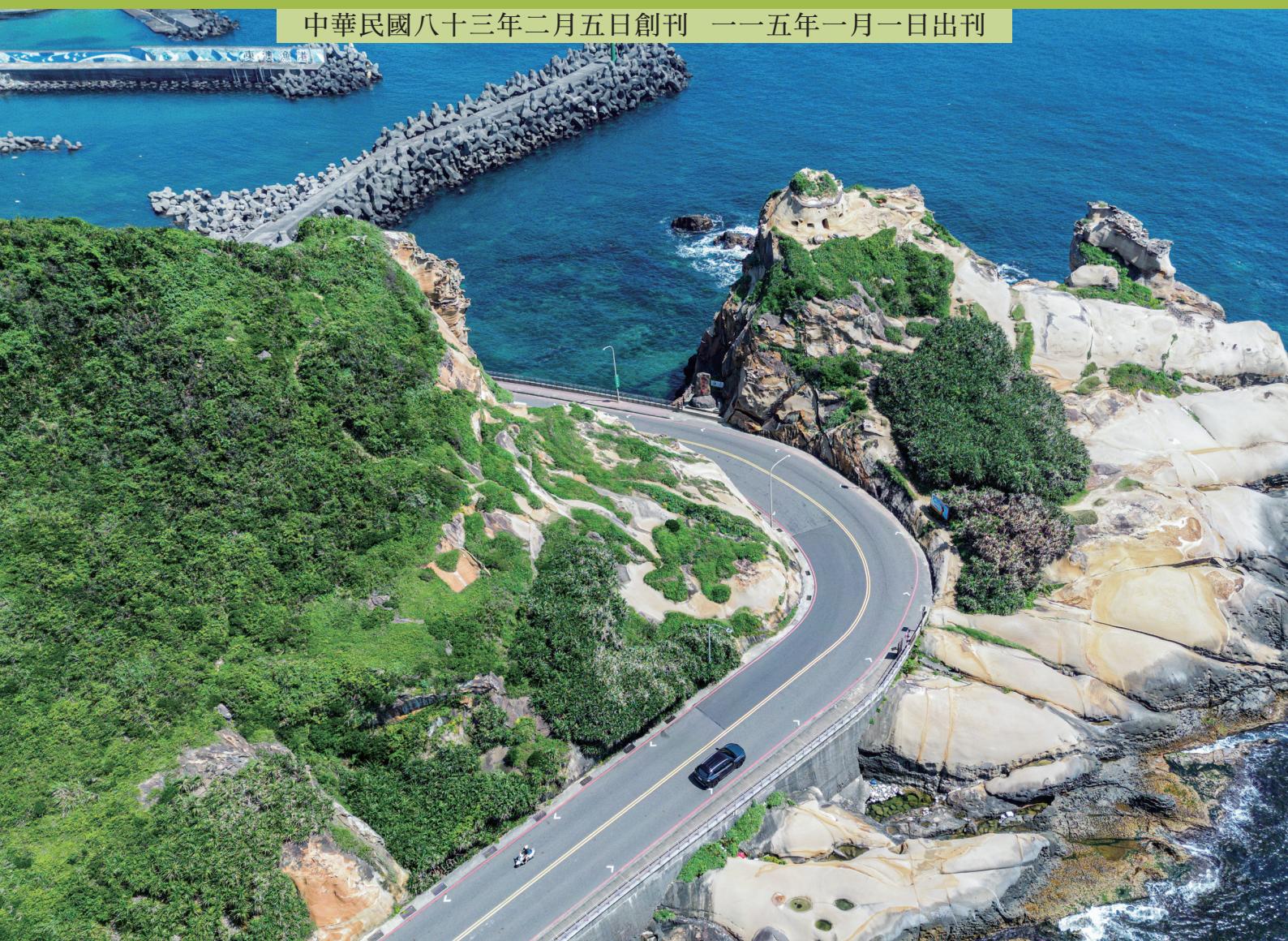


車輛工業 383 月刊

中華民國八十三年二月五日創刊 一一五年一月一日出刊



■ 第27屆第3次會員代表大會報導

恭賀本會劉承璋監事當選「114年度中華民國工礦團體優良理監事」

「2025年上海國際汽車零配件、維修檢測診斷設備及服務用品展覽會」展後報導

■ 義大利車輛產業近況

■ 比利時自行車通勤補貼成效卓著

■ 2026年越南(胡志明市)國際汽車零配件及售後服務展覽會 徵展中

◎ 張家豪



讓世界看到台灣的下一步：從零組件王國，走向城市移動的共同創造者

我常回想起 2019 年第一次撰寫理監事的話時，心裡那份強烈的感覺。汽車產業的競爭愈來愈激烈，而傳統思維無法帶我們走向未來。那時我提醒自己，要用更國際、更前瞻的方式看世界，也要用更勇敢的態度繼續往前進。但這一路走來，越往前走，越發現，世界已經不再是當年的模樣。疫情、地緣政治、電動化、AI、自駕、平台化，我們熟悉的遊戲規則正在改變。變化速度遠比我們預期的更快、更強烈。但也因為這樣，我越來越確信一件事：台灣不能只等著參與別人的未來，我們必須主動創造屬於自己的未來。

城市交通的變革正在敲我們的門。我在東京街頭行走時，看著車流、人群、腳踏車、外送、短程接駁車交織在一起的畫面。這讓我意識到，都市真正需要的不是更大、更快的車，而是“剛剛好”的運具。四、五人座的車平均只載 1.3 人，塞車、停車難、碳排高，這不是哪一家車廠的問題，是全世界都會的痛點。人們需要的，是能在 1~5 公里的生活圈裡移動得更輕鬆、更安全的智慧運具。很幸運的，我認識了谷中社長。他想做的不是要造一輛更豪華的車，他關心的是城市最日常、最被忽略的那段距離。我被觸動，因為它不是冰冷的技術，而是為了生活、為了城市的想像。Lean Mobility 與 Lean 3，就在這樣的理想下誕生的。想起在一橋大學 EMBA 上課時，教授曾說過的一句話：真正的創新，不是做一樣的事情更好，而是做之前沒有人願意碰的那塊空白。“Real innovation is not about doing things better, it comes from touching upon the spaces no one else is willing to explore.” Lean Mobility 正在做的，就是這塊空白。

它不是再造一個 Tesla，而是台灣難得能主動參與的舞台。Tesla Robotaxi 的戰場，是跨國巨頭的全球平臺，我們能扮演的角色不多，多半只是供應鏈。但 Lean Mobility 從日本、台灣這些亞洲城市出發，正前往重視小車、講究ESG的歐洲市場。它的使用場景明確，更需要供應鏈的深入參與。這意味著：我們不只是供應零件，而是一起定義“城市移動該長什麼樣子”。這在台灣汽車史中很少見，甚至可以說是我們第一次能參與設計藍圖的時刻。

為什麼我願意站出來？

說實話，這幾年我也累過、迷惘過。回想自己從橡膠零件走進智慧工廠、從傳產走進新創，充滿著困難，也充滿「看到未來」時的激動。Lean Mobility 帶給我的是類似的感覺：前方充滿挑戰，卻一旦成功，就是我們的機會。它真心想為下一代做一點改變，更讓我相信：台灣與日本一起，可以將城市變得更好。如同台積電生態系結合NVIDIA一樣，台灣汽車產業生態系加上豐田20年的研究成果，也能為下一代帶來更好的環境。我相信強強聯手，能讓我們成為全球的key player。我們將共同設計未來車輛的模樣：不是照規格做，而是一起參與場景、材料、耐久、NVH、平台數據的討論。更重要的是，這條路需要台灣供應鏈的實力：橡塑膠、金屬、線束、電控、通訊模組… 如何在輕量、小型、高耐久、數據導向運行的需求之間取得平衡，這正是台灣供應鏈的擅長。一旦整合成功，將為我們打開日本、東南亞、歐洲、甚至全球的機會：Lean Mobility 是台日合作的新模式，這意味著我們不是“出口零件”，而是“共同把一套城市移動方案輸出世界”。這種機會若不抓住，就會消失。

我們能一起做什麼？

我真心期待，在這個艱辛的起飛階段，整車與零組件的先進們，能把 Lean Mobility 當成我們產業共同育成的平臺，而不是一般的客戶。我們可以在合作上多一點彈性與支持，在技術上多一點投入。這不只是幫 Lean Mobility，更是替汽車產業打開通往未來的一扇門。是我們攜手走向下一個新世界的時刻了！

六十年來，台灣汽車供應鏈從零開始，做到世界可信賴的地位。下一個十年，我希望我們能做得更多：從供貨者，變成城市移動的共同創造者。Lean Mobility 是次世代交通的試金石，它是一個從台灣出發、走向國際、真正能帶來改變的起點。身為車輛公會的一員，我誠摯邀請各位前輩與夥伴：讓我們不只看它長大，而是一起把它養大。讓世界在談城市交通的時候，看見台灣。

(本文作者現任本會理事暨台裕橡膠工業股份有限公司董事長)



TAI-YUE
ISO 14001 :2015
ISO 45001 :2018
IATF 16949 :2016



橡塑膠 汽車及工業製品 開發專業廠

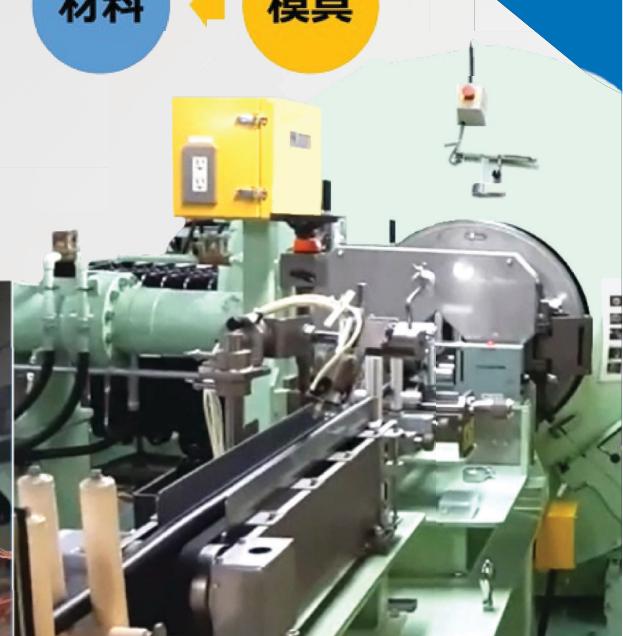
OUR SERVICE

A trusted rubber and plastic manufacturer delivering precise and durable components for automotive and industrial markets.



[LEARN MORE](#)

+886-3-4901148
www.taiyue.com.tw



目 錄

理事的話

讓世界看到台灣的下一步：從零組件王國，走向城市移動的共同創造者

張家豪

廣告頁

台裕橡膠工業股份有限公司
友鍼股份有限公司

專題報導

- 1 恭賀本會劉承璋監事當選「114年度中華民國工礦團體優良理監事」
5 「2025年上海國際汽車零配件、維修檢測診斷設備及服務用品展覽會」展後報導
33 義大利車輛產業近況
52 中國大陸2025年10月汽車銷量簡析

編輯部

鄭育佳

編輯部

邱啓棠

自行車專欄

- 63 比利時自行車通勤補貼成效卓著

編輯部

產業ESG專欄

- 65 產業淨零最新資訊

編輯部

會員動態

- 69 「台裕橡膠工業股份有限公司」簡介

編輯部

會務報導

- 75 第27屆第3次會員代表大會報導

林憶苓 整理

活動預告

- 85 本會擬申請 2026年經濟部國際貿易署國際展覽補助一覽表
86 2026年印尼國際汽車零配件展
87 2026年越南(胡志明市)國際汽車零配件及售後服務展覽會
88 2026年法蘭克福汽車零配件展
89 2026年墨西哥汽車零配件展

編輯部

編輯部

編輯部

編輯部

編輯部

編輯部

新聞選粹

- 91 汽車類
95 機車類
99 自行車類
103 汽機車零組件類

鄭育佳 整理

宋文彬 整理

鄭育佳 整理

陳明德 整理

產銷統計

- 107 產銷統計

邱啓棠 整理

廣告頁

車輛工業月刊廣告服務
TAIPEI AMPA

服務 • 專業 • 效率

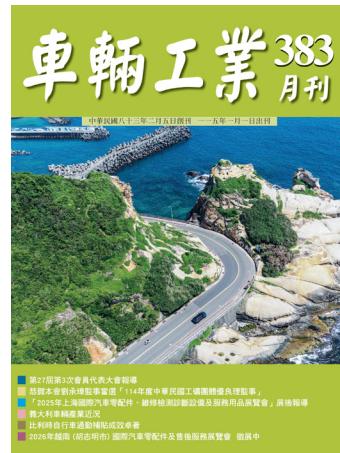
中華民國83年2月5日創刊

中華民國115年1月1日出刊

車 輛 工 業

月刊

第383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

執行製作：宏碩文化事業股份有限公司

電話：(02) 5599-9999

製版印刷：華剛興業有限公司

電話：(02) 2776-4086

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
Superior performance features

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



友鍼股份有限公司
SPEC PRODUCTS CORP.

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



IATF 16949:2016



ISO 9001 : 2015



ACCREDITED



ISO 14001



恭賀本會劉承璋監事當選 「114年度中華民國工礦團體優良理監事」

◎ 編輯部

中華民國全國工業總會為鼓勵工礦團體理監事積極參與會務、健全公會組織、發揮會務功能，每年均定期舉辦「中華民國工礦團體優良理監事」選拔，並由該會會務發展委員會召集人召集該會若干常務理監事、秘書長及相關政府機關官員等共同負責審查評選作業。

本次優良理監事選拔共有來自全國170多個各工礦團體現任理監事報名參加，每位參選之理監事皆須於該團體連任二屆（含）以上。主辦單位經過15位委員仔細評選之後，最後共有71位當選本次優良理監事，並於今年11月11日下午假圓山飯店12樓大會廳所舉行之「第79屆工業節慶祝大會」中，分別由內政部及工業總會頒發獎狀及獎牌表揚。



本會劉承璋監事（右）接受內政部董建宏次長（左）頒發獎狀



本會劉承璋監事（右）接受工業總會陳進財副理事長（左）頒發獎牌



劉承璋監事(穎明工業股份有限公司/總經理)除擔任本會第26~27屆理監事外，亦為本會汽機車零件製造委員會委員，平時熱心公益、積極參與會務活動，為會員廠爭取權益，貢獻良多，致本會連續多次獲內政部評為優等團體及特優團體。

劉承璋監事協助出席由本會與中華經濟研究院於2023年4月26日在桃園舉辦之金屬機電產業疫後特別預算啟動說明會，協助鏈結產業需求；另出席2023年5月23日由經濟部工業局主辦，本會與工研院機械所共同執行之低碳轉型技術觀摩會，實際觀摩參觀中華汽車楊梅廠，學習生產節能經驗，促進會員廠了解減碳作法及可導入之技術，現場觀摩減碳改善的案例。參與2024年2月22日本會汽機車零件委員會會議，會中討論因應目前電費等許多成本上漲，建議適度調高外籍移工核配比率及降低就業安定費，以及建議適度放寬勞工每個月以及三個月總量管控的延長工時，以緩解部分的缺工問題，並於工業總會白皮書提出建言，另行文向勞動部提出建議。代表本會出席2024年2月6日由產業發展署主持並邀請各公協會代表召開「產業創新條例第10條之1修法意見交流座談會」。會中關於會員廠商處理數位化管理或智慧製造提供建議，以及未來是否將AI(人工智慧)及EDA(電子設計自動化)納入，提供修法意見。協助本會於2024年10月17日假龍華科大舉辦產學媒合說明會，推動促進國際生來臺暨留臺實施計畫，

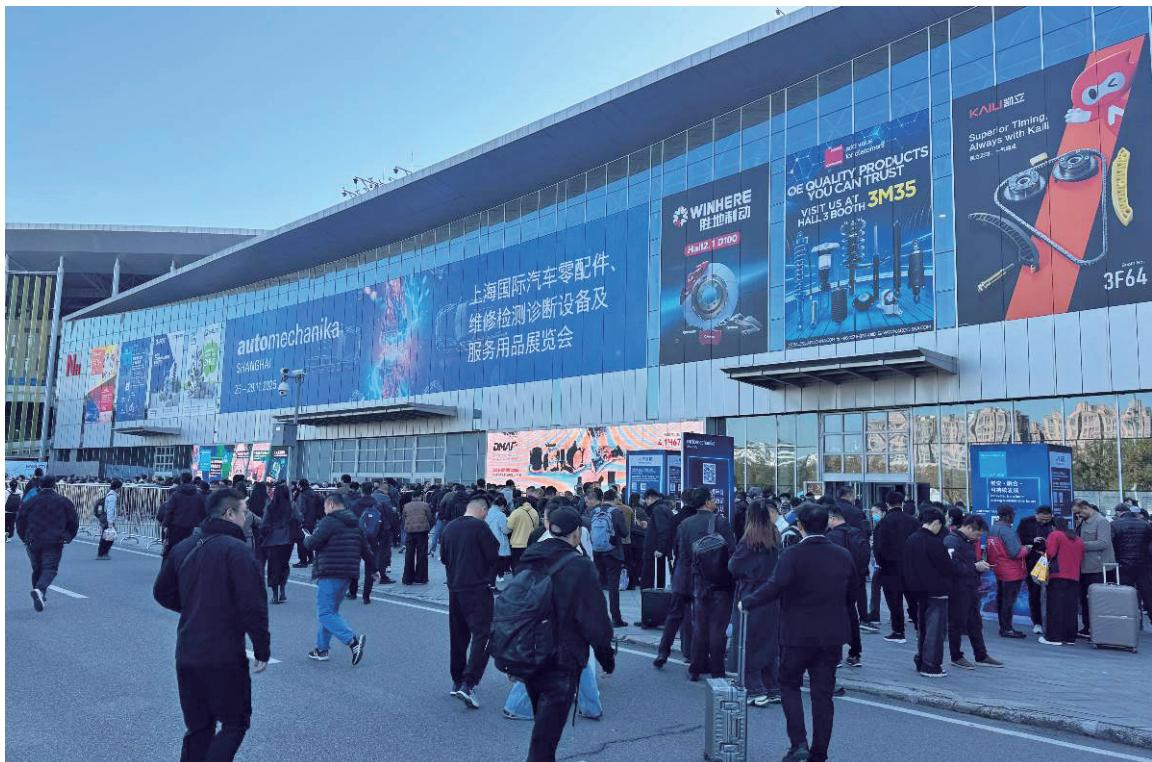


希望加強吸引國際生來臺就學並於畢業後留臺就業，以充裕產業人力、維繫產業競爭力。此次活動由本會14家北部企業參加並提出需求，共同瞭解目前計畫推動現況，討論及媒合國際生在臺供給端及需求端等現象，期能培育產業所需未來人才。於2025年5月13日代表本會出席由經濟部、教育部、勞動部假台南沙崙綠能科技示範場域舉辦「綠能科技產業人才培育交流座談會」，介紹外國專業人才延攬作法及留台工作相關法規。因目前產業轉型升級亟需電機、電子專業人才，雖有引進東南亞技術人才，但需要時間融合，短期內難以補足缺口，懇請政府在推動人才培育政策時，協助強化車輛產業之人才培養，避免台灣失去競爭優勢。此外還有每年參加並協助會員廠商拓展海外市場，增加產品出口機會，除每年透過本會向國貿局爭取經費補助廠商參加海外展覽活動之外，並且協助本會邀請國內汽車、機車、自行車廠商、國外媒體及國際採購買主參加每年由外貿協會主辦、本會協辦之「台北國際汽機車零配件展」、「台北國際車用電子展」、等相關活動。故此次當選優良理監事乃實至名歸。



「2025年上海國際汽車零配件、維修檢測診斷設備及服務用品展覽會」 (Automechanika Shanghai 2025) 展後報導

◎ 鄭育佳



中國國家會展中心(上海)展館入口

展會介紹

「2025年上海國際汽車零配件、維修檢測診斷設備及服務用品展覽會」(Automechanika Shanghai)從成立以來已邁入第21屆，每年舉辦一次，展覽



日期為2025年11月26日至11月29日(共計4天)，假中國國家會展中心(上海)舉行，主辦單位為法蘭克福展覽（上海）有限公司、中國機械國際合作股份有限公司。邀請全球汽車零配件產業人士，共同參與這場業界的年度盛會，作為匯集資訊交流、產業推廣、商貿服務及教育為一體的汽車產業鏈服務平台。

本屆展會整體展示面積超過38.3萬平方米，並首次全面啟用國家會展中心15個展館。上海汽配展向來在各項指標均呈現出高度的國際化，今年吸引了來自44個國家及地區的7,465家參展廠商同台亮相，與上屆相比增加10%，其中有15個國家及地區組團再度回歸，匯聚350餘家參展商，包括阿拉伯聯合大公國、波蘭、德國、韓國、馬來西亞、美國、日本、泰國、土耳其、西班牙、新加坡、印度、英國、義大利和及台灣，海外國家及地區展團總面積較去年增長近20%，多項紀錄皆創歷屆之最。

歐洲團區方面，德國展團有25家參展廠商展示零組件、電子系統、維修及檢測診斷設備、汽車用品等領域產品及技術，義大利團區彙集Corim、Experica、FRA-BER及Mego Srl等多家知名企業，分別帶來可循環零件、零配件、工業級清理解決方案、高性能汽車配件與設備、精密金屬零件等多元化產品。

亞洲展團方面，今年位於2.1號館的韓國展團，規模明顯擴大，較去年同期成長50%，展覽面積增至超過700平方公尺。同時，泰國展團將集中呈現



東南亞地區製造業的獨特優勢與核心能力，由27家企業組成的參展陣容在多方面展現出強勁實力，帶來汽車零件產品、橡膠製品和密封元件等。

憑藉中國新能源及智能網聯產業鏈的技術優勢與持續擴大的市場規模，今年展會的新能源及智能網聯展區擴張50%，重點展示核心電動化零件及系統、智能網聯/輔助駕駛/智能座艙等。該展區以常州、湖北、龍泉、天津等四個代表性地方展團為主軸，重點呈現長三角、京津冀和武襄十隨等多個汽車產業集群的創新力量與核心優勢。

20多年來，Automechanika Shanghai見證了中國汽車產業的蓬勃發展，數以千計的企業在早期發展過程中透過參與地方性綜合產業展團的模式亮相展會，在政策扶持下，形成更強大的本土品牌效應，打造出專業分工的產業集群，乃至走向更廣闊的全球市場。以新能源智慧網聯領域來看，本屆展會規畫代表性地方展團，重點呈現多個各地汽車產業集群的創新力量和核心優勢，例如「常州-新能源之都」展團再度回歸本屆展會，於5.1號館展示當地深耕新能源產業多年的成果，展示團區以理想汽車為核心，展示新能源汽車整車製造、動力電池配套、儲能生態建設等方面完整的產業鏈生態；以及長江車百鏈參與組織的湖北新能源與智慧網聯展團首次亮相Automechanika展會；龍泉熱管理產業展團，在6.1號館呈現當地新能源整車熱管理產業鏈上下游各環節的最先進產品技術；天津為中國第二批國家級車聯網先導區，在智慧網聯領域擁有非常完善的產業群聚，今年天津市汽



車零件製造產業協會首次以展團形式。

雖然本展以零配件為主體，但今年展會匯集了多家知名整車品牌，如廣汽埃安、理想汽車、奇瑞控股、慶鈴汽車、特斯拉等，同時，也吸引了多家來自整車產業鏈的關鍵企業參展，包括東風輪圈、東風德納、斯特蘭提斯、上汽集團、一汽鑄富奧、一汽鑄造等，這些參展廠商集中展示涵蓋燃油車與新能源車的多元化產品技術與解決方案，呈現從研發製造到銷售及售後服務的汽車產業全生態佈局。

今年展覽迎來全球共190個國家及地區的253,691名專業買主蒞臨參觀採購，較上屆成長達14%。展會吸引了來自汽車產業各領域的人士共同參與，本展定位為售後服務汽配展，但今年來自車廠和一級供應商的技術研發及採購部門的參與度明顯提升，突顯了展會在促進供應鏈協同合作方面的積極作用。

預登記參觀數量較去年同期成長約25%。此外有來自50個國家及地區的專業買家組成的261個國內外專業買主團、逾24,000名買主蒞臨展會現場，整體規模與國際化參與度均達歷屆新高。值得關注的是，來自阿根廷、丹麥、瑞士和英國等10多個國家的專業買家團首次參與，突顯了Automechanika Shanghai作為全球汽車產業重要樞紐的地位和國際影響力。

Automechanika Shanghai為世界汽車零配件產業指標性展會，隨著中國



汽車零組件及售後市場的發展脈絡，為與會者提供全面深入探索汽車產業最新市場動態的絕佳契機。今年展會規劃94場精心打造的高品質論壇、技術研討會及互動體驗，匯集逾450位全球產業領袖與專家學者，內容涵蓋技術前瞻性、市場趨勢、人才培育與跨界融合，聚焦產業趨勢、共繪發展藍圖。

本屆展覽的同期活動深度聚焦產業創新及永續發展，緊扣著「創變•融合•永續發展」的主題，今年持續舉辦「**2025年Automechanika Shanghai汽車產業國際發展大會**」為同期活動陣容中的一大焦點，隨著汽車產業的資訊科技、新能源技術及新材料技術的深度融合，中國汽車產業正向多元化、智慧化方向快速發展，深入解析當前全球汽車供應鏈重塑、市場格局演變以及相關政策法規調整對產業趨勢的影響；此外還有「**2025年國際汽車產業人才發展論壇**」剖析汽車產業研發技術與新生代人才培育這項重要議題，同時特別推出的精英啟航計畫將協助從業人員掌握新能源車普及與車聯網背景下所需的知識與技能，為傳統企業的電動化及智慧化轉型提供關鍵人才；「**Automechanika Shanghai技術研討會系列**」作為全新規劃的技術性活動內容聚，深入探討新能源整車熱管理、智慧駕駛、汽車驅動系統、動力電池技術、智慧底盤、新材料、輪胎技術等七大主題，邀請整車及零件產業技術專家與學者，解讀最新技術解決方案，為產業提供專業視角。

由於中國新能源車產銷火熱，尋求銷售海外市場，但歐美等國家設下



電動車進口門檻，故將市場目標聚焦於東南亞、中東、南美等熱門及新興市場，今年展會推出「**跨國投資及全球合作系列活動**」，提供跨國投資方案和區域分析報告，由當地貿易機構進行投資策略分析，解析區域市場政策、分享貿易和投資前景，標竿企業分享其成功的全球化佈局策略和成功項目經驗，同時，不同主題的商務交流會為專業人士提供多元化的媒合契機。

汽車產業目前為中國經濟支柱，推向中國智造升級，隨著核心技術的逐步突破與智慧網聯汽車帶動的產業生態重構，為整車廠與零件供應商在技術合作、標準對接等領域創造了廣闊的合作空間。在此背景下，Automechanika Shanghai於展期為整車及零件企業安排多場論壇及媒合會，例如「**智慧網聯新能源汽車供應鏈發展趨勢論壇與產業鏈供需對接會**」、「**汽車晶片供應鏈生態論壇**」、「**供應鏈融合創新交流會**」等活動，還有首屆「**2025年Automechanika Shanghai 智慧網聯汽車國際發展高峰會**」於11月26日全天舉行，主題是智慧網聯汽車的政策法規、技術創新與市場策略三大面向，深度解析智慧網聯汽車領域的發展趨勢與監管現況。

「**汽車工業考察活動**」則是透過實地探訪智慧製造、新能源、自動駕駛及智慧網聯領域重要產業群聚基地、科研機構及企業，為參觀者提供產業最新科技與先進製造的探訪之旅，體會中國汽車產業創新發展的最新發展趨勢。



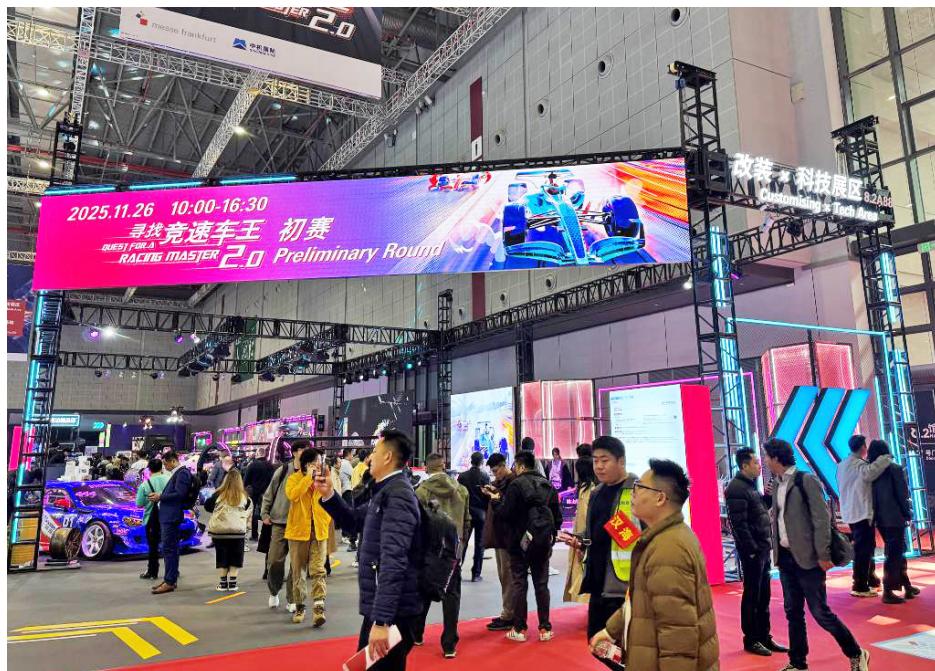
「技術•創新•趨勢」概念展區，規劃於5.1號館，作為聚焦技術、探索創新模式、促進技術成果交換平台。主題演講區舉辦30餘場主題豐富的技術講座，內容主要圍繞六大主題涵蓋汽車人工智慧應用、汽車跨界融合、數位升級、永續發展、能源革新以及全球合作等議題，並延伸至汽車製造、研發等領域以及探討綠色未來的產業方向。此外，今年新增多場專題圓桌論壇，聚焦內燃機、混合動力及純電動車未來變局，以及中美歐再製市場的挑戰與機遇，激發創新思維。「科技成果及應用展示區」聚焦在上述領域，集中呈現汽車未來應用場景及尖端技術成果；全新設立的「新創企業展區」展示即將進入商業化階段的最新產品。

「汽車文化改裝×科技展區」位於8.2號館，致力於打造兼具競技觀賞性與深度互動性的體驗空間，成為傳播汽車文化的重要平台，展示最新的改裝車款、配件和新能源車改裝方案，同時為與會者提供賽車、露營和越野等活動體驗。汽車愛好者能親身參加多場體驗活動，觀賞多款改裝超跑、皮卡、漂移賽車等，感受汽車文化與科技魅力。

「綠色維修展區」位於6.2號館，綠色維修專區打造「實作工坊模式」，持續深入服務新能源車售後市場、輔助駕駛維護、數智化汽修、精細化輪胎維護四大核心方向，致力於提升汽車售後市場從業者的專業能力，並推廣綠色、永續的產業發展。



