



王惠美表示，BFI成立至今已有25年，每年生產量可達20萬至30萬台，從創新研發、組裝製造到市場銷售，建構完整的垂直整合體系，同時透過蒐集使用者大數據，持續推動產品創新與技術升級。此次參訪也看到許多新型產品與智慧化製程設備，大幅提升生產效率，令人印象深刻。

王惠美指出，彰化擁有完整的自行車零組件產業聚落，許多在地廠商與BFI長期維持密切合作關係，此次看到捷克先進的組裝基地與製造技術，更深刻感受到自行車產業串起彰化與世界的連結。

王惠美期盼藉由此次交流，進一步深化彼此的友誼，強化供應鏈合作，並學習企業在創新研發、智慧製造及數據應用上的成功經驗，作為彰化推動產業升級的重要參考。

她說，縣府也將持續作為產業最堅強的後盾，協助業者掌握E-Bike全球發展趨勢，提升國際競爭力，讓彰化「自行車故鄉」的美譽持續在國際發光發熱。（經濟日報）

【5/15】

自行車輸出業公會理事長吳盈進表示，自行車零件出口已連14個月正成長，今年前二個月出口金額成長13.55%，隱含疫情後全球庫存去化已結束，強勁的零件出口也驗證需求持續存在。而美利達今年以來營收年減幅度也持續收斂，4月營收年減14.3%，比1~4月的年減24.1%大幅縮小。

美利達發言人張振墉表示，去年已轉虧為盈，隨著庫存逐步恢復正常水位，公司積極加速新產品布局，仍審慎樂觀看待新一年市場需求，長期市場趨勢仍然正向發展。

美利達主要以歐洲為銷售市場，在產品組合上，出口至歐洲市場的車款以電動登山車（eMTB）與公路車（Road）為主力，合計佔銷量達67%，其中eMTB正逐步取代部分傳統登山車市場。

美利達4月營收21.9億元，較去年同期衰退14.3%；今年前四月營收76.83億元，衰退24.1%，衰退的幅度已收斂，除了產業庫存改善外，需求也有望增溫。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。

巨大3、4月營收也大幅回升，4月營收55.47億元，和3月營收接近持平，年減僅剩3.2%，回到個位數年減，累計前四月營收180.7億元，年減20%。

財務長潘巧莉表示，巨大藉多元品牌策略鞏固全球市場，2025年自有品牌營收貢獻度66.59%。目前中國市場銷貨收入受當地經濟下滑、價格競爭及高基期影響而成長趨緩。美國市場受WRO禁運令影響新品供貨，需求能見度有限；惟整體庫存去化接近完成，營運需求回升，未來透過提高電輔自行車滲透率以提高營運績效。（經濟日報）

【5/20】

彰化縣政府20日在北斗家商舉辦MOOVO公共自行車啟用記者會，正式將北斗納入公共自行車服務區域，彰化縣長王惠美、議長謝典霖、北斗鎮長顏宏霖等人與會。王惠美表示，諺云「一府、二鹿、三艋舺、四寶斗」，北斗是具有深厚歷史底蘊的百年古鎮；如今，成為彰化第17個啟用Moovo自行車的鄉鎮，別具意義。

MOOVO自行車進駐北斗後，為交通提供更便利環保的選擇，也展現縣府持續推動低碳運輸的決心。

王惠美表示，北斗鎮首波啟用8處MOOVO站點，包括萬來國小、紅磚市場、北斗家商、北斗國中、心動廣場、北斗分局、螺青國小及螺陽國小，兼顧學生通學、民眾洽公、日常採買及觀光需求。MOOVO公共自行車啟用後，鄉親可在北斗騎車漫遊，享用極具在地特色的高麗菜飯、肉圓以及香菜咖啡，徜徉於悠閒時光。

MOOVO公共自行車在彰化已建置190個站點，共2,730輛自行車。考量部分MOOVO 1.0舊型車輛使用多年，為提升民眾使用便利性與服務品質，今年將分批投入更多MOOVO 3.0新型車輛，加速汰舊換新。讓鄉親騎得更安心、使用更順手。



彰化縣交通處透露，民眾可多加利用TPASS通勤月票，不論是一般自行車或電動輔助自行車，前30分鐘皆可免費使用，不僅省錢，也能減少碳排放。

縣府將持續推動公共自行車擴點優化，串聯學校、商圈、行政機關、交通場站及觀光景點，打造更低碳及永續的交通環境。（工商時報）

【5/22】

市場資金提前布局自行車產業復甦題材，雙雄巨大、美利達近月股價逆勢強彈，顯示市場對下半年營運展望已有高度期待。

巨大今年首季合併營收125.24億元、年減25.71%，稅後純損約2億元，每股純損0.51元，因此首度啟動庫藏股護盤，近月來股價也從最低點65.10元、最高漲至79.2元；美利達首季合併營收53億元、年減30%，每股稅後純益（EPS）1.09元、年減22%。

隨自行車產業逐步走出庫存調整陰霾，投資市場氣氛已有改善跡象。法人指出，目前歐美通路庫存水位已明顯下降，部分中高階車款訂單開始回補，尤其進入第二季後，隨著春夏騎乘旺季到來，歐美市場拉貨動能可望逐季升溫；大陸市場歷經長時間修正後，近兩個月內需銷售已出現止跌回升，有助帶動整體供應鏈信心回穩。

法人分析，自行車產業最艱困時期已過去，雖上半年營運仍受去年高基期與庫存調整影響，但下半年在新車款出貨、電動輔助自行車（e-Bike）需求回溫，及歐美市場逐步恢復正常拉貨節奏下，巨大、美利達營運有望優於上半年。（工商時報）

【5/25】

自行車產業有望谷底翻身，隨歐洲市場需求逐步回穩、庫存去化趨於健康，加上新年度車款陸續上市，自行車供應鏈巨大、美利達、桂盟、明係等業者，均看好下半年產業景氣溫和回升，產業復甦動能也已從零配件廠商率先浮現。

從區域市場來看，歐洲被視為本波復甦主力，不僅需求回穩速度最快，品牌通路庫

存調整也相對明朗；北美與亞洲市場則呈現緩步改善，但大陸市場仍處低迷整理階段，終端需求復甦力道尚不平均，供應鏈對後續訂單能見度仍維持審慎。

產業鏈冷暖差異，也直接反映在自行車族群前四月的營運表現上，整體產業呈現「整車疲弱、零配件穩健」態勢。

巨大首季每股稅後淨損0.51元。巨大表示，隨著春季銷售旺季到來，加上新車款上市與促銷策略推進，歐洲市場銷售動能已有明顯改善，大陸市場在新品帶動下，衰退幅度亦大幅收斂；至於美國市場，則持續受到WRO暫扣令事件干擾，高階產品供貨受限，拖累整體營收表現。

不過巨大仍對下半年市況審慎樂觀，認為第二、三季進入傳統出貨旺季，市場買氣將有機會逐步回溫，尤其是歐洲市場將率先回春。法人表示，歐洲市場庫存已明顯改善，加上e-Bike新車款推出，若美國市場干擾淡化，巨大下半年營運優於上半年仍可期。

美利達首季每股稅後純益（EPS）1.09元。美利達指出，市場庫存已逐步回到健康水位，公司也加速新品布局。法人認為在歐洲市場回溫帶動下，美利達營運表現有望優於產業平均水準。

桂盟首季稅後純益2.25億元，EPS為1.79元。桂盟表示，自行車市場需求已逐步回溫，其中歐洲市場可望價量齊揚，北美市場持平至小幅成長，大陸市場朝高值化發展，整體產業有望溫和成長。

此外，桂盟在AM（售後維修）市場表現持續優於OEM市場，主要受惠過去中高階自行車保有量增加，進一步推升維修與替換需求，也有助高毛利產品比重提升。法人看好在市場逐步復甦與產品組合優化帶動下，桂盟今年營運有機會優於去年。（工商時報）

【5/30】

根據最新統計顯示，台灣自行車產業今年前四月仍處於調整階段，傳統成車與



e-Bike出口量值同步下滑，反映歐美品牌與通路端下單態度依舊保守；不過，零配件出口逆勢成長，顯示產業鏈已浮現回溫跡象。台灣自行車公會近期針對業界調查產業景氣預測，業界普遍看好景氣朝溫和復甦發展，其中歐洲市場回穩速度最快，北美與亞洲需求緩步改善，大陸市場回溫力道則相對疲弱，惟整體產業正逐步走出庫存修正低谷。

根據台灣自行車公會的草本統計數字，今年前四月，台灣成車出口量21萬7,998台，年減7.31%；出口值2.14億美元，年減5.36%，平均單價982.40美元、年增2.10%。業界分析，雖然整體出貨規模尚未恢復成長，但平均單價維持高檔，顯示台灣出口產品結構持續朝中高階化發展，高階公路車、運動休閒車款仍具一定市場支撐。

至於過去幾年帶動產業高速成長的E-Bike市場，今年前四月累計出口9萬7,850台，年減16.43%；出口值1.79億美元，年減24.60%，平均出口單價1,825.44美元，年減9.78%。其中，美國市場衰退幅度最明顯，出口量年減51.49%、出口值年減48.61%，顯示當地市場仍處於去庫存與需求修正階段。

