

車輛工業 392 月刊

中華民國八十三年二月五日創刊 一一五年十月一日出刊



- 27屆第12次理監事聯席會議報導
- UN R156修訂情報－從SUMS到RxSWIN強制化
- 2026年上半年土耳其汽車產銷簡析
- 中國大陸2026年7月汽車銷量簡析
- 2026年上半年德國自行車市場已復甦
- 2027年伊斯坦堡國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展



◎ 奚志雄

台灣汽車產業現況

台灣汽車市場在2025年受到美國關稅政策不確定性、景氣疑慮及消費者觀望影響。2025年全年新車市場約41.4萬輛，較2024年下降約9.5%；其中，國產車占51.3%、進口車占48.7%。

目前台灣已經接近國產車/進口車五五波的市場結構。值得注意的是，2015年國產車占比約63.2%，到2025年已下降至51.3%，10年間市占率明顯縮小，國產車仍是市場主體，但「進口車逐步侵蝕國產車市場」已經是事實。

國產車目前最大的優勢仍然是：

- 價格較容易控制
- 零件供應完整
- 交車速度通常較快
- 維修保養便利
- 車型較符合台灣市場需求
- 各大品牌在台灣有成熟的生產及供應體系

國產車並沒有「衰退到沒有競爭力」，但過去的價格優勢與品牌優勢正在逐漸削弱，但如果長期沒有更新，消費者很容易轉向進口車。

進口車的主要優勢包括：

- (1) 車型選擇多。
- (2) 新車導入速度較快。
- (3) 品牌形象及產品差異化。
- (4) 價格差距逐漸縮小。

今年上半年台灣新車掛牌約20.23萬輛，年增約2%，尤其6月市場出現明顯回升：

項目	2026年6月
新車掛牌	約 41,361 輛
月增	約 25%
年增	約 20.5%
2026上半年累計	約 202,278 輛
上半年年增	約 1.7%

2025年急凍 → 2026年逐漸恢復，但尚未進入強勁成長。

2026年2月13日，台美正式簽署「臺美對等貿易協定（ART）」。

其中對汽車產業最重要的兩件事情是：

第一：美製小客車進口台灣改為零關稅

第二：取消美規車進口數量限制

這對台灣汽車市場的意義非常大，進口車銷量會增加，但不會立即大量取代國產車，原因在於「零關稅」只是降低成本的一個因素。

臺美協議實質上台灣國產車廠不只是面對美國進口車，還要面對：日本車、韓國車、歐洲車、中國品牌車，以及電動車品牌的競爭。

因此，國產車可能面臨三個壓力：

- ① 價格壓力--進口車降價後，國產車必須跟著促銷。
- ② 車型壓力--進口車可以快速引進全球最新車型。
- ③ 品牌壓力--消費者對「進口車」的接受程度已經提高。

未來國產車不能只依靠價格的優勢，而必須轉向：價格+品質+配備+售後服務。

協議降低的是「美製車」關稅，美國車是直接受惠者，但進口車市場則是間接受惠者，站在汽車產業、汽車零組件經營者角度，我認為目前有五個最重要的結論：

- ① 國產車不會消失，但市占率會繼續受到侵蝕
- ② 進口車將成為台灣市場的主要成長來源
- ③ 最大受惠者未必是美國品牌，而是「所有進口車」
- ④ SUV+油電混合車會是未來幾年的主戰場
- ⑤ 2026年是「市場重新洗牌年」

2026~2027年台灣汽車市場的重點，不只是「賣多少台車」，而是國產與進口車的市場結構正在重新分配，如何面對接踵而來的挑戰，值得深思。

(本文作者現任本會常務理事暨信昌機械廠股份有限公司董事長)

信昌明芳集團創立於 1961 年，為擁有超過 60 年設計開發經驗的全球汽車零部件及系統供應商，總部設於台灣，全球有近 30 個服務據點，以優越研發能量和深厚產業經驗，服務全球超過 40 家的知名汽車品牌客戶。



五大產品系統





目錄

常務理事的話

台灣汽車產業現況

奚志雄

廣告頁

信昌機械廠股份有限公司

專題報導

- 1 UN R156修訂情報－從SUMS到RxSWIN
強制化

謝志璋

- 17 2026年上半年土耳其汽車產銷簡析

鄭育佳

- 29 中國大陸2026年7月汽車銷量簡析

邱啓棠

自行車專欄

- 41 2026年上半年德國自行車市場已復甦

鄭育佳

產業ESG專欄

- 46 產業淨零最新資訊

編輯部

會員動態

- 50 「信昌明芳集團」簡介

編輯部

會務報導

- 56 27屆第12次理監事聯席會議報導

林憶苓 整理

活動預告

- 84 2027年日本國際汽車工業技術展

編輯部

- 85 2027年德國科隆國際摩托車暨電動二輪
車展

編輯部

- 87 2027年伊斯坦堡國際汽車零配件、維修
工具及檢測設備展

編輯部

- 89 2027義大利波隆納國際汽車設備及零配
件展

編輯部

- 90 2027年印尼國際汽車零配件展

編輯部

新聞選粹

- 91 汽車類

鄭育佳 整理

- 96 機車類

宋文彬 整理

- 101 自行車類

鄭育佳 整理

- 105 汽機車零組件類

陳明德 整理

產銷統計

- 108 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10月1日出刊

車輛工業

月刊

第392期



發行人：李建輝

總編輯：吳智魁

主編：吳進昌、邱啓棠

編輯委員：薛耀輝、陳明德、宋文彬

林憶苓

執行編輯：鄭育佳

發行所：台灣區車輛工業同業公會

地址：台北市復興南路一段390號9樓之4

電話：(02) 2705-1101

傳真：(02) 2706-6440

出版登記：局版台誌第10813號

網際網址：<http://www.ttvma.org.tw>

電子信箱：ttvma@ttvma.org.tw



UN R156 修訂情報 – 從 SUMS 到 RxSWIN 強制化

◎ 謝志瑋

前言

隨著SDV及OTA更新日益普及，車輛在上市後仍可能因軟體變更而影響安全、排放、駕駛輔助功能及既有型式認證。為強化軟體更新的持續監理，聯合國歐洲經濟委員會世界車輛法規協調論壇於2020年通過UN R156(00系列)後，今(2026)年迎來UN R156(01系列)修正，並於今年6月4日正式生效。此次修訂乃基於原始版本基礎上，強化RxSWIN運用制度。RxSWIN係由車輛製造商定義，用以識別特定UN法規型式認證相關軟體組態；當車廠計畫對已登記上市車輛執行可能影響相關型式認證特性的軟體更新時，原則上須先完成對應RxSWIN的配置及追溯管理。依過渡條款，自2028年9月1日起，聯合國歐洲經濟委員會《1958年協定書》締約方得不再接受該日後首次依00系列核發的型式認證；自2030年9月1日起，00系列認證的接受義務將終止。面對新制，車廠及供應商均須及早盤點軟體與各項UN法規的對應關係。本文將說明UN R156制定背景、修訂契機與差異，並解析與本法規之相關支持文件，最後針對臺灣車輛領域業者提供因應淺見。



一、UN R156制定背景、定位與要求

隨著車輛功能逐漸由軟體實現，汽車已從出廠後功能相對固定的機械產品，轉變為可在生命週期內持續更新的複雜系統。動力控制、煞車、駕駛輔助、資訊娛樂及通訊等功能，都可能透過軟體更新修正缺陷、改善性能或增加功能。然而，更新也可能改變車輛安全表現及原核准狀態；若更新來源遭偽造、套件被竄改、版本管理失控，或更新過程中斷，便可能造成資安、功能安全及法規符合性風險。傳統型式認證主要檢查送驗時的車輛狀態，對於車輛上市後持續發生的軟體變更，原有制度已不足以完整管理。

2015年美國FCA針對約140萬輛配備Uconnect系統的車輛進行召回¹，是常被引用的背景案例之一。研究人員證實特定車輛可能經由行動通訊介面遭遠端存取，車輛製造商必須關閉相關通訊埠並提供軟體修正。此事件並非UN R156的單一或直接立法原因，卻清楚顯示：車輛出現軟體漏洞後，製造商不僅需要開發修補程式，也必須知道哪些車輛受到影響、如何安全部署更新，以及如何證明更新後仍符合安全與法規要求。

在此背景下，聯合國歐洲經濟委員會世界車輛法規協調論壇(UNECE WP.29)於2020年通過UN R156，並於2021年生效。UN R156與UN R155形



成互補關係，R155著重於車輛網路安全風險管理，R156則聚焦於軟體更新及軟體更新管理系統。R156核心目的不是規定特定更新技術，也不只管理OTA更新，而是要求車輛製造商建立一套能夠持續控制、追溯與證明軟體更新適法性的制度，因此，透過維修廠、USB、診斷設備或無線方式進行的更新，只要涉及適用車輛，都可能納入管理範圍。

R155與R156不應被視為彼此獨立的兩套工作，若以軟體更新修補資安漏洞為例，R155要求製造商透過CSMS進行漏洞發現、風險分析、決策與事件管理；R156則要求製造商透過SUMS對修補軟體進行版本、相容性、部署、安全執行與紀錄管理。

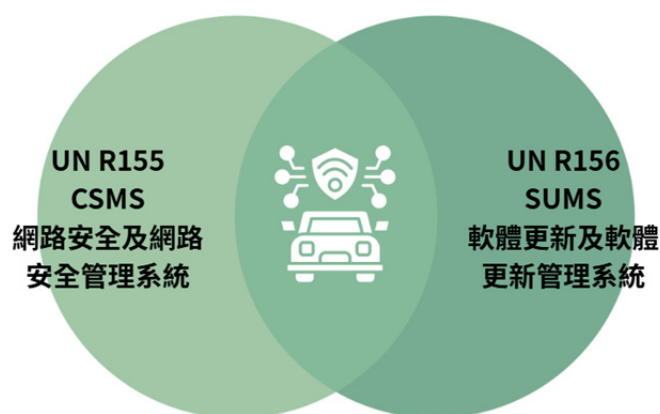


圖 1 UN R155/R156 共同建構車輛網路安全防護體系

R156 00系列²建立的制度基礎，可概括為「組織管理制度」與「車型實踐能力」兩個層次。首先，車輛製造商必須建立軟體更新管理系統 (Software Update Management System, SUMS)，明確界定責任、流程與證據