「技術·創新·趨勢」概念展區（位於 5.1 號館）



「改裝 x 科技展區」展館（位於 8.2 號館）



「綠色維修展區」展館（位於 6.2 號館）



台灣廠商團區所屬「海外展團區」2.1 號館
展覽期間人潮川流不息



「技術·創新·趨勢」主會場（位於 5.1 號館），
展覽期間舉辦多場研討會

新能源化與智慧化雙核心驅動加速產業升級，並從乘用車深入商用車領域，今年1至7月，中國新能源重卡銷量年增191%。智慧網路技術協助提升物流效率、保障道路安全及降低人力成本。因此本屆展會的參展商有超過60%企業的產品和技術涉及商用車及物流運輸領域，同時有接近相同比例的觀眾表達了對該類解決方案的需求，反映出市場的發展潛力巨大。

面對中國新能源車及售後服務需求的爆發式成長，各產品的供應商皆把握這一重要契機，積極佈局售後市場，同時開拓多元化產品線以滿足當前產業需求。中國國內三、四線城市汽車售後市場需求的激增與售後通路的快速發展，正促使廣大參展廠商透過參與Automechanika Shanghai開拓市場，實現與終端用戶直接建立聯繫。

隨著中國汽車技術的顯著提升以及汽車消費市場的蓬勃成長，中國汽車



產業在全球產業鏈中的重要性也日益提升，Automechanika Shanghai多年來一直為中國大陸與全世界汽車產業交流與合作橋樑，今年展會再度成功舉辦，為融合貿易流通與終端服務領域的從業人員提供了創新產品與技術，更為中國及海外汽車市場的深入連結與合作創造了絕佳的機會。

台灣館展出情形

今年車輛公會籌組參展團共有14家廠商，展位面積243平方公尺(名單於文末所附)，參展產品有油封、O型環、汽門油封、墊片、變速箱齒輪、軸心、輸入軸、煞車總泵及修理包、時規調整器修理包及零件、門鎖開關、電磁閥、傳感器、補胎片、補胎條、補胎液、引擎汽門、後視鏡、電動後視鏡、車用空調壓縮機、避震器、各種設備用擰桿、汽車水箱、外掛式油管、胎壓感測器、先進駕駛輔助系統、分流感測器、歐美日卡車OEM和AM卡車碰撞部件和後視鏡等。台灣館整體造型及參觀路徑都非常醒目，位於2.1號外國展團館，讓需要採購台灣製產品的買主很容易就找到台灣館團區。

為積極服務參展廠商及買主，本會在會場特設置一個攤位提供買主洽詢及廠商服務，並發送會員廠商名錄之隨身碟，協助會員廠拓銷台灣優質形象的車輛零配件產品；展覽期間駐台灣貿易中心上海代表處楊志清首席代表及崔楷成資深經理蒞臨指導並關心廠商需求。

新冠疫情過後，因地緣政治加上全球供應鏈移轉，行銷策略改變，疫情前台灣館團區有2百餘家的參展規模，疫後台灣廠商參展家數77家，今年緩



步成長至96家、參展面積使用1,868平方公尺，規模逐年增加。

2022年俄烏戰爭爆發，西方各國紛紛對烏克蘭伸出援手，同時也對俄羅斯進行經濟制裁，外商接連撤出俄羅斯市場，俄羅斯面臨西方國家的經濟圍堵，只能就近與友好的中國大陸互通有無，今年在展會上來自俄羅斯或中亞地區的買主明顯比例偏高。

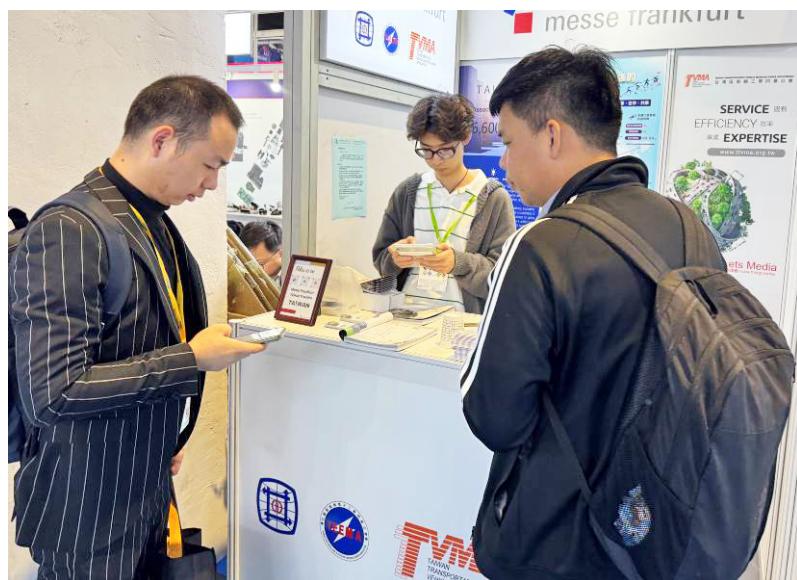
台灣車輛零配件產業具少量多樣與彈性製造的優勢，在國際佔有一席之地，以外銷售後維修零件為主，汽車零件出口以美國為大宗直接外銷比重逾五成，而台灣汽車零組件廠不斷投入研發與提升生產技術，具備國際競爭能力，大多數台灣廠商都在中國大陸設廠生產，除了可以滿足中國大陸龐大的內需市場，還可以外銷至全球，因此本展成為台灣汽車零組件廠商的年度盛會。



台灣館團區（一）



台灣館團區（二）



買主至車輛公會服務攤位洽詢台灣汽車零配件產品資訊



德國館展示團區



義大利館展示團區



美國館展示團區



阿聯酋館展示團區



韓國館展示團區



馬來西亞館展示團區



土耳其館展示團區



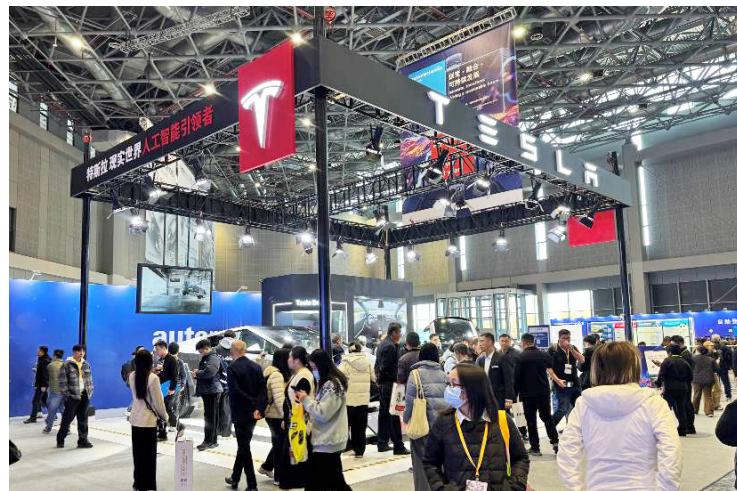
新加坡館展示團區



泰國館展示團區



印度館展示團區



TESLA 展示攤位



BOSCH 展示攤位



brembo 展示攤位

中國大陸經濟概況

儘管全球經濟目前面臨通膨壓力、消費力度緊縮與地緣政治風險等多重挑戰，中國2025年上半年經濟展現出強勁韌性，根據國際貨幣基金IMF預測，中國經濟成長率將從2024年的5.0%放緩至2025年的4.8%，此次2025年的預測數值相較於2025年4月時有所上調，主要受惠於出口表現強勁，以及財政刺激國內消費力道加大的推動。然而，2025年初出口提前拉貨所帶來的短期提振，預計將在2025年底至2026年初出現回落效應，2026年整體經濟成長率預估將可能放緩至4.2%。

2025年上半年，中國出口表現活躍，成為支撐經濟成長的重要引擎之一，雖然對美出口受關稅與地緣政治影響而下滑，但對東協、非洲及拉丁美洲市場的出口明顯成長，有效彌補了對美出口的減少。值得注意的是，部分企業為避免關稅上調風險，提前出貨的現象顯著，因此下半年可能會



回落。同時，美國針對轉運貨物的新關稅政策增加了貿易前景的不確定性，該政策的實際影響取決於執法細節及「轉運」的定義，未來可能影響中國的間接出口與第三國貿易結構，特別是經由東南亞地區的再出口。

擴大內需市場依然是中國經濟復甦的關鍵力量，中國政府推動的「以舊換新」政策與地方促銷措施，在上半年提振了汽車、家電與電子產品等耐久財的銷售。然而，隨著政策效應逐步遞減，消費動能在第三季出現放緩跡象。

中國的消費市場目前已是全球第二大，但其消費對GDP的貢獻度偏低，家庭支出僅占GDP約40%，與已開發國家相比仍有顯著差距，近期零售銷售成長放緩，主因在房地產市場壓力與全球經濟不確定性高，消費者對未來生活支出仍維持謹慎態度。

中國大陸車市概況

中汽協分析，2024年「兩新」政策出台、汽車產業轉型步伐加快，全年產銷量再創新高，表現出強大的發展韌性和活力，成為拉動經濟成長的重要引擎，然而汽車產業仍面臨不少困難和挑戰，主要表現在國民消費信心不足、汽車消費動力欠佳，產業競爭加劇、獲利持續承壓，因此影響產業發展前景。

中國商務部等八部門於2025年1月發布公告《關於做好2025年汽車以舊換新工作的通知》（以下簡稱《通知》），確立了2025年汽車以舊換新補



貼政策，其延續2024年開始「報廢更新和以舊換新政策」頒布以來，是少數的補貼政策中能起到立竿見影效果，目的在於推動汽車更新換代、擴大內需與促進節能減排。對報廢相關舊車並購買新能源乘用車補貼人民幣2萬元，對報廢相關燃油乘用車並購買2.0升及以下排氣量燃油乘用車補貼1.5萬元，以購置新能源車補貼較高，由於廢舊購新的新能源較燃油車有多五千元的補貼優勢，因此吸引消費者選擇購買新能源車，補貼政策尤其是強力推升入門級純電動車與混合動力車市場，顯示政府引導綠色消費的方向。補貼資金由中央與地方按9：1比例分擔，並透過全國統一平台申請及審核。該政策有助於刺激汽車消費、加速老舊車淘汰，推動新能源與節能車銷售，同時促進汽車回收拆解與產業鏈升級。

2025年上半年，在「以舊換新」與財政補貼等政策刺激下，中國汽車市場持續回暖，消費者對大宗消費品的購買意願顯著增強，整體銷量延續成長態勢，以新能源汽車成為市場主力，固態電池與智慧駕駛技術的突破性迭代推升產品競爭力，促使整體產業鏈進入加速升級階段。

根據pwc報告，2025年上半年，中國汽車產業併購總規模達946.76億元人民幣，雖較去年同期交易數量下降21%，但交易金額顯著攀升，平均交易額較去年同期上升近90%。資金主要投資方向為高附加價值領域，電動化、智慧化升級成為推動汽車產業併購主軸。

然而在今年9月，許多地方政府宣布暫停補貼政策，中國汽車工業協會表示，今年上半年汽車以舊換新補貼申請進度大超預期，由於年初就確定



全年3000億元補貼資金支持，下半年各地方政府開始調控補貼發放進度。

路透社分析中國10月底公布的「十五五」規劃，在布局未來產業的部分，沒有提到發展新能源汽車，取而代之是量子科技、生物製造、氫能和核聚變能等，推測原因是近年中國經濟低迷，民眾消費緊縮，國內新能源汽車市場出現產能過剩、價格戰及過度競爭，加上中國與西方國家的貿易關係漸趨緊張，汽車出口市場籠罩著陰霾，因此中央把產業發展焦點轉移至其他產業。

中國汽車產銷量實現穩步增長，產業保持全球領先地位，中汽協公告2024年全年產銷統計：

- 汽車產銷分別為3,128.2萬輛和3,143.6萬輛，同比成長3.7%和4.5%；
- 乘用車產銷分別完成2,747.7萬輛和2,756.3萬輛，同比成長5.2%和5.8%；
- 商用車產銷分別完成380.5萬輛和387.3萬輛，同比分別下滑5.8%和3.9%。

2024年全年中國新能源車產銷統計：

- 新能源車產銷分別完成1,288.8萬輛和1,286.6萬輛，同比成長34.4%和35.5%。
- 其中純電動車產銷分別完成775.8萬輛和771.9萬輛，同比成長15.7%和15.5%；



- 插電式混合動力車產銷分別完成512.5萬輛和514.1萬輛，同比成長78.1%和83.3%。

2024年全年中國汽車出口共計585.9萬輛、成長19.3%，分車型看：

- 乘用車出口495.5萬輛，同比增長19.7%；
- 商用車出口90.4萬輛，成長17.5%；
- 新能源車出口128.4萬輛，成長6.7%。

根據中國汽車流通協會最新資料，10月被稱「銀十」傳統消費旺季，為應對年末衝量需求，部分廠商增加進口車型備貨，在去年同期受海運阻滯影響形成的低基數，本月進口量呈現成長。1-10月乘用車累計進口39.8萬輛，同比下滑29.8%，進口量已連續四年負增長。由於中國製新能源車競爭力躍升和進口車型國產化兩大因素，地方補貼減少削弱高端消費需求，推動消費提前轉向國產新能源車型，進而加劇了對進口車的市場擠壓，1-10月，累計銷售45.1萬輛，同比下滑14.9%。

2025年11月車市銷售力度不強，由於去年的高基期，今年零售相對於2023年的同期銷量仍是14%的較好成長幅度。由於部分地區的以舊換新和報廢更新補貼政策大幅收緊，10月零售出現環比負成長，而且燃油車零售下降10%。乘用車銷售市場在前幾個月經歷了多輪政策補貼，已經形成了較大的透支效應，到第四季部分消費者面臨無補貼政策，因此近期的觀望心態也較強。



根據國際清潔交通委員會icct報告顯示，2024年全球輕型電動汽車的銷量接近1,700萬輛，約占輕型車總銷量約8,950萬台的19%(2023年約15%的銷量占比)，其中，2024年中國、美國、歐洲和印度四大輕型汽車市場合計銷量占全球輕型車總銷量的67%。2024年延續了2023年的市場趨勢，中國依然是全球最大的電動車市場，電動車銷量超過1100萬輛，佔全球市場約66%，占中國全國輕型車新車銷量的44%，較2023年的33%成長。

伴隨著中國新能源車的生產規模持續創新高，在全球市場的銷售量持續提升，歐美政府為保護自家車輛產業發展，以加高關稅的手段築起護城河，歐盟於2024年10月底生效高達45.3%的電動車關稅。

拜登政府於2024年敲定的「301條款」關稅修訂在2025年全面生效，中國電動車（EV）的進口關稅已從25%暴增至100%，實質上切斷了中國直接出口電動車至美國銷售的可行性，此外，針對電動車鋰電池的關稅從7.5%提高至25%，關鍵礦物的關稅也同步提升，削弱了中國電池產品的價格競爭力，川普政府（Trump 2.0）上台，對全球徵收對等關稅及232條款，波及底盤、輪胎等傳統零組件。同時美國商務部發布的「聯網汽車」（Connected Vehicle）禁令。該規則於2025年3月17日起生效，禁止美國銷售的車輛使用中國背景公司設計的特定軟體與硬體，這迫使全球車廠（如Tesla、GM）必須在2025年立即開始重整供應鏈，將中國製的通訊模組、雷達與軟體系統剔除，否則將無法在美國銷售。

2025年是中國電動車外銷擴張關鍵年，主要為三大市場，東南亞市場對



價格敏感、豐富車款迅速拓展市場，而且還有供應鏈短距離優勢，使整體交付速度與成本更具競爭力；**中東市場**對中國電動車接受度提高，中國品
牌靠價格、長續航與在地化售後策略在中東地區迅速搶占市場；**南美洲電**
動化進程快速展開，但Tesla 在該區滲透有限，因為中國新能源車價格門檻較低與在地信貸支持，消費者能在較短時間內採購電動車，促使南美銷量迅速攀升。

中國汽車流通協會統計，今年前三季中國汽車出口暢旺，部分海外市場成長幅度大，以新能源車的海外市場表現亮眼，燃油車的俄羅斯市場去庫存壓力減少，推動汽車出口全面持續成長，中國混合動力等車型的出口力度加大。

根據中國汽車流通協會最新報告，2025年隨著中國新能源車滲透率提升，產業面臨顛覆性的變化，汽車零配件售後服務市場（Aftermarket）在車齡結構變化、數位化生態加速發展的推動下，呈現穩健增長的態勢。根據國家統計年鑑數據，2024年全國汽車保有量達到3.46億輛的規模，以全國14.06億人口對比，乘用車的千人保有量達到219輛，商用車的千人保有量達到27輛，隨著車輛保有量逐年提升，車齡結構也隨之改變，2024~2025年，中國3~8年車齡占比快速上升，這一族群是維修、保養、零件更換量最高的核心市場，市場之大持續支撐龐大的維修保養、零部件更換與汽修服務需求。

2025年的最顯著趨勢之一，是傳統燃油車售後需求仍維持高位，而新能



源車售後需求雖快速成長但產品結構不同，根據中國政府網公告，2025年6月底全國汽車保有量3.59億輛，中國燃油車保有量仍占多數、共計3.22億輛(新能源車為3,689萬輛)，維修保養需求相對穩定，包括碰撞件、機油、濾清器、剎車系統、底盤零件等更換量穩定，然而，新能源車的銷售量快速累積正在改變售後服務品項結構。

雖然近期中國人口數萎縮，但汽車駕駛人數仍在成長，歸因於電動車的技術提升，使得駕駛難度大幅降低，減輕電動車駕照領取難度對車市消費有明顯幫助。

2025年是全新的開局，政府透過更多的補助方案用於報廢更新和以舊換新大力提升車市動能。從乘聯數據的分析來看，2025年全年的車市消費和工業生產預估持穩，以舊換新政策的良好效果，年初穩定成長，然而年末有較強的壓力，依此態勢2026年初消費不旺的壓力會更大，因此未來穩定成長僅靠以舊換新是不夠的，要類似車購稅優惠等促進首購群體購車消費，以更大的政策力道支撐市場。

據中研普華產業研究院的最新報告顯示，2029年全球汽車零配件市場規模預計將達到3.07萬億美元，複合成長率達3.6%，中國市場為全球最大的汽車市場之一，其零配件市場規模同樣不容小覷，預估2027年中國汽車零配件市場規模將突破7.8萬億元人民幣，顯示出強勁的成長潛力。

新能源汽車的快速發展成為推動零配件市場成長的重要力量，2025年全球新能源車銷售量預計達到2542.2萬輛，其中中國品牌超過60%，這一趨



勢直接帶動了三電系統等核心零組件需求的激增，為新能源汽車配件市場帶來了前所未有的發展機遇。隨著新能源汽車銷量的不斷增加和技術的進步，預計到2030年，新能源汽車零配件市場規模將突破兆元大關，成為汽車零配件產業的重心。

新能源車的動力系統簡化，使其保養頻率低於燃油車，但其三電系統（電池、電機、電控）檢測、熱管理系統、電池冷卻、電機零件維護等新型服務需求快速增加，尤其是 2020~2022年間大量交付的新能源車在2025年進入第5~3年的使用期，因此S&P Global報告顯示，2025年汽車售後服務市場產業顯然是一個轉型期的到來，預計到2025年年底，光是中國大陸，就有約2.45億輛汽車過了保固期，約佔全國汽車總銷量的72%，開始進入關鍵零組件保固到期後的維修高峰，可望帶動售後市場的結構變異。

技術不斷進步是推動汽車零配件產業發展的核心動力，近年來，隨著新能源汽車和智能駕駛技術的快速發展，汽車零配件產業正經歷著深刻的技術變革，隨著消費者對智能駕駛技術的認知和接受度提高，以及車廠對智能駕駛技術進化，預計到2030年，L3級以上智能駕駛技術的滲透率將達到較高水準，為消費者帶來更加安全、便捷、舒適的駕駛體驗，智能駕駛技術的發展也將推動零配件產業的轉型升級，改變新的市場需求和商業模式。

車輛輕量化是提高汽車燃油經濟性和降低排放的關鍵之一，特別是新能源車重量更重，鋁合金、碳纖維等輕量化材料不僅具有重量輕、強度高、



耐腐蝕等優點，還能有效降低汽車能耗和排放，未來，輕量化材料將在汽車零配件中得到更廣泛的應用。

相較新車以原廠的4S店保養、維修為主，中高車齡車主更傾向選擇獨立維修廠、連鎖汽修店，因為價格透明、速度快的維修流程，而且大量使用物美價廉的國產AM零件，這直接促使近期中國售後市場的非原廠AM零件、再製零件需求持續攀升，也加速汽修連鎖化的發展。

隨著全球淨零減碳的發展趨勢，中國已超越美國成為全球新能源汽車第一生產國和第一大市場。上海展也成為眾家廠商發表最新穎技術的平台，汽車勢必會從單一產品邁向更豐富、更多元的交通載具，不管是純電動車、插電式複合動力車、增程式電動汽車或氫燃料車，隨著電動化和智慧技術的發展，汽車從成熟的工業產品已經過渡到技術不斷推陳出新的科技產品，因此汽車製造商必須迅速提高其軟體和硬體能力，全球汽車產業正式進入新能源車的戰國時代。



「2026年上海國際汽車零配件、維修檢測診斷設備及服務用品展覽會」

將於12月2日至5日上海虹橋國家會展中心再次舉辦。





車輛公會籌組『2025年上海國際汽車零配件、維修檢測診斷設備及服務用品展覽會』
參展廠商名單

序號	公司名稱	主要產品名稱
1	喬勝機動車配件有限公司	油封、O型環、汽門油封、墊片、車用USB多孔充電器(USB-A/USB-C)
2	馥勝工業股份有限公司	變速箱齒輪、軸
3	侑和利有限公司	煞車總泵及修理包、離合器總泵及修理包、離合器分泵總成及修理包、離合器分泵、蝶式修理包、時規調整器修理包及零件
4	鼎傑企業有限公司	門鎖開關、電磁閥、安全氣囊用時鐘彈簧、組合開關、傳感器
5	益暉工業有限公司	汽車手動變速箱齒輪、軸心、層齒、輸入軸、速齒
6	裕仁工業科技股份有限公司	補胎片、補胎條、補胎液、工具、膠水
7	博昌工業股份有限公司	引擎汽門、引擎汽門導管、引擎汽門座圈
8	三和工業股份有限公司	汽車引擎墊片
9	豐華交通工業股份有限公司	汽車後視鏡、電動後視鏡、鏡片、轉向燈、後視鏡外蓋
10	湧盛電機股份有限公司	車用空調壓縮機
11	開發工業股份有限公司	汽車避震器、機車避震器、ATV避震器、各種設備設施用擰桿
12	吉茂精密股份有限公司	汽車水箱、外掛式油管、水箱零配件、模具開發
13	為升電裝工業股份有限公司	汽車開關、汽車感應器、胎壓感測器、先進駕駛輔助系統、分流感測器
14	嘉韻工業股份有限公司	卡車外觀件與後視鏡、美日歐卡車OEM和AM卡車碰撞部件和後視鏡、卡車保桿、卡車擋泥板、卡車電鍍外觀件

(作者現任本會業務處專員)



義大利車輛產業近況

◎ 編輯部

義大利汽車零配件部門陷入衰退

依據杜林商會(Camera di commercio di Torino)和義大利汽車產業協會(the Italian Association of the Automotive Industry, ANIFA)每年進行的調查(Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025)顯示，2024年為義大利汽車零配件部門營收成長階段的結束，總營收下降6.0%，其中Piemonte大區下降5.6%，就業人數減少2.4%。2025年在營業額、訂單、就業和投資方面的預測是悲觀的。跌幅最大的是模組供應商及系統整合商（下滑8.2%）、專業製造商（下滑7.0%）及加工分包商（下滑6.8%），僅有賽車和售後服務市場有較佳的結果，賽車專業製造商成長1.2%和售後市場成長0.6%，突顯了Piemonte大區和義大利戰略部門之一-汽車零配件在國際層面經歷深刻轉型的挑戰和困難。

杜林商會主席Massimiliano Cipolletta表示：「由於幾個背景因素，汽車產業正經歷著巨大的不確定性，如地緣政治危機、能源轉型、亞洲地區快速發展帶來的世界經濟力量的平衡開始轉變、美國新關稅帶來的貿



易政策變化。在此複雜的框架下，汽車零配件部門營業額經過多年的相對增長，在2024年遭受下滑，並預計未來營收將收縮並對就業產生影響，在Piemonte大區更為明顯。」

ANFIA汽車配件部門總裁Marco Stella表示：「目前遵循以電動車為主的單一技術正在損害歐洲零配件製造商，其產品覆蓋了歐盟生產的內燃機汽車技術含量約60%，但電動汽車僅佔約40%。因此，我們希望歐盟對輕型車輛二氧化碳減排目標法規的持續修訂，將朝著技術中立的方向發展，從而保障工業技能和就業。我們還認為，歐盟必須採取充分和相稱的措施來保護歐洲製造業，並保護歐洲大陸生產的汽車、系統和零配件所產生的附加價值。」

2024年，全球機動車需求達到96,200,000輛，較2023年成長2.8%，較2019年成長3.6%，從而確認了疫情、半導體危機和能源價格上漲後恢復正常的趨勢。然而，鑑於全球汽車產業的重心日益向亞洲轉移，中國成為全球市佔率三分之一、成長4.5%、印度成長3%；同時歐洲(歐盟加英國)成長1.5%、日本減少7.5%與北美成長3.1%，其他普遍市占率逐漸下降。中國和印度的銷量超過了2019年的水準(成長率分別為21.8%和41.7%)，但在歐洲、日本和北美，銷量降低(分別為減少16.5%、減少14.9%和減少5%)。總體而言，亞太地區佔全球機動車需求的一半以上，金磚國家從2019年的約三千五百萬輛汽車開始，到2024年將達到近四千二百萬輛。2025年，全球機動車需求預計將保持相當穩定約97,000,000輛，與2024年相比成長0.8%。



義大利2024年機動車需求為1,790,000輛，略低於2023年、下滑0.3%。與2019年相比，下降了15.9%。預計2025年，義大利市場的銷量略低於上一年，ANFIA預測約1,750,000輛，與2024年相比減少2.6%。

2024年世界機動車產量為93,500,000輛，與2023年相比略有下降0.8%，但與疫情前的水平相比基本穩定（2019年為成長1.4%）。中國佔據主導地位，生產了3,130萬輛汽車，佔全球產量的三分之一（33.5%），同比增長3.7%，與2019年相比增長21.5%，而北美保持穩定（微幅下滑0.3%），日本和歐洲則回落（分別為減少8.5%和減少6.3%）。全球產量預計在2025年將增長至95,400,000輛、比2024年成長2%，主要受亞洲推動，亞洲鞏固了作為該產業主要製造中心的角色。

根據ANFIA估計，義大利國內機動車產量為591,000輛，2024年結束時出現兩位數下降32.3%，而2025年產量將進一步下降，共計約500,000輛、減少15.5%。

◆ 資料來源：駐米蘭辦事處經濟組

汽車市場：義大利電動車發展落後

依據安聯貿易(Allianz Trade)在2025慕尼黑車展期間發布數據，2025年1至7月歐洲新車掛牌數下降0.7%，並由法國(-8%)、義大利(-4%)及



德國(-2%)帶動此一萎縮趨勢，亦反映出整體車市的疲態。

雖然歐洲整體電動車市場有所成長，但其發展仍低於歐盟原定目標，而義大利進度則更為落後。目前歐盟電動車占比為15.6%，低於歐盟設定的20%，更遠低於國際能源總署(IEA)的2030年50%目標。義大利電動車占比僅為5%。

義大利為歐洲重要的汽車市場之一，但轉型進展緩慢，消費者仍偏好選擇價格與續航力更具優勢的混合動力車，導致延遲減碳進程；原因在於充電基礎設施不夠普及，獎勵措施不穩定，同時缺乏對新技術產業鏈的支持。

歐洲汽車產業同時亦面臨國際競爭壓力。2025年上半年歐洲出口至中國汽車銳減40%，對美國出口亦下滑14%。於此同時，中國品牌則加速拓展歐洲市場，提供價格具競爭力的電動車與混合車，多數低於30,000歐元。加上需求放緩與關稅上升的雙重影響，2025年上半年歐洲汽車製造商利潤率萎縮超過200個基點，汽車業則以削減成本、精簡產品線及更謹慎的投資策略因應。

2025至2026年歐洲汽車產業的挑戰，將為如何平衡經濟穩定與創新發展，包括可回收電池、自動駕駛技術，以及稀土供應鏈等。每一項議題的決策都將影響歐洲汽車產業的未來。

◆ 資料來源：駐義大利代表處經濟組



2025年義大利新購電動車補貼方案出爐

歷經多月討論與延宕，義大利《官方公報》(Gazzetta Ufficiale)於近期公布2025年新購電動車補貼方案的法令。此項措施由《國家復甦暨韌性計畫》(PNRR)核撥約5.97億歐元資金，原預定用於建置充電樁，為加速永續交通轉型，並考量義大利電動車普及仍落後其他歐洲國家，決定透過財政支持家戶與微型企業參與轉型。

根據法令，個人購買定價不超過35,000歐元(未含加值營業稅)的新電動車，且同時報廢一輛符合歐盟廢氣排放標準第5期(EURO 5)的汽油或柴油車，即可符合申請條件。補助金額依家庭綜合年收入(SEE)分級：低於30,000歐元者最高可獲11,000歐元；介於30,000至40,000歐元者可獲9,000歐元，藉此優先照顧經濟弱勢族群。微型企業每輛電動商用車可獲車價(未含加值營業稅)30%補助，最高20,000歐元，每家企業限購兩輛，以協助小型業者汰舊換新，尤其是從事市區與「最後一哩派送」性質的物流業者。

申請條件除購置新車與報廢舊車外，另要求新購車輛須登記在申請人名下並持有至少24個月，且申請人需居住於人口逾50,000名的「都市功能性區域(Aree Urbane Funzionali；英文縮寫FUA)」，藉此將效益集中於污染最嚴重的地區，並同時引入「生態評分(ecoscore)」的創新條件，評估車輛全生命週期的環境影響，目前僅適用於電動車，未來可能擴及其他環保車型。



申請程序預計於2025年10月於義大利環境部的Sogei平臺啟用後開放，並將依據更新後的FUA地圖受理至2026年6月30日或至資金用罄。市場普遍關注此項措施能否突破電動車高購置成本的障礙，然此項措施的成效，亦仰賴製造商與經銷商能否有效引導消費者釐清新規下的限制與機會。

此項政策被視為義大利永續交通轉型的決定性考驗，一方面提供實質性支持鼓勵電動車轉型，另一方面檢驗國家體系支援綠色轉型的能力。對於製造商而言，此次或將帶來銷售新車的契機；對於民眾，則提供經濟支持並減少環境衝擊的機會；對於政府則是一場挑戰，將檢驗能否成功將措施落實為結構性推力，而非僅止於短期政策。

◆ 資料來源：駐義大利代表處經濟組

價格、通膨、關稅：近半義大利人選擇放棄購買新車，二手車交易激增

根據管理顧問公司Simon Kucher調查，多數義大利人打算延長現有車輛的使用時間。2025年7月二手車銷售量為新車登記量的兩倍。價格、通膨與關稅是影響購車的主要考量。

調查結果顯示，過半數義大利人選擇不換新車，繼續使用現有汽車。52%的消費者表示感受到購買力下降，主要來自於薪資停滯，另



一原因則是車價持續攀升。Alixpartners顧問公司分析，2019年至2024年間，歐洲最受歡迎車款價格上漲40%至70%，而同期平均薪資僅成長12%。

價格因素是歐洲車主購車決策的主要考量因素。Simon Kucher公司分析，歐洲消費者對價格的敏感度比其他國家消費者高出15%。Facile.it的調查顯示65.5%的義大利人購車時首要考量為價格，其次是燃料類型(48.6%)和維護成本(38.6%)。