自行車業界指出，疫情期間E-Bike需求爆發，品牌與通路曾大幅擴張庫存，如今市場進入調整期，加上美國高利率環境壓抑消費力，使高單價E-Bike銷售明顯降溫；此外，大陸低價產品持續搶市，也加劇全球市場競爭壓力。

相較整車市場疲弱，自行車零配件出口表現相對穩健。前四月零配件出口量年增3.40%、出口值達4.70億美元，年增7.56%，呈現價量齊揚。供應鏈業者認為，雖然整車品牌拉貨仍偏保守，但維修替換需求、品牌備料，以及新車款開發計畫已逐步啟動，帶動鏈條、變速器、輪組與高階零組件需求回升。（工商時報）

鄭育佳整理

汽機車零組件類

【5/7】

汽車零件龍頭廠東陽受銷美關稅政策懸而未決、客戶拉貨心態觀望影響，儘管面臨地緣政治與關稅干擾等外部變數，東陽強調，近期客戶訂單也逐步回流，顯示營運基調走出去年陰霾，漸回歸正常增長軌道。東陽強調，市場長期結構性需求未變，隨後續關稅不確定性消散，下單動能可望在回歸穩定後有明顯成長。

從事業別觀察，東陽核心售後維修（AM）汽車零件業務4月營收貢獻創同期次高，展現強大市場支撐力，累計前四月營收達至58.98億元，為同期第三高。原廠委託製造（OEM）零件事業則出現更明顯的增溫跡象，4月營收不僅刷新今年單月新高，累計前四月營收17.42億元。

東陽強調，雖客戶仍高度關注銷美關稅時程，但在旺季效應延續帶動下，客戶下單意願已見緩步回升，仍樂觀訂單動能。（工商時報）

【5/7】

美國針對台、日、中等16個主要貿易夥伴發起的「301調查」，美國貿易代表署（USTR）5日啟動為期四天的馬拉松聽證會，審議工業產能過剩問題，並預期最新調查將於10%臨時性關稅到期前完成。

USTR於3月宣布，對台灣、中國、歐盟、日本、韓國、墨西哥、越南、泰國等16國啟動「301調查」。美國貿易代表表示，將調查與美國存在大規模且持續貿易順差國家，其產能利用率和盈利能力狀況。USTR點名中國及日本的汽車行業，指兩國有愈來愈多企業陷入虧損或無力償付利息的困境。

美國總統川普早先發起的對等關稅遭美國法院裁定違憲後，再就122條款祭出臨時性10%基準關稅，為銜接關稅期限，川普政府於3月向16個主要貿易夥伴發起「301調查」，以及向逾60個國家發起強迫勞動調查。美國貿易代表署指出，希望在臨時性關



稅期滿的7月24日前，完成上述兩項調查。
（工商時報）

【5/12】

普利司通無預警關閉新竹廠，引發市場關注，事實上，此案不僅是單一企業的經營轉向，更演繹著台灣國產車產業鏈「榮景不再」的集體焦慮。國產車在台灣曾有過市占率9成的輝煌年代，但隨著貿易自由化與消費者偏好轉向等因素，如今國產與進口已呈現五五波的拉鋸。在市場規模萎縮與成本壓力困境下，汽車零件供應鏈正被迫面臨轉型或退場的殘酷抉擇。

過去數十年，台灣國產車供應鏈憑藉規模紅利穩定獲利，普利司通身為OE（原廠配胎）重點供應商，與各大車廠關係緊密，然而，近年來國產車銷售動能疲軟，加上中國、東南亞品牌輪胎以「高性價比」強勢進攻售後市場，皆使其營運壓力日益增加。伴隨著勞動力與電力成本逐年攀升，製造生產規模卻無法擴張的情況下，維持在地製造的經濟效益已不復見。

尤其，汽車產業正經歷百年一見的「電動化」與「數位化」革命，相關技術升級對零件供應商而言是極大的資金考驗。雖說普利司通新竹廠的關閉，有其集團全球化布局的考量，但此一退場案例，亦彰顯台灣汽車供應鏈廠家若無法在高附加價值技術取得突破、或於生產效率成功智慧化轉型，在這波車業變革浪潮中，也都將難逃全球分工體系下邊緣化的命運，在下一波產業洗牌中，此次老牌工廠熄燈亦恐非最後一個案例。（工商時報）

【5/20】

車用安全件製造廠劍麟憑藉非紅供應鏈優勢，切入高毛利的AI伺服器液冷散熱供應鏈，散熱分歧管新業務第二季已在南投二廠建置首條產線並投產，預期第四季有望放量。受美中汽車關稅及美國在地供應政策影響，劍麟部分北美訂單遭同業分流，加上大陸購車減稅優惠調整影響終端需求，致第一

季稅後純益較去年同期減半。

但劍麟強調，全球汽車安全配備升級趨勢並未改變，各國安全測試標準加嚴，促使車廠將被動安全配備向平價車下放，後市仍看好。劍麟更將目光瞄準近期火熱的AI伺服器散熱市場，為滿足「車用+AI散熱」雙軌戰略，於南投二廠所跨入的伺服器精密金屬加工產線也已投產，尚有擴充4~5條產線的空間，目前客戶正處產品轉換階段，預計第四季有機會開始出貨下一代新產品。（工商時報）

【5/20】

恩智浦（NXP）加速搶攻軟體定義汽車（SDV）商機。NXP分析，SDV時代的競爭關鍵已不再只是零組件性能，而是如何將中央運算、區域控制、車載乙太網路、48V電源管理與軟體堆疊成完整架構。隨著CoreRide平台與48V區域控制方案Z248的推出，NXP也攜手台達電、英業達等業者邁向SDV世代。

NXP半導體分析，過去汽車電子創新主要來自元件與軟體導入，但隨SDV架構成形，真正挑戰已轉向「系統如何整合」；車廠面臨痛點不再只是開發單一ECU，而是要讓多個子系統、軟體與硬體，在車內以可預測、低延遲且安全的方式協同運作。

台達電扮演能源與區域架構整合角色。台達電指出，過去七年已投入以乙太網路為骨幹的中央區域集中式架構開發，近兩年與NXP合作，將傳統車輛介面整合至下一代電子電機架構。台達電方案核心在於將感知、決策與執行能力，分配至中央車輛電腦與區域運算節點之間，使車輛可透過軟體持續升級，並支援智慧化、高能源效率與沉浸式車內體驗。

英業達則以平台供應商與高效能運算（HPC）背景切入車用電子。英業達表示，公司自2022年起即與NXP展開車用電子戰略合作，今年進一步聚焦SDV核心單元「區域控制器」。（工商時報）



【5/20】

汽車零件廠跨領域布局在今年進入收割期，隨各廠為滿足訂單需求建置新廠或擴產進入投產倒數，轉型效益加乘可期，包括倉佑、精確、麗清、聯嘉、豐祥等，陸續有新產投產，樂觀今年營運動能逐步轉強。

LED車燈模組廠聯嘉受惠全球汽車供應鏈需求強勁及AI創新應用發酵，單季營收與獲利雙雙刷新歷史紀錄。單季稅後純益年增逾2倍，每股稅後純益及累計前四月營收，皆為同期新高。

聯嘉說明，隨產能利用率優化及高附加價值產品比重提升，除營收持續成長，亦樂觀將挹注獲利穩增，最受矚目的墨西哥新廠預計7月量產，交貨時間從45天海運大幅縮短至40分鐘車程，配合零關稅門檻，將全面優化獲利結構，法人樂觀全年營收有望挑戰70億元大關。

傳動系統廠倉佑轉型高科技精密製造亦有成，4月營收年增達32.75%，第一季毛利率更衝上高水位。倉佑近年鎖定半導體前段製程設備關鍵精密零件，馬來西亞新廠預計於今年加入量產，精準銜接東南亞新興封測聚落需求。隨汽車傳動與半導體設備零件「雙核心」策略奏效，倉佑第一季獲利呈現「三率三升」，營運體質顯著優化。

精確則在AI伺服器水冷產品放量下，3月營收及首季營收亦創同期新高。精確不僅浸沒式液冷櫃與分歧管月貢獻數千萬營收，近日更與盟立合資搶進AI人形機器人商機，新廠產能預計年底前即可出貨。配合新能源車電池盒業務切入華為供應鏈，由傳統零件廠轉型為具備AI基因的高端製造商，法人看好其全年營收將呈雙位數成長。

機車零件廠豐祥越南新廠規劃於下半年小量生產機櫃結構與散熱元件，將轉型為跨產業精密製造平台。另如LED車燈模組廠麗清儘管在首季受大陸車市內卷影響暫陷虧損，但4月營收已回溫。麗清目前積極推進墨西哥與泰國新廠，海外訂單能見度已看至2028年，新產能預計第三季量產。（工商時

報)

【5/20】

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。

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。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）