管理方式，並接受主管機關或技術服務機構評鑑。SUMS認證著重的不是單一車款，而是車輛製造商是否具備持續管理軟體更新的組織能力。其次，在個別車型申請R156型式認證時，製造商還必須證明該管理制度已實際落實於該車型，包括軟體識別、更新影響評估、測試驗證、更新執行及紀錄保存等能力，因此SUMS係用來確保符合法規要求的系統化組織流程與程序。

就實質要求而言，00系列關注的是軟體更新的完整治理鏈。車輛製造商應能掌握車輛軟體及其版本狀態，識別更新涉及的電子控制系統與法規功能，並在部署前評估更新是否影響既有型式認證。更新套件應經過充分驗證，並受到真實性、完整性及防止越權操作等機制保護；更新紀錄、測試結果、適用車輛及版本變化也須保留，以供主管機關查核。若採用OTA更新，還必須考量車輛當下是否處於可安全更新的狀態、更新失敗後如何恢復，以及如何向使用者說明更新目的及執行結果。00系列亦導入RxSWIN概念，RxSWIN是「Regulation X Software Identification Number」的縮寫，可譯為「特定法規軟體識別碼」。其中的「X」代表某一項UN車輛法規，例如UN R171駕駛控制輔助系統。RxSWIN用來識別與型式認證相關的軟體組態，協助主管機關判斷車輛上的軟體是否符合核准狀態。不過，在00系列中，RxSWIN並非強制配置，而是由各項UN車輛法規決定是否採用。這



使不同法規及車型間的運用可能不一致，也成為後續01系列強化RxSWIN制度的重要原因。

整體而言，R156 00系列最重要的貢獻，是把軟體更新從單純的研發或售後技術作業，提升為型式認證與車輛全生命週期治理的一部分。它要求車輛製造商證明的不只是「這次更新可以運作」，而是企業具備持續、安全、可追溯且不破壞法規符合性的更新能力。這套制度基礎也成為後續R156 01系列進一步統一軟體識別與認證管理方式的起點。

二、UN R156 01系列的修訂、差異與時程

承上所述，R156 00系列已建立諸多基本制度，但實施後仍出現一項關鍵缺口：RxSWIN不是所有車型及相關UN法規均須使用。00系列僅要求車輛製造商在使用RxSWIN時，具備管理與查核相關資訊的能力；至於某一車輛法規是否實際導入RxSWIN，仍取決於個別法規規定。這使不同車型、主管機關及法規項目之採取做法不一致，不利於辨識軟體更新後的車輛是否仍維持型式認證所核准的狀態³。

此問題在軟體定義車輛逐漸普及後更加明顯。車輛可能透過一次更新，同時改變煞車、轉向、駕駛輔助或燈光等多項受管制功能；如果只有一般軟體版本編號，而欠缺與各項型式認證相連結的識別機制，主管機關便難



以迅速確認車上軟體所對應的法規核准組態。因此，01系列的修訂重點不是重新建構SUMS，也不是大幅改變OTA更新的安全要求，而是強化「軟體組態與型式認證之可追溯性」，使RxSWIN由00系列的選擇性安排，轉變為更具一致性的制度要求。

依01系列新增規定，車輛製造商應針對其執行軟體更新，且涉及電子控制系統法規相關軟體的每一項UN法規型式認證，指定專屬RxSWIN。換言之，RxSWIN不是整車共用的一般版本號，也不是ECU韌體版本本身，而是代表某項UN法規核准範圍內，與車輛法規性能相關的軟體組態識別碼。例如，一次軟體更新若同時影響UN R79轉向功能及UN R152自動緊急煞車功能，車輛製造商必須分別確認更新後各該法規所對應的RxSWIN及核准狀態。

01系列同時增加上市後更新限制，對於已依01系列修正案或其後版本取得認證並完成登記的車輛，製造商原則上不得執行涉及法規相關軟體的更新，除非已依各該法規配置RxSWIN，並在SUMS流程中完成更新影響、型式認證及RxSWIN變更的評估。其制度意義在於，軟體更新不能只由研發或售後部門視為技術版本升級，而應先判斷是否維持原核准範圍、認證延伸，或重新申請認證。



時程方面，01系列於2025年11月WP.29第197次會議採納後，由聯合國秘書長依1958年協定程序通知締約方，並於2026年6月4日生效⁴。依01系列過渡條款，自2028年9月1日起，締約方得不再接受依00系列首次核發之型式認證；自2030年9月1日起，締約方得不再接受依00系列核發之型式認證。實際市場適用時點，仍應視各締約方是否採納該系列、國內轉置安排及相關整車法規要求而定。因此，產業界常將01系列概括為2028年「新車型適用」、2030年「既有車型全面適用」。

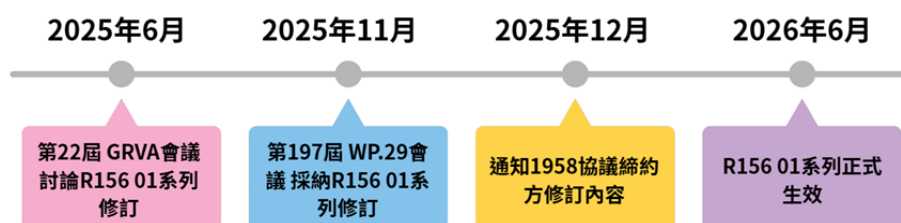


圖 2 R156 01 系列推進時程

對產業而言，真正的影響將早於2028年發生。整車廠必須提前盤點各項法規相關軟體、建立RxSWIN與車型認證文件、ECU版本及更新套件間的對應關係，並調整SUMS、工程變更及認證判定流程；供應商則須提供更完整的軟體版本、變更內容、測試結果及法規影響資訊。01系列因此不是單純增加一個編號欄位，而是要求軟體組態管理、供應鏈證據與型式認證管理真正整合。



表 1 R156 00 系列與 01 系列比較

比較面向	00 系列	01 系列	重要意義
法規目的	要求車輛製造商針對軟體更新建立組織管理制度及車型實踐能力，確保更新可安全、可靠執行，且車輛仍符合適用型式認證要求。	維持原法規目的，並提高軟體版本與受影響型式認證間的標準化追溯能力。	已依 00 系列建立相關能力的車輛製造商可沿用既有基礎，再針對 01 系列之修訂重點補強。
RxSWIN 定位	引入 RxSWIN 概念，但非強制要求，車輛製造商得採用此法識別軟體組態；部分個別 UN 法規已明定要求，如 R157、R171。	針對規劃更新、且可能影響特定 UN 法規型式認證的軟體，須配置專屬的 RxSWIN。	RxSWIN 從選擇性識別工具，轉變為必要管理機制；但「有軟體」不等於「必有 RxSWIN」，仍須視更新計畫對型式認證影響而定。
跨法規識別與認證文件	RxSWIN 與各項 UN 法規間的銜接尚不一致。	建立 RxSWIN 定義、認證文件記載、車端讀取或軟體版本反查等共通架構；SUMS 符合性文件亦標示適用系列。	R156.01 可實現跨法規的一致資料語言，而非僅在 R156 證書中登載 RxSWIN。
適用時程	2021 年 1 月 22 日生效，但因應 01 系列修訂，從 2028 年 9 月 1 日起將有所變革。	2026 年 6 月 4 日生效；自 2028 年 9 月 1 日起，締約方得不再接受依 00 系列首次核發之型式認證；自 2030 年 9 月 1 日起，締約方得不再接受依 00 系列核發之型式認證。	2028 / 2030 會形成新車型與既有車型轉換壓力。車輛製造商應提前調整資料系統、認證流程及供應鏈證據。

三、RxSWIN 制度化與實務運作

RxSWIN 的功能，是將車輛目前涉及之法規的相應軟體組態，與該法規之型式認證狀態，建立可追溯關係。因此，它不是單一 ECU 的軟體版本、零件料號或整車軟體版號，也不直接描述軟體內容，而是主管機關辨識「這套軟體組態對應哪一個核准狀態」的法規管理識別碼。



同一車型通常同時受到多項UN法規管制，故可能配置多個RxSWIN。特別提醒，本文所示之RxSWIN代碼、車型、ECU版本與核准情境均為概念示例，不代表UNECE規定的標準編碼格式、實際車型配置或認證文件格式。例如，A車型的電子轉向系統依UN R79取得認證，其RxSWIN可編為「R79SWIN- D50-001」；自動緊急煞車功能依UN R152取得認證，則另配置「R152SWIN- D50-003」。這些代碼僅為示意，實際編碼規則可由車輛製造商自行定義，但必須具備唯一性、一致性及可追溯性。車輛製造商後端資料庫還應建立RxSWIN與車型、認證號碼、ECU硬體版本、軟體版本、校正參數及適用車輛範圍間的對應關係。

以A車型為例，其初始量產狀態可能包括ADAS ECU v5.8、EPS ECU v3.4、Gateway ECU v2.1、Camera ECU v4.6、Brake ECU v1.8等。經評估，該車之轉向控制功能合規R79，對應RxSWIN可編為「R79SWIN- D50-001」；自動緊急剎車(AEB)控制功能合規R152，對應RxSWIN可編為「R152SWIN- D50-003」。其RxSWIN內容示例如下表2。由此可見，一個RxSWIN可能涵蓋多個ECU及軟體版本；同一ECU也可能同時支援數項法規功能。RxSWIN管理的對象不是單一檔案，而是與特定法規性能有關的整體軟體組態。



表 2 對應 UN R79 配置之 RxSWIN 示例

RxSWIN	Vehicle Type	VIN	ADAS ECU	EPS ECU	Gateway ECU	Camera ECU	Brake ECU	認證
R79SWIN-D50-001	D50	特定 17 碼	5.8	3.4	2.1	4.6	x	R79 型式認證 號
R152SWIN-D50-003	D50	特定 17 碼	5.8	x	2.1	4.6	1.8	R152 型式認證 號

假設車輛製造商發現Camera在逆光環境下容易延遲辨識，計畫透過OTA將軟體由v4.6更新為v4.7。更新前，SUMS流程必須先辨識受影響車輛與軟體，再判斷變更是否影響R79、R152或其他型式認證相關性能。如果v4.7只改善影像紀錄功能，不影響AEB物件辨識、警示及煞車啟動邏輯，經測試及文件化評估後，R152的核准狀態可能維持不變，RxSWIN亦不必然變更。此時仍須保存更新前後軟體版本、影響分析、測試結果及核准判定，不能因RxSWIN未改變便省略相關紀錄。