於此同時，中國汽車品牌逐漸成長並吸引消費者注意，但信任度則尚未建立：43%的受訪者表示願意考慮購買中國品牌汽車(尤其是Z世代)，但仍對品質、安全性及售後服務存疑。值得注意的是，2025年7月比亞迪(BYD)汽車在義大利銷售量首次超越歷史悠久的Alfa Romeo。

面對購買力下降，許多人轉向二手車市場。根據義大利汽車協會(ACI)發布的《Auto-Trend》最新報告，2025年7月二手車過戶數較2024年同期成長4.4%，其中汽車成長3.9%、機車成長6%。2025年1至7月二手車總數增加2.3%，其中汽車增加2.1%，機車增加3.2%。2025年7月每登記100輛新車，同時銷售226輛二手車；對比2025年1至7月，每100輛新車登記相對銷售196輛二手車，顯見近期二手車市場的活絡。

◆ 資料來源：駐義大利代表處經濟組



義大利六大大汽車產業協會聯名致函總理：重振汽車產業是國家優先事項

包括ACI、ANFIA、ANIASA、Federauto、Motus-E及UNRAE等義大利六大大汽車產業相關公協會，聯名致函義大利總理Giorgia Meloni以及企業暨義大利製造部(MIMIT)、環境與能源安全部(MASE)、經濟財政部(MEF)、交通與基礎設施部(MIT)等部會，以及義大利國會與地方政府代表，示警汽車產業危機為前所未見的嚴峻，並呼籲重振汽車產業是國家的優先任務。

上述協會於杜林車展期間，出席由UNRAE主辦的圓桌論壇時發表此一聯名信，指出汽車產業正面臨前所未有的嚴重危機，包括：

- 市場停滯，銷量遠低於疫情前水準；
- 國內生產量跌至歷史最低點；
- 目前使用中的車輛老化，對環境與道路安全造成負面影響；
- 能源轉型進展停滯，電動車市場占比僅為歐洲平均值的四分之一。

同時提出下列六項產業優先對策建議：

- 穩定、明確且結構性簡化的購車獎勵措施；
- 全國性充電基礎設施與替代能源佈局計畫；
- 公司用車的稅務改革，向歐洲最佳範例看齊；



- 支持義大利製造的汽車產業與相關工業供應鏈；
- 提供消費者清晰透明的支持措施，協助完成能源轉型；
- 重新賦予汽車與公路運輸在經濟與社會中的文化與產業價值。

義大利外國車商總會(UNRAE)理事長Roberto Pietrantonio表示，汽車產業長期低迷，相關公協會展現共同協作精神。期盼這是與政府開啟建設性、持續性對話的第一步，讓汽車產業重回國家政策的核心，必須儘快展開共同行動，透過明確、具針對性且連貫的政策措施，全面保護與重振義大利汽車產業。

◆ 資料來源：駐義大利代表處經濟組

汽車產業：企業暨義大利製造部長強調技術中立與彈性 不容再延

企業暨義大利製造部長Adolfo Urso在布魯塞爾參與歐盟「競爭力理事會」(Consiglio Competitività)有關汽車產業的戰略對話時強調，義大利自本屆議會開始，已持續三年在汽車議題上呼籲歐盟重新檢視《綠色政綱》(Green Deal)規範，並已在2024年透過「非正式文件」成功推動取消超額罰金(super-multe)及提前於本年檢討碳排放規範。現下已非討論或延宕的時刻，而是必須立即作出明確決策。

Urso部長強調汽車產業在歐洲經濟的核心地位，不僅是歐洲最大產業，攸關數百萬人的就業，因此重申須採取務實作法，針對小客車、輕



型車、重型車與企業車隊提出具體方案。另指出歐洲汽車產業的未來須建立在「技術中立」與「彈性」的基礎上，避免從對俄羅斯的能源依賴轉向為對其他國家的技術依賴，並同時主張須確保電池的歐洲生產與技術掌握，以維持歐洲韌性並保護企業自主免於外部威脅。

義大利政府表示會中獲多國代表支持，突顯迅速作出具體決策，以及推動以技術中立、彈性與戰略自主性為核心的歐洲方針，已成為當務之急。

本次會議期間，Urso部長並與德國Katherina Reiche部長及法國Marc Ferracci部長會談。Urso部長表示已與兩位同僚歐洲產業政策問題達成完全共識，共同要求歐盟執委會立即採取行動，恢復歐洲工業體系的信心與穩定，並從鋼鐵和化學等戰略產業做起；並在汽車產業推動技術中立、靈活性和歐洲優先原則。

◆ 資料來源：駐義大利代表處經濟組

義大利與德國攜手推動歐洲汽車產業實質轉型

歐洲工業正處於關鍵轉折點，義大利企業暨製造部(MIMIT)Adolfo Urso部長與德國經濟部(BMWK) Katherina Reiche部長聯名致函歐盟執委會，要求立即調整汽車產業政策方向，並以負責、務實且具遠見的態度推動新一階段的產業發展。



MIMIT部長Adolfo Urso指出，由雙方部長共同簽署聯名信係為支持歐洲汽車產業未來的共同願景。兩國自2025年6月以來的深度討論，雙方先就企業車隊脫碳議題立場達成一致，之後再就歐盟汽車產業戰略對話擬定共同立場，而此一戰略對話源自義大利一年前所提出的「非正式文件」(non paper)所啟動。

Urso部長強調，透過兩國共同且明確的立場，提出綠色轉型方向，真正能在環境、社會與經濟層面實現永續性，擺脫《綠色政綱》(Green Deal)的意識形態框架。義大利政府展現推動歐洲重新聚焦於產業實際需求的堅定立場，如今正是作出決策的時刻；當歐盟仍在爭論時，全球競爭已迅速加劇，歐洲必須立即採取行動，避免停滯不前。

◆ 資料來源：駐義大利代表處經濟組

義大利與德國就企業車隊(corporate fleets)脫碳議題立場達成共識

企業暨義大利製造部(MIMIT)宣布，已與德國聯邦經濟與能源部(BMWE)就歐盟執委會推動的企業車隊脫碳倡議達成共同立場。此一共識不僅為關鍵性進展，亦延續今年7月雙方部長在柏林會談的成果。

德義均認為針對此一議題，歐洲應採取靈活且平衡的政策方向，並建立在「技術中立」的基礎上，搭配促成過渡的獎勵措施與實用工具。

企業暨義大利製造部Adolfo Urso部長表示，透過此一共識，義德重



申致力於推動創新與歐洲產業競爭力的永續轉型。政府有責任推動有效且靈活的措施，引導企業邁向脫碳，同時避免制定僵化及懲罰性規範。德義將合作攜手引領轉型，將技術中立與永續發展置於歐洲未來交通運輸的核心。

德義兩國政府認為，針對乘用車脫碳議題所提出的措施或工具，都應促進或支持車隊向低排放車輛過渡，且不應僅限於電動車；計算二氧化碳排放強度時，必須採取技術中立方式，並考慮歐盟的韌性與競爭力，確保經濟效率、競爭力與透明性為核心目標。兩國表示，此一方法應適用於所有類型的車隊，包括乘用車、輕型商用車以及重型車輛。

◆ 資料來源：駐義大利代表處經濟組

義大利有 60 個城市準備進行自動駕駛汽車測試

據媒體報導，歐盟執委會主席Ursula von der Leyen在布魯塞爾舉行的2025年歐盟市長公約儀式(EU Covenant of Mayors Ceremony 2025)上表示，在義大利將組成一個城市網絡，使第一批自動駕駛汽車將能夠流通，由60位義大利市長組成的城市網絡聯盟已經表達了興趣。

準備進行測試的城市名單包括Lombardia大區和Piemonte大區的城市，據估計，在義大利已經有大約500公里的道路配備了與自動駕駛相容的數位基礎設施。這要歸功於義大利的「國家復甦暨韌性計畫」(Piano



Nazionale di Ripresa e Resilienza，PNRR)和歐洲5G網絡架構計畫的資助，該計劃旨在確保車輛和基礎設施之間的持續覆蓋以及連接網絡。

例如，在Torino市，有一輛自動駕駛電動公車已經在運營，沿著三公里的路線連接Campus Luigi Einaudi大學校園；而在Brescia市則開始與FIAT 500e電動車進行自動駕駛汽車共享試點，FIAT 500e在通過應用程序預訂後載送用戶。Genova和Varese也在準備專門的測試路段，而負責高速公路經營與維護的Autostrade per l'Italia公司，繼在A20高速公路上使用Maserati MC 26 Cielo進行初步測試後，仍在高速公路網絡上持續進行試驗。

◆ 資料來源：駐米蘭辦事處經濟組

義法汽車集團 Stellantis 承諾義大利所有工廠將持續營運

企業暨義大利製造部長Adolfo Urso近日接受義國媒體專訪時表示，近日將與義法汽車集團Stellantis新任執行長Antonio Filosa及義大利汽車產業協會(ANFIA)商討該集團以義大利為核心之「義大利計畫(Ionian Plan)」的落實情形，以及如何在歐洲層面協調行動。

Urso部長指出，該Stellantis專案小組已於2024年底結束並提交前述「義大利計畫」，而該部的汽車產業圓桌會議於2025年已召開兩次，規劃10月再度舉行，屆時將推出「創新協議」、「迷你發展合約」，



以及針對進行創新的企業提供新的稅收抵免等措施。

依據Stellantis專案小組達成的協議，Stellantis集團將在2025年投資20億歐元，並與義大利製造零組件供應商簽訂60億歐元的合約；倘歐盟法規調整，2026年起可望逐步恢復產能。

Urso部長說明，「義大利計畫」為各工廠設定不同任務，包括Pomigliano廠的Stla-Small平臺、Mirafiori廠的油電混合500車型、Melfi廠的新車款、Modena廠的豪華車型、Cassino廠的Alfa Romeo新車，以及Atessa廠的大型商用車款。企業暨義大利製造部將持續監督上述計畫是否落實，並將自「汽車產業基金」投入零組件供應鏈。

Urso部長強調，近期由義大利所主導的歐盟層面倡議，包括Stellantis董事長John Elkann與前Renault執行長Luca de Meo的聯合公開信，以及後續歐洲汽車製造商發布的共同文件，均反映出義大利所推動的技術中立原則，以及2035年後油電混合車繼續存在的立場。義大利亦與法國盼可達成如同義德兩國間的共識。

Urso部長表示，Stellantis集團承諾在義大利所有工廠將持續運作，與其他歐洲國家不同。針對如何吸引外國對在義大利生產汽車的興趣，Urso部長認為唯有明確規則才能吸引投資，因此義大利在歐盟與美國達成關稅降至15%的協議後，下一步將是建立清晰且可持續的歐盟規範，才能吸引更多的投資。

◆ 資料來源：駐義大利代表處經濟組



義法汽車集團 Stellantis 執行長：義大利是集團戰略的核心

義法汽車集團Stellantis執行長Antonio Filosa於上任後首次與工會正式會晤時宣布，將自2026年2月起在Mirafiori廠區增聘400名員工，以配合新款Fiat 500油電混合車型的第二輪生產，並重申集團對義大利的承諾，強調義大利為集團策略願景的核心國家，確認集團提出的「義大利計畫(Piano Italia)」的穩固性；另針對Termoli的電池超級工廠的發展，表示合資公司ACC將於今年底作出最終決定，並呼籲工會支持修訂過於嚴苛的歐盟法規。

Filosa執行長指出現行歐盟汽車法規需重新檢視，其未能充分反映市場與產業現況；Stellantis集團正與歐洲汽車製造商協會(ACEA)及歐盟執委會緊密合作推動修法，並呼籲身為利害關係人的各地工會積極支持。

此外，集團在義大利工廠的混合動力車生產計畫亦同時獲得確認：除Mirafiori廠區的Fiat 500外，Melfi廠區將啟動新款Jeep Compass的生產、Cassino廠區則將重啟生產線並推出多元能源的車型，不再僅限純電動車。

相關金屬機械工會均對增聘員工決定持肯定之意；義大利金屬工業工會(Fiom)另指出，若要扭轉近年不利趨勢，需更根本的政策轉向；Fim、Uilm等工會亦提醒其他廠區仍面臨挑戰；義大利金屬工人工會(Fiom-Cgil)則呼籲推動達成協議的談判進程，以及政府保障及重振國內



的生產、就業及研究發展。

◆ 資料來源：駐義大利代表處經濟組

Stellantis 汽車集團有意加大對美國市場投資

義法汽車集團Stellantis規劃在美國市場投入100億美元，重振Jeep、Ram、Chrysler等品牌。上述投資金額包括新資金和先前已撥出，目標係扭轉市占率流失，並應對複雜的地緣政治與關稅環境。

上述計畫尚未獲得該集團正式確認，媒體指稱此反映集團新任執行長Antonio Filosa重新調整全球各區域的投資分配，其中50億美元為新資金，將以分年方式投入，可能用於美國伊利諾州與密西根州的工廠，包含重啟廠房、新聘員工及Dodge等新車型開發，以及重振Jeep、Chrysler品牌。其中伊利諾州Belvidere閒置工廠生產新款中型皮卡，可望促成1500名員工重返工作。

該項投資的時機與規模亦有地緣政治考量，以利爭取免除或減輕對墨西哥生產的中型Ram皮卡徵收25%關稅，惟同時亦顯示Stellantis集團評估歐洲的盈利復甦前景相對有限。

前任執行長Carlos Tavares時期，Stellantis集團將生產與工程轉往墨西哥等低成本國家，並大量投資於歐洲，但歐洲汽車市場需求與盈收均面臨壓力。Filosa執行長策略包括取消部分歐洲投資，如撤出對與米其



林(Michelin)及Forvia SE合作的氫燃料電池合資企業支持，並考慮出售共享汽車業務Free2move。

加強對美國投資已引起歐洲工會擔憂。Stellantis集團面臨歐洲品牌如Fiat與Peugeot面臨產能過剩問題，以及比亞迪(BYD)為首中國車商以具競爭力的價格擴展區域市場的壓力。目前包括Alfa Romeo Tonale SUV及Fiat Panda等城市車需求下降，Stellantis集團正暫停歐洲八座工廠的生產，可能關廠的擔憂促使Filosa執行長近日將與義大利工會代表會面。

儘管面臨挑戰，Filosa執行長的初步努力已見成效，第三季美國交車量成長，為近兩年多來首見。

◆ 資料來源：駐義大利代表處經濟組

Stellantis 汽車集團暫緩推出氫能車，擴大電動車產能

義法汽車集團Stellantis基於基礎設施不足、成本過高及缺乏足夠購車獎勵方案，日前宣布暫緩推出原計畫於年底前上市的氫能車Gamma Pro One系列。相關報導指稱，Stellantis計畫至2030年，設定目前生產純電動及混和動力車的摩洛哥Kenitra廠區，產量較現有翻倍之目標。

Stellantis規劃擴建Kenitra工廠，產能提升至每年100萬輛，預計新增



超過3,000個工作機會。Kenitra廠預計於2026年11月起生產新一代混合動力引擎，並自2025年7月起全電動三輪車投產。

Kenitra工廠係於2015年由當時的PSA(標緻與雪鐵龍)集團與摩洛哥政府簽署協議；於2019年正式啟用，當年即生產Peugeot 208，後續生產電動車e-208。目前該廠生產輕型四輪車Fiat Topolino、Citroën Ami與Opel Rocks-e，為同一平臺打造的姊妹車款，根據品牌定位進行不同個性化設計。工廠初始年產能為9萬輛，不久後提升至20萬輛，再增至40萬輛。

Stellantis集團計劃在Kenitra廠區建立名為「smart car」的新平臺，將「結合現代設計、寬敞內裝與高價格效能(price–performance ratio)」，搭載純電動(BEV)或內燃式混合動力(ICE Hybrid)，作為Stellantis為全球市場打造的核心平臺之一。Kenitra廠之特色為符合「工業4.0」標準：每輛車平均耗電僅425 KWh，效能表現突出。

◆ 資料來源：駐義大利代表處經濟組

義大利杜林汽車展於2025年9月26日至28日舉行

杜林汽車展(Salone Auto Torino 2025)於9月26日至9月28日舉行，共有約50家汽車品牌出席，其中包括17個中國電動汽車品牌，如比亞迪、吉利、東風、零跑等。



展會匯聚歐洲工業最具代表性的品牌，包括Stellantis、BMW、Ferrari、Lamborghini和Mercedes-Benz，以及特斯拉和幾乎所有韓國和日本製造商。這些汽車巨頭展示他們的最新作品，韓國現代汽車Ioniq 9展示一款受電玩遊戲啟發的概念車。

參展品牌約50個，包含：Abarth、Alfa Romeo、Automobili Pininfarina、Birba、BMW、BYD、Citroën、Dallara、DENZA、DFSK、Dongfeng、DR、DS、EMC、Evo、Ferrari、Fiat、Foton、Geely、GFG Style、Hyundai、ICH-X、Italdesign、Jaecoo、Jeep、KIA、Lamborghini、Lancia、Leapmotor、Lepas、Lotus、Maserati、Mazda、Mercedes-Benz、MHero、Omoda、Opel、Peugeot、PETRONAS Lubricants International、Polestar、RECARO Automotive、Renault、Sabelt、Sparco、Sportequipe、Suzuki、SWM、Tesla、Tiger、Voyah等。

展覽期間另有“皮埃蒙特遇見中國 - 杜林汽車設計獎（Piemonte Meets China Torino Automotive Design Award 2025）”，這是歐洲第一個汽車展認可中國製造設計，該獎項旨在增強東方風格和設計演變，促進Piemonte傳統汽車品牌與新興現實創造力之間的對話。

◆ 資料來源：駐米蘭辦事處經濟組

(資料來源：經濟部國際貿易署官網 - 全球商機資訊彙整)



中國大陸 2025 年 10 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)

2025年10月汽車工業經濟運行情況

當前，外部環境更加複雜嚴峻，中國國內結構調整壓力較大，中國經濟仍保持穩中有進發展態勢，呈現出基礎穩、優勢多、韌性強、潛能大的特點，宏觀經濟的平穩運行推動汽車產業向好發展。

10月，車企搶抓年底政策切換窗口期，生產供給保持較快節奏。企業新品繼續密集上市、行業綜合治理工作穩步推進，汽車市場延續良好發展態勢，月度產銷創同期新高。其中，乘用車市場穩健增長，商用車市場持續向好，新能源汽車較快增長，對外貿易呈現較好韌性。

中共黨的二十屆四中全會和《中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十五個五年規畫的建議》明確指出「大力指振消費」，且《建議》中對於提振消費作出具體部署，釋放出積極信號。明年是中共十五五開局之年，促消費依然是重點工作之一。去年下半年以來，汽車以舊換新政策帶動效果顯著，政策是否延續當前尚不明確，考慮到明年新能源汽車購置稅實施減半徵收，為減少市場波動，建議明年繼續優化實施相關



政策，並盡早發布實施細則，穩定市場預期，助力行業平穩運行。

一、汽車總體產銷、內銷、出口情況：汽車產銷月度產銷創同期新高、內銷環比同比雙增、出口連續三個月維持在60萬輛以上、新能源汽車出口首超200萬輛

10月，汽車產銷分別完成335.9萬輛和332.2萬輛，環比分別增長2.5%和3%，同比分別增長12.1%和8.8%。

1-10月，汽車產銷分別完成2769.2萬輛和2768.7萬輛，同比分別增長13.2%和12.4%，產銷量增速較1-9月分別收窄0.1和0.5個百分點。

10月，汽車中國國內銷量265.7萬輛，環比增長3.2%，同比增長5.8%。其中，傳統燃油汽車中國國內銷量119.7萬輛，環比增長0.4%，同比下降0.9%。

1-10月，汽車中國國內銷量2207.2萬輛，同比增長11.7%。其中，傳統燃料汽車中國國內銷量1114.3萬輛，同比增長0.6%。

10月，汽車出口66.6萬輛，環比增長2.1%，同比增長22.9%。

1-10月，汽車出口561.6萬輛，同比增長15.7%。

10月，傳統燃料汽車出口40.9萬輛，環比下降4.8%，同比下降0.9%；新能源汽車出口25.6萬輛，環比增長15.4%，同比增長99.9%。

1-10月，傳統燃料汽車出口360.1萬輛，同比下降5.1%；新能源汽車出口201.4萬輛，同比增長90.4%。



2025年10月汽車產銷情況

單位：萬輛，%

	10月	1-10月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	335.9	2769.2	2.5	12.1	13.2
銷售	332.2	2768.7	3.0	8.8	12.4

二、乘用車產銷、內銷、出口情況：乘用車市場穩健增長、中國品牌乘用車銷量佔比保持高位、新能源乘用車市場表現好於傳統燃料乘用車、乘用車15-20萬價格區間市場，新能源好於傳統燃料、乘用車內銷環比同比雙增，乘用車出口同比增速連續五個月保持20%以上

10月，乘用車產銷分別完成299.5萬輛和296.1萬輛，環比分別增長3.3%和3.6%，同比分別增長10.7%和7.5%。

1-10月，乘用車產銷分別完成2423.7萬輛和2420.9萬輛，同比分別增長13.5%和12.9%。

10月，中國品牌乘用車共銷售214.8萬輛，同比增長11.2%，市場銷售佔有率達到72.5%，比上年同期上升2.4個百分點。

1-10月，中國品牌乘用車共銷售1679.9萬輛，同比增長21.3%，市場銷售佔有率達到69.4%，比上年同期上升4.8個百分點。

1-10月，傳統燃油乘用車中，銷量主要集中在10-15萬價格區間，累計銷售369.8萬輛，同比下降8.6%。

1-10月，新能源乘用車中，30-40萬價格區間銷量同比下降，其他價



格區間銷量均呈正增長。目前銷量仍主要集中在10-20萬價格區間，累計銷量544.6萬輛，同比增長29.4%。

10月，乘用車中國國內銷量239萬輛，環比增長4%，同比增長4.4%；其中，傳統燃料乘用車中國國內銷量101.3萬輛，比去年同期下降2.9萬輛，環比增長1.3%，同比下降2.7%。

1-10月，乘用車中國國內銷量1943.6萬輛，同比增長12.1%；其中，傳統燃料乘用車中國國內銷量915.5萬輛，比去年同期增加10.9萬輛，同比增長1.2%。

10月，乘用車出口57.1萬輛，環比增長2.1%，同比增長22.8%。

1-10月，乘用車出口477.3萬輛，同比增長16.4%。

2025年10月乘用車產銷情況

單位：萬輛，%

	10月	1-10月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	299.5	2423.7	3.3	10.7	13.5
銷售	296.1	2420.9	3.6	7.5	12.9

三、商用車產銷、內銷、出口情況：商用車市場持續向好、貨車市場同比保持快速增長、客車產銷同比保持快速增長、商用車內銷市場快速恢復、商用車出口環比同比雙增

10月，商用車產銷分別完成36.4萬輛和36.1萬輛，環比分別下降3.3%和1.9%；同比分別增長25.4%和21%。其中，天然氣商用車銷量



2.6萬輛，環比下降0.8%，同比增長91.6%。

1-10月，商用車產銷分別完成345.6萬輛和347.9萬輛，同比分別增長10.9%和9%。其中，天然氣商用車銷量20.7萬輛，同比增長8.6%。

10月，貨車產銷均完成31.4萬輛和31.1萬輛，環比分別下降2.3%和0.3%，同比分別增長27.6和22.1%。其中，重型貨車銷量10.6萬輛，環比增長0.6%，同比增長60%；中型貨車銷量1.3萬輛，環比增長13.8%，同比增長45.3%；輕型貨車銷量16.2萬輛，環比增長0.2%，同比增長0.3%；微型貨車銷量3.1萬輛，環比下降10%，同比增長64.9%。

1-10月，貨車產銷分別完成300.1萬輛和302.2萬輛，同比分別增長10.6%和8.5%。其中，重型貨車銷量92.9萬輛，同比增長24%；中型貨車銷量10.1萬輛，同比下降6.3%；輕型貨車銷量164.4萬輛，同比增長5.7%；微型貨車銷量34.8萬輛，同比下降6.7%。

10月，客車產銷分別完成5萬輛，環比分別下降8.8%和11.2%，同比分別增長13.3%和15%。其中，大中型客車銷量1.1萬輛，環比下降10.4%，同比增長2%；輕型客車銷量3.9萬輛，環比下降11.4%，同比增長19.2%。

1-10月，客車產銷分別完成45.4萬輛和45.7萬輛，同比分別增長12.7%和13%。其中，大中型客車銷量9.4萬輛，同比增長6.8%；輕型客車銷量36.3萬輛，同比增長14.7%。

10月，商用車中國國內銷量26.7萬輛，環比下降3.2%，同比增長



20.2%。其中，貨車中國國內銷量22.9萬輛，環比下降2.2%，同比增長20.5%；客車中國國內銷量3.8萬輛，環比下降8.7%，同比增長18.3%。

1-10月，商用車中國國內銷量263.6萬輛，同比增長8.3%。其中，貨車中國國內銷量230萬輛，同比增長7.7%；客車中國國內銷量33.6萬輛，同比增長12.5%。

10月，商用車出口9.4萬輛，環比增長1.8%，同比增長23.5%。其中，貨車出口8.2萬輛，環比增長5.5%，同比增長26.6%；客車出口1.2萬輛，環比下降18.1%，同比增長5.6%。

1-10月，商用車出口84.3萬輛，同比增長11.6%。其中，貨車出口72.2萬輛，同比增長11.1%；客車出口12.1萬輛，同比增長14.3%。

2025年10月商用車產銷情況

單位：萬輛，%

	10月	1-10月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	36.4	345.6	-3.3	25.4	10.9
銷售	36.1	347.9	-1.9	21.0	9.0

四、新能源汽車產銷、內銷、出口情況：產銷同比保持快速增長、新能源汽車內銷環比同比雙增、新能源汽車中國國內銷量佔比較同期明顯提升、新能源汽車出口首超200萬輛、插混汽車出口保持高位增長



10月，新能源汽車產銷分別完成177.2萬輛和171.5萬輛，同比分別增長21.1%和20.0%，新能源汽車銷量達到汽車新車總銷量的51.6%。

單位：萬輛，%

動力類型	產量	同比	銷量	同比
純電動	113.7	30.7	110.9	31.7
插電式混合動力	63.4	7.0	60.5	3.0
燃料電池	0.0921	87.6	0.0956	69.8
合計	177.2	21.1	171.5	20.0

1-10月，新能源汽車產銷分別完成1301.5萬輛和1294.3萬輛，同比分別增長33.1%和32.7%，新能源汽車銷量達到汽車新車總銷量46.7%。

單位：萬輛，%

動力類型	產量	同比	銷量	同比
純電動	841.0	43.4	833.0	42.9
插電式混合動力	460.2	17.7	461.0	17.8
燃料電池	0.3151	-32.7	0.3164	-32.6
合計	1301.5	33.1	1294.3	32.7

10月，新能源汽車中國國內銷量145.9萬輛，環比增長5.6%，同比增長12.1%。其中，新能源乘用車中國國內銷量137.7萬輛，環比增長6%，同比增長10.3%；新能源商用車中國國內銷量8.2萬輛，環比下降0.5%，同比增長52.4%。



1-10月，新能源汽車中國國內銷量1092.9輛，同比增長25.7%。其中，新能源乘用車中國國內銷量1028萬輛，同比增長24%；新能源商用車中國國內銷量64.9萬輛，同比增長60.2%。

10月，新能源汽車中國國內銷量佔汽車中國國內銷量比例為54.9%；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57.6%；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30.9%。

1-10月，新能源汽車中國國內銷量佔汽車中國國內銷量比例為49.5%；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52.9%；新能源商用車中國國內銷量佔商用車中國國內銷量比例為24.6%。

10月，新能源汽車出口25.6萬輛，環比增長15.4%，同比增長99.9%。其中，新能源乘用車出口25萬輛，環比增長15.3%，同比增長1倍；新能源商用車出口0.6萬輛，環比增長20.6%，同比增長26.7%。

1-10月，新能源汽車出口201.4萬輛，同比增長90.4%。其中，新能源乘用車出口194.4萬輛，同比增長89.3%；新能源商用車出口7萬輛，同比增長1.3倍。

10月，純電動汽車出口16.6萬輛，環比增長8.6%，同比增長59.6%；插混汽車出口9萬輛，環比增長30.3%，同比增長2.7倍。

1-10月，純電動汽車出口129.6萬輛，同比增長55%；插混汽車出口71.8萬輛，同比增長2.2倍。



五、重點企業集團銷量、內銷、出口情況：汽車銷量前十五集團合計銷量同比增長、新能源汽車銷量前十五集團合計銷量佔比提高、中國整車出口前十企業中，七家企業出口實現正增長

1-10月，汽車銷量排名前十五位的企業集團銷量合計為2558.2萬輛，同比增長12.5%，佔汽車銷售總量的92.4%，與去年同期持平。

單位：萬輛，%

1-10月市場集中度	企業名稱	10月銷量	環比	同比	1-10月銷量	同比增長	市場份額
前三家 36.8%	比亞迪	44.2	11.5	-11.6	370.2	14.1	13.4
	上汽	44.3	3.1	13.5	355.1	19.8	12.8
	吉利	35.7	10.2	31.7	292.6	41.4	10.6
前五家 55%	一汽	30.5	1.1	8.1	268.9	5.8	9.7
	長安	27.8	3.4	11.0	237.4	10.1	8.6
	奇瑞	28.1	0.3	3.3	228.6	12.9	8.3
前十家 84.1%	東風	24.1	4.5	15.7	194.5	-3.2	7.0
	北汽	15.9	0.4	9.9	138.8	1.5	5.0
	廣汽	17.1	-1.4	-8.0	135.4	-10.8	4.9
	長城	14.3	7.1	22.5	106.6	9.9	3.9
	特斯拉	6.1	-32.3	-9.9	66.8	-10.2	2.4
前十五家 92.4%	零跑	7.0	5.4	84.1	46.6	123.2	1.7
	華晨寶馬	4.2	-11.9	-18.9	43.7	-13.6	1.6
	重汽	4.1	-3.3	58.8	37.5	25.9	1.4
	小鵬	4.2	1.0	75.7	35.5	190.0	1.3
合計					2558.2	12.5	92.4

1-10月，新能源企業銷量排名前十五位的企業集團合計為1232.1萬輛，同比增長34.5%，佔新能源汽車銷售總量的95.2%，高於去年同期1.2個百分點。



單位：萬輛，%

1-10月市場集中度	企業名稱	10月銷量	環比	同比	1-10月銷量	同比增長	市場份額
前三家 50.7%	比亞迪	44.2	11.5	-11.5	370.2	14.2	28.6
	吉利	21.2	5.9	51.9	163.9	87.6	12.7
	上汽	19.8	9.6	31.3	121.6	40.2	9.4
前五家 63.5%	長安	11.9	12.1	36.1	86.9	60.6	6.7
	東風	11.2	8.2	39.4	79.3	13.9	6.1
前十家 83%	奇瑞	10.9	20.7	52.8	70.0	77.7	5.4
	特斯拉	6.1	-32.3	-9.9	66.8	-10.2	5.2
	零跑	7.0	5.4	84.1	46.6	123.2	3.6
	小鵬	4.2	1.0	75.7	35.5	190.0	2.7
	一汽	4.5	-4.6	37.0	34.2	25.3	2.6
前十五家 95.2% 同比+34.5%	理想	3.2	-6.4	-38.2	32.9	-16.4	2.5
	長城	4.6	0.4	44.1	32.4	33.5	2.5
	小米	4.9	16.0	134.7	31.8	784.6	2.5
	廣汽	4.7	10.0	6.0	31.7	-2.2	2.5
	北汽	4.6	21.9	108.7	28.4	40.1	2.2
合計					1232.1	34.5	95.2