【5/25】

面對北美關稅壁壘與歐盟需求全面緊縮的夾擊，台灣螺絲扣件產業正經歷「汰弱留強」的洗牌風暴，台廠祭出「智慧化」與「低碳化」轉型戰略，力圖走出困境。專家指出，台廠首要的解方在於「高值化轉型」，也就是退出每公斤2美元以下的低價紅海，瞄準航太、電動車、智慧醫療與半導體設備等高端供應鏈。專家表示，這類客製化精品螺絲對材料性能與精密度的要求極高，非對手短期內能靠「砍價換量」複製，能有效建立起台灣製造的護城河。

面對歐美客戶極為挑剔的品質管控與交期穩定度，台廠正加速導入AI光學篩選機與數位化製程，透過感測器實時監控冷鍛與熱處理數據，讓產品維持高一一致性、具備高度可追溯性，更大幅削減人工與不必要的廢料成本。面對歐盟CBAM（碳邊境調整機制）上路，上游龍頭中鋼攜手下游螺絲扣件業推動「減碳大聯盟」，並帶頭研發低碳鋼線



材，引導扣件廠從製程源頭減碳；另中小企業則利用廢料循環再利用技術，建立產品碳足跡追溯系統。（工商時報）

【5/27】

輪胎龍頭廠正新橡膠26日召開股東會，全面改選董事，新一屆董事會由創辦人羅結家族成員，與專業經理人共同擔綱，其中董座羅才仁過去長期深耕第一線，歷任正新輪胎（中國）總經理與董事長，一手擔綱昆山等重要生產基地的建廠與營運，這次重掌董座，業界認為，將有利於帶領正新在全球多變的貿易環境中，精準鞏固海外主力市場。

正新長期維持健康、穩健的財務體質，根據近期最新公告，重要子公司如正新橡膠（中國），及廈門正新橡膠等盈餘匯回案。正新加速印度、印尼布局，並已打入歐洲高階汽車供應鏈，瑪吉斯持續深化與全球車廠的合作，產品已配套BMW德國原廠1、2系列轎車、BMW Group MINI車系，及福斯多款德國出廠新車。（中國時報）

【5/28】

華豐輪胎加速美國布局，集團已買下日本住友商社在紐約州水牛城舊廠，除華豐將前往設輪胎廠外，同集團的和大（傳動零件）、健信（輪圈），及和大投資的電池廠格斯科技、邦泰（複合材料）都將一同進駐，打造美國在地的汽車產業聚落。至於華豐原本在新墨西哥州投資案，因建廠速度比較慢，將轉型作為發貨倉庫。

集團表示去年是全球輪胎產業劇烈重塑的一年，首先美國實施「對等關稅」政策與全球貿易保護主義升溫，橡膠製品作為關鍵基礎工業零組件，面臨更加嚴苛的關稅壁壘，影響全球供應鏈穩定；更面臨歐盟CBAM與台灣碳費開徵的雙重稅賦衝擊，使營運成本增加，獲利空間受到擠壓。在全球政經動盪與淨零排放政策實質化的浪潮下，華豐要如何透過精確的產能調度與技術升級，成為在動盪中維持經營穩健性的關鍵。

展望今年，輪胎產業正面臨「法規性成

長」與「地緣政治分裂」的交織局面，產業轉型已不再僅是技術競爭，而是與各國政經局勢緊密掛鉤的生存挑戰。尤其美國實施對等關稅後，迫使輪胎業者必須更依賴東南亞以外的產能，或加速於北美在地化生產，以規避高額稅賦。各國政府將「淨零排放」納入貿易與市場准入標準，使環保技術成硬性門檻。（工商時報）

【5/28】

LED車燈模組廠麗清27日宣布營運雙喜，旗下開發應用於人形機器人與四足機器人（機器狗）的PCBA核心關節控制模組，結盟敏實集團，已打入中國人形機器人指標廠「智元機器人」供應鏈，預計今年第三季起小量出貨；下半年投產的墨西哥新廠也斬獲韓國車系北美訂單，訂單能見度達2029年。

麗清說明，人形與四足機器人對控制系統的精準度與穩定性要求極高，與車規級技術同源，目前公司關節控制模組，將導入人形機器人全身26個大關節，及機器狗的12個關鍵關節，協助完成複雜的肢體動作與高頻動態反應，隨著第三季出貨，亦顯示公司成功自車用電子延伸至AI實體裝置，開創集團汽車本業之外的「第二成長曲線」。

汽車本業方面，麗清全球化海外布局也迎來收割期，預計今年下半年投入營運的墨西哥新廠，已正式拿下韓系品牌的北美車款訂單，預計2027年第一季起陸續交貨，估年出貨金額達6億元。展望未來，麗清透露，下半年除墨西哥新廠外，泰國新廠也將陸續加入生產行列。（工商時報）

陳明德高專整理



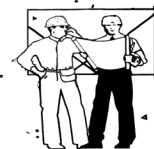
2026年 05 月

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	1,633		942	820	7,368	0	1,229	11,992	68.94
		商用車(3.5噸以下)	0		2,396	367	1,139	0	0	3,902	22.43
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	555	35	0	590	3.39
		合 計	1,633	911	3,338	1,187	9,062	35	1,229	17,395	100.00
		%	9.39	5.24	19.19	6.82	52.10	0.20	7.07	100.00	
	去年同期銷售	小客車	1,039	0	591	1,662	5,555	0	1,205	10,052	64.54
		商用車(3.5噸以下)	0	0	3,049	349	744	22	0	4,164	26.73
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	427	39	0	466	2.99
		合 計	1,039	894	3,640	2,011	6,726	61	1,205	15,576	100.00
		%	6.67	5.74	23.37	12.91	43.18	0.39	7.74	100.00	
外銷數量	本期銷售	小客車	0		0	0	783	0	0	783	96.07
		商用車(3.5噸以下)	0		32	0	0	0	0	32	3.93
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	32	0	783	0	0	815	100.00
		%	0.00	0.00	3.93	0.00	96.07	0.00	0.00	100.00	
	去年同期銷售	小客車	0	0	0	0	2,830	0	0	2,830	97.82
		商用車(3.5噸以下)	0	0	63	0	0	0	0	63	2.18
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	63	0	2,830	0	0	2,893	100.00
		%	0.00	0.00	2.18	0.00	97.82	0.00	0.00	100.00	
總計	本期合計	1,633	911	3,370	1,187	9,845	35	1,229	18,210		
	%	8.97	5.00	18.51	6.52	54.06	0.19	6.75	100.00		
	去年同期	1,039	894	3,703	2,011	9,556	61	1,205	18,469		
	%	5.63	4.84	20.05	10.89	51.74	0.33	6.52	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01~05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		8,091		5,420	5,066	31,147	0	8,831	58,555	66.29
		商用車(3.5噸以下)		0		12,762	1,856	5,964	28	0	20,610	23.33
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	2,470	143	0	2,613	2.96
		合 計		8,091	6,558	18,182	6,922	39,581	171	8,831	88,336	100.00
		%		9.16	7.42	20.58	7.84	44.81	0.19	10.00	100.00	
	去年同期銷售	小客車		7,561	0	3,777	6,022	28,455	0	7,578	53,393	63.64
		商用車(3.5噸以下)		0	0	14,790	1,844	6,832	167	0	23,633	28.17
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	1,998	164	0	2,162	2.58
		合 計		7,561	4,713	18,567	7,866	37,285	331	7,578	83,901	100.00
		%		9.01	5.62	22.13	9.38	44.44	0.39	9.03	100.00	
外 銷 數 量	本期銷售	小客車		0		0	0	8,747	0	0	8,747	97.56
		商用車(3.5噸以下)		0		219	0	0	0	0	219	2.44
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計		0	0	219	0	8,747	0	0	8,966	100.00
		%		0.00	0.00	2.44	0.00	97.56	0.00	0.00	100.00	
	去年同期銷售	小客車		0	0	0	0	19,238	0	0	19,238	98.27
		商用車(3.5噸以下)		0	0	337	0	2	0	0	339	1.73
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計		0	0	337	0	19,240	0	0	19,577	100.00
		%		0.00	0.00	1.72	0.00	98.28	0.00	0.00	100.00	
總 計	本期合計			8,091	6,558	18,401	6,922	48,328	171	8,831	97,302	
	%			8.32	6.74	18.91	7.11	49.67	0.18	9.08	100.00	
	去年同期			7,561	4,713	18,904	7,866	56,525	331	7,578	103,478	
	%			7.31	4.55	18.27	7.60	54.63	0.32	7.32	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05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		1,395		888	850	7,706	0	1,229	12,068	66.95
		商用車(3.5噸以下)		0		2,551	380	1,144	0	0	4,075	22.61
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	564	6	0	570	3.16
		合 計		1,395	1,312	3,439	1,230	9,414	6	1,229	18,025	100.00
		%		7.74	7.28	19.08	6.82	52.23	0.03	6.82	100.00	
	去年同期生產月	小客車		1,357	0	1,100	1,410	7,694	0	1,092	12,653	70.12
		商用車(3.5噸以下)		0	0	2,926	370	740	11	0	4,047	22.43
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	255	55	0	310	1.72
		合 計		1,357	1,035	4,026	1,780	8,689	66	1,092	18,045	100.00
		%		7.52	5.74	22.31	9.86	48.15	0.37	6.05	100.00	
累 計 生 產 數 量	本期生產月	小客車		7,278		4,504	4,448	42,387	0	9,793	68,410	71.35
		商用車(3.5噸以下)		0		12,321	1,612	5,206	0	0	19,139	19.96
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	2,332	16	0	2,348	2.45
		合 計		7,278	5,985	16,825	6,060	49,925	16	9,793	95,882	100.00
		%		7.59	6.24	17.55	6.32	52.07	0.02	10.21	100.00	
	去年同期生產月	小客車		6,262	0	4,666	5,658	44,573	0	8,381	69,540	71.22
		商用車(3.5噸以下)		0	0	13,905	1,870	5,433	70	0	21,278	21.79
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	1,911	226	0	2,137	2.19
		合 計		6,262	4,684	18,571	7,528	51,917	296	8,381	97,639	100.00
		%		6.41	4.80	19.02	7.71	53.17	0.30	8.58	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 05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	3	5	0	0	3	5
	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	191	725	169	901	0	0	169	901
	LUXGEN D31 電動車	172kw	42	139	40	135	0	0	40	135
	NISSAN KICKS P15	1500	448	2,039	463	2,047	0	0	463	2,047
	LUXGEN URX L71	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN SENTRA B18	1600	264	1,219	291	1,242	0	0	291	1,242
	MG G50	1500	287	1,710	330	1,939	0	0	330	1,939
	Foxtron BRIA D21	172kw	163	1,446	337	1,822	0	0	337	1,822
	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			1,395	7,278	1,633	8,091	0	0	1,633	8,091
福特六和	國產車	排氣量	1,312	5,985	911	6,558	0	0	911	6,558
	合計		1,312	5,985	911	6,558	0	0	911	6,558