若v4.7同時修改AEB目標分類及碰撞時間計算邏輯，便可能改變R152所核准的法規性能。車輛製造商應執行法規影響分析，確認更新是否仍在原核准範圍內；必要時，應先向型式認證主管機關申請認證延伸，甚至重新申請認證。待程序完成後，車輛製造商方可將R152對應之RxSWIN更新為「R152SWIN- D50-004」，並在RxSWIN資料庫中建立新舊版本、



認證文件、測試報告及適用VIN範圍的關聯。若此更新未影響轉向功能，R79的RxSWIN仍維持「R79SWIN- D50-001」，但車輛製造商SUMS裡的RxSWIN登錄資料必須記錄這項變更，並證明新版本仍與原認證狀態一致。因此，一次整車軟體發布可能只變更部分RxSWIN，而不是所有識別碼一律同步升版。

更新部署階段，車輛製造商還須確認套件真實性與完整性、車輛是否處於安全更新狀態、電力與通訊條件是否足夠，以及失敗時能否回復至安全版本。更新完成後，車輛或可供查詢的系統應能呈現相應RxSWIN，後端平台則記錄VIN、更新時間、更新前後軟體版本、RxSWIN變化、執行結果及失敗處置。實際可讀取方式應依相關UN法規及車輛設計決定，例如透過標準化電子介面、診斷工具或車輛製造商後端系統，使主管機關或技術服務機構能確認車上狀態。

R156 01系列制度化的核心，正是要求車輛製造商針對其執行軟體更新，且涉及法規相關軟體的每一項UN法規型式認證，配置專屬RxSWIN。01系列修訂提案並要求SUMS具備評估更新是否影響型式認證、管理RxSWIN及保存更新證據的流程。對產業而言，RxSWIN不只是增加一個識別欄位，而是要求研發版本管理、法規認證、製造組態、售後維修及OTA平台共享同一套可稽核的資料鏈。



四、配套文件

R156 01系列已將RxSWIN制度化，至於RxSWIN如何連結個別法規的型式認證，則須由R.E.3 Annex 7、各項UN法規及R156解釋文件共同支援。前述R.E.3⁵是WP.29《車輛構造綜合決議》，主要提供各項UN車輛法規可共同引用的定義、原則及制式條文，其Annex 7專門處理法規相關軟體識別。配合R156 01系列，Annex 7被定位為各項UN法規導入RxSWIN的共通格式，內容涵蓋RxSWIN定義、與法規相關軟體組態的連結、型式認證文件應記載的資訊，以及RxSWIN或相關軟體版本的讀取方式。

國際標準ISO 24089:2023⁶提供軟體更新工程的具體方法，2025年3月WP.29第195次會議通過ECE/TRANS/WP.29/2025/45⁷，修正R156解釋文件，正式建立R156條文與國際標準ISO 24089相關章節的對照關係。該文件指出，在軟體版本識別、車輛組態管理、目標車輛選定、更新相容性、驗證與確認、更新安全條件、使用者通知及更新結果紀錄等要求，ISO 24089的相關章節及工作產出物可作為提出與評估證據的基礎。

這項認可顯著提高ISO 24089作為R156實作參考的權威性，技術服務機構與認證主管機關可依該對照關係理解車輛製造商提出的工程證據。不過，其法律效果仍應正確界定：ISO 24089並未因此成為R156的強制性引用標準，通過ISO驗證也不會自動取得SUMS符合性證明或R156車型認證。



解釋文件使用的是「可作為證據及評估基礎」的概念，最終合規判定仍由主管機關依R156要求、實際制度運作及車型證據作成。

五、臺灣產業因應建議

我國交通部於2024年8月公告針對M、N及O類車輛之車輛型式認證檢測基準第97項「軟體更新及軟體更新管理系統」，其乃調和自R156 00系列，並規劃於2028年1月1日生效，此外，我國經濟部標準檢驗局刻正著手將ISO 24089調和為CNS 24089，預計今年公告，由此可見我國車輛產業之治理與發展環境仍持續積極接軌國際。

面對R156 01系列修訂通過，針對有意進入遵循R156市場的臺灣業者而言，不宜停留在OTA平台或軟體簽章等技術建置，而應以組織制度、產品能力及供應鏈證據三方面同步推動。尤其R156 01系列已於2026年6月生效，並將自2028年起影響新車型認證，業者應預留流程調整、系統建置及認證審查所需時間。

建議臺灣車輛製造商先進行SUMS差距分析，並盤點車輛軟體更新流程，明確建立更新決策、權責分工、版本管理、法規影響評估及證據保存機制。每次發布更新前，均應確認受影響的系統與車型，判斷是否涉及型式認證相關功能，以及是否需要申請認證延伸或新認證，避免軟體先行部



署後才補辦法規程序。

供應商雖不是R156型式認證申請人，仍會直接影響車輛製造商能否提出合規證據。供應商應強化軟體版本與變更管理，向客戶提供更新目的、影響範圍、相容性、資安與安全性分析、驗證結果、回復機制及法規影響資訊，並在開發契約中明定漏洞處理、更新支援年限、紀錄保存及相關供應商責任等。

建議業者可依ISO 24089建構軟體更新工程流程，並結合ISO/SAE 21434處理更新所涉及的資安風險，雖然取得ISO標準驗證不等同合規相關法規，但卻是彰顯具備相關能力的佐證。建議車輛製造商與供應商參考相關標準，及早建立共同語言，統合資料管理與共享制度、蒐集合規證據集，並在正式送審前與技術服務機構進行預評估，以降低01系列轉換期間的認證及市場供貨風險。

結語

UN R156的核心，不在於要求車輛製造商採用特定OTA技術，而在於將軟體更新納入型式認證、組織治理及車輛全生命週期管理。製造商必須能夠識別受影響車型與軟體組態，評估更新對安全、資安及適用型式認證的影響，並以可追溯的方式完成驗證、部署、失敗處置與紀錄保存。01系列



進一步強化法規相關軟體組態與型式認證文件之間的對應關係。對於規劃更新且可能影響適用UN法規性能的軟體，製造商應依R156及R.E.3 Annex 7要求，建立可識別、可查核、可追溯的RxSWIN或相關軟體識別資訊。面對2028年及2030年的轉換時程，臺灣車輛製造商與供應商不宜等到客戶提出認證需求後才開始準備，宜儘速盤點軟體更新流程及法規相關軟體，建立SUMS、RxSWIN資料鏈與更新前法規判定機制，並參考ISO 24089完善工程證據及供應鏈分工。越早透過示範車型驗證流程，越能降低後續認證、量產及市場供貨風險，並將法規調適能力轉化為參與國際車輛供應鏈的競爭優勢。

誌謝

感謝經濟部標準檢驗局委託計畫(案號1D201141202-103)的支持，使本研析報告得以順利進行，特此致上感謝之意。

資料來源

- 1.美國NHTSA調查報告 (NHTSA Recall Query RQ15-004)
2. UN Regulation No. 156 - Software update and software update management system (E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.155)
3. Proposal for a new series of amendments to UN Regulation No. 156 and a



revision to Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3)
(ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2025/28)

4. UN Depositary Notification (C.N.237.2026.TREATIES-XI.B.16.156)

5. Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) (ECE/
TRANS/WP.29/78/Rev.7)

6. ISO 24089:2023 Road vehicles—Software update engineering

7. Proposal for amendments to the Interpretation Document for UN
Regulation No. 156 (Software update and software update management
system) (ECE/TRANS/WP.29/2025/45)

作者簡介

作者現職為工研院機械所業務副組長，具備國立清華大學工程博士學位，取得多張國際資安證照，包括ISA/IEC 62443 Cybersecurity Fundamentals Specialist、ISA/IEC 62443 Cybersecurity Risk Assessment Specialist、CACSP，近年擔任多案經濟部標準檢驗局之工控與車輛資安委辦計畫的計畫主持人。

（作者現任財團法人工業技術研究院 機械與系統研究所業務副組長）



2026 年上半年土耳其汽車產銷簡析

◎ 鄭育佳

◆以下統計範圍僅限OSD會員廠，未包含土耳其本土電動車品牌 TOGG（Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu）之生產量

根據土耳其汽車製造商公會（OSD - Otomotiv Sanayii Derneği）公布的2026年1～6月汽車製造商生產數據，土耳其汽車產業上半年總生產量達67萬3,611輛。從各企業及車種的生產結構來看，土耳其汽車製造仍高度集中於少數主要廠商，其中Ford Otosan以22萬2,109輛、占總產量33.0%居首，主要受皮卡、小巴生產帶動；其次為Oyak Renault，生產16萬1,042輛、占整體產量23.9%，主要以乘用車為主；Toyota生產10萬2,185輛，占15.2%，Hyundai Motor Türkiye生產7萬8,100輛、占11.6%，Tofaş則生產7萬7,449輛，占11.5%。上述五家公司合計占土耳其汽車總產量約95%，顯示當地汽車製造高度集中於大型國際及合資車廠。



就各車種而言，乘用車共生產36萬8,480輛，其中Oyak Renault以16萬1,042輛、占43.7%居首，其次為Toyota的10萬2,185輛、Hyundai的7萬8,100輛及Tofaş的2萬7,153輛，四家公司幾乎涵蓋全部乘用車產量。商用車方面，皮卡共生產21萬9,628輛，其中Ford Otosan達16萬8,940輛，占76.9%，呈現高度集中；Tofaş以5萬296輛、占22.9%居次。重型卡車則由Mercedes-Benz Türk以1萬175輛、占67.8%占據主導地位，Ford Otosan占32.2%，位居第二。此外，小巴市場幾乎由Ford Otosan壟斷，生產4萬8,334輛，占99.9%；中巴則以Otokar的1,188輛、占42.9%最高。

整體而言，2026年上半年土耳其汽車製造呈現明顯的專業分工格局：Oyak Renault、Toyota及Hyundai主要集中於乘用車，Ford Otosan則在皮卡、小巴及部分重型商用車領域具有絕對優勢；而Otokar、Mercedes-Benz Türk、MAN Türkiye及Temsal則分別在巴士與中型巴士市場占有重要地位。曳引機方面，Türk Traktör生產1萬15輛，占98.1%，市場集中度同樣極高。從企業布局來看，土耳其汽車產業已形成以乘用車出口型製造與商用車生產基地並重的產業結構，其中Ford Otosan在商用車領域的強勢地位尤其突出，亦凸顯土耳其作為歐洲商用車製造及出口基地的重要性。