10月，整車出口前十企業中，奇瑞出口量達12.6萬輛，同比增長13%，佔總出口量的19%。與去年同期相比，比亞迪出口增速最為顯著，出口達8.4萬輛，同比增長1.8倍。

1-10月，整車出口前十企業中，奇瑞出口量達106.3萬輛，同比增長12.9%，佔總出口量的18.9%。與去年同期相比，比亞迪出口增速最為顯著，出口達78.9萬輛，同比增長1.4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，2025年9月，汽車進口4.1萬輛，環比下降8.7%，同比下降25.6%；出口75.6萬輛，環比下降0.9%，同比增長24.3%。

2025年1-9月，汽車進口36萬輛，同比下降32.5%；出口568.4萬輛，同比增長20.9%。

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)



比利時自行車通勤補貼成效卓著

◎ 編輯部

根據法國媒體L'Echo報導，比利時近年推行之自行車通勤補貼政策成效顯著。2024年受益之受僱者已近90萬人，約占總受雇人數五分之一。數據顯示，企業為此支付之補貼總額達3.29億歐元，受益人數更於短短兩年內增長35%。此成果歸功於政府透過彈性福利計畫、交通預算等財務激勵措施，有效提升民眾騎乘意願。

勞資協議擴大效益 帶動「自行車經濟」

受益人數顯著增長之關鍵，在於第164號全國性勞資集體協議（Collective Labour Agreement）。該協議成功擴大補貼適用範圍，使更多受僱者得以受惠。國家勞工委員會（CNT）與中央經濟委員會（CCE）均肯定此政策方向。分析指出，此舉不僅促進國民健康、降低缺勤率，更帶動「自行車經濟」發展。



硬體設施不足成未來隱憂

儘管補貼政策取得成功，基礎設施不足仍是比利時推廣自行車面臨之最大挑戰。前揭兩委員會指出，許多工業區與城鎮之間缺乏完善之自行車道連接。比利時雖獲歐盟復甦計畫（Le plan de relance européen）挹注資金，然各級政府仍須加強協調，擴大自行車基礎設施投資。

此外，諸多配套措施亦亟待改善，例如車站自行車停車位不足、火車上缺乏足夠放置空間、自行車竊盜問題，乃至自行車搭乘火車之附加費有時竟高於乘客票價等不合理現象，均是未來必須克服之障礙。

（資料來源：經濟部國際貿易署官網 - 全球商機資訊；
駐歐盟兼駐比利時代表處經濟組）



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、國際電動化政策架構：四大類型、共同戰略目標

國際主流電動化政策工具可依其作用機制，劃分為四大類型：「需求拉動」、「供給推動」、「基礎設施與標準化」及「戰略產業與供應鏈」。此政策組合用以形塑市場、促進供需轉型並支撐減碳目標。國際主要國家已將運具電動化從環境議題，提升至強化供應鏈韌性與國家競爭力的關鍵策略。

二、國內推動模式：仍需政策配套及相關措施來加速推動

我國運具電動化已建立初步政策架構，但施行上仍高度倚賴補助，尚未全面轉向長期、制度化與市場化機制。這使得政策尚未全面轉向制度化、長期性及市場化管理，與國際領先者在政策力道上仍存在差距。未來應逐步導入差別稅率、排放因子等工具，提升政策永續性與市場自主性，縮小與國際領先者的差距。



三、台灣市場特徵：高價導向、品牌集中、都會強勢

截至2024年底，國內純電動車約9.8萬輛，占汽車總量約1%，處於市場啟動與加速成長交界。現階段市場以Tesla、BMW等進口品牌為主，占比超過八成，呈現「高價位、品牌集中、都會區占比高」的結構。消費者購車時除價格外，也受到充電便利性與維修據點不足的限制。

四、產業優勢與限制：零組件強勁、整車整合能量不足

臺灣電動車產業在功率半導體、電機控制器及電池模組等零組件供應鏈上擁有技術優勢。經濟部透過研發補助計畫，協助國內零組件廠商轉型升級為國際整車廠的Tier 1供應商。然而，目前國內產業仍以代工與零組件供應為主，在整車系統整合、品牌能見度與市場掌握度方面仍需加強。

五、分散式電動化策略效益：資源受限下提升總體減碳量

Gill Pratt (2024) 研究指出，鑑於電池關鍵原物料供應稀缺，在資源有限下，採取分散式電動化策略（PHEV與HEV並行）能實現更高的整體碳減排效果。例如，投入生產一輛110kWh 的BEV所需資源，相當於生產6輛PHEV，後者的總減碳量約是單輛BEV的5.5倍。此觀點主張，分散策略有助於在資源受限的過渡階段實現更高的總體減碳效益。



六、日本運具電動化路徑：涵蓋HEV的xEV多元車種策略

日本在《綠色成長戰略》下，推動2035年電動運具（xEV）在新售乘用車銷售佔比達100%的目標。其電動運具定義涵蓋了BEV、FCEV、PHEV以及HEV。這種多車種並進的策略，反映了日本在維持汽車製造業競爭力與達成碳中和目標間，嘗試取得平衡。同時，日本正推進將充電樁數提升至30萬座，以支持市場發展。

七、韓國補貼政策轉向：聚焦電池安全與高續航力要求

因應市場放緩與消費者對安全性的關切，韓國自2025年起改革補貼制度，提高全額補貼續航門檻至440公里，並將補貼與電池安全掛鉤，要求車輛配備具異常監測與通報功能的BMS。政策藉由財務誘因引導產業提升續航力與電池安全技術。

八、PHEV國際定位：作為過渡期的務實選項

多數汽車製造國家（如中國、日本、韓國）皆將PHEV納入電動化範疇。PHEV具電行里程與油車續航的雙重優勢，可降低消費者對續航及充電便利性的疑慮，有助加速市場接受度並推動產業逐步轉型，是過渡期的重要策略工具。



九、歐盟新車排放目標調整：從禁售轉向罰款的政策修正

面對轉型壓力與市場挑戰，歐盟執委會提前檢討2035年燃油車禁售政策，並改以「未達標則課罰金」的方式調整。未達成排放標準的車廠，需為每克超標CO₂支付95歐元罰款。此變動反映強制法規在落地過程中需因應產業反饋並調整節奏。

十、國內電池循環經濟推進：強化戰略物資自主性

為強化戰略物資自主性並配合產業成長，我國環境部已於2024年將單只電芯重量1公斤以上的二次鋰電池納入公告應回收廢棄物範圍。政府鼓勵業者「自建回收循環鏈」，透過精進電池回收、拆解與有價金屬（如鈷、鋰、鎳）再利用技術。此舉旨在確保關鍵原物料的永續供應，降低對進口原料的地緣政治依賴，同時接軌歐盟CBAM等國際綠色規範。

（資料來源：中華經濟研究院）



台裕橡膠工業 股份有限公司



TAI-YUE RUBBER INDUSTRIAL CO., LTD.

- 創立：1960年9月
- 董事長：張家豪
- 總經理：澤口佳孝
- 資本額：14,960萬元
- 主要產品：橡塑膠汽車及工業製品
- 地址：桃園市中壢區民族路六段360號



TEL: +886-3-4901148
www.taiyue.com.tw



公司沿革



- 1960年：創立「泰安工業社」生產自行車內外胎
- 1966年：正式變更為「台裕橡膠工業(股)公司」
- 1985年：與豐田合成(株)合資及技術合作(豐田合成出資率45%)
生產各類汽車橡膠零件
- 1988年：導入橡膠製造新技術及全自動連續生產植毛線
- 1995年：成立福州福裕橡塑工業有限公司
- 2000年：取得ISO-14001認證
- 2005年：增設OPENING TRIM四重+TPO加飾押出加硫生產線
取得TS16949認證
- 2008年：增設TPV Glass Run押出線
導入OHSAS-18001職場安全管理制度
- 2014年：導入天窗S/R.W/S薄型技術
- 2015年：創業55週年暨與豐田合成(株)合資30週年
廠區週邊進行植樹造林
- 2018年：導入樹脂油箱用樹脂油管新工程
導入新技術OPENING TRIM可變式斷面
取得IATF-16949認證
- 2020年：VVT鏈輪包覆橡膠研發完成
取得ISO-45001認證
- 2021年：導入最新技術HOSE CHS押出設備
- 2022年：啟動塑料材質研發取代貨車後床原木
- 2024年：導入新技術自動蓋印新工程
- 2025年：創業65週年暨與豐田合成(株)合資40週年
導入自動噴塗新工程





投資及生產據點

國內據點



台盈材料科技(股)公司 (桃園)
-高品質專業用橡膠材料



精浩科技(股)公司 (新竹)
-橡膠製品模具



海外據點



豐田合成(佛山)橡塑有限公司 (廣東)
-車門框密封條、油管、油箱蓋

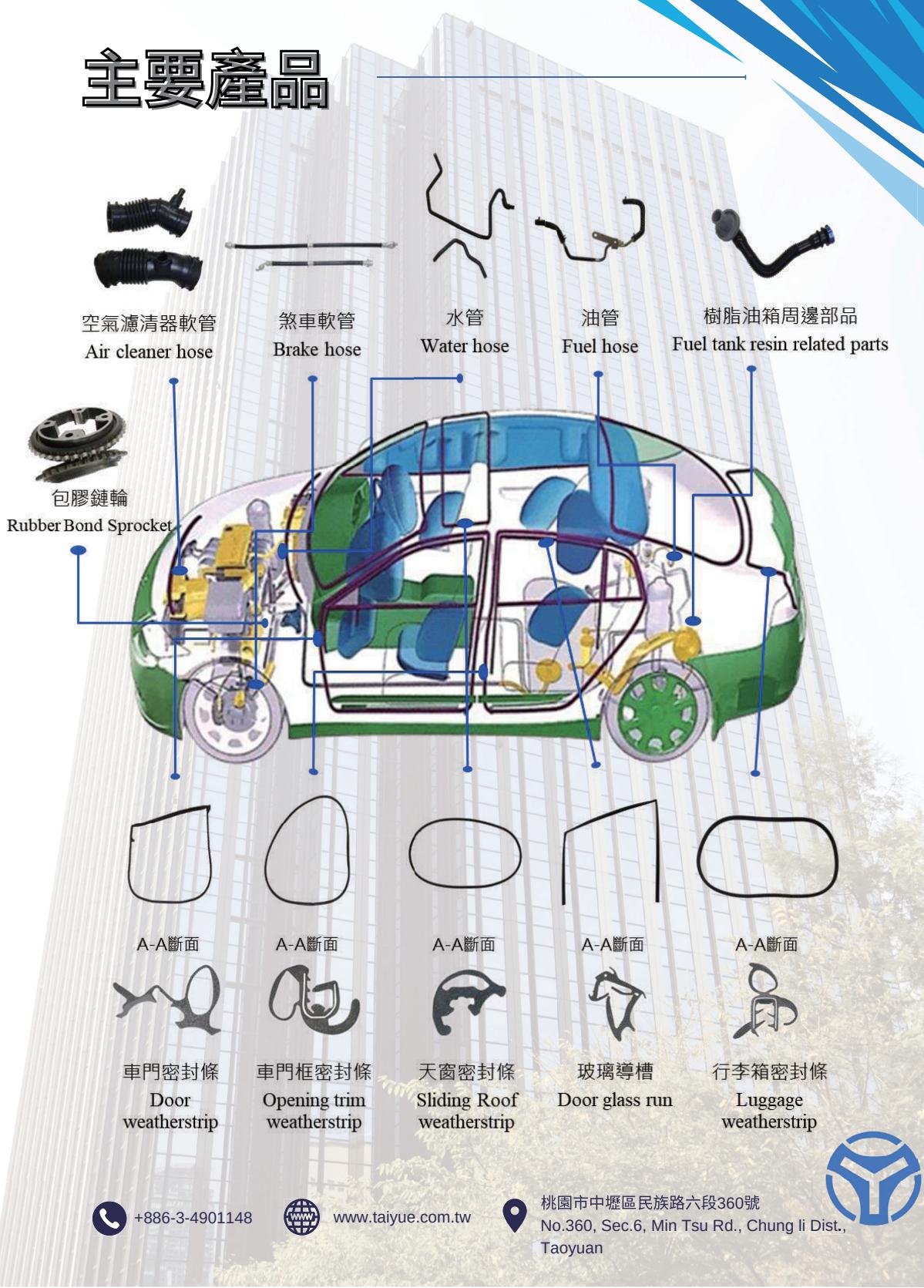


福州福裕橡塑工業有限公司 (福建)
-車門框密封條、車門密封條、
天窗密封條、玻璃導槽





主要產品



+886-3-4901148

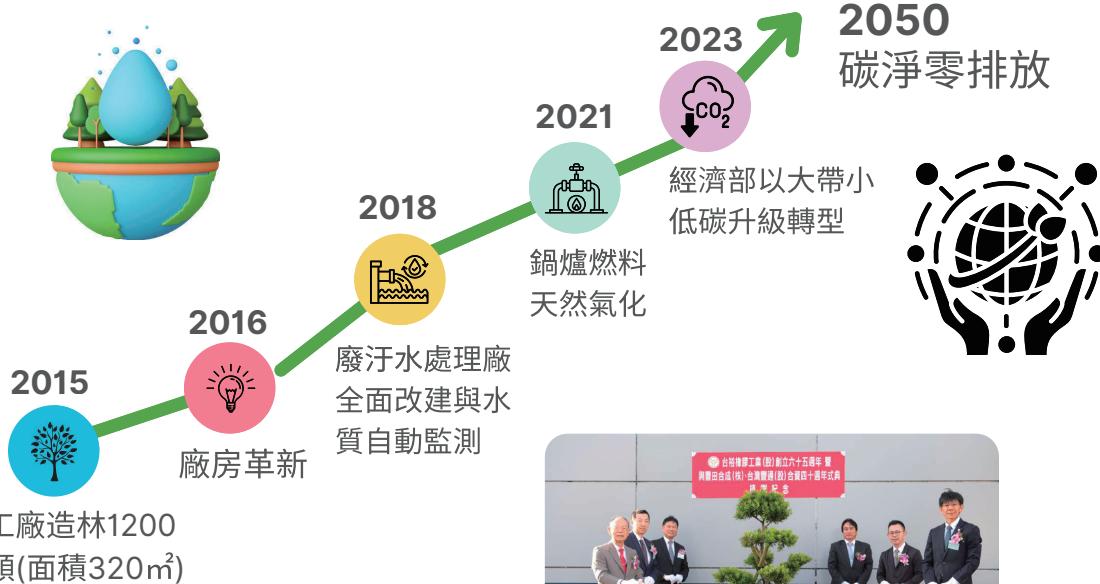
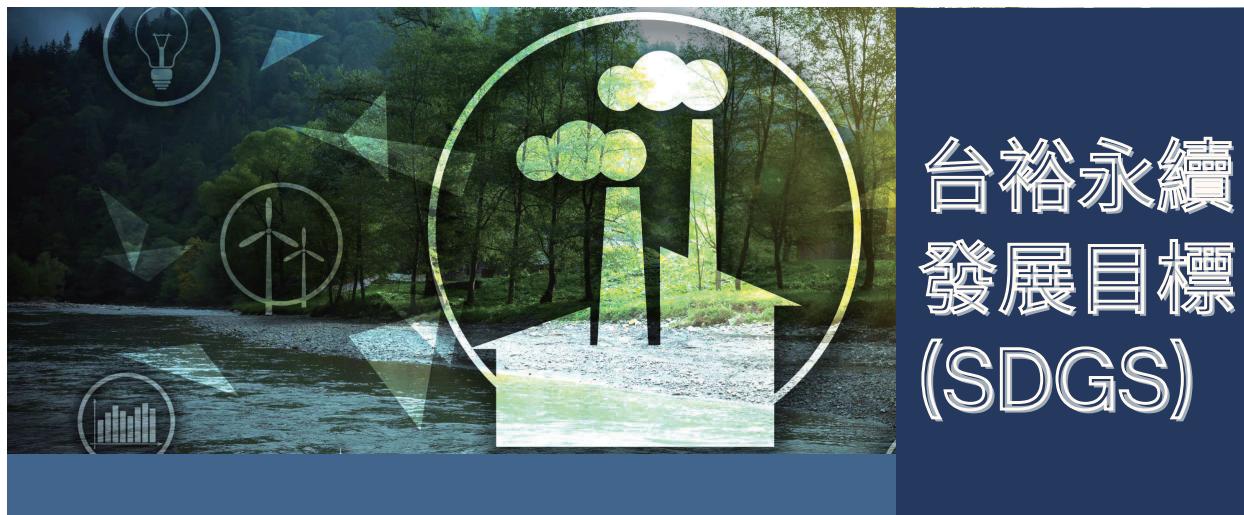


www.taiyue.com.tw



桃園市中壢區民族路六段360號
No.360, Sec.6, Min Tsu Rd., Chung Li Dist.,
Taoyuan







企業願景與展望

品質導向・專業服務

致力於橡塑膠產品的開發製造，堅持嚴謹品質管理與完善客戶服務。
因應通膨、氣候變遷與淨零排放趨勢，我們積極推動全方位轉型：

- 強化員工技能與專業訓練
- 導入精實管理，提升生產效率
- 設備更新汰舊，降低能源消耗
- 打造安全、明亮的工作環境



產業升級

在激烈競爭與成本壓力下，積極投入開發，突破傳統橡塑膠框架：

- 金屬 × 橡膠複合製品開發
- 環保塑膠材料研發(可取代木材)



技術創新

- 金屬 × 橡膠複合製品開發
- 開發可取代木材的環保塑膠材料
- 進行橡塑膠新世代應用技術研究



永續經營・減碳行動

- 2015年起推動工廠綠化植樹
- 2021年完成屋頂太陽能板建置
- 全面提升設備能效、減少能源消耗
- 依循計畫逐步落實減碳措施
- 攜手集團邁向 2050 年碳中和



企業社會責任 (CSR)

- 提供員工子女高額獎助學金，鼓勵教育向上
- 積極參與地方社區活動，促進鄰里交流
- 實際行動回饋社會，共創友善與永續的社區環境



**CONTACT US NOW
FOR MORE INFORMATION**



www.taiyue.com.tw



第27屆第3次會員代表大會報導

◎林憶苓 整理

前言：

本會第27屆第3次會員代表大會已於114年11月26日(三)假台北國際會議中心4樓貴賓廳召開完畢。本次大會承蒙經濟部產業發展署邱求慧署長及全國工業總會呂正華秘書長蒞臨指導致詞外，還有全國工業總會、台灣鋼鐵工業同業公會、台灣機械工業同業公會、台灣區模具工業同業公會、台灣工具機暨零組件工業同業公會等單位惠賜花禮，使大會倍增光彩。會中除例行理事會工作報告、監事會監察報告、討論提案外，也特別邀請中華經濟研究院連賢明院長作專題演講，主講「美國對等關稅對我國產業的影響暨2026經濟展望」及羅時芳處長分享淨零轉型成果、車輛研究測試中心高銘汶總監說明經濟部AI/數位轉型輔導介紹。本次大會概要報告如下：

理事長致詞：

經濟部產業發展署邱署長(求慧)、工業總會呂秘書長(正華)、中華經濟研究院連院長(賢明)、各位貴賓、各位理監事以及各位會員代表先進，大家午安、大家好！

非常感謝各位長官、各位貴賓，以及各位會員代表先進，撥冗參加車



輛公會第27屆第3次會員代表大會。今天大會將進行114年度的工作報告及113、114年度1至10月監察報告，另外還有113年度歲入歲出決算書、115年度工作計畫草案及歲入歲出預算書草案等提請大會追認，另外我們也邀請到中華經濟研究院羅時芳處長分享淨零轉型成果、車輛研究測試中心為我們介紹經濟部AI/數位轉型輔導，以及中華經濟研究院/連賢明院長，針對「美國對等關稅對我國產業的影響暨2026經濟展望」為我們做35分鐘的專題演講。

回顧這一年，承蒙政府相關單位及各位同業先進的支持與參與，使得本會會務工作的推展都能順利完成。為了加強服務會員廠商，同時也配合政府推廣貿易政策，協助會員廠商拓展海外市場，今年本會籌組了14個海外參展團，前往世界各地參加國際車輛及相關零配件展覽，持續協助業者接軌國際供應鏈。另外針對產業趨勢、技術應用及各項國際標準與實務等，共執行4項政府專案計畫以及3場研討會，並多次拜會政府部會，反映業界所面臨的挑戰與政策建議，持續扮演政府與產業間的關鍵橋梁。

今年國際情勢快速變化，美國川普新政府延續強化供應鏈韌性與「製造業回流」政策，並持續投入半導體、AI與關鍵製造領域，此一政策動向牽動全球供應鏈重新布局，也對臺灣產業發展帶來深遠影響。

同時，烏俄戰爭、中東局勢、航運風險等地緣政治因素，使能源、市場需求與物流成本充滿變數。在此環境下，臺灣身為全球供應鏈的重要一環，更需維持高度敏捷與彈性，確保產業穩健發展。

臺灣受到地緣政治及美國關稅不確定性影響，今年1-10月國內汽機車



及零組件市場整體呈現調整態勢：

- 汽車合計33.1萬輛，比去年同期衰退12.4%，今年的國內汽車市場總銷售量預計約達40萬輛。
- 機車領牌數累計達59.1萬輛，比去年同期衰退5.8%。
- 自行車產業則以外銷為導向，今年1-8月外銷金額為新台幣306億，外銷平均單價略微衰退1.8%為新台幣4.2萬元，繼續朝高值化發展趨勢不變；另電動自行車出口平均單價成長至新台幣5.8萬元，一樣是朝高值化發展。
- 汽車零組件一直受到國際市場的肯定，今年1-8月外銷金額衰退了3.45%，外銷金額達新台幣1,471億元。

雖然環境艱鉅，臺灣車輛產業仍展現高度韌性，並在科技整合、製造品質與供應鏈可靠度上持續獲得全球肯定，全球正加速投資新能源、智慧交通與低碳運輸，即便部分市場短期調整，但新能源車、智慧駕駛與車用電子仍是確定且強勁的長期發展趨勢，臺灣在半導體、資通訊、智慧製造等領域具備獨特優勢，是推動車輛產業智慧化與電動化的重要基礎，只要政府與企業攜手前行，共同提升體質、強化產業鏈韌性，臺灣車輛產業必能在全球新一輪競爭中取得更具關鍵的地位，讓我們在變局中穩健前進，把握趨勢、迎接機會，為臺灣車輛產業的永續發展共同努力。

最後，謹代表車輛公會，再次感謝各位貴賓與會員代表先進，對本人在今年接任理事長以來的支持與信任，以及對公會會務的投入與協助。祝福大家身體健康、萬事如意、事業昌隆。



李理事長致詞

貴賓致詞：經濟部產業發展署/邱求慧署長(略)、全國工業總會/呂正華秘書長(略)



經濟部產業發展署/邱求慧署長 致詞



全國工業總會/呂正華秘書長 致詞



大會主席團貴賓及本會常務理/監事上台合影



理事會工作報告：請參閱大會手冊。

監事會監察報告：請參閱大會手冊。

討論提案：

第一案：

提案單位：理事會

案 由：本會113年度工作報告、歲入歲出決算書表等，提請大會追認案。

說 明：

一、本會113年度工作報告、歲入歲出決算書表等，業經本會第27屆第6次理監事聯席會議決議通過紀錄在案。

二、113年度歲入歲出決算書、資產負債表、基金收支對照表、財產清冊及現金出納表等，請參閱附件三(第49~55頁)。

辦 法：本次大會追認通過後，報請主管機關核備。

決 議：通過。

第二案：

提案單位：理事會



案 由：本會115年度工作計畫草案，提請大會追認案。

說 明：

一、本會115年度工作計畫草案，業經本會第27屆第9次理監事聯席會議審查通過紀錄在案。

二、115年度工作計畫草案，請參閱附件四(第57~62頁)。

辦 法：本次大會追認通過後，報請主管機關核備。

決 議：通過。

第三案：

提案單位：理事會

案 由：本會115年度歲入歲出預算書草案，提請大會追認案。

說 明：

一、本會115年度歲入歲出預算書草案，係配合年度工作計畫需要所編列，業經本會第27屆第9次理監事聯席會議審查通過紀錄在案。

二、115年度歲入歲出預算書草案，請參閱附件五(第63~65頁)。

辦 法：本次大會追認通過後，報請主管機關核備。

決 議：通過。



專題演講：「美國對等關稅對我國產業的影響暨2026經濟展望」 -
中華經濟研究院/連賢明院長(略)



中華經濟研究院/連賢明院長專題演講

專題報告：「運具製造業淨零轉型成果分享」 - 中華經濟研究院/羅
時芳處長(略)



中華經濟研究院/羅時芳處長專題分享

專題報告：「經濟部AI/數位轉型輔導介紹」-車輛研究測試中心/高
銘汶總監(略)



車輛研究測試中心/高銘汶總監專題分享



會員代表踴躍出席本次大會

散會



本會擬申請 2026年經濟部國際貿易署國際展覽補助一覽表

(◎ 編輯部)

排序	中文展名	英文展名	展覽日期
1	日本國際汽車工業技術展	Automotive World	115年01月21日至 115年01月23日
2	吉隆坡國際汽車零配件、維修檢測設備及服務用品展	Automechanika Kuala Lumpur	115年05月14日至 115年05月16日
3	伊斯坦堡國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展	Automechanika Istanbul	115年05月19日至 115年05月22日
4	印尼國際汽車零配件展	INAPA JAKARTA Indonesia International Trade Show for Automotive Industry	115年05月20日至 115年05月22日
5	葡萄牙汽車零配件及售後服務展	ExpoMECANICA (Portugal)	115年05月29日至 115年05月31日
6	越南(胡志明市)國際汽車零配件及售後服務展覽會	Automechanika Ho Chi Minh City	115年06月18日至 115年06月20日
7	墨西哥國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展	INA PAACE Automechanika Mexico	115年07月08日至 115年07月10日
8	法蘭克福汽車零配件展	Automechanika Frankfurt	115年09月08日至 115年09月12日
9	美國汽車零配件展	AAPEX Automotive Aftermarket Products Expo	115年11月03日至 115年11月05日
10	米蘭國際機車暨零配件展 EICMA	EICMA MOTO International Motorcycle Exhibition	115年11月03日至 115年11月08日
11	杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展	Automechanika Dubai	115年11月10日至 115年11月12日
12	日本名古屋國際汽車工業技術展	AUTOMOTIVE WORLD Nagoya	115年11月25日至 115年11月27日
13	上海國際汽車零配件、維修檢測診斷設備及服務用品展覽會	Automechanika Shanghai	115年12月02日至 115年12月05日
14	德國科隆國際摩托車暨電動二輪車展	INTERMOT International Motorcycle and Scooter Fair	115年12月03日至 115年12月06日



2026年印尼國際汽車零配件展 (INAPA 2026)

◎ 編輯部

一、展覽日期：2026年5月20日~5月22日。

二、展覽地點：雅加達國際會展中心

三、展覽項目：汽車零配件、維修保養設備工具等相關產品。

四、報名日期：自即日起至攤位額滿截止。

五、攤位費用：USD\$3,950元(未稅)；

六、說明：2026年印尼國際汽車零配件展(INAPA 2026)預訂於2026年5月20日～22日（共3天）假雅加達國際會展中心舉行，2025年有來自26個國家1,402家廠商參展，參觀買主30,803人次，展出面積達到35,000平方公尺。此展覽與印尼國際巴士&卡車暨商用車IIBT和印尼國際雙輪車暨零配件展INABIKE以及印尼國際輪胎及橡膠工業展TYRE & RUBBER同時舉行。

七、聯絡人：會務處 邱啓棠先生 分機132

電話：(02)27051101；傳真：(02)27066440

e-mail:chitang@ttvma.org.tw

※備註：本展擬申請國際貿易署補助，並將依規定回饋參展廠商。



「2026年越南(胡志明市)國際汽車零配件及售後服務展覽會」

一、組團說明：

(一) 活動簡介：

1. 展覽名稱：2026年越南(胡志明市)國際汽車零配件及售後服務展覽會

Automechanika HO CHI MINH CITY 2026

2. 展覽日期：2026年6月18日～6月20日

3. 展覽地點：西貢會議展覽中心Saigon Exhibition & Convention Center(SECC)

4. 展覽項目：汽車零配件及相關產品

(二) 預定徵集攤位數：8個標準攤位

(三) 若徵展廠商數不滿5家，則本會將不出團

二、報名方式：

(一) 報名時請備齊報名表一份（正楷書寫，加蓋公司章及負責人印鑑）。

(二) 標準攤位費用：**新台幣132,000元/9平方米(未稅)**

● 角位加收**新台幣650元/每平方米(未稅)**，可預先告知角位需求優先選位

● 實際家具會依照大會裝潢最終提供為準

(三) 報名截止日期：自即日起至額滿為止，攤位有限，報名請早。

(四) 攤位圈選方式：依攤位數大小、預定角位、報名繳費順序於組團會議時圈選。

三、攤位費用說明：

(一) 包含下列兩項費用：

1. 標準攤位基本裝潢：包含公司招牌、地毯、隔板、可上鎖櫃子、2張摺疊椅、
2盞投射燈、螢光燈管、垃圾桶、電源插座)

2. 展品由台灣運送至展場攤位之單程運輸。

※本參展方案之費用，已包含參展商展品由台灣運送至展出攤位之完整展覽物流服務
“Warehouse-to-Booth Service”，服務內容如下：

- 每9平方米攤位，包含1CBM 之展品運送服務；超出部分將依實際體積另行計費。
- 台灣端展品於指定集貨倉庫之收件、集貨與出口運送
- 出口及進口報關作業
- 展館內運輸、現場拆箱作業
- 展品定位與擺放至指定展出攤位
- 參展商無須另行安排展品運輸事宜
- 有回運需求請聯絡運輸公司

聯絡人：業務處 鄭專員 電話：(02)27051101分機：131 E-mail：joyce@ttvma.org.tw

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



「2026年法蘭克福汽車零配件展」

◎ 編輯部

展覽日期：2026年9月8日至9月12日(星期二~星期六)

展覽地點：德國法蘭克福展覽會場

參展費用：

1. 標準攤位：

標準攤位： 12 平方公尺【最小可規劃 9 平方公尺，可以 3 或 4 平方公尺為基準遞增】

- 一面開攤位 - 歐元 661 / 平方公尺
- 二面開(轉角)攤位 - 歐元 675 / 平方公尺

上述費用除包含攤位租金外，尚包括下列設備與服務：

- ◎台灣館造型設計 ◎基本傢俱配備 ◎電力 ◎清潔費 ◎攤位保全 ◎網路 ◎電源插座 1 個 (僅限電子產品充電使用) ◎台灣館名錄 ◎宣傳用品 ◎茶水服務休息區 ◎參展證 (依面積大小分配)