2026年 05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	1	3	5	23	0	0	5	23
	ET35底盤		0	2	0	5	0	0	0	5
	CT木床		6	41	28	81	0	0	28	81
	CT底盤車		1	3	0	6	0	0	0	6
	得利卡底盤	2400	33	163	37	146	1	5	38	151
	得利卡貨車		314	1,618	334	1,630	0	0	334	1,630
	得利卡廂車		149	634	184	936	1	8	185	944
	得利卡幼童車		38	142	39	145	0	0	39	145
	菱利底盤		36	58	37	66	0	0	37	66
	菱利貨車	1500	36	497	16	492	22	106	38	598
	菱利廂車		6	48	0	0	5	54	5	54
	菱利電動車	127KW	14	60	12	59	0	0	12	59
	ZINGER貨車	2400	11	100	27	103	0	2	27	105
	ZINGER廂車	1500	467	2,017	429	2,066	0	4	429	2,070
	J SPACE貨車	1500	476	2,507	440	2,581	0	0	440	2,581
	J SPACE廂車	1500	944	4,308	787	4,342	3	31	790	4,373
	J SPACE貨車底盤	1500	19	120	21	81	0	9	21	90
	COLT Plus	1500	123	447	101	687	0	0	101	687
	OUTLANDER	2400	92	286	64	422	0	0	64	422
	XFORCE	1500	497	3,019	508	2,658	0	0	508	2,658
MG	1500	176	752	269	1,653	0	0	269	1,653	
	合計		3,439	16,825	3,338	18,182	32	219	3,370	18,401
三陽	KU KU CUSTIN	1500	30	450	96	620	0	0	96	620
	KU KU CUSTIN	2000	120	960	120	921	0	0	120	921
	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	1,290	239	1,373	0	0	239	1,373
	TUCSON NX4 HEV	1600	250	758	158	792	0	0	158	792
	TUCSON NX4	1600	30	150	30	286	0	0	30	286
	TUCSON NX4	2000	30	60	30	83	0	0	30	83
	TUCSON TLG	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	TUCSON TLD	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	TUCSON TLG	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	MUFASA NU2	2000	120	780	147	991	0	0	147	991
	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	20	80	22	84	0	0	22	84
	PORTER 3.25噸	2500	360	1,532	345	1,772	0	0	345	1,772
	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		1,230	6,060	1,187	6,922	0	0	1,187	6,922



2026年 05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	10	39	8	38	0	0	8	38
		RN		7684	25	51	23	47	0	0	23	47
		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)		6	7	5	6	0	0	5	6
		FR			13	24	14	26	0	0	14	26
		FS			35	79	34	84	0	0	34	84
	中貨車	FC7J	(新福將)	6403	12	33	11	34	0	0	11	34
		FD7J			50	175	51	191	0	0	51	191
		FG8J		7684	8	10	8	10	0	0	8	10
		GH8J			44	168	41	181	0	0	41	181
		XZU(5.5噸)		4009	288	1,434	285	1,538	0	0	285	1,538
		XZU(6.5噸)			12	33	14	38	0	0	14	38
		XZU(7.4-7.5噸)			12	34	12	31	0	0	12	31
		XZU(8-8.5噸)			49	186	49	184	0	0	49	184
	貨卡車	XZU	(3.49噸)	4009	70	276	71	312	0	0	71	312
	小貨車	TOWN ACE	1.5L	1496	469	2,047	469	2,409	0	0	469	2,409
	小貨車	TOWN VAN	1.5L	1496	605	2,883	599	3,243	0	0	599	3,243
	小客車	SIENTA	1.8L	1798	0	0	0	0	0	0	0	0
		VIOS	1.5L	1497	312	1,305	312	1,318	0	0	312	1,318
		YARIS CROSS	1.5L	1496	1,492	7,183	1,499	7,236	0	0	1,499	7,236
		COROLLA	1.5L	1490	15	1,650	0	0	120	1,223	120	1,223
		COROLLA	1.6L	1598	19	1,840	0	0	0	1,445	0	1,445
	COROLLA	1.8L	1794	302	1,793	298	1,988	0	0	298	1,988	
	COROLLA	1.8L HV	1798	288	1,847	280	1,089	10	323	290	1,412	
	COROLLA	2.0 L	1998	64	6,042	8	136	456	4,000	464	4,136	
	COROLLA	CROSS 1.8L	1798	2,395	9,651	2,390	9,235	0	286	2,390	9,521	
	COROLLA	CROSS 1.8L HV	1798	2,819	11,076	2,581	10,145	197	1,470	2,778	11,615	
	合計				9,414	49,925	9,062	39,581	783	8,747	9,845	48,328
臺塑	DAF		12902	1	1	19	83	0	0	19	83	
	DAF		6700	1	1	16	52	0	0	16	52	
	VDL		10837	4	14	0	8	0	0	0	8	
	廂框貨車	DFSK		1500	0	0	0	0	0	0	0	
	廂式貨車	DFSK		1500	0	0	0	28	0	0	0	28
	合計				6	16	35	171	0	0	35	171
台灣 本田	CR-V 1.5		1498	139	2,736	57	2,602	0	0	57	2,602	
	FIT 1.5		1498	198	1,862	264	1,690	0	0	264	1,690	
	HR-V 1.5		1498	892	5,195	908	4,539	0	0	908	4,539	
	合計				1,229	9,793	1,229	8,831	0	0	1,229	8,831