2026 年 1 ～ 6 月土耳其汽車製造商生產統計

公司	乘用車	%	輕型卡車	%	重型卡車	%	皮卡車	%	巴士	%	小巴	%	中型巴士	%	曳引機	%	總計	%
A.İ.O.S.	-	-	1.678	59,1	-	-	383	0,2	254	4,1	-	-	885	31,9	-	-	3.200	0,5
FORD OTOSAN	-	-	-	-	4.835	32,2	168.940	76,9	-	-	48.334	99,9	-	-	-	-	222.109	33
HATTAT TRAKTÖR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	199	1,9	199	-
HYUNDAI MOTOR TÜRKİYE	78.100	21,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78.100	11,6
KARSAN	-	-	-	-	-	-	-	-	157	2,5	65	0,1	137	4,9	-	-	359	0,1
M. BENZ TÜRK	-	-	-	-	10.175	67,8	-	-	2.210	35,3	-	-	-	-	-	-	12.385	1,8
MAN TÜRKİYE	-	-	-	-	-	-	-	-	2.115	33,7	-	-	-	-	-	-	2.115	0,3
OTOKAR	-	-	698	24,6	-	-	9	-	840	13,4	-	-	1.188	42,9	-	-	2.735	0,4
OYAK RENAULT	161.042	43,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	161.042	23,9
TEMSA	-	-	465	16,4	-	-	-	-	692	11	-	-	561	20,2	-	-	1.718	0,3
TOFAŞ	27.153	7,4	-	-	-	-	50.296	22,9	-	-	-	-	-	-	-	-	77.449	11,5
TOYOTA	102.185	27,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	102.185	15,2
TÜRK TRAKTÖR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.015	98,1	10.015	1,5
總計	368.480	100	2.841	100	15.010	100	219.628	100	6.268	100	48.399	100	2.771	100	10.214	100	673.611	100

這幾家公司是跨國汽車巨頭與土耳其本土集團合資設立的整車製造廠，也是土耳其汽車工業的支柱，主要供應歐盟市場：

- A.İ.O.S. (Anadolu Isuzu)：土耳其 Anadolu 集團與日本五十鈴（Isuzu）技術合作，主要生產中型巴士、卡車與皮卡車。土耳其本土商用車與巴士製造商 (具備自主研發能力)
- FORD OTOSAN：福特汽車與土耳其最大的科奇集團（Koç Holding）合資。它是福特在歐洲重要的商用車（如 Transit）生產基地。
- HATTAT TRAKTÖR：Hattat集團旗下的農用曳引機製造商。
- HYUNDAI MOTOR TÜRKİYE：韓國現代汽車在土耳其的整車製造廠，



主要生產乘用車外銷歐洲。

- KARSAN：土耳其本土商用車大廠，除了生產自家品牌的巴士外，曾為跨國品牌（如現代）代工商用車，近年積極轉型生產電動巴士。
- M. BENZ TÜRK：德國戴姆勒卡客車（Daimler Truck）的子公司。在土耳其生產卡車與巴士。
- MAN TÜRKİYE：德國MAN Truck & Bus, 屬福斯集團的子公司。主要在土耳其生產巴士。
- OTOKAR：科奇集團（Koç Holding）旗下公司。除了生產各種巴士、卡車外，也是土耳其重要的軍用裝甲車製造商。
- OYAK RENAULT：法國雷諾汽車與土耳其軍人養老基金（OYAK）合資。主要生產雷諾品牌的乘用車，2025年起也生產Dacia Duster。
- TEMSA：土耳其本土巴士製造商，產品包含遊覽車、城市巴士及輕型卡車，並積極拓展電動巴士外銷。
- TOFAŞ (托法斯)：義大利Stellantis集團與Koç Holding合資。生產飛雅特車款及部分為其他品牌代工的商用車。
- TOYOTA：Toyota在土耳其的整車製造基地，在歐洲重要的生產據點之



一。土耳其工廠長期生產Corolla及C-HR等車型，其中C-HR Hybrid為其重要產品，近年並持續擴大混合動力及電動化車輛的生產布局。

- TÜRK TRAKTÖR (土耳其曳引機)：荷蘭凱斯紐荷蘭工業 (CNH Industrial) 與科奇集團 (Koç Holding) 合資。是土耳其最大的農用曳引機製造商，使用New Holland和Case IH品牌。

2025 及 2026 年 1~6 月土耳其汽車生產統計

車輛類型	2025 年	2026 年	去年同期比	2025 年	2026 年	去年同期比
	6 月	6 月	(%)	1-6 月	1-6 月	(%)
乘用車 (Pass.Car)	63,918	67,113	+5.0%	439,101	368,480	-16.1%
乘用車 總計	63,918	67,113	+5.0%	439,101	368,480	-16.1%
重型卡車 (H. Truck)	2,858	2,976	+4.1%	14,375	15,010	+4.4%
輕型卡車 (L. Truck)	486	677	+39.3%	2,269	2,841	+25.2%
皮卡車 (Pick Up)	30,142	41,354	+37.2%	190,879	219,628	+15.1%
巴士 (Bus)	1,016	1,165	+14.7%	5,748	6,268	+9.0%
小型巴士 (Minibus)	9,112	10,848	+19.1%	51,833	48,399	-6.6%
中型巴士 (Midibus)	395	546	+38.2%	2,330	2,771	+18.9%
商用車 總計	44,009	57,566	+30.8%	267,434	294,917	+10.3%
機動車輛 總計	107,927	124,679	+15.5%	706,535	663,397	-6.1%
農用曳引機 (F.Tractor)	2,144	1,817	-15.3%	15,887	10,214	-35.7%
農用曳引機 總計	2,144	1,817	-15.3%	15,887	10,214	-35.7%
總計 (Grand Total)	110,071	126,496	+14.9%	722,422	673,611	-6.8%



根據土耳其汽車工業協會（OSD）公布的生產統計，2026年1～6月土耳其汽車產業總生產量為67萬3,611輛，較2025年同期的72萬2,422輛減少6.8%，整體產量仍呈現下滑趨勢。若不含曳引機，1～6月汽車及商用車總產量為66萬3,397輛，年減6.1%。其中，乘用車生產量為36萬8,480輛，較去年同期的43萬9,101輛大幅減少16.1%，是整體產量下滑的主要因素；相較之下，商用車生產則呈現成長，1～6月達29萬4,917輛，年增10.3%。商用車類別以皮卡表現最為突出，產量達21萬9,628輛，年增15.1%，重型卡車及巴士生產量也分別成長4.4%與9.0%，顯示商用車市場仍具一定生產動能。不過，曳引機產量僅1萬214輛，較去年同期的1萬5,887輛大幅下滑35.7%，進一步拖累整體產業表現。

值得注意的是，2026年6月單月生產呈現明顯回升，汽車及商用車生產量達12萬4,679輛，較2025年6月的10萬7,927輛增加15.5%；若包含曳引機，總生產量為12萬6,496輛，年增14.9%。其中乘用車6萬7,113輛，年增5.0%；商用車5萬7,566輛，則大幅成長30.8%，主要受皮卡與輕型商用車生產增加帶動。整體而言，2026年上半年土耳其汽車產業呈現「乘用車疲弱、商用車成長」的結構性分化，雖然6月生產已出現回升，但上半年累計產量仍低於去年



同期，後續乘用車需求能否回穩，以及商用車成長動能是否能夠延續，將是影響土耳其汽車產業全年生產表現的關鍵。

2024~2026 年土耳其汽車工業出口統計

一、車輛類型出口統計

車輛類型	2024 年	2025 年	2025 年 1-6 月	2026 年 1-6 月	去年同期比 (%)
乘用車	654,115	599,687	302,667	220,083	-27.3%
乘用車 總計	654,115	599,687	302,667	220,083	-27.3%
卡車	10,024	10,461	4,180	4,929	+17.9%
皮卡	279,520	330,611	161,562	182,770	+13.1%
巴士	8,674	10,760	4,871	5,292	+8.6%
小型巴士	58,922	104,496	53,211	48,706	-8.5%
中型巴士	1,779	1,895	917	772	-15.8%
商用車 總計	358,919	458,223	224,741	242,469	+7.9%
機動車輛 總計	1,013,034	1,057,910	527,408	462,552	-12.3%
農用曳引機	12,976	11,261	5,269	6,653	+26.3%
農用曳引機 總計	12,976	11,261	5,269	6,653	+26.3%
總計	1,026,010	1,069,171	532,677	469,205	-11.9%



二、各車廠出口統計

(單位：輛)

車廠	2024 年	2025 年	2025 年 1-6 月	2026 年 1-6 月
A.i.O.S.	1,067	1,160	515	536
FORD OTOSAN	330,240	399,718	201,072	193,276
HATTAT TRAKTÖR	460	238	106	89
HYUNDAI MOTOR TÜRKIYE	204,000	156,500	100,176	57,559
KARSAN	487	563	190	365
M. BENZ TÜRK	9,134	10,962	4,405	5,284
MAN TÜRKIYE	2,413	3,752	1,711	2,074
OTOKAR	2,240	2,841	1,177	966
OYAK RENAULT	241,398	270,325	132,975	96,322
TEMSA	1,386	1,384	634	593
TOFAŞ	33,568	47,402	17,361	39,378
TOYOTA	187,101	163,303	67,192	66,199
TÜRK TRAKTÖR	12,516	11,023	5,163	6,564
總計 (Grand Total)	1,026,010	1,069,171	532,677	469,205

根據土耳其汽車工業協會（OSD）公布的2026年6月汽車產業月報，2026年1～6月土耳其汽車出口台數為46萬9,205輛，較2025年同期的53萬2,677輛減少11.9%，顯示今年上半年整體出口表現明顯承壓。從車種來看，乘用車



出口是主要拖累來源，1～6月出口22萬83輛，較去年同期大幅減少27.3%；相較之下，商用車出口呈現成長，達24萬2,469輛，年增7.9%，其中卡車出口4,929輛、年增17.9%，皮卡出口18萬2,770輛、年增13.1%，巴士出口5,292輛、年增8.6%，顯示土耳其商用車出口仍維持相對強勁的競爭力。不過，小型巴士及中型巴士出口分別下降8.5%及15.8%，抵銷部分商用車成長幅度。此外，曳引機出口達6,653輛，較去年同期增加26.3%，成為表現最突出的產品類別之一。