升級攤位： 24 平方公尺，可以 3 或 4 平方公尺為基準遞增

- 一面開攤位 - 歐元 751 / 平方公尺
- 二面開(轉角)攤位 - 歐元 768 / 平方公尺

上述費用除包含攤位租金外，尚包括下列設備與服務：

- ◎木造台灣館造型設計 ◎基本傢俱配備 ◎電力 ◎清潔費 ◎攤位保全 ◎網路 ◎電源插座 1 個 (僅限電子產品充電使用) ◎台灣館名錄 ◎宣傳用品 ◎茶水服務休息區 ◎參展證 (依面積大小分配)

2. Media Package：

報名參展須同時加入Media Package，費用為歐元985/每家參展商，服

務內容如下：

大會目錄，簡易版目錄（免費提供予參觀買主），展會主網頁搜尋系統，線上平台服務等。



報名方式：一律採線上報名，請至[報名網址] - <https://tinyurl.com/yrjommhd>

聯絡人：車輛公會業務處鄭小姐 電話：(02)2705 1101 分機：131

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



國貿署補助展覽代碼
MXI0182784



墨西哥國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展 2026 INA PAACE Automechanika Mexico

7/8 (三) - 7/10 (五) CENTRO BANAMEX, Mexico City



第28屆 (自1996)

拉丁美洲最大汽配售後市場

650+家

來自35國廠商 (2025)

28,000+人次

來自37國買家 (2025)

◆ 墨西哥全球第5大汽車生產國，第6大汽車出口國，2024年共生產398.94萬輛小客車 ◆

◆ 「IMMEX 製造、加工裝配和出口服務業」墨西哥計畫掌握內外銷優勢 ◆

展品分類

- 汽車零組件 ◦ 電器與電子 ◦ 汽車碰撞及維修 ◦ 配件、輪胎及客製化 ◦ 連結及自動駕駛
- 車身及烤漆 ◦ 車隊與配送 ◦ 輪框及輪胎 ◦ 洗車、保養、改裝 ◦ 數位解決方案服務
- 診斷及維修 ◦ 摩托車零件 ◦ 商用車輛 ◦ 油、潤滑油及燃料

**報名流程**

1. 填妥報名表及用印回傳
2. 繳交參展費用 (i)攤位費 及 (ii)預備金

參展費用 (i)攤位費 每9sqm NT\$231,525 (含稅)

公會會籍	車輛公會會員	一般廠商(非會員)
匯款繳交予	車輛公會	經濟日報
戶名	台灣區車輛工業同業公會	聯合報股份有限公司
匯款銀行 (帳號)	台灣中小企業銀行 復興分行 (07012810721)	合作金庫商業銀行 忠孝分行 (0450705012551)
繳款後請提供水單，以利登記選位順序及查帳 請 Email 陳妍貝小姐 yanbei.tan@udngroup.com.tw		
聯絡人	車輛公會 - 宋文彬先生	經濟日報 - 企劃組 陳妍貝小姐
聯絡電話	02-2705-1101 #172	02-8692-5588 #5595
Email	ben@ttvma.org.tw	yanbei.tan@udngroup.com.tw

※攤位配備含：隔間工程 9sqm、地毯 9sqm、公司看板、投射燈*2、圓桌*1、椅子*3、層板*2、插座*1

參展費用 (ii)預備金NT\$15,000

(展後扣除雜費、轉角費，多退少補)

匯款/支票	公會會員及一般廠商統一繳交予「經濟日報」
戶名/抬頭	聯合報股份有限公司
匯款銀行 (帳號)	合作金庫商業銀行 忠孝分行 (0450705012551)
備註	1. 預備金 展後扣除雜費、轉角費，多退少補 2. 如以支票付款， 票期：115.3.13 支票郵寄收件資訊： 地址 22161 新北市汐止區大同路一段 369 號 2 樓 收件人 經濟日報 - 服務組趙珮雲小姐收 電話 02-8692-5588 #3313
轉角費	如選轉角攤位，每個轉角增收轉角費 NT\$12,075(含稅) [該費用由預備金支付，多退少補]

報名須知

1. 繳費後提出退展，恕不退全額攤位費。
2. 攤位位置於組團會議依攤位大小及繳費先後依序圈選。
(選位順序 | 汇款按匯款時間；支票繳款按郵戳時間)
3. 裝潢設計、物流服務、旅行事項，將於組團會議由協力單位說明。
4. 組團單位保留修改變更之權利。
5. 參展廠商可申請車輛公會及電電公會補助款，名額有限額滿為止。
歡迎參展廠商加入公會，入會詳情請洽本報或以上公會窗口

**展務諮詢**

陳妍貝 02-8692-5588 #5595
yanbei.tan@udngroup.com.tw



新聞選粹

汽 車 類

【11/3】

10月台灣新車掛牌數出爐，根據業者統計，10月掛牌數回升至3萬4,511輛，較9月3.22萬輛增加，主要是政府新增貨物稅補助政策，刺激市場需求並帶動買氣。

展望11月，車界人士評估新車掛牌數可續成長至4萬輛。車界人士分析，11月貨物稅政策帶來買氣可延續，加上各家品牌推出販促活動，可望於今年底加速總市場登錄節奏，預估11月掛牌數可較2024年同期成長3%。

根據統計資料，10月台灣新車掛牌3萬4,511輛，較9月3萬2,227輛成長7.1%，較2024年同期3萬3,231輛增加3.85%。

今年前10月台灣新車總市場領牌數33萬648輛，較去年同期37萬7,347輛下滑12.4%。

根據統計，和泰車旗下TOYOTA在10月登錄數1萬686輛，市占率31%，位居台灣新車市場品牌第1，今年前10月累積市占率更達30.5%，是近12年同期新高。累計TOYOTA與LEXUS品牌於10月合計登錄1萬2,734輛，市占率36.9%。和泰車評估，11月TOYOTA與LEXUS品牌合計新車掛牌數約1萬4,200輛，市占率35.5%。

鴻海與裕隆合資的鴻華先進，攜手裕隆推出納智捷（LUXGEN）品牌電動車n7，10月共交付242輛新車，今年前10月累計交付2,787輛，加上2024年全年累積交車7,121輛，共計交車9,908輛。

觀察進口車，根據統計，10月進口車登錄數1萬5,358輛，月減5.4%，年減2.3%，市占率降至5成以下、約44.5%，其中電動車大廠特斯拉（Tesla）10月掛牌數僅21輛，跌出前位排名。

觀察高級車市況，根據統計，10月台灣高級車市場總登錄數6,652輛，大幅月減21.6%，較去年同期下滑13%，業者分析，特斯拉因週期性交車結束，10月登錄數明顯降低。（中央社）

【11/5】

日本豐田汽車5日上修全年營業利益預估，在撙節成本以及混合動力汽車熱賣之下，將有助於把美國新關稅政策所帶來的利空降到最低。

這家全球最大的汽車製造商目前預計，計算到2026年3月底的本財年營利，有機會達到3.4兆日圓，約226億美元，較先前預估值3.2兆日圓，還要多上6%。

豐田表示，雖然受到美國新關稅政策的影響，但仍然在執行各種的改善措施，例如，提高銷售量、降低成本，以及擴大價值鏈（value chain），也就是凸顯豐田的競爭優勢，還有找尋自身最大的價值。

豐田汽車上季營業利益連兩季下滑，只有8,396億日圓，較去年同期的1.16兆日圓減少27%，同時，也低於倫敦證券交易所集團（LSEG）所預估的8,631億日圓。

豐田汽車銷售量雖有成長，但礙於美國新關稅政策，這家日本汽車製造商的北美業績，在2025上半財年期間，出現1,340億日圓的營業虧損，至於去年同期是有1,280億日圓的營業利益。

上周時，豐田曾經表示，全球產量在9月期間增幅在10%以上，已連續4個月都是向上成長的，這主要要歸功於自己最大的市場美國，無論在銷售量或是產量方面都有增加。（時報資訊）

【11/6】

中新社6日報導，據大陸汽車工業協會



整理的海關總署數據顯示，2025年9月，汽車商品進出口總額為248.9億美元，同比增長0.9%。其中出口金額210.3億美元，同比增長9.8%。2025年1-9月，大陸汽車商品累計進出口總額為2,068.1億美元，同比下降1.0%。其中進口金額342.6億美元，同比下降32.9%；出口金額1,725.5億美元，同比增長9.3%。

從數據上看，汽車進口繼續調整。這表明大陸對進口汽車商品的需求持續收縮。在汽車進口數量上，2024年，累計汽車進口量為70.5萬輛，連續四年下滑。今年前9月汽車進口數量更是同比下降32%，進口車持續萎縮壓力較大。從趨勢上看，2025年汽車進口量預計將繼續下降。

相比之下，汽車出口韌性凸顯。根據中汽協此前公布的數據，2025年9月，汽車出口65.2萬輛，同比增長21%。2025年1-9月，汽車出口495萬輛，同比增長14.8%。大陸新能源汽車及產業鏈相關產品，在國際市場上持續保持著強大的競爭力和增長韌性。

當前大陸汽車商品貿易格局已進入由出口主導的新階段。進口的持續萎縮與出口的穩健擴張形成鮮明對比，標誌著大陸汽車產業在國際分工中的地位正發生根本性轉變，從過去的「引進來」為主，轉向了更高品質的「走出去」。（中時即時）

【11/11】

台灣最具指標性的永續獎項《天下永續公民獎》日前舉辦頒獎典禮，中華汽車拿下三項大獎，展現企業在「公司治理」、「企業承諾」、「社會參與」與「環境永續」四大面向的全面成果。

中華汽車此次獲得《天下永續公民獎》中的大型企業製造組第三名、《天下人才永續獎》大型企業製造組第一名，以及《親子天下友善家庭職場獎》等三項大獎。其中，《天下人才永續獎》第一名是創下歷年最佳紀錄。

在產品與社會參與面向，中華汽車推出自主研發的3.5噸電動商用車ET35，整合逾80家本土供應商，打造國產化率逾九成的「台灣電動車產業國家隊」，展現自主技術

與產業鏈整合實力。

在環境永續方面，中華汽車長期關注氣候變遷，推動「節能減碳」、「能源轉型」及「低碳運具」三大方向。今年10月通過Science Based Targets initiative（SBTi）近程減碳目標驗證，成為台灣汽車工業首家通過該驗證的企業，展現對《巴黎協定》 1.5°C 目標的具體承諾。未來將持續以「家」與「社會共好」為核心，讓永續不僅僅是理念，而是日常行動。（經濟日報）

【11/15】

中國汽車業內捲（無效益競爭）嚴重，大量「零公里」新車被標註為中古車賣到國外。中國商務部昨日發布通知，將對中古車出口實施更嚴格的監管，並採取措施防止新車以中古車名義出口。

據陸媒澎湃新聞，中國商務部15日宣布，自2026年1月1日起，車輛在註冊後180天內申請出口批准時，需要提交與售後維修服務的相關資訊。新規並讓中古車出口商受到地方商務主管部門更嚴格的審查，這些部門將監控不誠實行為或未能履行品質保證義務的情況。官方這次加強監管，是因應中國汽車業針對新車以中古車名義出口做法的擔憂。

「零公里二手車」是指已完成車輛掛牌手續，名義上屬於中古車，但行駛里程表為零的新車。據中國汽車流通協會的數據，2019年中古車出口量為3036輛，隨後逐年增加，2024年暴增至43.6萬輛。

分析指出，零公里中古車出口模式短期內雖有助於去庫存，但長期來說卻對中國汽車業構成多重負面影響，包括價格戰惡化與品質危機，可能導致車企不惜一切代價追求銷量而影響產品品質和市場秩序，甚至引發信任危機。

中國汽車自媒體「汽車預言家」稍早前發文指出，「零公里二手車」因形式上滿足「已註冊」條件，既可規避新車出口所需的高認證門檻，又能享受高達13%的出口退稅，因此成為不少出口企業的套利主軸。

（中央社）



【11/15】

大陸乘聯會秘書長崔東樹15日表示，10月大陸汽車市場整體保持增長，乘用車與商用車呈現分化走勢。受政策推動及新能源加持，乘用車增速相對較好，商用車在電動化帶動下結構性增長，微型客車及客車市場表現強勁。以舊換新政策、地方車展及企業新品上市進一步支撐市場需求，市場整體走勢較強。

崔東樹15日表示，近幾年乘用車與商用車市場分化明顯。隨房地產持續下滑，商用車走弱，乘用車消費改善。2025年市場受政策因素推動，乘用車增速較好，商用車在電動化帶動下較去年明顯走強，微型客車及客車市場增長明顯。以舊換新政策拉動劇烈，近期部分暫停地區開始恢復，行業綜合治理「內卷」（惡性競爭）取得積極進展，地方車展熱度高，企業新品密集上市，車市整體走勢較強。

崔東樹提到，10月大陸汽車市場整體強勢。受宏觀經濟增長及國家促銷政策推動，大陸全國汽車總體銷量穩健，卡車和客車市場回暖明顯。乘用車零售年比略降，但出口與庫存增量支撐整體廠家銷量。新能源車表現突出，商用車出現結構性增長，物流運輸及皮卡電動化加速。

他接著說，截至10月，大陸全年汽車總計銷量達2,752萬台，年增12%；10月單月332萬台，年增9%。乘用車累計2,376萬台，年增12%，10月零售293萬台，年增7%。客車1至10月累計75萬台，年增21%，10月7.3萬台，年增5%；卡車累計302萬台，年增9%，10月31萬台，年增22%。商用車在新能源推動下增速明顯，微型客車與物流車銷量提升。

另，崔東樹稱，主力車企表現分化明顯。在新能源車企中，比亞迪領跑，吉利、奇瑞緊隨，前三名規模日益接近。傳統燃油車方面，合資車企仍以一汽、大眾為主，上汽、大眾年比有所調整，但近期呈回暖態勢。自主品牌在新能源加持下分化明顯，奇瑞、吉利、長城增速保持高水平。（聯合報）

【11/18】

KPMG於18日發布第25期《全球汽車產業高階主管調查報告》，於2025年4-5月期間進行，針對全球中大型汽車相關業者展開問卷調查與資料分析。本次調查共計775名受訪者，涵蓋歐洲、美洲、亞太地區，其中30%為原始設備製造商、40%為供應商和經銷商、30%來自行動與金融服務領域，全面反映產業鏈各環節的觀點與趨勢。

報告顯示，36%的高階主管預期未來三年內，公司商業模式、產品或營運將出現重大改變；此外，68%的企業已著手重組供應鏈，77%認為策略聯盟與合作夥伴關係已對業務成長具實質貢獻。

KPMG安侯建業工業產業主持人陳其愷指出，此波變革迅速且具顛覆性，新興科技與數位生態系統正在重新定義汽車製造模式；同時，全球供應鏈波動、法規壓力與消費者期待轉變，也正動搖傳統商業價值。

要確保汽車業能長期獲利，必須在技術創新與營運效率之間取得平衡。報告顯示，AI與自動化（34%）是企業獲利的首要策略，顯示數位轉型已成為核心驅動力。其次是高效供應鏈管理（28%），確保穩定獲利；再者是品牌與設計識別性（25%），凸顯差異化的重要。其他如財務管理、顧客滿意度與定價策略雖然占比略低，但仍是競爭市場的基本要素。整體而言，企業必須以技術投資為核心，結合供應鏈優化與品牌創新，才能在快速變化的產業環境中實現永續成長。

全球汽車產業正面臨深度轉型，涵蓋汽車的定義、製造方式與使用型態。許多汽車產業正轉向在地化策略，以降低關稅風險、運輸成本、提升法規遵循能力，並加快反應速度。依此研究，68%的企業正積極透過「近岸外包」（near-shoring）、「友岸外包」（friend-shoring）以及「在地生產供在地使用」（local-for-local）等策略，重組其供應鏈。然而，在地化營運不容易，需要深度重整供應商基礎、建立新夥伴關係或進行併購、重複建置區域能力，以及謹慎的長期資



本規劃。

在這場全球轉型中，電動車製造也成為熱門關注焦點，然而亞太市場的發展路徑，現正面臨不同的挑戰與機會。其中，中國大陸雖然已在普及率與成本效益上領先，但市場逐漸飽和，利潤空間受壓縮；日本、韓國與東南亞則普遍受限於高成本、基礎設施不足與消費者接受度低，推廣速度相對緩慢。

調查顯示，86%製造商正積極投資AI與新興技術，其中「研發」與「供應鏈」部門被認為最能受惠於AI應用。此外，《2025 KPMG地緣政治風險報告》指出，全球貿易戰持續惡化將使主要經濟體GDP出現下滑，其中美國可能減少1.5%、中國大陸1.2%、德國0.7%、法國0.4%，凸顯地緣政治分裂帶來的實質經濟風險。呼應經濟部對全球貿易局勢的評估，認為地緣政治風險與不確定性仍然偏高，政府將加速培育數位與AI應用人才，協助產業升級轉型。

KPMG安侯建業工業產業主持會計師吳俊源提醒，在越複雜的變動環境中，關注商業藍圖、落實成本控管，並深入掌握各區域市場差異等完善策略，對於業務的成長至關重要。（經濟日報）

【11/20】

裕隆19日舉行法說會，副總經理李建輝指出，今年汽車市場受到政策因素影響，前十月車市較去年同期衰退12%，在貨物稅減徵政策實施後，10月單月領牌已較去年同期成長4%，有初步回溫的跡象，今年全年預期在業界的努力下，可望維持40萬台。

對於貨物稅減徵政策的實施效益，目前仍在觀望中，視貨物稅減徵效益是否能夠延續到第4季或是明年初。至於明年全年車市的預估，則因進口車關稅調降的不確定因素尚未定案難以預估，必須待關稅案明確之後才能推估。

李建輝強調，裕隆以整車製造為根基，能源事業作為成長動能，後續將積極運用海外據點與通路進行儲能通路與銷售，把握能源轉型市場，期待外銷市場成為能源事業的成長來源。

今年5月川普對等關稅案引發關稅調降與貨物稅減徵的議題，造成車市緩購，整體車市影響最嚴重時，甚至較去年同期衰退20%。裕隆公司除了啟動最適化的生產體制外，並持續推出新產品，包括MG的G50生產產線與塗裝線的優化等，此外裕隆能源事業在儲能電池之外並擴充動力電池，建構裕隆的儲能動力系統本土化供應能力，10月1日第一座充儲合一的商業模式上，為充電業帶來較高的效益。

至於裕隆旗下納智捷品牌擬出售鴻華先進的進展，裕隆表示，與合作夥伴的業務推動都照既定計畫進行、穩健推動中，外界傳聞若未經確認公司無法評論，有新的訊息公司會正式對外公告。

2024年納智捷n7上市加上進口車特斯拉等純電車，今年純電車占整體車市大約是12%到13%，比起去年的8%已有成長，但相對於大陸電動車占整體市場的比重仍低，還有許多努力的空間。至於鴻華先進委託裕隆汽車生產的n5，目前仍在緊鑼密鼓籌畫中，相關進度將由鴻華先進和納智捷後續說明。（經濟日報）

【11/23】

繼多家車企缺席年初的上海車展後，年底的廣州車展仍延續此一趨勢。2025廣州車展21日開幕，缺席車企名單再次引發關注。

陸媒介面新聞報導，既在這份名單中，包含勞斯萊斯、賓利、保時捷等超豪華品牌，又包括Genesis(韓國現代汽車集團旗下的國際豪華汽車品牌)、Subaru等進口品牌，還包括捷豹路虎、雪佛蘭、北京現代等合資品牌，而更令人唏噓的是，哪吒、極星、極越等曾高調亮相廣州的「新勢力」品牌已經退場。

參展品牌名單的變化，顯示中國汽車產業在新能源與智慧化浪潮下的深度更替。同樣的趨勢也反映在參展車輛陣容上，本屆廣州車展，展車總數達1,085輛，其中新能源車占比超過六成。

超豪華品牌的集體退場，或與進口車市的持續萎縮密切相關。自2014年達到143萬



輛峰值後，中國整車進口量逐年下滑，2024年降至70萬輛，2025年上半年，這一資料已降至22萬輛。

分析師表示，高端汽車品牌在中國市場遭遇嚴重萎縮，原因包括高端消費群體減少、高淨值人群外流、新能源車性能優勢及國產車型的「平替」效應，消費者心理轉向更注重技術與性價比。中國品牌的智慧網聯技術、加速性能等優勢，使傳統奢侈品牌顯得過時。

分析師指出，進口車市場十年間被國產車型深度替代，外資品牌難以在中國市場維持競爭力，進一步加劇了它們加速撤離的態勢。這也導致合資與進口車企普遍縮減在中國投入，透過減少行銷費用、集中新車發布於北京或上海車展等方式，調整經營策略。

參展者透露，現在選車更在意續航里程、充電速度等指標，對發動機、變速箱等傳統機械指標的關注已讓位於智慧座艙、輔助駕駛等科技配置，而電池安全、電機性能等新能源核心技術，則成為新車的關鍵衡量標準。

與此形成對照的是，廣州國資近期接盤恒大汽車的兩家子公司，為行業注入了新的變數，這也標誌著新能源汽車產業正由粗放擴張階段轉入深度整合期。隨著行業整合的深化，2026年「新勢力」淘汰賽進入決賽階段。目前，蔚來、小鵬已穩住陣腳，零跑異軍突起，斬獲銷冠。

政策層面，新能源汽車購置稅減免在2026年有所調整，疊加報廢更新加速，推動消費升級；技術層面，AI與智慧製造加速落地，推動產業鏈效率提升。市場競爭邏輯由政策驅動轉向產品與技術驅動，品牌分化趨勢愈發明顯。

這種轉型趨勢或將重塑市場格局。技術儲備不足、產品更新滯後、市場回應遲緩的企業正逐步被邊緣化，而具備核心技術、持續創新能力和清晰市場定位的企業則在競爭中穩步前行。

隨著政策紅利逐步退出歷史舞臺，市場機制將發揮更大作用。未來兩到三年，行業

集中度有望進一步提升，資源將向頭部企業集中。

報導稱，本屆廣州車展，既是產業變革的見證者，也是未來格局的預演場。當觀眾與媒體在展臺間穿梭時，他們看到的不僅是新車發布，更是一場持續了十年的產業變革。（工商時報）

鄭育佳整理

機 車 類

【11/4】

基隆市政府自民國112年起推行「公益青年就業電動機車補助案」，至今已逾2萬市民申請，但明年因中央補助減少、財政吃緊將暫停申請。議員指出，因基隆市電動機車占比已達1成為全國最高，但至今停車及換電站等配套都不足，民眾有車卻充不到電，呼籲市府應改善。基市環保局回應，基市電動機車換電站及充電站目前共計129站，未來將持續爭取建置。

財劃法修正中央補助縮水，基市府日前針對明年電動機車申請案喊卡，僅補助計畫至今年底為止。議員除批評政策跳票外，也針對目前基市電動機車充、換電站不足問題質詢。

環保局長馬仲豪表示，111年度基隆機車數18萬8459輛、電動機車4799輛，電動機車占比僅2.5%；至113年度機車數20萬0314輛、電動機車1萬9768輛，電動機車占比已達9.9%，為全國最高；該年度電動機車增加1萬4146輛，燃油車較前1年減少3727輛，顯見補助電動機車政策成效明顯。

民進黨議員張顥瀚表示，市府花約13億公帑預算，今年底貿然結束，但市面上電動機車暴增很多，汰舊換新沒有做好，停車空間不足，很多機車找不到車位，亂停在騎樓，未來如要再推動，停車空間、充電設備等配套都要多增加。



無黨籍議員張耿輝表示，因預算影響停辦電動機車政策相當可惜，希望財政許可後可恢復。民進黨議員吳驛珈則憂心政策停辦後，原申請民眾合約是否會連帶受到影響。

馬仲豪回應，未來若有預算，明年底有可能再恢復編列，目前電動機車車主有2萬多人，車主每月資費補助不受影響。

馬仲豪指出，目前電動機車換電站有112座（光陽Ionex換換電站73座、GOGORO39座）；充電站17座（華菱3座、依得科技14座），市府正持續協調業者建置換電站，並持續爭取建置停車空間。（中時即時）

【11/4】

今年10月整體機車市場銷量為6萬4722輛，月增1.65%、年增1.15%。而電動機車市場銷量為4587輛，月減17.8%，但下半年銷量與市占較上半年已明顯回升，隨著年底補助倒數與優惠齊發，看好今年尾聲持續創造買氣。Gogoro今年10月領牌數為2806輛，月減6.02%、年減52.06%，市占率為4.34%，歲末年終之際，Gogoro祭出限時最狂購車優惠。

Gogoro今年10月領牌數為2806輛，月減6.02%，市占率為4.34%。Gogoro EZZY 500搭載多項超規配備與超值售價，是最適合通勤的入門級距白牌車款，展現強勁銷售動能，奪下電動機車白牌冠軍。適合短程代步的綠牌車款Gogoro EZZY也持續熱銷中，連續五個月蟬聯電動機車銷售冠軍。此外，十月白牌電動機車銷量前十名中，Gogoro包辦七個席次，前四名分別為Gogoro EZZY 500、Gogoro VIVA MIX、Gogoro VIVA XL及Gogoro Delight。

歲末年終之際，Gogoro祭出限時最狂購車優惠，即日起至11月30日前入手Gogoro指定車款，即享超狂優惠，包含業界唯一5年免費保養、5%點數回饋、週週抽5千元家樂福禮券與AirPods Pro 3等多重好康。現在購車還可輕鬆疊加優惠，政府補助最高享6萬元，以及最高36期0利率。（時報資訊）

【11/5】

2025年米蘭國際二輪車展（EICMA）登場，台灣機車大廠光陽工業（KYMCO）以全新技術與多款新世代車型亮相國際舞台，展現品牌在油電混合與節能技術領域的最新成果。今年光陽發表全球首創「TRI-POWER TECHNOLOGY三向動力科技」，並推出白牌油電混動新車People R Hybrid 125、節能通勤車Agility NX 125，以及黃牌跨界旗艦X-TERA 350，吸引國際媒體與車迷關注。

光陽董事長柯俊斌表示，全球交通正加速邁向電動化與低碳轉型，機車產業也迎來世代轉折。KYMCO此次發表的新技術與新車，目標是同時回應燃油市場需求與未來低碳移動趨勢，「我們將持續以創新為核心，結合研發與國際視野，引領二輪產業邁向新時代。」

光陽此次首度發表的「TRI-POWER TECHNOLOGY三向動力科技」，是將引擎、電池與ISG整合式啟動馬達進行協同控制的油電混動系統。當偵測到加速需求時，系統自動啟動TPT Boost電力輔助，讓起步反應更迅速，同時兼顧節能。根據KYMCO內部測試，馬力提升約0.3ps、油耗降低約2%，起步與再加速表現更平順。

配合全新Quad Monitoring System四向監控系統，可即時監測超過150項車輛參數，預防電壓異常與電池損壞；再結合Trinity Balance三向平衡技術，有效分配電力於電池、ISG與引擎之間，確保運作穩定與效率。此技術被視為燃油與電動車之間的過渡新架構，展現KYMCO在油電並行策略上的研發實力。

People R Hybrid 125是首款導入三向動力科技的白牌車，搭載新開發的125c.c.水冷引擎，綜合輸出達9.3kW，馬力提升13.6%、油耗下降13.2%。車款採用京濱第六代噴射系統與專利水冷通道設計，搭配輕量化連桿與全新CVT系統，兼顧性能與節能。

配備部分，People R Hybrid 125具備Keyless免鑰匙啟動、USB-A／C充電孔、全LED



燈具與LCD儀表板，並採平踏板與大容量置物空間設計，鎖定都會通勤市場。

另一款白牌新車Agility NX 125以「智慧簡約」為設計主軸，搭載全新Green Power引擎，燃油消耗降低21%、溫室氣體排放減少17%。車體配置多向量燃燒系統與偏置汽缸結構，降低摩擦與能耗，整體輸出更平順。

Agility NX配備ABS+TCS雙安全系統、LED燈組、LCD儀表板與USB-C充電接口，並設有前置油箱與置物空間，兼顧節能、便利與安全。

X-TERA 350是光陽在黃牌級距的旗艦跨界車款，主打「都市×冒險」雙用途定位。車體採高剛性鋼管車架與倒立式前叉懸吊，搭載單缸水冷引擎，輸出28ps馬力與30Nm扭力。配備Bosch 10.3 ABS+TCS系統、7吋TFT全彩儀表板與32公升照明收納艙，並具USB-C快充功能，滿足長途與日常通勤需求。

光陽強調，未來產品將以「多元動力+智慧移動」為方向，透過TRI-POWER油電技術奠定下一階段產品基礎，進一步拓展全球市場版圖。（工商時報）

【11/5】

全球二輪產業年度盛會—2025年EICMA米蘭國際機車展4日登場，國內機車龍頭三陽工業以「Roar with Nature」為核心概念參展，一口氣發表八款全新次世代車型，並正式揭示「世界盃模式」全球戰略，宣示將以台灣為全球研發與決策中樞，深化區域經營、加速國際化布局。

三陽董事長室協理吳奕成表示，三陽正從傳統機車製造商轉型為「生活移動的風格策展人」，在穩固台灣龍頭地位後，將全力衝刺國際市場。他指出，三陽產品目前已銷往全球96國，目標三年內達成年產銷百萬輛，並以「研發在台、製造全球、品牌在地化」為核心主軸，讓每個區域市場都能與品牌產生長期連結。

吳奕成強調，台灣將持續作為全球研發心臟，統整三座生產基地與五個銷售據點的資訊與技術，結合在地供應鏈的彈性與技術

優勢，建立統一品質與開發標準。面對全球供應鏈重組與能源轉型挑戰，三陽亦提出油電並行的PE3概念，避免單一能源政策帶來的不確定性。

對於國際機車市場，吳奕成分析，今年歐洲市場整體維持小幅成長，但已出現中國大陸品牌以低價搶市的激烈競爭，導致市場秩序與價格結構承壓。不過中南美洲市場則展現強勁動能，成為全球成長最快的區域之一，三陽已規劃於中南美洲設立分公司，建立在地營運與服務體系，藉此拓展美洲版圖。

此次米蘭車展，三陽以仿生設計語彙為亮點，將自然界動物特性融入機械造型，一口氣展出八款新世代車型，包括以烏龜穩重特質打造的旗艦大羊TTLBT、靈感來自獵豹的都會戰鬥車JEPARDO、具獅眼設計的JOYRIDE 300等，展現旗下產品完整性，滿足不同族群。

展望未來，吳奕成表示，三陽將持續強化油電雙軌產品線與智慧聯網應用，並以設計語言與服務生態雙軌並進，打造兼具科技與情感的品牌體驗。吳奕成強調：「三陽從台灣出發，要在全球市場打出自己的世界盃！」（工商時報）

【11/5】

隨政府貨物稅補助新制明朗、各品牌持續加碼促銷刺激下，10月國內機車買氣明顯回穩，重回年月雙增趨勢。10月國內機車新領牌6.47萬輛，月增1.65%、年增1.15%，其中三陽以2.81萬輛、年增8.49%的成績，穩居龍頭，市占率達43.4%。

在市場氣氛逐漸升溫，各廠於年底旺季啟動擴大促銷，業者普遍預期在貨物稅新制與優惠刺激下，11月機車銷售應可繳出優於10月的表現。

10月前三大機車廠中，除龍頭三陽銷售續穩，光陽以1.62萬輛居次，市占率25%；台灣山葉亦維持1.22萬輛水準，市占率18.8%；電動機車車業者Gogoro則以2,806輛、市占率4.3%位居第四。累計前十月國內機車總銷量59.06萬輛、年減5.78%，三陽