2026年 05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	%
內銷數量								
規格								
50CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
90CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
100CC	0	15	0	0	0	0	15	0.02
110CC	3,134	2,093	0	0	0	0	5,227	8.23
115CC	0	0	0	0	196	0	196	0.31
125CC	17,432	7,420	1,531	8,119	386	0	34,888	54.92
135CC	0	3	0	0	0	0	3	0.00
150CC	736	7,272	0	3,502	0	0	11,510	18.12
160CC	7,050	58	0	0	0	0	7,108	11.19
170CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
180CC	0	591	0	0	40	0	631	0.99
200CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
220CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
250CC	0	176	0	0	13	0	189	0.30
280CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
300CC	53	0	0	40	0	0	93	0.15
320CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
350CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
400CC	21	0	0	0	0	0	21	0.03
450CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
470CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
500CC	12	0	0	0	0	0	12	0.02
550CC	0	1	0	0	0	0	1	0.00
600CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
650CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
700CC	0	2	0	0	0	0	2	0.00
300w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
350w	62	0	0	0	0	0	62	0.10
400w	0	3	0	0	0	0	3	0.00
500w	0	5	0	0	0	0	5	0.01
690w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
700w	0	10	0	0	0	0	10	0.02
1000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
1200w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
1350w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
2000w	0	486	0	0	0	0	486	0.77
2500w	0	0	0	0	0	685	685	1.08
3000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
5500w	0	0	0	0	0	1,016	1,016	1.60
6000w	0	0	0	0	0	250	250	0.39
6200w	0	0	35	0	0	0	35	0.06
6400w	0	0	0	0	0	235	235	0.37
7000w	0	0	0	0	0	220	220	0.35
7200w	0	0	0	0	0	6	6	0.01
7400w	0	0	0	0	0	34	34	0.05
7600w	0	0	0	0	0	527	527	0.83
8400w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
9000w	0	0	0	0	0	53	53	0.08
本期小計	28,500	18,135	1,566	11,661	635	3,026	63,523	100.00
去年同期	24,800	15,953	1,342	9,438	657	2,221	54,711	
外銷數量								
50CC	600	3,273	0	0	0	0	3,873	23.99
90CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
100CC	0	216	0	0	0	0	216	1.34
110CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
115CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
125CC	348	3,596	0	1,404	0	0	5,348	33.12
135CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
150CC	0	702	0	147	300	0	1,149	7.12
160CC	1	0	0	0	0	0	1	0.01
170CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
180CC	28	0	0	0	0	0	28	0.17
200CC	0	100	0	0	0	0	100	0.62
220CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
250CC	0	1,878	0	0	0	0	1,878	11.63
280CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
300CC	0	647	0	0	0	0	647	4.01
320CC	0	700	0	0	0	0	700	4.34
350CC	0	36	0	0	0	0	36	0.22
400CC	433	89	0	0	0	0	522	3.23
450CC	0	419	0	0	0	0	419	2.60
470CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
500CC	73	144	0	0	0	0	217	1.34
550CC	0	343	0	0	0	0	343	2.12
600CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
650CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
700CC	0	645	0	0	0	0	645	4.00
300w	0	23	0	0	0	0	23	0.14
350w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
400w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
500w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
690w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
700w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
1000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
1200w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
1350w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
2000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
2500w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
3000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
5500w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
6000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
6200w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
6400w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
7000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
7200w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
7400w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
7600w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
8400w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
9000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
本期小計	1,483	12,811	0	1,551	300	0	16,145	100.00
去年同期	9,577	16,853	0	2,866	150	0	29,446	
總計								
本期合計	29,983	30,946	1,566	13,212	935	3,026	79,668	
%	37.63	38.84	1.97	16.58	1.17	3.80	100.00	
去年同期	34,377	32,806	1,342	12,304	807	2,221	84,156	
%	40.85	38.98	1.59	14.62	0.96	2.64	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01~05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	83	0	0	0	83	0.03
	110CC	16,487	9,389	0	0	0	25,876	8.81
	125CC	0	0	0	0	1,239	1,239	0.42
	135CC	72,396	37,448	7,734	31,502	2,286	151,366	51.52
	150CC	0	455	0	0	0	455	0.15
	150CC	5,336	27,577	0	21,315	0	54,228	18.46
	160CC	38,331	2,602	0	0	0	40,933	13.93
	170CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	180CC	0	1,154	0	0	198	1,352	0.46
	200CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	220CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	250CC	0	1,005	0	0	83	1,088	0.37
	280CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	300CC	537	63	0	359	0	959	0.33
	320CC	0	61	0	0	0	61	0.02
	350CC	0	2	0	0	0	2	0.00
	400CC	117	15	0	0	0	132	0.04
	450CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	470CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	500CC	80	0	0	0	0	80	0.03
	550CC	0	157	0	0	0	157	0.05
	600CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	650CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	700CC	0	2	0	0	0	2	0.00
	300w	0	2	0	0	0	2	0.00
	350w	451	0	0	0	0	451	0.15
	400w	0	26	0	0	0	26	0.01
	500w	0	91	0	0	0	91	0.03
	690w	0	0	0	0	0	0	0.00
	700w	0	95	0	0	0	95	0.03
	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	3,274	0	0	0	3,274	1.11
	2500w	0	0	0	479	0	479	0.16
	3000w	0	0	0	0	84	84	0.03
	5500w	0	0	0	0	0	3,075	1.05
	6000w	0	0	0	0	27	1,084	0.38
6200w	0	0	117	0	0	117	0.04	
6400w	0	0	0	0	0	870	0.30	
7000w	0	0	0	0	0	1,107	0.38	
7200w	0	0	0	0	0	37	0.01	
7400w	0	0	0	0	0	94	0.03	
7600w	0	0	0	1	0	884	0.30	
8400w	0	0	0	0	0	0	0.00	
9000w	0	0	0	0	0	249	0.08	
本期小計	133,735	83,501	7,851	53,656	3,917	11,156	293,816	100.00
去年同期	128,800	84,208	7,461	48,803	3,374	9,580	283,649	
外銷數	50CC	6,240	12,280	165	0	84	18,769	18.33
	90CC	0	0	46	0	0	46	0.04
	100CC	0	787	0	0	0	787	0.77
	110CC	0	10	0	0	0	10	0.01
	115CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	125CC	2,702	22,277	0	11,914	32	36,925	36.07
	135CC	0	10	0	0	0	10	0.01
	150CC	0	8,359	0	1,001	650	10,010	9.78
	160CC	147	3	0	0	0	150	0.15
	170CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	180CC	172	10	0	0	0	182	0.18
	200CC	0	4,400	0	0	0	4,400	4.30
	220CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	250CC	576	8,611	0	0	0	9,187	8.97
	280CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	300CC	164	4,831	0	0	0	4,995	4.88
	320CC	0	3,840	0	0	0	3,840	3.75
	350CC	0	112	0	0	0	112	0.11
	400CC	2,672	568	0	0	0	3,240	3.16
	450CC	0	2,705	0	0	0	2,705	2.64
	470CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	500CC	569	763	0	0	0	1,332	1.30
	550CC	0	1,586	0	0	0	1,586	1.55
	600CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	650CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	700CC	0	2,155	0	0	0	2,155	2.11
	300w	0	1,358	0	0	0	1,358	1.33
	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	0.29
	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	13,242	74,941	211	12,915	766	300	102,375	100.00
去年同期	45,233	76,316	53	16,739	978	83	139,402	
本期合計	146,977	158,442	8,062	66,571	4,683	11,456	396,191	
%	37.10	39.99	2.03	16.80	1.18	2.89	100.00	
去年同期	174,033	160,524	7,514	65,542	4,352	9,663	423,051	
%	41.14	37.94	1.78	15.49	1.03	2.28	100.00	
總計								