從製造商出口表現來看，Ford Otosan仍是土耳其汽車出口的最大出口商，2026年上半年出口19萬3,276輛，占全體出口約41.2%，但較去年同期的20萬1,072輛減少3.9%。Oyak Renault出口9萬6,322輛，年減27.6%；Toyota出口6萬6,199輛，年減1.5%；Hyundai Motor Türkiye出口5萬7,559輛，較去年同期的10萬176輛大幅減少42.6%。上述四家公司合計出口約41萬3,356輛，占土耳其汽車總出口約88.1%，顯示土耳其汽車出口高度集中於主要大型製造商。其他企業方面，M. Benz Türk出口5,284輛，較去年同期增加19.9%；MAN Türkiye出口2,074輛，年增21.2%。

整體而言，2026年上半年土耳其汽車出口呈現「乘用車下滑、商用車逆勢成長」的結構性特徵。乘用車出口大幅衰退，使整體汽車出口量較去年



同期減少11.9%，其中Hyundai Motor Türkiye與Oyak Renault的出口減幅尤其明顯；另一方面，商用車出口的成長也成為支撐土耳其汽車出口的重要力量。值得注意的是，2026年1～6月汽車及商用車出口合計46萬2,552輛，年減12.3%，若將曳引機納入計算，整體運輸車輛出口降幅則縮小至11.9%。因此，土耳其汽車產業下半年出口表現，將取決於歐洲乘用車需求能否回升，以及商用車出口的成長動能是否能夠延續。

2016-2026 年土耳其汽車市場每月銷售統計與國產 / 進口結構分析表

年度	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	1-6 月 總計	1-6 月 國產	1-6 月 進口	進口佔比 (%)
2016	34,389	54,840	85,932	87,748	97,090	94,666	454,645	152,586	302,059	66.4%
2017	36,640	48,585	76,178	78,231	88,066	85,820	413,520	153,331	260,189	62.9%
2018	36,525	48,768	79,600	73,886	74,996	52,788	366,563	141,241	225,322	61.5%
2019	14,847	25,569	50,651	31,944	33,947	43,899	200,857	92,662	108,195	53.9%
2020	28,123	48,948	51,554	27,165	33,308	72,789	261,887	115,283	146,604	56.0%
2021	45,308	61,325	100,046	64,551	57,510	83,304	412,044	179,991	232,053	56.3%
2022	39,741	52,030	68,241	62,584	68,221	84,788	375,605	167,984	207,621	55.3%
2023	53,578	84,781	109,658	102,076	116,227	116,352	582,672	229,103	353,569	60.7%
2024	82,522	110,760	114,144	79,137	104,962	109,408	600,933	193,128	407,805	67.9%
2025	70,460	93,849	121,483	109,201	111,556	122,435	628,984	180,290	448,694	71.3%
2026	77,542	91,095	105,644	107,839	86,328	109,135	577,583	196,175	381,408	66.0%



2026 年 1-6 月每月市場銷量與 10 年均值比較表

月份	10 年平均	2026 年銷量	成長率(%)
1 月	44,211	77,542	+75.4%
2 月	62,945	91,095	+44.7%
3 月	85,748	105,644	+23.2%
4 月	71,652	107,839	+50.5%
5 月	78,588	86,328	+9.8%
6 月	86,624	109,135	+26.0%
總計 (TOTAL)	429,771	577,583	+34.4%

2026年上半年土耳其汽車市場累計銷售量達577,583台，雖然受高基期與總體經濟調控影響，較2025年同期的歷史高點（628,984台）小幅下滑8.2%，但與過去10年同期平均值429,771台相比大幅成長34.4%，顯示整體市場需求仍維持在歷史相對高位。

從月度走勢來看，今年1至6月各單月銷量均顯著超越過去10年平均水準，其中1月與4月分別出現75.4%與50.5%的強勁年增幅。走過5月的短暫修正後，6月市場動能顯著回升，單月銷量衝上109,135台，不僅較10年均值高出26%，也重新站上10萬台以上的銷售高水準。

在國產與進口結構方面，上半年國產車累計銷量達196,175台，逆勢成長



8.8%；相對地，進口車累計銷量則衰退15.0%至381,408台。這使得進口車市場佔比自去年的高點71.3%回落至66.0%，反映出本土製造車款在市場上的競爭力正在持續升溫。

（資料來源：土耳其汽車製造商協會 OSD 官網彙整；
作者現任本會業務處資深高級專員）



中國大陸 2026 年 7 月汽車銷量簡析

◎ 邱啓棠

（註：同比是與去年同期比較；環比是與上月同期比較）

2026年7月汽車工業經濟運行情況

7月，汽車市場進入傳統銷售淡季，客流與訂單自然回落，疊加半年度沖量提前釋放部分需求、全中國持續高溫及部分區域颱風、洪澇災害影響線下銷售等因素，環比呈現季節性回落，同比微降。

其中，出口繼續保持高速增長，月度出口量連續兩個月超過100萬輛，新能源汽車出口佔比連續兩個月超過50%；新能源汽車月度新車銷量佔比首次超過60%、累計佔比首次超過50%。

近期，中共中央政治局召開會議，部署下半年經濟工作，明確提出實施更加積極的財政政策和適度寬鬆的貨幣政策，充分發揮存量政策效能，及時謀劃出臺務實管用的增量政策，加大逆周期調節力度，更有效擴大中國國內需求，營造公平有序的市場競爭環境。會議作出一系列重要部署，釋放出多重積極信號，將有助於穩定信心、提振消費、推動行



業平穩運行。

一、汽車總體產銷、內銷、出口情況：汽車產銷環同比微降、內銷環比同比雙降、汽車單月出口連續兩個月超過100萬輛、新能源汽車出口佔比連續兩個月超過50%

7月，汽車產銷分別完成257.3萬輛和258.4萬輛，環比分別下降6.8%和8%，同比分別下降0.7%和0.3%。

1-7月，汽車產銷分別完成1756.7萬輛和1760.2萬輛，同比均下降3.7%，降幅比上半年進一步收窄。

7月，汽車中國國內銷量完成154.1萬輛，環比下降13.1%，同比下降23.6%。其中，傳統燃料汽車中國國內銷量53.3萬輛，環比下降18.4%，同比下降45.7%。

1-7月，汽車中國國內銷量1146.2萬輛，同比下降21.4%。其中，傳統燃料汽車中國國內銷量536.4萬輛，同比下降30.1%。

7月，汽車出口104.3萬輛，環比增長0.6%，同比增長81.3%。

1-7月，汽車出口614萬輛，同比增長66.8%。

7月，新能源汽車出口55.3萬輛，環比增長5.7%，同比增長1.5倍；傳統燃料汽車出口49萬輛，環比下降4.6%，同比增長40%。



1-7月，新能源汽車出口290.9萬輛，同比增長1.2倍；傳統燃料汽車出口323.1萬輛，同比增長36.2%。

2026 年 7 月汽車產銷情況

單位：萬輛，%

	7 月	1-7 月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	257.3	1756.7	-6.8	-0.7	-3.7
銷售	258.4	1760.2	-8.0	-0.3	-3.7

二、乘用車產銷、內銷、出口情況：乘用車銷量同比微降、中國品牌乘用車月度銷量佔比持續提升、傳統燃料和新能源乘用車主流價格區間趨於一致、乘用車內銷環比同比雙降、乘用車出口同比高速增長

7月，乘用車產銷分別完成224.6萬輛和226.8萬輛，環比分別下降5.4%和5.6%，同比分別下降2.1%和0.9%。

1-7月，乘用車產銷分別完成1496.7萬輛和1498.8萬輛，同比分別下降5.5%和5.4%。

7月，中國品牌乘用車銷量175.4萬輛，同比增長9.3%；銷量佔有率達到77.4%，較去年同期上升7.2個百分點。

1-7月，中國品牌乘用車銷量1089.2萬輛，同比增長0.2%；銷量佔有



率72.7%，較去年同期上升4個百分點。

1-7月，傳統燃料乘用車中，銷量主要集中在10-15萬元價格區間，累計銷量206.1萬輛，同比下降15.5%。

1-7月，新能源乘用車中，目前銷量主要集中在10-15萬元價格區間，累計銷量191.6萬輛，同比增長19%。

7月，乘用車中國國內銷量134.5萬輛，環比下降10.1%，同比下降24.7%。其中，傳統燃料乘用車國內銷量42.9萬輛，比去年同期減少38.3萬輛，環比下降12.5%，同比下降47.2%。

1-7月，乘用車國內銷量963.3萬輛，同比下降24.4%。其中，傳統燃料乘用車國內銷量412.3萬輛，比去年同期減少211.6萬輛，同比下降33.9%。

7月，乘用車出口92.2萬輛，環比增長2%，同比增長84.6%。

1-7月，乘用車出口535.4萬輛，同比增長72.5%。

2026 年 7 月乘用車產銷情況

單位：萬輛，%

	7 月	1-7 月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	224.6	1496.7	-5.4	-2.1	-5.5
銷售	226.8	1498.8	-5.6	-0.9	-5.4



三、商用車產銷、內銷、出口情況：商用車產銷量環比下降，同比增長、貨車產銷環比下降，同比增長、客車產銷環比下降，同比增長、商用車內銷市場環比同比雙降、商用車出口保持快速增長

7月，商用車產銷分別完成32.8萬輛和31.7萬輛，環比分別下降15.4%和22.5%，同比分別增長10%和3.5%。其中，天然氣商用車產銷量0.8萬輛，環比分別下降50.6%和48.5%。

1-7月，商用車產銷分別完成260萬輛和261.4萬輛，同比分別增長8.4%和7.7%。其中，天然氣商用車銷量14.8萬輛，同比增長10%。

7月，貨車產銷分別完成27.8萬輛和27萬輛，環比分別下降15.6%和22.3%，同比分別增長9.3%和1.9%。其中，重型貨車銷量8.4萬輛，環比下降28%，同比下降1.1%；中型貨車銷量0.8萬輛，環比下降38%，同比下降6%；輕型貨車銷量15.5萬輛，環比下降16.2%，同比增長12.1%；微型貨車銷量2.2萬輛，環比下降30.7%，同比下降31.4%。

1-7月，貨車產銷分別完成227.3萬輛和228.8萬輛，同比分別增長8.6%和7.9%。其中，重型貨車銷量74.5萬輛，同比增長19.4%；中型貨車銷量8.3萬輛，同比增長21.3%；輕型貨車銷量120.5萬輛，同比增長