累計掛牌26.27萬輛、年增2.22%，市占率達44.5%，是前四大車廠中唯一正成長的品牌。

三陽表示，10月國民旗艦車款「全新迪爵」銷售5,585輛，蟬聯最暢銷機種；水冷運動車款JET SL+ SuperC在10月銷售達2,944輛，帶動整體JET系列銷量突破4,500輛；MMBCU銷量1,761輛，時尚車款Fiddle、運動款DRG二代銷售穩定，共同推升品牌10月市占率再創高。

三陽認為，機車市場雖於第四季回穩，但若就前十月衰退狀況推算，全年總量仍將較去年微減，估全年最好也僅約75萬輛。不過，隨補助政策延長至2030年，今年觀望買氣有機會在明年催出，明年市場有望重回成長軌道。

另一方面，電動機車市場10月領牌4,587輛，雖月減17.8%，但下半年銷量與市占均較上半年明顯回升。Gogoro在10月以2,806輛穩居電動機車銷售冠軍，旗下EZZY 500持續蟬聯白牌電動機車銷售冠軍，品牌並在十大暢銷電動車榜中包辦七席。（工商時報）

【11/12】

睿能創意（Gogoro）公布第3季財報，Gogoro執行長姜家煒表示，將於2026年推出3款機車，並同步開發能量密度更高、成本更具競爭力的電池。

展望今年營運，Gogoro預估今年營收約2.7億美元至2.85億美元區間，持續朝2026年能源事業損益兩平、2027年能源服務產生自由現金流，以及2028年車輛事業損益兩平目標邁進。

Gogoro於美國時間11日公布財報並舉行電話會議，Gogoro今天透過新聞稿指出，今年前9月創造超過2570萬美元的營運現金流，幾乎是2024年同期的2倍，年增1240萬美元，顯示營運效率提升、成本控管得宜及資金運用策略重整。

Gogoro指出，今年第3季淨損1494萬美元，較去年同期虧損1824萬美元下降18%，第3季毛利率12.2%，年增6.8個百分點，是2022年以來同期高點。Gogoro說明，透過強

化供應鏈與採購管理，庫存水位顯著下降，組織營運效率提升。

在能源與車輛事業方面，Gogoro指出，第3季電池交換服務營收增加至3891萬美元。（中央社）

【11/24】

台灣不僅是全球知名「機車王國」，國內SYM、KYMCO等機車大廠在國際上也大受歡迎，今年前9月台灣機車外銷總額達9.02億元，其中日本、西班牙為主要市場，而澳洲今年也開始大批引進台灣機車，成長率高達2,921.36%。

今年前9月台灣機車外銷的國家排行，日本以11.18億元高居第1名，佔總出口額的22.82%，西班牙則以8.67億元緊追其後，佔比17.7%、比去年同期成長243.96%，排名第3則是義大利的5.78億元，佔比11.8%、年成長95.46%。

除了日本與歐洲市場之外，澳洲也成為台灣新出口大宗市場，今年前9月出口額達2.4億元，一舉衝到第5名，同時年成長率達到驚人的2,921.36%。

不過若以出口數量來看，則由阿拉伯聯合大公國以4.66萬輛居首，年成長51.55%，第二名為馬達加斯加，達3.03萬輛，年增40.19%，排名第三才是出口總額最高的日本，總量為2.08萬輛，年成長43.62%。

單以出口來看，國內機車品牌以KYMCO光陽的125c.c.機車表現最亮眼，出口數達到39,620輛，第二名則是SYM三陽的50c.c.機車出口39,580輛，KYMCO光陽的50c.c.以15,434輛位居第三名。（自由時報）

【11/28】

三陽工業與親慈慈善會延續先前捐贈100輛機車及1,500萬元協助花蓮災後重建的作法，為讓資源快速送達受災家庭，25日再度動員志工深入災區，向馬太鞍溪堰塞湖周邊2,300多戶家庭發放每戶4,000元慰問金。雙方亦捐出100萬元，投入溢流重災區光復商工學生三餐補助，協助孩子在災後仍能安心就學。



三陽表示，先前捐贈的100輛機車亦已陸續交付，26日前已全數交車完成，協助居民儘早恢復交通便利與日常生活。三陽董事長吳清源表示，災後家庭最迫切的需求多半是生活重建的基本支持，希望這批機車能成為受災戶重新啟動日常、照顧家庭的可靠夥伴。

為確保慰問金能於當日即時且精準發放，土地銀行第三區區域中心與花蓮分行主動加入此次公益行動，由土地銀行團隊提前將現金分裝成2,300多份信封。發放當天由花蓮縣警察局花蓮分局全程護送現金；親慈慈善會與三陽志工共分25組小隊在光復商工及鳳林鎮公所執行發放、引導與名冊核對，花蓮縣警察局花蓮分局、鳳林分局光復分駐所也派員維持秩序。

此次受助的光復商工位於重災區，校舍遭泥漿侵入、損害嚴重。校長長期支持家境清寒、需兼職維持家計的學生，免費提供住宿與三餐，盼讓學生無後顧之憂。三陽與親慈慈善會在了解校方需求後，捐出100萬元伙食補助，協助維持學校支持系統。

三陽捐贈的100輛機車則自11月24日起於花蓮糖廠展開領車作業，在經濟部、行政院東部聯合服務中心、產業發展署、財政部國產署及賦稅署、交通部公路局、花蓮縣警察局與光復糖廠等單位協助下，完成抽籤分配與領牌流程。三陽志工並在現場協助受災戶辦理領車並說明使用事項。（工商時報）

宋文彬整理

自行車類

【11/4】

全球自行車龍頭巨大集團自9月24日遭美國海關暨邊境保護局（CBP）發布暫扣令（WRO）後，第四季營運明顯承壓。法人分析指出，受部分出口美國產品遭暫時扣留影響，加上歐美市場需求復甦力道不如預

期，巨大短線營收恐出現季減，今年全年營運動能轉趨保守。

美方發布暫扣令後，巨大表示，自有品牌出口美國的影響相對有限，但代工客戶訂單確實受到波及。不過，巨大強調，10月下旬已正式與CBP會面說明，且同步啟動第三方獨立評核機制，全面檢視移工招募與勞動條件流程，爭取儘快解除暫扣令。

法人指出，短期內暫扣令將導致部分美國訂單延遲出貨，或須改由歐洲與越南廠供應，勢必增加生產與運輸成本，壓縮整體毛利率，估巨大Q4營收恐季減超過1成。中長期而言，巨大持續強化勞動權益管理，有助恢復國際品牌信任，建立企業永續形象。

法人認為，巨大短期營運雖受限於美方調查與訂單遞延，但在ESG改革、供應鏈分散化及E-bike布局等策略下，長期體質仍穩健，尤其E-bike營收占比逐年攀升，成為抵禦市場波動的重要支撐，如果暫扣令能在年底前解除，巨大明年可望重返成長。（工商時報）

【11/4】

台灣自行車產業歷經2023年全球庫存調整後，今年前三季出口呈現「兩好一壞」局面。據台灣自行車公會草本資料統計，傳統自行車出口量與出口值雙雙下滑，年減均逾二位數；電動輔助自行車（E-bike）出口量僅小減3.3%，且單價年增逾5%，帶動出口值逆勢翻紅；自行車零件出口金額更年增逾1成、達11.18億美元，顯示產業基礎動能正逐步回溫。

自行車業界分析，這波「整車落、零件起」的結構，意味著國際自行車品牌與通路商庫存去化接近尾聲，開始恢復備貨動作。台灣供應鏈在全球中高階市場仍具不可取代的技術優勢，尤其在傳動系統、電機馬達與智慧控制領域持續領先，預期明年起，出口動能將由E-bike與高階零組件雙引擎帶動穩健回升。

在自行車族群表現方面，雙雄巨大、美利達雖仍受整車出貨遞延影響，但營運已出現穩健修正跡象。



巨大前三季合併營收479.62億元，雖年減16.86%，不過9月單月營收達52.17億元，月增3.8%，創下近五個月新高，顯示需求逐步回溫；美利達前三季合併營收218.07億元，年減8.66%，受惠於歐洲庫存去化優於預期，加上電動車款銷售占比持續攀升，法人預期第四季有望迎來營運轉折，為明年成長奠定基礎。

法人指出，E-bike在歐洲市場滲透率已突破35%，顯示綠能通勤風潮已成為主流。隨著歐盟積極推動碳中和與減碳政策，加上能源價格居高不下、都會區低碳交通需求攀升，E-bike被視為中長期產業成長的核心動能。

以美利達為例，近年持續強化歐洲布局，不僅在德國設立E-bike組裝廠與研發中心，透過在地化生產大幅縮短新品開發與交付時程，能更即時掌握消費趨勢與市場脈動。法人預期，隨著E-bike產品線不斷擴充，營收占比將逐年攀升，有望成為推動美利達營運穩健成長的主要引擎。

展望第四季與明年，法人普遍看好三大方向：一是E-bike產品組合持續優化，出口單價有望再創高；二是零組件廠訂單能見度已拉長至明年上半年，顯示整體產業鏈補貨動能持續；三是AI與智慧製造導入，將成為台灣供應鏈新的競爭優勢。

法人認為，台灣自行車產業前三季雖仍在修正尾聲，但「零件先行、整車跟進」的復甦路徑已趨明朗化。（工商時報）

【11/7】

自行車廠巨大集團董事會通過前3季財報，集團合併營收新台幣479.6億元，較去年同期減少16.9%；毛利率19.8%；稅前淨利14.3億元，稅後淨利9.1億元，每股稅後盈餘2.31元。

巨大統計，第3季集團合併營收153.6億元，年減24.9%；毛利率為21.5%，較去年18.5%同期增加，主要受惠於自有品牌在旺季加強促銷，銷售出貨認列存貨回升利益，帶動整體獲利表現。第3季稅前淨利5.8億元，稅後淨利3.5億元，每股稅後盈餘0.89

元。

在市場表現方面，巨大說明，隨著歐洲需求逐步回暖，集團代工業務前3季銷售維持近20%的成長。自有品牌方面，歐洲市場溫和復甦，儘管各區域表現略有消長，整體趨勢仍逐步回穩。

巨大說明，美國市場受關稅政策及總體經濟影響，消費動能略顯保守；中國市場則因去年同期基期高，營收年減。隨年末節慶來臨，集團將持續靈活調整市場策略，以提升銷售表現。

巨大表示，電動輔助自行車（E-Bike）前3季銷售金額占集團營收的25%，雖然較去年同期略為下降，但銷量仍成長，反映市場需求逐漸回溫。巨大指出，E-Bike做為中長期主流產品，具備高度成長潛力，集團將持續投入資源，隨新產品陸續上市，預期將進一步帶動自行車市場的成長動能。（中央社）

【11/10】

自行車雙雄巨大集團今天公布10月合併營收新台幣45.66億元，年減6%，若排除台幣匯率升值影響則年減4%。前10月累計合併營收525.28億元，年減16%。

美利達今天公布10月合併營收16.74億元，年減16%；1至10月合併營收234.81億元，年減9%。

巨大說明，自有品牌業務隨歐洲市場需求逐步回穩，10月營收接近去年同期水準，英國與德國地區尤為亮眼，反映當地經濟逐漸復甦。美國市場則受總體經濟影響，消費動能仍顯保守，營收較去年同期下滑。中國市場因去年同期基期較高，營收仍呈年減，但隨冬季來臨，衰退幅度已逐漸收斂。

美利達統計，台灣廠10月出貨2萬7915台，年減9%；台灣廠10月營收13.66億元，年減10%；台灣廠1至10月累計出貨30萬5153台，年減2%；台灣廠1至10月累計營收162.87億元，年增11%。

美利達說明，10月合併出貨5萬6040台，年減15%；1至10月合併出貨93萬8593台，年減29%。（中央社）



【11/11】

自行車族群10月營收出爐，整車與零組件廠表現明顯分歧，巨大、美利達、愛地雅等整車廠10月營收皆較去年同期下滑；零組件廠如日馳、利奇則逆勢年增，產業景氣呈現「整車修正、零件回溫」的兩極化格局。

法人分析指出，全球自行車產業正處於庫存調整的最後階段，市場復甦結構呈現「零組件先行、整車落後」。

由於經銷商開始回補庫存，零件廠率先受惠營收回升；整車廠則仍承受庫存去化壓力與新訂單能見度不足的挑戰。

巨大前十月合併營收525.28億元，年減16.03%，巨大表示，自有品牌在歐洲市場需求逐步回穩，單月營收已接近去年同期水準。不過美國市場受通膨與高利率影響，消費動能仍顯保守；大陸內需市場則因去年同期基期偏高，營收仍年減。

美利達10月合併營收16.75億元、年減16.08%，前十月合併營收234.82億元、年減9.24%。美利達指出，大陸內需市場疲弱，10月銷量年減18%、銷售額更年減48%，是拖累集團10月營收的主因；不過專攻歐美中高端市場的台灣廠前十月銷量30.52萬台、年減僅2%，且因平均出口單價提高，前十月營收162.88億元、年增11%。（工商時報）

【11/11】

民進黨立委莊瑞雄質詢表示，捷安特日前被美方指控強迫勞動，這不是個案，而是台灣品牌危機。行政院長卓榮泰說，將要求經濟部、勞動部全面檢討勞動條件及勞動保障，並提出指引，讓所有人可以共同遵守。

莊瑞雄質詢指出，美國海關暨邊境保護局(CBP)9月對台灣自行車品牌捷安特製造商巨大公司發布暫扣令，這是首次台灣企業因勞權問題被美方扣貨，11項強迫勞動規範中違反5項，經濟部提供哪些協助，是否有跨部會機制改善制度。

經濟部長龔明鑫表示，這算是個案。事發當下，美方明確告知是個案，經濟部也轉達巨大的說明，美方希望台灣政府不要急著

介入。巨大已跟美方見面說明。扣貨只是暫時處分，最後結果還沒有判定。

莊瑞雄認為，這件事非同小可，不要小看。最壞的情況是，這麼大的企業營收少說直接掉5%，貨品卡在那邊2到3年，光是捷安特一家市值可能就蒸發新台幣30億元，影響整個供應鏈都被拖下去。

莊瑞雄說，人權就是新時代貿易的通行證，不只美國，歐盟也動起來，CSDDD（企業永續盡職調查指令Corporate Sustainability Due Diligence Directive）2027年上路，把供應鏈的人權跟環保寫進法律。台灣企業接國外大品牌生意，就要遵守這套法規。這不是選擇題，政府一定要未雨綢繆，不能出事才補破網。否則一旦新制度上路，不只是企業的危機，會變成台灣品牌的危機。

龔明鑫指出，經濟部跟勞動部要協商，因應強迫勞動議題。對台灣來講，很多立即可以改善，比方職場環境、工安等。現在主要是移工的問題，移工比較麻煩是仲介費，仲介費是對方國的仲介拿走，但對全世界來講，還是覺得雇主要全部負責吸收，經濟部會跟勞動部討論是否有緩衝期，但終究要處理。

卓榮泰也指出，政府現在推出「企業與人權國家行動計畫第二期」，要求生產者及供應鏈都要達到人權標準，當中有個企業實施人權盡職調查，非常重要，將依公司大小，分層次按部就班、循序漸進要求。總結就是人權要達到國際標準，才能順利進到國際市場。（中央社）

【11/12】

自行車零組件族群2025年前三季財報出爐。其中，全球鏈條大廠桂盟前三季EPS達6.27元，年增率7.55%，穩居零組件族群之冠；反觀日馳與利奇仍受到市場需求疲弱與庫存調整影響，每股分別小虧0.04元與0.66元，復甦腳步尚待觀察。

桂盟為全球最大自行車鏈條製造商，產品橫跨中高階自行車與電動輔助自行車



(E-bike)市場，前三季合併營收36.36億元，年減約5%。惟受惠於高階鏈條與E-bike專用鏈條需求穩定，加上產品組合優化推升毛利率，以及認列大陸蘇州太倉廠搬遷補償利益，挹注前三季稅前盈餘10.63億元，歸屬於母公司業主淨利7.89億元，EPS高達6.27元。

法人表示，自行車零組件族群雖仍處於修正期，但產業已從谷底逐步築底，尤其桂盟，具備完整產品線與全球通路布局，隨著歐美市場E-bike滲透率持續攀升，獲利能力有望維持領先地位，2025全年EPS有望超越2024年的7.27元，且2026年營運維持高檔仍可期。（工商時報）

【11/20】

歐洲商會（ECCT）今天發布「2026年建議書」，建議台灣政府強化韌性，歐洲商會特別點出台灣應推動移工零仲介費，取消招募與仲介費並強化勞權，此舉可避免巨大遭美實施暫扣令的類似事件重演，防止製造業因勞權爭議，遭美歐國家貨品扣留或貿易制裁。

歐洲商會今天發表「2026年建議書」，今年度以「變局中淬鍊台灣韌性」為主題，呼籲政府強化社會、能源與通訊等關鍵基礎設施的韌性，並為人才短缺尋求長期解方。

建議書指出，台灣經濟處於相對有利的位置，但須留意特定科技產業與貿易夥伴的過度依賴，加上安全風險、人工智慧所帶來的擾動、能源限制與人才短缺等因素，台灣政府應把握景氣強勁之際，優先強化脆弱環節並提升韌性。韌性不僅止於國防，也涵蓋經濟與公民社會，必須聚焦AI、能源、勞動、健康、國際接軌與基礎設施等重點領域。

值得注意的是，人力資源方面，歐洲商會提出建議，呼籲台灣推動移工零仲介費，取消招募與仲介費並強化勞權，以符合國際標準。此舉可避免製造業因勞權爭議，而遭美國與歐洲國家貨品扣留或貿易制裁。

今年9月，美國海關暨邊境保護局

(CBP)針對自行車品牌「捷安特」製造商巨大公司自行車等發布暫扣令。根據CBP網站，在針對巨大的調查中，CBP依據國際勞工組織的框架，確認5項強迫勞動指標，包括濫用弱勢處境、苛刻的工作與生活條件、債務束縛、扣留工資、超時工作。

美國調查巨大涉強迫勞動後，如今歐洲商會又針對勞權議題提出建言，引發關注。

歐洲商會人力資源委員會主席許修豪指出，近年歐洲商會持續關切此事，只是過去屬於冷門議題，這次因巨大事件而浮上檯面，大家要注意的是，如果巨大不是個案，有更多公司被發暫扣令，意味未來台灣製造業都會有此危險。

許修豪說明，台灣外籍勞工主要來自越南、印尼、泰國、菲律賓，外籍勞工來台前，需要先付給當地仲介機構高額費用，折合新台幣約20萬元，來台還有零星服務費，這些費用、特別是在母國的仲介費用，對外籍勞工是沉重負擔，也被稱作「債務枷鎖」。

許修豪表示，外籍勞工債務枷鎖是國際人權的重要議題，國際上普遍認為應盡量避免，台灣是少數允許此事的國家。

許修豪直言，美國調查巨大讓勞權議題浮上檯面，如果此事沒有解決，未來整個製造業都可能遇到類似情況，希望台灣政府採取作為，由台灣雇主直接承擔僱用程序與成本。（中央社）

【11/24】

自行車產業復甦，從零件族群先行。法人認為，自行車零組件產業已從谷底逐步築底，尤其鏈條廠桂盟具備完整產品線與全球通路布局，獲利能力有望維持領先地位，為產業復甦的指標個股。

自行車零組件族群今年前三季財報露曙光，桂盟在營運體質穩健與業外收益挹注下，前三季EPS達6.27元，年增率7.55%，穩居零組件族群之冠；日馳、利奇，雖仍受到市場需求疲弱與庫存調整影響，但日馳每股虧損金額已收斂至0.04元，利奇前三季每股



純損0.66元。

桂盟產品橫跨中高階自行車與E-bike（電動輔助自行車）市場，今年前三季合併營收36.36億元，年減約5%；受惠高階鏈條與E-bike專用鏈條需求穩定，加上產品組合優化推升毛利率，以及認列大陸蘇州太倉廠搬遷補償利益，挹注稅後純益達7.89億元，EPS達6.27元。

法人表示，桂盟布局全球E-bike及運動休閒市場成長商機，預期2025全年EPS有望超越2024年的7.27元，且2026年營運維持高檔可期。

另兩家零件廠日馳、利奇今年獲利表現仍偏弱。日馳前三季合併營收6.11億元、年增12.41%，受毛利率下滑等影響，稅後純損258.8萬元，每股稅後純損0.04元；利奇前三季合併營收15.25億元，年增4.82%，因產能利用率下滑等因素，稅後純損1.48億元，每股稅後純損0.66元。法人表示，隨全球通路庫存回到健康水位，2026年上半年起零組件訂單有望回溫，具備技術與品牌優勢的台廠仍將受惠。

法人認為，自行車零組件族群雖仍處於修正是期，但產業已從谷底逐步築底，尤其桂盟具備完整產品線與全球通路布局，隨著E-bike滲透率持續攀升，獲利能力有望維持領先地位，成為下一波產業復甦的指標個股。（工商時報）

【11/24】

花蓮縣今年推動共享自行車，縣府觀光處表示，相關建置計畫已通過花東基金補助並獲國發會核可，目前正等待行政院最終核定，規畫將有1500輛自行車，採固定樁式；花蓮幅員廣大，若能透過共享自行車補強交通接駁，不僅便利縣民，也打造更友善的慢旅行環境。

東部目前僅台東縣有共享自行車，過去花蓮縣議員多次建議縣府推動，認為是解決交通壅塞、減少碳排的手段，不只服務遊客，更造福地方鄉親，縣府採納後已著手規畫。

花蓮縣政府觀光處指出，規畫在全縣建

置約1500輛共享自行車，站點將依人口與觀光需求分配，特別在人潮密集區將優先規畫；在蒐集建站地點時會廣納地方意見，希望站點對於大眾來說都很方便，讓縣民與遊客提高使用共享自行車意願。

目前朝「固定樁式」方向規畫，避免以往無樁單車造成的隨意停放亂象，提高公共空間品質。他認為，只要能真正改善交通、提升使用率，共享自行車未來可成為花蓮觀光與日常交通的重要助力。（聯合報）

鄭育佳整理

汽機車零組件類

【11/1】

今年以來國內螺絲業受到對等關稅、新台幣匯率、鋼鋁關稅等因素影響，出口量持續下滑，特別是前兩大出口國美國及德國，分別因為關稅衝擊以及汽車產業弱化，螺絲需求量大減，讓國內業者流失大量訂單。

過去兩年台灣螺絲業遇到史上最嚴峻的產業低潮，由於國際經濟情勢不佳、俄烏戰爭等影響，螺絲出口量大幅減少。今年原本業者期待景氣回溫，卻又因為美國祭出對等關稅，國際貿易呈現停滯，螺絲業者訂單量直直落。

緊接著5月新台幣暴衝升值，螺絲業者毛利被侵蝕殆盡，6月美國更將進口鋼鋁關稅提高到50%，嚴重衝擊台灣螺絲廠。更令人擔憂的是，台灣螺絲前兩大出口國美國及德國，近期對於螺絲的需求降低。業者表示，美國進口商考量關稅墊高成本，有的要求台灣螺絲供應商一起分擔關稅，有的乾脆暫停不進貨。

德國汽車產業因關稅弱化，由於歐洲能源成本昂貴、大陸電動車崛起，加上美國關稅戰讓各國加強貿易壁壘，德國汽車工業面臨沈重壓力，據了解過去一年德國汽車業裁員超過5萬人，對於車用螺絲扣件需求大幅減弱。國內業者則表示，美國加上德國占台



台灣螺絲出口的55%以上，台灣業者就算開拓其他新市場也無法取代，若是關稅無法找到解方，加上德國汽車業持續弱勢，台灣螺絲業的困境恐怕將持續，明年中前勢必有更多中、小型業者被迫退出市場。（工商時報）

【11/5】

車燈零件廠帝寶受到美國對等關稅實施等因素影響，不僅成本增加，也影響市場買氣，使得今年前三季合併營收144.19億元、年減3.22%，營業利益24.26億元、年減17.38%，稅後純益14.66億元、年減37.28%，EPS為8.84元。

為布局未來訂單，擴充業務版圖，帝寶規劃成立車用電子事業部門，全力發展LED、適路性前方照明系統（AFS）以及自適應遠光燈（ADB）等先進車燈產品搶市。帝寶計劃並將大舉前進泰國設廠，廠區土地面積逾15公頃，將分三期開發，泰國一期廠房最多可建置30條的半自動生產線。

帝寶目前全球共有8座生產工廠、研發中心8座、發貨倉庫7座、模具中心2座，其中大陸寧波廠、合肥廠以及南昌廠，均生產原廠製造（OEM）車燈，供應包括江淮汽車、江鈴汽車等大陸車廠。（工商時報）

【11/7】

汽車零件龍頭廠東陽6日公布10月營收21.96億元，月增14%、年減2.87%，重返5月以來單月高點，顯示市場需求逐步回溫，累計前十月營收207.82億元，年減約0.73%。隨第四季傳統旺季到來，法人看好東陽全年營收仍有機會力保成長，續挑戰新高。

東陽指出，旺季需求升溫，公司正全力加速生產、備貨與裝櫃，同時推進台南科工與七股新廠建設，以提升產能與出貨效率，滿足客戶訂單需求。從事業別來看，售後維修市場（AM）事業10月營收15.9億元，較9月成長14%，前十月累計營收156.44億元，較去年同期微增0.44%。法人指出，在美國市場關稅與車輛庫存調整下，消費者轉向維修市場，使AM件需求明顯增加，有助東陽

維持穩定出貨與獲利動能。（工商時報）

【11/10】

每年第四季至隔年第一季，北美地區常有暴風雪來襲，汽車碰撞事件發生率增加，帶來AM（售後維修）汽車碰撞零件需求增加，AM汽零業者昭輝表示，美國產險公司State Farm全面使用AM件賠付，帶來AM剛性需求，成為昭輝等AM業者營運大利多。

昭輝不僅產銷AM汽車保桿、水箱護罩，也轉投資AM鈑金零件廠耿鼎，昭輝及關係企業禾翰投資合計持有耿鼎逾1.22萬張，並取得2席董事，為耿鼎最大的股東。

昭輝除台灣廠，在大陸共有二座生產基地，包括生產模具的安徽廠，另透過併購取得的冠林遼寧廠，切入大陸瀋陽寶馬（BMW）汽車供應鏈。昭輝已進行企業第二代接班，昭輝透露，昭輝創業到現在，有很多營運規模比昭輝大、歷史悠久的同業，因市場競爭，迄今倒閉不下十家以上。有鑑於此，昭輝同步布局AM與OEM（原廠代工）業務，為公司永續經營紮穩基礎。（工商時報）

【11/12】

近期美國與歐洲的熱軋鋼捲價格止跌回升，業界樂觀解讀全球鋼市在低迷近1年後，終於開始出現回暖跡象。市場數據顯示，美國熱軋價格已升至每噸約847美元，年增近2成，歐洲部分地區鋼價出現反彈，鋼廠陸續嘗試調漲報價。

業界人士指出，美歐這波鋼價上漲因素，包括供應收縮、原料成本上升、市場預期改善等。美國鋼價提升的關鍵在於供應端收縮與庫存調整，今年第三季以來美國多家鋼廠為維持利潤率，陸續啟動檢修與限產，加上汽車與建築需求逐步回升，使得市場庫存降至相對低位。隨著聯準會降息預期升溫與製造業活動改善，下游採購信心回復，鋼廠得以成功調漲報價。

此外，成本上升也是推升美國鋼價的主要原因。近期鐵礦砂及焦煤價格持續高位運行，運輸及能源成本也居高不下，迫使鋼廠將成



本轉嫁至成品價格。再加上美國針對進口鋼材維持高關稅政策，使本地市場供應相對封閉，強化了價格的支撐力。

歐洲整體需求仍疲弱，但歐洲鋼廠自去年底起就已陸續啟動減產，並利用能源價格穩定期逐步恢復利潤。雖然北歐市場因季節性淡季影響，價格一度回落至每噸約540至550歐元，但隨著市場預期好轉與亞洲需求回升，第四季鋼價有望出現溫和反彈。

國內鋼廠認為，美歐鋼價近期反彈屬於階段性復甦，如果全球需求回升勢頭延續、原物料價格維持高位，鋼價有望進一步上攀。但若經濟成長不如預期或庫存快速累積，鋼價仍可能再度承壓。（工商時報）

【11/13】

路透引述知情者報導，通用指示數千家零件供應商，在供應鏈裡取消來自中國大陸的零件，該美國汽車大廠還給部份供應商設下2027年最後限期，要求他們完全解除與中國的採購關係。知情者指通用管理層不斷要求供應商，為其原料和零件尋找中國以外的替代來源。最終目標是把供應鏈完全撤離中國。通用為此給部份供應商設下2027年最後限期，以切斷他們在中國的採購關係。

通用去年底已對部份供應商提出相關指示，但今年春天因中美貿易戰持續惡化，讓其要供應鏈去中國化的安排變得更加緊迫。此舉是加強其供應鏈「彈性」的更廣大策略一部份。

今年來中美關係緊繃，成為汽車業高層優先處理問題。雖然中國一直是汽車業重要的零件與原料等供應地，但川普對中國關稅態度反覆無常，潛在的稀土供應瓶頸和晶片短缺，都促使汽車業重新思考與中國的關係。

汽車與零件供應商響應川普鼓勵投資和創造就業等主張，不斷擴大在美國生產規模，同時也感受到美國對中國的關係，正出現長期和跨黨派的轉變，從而促使部份美商計畫解除與中國建立數十年的供應關係。通用讓供應鏈去中國化的主要目標，是針對在北美組裝汽車所使用零件和原料。北美是其

全球最重要的汽車生產地。通用傾向以北美製造的零件供應本地組裝所需，但對於採用中國以外的非美國供應鏈也持開放態度。

通用這次調整供應鏈來源地的做法，除了針對中國，還包含俄羅斯和委內瑞拉等幾個國家，因美國以國家安全憂慮為由限制與之貿易，而中國是美國限制名單上最大的汽車零件來源地。但專家指中國在零件與原料的供應網絡裡根深柢固，可能要花二、三十年才能完全找到替代來源，而目前美國卻想要用短短幾年時間完成該目標，可能性恐怕不大。（工商時報）

【11/19】

精密沖壓廠至興精機18日於櫃買中心舉辦法說會，向投資人揭示今年前三季營運成果與中長期發展藍圖。至興說明，除中國大陸市場以汽車零件為主拓展市場，台灣及越南也將更積極拓展特殊車種及自行車零件，以跨市場布局、強化精密製程技術為雙引擎，加速公司營運成長動能，目標2030年集團營收突破40億元。

面對全球車市轉型速度加快，至興近年鎖定汽車零組件領域，深耕安全系統與精密結構件需求，此外，在台灣及越南兩地，更在持續擴大機車及汽車零組件版圖之餘，更積極評估介入特殊車種及高階自行車零件開發機會。

至於產品部分，至興表示，公司以精密沖壓為核心技術，服務範圍涵蓋機車、汽車到自行車多領域，目前產品銷售以沖壓件、碟剎盤及座椅零組件為主，車種類別則以機車零組件占總營收54%，仍為最主要動能，其次則為汽車零組件占比42%。至興近年營運表現持穩，為達成2030年集團營收突破40億元的中長期目標，至興持續強化製程精度，同時擴大國際客戶基礎與開發新應用領域。（工商時報）