* 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)。



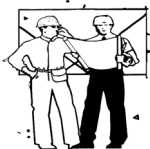
2026年 05月

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	600	3,807	60	0	0	0	4,467	5.41
50CC	0	0	90	0	0	0	90	0.11
90CC	0	508	0	0	0	0	508	0.61
100CC	3,225	2,035	0	0	0	0	5,260	6.36
110CC	0	0	0	0	201	0	201	0.24
115CC	17,912	11,023	1,543	10,324	329	0	41,131	48.27
125CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
135CC	900	7,211	0	3,992	300	0	12,403	15.01
150CC	6,986	160	0	0	0	0	7,146	8.65
160CC	0	0	0	0	60	0	60	0.07
170CC	28	1,168	0	0	70	0	1,266	1.53
180CC	0	528	0	0	0	0	528	0.64
200CC	0	1,908	0	0	33	0	1,941	2.35
220CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
250CC	66	670	0	40	0	0	776	0.94
280CC	0	597	0	0	0	0	597	0.72
300CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
320CC	532	84	0	0	0	0	616	0.75
350CC	0	510	0	0	0	0	510	0.62
400CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
450CC	106	69	0	0	0	0	175	0.21
470CC	0	476	0	0	0	0	476	0.58
500CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
550CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
600CC	0	613	0	0	0	0	613	0.74
650CC	0	30	0	0	0	0	30	0.04
700CC	119	0	0	0	0	0	119	0.14
300w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
350w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
400w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
500w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
690w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
700w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
1000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
1200w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
1350w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
2000w	0	673	0	0	0	0	673	0.81
2500w	0	0	0	0	0	462	462	0.56
3000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
5500w	0	0	0	0	0	837	837	1.01
6000w	0	0	0	0	0	402	402	0.49
6200w	0	0	10	0	0	0	10	0.01
6400w	0	0	0	0	0	520	520	0.63
7000w	0	0	0	0	0	121	121	0.15
7200w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
7400w	0	0	0	0	0	50	50	0.06
7600w	0	0	0	0	0	654	654	0.79
8400w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
9000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
本期小計	30,474	32,070	1,703	14,356	993	3,046	82,642	100.00
%	36.87	38.81	2.06	17.37	1.20	3.69	100.00	
去年同期	35,788	31,483	1,545	12,388	1,396	1,482	84,347	
%	42.43	37.33	1.83	14.69	1.66	1.76	100.00	
本年生產累計	6,240	15,444	60	0	135	0	21,879	5.53
50CC	0	530	90	0	0	0	620	0.16
90CC	0	841	0	0	0	0	841	0.21
100CC	16,422	9,586	0	0	0	0	26,008	6.57
110CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
115CC	74,429	60,937	7,506	44,185	2,094	899	189,151	47.78
125CC	0	463	0	0	0	0	463	0.12
135CC	5,387	34,147	0	22,596	650	0	62,780	15.86
150CC	37,948	2,713	0	0	0	0	40,661	10.27
170CC	0	0	0	0	66	0	66	0.02
180CC	172	1,836	0	0	231	0	2,239	0.57
200CC	0	5,128	0	0	0	0	5,128	1.30
220CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
250CC	576	8,566	0	0	100	0	9,242	2.33
280CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
300CC	789	3,545	0	359	0	0	4,693	1.19
320CC	0	3,561	0	0	0	0	3,561	0.90
350CC	0	772	0	0	0	0	772	0.19
400CC	2,842	836	0	0	0	0	3,678	0.93
450CC	0	2,140	0	0	0	0	2,140	0.54
470CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
500CC	622	432	0	0	0	0	1,054	0.27
550CC	0	1,726	0	0	0	0	1,726	0.44
600CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
650CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
700CC	0	1,974	0	0	0	0	1,974	0.50
300w	0	1,250	0	0	0	0	1,250	0.32
350w	494	0	0	0	0	0	494	0.12
400w	0	29	0	0	0	0	29	0.01
500w	0	60	0	0	0	0	60	0.02
690w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
700w	0	128	0	0	0	0	128	0.03
1000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
1200w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
1350w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
2000w	0	3,618	0	0	0	0	3,618	0.91
2500w	0	0	0	479	0	2,992	3,471	0.88
3000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
5500w	0	0	0	0	0	3,031	3,031	0.77
6000w	0	0	0	0	0	1,250	1,250	0.32
6200w	0	0	130	0	0	0	130	0.03
6400w	0	0	0	0	0	1,050	1,050	0.27
7000w	0	0	0	0	0	706	706	0.18
7200w	0	0	0	0	0	20	20	0.01
7400w	0	0	0	0	0	50	50	0.01
7600w	0	0	0	11	0	1,044	1,055	0.27
8400w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
9000w	0	0	0	0	0	0	0	0.00
本期小計	145,921	160,262	7,786	67,630	4,175	10,143	395,917	100.00
%	36.86	40.48	1.97	17.08	1.05	2.56	100.00	
去年同期	176,695	163,230	7,158	65,665	4,615	7,193	425,819	
%	41.50	38.33	1.68	15.42	1.08	1.69	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 05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	0	1	0	102	0	0	103	1.93
		KD	0	8,359	0	0	0	0	8,359	77.35
	亞洲 其他地區	CBU	549	148	0	1,381	0	0	2,078	38.93
		KD	720	1,368	0	0	0	0	2,088	19.32
	歐洲	CBU	210	796	0	0	0	0	1,006	18.85
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美洲	CBU	4	1,582	0	68	300	0	1,954	36.61
		KD	0	360	0	0	0	0	360	3.33
	非洲	CBU	0	114	0	0	0	0	114	2.14
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大洋洲	CBU	0	83	0	0	0	0	83	1.55
		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	763	2,724	0	1,551	300	0	5,338	100.00
		KD	720	10,087	0	0	0	0	10,807	100.00
合計		1,483	12,811	0	1,551	300	0	16,145	100.00	
%		9.19	79.35	0.00	9.61	1.86	0.00	100.00		
去年同期	CBU	1,117	4,439	0	2,866	150	0	8,572		
	KD	8,460	12,414	0	0	0	0	20,874		
	合計	9,577	16,853	0	2,866	150	0	29,446		
%		32.52	57.23	0.00	9.73	0.51	0.00			
年累計	香港/大陸地區	CBU	258	1	0	702	0	0	961	2.58
		KD	0	52,959	0	0	0	0	52,959	81.40
	亞洲 其他地區	CBU	2,820	776	0	11,295	0	300	15,191	40.71
		KD	7,740	2,924	0	0	0	0	10,664	16.39
	歐洲	CBU	1,940	6,882	0	0	0	0	8,822	23.64
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美洲	CBU	484	8,716	153	918	766	0	11,037	29.58
		KD	0	1,440	0	0	0	0	1,440	2.21
	非洲	CBU	0	867	0	0	0	0	867	2.32
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大洋洲	CBU	0	376	58	0	0	0	434	1.16
		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	5,502	17,618	211	12,915	766	300	37,312	100.00
		KD	7,740	57,323	0	0	0	0	65,063	100.00
合計		13,242	74,941	211	12,915	766	300	102,375	100.00	
%		12.93	73.20	0.21	12.62	0.75	0.29	100.00		
去年同期	CBU	6,788	19,440	53	16,739	978	83	44,081		
	KD	38,445	56,876	0	0	0	0	95,321		
	合計	45,233	76,316	53	16,739	978	83	139,402		
%		32.45	54.75	0.04	12.01	0.70	0.06			

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 05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	3,225	16,422	3,134	16,487	0	0	3,134	16,487	
		速可達	125CC	17,742	72,679	17,364	72,126	228	1,202	17,592	73,328	
		速可達	150CC	900	5,387	736	5,336	0	0	736	5,336	
		速可達	160CC	6,986	37,948	7,050	38,331	1	147	7,051	38,478	
		速可達	180CC	28	172	0	0	28	172	28	172	
		速可達	250CC	0	100	0	0	0	100	0	100	
		速可達	300CC	66	789	53	537	0	164	53	701	
		速可達	400CC	532	2,842	21	117	433	2,672	454	2,789	
		速可達	470CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速可達	500CC	106	622	12	80	73	569	85	649	
		速可達	600CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		跨騎式機車	跑車	125CC	50	250	68	270	0	0	68	270
	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				29,635	137,211	28,438	133,284	763	5,026	29,201	138,310
	ATV			250CC	0	476	0	0	0	476	0	476
	電動機車			800W	119	494	62	451	0	0	62	451
	KD套件			50CC	600	6,240	0	0	600	6,240	600	6,240
				100CC	0	0	0	0	0	0	0	0
				110CC	0	0	0	0	0	0	0	0
			125CC	120	1,500	0	0	120	1,500	120	1,500	
			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	0		
	400CC	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
合計				30,474	145,921	28,500	133,735	1,483	13,242	29,983	146,977	
台鈴	速克達機車	UZ125	125CC	1,543	7,506	1,531	7,734	0	0	1,531	7,734	
		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				1,543	7,506	1,531	7,734	0	0	1,531	7,734
	ATV		LTZ50	50CC	60	60	0	0	0	165	0	165
			LTZ90	90CC	90	90	0	0	0	46	0	46
	電動機車			1.35KW	0	0	0	0	0	0	0	0
			6.2KW	10	130	35	117	0	0	35	117	
合計				1,703	7,786	1,566	7,851	0	211	1,566	8,062	
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	10,324	44,185	8,119	31,502	1,404	11,914	9,523	43,416	
		速克達	150CC	3,992	22,596	3,502	21,315	147	1,001	3,649	22,316	
		速克達	300CC	40	359	40	359	0	0	40	359	
	一般機車小計				14,356	67,140	11,661	53,176	1,551	12,915	13,212	66,091
	電動機車			1.2KW	0	0	0	0	0	0	0	0
			2.5KW	0	479	0	479	0	0	0	479	
			7.8KW	0	11	0	1	0	0	0	1	
合計				14,356	67,630	11,661	53,656	1,551	12,915	13,212	66,571	



2026年 05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	15	83	15	83	0	0	15	83	
		速克達	110CC	2,035	9,586	2,093	9,389	0	10	2,093	9,399	
		速克達	125CC	8,011	38,493	7,420	37,420	84	541	7,504	37,961	
		速克達	135CC	0	463	3	455	0	10	3	465	
		速克達	150CC	6,879	27,791	7,271	27,569	0	0	7,271	27,569	
		速克達	165CC	160	2,713	58	2,602	0	3	58	2,605	
		速克達	180CC	1,168	1,836	591	1,154	0	10	591	1,164	
		速克達	200CC	28	28	0	0	0	0	0	0	
		速克達	250CC	72	1,003	176	1,005	0	11	176	1,016	
		速克達	300CC	270	1,940	0	60	0	0	0	60	
		速克達	320CC	97	1,761	0	61	0	1,340	0	1,401	
		速克達	400CC	0	319	0	15	0	311	0	326	
		速克達	500CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	550CC	368	1,564	1	157	289	1,460	290	1,617	
		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				19,103	87,611	17,628	79,998	373	3,696	18,001	83,694
	ATV		50CC	303	1,036	0	0	189	592	189	592	
			70CC	0	0	0	0	0	276	0	276	
			90CC	0	530	0	0	0	0	0	0	
			100CC	493	758	0	0	216	787	216	787	
			125CC	12	144	0	0	12	36	12	36	
			150CC	32	405	1	8	42	419	43	427	
			250CC	36	663	0	0	78	400	78	400	
			300CC	200	971	0	3	547	4,319	547	4,322	
			350CC	0	772	0	2	36	112	36	114	
			400CC	0	321	0	0	0	0	0	0	
			450CC	510	2,129	0	0	419	2,705	419	2,705	
			500CC	69	432	0	0	144	763	144	763	
			700CC	611	1,972	2	2	645	2,155	647	2,157	
電動自行車		300W	30	1,250	0	2	23	1,358	23	1,360		
		400W	0	29	3	26	0	0	3	26		
		500W	0	60	5	91	0	0	5	91		
		700W	0	128	10	95	0	0	10	95		
電動機車		2000W	673	3,618	486	3,274	0	0	486	3,274		
KD套件		50CC	3,504	14,408	0	0	3,084	11,688	3,084	11,688		
		110CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		125CC	3,000	22,300	0	0	3,500	21,700	3,500	21,700		
		150CC	300	5,920	0	0	660	7,940	660	7,940		
		200CC	500	5,100	0	0	100	4,400	100	4,400		
		250CC	1,800	6,900	0	0	1,800	8,200	1,800	8,200		
		300CC	200	634	0	0	100	512	100	512		
		320CC	500	1,800	0	0	700	2,500	700	2,500		
		350CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		400CC	84	196	0	0	89	257	89	257		
		450CC	0	11	0	0	0	0	0	0		
		500CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		550CC	108	162	0	0	54	126	54	126		
	650CC	0	0	0	0	0	0	0	0			
	700CC	2	2	0	0	0	0	0	0			
合計				32,070	160,262	18,135	83,501	12,811	74,941	30,946	158,442	