2.4%；微型貨車銷量25.6萬輛，同比增長1.3%。

7月，客車產銷分別完成5萬輛和4.7萬輛，環比分別下降14.1%和23.3%，同比分別增長14.2%和13.6%。其中，大中型客車產銷量0.8萬輛，環比分別下降39.6%和11.5%；輕型客車產銷量4.5萬輛，環比分別下降19.1%，同比增長20.2%。

1-7月，客車產銷分別完成32.7萬輛和32.6萬輛，同比分別增長7.2%和6.2%；其中，大中型客車銷量6.1萬輛，同比增長1.3%；輕型客車銷量26.4萬輛，同比增長7.4%。

7月，商用車中國國內銷量19.6萬輛，環比下降29.1%，同比下降15%。其中，貨車中國國內銷量16.2萬輛，環比下降30.4%，同比下降19%；客車中國國內銷量3.4萬輛，環比下降22.5%，同比增長11.5%。

1-7月，商用車中國國內銷量182.9萬輛，同比下降1.2%。其中，貨車中國國內銷量160.2萬輛，同比下降1.5%；客車中國國內銷量22.6萬輛，同比增長1%。

7月，商用車出口12.1萬輛，環比下降8.6%，同比增長59.6%。其中，貨車出口10.7萬輛，環比下降5.9%，同比增長66.9%；客車出口1.4萬輛，環比下降25.1%，同比增長18.9%。



1-7月，商用車出口78.5萬輛，同比增長36.1%。其中，貨車出口68.6萬輛，同比增長38.7%；客車出口9.9萬輛，同比增長20.2%。

2026年7月商用車產銷情況

單位：萬輛，%

	7月	1-7累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	32.8	260.0	-15.4	10.0	8.4
銷售	31.7	261.4	-22.5	3.5	7.7

四、新能源汽車產銷、內銷、出口情況：新能源汽車市場新車累計銷量佔比首次突破50%、新能源汽車內銷環比同比雙降、新能源汽車中國國內銷量佔比逐月增長、新能源汽車出口佔比連續兩個月超過50%、插混汽車出口增速遠高於純電

7月，新能源汽車產銷分別完成157.6萬輛和156.1萬輛，同比分別增長26.8%和23.7%。新能源汽車新車銷量達到汽車新車總銷量的60.4%。

單位：萬輛，%

動力類型	產量	同比	銷量	同比
純電動	109.6	35.8	107.2	32.2
插電式混合動力	48.0	10.1	48.9	8.4
燃料電池	0.0067	-70.7	0.0138	-51.4
合計	157.6	26.8	156.1	23.7



1-7月，新能源汽車產銷分別完成901.4萬輛和900.7萬輛，同比分別增長9.5%和9.6%。新能源汽車新車銷量達到汽車新車總銷量的51.2%。

單位：萬輛，%

動力類型	產量	同比	銷量	同比
純電動	604.2	13.7	606.0	15.5
插電式混合動力	297.1	1.9	294.6	-0.9
燃料電池	0.06	-61.5	0.08	-50.3
合計	901.4	9.5	900.7	9.6

7月，新能源汽車國內銷量100.8萬輛，環比下降10%，同比下降2.8%。其中，新能源乘用車國內銷量91.6萬輛，環比下降9%，同比下降6.1%；新能源商用車中國國內銷量9.2萬輛，環比下降18.8%，同比增長48.8%。

1-7月，新能源汽車中國國內銷量609.8萬輛，同比增長11.8%。其中，新能源乘用車國內銷量551萬輛，同比下降15.2%；新能源商用車國內銷量58.7萬輛，同比增長42.1%。

7月，新能源汽車中國國內銷量佔比為65.4%；新能源乘用車中國國內銷量占乘用車中國國內銷量比例為68.1%；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46.9%。

1-7月，新能源汽車中國國內銷量佔比為53.2%；新能源乘用車中國國內銷量佔乘用車中國國內銷量比例為57.2%；新能源商用車中國國內銷量佔商用車中國國內銷量比例為32.1%。

7月，新能源汽車出口55.3萬輛，環比增長5.7%，同比增長1.5倍。其中，新能源乘用車出口54.1萬輛，環比增長6%，同比增長1.5倍；新能源商用車出口1.3萬輛，環比下降3.5%，同比增長1.5倍。

1-7月，新能源汽車出口290.9萬輛，同比增長1.2倍。其中，新能源乘用車出口284.2萬輛，同比增長1.3倍；新能源商用車出口6.6萬輛，同比增長23%。

7月，純電動汽車出口33.1萬輛，環比增長7.1%，同比增長1.4倍；插混汽車出口22.2萬輛，環比增長3.7%，同比增長1.6倍。

1-7月，純電動汽車出口176.4萬輛，同比增長1.1倍；插混汽車出口114.4萬輛，同比增長1.4倍。

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



1-7月，汽車銷量排名前十五位的集團銷量合計為1638.5萬輛，同比下降3.7%，占汽車銷售總量的93.1%，與去年同期持平。

單位：萬輛，%

1-7 月市場集中度	企業名稱	7 月銷量	環比	同比	1-7 月銷量	同比增長	市場份額
前三家 37.0%	上汽	32.6	-14.8	-0.5	231.3	-0.5	13.1
	比亞迪	41.9	3.9	21.8	222.8	-10.5	12.7
	吉利	28.8	-1.0	0.2	197.4	1.5	11.2
前五家 56.4%	一汽	25.3	-10.6	-10.3	177.2	-14.6	10.1
	奇瑞	27.7	7.9	23.3	163.3	10.2	9.3
前十家 84.2%	長安	16.2	-20.0	-24.1	128.0	-19.4	7.3
	東風	10.9	-28.9	-47.1	113.1	-10.3	6.4
	北汽	11.8	-19.3	0.6	91.3	-2.4	5.2
	廣汽	11.4	-21.4	-4.6	88.7	1.4	5.0
	長城	10.8	0.0	3.5	69.1	2.6	3.9
前十五家 93.1% 同比-3.7%	特斯拉	9.4	5.0	37.8	56.2	29.9	3.2
	*零跑	10.1	8.5	102.0	45.8	68.4	2.6
	重汽	4.0	-10.8	23.1	30.5	19.4	1.7
	華晨寶馬	3.2	17.2	-22.2	24.5	-19.3	1.4
	蔚來	3.6	-11.5	71.0	22.7	68.0	1.3
	理想	3.0	-1.4	-0.9	22.4	-4.6	1.3
合計					1638.5	-3.7	93.1

注：1. 自 2026 年 1 月起，一汽集團本期、同期數據包含零跑汽車數據

2.* 表示此企業數據已計入集團數據中

1-7月，新能源汽車銷量排名前十五位的集團銷量合計為873.1萬輛，同比增長9.5%，佔新能源汽車銷售總量的96.9%，低於去年同期0.1個百分點。



單位：萬輛，%

1-7 市場集中度	企業名稱	7 銷量	環比	同比	1-7 銷量	同比增長	市場份額
前三家 47.9%	比亞迪	41.9	3.9	21.8	222.8	-10.5	24.7
	吉利	19.0	-5.1	17.8	117.4	11.8	13.0
	上汽	16.6	-13.2	52.8	91.5	27.8	10.2
前五家 61.4%	一汽	12.2	-2.1	44.5	61.9	28.8	6.9
	奇瑞	12.8	14.2	79.7	59.9	39.3	6.6
前十家 85.4%	特斯拉	9.4	5.0	37.8	56.2	29.9	6.2
	東風	6.7	-27.7	-26.0	56.1	17.5	6.2
	長安	7.5	-19.1	-8.9	48.9	-11.3	5.4
	*零跑	10.1	8.5	102.0	45.8	68.4	5.1
	廣汽	5.3	-11.5	57.1	31.5	67.0	3.5
	蔚來	3.6	-11.5	71.0	22.7	68.0	2.5
前十五家 96.9% 同比+9.5%	理想	3.0	-1.4	-0.9	22.4	-4.6	2.5
	北汽	3.9	-19.7	54.1	22.0	28.6	2.4
	小米	3.1	-10.0	2.7	21.6	14.8	2.4
	小鵬	3.8	-5.2	3.6	20.4	-12.8	2.3
	長城	3.5	0.1	0.2	17.9	-8.1	2.0
合計					873.1	9.5	96.9

注：1. 自 2026 年 1 月起，一汽集團本期、同期數據包含零跑汽車數據

2.* 表示此企業數據已計入集團數據中

7月，整車出口前十企業中，奇瑞出口20.2萬輛，同比增長69.7%，佔出口總量的19.4%。與去年同期相比，特斯拉出口增速最為顯著，出口達6.6萬輛，同比增長1.4倍。

1-7月，整車出口前十企業中，奇瑞出口114.1萬輛，同比增長



71%，佔出口總量的18.6%。與去年同期相比，特斯拉出口增速最為顯著，出口達29.5萬輛，同比增長1.3倍。

六、中國海關出口數據：

據中國汽車工業協會整理的海關總署數據顯示，2026年6月，汽車進口3.8萬輛，環比增長0.6%，同比下降10.1%；出口106.9萬輛，環比增長8.2%，同比增長72.7%。

2026年1-6月，汽車進口20.1萬輛，同比下降10.5%；出口530.7萬輛，同比增長52.8%。

資料來源：中國汽車工業協會、台灣區車輛工業同業公會整理。

（作者現任本會會務處處長）



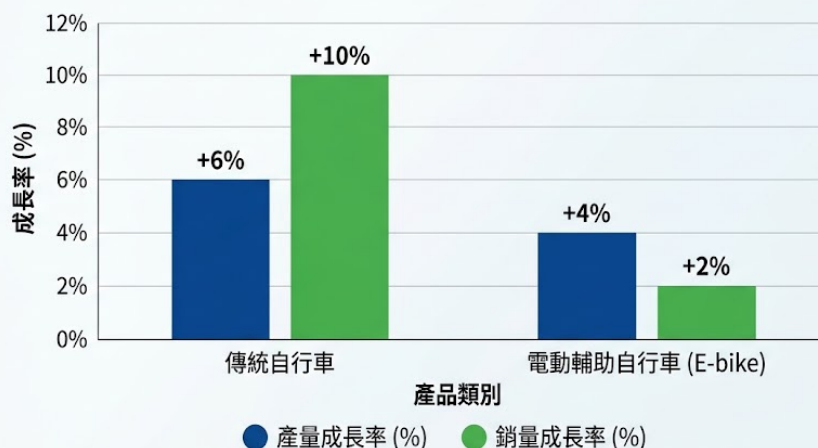
2026 年上半年德國自行車市場已復甦

◎ 鄭育佳

根據德國自行車工業協會（ZIV）2026年9月發布的2026年上半年市場回顧，德國自行車及電動自行車市場在經歷前幾年的市場調整與庫存壓力後，2026年上半年已逐步走出低谷，生產、銷售及出口均呈現正向發展，顯示產業正在重新恢復成長動能。ZIV認為，目前市場雖然尚未全面強勁復甦，但整體產業已趨於穩定，過剩庫存大致消化完畢，市場朝向較健康的供需環境發展。