【11/21】

塑膠射出成型機廠富強鑫20日法說會表示，受惠汽車零配件、ICT及半導體、運動及民用精品等三大領域客戶成長動能，訂單



能見度已看到2026年；今年營收有機會兩位數成長，挑戰歷史新高。富強鑫表示，目前產線稼動率達95%，前三季汽車零配件營收占比52%居冠，全球前八大車燈廠有6家是富強鑫客戶，今年也獲中國知名電動車廠新一波大型、超大型多色射出成型機標案。

富強鑫指出，全球減碳規章趨嚴，ESG已成主要客戶採購標準。富強鑫近年投入物理發泡技術研發，採用超臨界流體使氮氣與二氧化碳均勻導入材料，形成穩定微孔結構，鞋底具備輕量化，約60%~80%由空氣構成、降低碳排、材料可回收與高耐用性等優勢，這項技術已導入運動鞋產業，前三季20台物理發泡技術的射出成型設備出貨，也是運動產業銷售業績年增14%的主因。（工商時報）

【11/25】

台橡24日指出，今年石化及化學產業經歷嚴峻挑戰，市場需求疲弱、產能過剩，超額供給、利潤空間減縮，台橡未能置外於整體產業低迷衝擊，部分產品線面臨需求疲弱及供給過剩導致的價格競爭，在穩健業務組合，保持營運韌性仍續創造淨利潤。台橡今年前十月合併營收309.18億元、年減0.49%；前三季稅後純益1.79億元。

台橡24日舉行法說，展望2026年產業前景，並認為市場成長前景保守存在不確定性，含汽車製造產業等下游需求回升動能有限；潛在復甦動能受限於關稅與地緣政治等不確定性因素。預期超額產能短期內難以緩解，須倚賴經濟成長逐步緩；而因投資回報未符效益，更多產能將面臨資產處置與整併等結構性調整和產業供需失衡。

台橡表示2026年業務重點，將透過產品組合與生產力優化措施，提升獲利能力。也將持續利用申華新廠效能提升營運效率及產出。此外，台橡將執行SSBR新產線建置計畫，以支持SSBR產品在電動車胎與綠色車胎市場的強勁成長，同時加速醫療產品客戶認證。（工商時報）

【11/25】

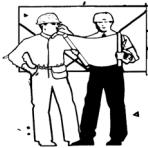
麥肯錫顧問公司預估：「2030年磷酸鋰

鐵（LFP）、鋰三元、磷酸錳鐵鋰（LMFP）將三分天下」，綜觀近5年LFP電池技術快速進步，成功跨足乘用車市場，成為品牌電動車降價利器；LMFP電池以更高能量密度、高安全性佳、長壽命優勢，其後中、美、歐多家車廠、電池廠及材料供應鏈也相繼投入，加速推動LMFP技術發展。在這個全球趨勢下，臺灣的LMFP產業也可望搭上這波關鍵發展契機。

工研院材化所表示，工研院十多年前在經濟部科專計畫支持下投入LMFP的研究，並於十年前將相關正極材料技術移轉給泓辰材料（HCM），經過多年研發累積，工研院LMFP電池及泓辰LMFP材料技術上已具備國際競爭力。據材化所回顧，鋰鐵電池（LFP）在過去十年的進步幅度超乎多數人預期。早期其主要應用於物流車、電動巴士與儲能系統，但近三至五年已逐漸切入乘用車市場。由於LFP能量密度仍顯不足，LMFP被視為下一階段發展方向；預估未來幾年LMFP電池上市後，以LMFP電池與三元鋰電池電動車的行駛里程數相同，而且更安全、使用壽命更長、成本更低，預期LMFP動力電池將翻轉市場。

在全球供應鏈變動下，台灣在LMFP領域的創新技術可望帶來合作機會，工研院目前規劃後續的LMFP電池開發工作，將於2026年展開更完整的技術布局，2027至2030年進行試產與測試，逐步擴大技術應用範疇。工研院規劃的LMFP電池研發目標，包括能量密度由210Wh/kg提升至250Wh/kg，1C循環壽命達約5,000次，並支援5C充放電。初期應用以電動巴士、物流車、垃圾清運車與農機等商業車為主。（工商時報）

陳明德高專整理



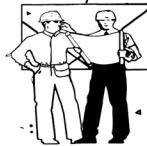
2025年 11月

汽車銷售統計月報表

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	%
內 銷 數 量	本期銷售	小客車	1,542		470	1,152	6,157	0	2,457	11,778	76.32	
		商用車(3.5噸以下)	0		1,840	348	1,354	8	0	3,550	23.00	
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	73	32	0	105	0.68	
		合 計	1,542	710	2,310	1,500	7,584	40	2,457	15,433	100.00	
		%	9.99	4.60	14.97	9.72	49.14	0.26	15.92	100.00		
外 銷 數 量	去年同期銷售	小客車	1,301	260	546	1,038	7,833	0	2,255	13,233	69.35	
		商用車(3.5噸以下)	0	490	2,077	452	2,386	37	0	5,442	28.52	
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	376	30	0	406	2.13	
		合 計	1,301	750	2,623	1,490	10,595	67	2,255	19,081	100.00	
		%	6.82	3.93	13.75	7.81	55.53	0.35	11.82	100.00		
總 計	本期銷售	小客車	0		0	0	2,431	0	0	2,431	96.74	
		商用車(3.5噸以下)	0		82	0	0	0	0	82	3.26	
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	0	0	0	0	0.00	
		合 計	0	0	82	0	2,431	0	0	2,513	100.00	
		%	0.00	0.00	3.26	0.00	96.74	0.00	0.00	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）



2025年01~11月

汽車銷售統計月報表（含年累計）

單位：輛

廠名		裕隆	福特六和	中華	三陽	國瑞	臺塑	台灣本田	合計	%	
規格											
內銷數量	本期銷售	小客車	14,422		7,069	12,063	66,481	0	19,361	119,396	68.96
		商用車(3.5噸以下)	0		29,234	4,038	15,706	479	0	49,457	28.57
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	3,954	330	0	4,284	2.47
		合計	14,422	9,135	36,303	16,101	86,141	809	19,361	173,137	100.00
		%	8.33	5.28	20.97	9.30	49.75	0.47	11.18	100.00	
去年同期銷售		小客車	24,103	6,173	19,924	15,008	68,263	0	22,382	155,853	70.98
		商用車(3.5噸以下)	0	4,701	26,191	4,271	22,708	493	0	58,364	26.58
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	5,026	325	0	5,351	2.44
		合計	24,103	10,874	46,115	19,279	95,997	818	22,382	219,568	100.00
		%	10.98	4.95	21.00	8.78	43.72	0.37	10.19	100.00	
外銷數量	本期銷售	小客車	0		0	0	33,481	0	0	33,481	97.37
		商用車(3.5噸以下)	0		903	0	2	0	0	905	2.63
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	0	0	0	0	0.00
		合計	0	0	903	0	33,483	0	0	34,386	100.00
		%	0.00	0.00	2.63	0.00	97.37	0.00	0.00	100.00	
去年同期銷售		小客車	0	0	0	0	35,087	0	0	35,087	97.63
		商用車(3.5噸以下)	0	0	851	0	0	0	0	851	2.37
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		合計	0	0	851	0	35,087	0	0	35,938	100.00
		%	0.00	0.00	2.37	0.00	97.63	0.00	0.00	100.00	
總計	本期合計	14,422	9,135	37,206	16,101	119,624	809	19,361	207,523		
	%	6.95	4.40	17.93	7.76	57.64	0.39	9.33	100.00		
	去年同期	24,103	10,874	46,966	19,279	131,084	818	22,382	255,506		
	%	9.43	4.26	18.38	7.55	51.30	0.32	8.76	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）

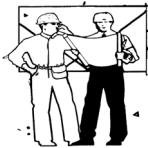
2025年11月

汽車生產統計月報表（含年累計）

單位：輛

廠名		裕隆	福特六和	中華	三陽	國瑞	臺塑	台灣本田	合計	%	
規格											
生產數量	本期十 月	小客車	1,416		724	1,035	8,765	0	2,221	14,161	76.53
		商用車(3.5噸以下)	0		2,495	368	1,380	0	0	4,243	22.93
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	98	3	0	101	0.55
		合計	1,416	361	3,219	1,403	10,243	3	2,221	18,505	100.00
		%	7.65	1.95	17.40	7.58	55.35	0.02	12.00	100.00	
去年十一月		小客車	1,849	417	287	1,100	11,474	0	2,398	17,525	72.64
		商用車(3.5噸以下)	0	639	2,749	404	2,361	37	0	6,190	25.66
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	384	28	0	412	1.71
		合計	1,849	1,056	3,036	1,504	14,219	65	2,398	24,127	100.00
		%	7.66	4.38	12.58	6.23	58.93	0.27	9.94	100.00	
累計生產數量	本期十一月	小客車	12,761		9,212	12,400	96,875	0	20,032	151,280	74.36
		商用車(3.5噸以下)	0		29,229	4,163	14,353	73	0	47,818	23.51
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	3,833	504	0	4,337	2.13
		合計	12,761	9,500	38,441	16,563	115,061	577	20,032	203,435	100.00
		%	6.27	4.67	18.90	8.14	56.56	0.28	9.85	100.00	
去年十一月		小客車	22,004	5,238	20,261	14,542	103,311	0	23,616	188,972	74.91
		商用車(3.5噸以下)	0	5,229	25,647	4,181	22,717	508	0	58,282	23.10
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	4,758	260	0	5,018	1.99
		合計	22,004	10,467	45,908	18,723	130,786	768	23,616	252,272	100.00
		%	8.72	4.15	18.20	7.42	51.84	0.30	9.36	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。



2025年 11月

各汽車廠機種別產銷統計表

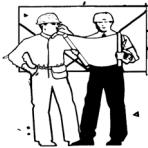
公司別	機種名稱	排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計	
			本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計
裕隆	LUXGEN G91 (SUV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	G92 (SUV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L91 (MPV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L92 (MPV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L91 (MPV)	180kw	0	0	0	0	0	0	0	0
	L92 (MPV)	150kw	0	0	0	0	0	0	0	0
	C71 (GPK)	1800	0	147	1	80	0	0	1	80
	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 JJ32	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TEANA JJ32	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	271	2,805	297	3,122	0	0	297	3,122
	LUXGEN D31 電動車	172kw	97	2,261	102	2,893	0	0	102	2,893
	NISSAN KICKS P15	1500	211	3,267	265	3,810	0	0	265	3,810
	LUXGEN URX L71	1800	0	318	24	340	0	0	24	340
	NISSAN SENTRA B18	1600	272	2,789	269	2,963	0	0	269	2,963
	MG G50	1500	565	1,174	584	1,214	0	0	584	1,214
	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		1,416	12,761	1,542	14,422	0	0	1,542	14,422
福特六和	國產車	排氣量	361	9,500	710	9,135	0	0	710	9,135
	合計		361	9,500	710	9,135	0	0	710	9,135



2025年 11月

各汽車廠機種別產銷統計表

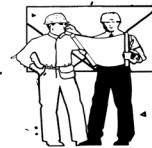
公司別	機種名稱	排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計	
			本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計
中華	ET35木床	160KW	0	67	4	38	0	0	4	38
	ET35底盤		5	35	3	25	0	0	3	25
	CT木床		26	194	21	184	0	0	21	184
	CT底盤車		1	22	0	23	0	0	0	23
	得利卡底盤		59	871	35	799	22	105	57	904
	得利卡貨車		341	3,199	232	3,473	0	0	232	3,473
	得利卡廂車		181	1,996	59	1,995	4	48	63	2,043
	得利卡幼童車		6	298	11	333	0	0	11	333
	得利卡救護車		0	0	0	0	0	0	0	0
	菱利底盤		19	80	19	100	0	0	19	100
	菱利貨車		159	1,397	144	1,107	51	494	195	1,601
	菱利廂車		0	103	0	0	2	131	2	131
	菱利電動車		127KW	6	81	18	113	0	0	18
	ZINGER貨車	2400	14	219	14	206	0	0	14	206
三陽	ZINGER廂車	1500	445	4,888	308	5,111	0	6	308	5,117
	J SPACE貨車	1500	459	5,462	332	5,562	0	0	332	5,562
	J SPACE廂車	1500	751	10,116	625	10,031	3	62	628	10,093
	J SPACE貨車底盤	1500	23	201	15	134	0	57	15	191
	COLT Plus	1500	377	2,086	82	1,861	0	0	82	1,861
	GRAND LANCER	1800	0	0	0	12	0	0	0	12
	OUTLANDER	2400	150	1,292	38	1,090	0	0	38	1,090
	MG	1500	197	5,834	350	4,106	0	0	350	4,106
	合計		3,219	38,441	2,310	36,303	82	903	2,392	37,206
QT	KU KU CUSTIN	1500	60	2,520	75	2,403	0	0	75	2,403
	KU KU CUSTIN	2000	240	480	245	485	0	0	245	485
	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	315	2,745	276	2,883	0	0	276	2,883
	TUCSON NX4 HEV	1600	150	3,486	265	3,422	0	0	265	3,422
	TUCSON NX4	1600	0	853	65	754	0	0	65	754
	TUCSON NX4	2000	30	153	7	127	0	0	7	127
	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	240	2,163	219	1,989	0	0	219	1,989
	SANTA FE DMD	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	SANTA FE DMG	2400	0	0	0	0	0	0	0	0
PORTER	QT 500 2.7噸	2776	5	111	7	117	0	0	7	117
	PORTER 3.25噸	2500	363	4,052	341	3,921	0	0	341	3,921
	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		1,403	16,563	1,500	16,101	0	0	1,500	16,101



2025年 11月

各汽車廠機種別產銷統計表

公司別	機種名稱	排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計	
			本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計
國瑞	大客車 RK 商用車3.5噸以上	7684	8	30	7	29	0	0	7	29
	RN	7684	0	0	0	0	0	0	0	0
	RM	7684	19	95	18	93	0	0	18	93
	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)		2	5	3	4	0	0	3	4
	FR		0	10	0	7	0	0	0	7
	FS		14	61	12	57	0	0	12	57
	中貨車 FC7J (新福將)	6403	3	11	2	9	0	0	2	9
	FD7J		21	50	12	40	0	0	12	40
	FG8J	7684	0	11	0	10	0	0	0	10
	GH8J		31	102	19	88	0	0	19	88
	XZU(5.5噸)	4009	0	2,858	0	2,963	0	0	0	2,963
	XZU(6.5噸)		0	153	0	154	0	0	0	154
	XZU(7.4~7.5噸)		0	182	0	199	0	0	0	199
	XZU(8~8.5噸)		0	265	0	301	0	0	0	301
貨卡車	XZU(3.49噸)	4009	50	570	36	642	0	0	36	642
小貨車	TOWN ACE 1.5L	1496	657	6,741	653	7,148	0	0	653	7,148
小貨車	TOWN VAN 1.5L	1496	673	7,042	665	7,916	0	2	665	7,918
小客車	SIENTA 1.8L	1798	0	0	0	0	0	0	0	0
	VIOS 1.5L	1497	312	3,006	311	3,308	0	0	311	3,308
	YARIS CROSS 1.5L	1496	779	12,544	790	12,955	0	0	790	12,955
	COROLLA 1.5L	1490	460	4,555	0	0	437	4,652	437	4,652
	COROLLA 1.6L	1598	378	4,703	0	0	172	4,705	172	4,705
	COROLLA 1.8L	1794	512	4,334	520	4,900	0	0	520	4,900
	COROLLA 1.8L HV	1798	453	4,523	427	3,693	42	854	469	4,547
	COROLLA 2.0 L	1998	1,623	17,590	50	292	1,547	17,449	1,597	17,741
	COROLLA CROSS 1.8L	1798	1,839	18,076	1,736	18,511	110	1,000	1,846	19,511
	COROLLA CROSS 1.8L HV	1798	2,409	27,544	2,323	22,822	123	4,821	2,446	27,643
	合計		10,243	115,061	7,584	86,141	2,431	33,483	10,015	119,624
臺塑	DAF	12902	1	366	25	265	0	0	25	265
	DAF	6700	0	135	5	58	0	0	5	58
	VDL	10837	2	3	2	7	0	0	2	7
	廂框貨車 DFSK	1500	0	0	0	363	0	0	0	363
	廂式貨車 DFSK	1500	0	73	8	116	0	0	8	116
	合計		3	577	40	809	0	0	40	809
台灣 本田	CR-V 1.5	1498	715	8,224	920	8,065	0	0	920	8,065
	FIT 1.5	1498	291	3,881	330	3,686	0	0	330	3,686
	HR-V 1.5	1498	1,215	7,927	1,207	7,610	0	0	1,207	7,610
	合計		2,221	20,032	2,457	19,361	0	0	2,457	19,361



2025年 11月

機車銷售統計月報表

單位：輛

廠名 規格	三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	中華	睿能	合計	%	
內銷數量	50CC	0	0	0	0			0	0.00	
	90CC	0	0	0	0			0	0.00	
	100CC	0	17	0	0			17	0.03	
	110CC	3,744	1,932	0	0			5,676	11.02	
	115CC				342			342	0.66	
	125CC	14,210	6,842	1,377	8,874	702		32,005	62.14	
	135CC		170					170	0.33	
	150CC	974	1,000		532	0		2,506	4.87	
	160CC	5,030	765					5,795	11.25	
	170CC	0			0			0	0.00	
	180CC	0	154		29			183	0.36	
	200CC		0		0			0	0.00	
	220CC							0	0.00	
	250CC	0	31		8			39	0.08	
	280CC							0	0.00	
	300CC	21	12	119				152	0.30	
	320CC		29					29	0.06	
	350CC		0					0	0.00	
	400CC	9	0					9	0.02	
	450CC		0					0	0.00	
	470CC	0						0	0.00	
	500CC	3	0					3	0.01	
	550CC		0					0	0.00	
	600CC	0						0	0.00	
	650CC		0					0	0.00	
	700CC		0					0	0.00	
	300W		0					0	0.00	
	350W	9						9	0.02	
	400W		7					7	0.01	
	500W		7		0			7	0.01	
	690W					206		206	0.40	
	700W	34						34	0.07	
	1000W			0		0		0	0.00	
	1200W			0				0	0.00	
	1350W			0				0	0.00	
	2000W	551		756		800		551	1.07	
	2500W			14	235	0		1,556	3.02	
	3000W							249	0.48	
	5500W					345		345	0.67	
	6000W				13	91	275	379	0.74	
	6200W		352			0		352	0.68	
	6400W					266		266	0.52	
	7000W		0			329		329	0.64	
	7200W				40	8		48	0.09	
	7400W					14		14	0.03	
	7600W			0	0	140		140	0.27	
	8400W					0		0	0.00	
	9000W					86		86	0.17	
	本期小計	24,000	11,551	1,729	10,281	1,108	572	2,263	51,504	100.00
	去年同期	21,000	18,689	1,289	11,107	574	358	3,980	56,997	
外銷數量	50CC	0	890	162	0	0		1,052	9.18	
	90CC	0	0	69				69	0.60	
	100CC	0	894	0	0	0		894	7.80	
	110CC	0	0	0	0			0	0.00	
	115CC				0			0	0.00	
	125CC	1,068	1,880	0	742	0		3,690	32.20	
	135CC	0						0	0.00	
	150CC	60	2,174		98	200		2,532	22.09	
	160CC	46	0					46	0.40	
	170CC	0			0			0	0.00	
	180CC	92	0	628		0		628	5.48	
	220CC							0	0.00	
	250CC	60	180			0		240	2.09	
	280CC		116	60	0			176	1.54	
	300CC		84					84	0.73	
	310CC	0						0	0.00	
	400CC	620	0					620	5.41	
	450CC		673					673	5.87	
	470CC	0						0	0.00	
	500CC	30	0					30	0.26	
	550CC		197					197	1.72	
	600CC	0						0	0.00	
	650CC		0					0	0.00	
	700CC	53						53	0.46	
	300W		220					220	1.92	
	350W	0						0	0.00	
	400W	0						0	0.00	
	500W	0			0			0	0.00	
	690W					0		0	0.00	
	700W	0						0	0.00	
	1000W					0		0	0.00	
	1200W			0				0	0.00	
	1350W			0				0	0.00	
	2000W		0					0	0.00	
	2500W			0			165	165	1.44	
	3000W				0	0		0	0.00	
	5500W					0		0	0.00	
	6000W				0	0		0	0.00	
	6200W			0		0		0	0.00	
	6400W				0			0	0.00	
	7000W			0		0		0	0.00	
	7200W				0			0	0.00	
	7400W				0			0	0.00	
	7600W			0	0			0	0.00	
	8400W				0			0	0.00	
	9000W				0			0	0.00	
	本期小計	2,092	7,933	231	840	200	0	165	11,461	100.00
	去年同期	6,778	9,399	3	1,284	50	0	64	17,578	
總計	本期合計	26,092	19,484	1,960	11,121	1,308	572	2,428	62,965	
	%	41.44	30.94	3.11	17.66	2.08	0.91	3.86	100.00	
	去年同期	27,778	28,088	1,292	12,391	624	358	4,044	74,575	
	%	37.25	37.66	1.73	16.62	0.84	0.48	5.42	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）。



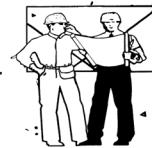
2025年01~11月

機車銷售統計月報表（年累計）

單位：輛

規格	三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特	中華	睿能	合計	%
內銷數量 累計	50CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	90CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	100CC	0	274	0	0	0	0	274	0.04
	110CC	4,1052	26,799	0	0	0	0	67,851	10.53
	115CC				3,186			3,186	0.49
	125CC	164,225	94,361	15,968	107,541	5,029		387,124	60.08
	135CC		2,604					2,604	0.40
	150CC	8,376	12,553		8,471	0		29,400	4.56
	160CC	79,752	17,292					97,044	15.06
	170CC	0			0			0	0.00
	180CC	0	2,941		691			3,632	0.56
	200CC		0		0			0	0.00
	220CC							0	0.00
	250CC	0	2,656		177			2,833	0.44
	280CC							0	0.00
	300CC	327	102	592				1,021	0.16
	320CC		144					144	0.02
	350CC		8					8	0.00
	400CC	401	26					427	0.07
	450CC	0	0					0	0.00
	470CC	0						0	0.00
	500CC	477	2					479	0.07
	550CC		318					318	0.05
	600CC	0						0	0.00
	650CC		0					0	0.00
	700CC	3						3	0.00
	300W	0						0	0.00
	350W	690						690	0.11
	400W	42						42	0.01
	500W	62		0				62	0.01
	690W				1,710			1,710	0.27
	700W	148						148	0.02
	1000W			0		0		0	0.00
	1200W			0				0	0.00
	1350W			0				0	0.00
	2000W	13,599		2,730		7,961		13,599	2.11
	2500W			130	703	5		10,691	1.66
	3000W							838	0.13
	5500W							1,396	0.22
	6000W				141	875	4,228	5,244	0.81
	6200W		760			0		760	0.12
	6400W				0			3,071	0.48
	7000W			0			4,316	4,316	0.67
	7200W				538	103		641	0.10
	7400W					851		851	0.13
	7600W		24	0		2,682		2,706	0.42
	8400W					0		0	0.00
	9000W						1,241	1,241	0.19
	本期小計	295,300	173,934	16,728	119,358	9,354	3,826	25,854	644,354
	去年同期	289,600	194,313	12,641	105,657	10,227	5,894	49,358	667,690
外銷數量 累計	50CC	39,580	16,324	573	8,766	888		66,131	28.99
	90CC	0	0	308				308	0.14
	100CC	0	2,220	0	0	0		2,220	0.97
	110CC	1,140	16	0	0	0		1,156	0.51
	115CC				11			11	0.00
	125CC	11,755	41,500	0	13,366	443		67,064	29.40
	135CC		68					68	0.03
	150CC	660	13,669		1,476	2,314		18,119	7.94
	160CC	226	58					284	0.12
	170CC	0			231			231	0.10
	180CC	692	40		0			732	0.32
	200CC		7,242		0			7,242	3.17
	220CC							0	0.00
	250CC	1,332	15,257		0			16,589	7.27
	280CC							0	0.00
	300CC	1,381	5,036	0				6,417	2.81
	320CC		12,711					12,711	5.57
	350CC		118					118	0.05
	400CC	7,757	1,304					9,061	3.97
	450CC		5,892					5,892	2.58
	470CC	0						0	0.00
	500CC	677	1,467					2,144	0.94
	550CC		1,870					1,870	0.82
	600CC	0						0	0.00
	650CC		0					0	0.00
	700CC	5,002						5,002	2.19
	300W	3,902						3,902	1.71
	350W	0						0	0.00
	400W	0						0	0.00
	500W	0			0			0	0.00
	690W	0			0			0	0.00
	700W	0			0			0	0.00
	1000W				0			0	0.00
	1200W			235				235	0.10
	1350W			0				0	0.00
	2000W			0				0	0.00
	2500W			0			509	509	0.22
	3000W			0	0	0		0	0.00
	5500W				0	0		0	0.00
	6000W				0	0	15	15	0.01
	6200W			0			0	0	0.00
	6400W				0		79	79	0.03
	7000W			0			0	0	0.00
	7200W						7	7	0.00
	7400W						0	0	0.00
	7600W			0	0		0	0	0.00
	8400W						0	0	0.00
	9000W						5	5	0.00
	本期小計	65,200	133,696	881	23,843	3,887	0	615	228,122
	去年同期	56,258	194,228	1,441	19,749	2,750	0	1,152	275,578
總計 計	本期合計	360,500	307,630	17,609	143,201	13,241	3,826	26,469	872,476
	%	41,32	35,26	2,02	16,41	1,52	0,44	3,03	100,00
	去年同期	345,858	388,541	14,082	125,406	12,977	5,894	50,510	943,268
	%	36,67	41,19	1,49	13,29	1,38	0,62	5,35	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）。



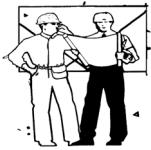
2025年 11月

機車生產統計月報表（含年累計）

單位：輛

規格	廠名	三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特力	中華	睿能	合計	%
本 月 生 產	50CC	0	830	0	0	0			830	1.26
	90CC	0	0	0	0				0	0.00
	100CC	0	17	0	0	0			17	0.03
	110CC	3,700	1,855	0	0	0			5,555	8.46
	115CC					339			339	0.52
	125CC	15,012	9,102	1,500	9,365	1,043			36,022	54.86
	135CC		162						162	0.25
	150CC	1,032	3,017		577	200			4,826	7.35
	160CC	5,175	795						5,970	9.09
	170CC	0				0			0	0.00
	180CC	92	139			28			259	0.39
	200CC		2,200			0			2,200	3.35
	220CC								0	0.00
	250CC	60	424			9			493	0.75
	280CC								0	0.00
	300CC	136	480		112				728	1.11
	320CC		69						69	0.11
	350CC		18						18	0.03
	400CC	635	2						637	0.97
	450CC		1,090						1,090	1.66
	470CC	0							0	0.00
	500CC	30	0						30	0.05
	550CC		132						132	0.20
	600CC	0							0	0.00
	650CC		0						0	0.00
	700CC		143						143	0.22
	300W		301						301	0.46
	350W	-14							-14	-0.02
	400W		3						3	0.00
	500W	6				0			6	0.01
	650W								154	0.23
	700W	33							33	0.05
	1000W					0			0	0.00
	1200W				0				0	0.00
	1350W			0					0	0.00
	2000W	571							571	0.87
	2500W				756			1,046	1,802	0.74
	3000W					0	268	0	268	0.41
	5500W						451		451	0.69
	6000W					3	90	430	523	0.80
	6200W			331				0	331	0.50
	6400W					0		428	428	0.65
	7000W				0			400	400	0.61
	7200W					35	10	45	45	0.07
	7400W						30	30	30	0.05
	7600W				0		123	123	123	0.19
	8400W						0	0	0	0.00
	9000W						0	0	0	0.00
	本期小計	25,858	22,076	1,831	10,810	1,622	547	2,918	65,662	100.00
	%	39,38	33,62	2,79	16,46	2,47	0.83	4,44	100.00	
	去年同期	29,550	28,659	1,301	11,743	839	429	4,411	76,932	
	%	38,41	37,25	1,69	15,26	1,09	0.56	5,73	100.00	
本 年 生 產 累 計	50CC	39,580	17,377	745	8,766	683			67,151	7.68
	90CC	0	0	678					678	0.08
	100CC	0	1,238	0	0	0			1,238	0.14
	110CC	42,502	26,849		0	0			69,351	7.93
	115CC					3,302			3,302	0.38
	125CC	177,466	136,223	15,480	120,683	5,607			455,459	52.06
	135CC		2,645						2,645	0.30
	150CC	9,066	26,498		9,926	2,314			47,804	5.46
	160CC	80,343	17,367						97,710	11.17
	170CC	0				208			208	0.02
	180CC	691	2,984			675			4,350	0.50
	200CC		7,842			0			7,842	0.90
	220CC								0	0.00
	250CC	1,331	18,412			160			19,903	2.27
	280CC								0	0.00
	300CC	1,693	5,051	587					7,331	0.84
	320CC		11,541						11,541	1.32
	350CC		865						865	0.10
	400CC	8,143	1,762						9,905	1.13
	450CC		6,367						6,367	0.73
	470CC	0							0	0.00
	500CC	1,069	1,192						2,261	0.26
	550CC		2,180						2,180	0.25
	600CC	0							0	0.00
	650CC		31						31	0.00
	700CC		4,709						4,709	0.54
	300W		3,813						3,813	0.44
	350W	647							647	0.07
	400W		47						47	0.01
	500W	68			0				68	0.01
	690W					1,661			1,661	0.19
	700W		139						139	0.02
	1000W					0			0	0.00
	1200W				235				235	0.03
	1350W			0					0	0.00
	2000W	13,762							13,762	1.57
	2500W				2,730			9,724	12,454	1.42
	3000W					180	739	0	919	0.11
	5500W						1,701		1,701	0.19
	6000W					109	822	2,442	3,373	0.39
	6200W			660				0	660	0.08
	6400W					0		3,038	3,038	0.35
	7000W				0			3,982	3,982	0.46
	7200W					481	138	619	619	0.07
	7400W						745	745	745	0.09
	7600W				0		2,266	2,266	2,266	0.26
	8400W						0	0	0	0.00
	9000W						771	771	771	0.09
	本期小計	362,531	310,092	17,563	142,927	13,238	3,703	24,807	874,861	100.00
	%	41,44	35,44	2,01	16,34	1,51	0,42	2,84	100.00	
	去年同期	348,138	390,920	14,096	125,121	12,968	5,853	53,270	950,366	
	%	36,63	41,13	1,48	13,17	1,36	0,62	5,61	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。