2026年 05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	0	135	0	0	0	84	0	84	
		摩特動力110	110cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力115	115cc	201	899	196	1,239	0	0	196	1,239	
		比雅久 125	125cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力125	125cc	329	2,094	386	2,286	0	32	386	2,318	
		比雅久 150	150cc	300	650	0	0	300	650	300	650	
		摩特動力150	150cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力168	170cc	60	66	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力180	180cc	70	231	40	198	0	0	40	198	
		摩特動力200	200cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力250	250cc	33	100	13	83	0	0	13	83	
		一般機車小計				993	4,175	635	3,806	300	766	935
	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				993	4,175	635	3,917	300	766	935	4,683	
睿能	電動機車	gogoro	2.5KW	462	2,992	685	3,756	0	300	685	4,056	
		gogoro	3KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	5.5KW	837	3,031	1,016	3,075	0	0	1,016	3,075	
		gogoro	6KW	402	1,250	250	1,084	0	0	250	1,084	
		gogoro	6.2KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	6.4KW	520	1,050	235	870	0	0	235	870	
		gogoro	7.0KW	121	706	220	1,107	0	0	220	1,107	
		gogoro	7.2KW	0	20	6	37	0	0	6	37	
		gogoro	7.4KW	50	50	34	94	0	0	34	94	
		gogoro	7.6KW	654	1,044	527	884	0	0	527	884	
		gogoro	8.4KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	9.0KW	0	0	53	249	0	0	53	249	
合計				3,046	10,143	3,026	11,156	0	300	3,026	11,456	



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	三月			一~三月累計		
		金額	結構比	去年同期比	金額	結構比	去年同期比
1	美國	8,243,767	50.35%	-29.05%	24,477,850	49.63%	-23.02%
2	日本	984,333	6.01%	-23.06%	2,834,791	5.75%	-14.09%
3	墨西哥	573,804	3.50%	-15.96%	1,748,478	3.54%	-16.02%
4	德國	540,122	3.30%	-21.94%	1,621,657	3.29%	-5.33%
5	澳大利亞	386,321	2.36%	-10.35%	1,395,759	2.83%	-5.47%
6	加拿大	491,757	3.00%	44.65%	1,384,931	2.81%	15.95%
7	英國	506,512	3.09%	-14.64%	1,339,101	2.71%	-6.28%
8	中國大陸	573,364	3.50%	2.22%	1,304,896	2.65%	-13.89%
9	荷蘭	417,305	2.55%	-15.90%	1,200,563	2.43%	2.99%
10	波蘭	395,526	2.42%	-0.53%	1,012,345	2.05%	-1.68%
11	義大利	350,490	2.14%	-13.92%	989,602	2.01%	-13.28%
12	西班牙	271,389	1.66%	-10.71%	778,398	1.58%	9.18%
13	泰國	208,009	1.27%	-15.62%	591,984	1.20%	-14.57%
14	阿拉伯大公國	28,973	0.18%	-91.54%	557,985	1.13%	-34.28%
15	比利時	160,796	0.98%	30.12%	457,762	0.93%	17.68%
16	沙烏地阿拉伯	30,283	0.18%	-85.34%	455,241	0.92%	-31.13%
17	俄羅斯	102,836	0.63%	-45.16%	322,723	0.65%	-22.55%
18	印尼	83,945	0.51%	-20.40%	306,966	0.62%	-7.25%
19	巴西	100,441	0.61%	-35.44%	292,696	0.59%	-25.68%
20	法國	99,988	0.61%	-14.04%	279,744	0.57%	-9.49%
21	土耳其	84,953	0.52%	-41.21%	277,074	0.56%	-21.94%
22	南非	73,617	0.45%	-24.08%	264,297	0.54%	9.07%
23	馬來西亞	88,197	0.54%	-16.40%	249,504	0.51%	2.12%
24	菲律賓	58,545	0.36%	-38.88%	249,192	0.51%	-10.58%
25	葡萄牙	84,439	0.52%	7.24%	241,941	0.49%	31.39%
	其他	1,433,116	8.75%	-27.04%	4,687,697	9.50%	-6.86%
	總計	16,372,828	100.00%	-24.80%	49,323,177	100.00%	-16.31%

* 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	三月			一~三月累計		
		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	3,312,165	31.29%	-2.46%	9,691,251	34.61%	18.48%
2	日本	2,647,569	25.02%	-1.26%	6,226,286	22.23%	2.68%
3	泰國	998,231	9.43%	-37.80%	2,811,819	10.04%	-20.19%
4	印尼	869,627	8.22%	57.63%	1,757,668	6.28%	58.34%
5	德國	577,919	5.46%	-1.70%	1,645,932	5.88%	-1.25%
6	瑞典	346,210	3.27%	-15.07%	1,080,525	3.86%	-13.88%
7	大韓民國	395,132	3.73%	-51.21%	1,061,270	3.79%	-45.99%
8	美國	272,211	2.57%	-1.62%	614,244	2.19%	5.60%
9	義大利	115,142	1.09%	-30.35%	318,323	1.14%	-22.84%
10	越南	114,886	1.09%	10.43%	264,696	0.95%	-18.45%
11	法國	66,400	0.63%	1.67%	254,179	0.91%	-6.61%
12	捷克	79,072	0.75%	-20.46%	253,353	0.90%	-9.66%
13	西班牙	146,136	1.38%	-38.40%	252,012	0.90%	-54.35%
14	墨西哥	91,952	0.87%	18.21%	234,566	0.84%	-12.45%
15	波蘭	65,434	0.62%	-23.82%	214,354	0.77%	-13.22%
16	菲律賓	81,106	0.77%	-13.76%	175,972	0.63%	-22.64%
17	印度	70,835	0.67%	-17.72%	165,706	0.59%	-20.65%
18	匈牙利	49,846	0.47%	-6.05%	135,508	0.48%	-9.08%
19	斯洛伐克	29,990	0.28%	-49.45%	108,651	0.39%	-20.19%
20	羅馬尼亞	39,080	0.37%	-21.39%	104,902	0.37%	-16.23%
	其他	214,953	2.03%	-43.86%	630,980	2.25%	-37.70%
	總計	10,583,896	100.00%	-10.88%	28,002,197	100.00%	-1.96%

* 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	三月	結構比	去年同期比	一~三月累計	結構比	去年同期比
1	美國	22,960	29.26%	-35.74%	77,174	32.13%	-20.88%
2	荷蘭	17,781	22.66%	-10.95%	49,937	20.79%	-3.48%
3	德國	7,497	9.55%	-5.70%	21,861	9.10%	-3.86%
4	英國	6,862	8.74%	43.14%	16,655	6.93%	4.31%
5	澳大利亞	2,691	3.43%	-6.17%	10,910	4.54%	6.45%
6	加拿大	3,032	3.86%	63.10%	8,476	3.53%	64.61%
7	丹麥	517	0.66%	-67.38%	5,477	2.28%	28.90%
8	日本	1,388	1.77%	-37.39%	4,490	1.87%	-9.60%
9	瑞典	2,228	2.84%	346.49%	4,410	1.84%	124.20%
10	法國	1,477	1.88%	-32.03%	4,076	1.70%	-7.97%
11	挪威	1,677	2.14%	-7.04%	3,576	1.49%	17.36%
12	義大利	1,079	1.37%	-54.82%	2,896	1.21%	-46.10%
13	西班牙	1,155	1.47%	-48.55%	2,803	1.17%	-46.26%
14	波蘭	480	0.61%	-16.08%	2,552	1.06%	-24.39%
15	大韓民國	1,249	1.59%	176.94%	2,455	1.02%	-2.85%
16	紐西蘭	715	0.91%	-28.21%	2,353	0.98%	3.70%
17	瑞士	587	0.75%	12.02%	2,292	0.95%	-18.84%
18	捷克	347	0.44%	-77.22%	1,738	0.72%	-43.92%
19	中國大陸	702	0.89%	-79.89%	1,284	0.53%	-89.73%
20	墨西哥	953	1.21%	78.13%	1,205	0.50%	-20.41%
	其他	3,103	3.95%	-60.35%	13,571	5.65%	-31.08%
	總計	78,480	100.00%	-23.06%	240,191	100.00%	-14.35%