2026年上半年德國自行車與E-bike產銷成長動能對比

數據來源：德國自行車工業協會 (ZIV) 2026年上半年回顧





從自行車市場表現來看，2026年上半年德國傳統自行車產量較去年同期增加6%，銷售量則成長接近10%，顯示市場需求已經逐步回升。過去幾年自行車產業受到市場環境變化影響，業者面臨庫存調整及需求疲弱等問題，因此2026年上半年生產與銷售同步改善，對產業而言具有重要意義，尤其銷售增幅高於生產增幅，反映市場庫存壓力已經獲得一定程度的緩解，產業供應鏈正在逐步恢復正常運作。

電動自行車市場同樣呈現復甦跡象，2026年上半年電動自行車產量較去年同期增加超過4%，銷售量則成長約2%。雖然電動自行車的銷售增幅低於傳統自行車，但產量與銷售均維持正成長，顯示市場需求仍具有一定韌性。ZIV指出，零售商目前在新產品訂貨方面仍保持相對謹慎，尤其是電動輔助自行車的 average 單價相對高昂，反映經銷通路對市場前景仍採取較保守的庫存管理策略。不過，過去累積的過剩庫存已大致清理完畢，意味著市場目前正逐漸由庫存調整階段轉向正常營運階段。

出口市場亦出現明顯改善。2026年上半年德國自行車及電動自行車出口量較去年同期增加超過6%，與國內生產及銷售的復甦趨勢相互呼應。出口回升代表海外市場需求有所改善，也有助於德國自行車產業消化產品庫存並維持生產活動。從整體產業角度來看，國內銷售、產量與出口同步改善，是ZIV判斷市場已經度過最低點的重要依據。

ZIV執行長Burkhard Stork對市場未來發展抱持「審慎樂觀」態度，他認為，2026年前6個月的市場表現顯示自行車產業已經度過此次市場調整的最



低點，整體產業目前保持穩定，市場也重新開始回升。雖然目前的復甦速度仍相對緩慢，但正向發展趨勢已經逐漸形成。從長期角度而言，自行車及電動自行車的使用率持續增加，市場仍具有穩定的發展基礎，因此產業對未來抱持一定程度的信心。

除了新車銷售回升之外，德國自行車售後市場的表現也值得關注。ZIV指出，德國通路與車店的後勤維修工坊產能維持高檔，顯示市場實際用車與保修需求依舊熱絡。即使新車市場經歷調整，消費者對既有自行車的維修與保養需求並未明顯減少，維修市場保持活躍，也使售後服務成為自行車產業的重要支撐。

然而，維修市場的強勁需求也凸顯德國自行車產業目前面臨的勞動力問題。ZIV指出，專業技術人力短缺已成當前產業的關鍵挑戰。在維修與保養需求持續暢旺下，技術人才缺口恐將限縮售後市場的擴張動能，這也反映整體產業的競爭焦點已從單純的車輛銷售，延伸至後勤服務、人才培訓與整體售後體系。

除了維修服務本身，耗損性零配件的市場表現同樣亮眼，ZIV表示，磨耗零件及配件的需求均呈現明顯成長，隨著自行車與電動自行車市場保有量持續攀升，維修、保養及零組件更換的需求也更加穩固。對零組件供應商而言，這項趨勢意味著市場機會不僅存在於整車銷售，也存在於維修零件、耗材及自行車配件等領域，售後市場因此成為產業復甦過程中的重要成長來源。



產品市場結構方面，礫石車Gravel Bike的發展尤其值得關注，ZIV指出，礫石車在中價位及低價位產品市場的重要性正在提高，顯示礫石車已不再侷限於高階或專業型消費市場，而是逐漸向更廣泛的消費族群及價格區間擴張，這項變化有助於自行車品牌透過不同價格帶的產品布局，擴大礫石車的市場覆蓋範圍。

另一方面，入門級單避震登山車Hardtail Mountain Bike的銷售量也再次出現小幅成長，這顯示價格較為親民的產品仍具有市場吸引力。在整體消費環境仍需要觀察的情況下，消費者對於價格合理、用途多元的自行車產品仍存在需求。對業者而言，從高階產品延伸至中低價位市場，可能成為未來產品策略的重要方向。

ZIV認為，德國自行車市場的長期發展基礎仍然穩固，主要原因在於自行車已逐漸成為健康、環境及城市交通的重要移動工具。Burkhard Stork指出，消費者仍然希望騎乘自行車，而自行車除了有助於改善健康之外，也能降低交通對環境造成的影響，同時減輕城市道路交通壓力。因此，自行車的需求不僅來自休閒娛樂，也與健康、氣候保護及城市交通政策密切相關。

在此背景下，ZIV也呼籲政策制定者採取更積極的措施，透過對自行車產業及相關基礎建設進行有針對性的投資，建立有利於市場長期發展的政策環境。對自行車產業而言，完善的自行車基礎建設可提高消費者使用自行車的便利性，並進一步支持自行車在城市交通體系中的角色。ZIV因此認為，產業發展與公共政策及基礎建設投資之間存在密切關聯。



總體而言，ZIV對2026年市場定調為『審慎樂觀』。本波復甦不僅體現在傳統自行車與E-bike的產銷及出口同步回溫，更外溢至售後保修與零配件市場；同時，中低價位與多元功能車款的青睞，亦反映出消費結構的質變。儘管復甦步伐相對溫和，且仍面臨技術人才缺口與外部基建政策等考驗，但2026年上半年已明確確立了產業揮別庫存陰霾。



德國民眾喜愛以自行車作為觀光休憩的代步工具

※ 資料來源：德國自行車工業協會（ZIV）官網新聞稿

（作者現任本會業務處資深高級專員）



產業淨零最新資訊

◎ 編輯部

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

一、歐盟Euro 7排放標準2026年11月上路，首度納管煞車與輪胎磨損微粒

根據 S&P Global Mobility (2026) 分析，歐盟Euro 7排放標準將自2026年11月29日起適用於所有小客車與輕型商用車 (M1/N1) 的新車型式認證，2027年11月29日起擴及所有於歐盟市場銷售的新車。Euro 7為首個跳脫排氣管排放的標準，首度納管煞車與輪胎磨損所產生的微粒，因此純電動車亦納入規範，且純電動車的煞車微粒限值較其他動力型式更為嚴格。新規初期僅適用原廠零件，但預期將透過ECE R90認證延伸至獨立售後市場，煞車產業已投入材料研發與測試以因應。

請參閱：<https://www.spglobal.com/automotive-insights/en/blogs/2026/03/euro-7-emission-standards-auto-brakes-market>

二、Volvo Trucks推出續航700公里純電卡車，2026年起分階段上市

根據Volvo Trucks (2026)，該公司於2026年4月14日發表續航最高達700公里的長途純電卡車FH Aero Electric，並同步推出新世代Volvo FH、FM與FMX Electric重型電動卡車。新車採用整合兩具電動馬達與六速變速箱的電驅動軸 (e-axle) 技術；新世代車型組合總重最高可達65公噸，4×2曳引車最大酬載達23.8公噸、續航最高470公里，惟最大續航與最大酬載無法同時取得。新世代電動卡車自2026年夏季起開放接單，並於2026年起分階段導入各市場。

請參閱：<https://www.volvotrucks.com/en-en/news-stories/press-releases/2026/apr/volvo-launches-new-electric-trucks---with-ranges-up-to-700-km.html>



三、豐田入股Volvo與Daimler Truck燃料電池合資公司Cellcentric，三方各持三分之一

根據豐田（Toyota, 2026）新聞稿，Volvo集團、Daimler Truck、Cellcentric與豐田於2026年7月27日簽署協議，豐田將以夥伴身分入股Cellcentric，三方各持三分之一股權。Cellcentric為Daimler Truck與Volvo集團於2021年合資成立的燃料電池系統開發與製造商，承接二家母公司的燃料電池研發經驗。未來，Cellcentric將維持獨立自主營運，其客戶涵蓋公路與非公路運輸，如客車、固定式發電、船舶、鐵路與重型非道路機具等應用場景。

請參閱：<https://global.toyota/en/newsroom/corporate/44689337.html>

四、現代汽車評估將美國喬治亞州Metaplant產能上調至70至80萬輛

根據CNBC（2026），現代汽車執行長José Muñoz表示，公司正評估將位於喬治亞州的Hyundai Motor Group Metaplant America產能規劃由50萬輛，於2028年前提高到70萬至80萬輛。此項擴產計畫將納入現代2028年前於美投資260億美元的計畫的一環，目標是在2030年前，將美國銷售車輛的在地生產比例由2024年的約40%提升至80%以上。José Muñoz直言，美國關稅政策正加速其在地化布局。

請參閱：<https://www.cnn.com/2026/08/20/hyundai-georgia-metaplant-us-production.html>

五、英國啟動零排放車輛強制令檢討，公眾諮詢至2026年10月23日

英國政府（GOV.UK, 2026）公告，自2026年8月啟動零排放車輛（ZEV）強制令檢討諮詢，蒐集各界對2027至2035年目標軌跡的意見，諮詢期至2026年10月23日止。英國政府雖重申2030年淘汰新燃油車、2035年新乘用車與廂型車全面零排放的承諾不變，但將檢視現行年度目標對車廠是否仍屬合理。2026年目標為小客車33%、廂型車24%，2030年分別升至80%與70%。英國政府並強調已投入75億英鎊擴大市場，包含DRIVE35計畫的40億英鎊，以及車輛補助與充電基礎設施35億英鎊。

請參閱：<https://www.gov.uk/government/news/review-launched-to-shape-pathway-to-reach-zero-emission-driving-by-2035>



六、ACEA報告：歐盟公共充電容量年增29%，惟電動車成本優勢主要來自油價上漲

據歐洲汽車製造商協會（ACEA, 2026）於9月4日發布、由魯汶運輸與移動研究機構（TML）執行的2026年第二季報告，截至2026年6月，歐盟公共充電總容量達41.6 GW、年增29%，公共充電站數量5月估計達195,082座、年增21%；但約120萬個充電點仍遠低於執委會2030年350萬個的目標，且分布嚴重不均。報告並指出，純電動車相對成本競爭力改善的最主要原因是汽油價格年增17%，而非充電成本結構性下降；歐盟工業電價仍約為中國的兩倍、美國的2.5倍。