2025年 11月

機車出口地區統計表

單位：輛

廠名 出口地區		三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特力	中華	睿能	合計	%
本 月	香港/大陸地區	CBU 30	0	0	136	0	0	0	166	3.49
	KD 0	3,944	0	0	0	0	0	0	3,944	58.83
	亞洲 其他地區	CBU 682	339	0	672	0	0	165	1,858	39.06
	歐 洲	KD 1,020	0	0	0	0	0	0	1,020	15.21
		CBU 60	384	0	0	0	0	0	444	9.33
	KD 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美 洲	CBU 0	1,698	231	32	200	0	0	2,161	45.43
	KD 300	1,440	0	0	0	0	0	0	1,740	25.95
	非 洲	CBU 0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		KD 0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大洋 洲	CBU 0	128	0	0	0	0	0	128	2.69
	KD 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	中 東	CBU 0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	KD 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	合 計	CBU 772	2,549	231	840	200	0	165	4,757	100.00
	KD 1,320	5,384	0	0	0	0	0	0	6,704	100.00
合 計		2,092	7,933	231	840	200	0	165	11,461	100.00
% %		18.25	69.22	2.02	7.33	1.75	0.00	1.44	100.00	
去年同期	CBU 1,198	4,357	3	1,284	50	0	64	6,956		
	KD 5,580	5,042	0	0	0	0	0	0	10,622	
	合計 6,778	9,399	3	1,284	50	0	64	17,578		
	% 38.56	53.47	0.02	7.30	0.28	0.00	0.36			
年 累 計	香港/大陸地區	CBU 355	24	0	1,498	0	0	0	1,877	2.32
	KD 0	76,652	0	0	0	0	0	0	76,652	52.12
	亞洲 其他地區	CBU 5,967	2,259	30	21,663	26	0	615	30,560	37.71
	歐 洲	KD 50,860	7,226	0	0	0	0	0	58,086	39.49
		CBU 5,515	21,749	0	0	0	0	0	27,264	33.64
	美 洲	KD 0	6	0	0	0	0	0	6	0.00
		CBU 787	12,139	798	682	3,841	0	0	18,247	22.51
	非 洲	KD 1,685	10,646	0	0	0	0	0	12,331	8.38
		CBU 31	1,400	0	0	20	0	0	1,451	1.79
	大洋 洲	KD 0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		CBU 0	1,595	53	0	0	0	0	1,648	2.03
	中 東	KD 0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		CBU 0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	合 計	CBU 12,655	39,166	881	23,843	3,887	0	615	81,047	100.00
	KD 52,545	94,530	0	0	0	0	0	0	147,075	100.00
	合 計	65,200	133,696	881	23,843	3,887	0	615	228,122	100.00
	% 28.58	58.61	0.39	10.45	1.70	0.00	0.27	100.00		
去年同期	CBU 13,723	47,281	1,411	19,749	2,750	0	1,152	86,066		
	KD 42,535	146,947	30	0	0	0	0	0	189,512	
	合計 56,258	194,228	1,441	19,749	2,750	0	1,152	275,578		
% 20.41		70.48	0.52	7.17	1.00	0.00	0.42			

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。

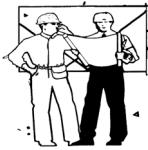
2.資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析（出廠數）。



2025年 11月

各機車廠機種別產銷統計表

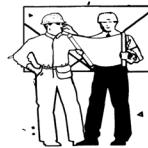
公司名	分類	機種別	排氣量 瓦數	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計	
				本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計
三陽	速克達 機車	速可達	100CC	0	0	0	0	0	0	0	0
		速可達	110CC	3,700	41,362	3,744	41,052	0	0	3,744	41,052
		速可達	125CC	14,002	167,388	14,176	163,622	108	2,275	14,284	165,897
		速可達	150CC	972	8,406	974	8,376	0	0	974	8,376
		速可達	160CC	5,175	80,343	5,030	79,752	46	226	5,076	79,978
		速可達	180CC	92	691	0	0	92	692	92	692
		速可達	250CC	60	549	0	0	60	550	60	550
		速可達	300CC	76	1,213	21	327	56	901	77	1,228
		速可達	400CC	395	6,938	9	401	380	6,552	389	6,953
		速可達	470CC	0	0	0	0	0	0	0	0
		速可達	500CC	30	1,069	3	477	30	677	33	1,154
		速可達	600CC	0	0	0	0	0	0	0	0
	跨騎式 機車	跑車	125CC	50	598	34	603	0	0	34	603
		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			24,552	308,557	23,991	294,610	772	11,873	24,763	306,483
	ATV		250CC	0	782	0	0	0	782	0	782
	電動機車		800W	(14)	647	9	690	0	0	9	690
KD套件			50CC	0	39,580	0	0	0	39,580	0	39,580
			100CC	0	0	0	0	0	0	0	0
			110CC	0	1,140	0	0	0	1,140	0	1,140
			125CC	960	9,480	0	0	960	9,480	960	9,480
			150CC	60	660	0	0	60	660	60	660
			180CC	0	0	0	0	0	0	0	0
			300CC	60	480	0	0	60	480	60	480
			400CC	240	1,205	0	0	240	1,205	240	1,205
合 計				25,858	362,531	24,000	295,300	2,092	65,200	26,092	360,500
台鈴	速克達 機車	UZ125	125CC	1,500	15,480	1,377	15,968	0	0	1,377	15,968
		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			1,500	15,480	1,377	15,968	0	0	1,377	15,968
	ATV	LTZ50	50CC	0	745	0	0	162	573	162	573
		LTZ90	90CC	0	678	0	0	69	308	69	308
	電動機車		1.35KW	0	0	0	0	0	0	0	0
			6.2KW	331	660	352	760	0	0	352	760
	合 計			1,831	17,563	1,729	16,728	231	881	1,960	17,609
台灣山葉	速克達 機車	速克達	50CC	0	8,766	0	0	0	8,766	0	8,766
		速克達	115CC	0	0	0	0	0	0	0	0
		速克達	125CC	9,365	120,683	8,874	107,541	742	13,366	9,616	120,907
		速克達	150CC	577	9,926	532	8,471	98	1,476	630	9,947
		速克達	300CC	112	587	119	592	0	0	119	592
	一般 機車小計			10,054	139,962	9,525	116,604	840	23,608	10,365	140,212
	電動機車		1.2KW	0	235	0	0	0	235	0	235
			2.5KW	756	2,730	756	2,730	0	0	756	2,730
			7.6KW	0	0	0	24	0	0	0	24
	合 計			10,810	142,927	10,281	119,358	840	23,843	11,121	143,201



2025年 11月

各機車廠機種別產銷統計表

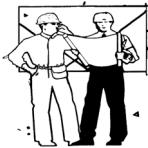
公司名	分類	機種別	排氣量 瓦數	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計	
				本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計
光陽	速克達 機車	速克達	100CC	17	274	17	274	0	0	17	274
		速克達	110CC	1,855	26,849	1,932	26,799	0	16	1,932	26,815
		速克達	125CC	6,878	101,273	6,831	94,350	56	6,686	6,887	101,036
		速克達	135CC	162	2,645	170	2,604	0	68	170	2,672
		速克達	150CC	982	12,610	1,000	12,414	0	53	1,000	12,467
		速克達	165CC	795	17,367	765	17,292	0	58	765	17,350
		速克達	180CC	139	2,984	154	2,941	0	40	154	2,981
		速克達	200CC	0	42	0	0	28	42	28	42
		速克達	250CC	44	2,809	31	2,656	0	161	31	2,817
		速克達	300CC	74	160	12	98	0	0	12	98
		速克達	320CC	69	5,669	29	144	84	5,539	113	5,683
		速克達	400CC	2	936	0	26	0	912	0	938
		速克達	500CC	0	0	0	0	0	0	0	0
		速克達	550CC	132	1,838	0	318	197	1,527	197	1,845
		速克達	700CC	0	0	0	0	0	1	0	1
	跨騎式 機車	跑車	125CC	0	0	11	11	0	0	11	11
		跑車	150CC	11	133	0	122	0	0	0	122
		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			11,160	175,589	10,952	160,049	365	15,103	11,317	175,152
ATV	ATV		50CC	30	1,210	0	0	90	1,180	90	1,180
			70CC	687	1,130	0	0	0	0	0	0
			90CC	0	0	0	0	0	0	0	0
			100CC	0	964	0	0	894	2,220	894	2,220
			125CC	24	150	0	0	24	114	24	114
			150CC	44	563	0	17	34	494	34	511
			250CC	180	1,203	0	0	180	896	180	896
			300CC	362	2,818	0	4	16	2,840	16	2,844
			350CC	18	865	0	8	0	118	0	126
			400CC	0	434	0	0	0	0	0	0
			450CC	1,090	6,280	0	0	673	5,832	673	5,832
			500CC	0	1,192	0	2	0	1,467	0	1,469
			700CC	124	4,645	0	3	53	5,000	53	5,003
		電動自行車	300W	301	3,813	0	0	220	3,902	220	3,902
			400W	3	47	7	42	0	0	7	42
			500W	6	68	7	62	0	0	7	62
			700W	33	139	34	148	0	0	34	148
KD套件	電動機車		2000W	571	13,762	551	13,599	0	0	551	13,599
			50CC	800	16,167	0	0	800	15,144	800	15,144
			110CC	0	0	0	0	0	0	0	0
			125CC	2,200	34,800	0	0	1,800	34,700	1,800	34,700
			150CC	1,980	13,192	0	0	2,140	13,122	2,140	13,122
			200CC	2,200	7,800	0	0	600	7,200	600	7,200
			250CC	200	14,400	0	0	0	14,200	0	14,200
			300CC	44	2,073	0	0	44	2,196	44	2,196
			320CC	0	5,872	0	0	0	7,172	0	7,172
			350CC	0	0	0	0	0	0	0	0
			400CC	0	392	0	0	0	392	0	392
			450CC	0	87	0	0	0	60	0	60
			500CC	0	0	0	0	0	0	0	0
			550CC	0	342	0	0	0	343	0	343
			650CC	0	31	0	0	0	0	0	0
			700CC	19	64	0	0	0	1	0	1
合 計				22,076	310,092	11,551	173,934	7,933	133,696	19,484	307,630



2025年 11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	683	0	0	0	888	0	888
		摩特動力110	110cc	0	0	0	0	0	0	0	0
		摩特動力115	115cc	339	3,302	342	3,186	0	11	342	3,197
		比雅久 125	125cc	0	110	0	0	0	158	0	158
		摩特動力125	125cc	1,043	5,497	702	5,029	0	285	702	5,314
		比雅久 150	150cc	200	2,314	0	0	200	2,314	200	2,314
		摩特動力150	150cc	0	0	0	0	0	0	0	0
		摩特動力168	170cc	0	208	0	0	0	231	0	231
		摩特動力180	180cc	28	675	29	691	0	0	29	691
		摩特動力200	200cc	0	0	0	0	0	0	0	0
		摩特動力250	250cc	9	160	8	177	0	0	8	177
	一般 機車小計			1,619	12,949	1,081	9,083	200	3,887	1,281	12,970
	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	3	109	13	141	0	0	13	141
		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	180	14	130	0	0	14	130
	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				1,622	13,238	1,108	9,354	200	3,887	1,308	13,241
中華	電動機車	emoving Shine微電車	690W	154	1,661	206	1,710	0	0	206	1,710
		emoving Super商用車	1000W	0	0	0	0	0	0	0	0
		emoving EZ1	3000W	268	739	235	703	0	0	235	703
		iE 125 超值款	6KW	90	767	91	813	0	0	91	813
		iE 125 精緻款	6KW	0	0	0	0	0	0	0	0
		iE 125 豪華款	6KW	0	0	0	0	0	0	0	0
		iE 125 旗艦款	6KW	0	36	0	41	0	0	0	41
		iE PICKUP 雙用載台	6KW	0	19	0	21	0	0	0	21
		iE PICKUP 專用貨架	6KW	0	0	0	0	0	0	0	0
		中華 EZ-R ZP8H1	7.2KW	5	314	7	356	0	0	7	356
		中華 EZ-R ZP8M1	7.2KW	30	167	33	182	0	0	33	182
	合 計			547	3,703	572	3,826	0	0	572	3,826
	電動機車	gogoro	2.5KW	1,046	9,724	800	7,961	165	509	965	8,470
		gogoro	3KW	0	0	0	5	0	0	0	5
		gogoro	5.5KW	451	1,701	345	1,396	0	0	345	1,396
		gogoro	6KW	430	2,442	275	4,228	0	15	275	4,243
		gogoro	6.2KW	0	0	0	0	0	0	0	0
		gogoro	6.4KW	428	3,038	266	3,071	0	79	266	3,150
		gogoro	7.0KW	400	3,982	329	4,316	0	0	329	4,316
		gogoro	7.2KW	10	138	8	103	0	7	8	110
		gogoro	7.4KW	30	745	14	851	0	0	14	851
		gogoro	7.6KW	123	2,266	140	2,682	0	0	140	2,682
		gogoro	8.4KW	0	0	0	0	0	0	0	0
		gogoro	9.0KW	0	771	86	1,241	0	5	86	1,246
合 計				2,918	24,807	2,263	25,854	165	615	2,428	26,469



2025年台灣汽車零組件出口金額國別統計表 單位：新台幣千元

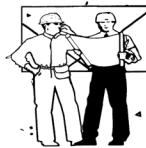
排名	國 別	九 月			— ~ 九 月 累 計		
		金 額	結 構 比	去 年 同 期 比	金 額	結 構 比	去 年 同 期 比
1	美國	7,471,081	46.18%	-17.28%	82,739,306	50.68%	-4.38%
2	日本	9,18,851	5.68%	-6.59%	9,453,954	5.79%	4.28%
3	墨西哥	689,208	4.26%	3.37%	6,116,043	3.75%	-2.15%
4	德 國	664,399	4.11%	15.43%	5,160,598	3.16%	-6.40%
5	英 國	460,794	2.85%	19.26%	4,254,952	2.61%	-9.47%
6	澳 大 利 亞	374,728	2.32%	-17.74%	4,133,946	2.53%	-11.55%
7	中 國 大 陸	367,729	2.27%	-16.90%	3,900,896	2.39%	-2.74%
8	加 拿 大	399,788	2.47%	12.41%	3,873,862	2.37%	5.39%
9	荷 蘭	382,717	2.37%	6.23%	3,517,066	2.15%	-12.77%
10	義 大 利	276,939	1.71%	-3.90%	3,143,106	1.93%	-18.00%
11	波 蘭	359,267	2.22%	16.39%	2,933,614	1.80%	-2.52%
12	阿 拉 伯 大 公 國	398,277	2.46%	24.45%	2,800,400	1.72%	-14.99%
13	西 斯 牙	237,685	1.47%	19.72%	2,004,982	1.23%	0.73%
14	泰 國	207,405	1.28%	-19.99%	1,971,434	1.21%	-3.24%
15	沙 烏 地 阿 拉 伯	235,643	1.46%	13.37%	1,907,750	1.17%	9.19%
16	俄 羅 斯	118,891	0.73%	-43.46%	1,272,397	0.78%	-24.39%
17	巴 西	137,463	0.85%	-9.96%	1,223,730	0.75%	1.00%
18	比 利 時	159,958	0.99%	36.26%	1,185,971	0.73%	-8.06%
19	印 尼	106,275	0.66%	-25.86%	1,059,280	0.65%	-0.07%
20	土 耳 其	85,597	0.53%	-2.71%	1,013,564	0.62%	3.30%
21	馬 來 西 亞	89,453	0.55%	-28.41%	874,212	0.54%	-10.43%
22	菲 律 賓	99,057	0.61%	-0.03%	837,655	0.51%	-6.72%
23	法 國	53,926	0.33%	-50.00%	719,468	0.44%	13.03%
24	南 非	60,115	0.37%	-40.60%	689,595	0.42%	-14.66%
25	大 韓 民 國	83,108	0.51%	-1.18%	686,631	0.42%	37.53%
	其 他	1,741,386	10.76%	6.18%	15,797,733	9.68%	0.93%
	總 計	16,179,740	100.00%	-8.64%	163,272,145	100.00%	-3.99%

* 資料來源：海關進出口統計，車輛公會整理。

2025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	九 月			— ~ 九 月 累 計		
		金 額	結 構 比	去 年 同 期 比	金 額	結 構 比	去 年 同 期 比
1	中國大陸	2,667,262	32.72%	0.64%	25,215,820	30.63%	-12.24%
2	日 本	1,734,370	21.27%	-27.10%	17,633,643	21.42%	-13.80%
3	泰 國	816,319	10.01%	7.10%	8,819,808	10.71%	-4.62%
4	大 韓 民 國	462,117	5.67%	-31.70%	5,416,454	6.58%	-1.64%
5	德 國	545,917	6.70%	20.97%	5,256,348	6.38%	-2.12%
6	瑞 典	461,844	5.67%	116.24%	3,482,607	4.23%	98.30%
7	印 尼	334,044	4.10%	-50.55%	3,411,205	4.14%	-36.65%
8	美 國	169,292	2.08%	-5.81%	1,626,001	1.98%	-4.59%
9	義 大 利	133,581	1.64%	-36.84%	1,187,578	1.44%	-8.72%
10	西 斯 牙	69,192	0.85%	-41.66%	1,179,455	1.43%	6.56%
11	越 南	67,743	0.83%	14.71%	844,816	1.03%	-4.86%
12	捷 克	60,654	0.74%	-11.39%	819,322	1.00%	-4.18%
13	法 國	61,879	0.76%	-21.82%	776,890	0.94%	2.57%
14	墨 西 哥	56,714	0.70%	-28.67%	745,239	0.91%	-28.27%
15	波 蘭	72,414	0.89%	30.04%	729,083	0.89%	0.04%
16	菲 律 賓	40,159	0.49%	-56.02%	678,624	0.82%	1.28%
17	荷 蘭	17,098	0.21%	25.32%	567,510	0.69%	57.89%
18	印 度	60,967	0.75%	25.57%	511,592	0.62%	1.09%
19	匈 牙 利	44,756	0.55%	-30.26%	463,629	0.56%	-3.93%
20	斯 洛 伐 克	28,835	0.35%	-9.22%	369,672	0.45%	-3.50%
	其 他	246,999	3.03%	20.26%	2,588,587	3.14%	1.65%
	總 計	8,152,156	100.00%	-10.56%	82,323,883	100.00%	-8.31%

* 資料來源：海關進出口統計，車輛公會整理。



2025年台灣自行車輸出數量國別統計表

單位：輛

排名	國 別	九 月	結構比	去年同期比	一~九月累計	結構比	去年同期比
1	美國	31,593	32.76%	-8.12%	295,349	35.78%	-6.92%
2	荷蘭	20,338	21.09%	124.65%	158,713	19.23%	8.46%
3	英國	9,310	9.65%	104.12%	56,167	6.80%	-6.40%
4	德國	4,705	4.88%	-29.72%	44,328	5.37%	-34.13%
5	澳大利亞	5,927	6.15%	66.26%	38,901	4.71%	41.25%
6	中國大陸	2,574	2.67%	-74.15%	23,324	2.83%	-71.39%
7	加拿大	1,300	1.35%	-34.18%	20,487	2.48%	-28.20%
8	比利時	1,690	1.75%	5.16%	18,701	2.27%	-16.41%
9	法國	1,974	2.05%	45.15%	18,507	2.24%	59.94%
10	西班牙	2,237	2.32%	27.61%	16,579	2.01%	2.21%
11	日本	1,640	1.70%	-12.72%	14,580	1.77%	-53.82%
12	義大利	1,387	1.44%	22.74%	13,858	1.68%	-13.96%
13	捷克	589	0.61%	3.70%	8,668	1.05%	6.28%
14	紐西蘭	1,700	1.76%	39.46%	8,495	1.03%	67.65%
15	大韓民國	717	0.74%	-10.82%	7,961	0.96%	-36.13%
16	丹麥	343	0.36%	-77.51%	6,170	0.75%	-52.65%
17	墨西哥	619	0.64%	36.64%	5,856	0.71%	69.64%
18	瑞典	0	0.00%	0.00%	5,788	0.70%	-49.58%
19	波蘭	344	0.36%	-71.45%	5,727	0.69%	-55.70%
20	南非	874	0.91%	38.51%	5,549	0.67%	45.57%
	其 他	6,584	6.83%	10.62%	51,713	6.27%	-35.94%
	總 計	96,445	100.00%	6.83%	825,421	100.00%	-15.56%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號：87120010），車輛公會整理。

2025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	九 月	結構比	去年同期比	一~九月累計	結構比	去年同期比
1	美國	1,041,254	25.72%	-17.26%	10,545,865	30.48%	-19.92%
2	荷蘭	1,085,384	26.81%	103.30%	8,432,602	24.37%	4.10%
3	英國	347,832	8.59%	72.66%	2,135,192	6.17%	-1.62%
4	德國	128,020	3.16%	-12.56%	1,598,680	4.62%	-21.78%
5	澳大利亞	190,261	4.70%	57.70%	1,408,195	4.07%	20.76%
6	中國大陸	121,189	2.99%	-72.47%	1,122,017	3.24%	-68.81%
7	加拿大	82,447	2.04%	-31.45%	1,056,254	3.05%	-28.72%
8	西班牙	118,748	2.93%	17.24%	945,061	2.73%	-1.69%
9	法國	68,224	1.69%	-16.93%	939,065	2.71%	68.55%
10	比利時	119,842	2.96%	110.93%	870,183	2.51%	19.46%
11	義大利	83,388	2.06%	25.03%	825,534	2.39%	-8.81%
12	日本	63,072	1.56%	-0.22%	467,361	1.35%	-42.55%
13	紐西蘭	89,944	2.22%	46.17%	449,709	1.30%	50.64%
14	大韓民國	48,436	1.20%	-21.20%	401,332	1.16%	-41.49%
15	南非	48,740	1.20%	5.39%	349,609	1.01%	28.25%
16	墨西哥	34,408	0.85%	62.20%	330,275	0.95%	104.90%
17	哥倫比亞	34,234	0.85%	76.07%	240,003	0.69%	84.67%
18	阿根廷	53,965	1.33%	140.80%	232,201	0.67%	404.47%
19	瑞士	11,649	0.29%	-80.97%	223,517	0.65%	-79.42%
20	挪威	23,095	0.57%	100.00%	220,248	0.64%	-49.43%
	其 他	253,763	6.27%	14.47%	1,809,497	5.23%	-32.91%
	總 計	4,047,895	100.00%	8.74%	34,602,400	100.00%	-16.81%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號：87120010），車輛公會整理。



2025年台灣機車外銷數量國別統計表

單位：輛

排名	國 別	九 月	結構比	去年同期比	一~九月累計	結構比	去年同期比
1	阿拉伯聯合大公國	7,386	42.69%	46.75%	46,614	27.56%	51.55%
2	馬達加斯加	2,962	17.12%	15.84%	30,324	17.93%	40.19%
3	日本	908	5.25%	-28.67%	20,826	12.31%	43.62%
4	奈及利亞	1,941	11.22%	65.47%	19,922	11.78%	33.47%
5	西班牙	1,502	8.68%	2582.14%	9,654	5.71%	266.51%
6	迦納	767	4.43%	122.32%	8,293	4.90%	98.87%
7	美國	1	0.01%	-99.71%	4,852	2.87%	218.79%
8	伊拉克	141	0.82%	-47.58%	4,685	2.77%	-78.68%
9	義大利	300	1.73%	91.08%	4,498	2.66%	103.53%
10	以色列	84	0.49%	-89.39%	2,532	1.50%	-45.52%
11	多明尼加	267	1.54%	-47.65%	1,840	1.09%	-19.72%
12	香港	126	0.73%	17.76%	1,483	0.88%	13.55%
13	象牙海岸	202	1.17%	197.06%	1,290	0.76%	34.94%
14	希臘	0	0.00%	-100.00%	1,236	0.73%	-19.32%
15	菲律賓	0	0.00%	0.00%	1,182	0.70%	110.70%
16	大韓民國	68	0.39%	-81.42%	1,174	0.69%	-67.96%
17	馬來西亞	120	0.69%	81.82%	1,028	0.61%	161.58%
18	德國	78	0.45%	-55.17%	932	0.55%	0.43%
19	比利時	44	0.25%	-92.72%	922	0.55%	-85.19%
20	英國	26	0.15%	100.00%	594	0.35%	-9.45%
其 他		377	2.18%	-81.35%	5,244	3.10%	-63.14%
總 計		17,300	100.00%	6.04%	169,125	100.00%	10.21%

* 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。

2025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	九 月	結構比	去年同期比	一~九月累計	結構比	去年同期比
1	日本	51,414	12.05%	-32.61%	1,118,984	22.82%	51.73%
2	西班牙	151,059	35.39%	1881.88%	867,974	17.70%	243.96%
3	義大利	42,833	10.04%	-38.42%	578,288	11.80%	95.46%
4	以色列	8,320	1.95%	-86.00%	244,846	4.99%	-36.69%
5	澳大利亞	46,564	10.91%	1679.97%	240,863	4.91%	2921.36%
6	美國	69	0.02%	-99.68%	193,583	3.95%	78.36%
7	阿拉伯聯合大公國	25,815	6.05%	59.18%	181,998	3.71%	28.31%
8	希臘	0	0.00%	-100.00%	168,995	3.45%	-10.12%
9	德國	19,321	4.53%	-58.89%	157,384	3.21%	-5.10%
10	馬來西亞	14,388	3.37%	122.41%	123,903	2.53%	93.28%
11	香港	9,059	2.12%	16.19%	114,150	2.33%	22.49%
12	比利時	7,147	1.67%	-94.82%	113,461	2.31%	-90.01%
13	大韓民國	4,479	1.05%	-86.36%	109,968	2.24%	-67.49%
14	馬達加斯加	11,777	2.76%	20.99%	103,941	2.12%	26.52%
15	菲律賓	0	0.00%	0.00%	84,526	1.72%	45.37%
16	多明尼加	9,181	2.15%	-38.08%	69,124	1.41%	-10.46%
17	阿根廷	5,785	1.36%	-59.43%	69,026	1.41%	344.64%
18	奈及利亞	3,900	0.91%	40.29%	39,517	0.81%	31.05%
19	澳門	0	0.00%	-100.00%	37,397	0.76%	-28.22%
20	英國	5,539	1.30%	100.00%	33,239	0.68%	29.15%
其 他		10,158	2.38%	-93.34%	251,403	5.13%	-63.49%
總 計		426,808	100.00%	-39.44%	4,902,570	100.00%	-3.13%

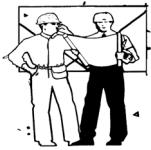
* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號前4碼：8711），車輛公會整理。



2025年 11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	1,965	17,096	1,375	16,653
		Scooter	80CC	0	0	0	0
		Scooter	100CC	0	0	0	0
		Scooter	110CC	0	0	0	0
		Scooter	125CC	1,979	52,599	1,625	51,364
		Scooter	150CC	582	20,086	687	22,168
		Scooter	175CC	0	0	0	0
		Scooter	180CC	0	0	0	0
		Scooter	200CC	393	4,496	269	4,238
		Scooter	250CC	647	11,638	472	13,119
		Scooter	300CC	442	8,662	211	8,181
		Scooter	400CC	0	0	0	4
		Scooter	550CC	0	0	0	0
		Scooter	600CC	18	108	2	108
		Scooter	700CC	0	0	0	0
	越南光陽	Scooter	1200CC	0	0	0	0
		Scooter	1500CC	0	0	0	0
		2025年小計		6,026	114,685	4,641	115,835
	越南光陽	2025年小計		6,401	125,991	6,060	129,663
		2024年小計		339	11,570	339	11,570
		2025年同期合計		6,256	121,365	4,871	122,515
		2024年同期合計		6,740	137,561	6,399	141,233



2025年 11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	1,132	34,090	1,594	34,042	
		Scooter	80CC	0	0	0	0	
		Scooter	85CC	0	0	0	0	
		Scooter	100CC	0	0	0	0	
		Scooter	110CC	440	4,338	440	4,713	
		Scooter	115CC	0	0	0	0	
		Scooter	125CC	1,525	9,068	1,288	8,792	
		Scooter	150CC	184	3,172	133	3,648	
		Scooter	174CC	0	0	0	0	
		Scooter	183CC	0	3,411	0	2,810	
		Scooter	184CC	0	0	0	0	
		Scooter	200CC	0	950	0	1,482	
		Scooter	300CC	0	2	0	0	
		Scooter	408CC	0	0	0	0	
		Scooter	508CC	0	0	0	0	
		Scooter	其他	0	0	0	0	
		2025年小計		3,281	55,031	3,455	55,487	
		2024年小計		5,050	61,440	3,624	62,314	
中國 大陸 廈門 杏	中國 大陸 廈門 杏	Scooter	50CC	1,830	28,337	2,221	28,514	
		Scooter	100CC	0	0	0	0	
		Scooter	110CC	0	1,538	0	1,584	
		Scooter	125CC	7,278	85,527	6,432	86,082	
		Scooter	150CC	6,165	75,630	3,408	73,581	
		Scooter	200CC	4,841	57,252	6,865	60,580	
		Scooter	250CC	105	8,132	399	7,544	
		Scooter	300CC	2,318	26,479	996	26,652	
		Scooter	400CC	243	4,304	87	3,849	
		Scooter	500CC	0	0	0	0	
		Scooter	電動車	0	0	0	0	
		2025年小計		22,780	287,199	20,408	288,386	
		2024年小計		25,436	285,355	22,960	282,212	
2025年同期合計				26,061	342,230	23,863	343,873	
2024年同期合計				30,486	346,795	26,584	344,526	

《車輛工業月刊》電子版



廣告招募

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

【車輛工業月刊廣告委刊書】

日期：西元 年 月 日

茲委託車輛工業月刊於 年 月號至 年 月號出版，刊出下列廣告：

(新台幣計價)

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

※ 廣告尺寸：全頁 21x28cm (出血 21.6x28.6cm)

※ 以上價格不含稅、不含完稿

委刊公司：

統編：

地 址：

電話：

聯 絡 人：

備 註：

公司用印：

i 【說明事項】

1. 本會會員八折優待；刊登廣告七期以上，另有優惠。
2. 截稿日期：每月15日，請提供完稿。
3. 付款方式：
 - A. 支票：抬頭「台灣區車輛工業同業公會」之禁止背書轉讓支票(票期三個月內)。
 - B. 汇款：台灣中小企業銀行復興分行(代碼 0500706)
戶名：台灣區車輛工業同業公會 帳號：070-12-810721



TAIPEI AMPA

台北國際汽機車零配件展

E-MOBILITY TAIWAN 2025

台灣國際智慧移動展

AUTOTRONICS TAIPEI

台北國際車用電子展

全球買主齊聚， 熱烈徵集中！

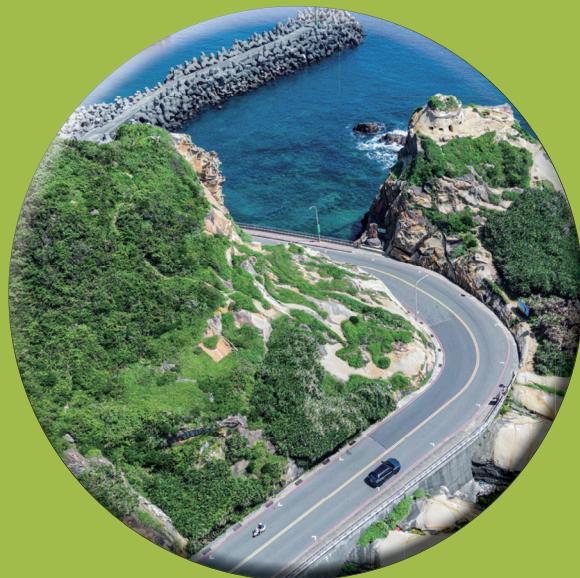
- 產業聚焦：車輛零組件 × 智慧移動 × 車用電子
- 國際買主：直通歐美 × 東協 × 新興市場
- 專業交流：跨產業鏈洽談
- 品牌加值：官方推廣 × 全球媒體曝光



立即報名參展
掌握全球市場商機

2025.4.14-17

台北南港展覽1&2館



新北萬里野柳社區

台灣區車輛工業同業公會
服務、專業、效率