* 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	三月	結構比	去年同期比	一~三月累計	結構比	去年同期比
1	荷蘭	928,462	28.52%	-18.50%	2,692,325	28.49%	-10.40%
2	美國	741,908	22.79%	-45.18%	2,339,646	24.76%	-37.51%
3	德國	272,108	8.36%	-4.14%	749,460	7.93%	-3.14%
4	英國	311,750	9.58%	50.06%	729,729	7.72%	5.63%
5	加拿大	176,708	5.43%	79.84%	453,516	4.80%	74.42%
6	澳大利亞	85,597	2.63%	4.33%	374,878	3.97%	3.39%
7	法國	77,492	2.38%	-28.11%	235,053	2.49%	7.81%
8	義大利	60,283	1.85%	-59.98%	164,075	1.74%	-54.19%
9	西班牙	67,770	2.08%	-49.63%	152,831	1.62%	-53.59%
10	日本	44,343	1.36%	-0.97%	144,474	1.53%	11.85%
11	瑞士	46,755	1.44%	47.51%	138,327	1.46%	11.54%
12	紐西蘭	48,897	1.50%	44.38%	123,822	1.31%	2.15%
13	大韓民國	43,098	1.32%	113.64%	114,351	1.21%	-18.33%
14	波蘭	21,699	0.67%	84.67%	108,731	1.15%	60.74%
15	挪威	50,671	1.56%	-29.45%	101,104	1.07%	-19.30%
16	中國大陸	40,977	1.26%	-78.52%	79,975	0.85%	-87.65%
17	墨西哥	48,897	1.50%	51.52%	71,206	0.75%	-17.80%
18	比利時	12,000	0.37%	-83.38%	65,174	0.69%	-63.07%
19	智利	13,336	0.41%	-0.37%	55,343	0.59%	30.87%
20	丹麥	13,001	0.40%	-41.11%	50,682	0.54%	21.09%
	其他	149,561	4.59%	-47.04%	505,837	5.35%	-17.39%
	總計	3,255,313	100.00%	-26.27%	9,450,539	100.00%	-22.37%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號：87120010），車輛公會整理。



2026年台灣機車外銷數量國別統計表

單位：輛

排名	國別	三月	結構比	去年同期比	一~三月累計	結構比	去年同期比
1	阿拉伯聯合大公國	2,347	12.92%	-54.94%	19,159	35.29%	2.72%
2	奈及利亞	3,385	18.64%	1.74%	8,846	16.29%	11.71%
3	馬達加斯加	4,035	22.22%	-8.21%	8,439	15.54%	-6.40%
4	日本	2,680	14.76%	-39.91%	5,602	10.32%	-44.74%
5	迦納	588	3.24%	-38.43%	1,976	3.64%	-14.83%
6	美國	344	1.89%	102.35%	979	1.80%	67.06%
7	馬來西亞	181	1.00%	8950.00%	717	1.32%	35750.00%
8	義大利	350	1.93%	98.86%	858	1.58%	5.41%
9	西班牙	80	0.44%	-95.00%	584	1.08%	-75.22%
10	比利時	310	1.71%	933.33%	784	1.44%	284.31%
11	多明尼加	213	1.17%	-15.14%	576	1.06%	64.10%
12	象牙海岸	228	1.26%	93.22%	484	0.89%	9.01%
13	香港	236	1.30%	69.78%	474	0.87%	-11.73%
14	以色列	284	1.56%	-65.20%	502	0.92%	-52.55%
15	大韓民國	60	0.33%	100.00%	222	0.41%	48.00%
16	希臘	60	0.33%	-66.67%	210	0.39%	-41.67%
17	伊拉克	130	0.72%	-37.50%	263	0.48%	-9.62%
18	澳門	186	1.02%	70.64%	292	0.54%	34.56%
19	塞內加爾	167	0.92%	100.00%	268	0.49%	-3.94%
20	安格拉	0	0.00%	0.00%	95	0.17%	100.00%
	其他	2,298	12.65%	453.73%	2,967	5.46%	489.73%
	總計	18,162	100.00%	-20.31%	54,297	100.00%	-5.00%

* 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	三月	結構比	去年同期比	一~三月累計	結構比	去年同期比
1	日本	138,122	26.41%	-40.68%	286,918	22.47%	-45.27%
2	比利時	59,593	11.39%	1294.97%	143,990	11.28%	452.51%
3	義大利	50,497	9.66%	180.34%	123,372	9.66%	33.76%
4	馬來西亞	22,587	4.32%	16755.97%	89,838	7.04%	66943.28%
5	西班牙	17,418	3.33%	-86.88%	87,088	6.82%	-54.60%
6	阿拉伯聯合大公國	9,339	1.79%	-47.08%	82,395	6.45%	6.09%
7	美國	29,992	5.73%	139.90%	80,464	6.30%	146.91%
8	德國	55,560	10.62%	963.15%	58,607	4.59%	109.75%
9	以色列	25,512	4.88%	-66.22%	45,632	3.57%	-54.61%
10	香港	21,358	4.08%	91.98%	43,287	3.39%	-2.32%
11	多明尼加	15,315	2.93%	109.56%	37,780	2.96%	211.56%
12	希臘	9,445	1.81%	-61.90%	32,774	2.57%	-36.98%
13	馬達加斯加	17,265	3.30%	17.41%	32,397	2.54%	15.70%
14	澳門	13,998	2.68%	77.06%	21,532	1.69%	38.32%
15	大韓民國	5,221	1.00%	100.00%	17,307	1.36%	22.62%
16	奈及利亞	6,577	1.26%	5.65%	15,067	1.18%	-2.59%
17	菲律賓	998	0.19%	100.00%	7,759	0.61%	15113.73%
18	阿根廷	0	0.00%	-100.00%	7,298	0.57%	-62.31%
19	波蘭	2,783	0.53%	-47.60%	7,040	0.55%	32.56%
20	英國	1,757	0.34%	-36.82%	4,695	0.37%	-45.20%
	其他	19,667	3.76%	55.03%	51,402	4.03%	87.47%
	總計	523,004	100.00%	-14.85%	1,276,642	100.00%	-4.96%

* 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 05月

機車海外產銷月報表

公司別	海外投資國名 及廠名	車型	排氣量 CC	生產台數		銷售台數(出廠數)			
				本月	年累計	本月	年累計		
光陽 工業	大陸 常州 光陽 廠	Scooter	50CC	1,823	7,873	1,734	8,334		
		Scooter	80CC	0	0	0	0		
		Scooter	100CC	0	0	0	0		
		Scooter	110CC	0	0	0	0		
		Scooter	125CC	3,689	15,949	3,307	15,537		
		Scooter	150CC	2,082	8,142	2,642	8,588		
		Scooter	175CC	0	0	0	0		
		Scooter	180CC	0	0	0	0		
		Scooter	200CC	200	1,580	200	1,960		
		Scooter	250CC	2,496	7,245	2,443	7,663		
		Scooter	300CC	583	2,491	749	3,191		
		Scooter	400CC	0	0	0	0		
		Scooter	550CC	0	0	0	0		
		Scooter	600CC	10	64	10	52		
		Scooter	700CC	0	0	0	0		
		Scooter	1200CC	0	0	0	0		
		Scooter	1500CC	0	0	0	0		
			2026年小計			10,883	43,344	11,085	45,325
			2025年小計			17,850	64,087	19,765	63,133
		越南光陽	Scooter	125CC	596	2,439	596	2,439	
			2026年小計		596	2,439	596	2,439	
			2025年小計		528	2,782	528	2,782	
		2026年同期合計			11,479	45,783	11,681	47,764	
	2025年同期合計			18,378	66,869	20,293	65,915		



2026年 05月

機車海外產銷月報表

公司別	海外投資國名 及廠名	車型	排氣量 CC	生產台數		銷售台數(出廠數)			
				本月	年累計	本月	年累計		
三陽 工業	越南 VMEP	Scooter	50CC	2,672	12,109	3,033	13,347		
		Scooter	80CC	0	0	0	0		
		Scooter	85CC	0	0	0	0		
		Scooter	100CC	0	0	0	0		
		Scooter	110CC	90	2,054	67	2,064		
		Scooter	115CC	0	0	0	0		
		Scooter	125CC	1,233	5,699	316	5,538		
		Scooter	150CC	25	1,630	1,156	1,822		
		Scooter	174CC	0	0	0	0		
		Scooter	183CC	360	463	360	461		
		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			4,380	21,955	4,932	23,232
			2025年小計			7,743	31,056	6,806	26,162
			中國 大陸 廈門 杏	Scooter	50CC	1,533	11,094	1,297	13,399
	Scooter	100CC		0	0	0	0		
	Scooter	110CC		11	5,851	0	5,840		
	Scooter	125CC		7,057	38,808	8,694	42,512		
	Scooter	150CC		7,542	48,976	8,526	44,516		
	Scooter	200CC		3,593	19,172	3,470	20,586		
	Scooter	250CC		1,961	4,589	1,719	4,262		
	Scooter	300CC		2,712	9,778	3,024	11,575		
	Scooter	400CC		320	2,267	946	2,216		
	Scooter	500CC		6	11	0	0		
	Scooter	電動車		0	0	0	0		
		2026年小計			24,735	140,546	27,676	144,906	
		2025年小計			30,194	143,521	31,685	144,067	
		2026年同期合計				29,115	162,501	32,608	168,138
		2025年同期合計				37,937	174,577	38,491	170,229



台東大景

台灣區車輛工業同業公會
服務、專業、效率