請參閱：<https://www.acea.auto/news/europes-ev-transition-progress-on-paper-structural-challenges-remain-report-finds/>

七、挪威2026年上半年純電動車市占達97.6%，電動車保有量突破100萬輛

根據Electrify（2026）引述挪威道路交通資訊委員會數據，挪威2026年6月新登記純電動車18,875輛，占新乘用車登記的96.5%；2026年上半年純電市占進一步升至97.6%，惟整體市場略為萎縮，上半年共登記73,403輛新乘用車、年減2.8%。同時，挪威電動車保有量正式突破100萬輛。輕型商用車方面，上半年整體登記量年減7.8%至11,564輛，但電動廂型車登記量年增11.3%至6,303輛，市占率由2025年上半年的45.2%升至54.5%。

請參閱：<https://www.electrify.com/2026/07/01/norways-ev-share-reaches-96-5-in-june/>

八、T&E：歐盟逾六成黑粉輸往境外處理，中國掌握全球94%電池材料回收產能

根據運輸與環境組織（Transport & Environment, T&E, 2026）於7月31日發布的分析，自報廢車輛與廢電池回收關鍵礦物是歐洲確保供應韌性的重要途徑，但歐洲回收產業在規模化與國際競爭上明顯落後：歐盟至少60%的黑粉（black mass，廢電池破碎後富含鋰、鎳、鈷的中間產物）輸往境外處理，2024年並出口價值24億美元的廢鋁；中國則掌握全球94%的電池材料回收產能。T&E主張歐盟的《循環經濟法》（Circular Economy Act）應提供工具擴大歐洲材料回收能量。

請參閱：<https://www.transportenvironment.org/articles/europes-waste-creates-value-elsewhere>



九、Stellantis公布「FaSTLAne 2030」計畫，五年投資600億歐元、推29款電動車

根據Electrive（2026）報導，Stellantis於2026年5月21日公布名為「FaSTLAne 2030」的五年策略計畫，未來五年將投資600億歐元以加速成長並提升獲利能力，聚焦Fiat、Peugeot、Jeep與Ram四大全球核心品牌，並推出全新模組化架構STLA One。STLA One將整合現有五個平台為單一系統，涵蓋B至D級距並支援所有動力型式。產品面規劃至2030年推出逾60款新車與50項重大改款，涵蓋29款純電動車、15款插電式混合動力或增程式車款、24款油電車，以及39款燃油或輕油電車款。

請參閱：<https://www.electrive.com/2026/05/21/stellantis-plans-29-new-electric-vehicles-and-a-new-platform-for-all-drive-types/>

十、比亞迪在日本推出首款輕自動車電動車Racco，切入占日本銷量三分之一的K-Car級距

根據Electrive（2026）報導，比亞迪已於2026年7月啟動日本市場首款輕自動車（kei car）電動車Racco的銷售。Racco推出200、300 Plus與300 Premium三種配置，售價分別約214.5萬、239.8萬與249.7萬日圓，三者均適用日本政府15萬日圓補助。動力採47 kW／160 Nm永磁同步馬達；200版搭載22.40 kWh磷酸鐵鋰電池、300系列則為35.84 kWh，且皆採用「電芯到車體」（Cell-to-Body）技術，續航分別為210與320公里。

請參閱：<https://www.electrive.com/2026/07/29/byd-commences-sales-of-racco-electric-kei-car-in-japan/>

（資料來源：中華經濟研究院）



「信昌明芳集團」簡介

◎編輯部

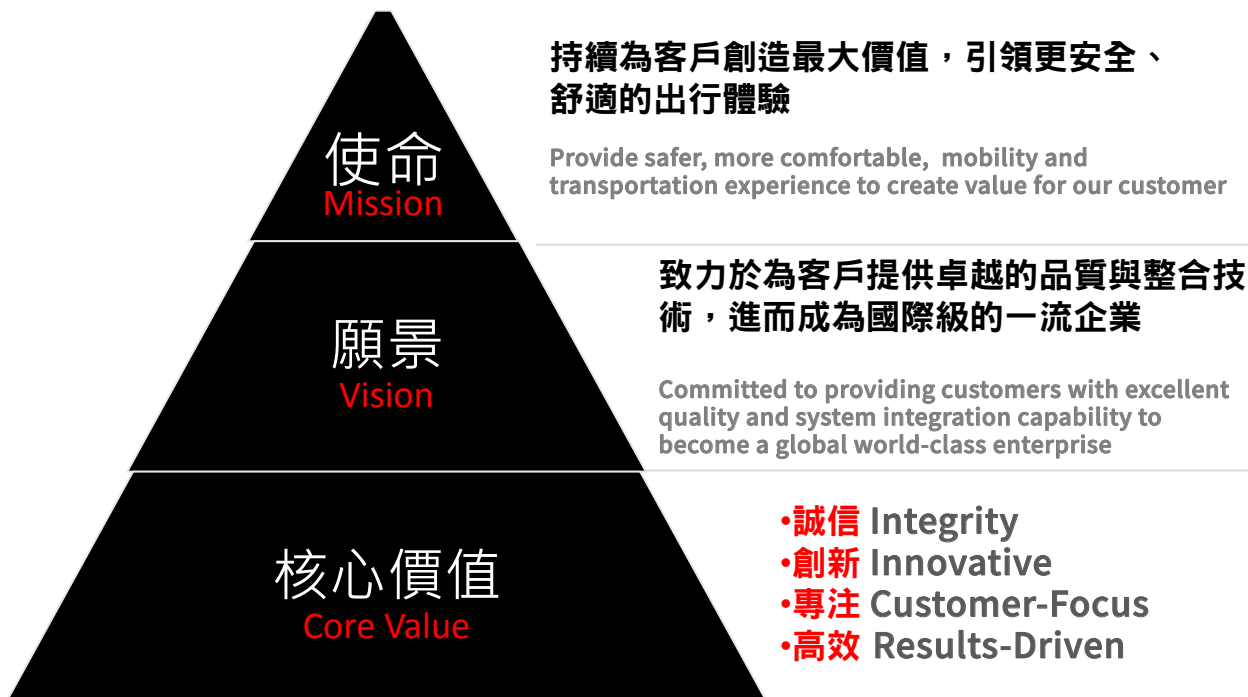
全球據點

信昌明芳集團是一家擁有機電設計專業知識、卓越供應鏈與高品質產品的全球汽車零部件及系統Tier 1 供應商

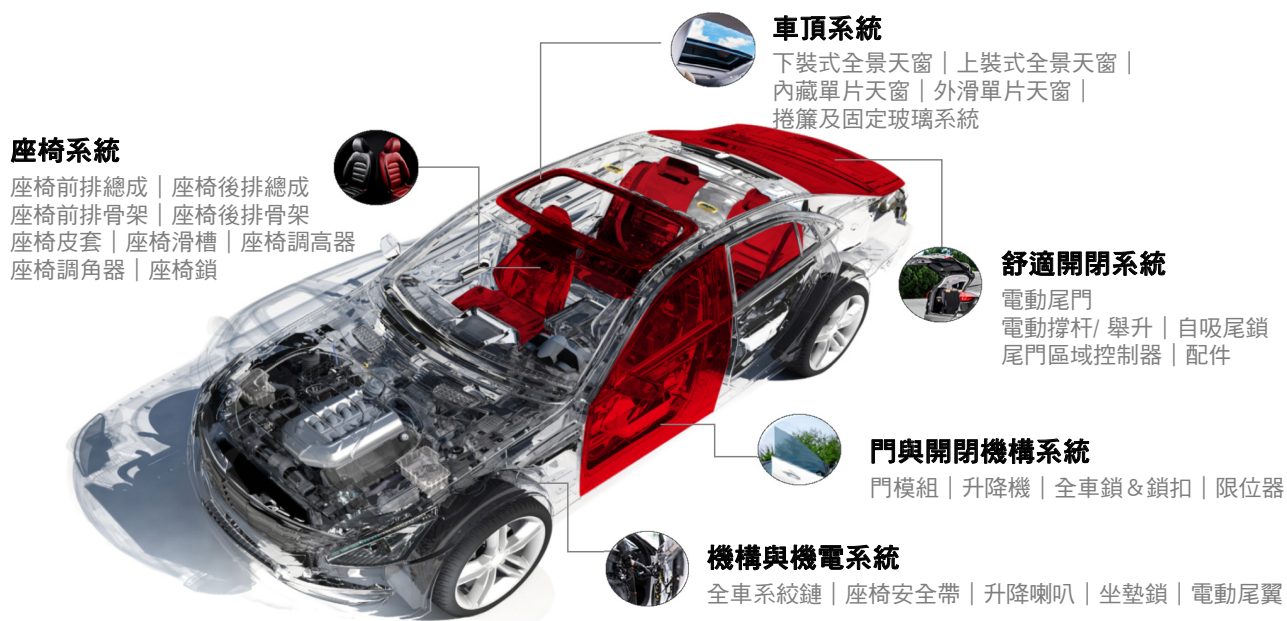
公司資訊

創立	1961
創辦人	奚傑
董事長	奚志雄
總經理	奚志明





五大產品系統





全球據點分佈

信昌明芳集團(HCMF)是明芳工業(中國)、ISI(印尼)以及Inertim(西班牙)的母公司，於全球擁有**29**個銷售、技術和製造據點



全球客戶

信昌明芳集團深耕汽車行業60多年, 不斷投資和創新下一世代的交通運輸產品, 以誠信和長遠的企業眼光, 提供高品質又有成本競爭力的產品





策略夥伴

信昌明芳集團與日資Tier 1供應商(包括豐田, 日產, 等)有長期合作夥伴關係, 而在同步於夥伴進行聯合設計或共用產品的合作

系統產品	合資夥伴		
車頂系統	AISIN		
門&開閉機構系統	 HI-LEXACT	AISIN	 ANSEI
座椅系統	 DELTA デルタ工業株式会社 DELTA KOGYO CO., LTD.	 TACHI-S	 TOYO SEAT
機構與機電系統	 HI-LEXACT	 TOKAI RIKA	 DELTA デルタ工業株式会社 DELTA KOGYO CO., LTD.  OTSUKA 大塚工業株式会社

技術中心據點

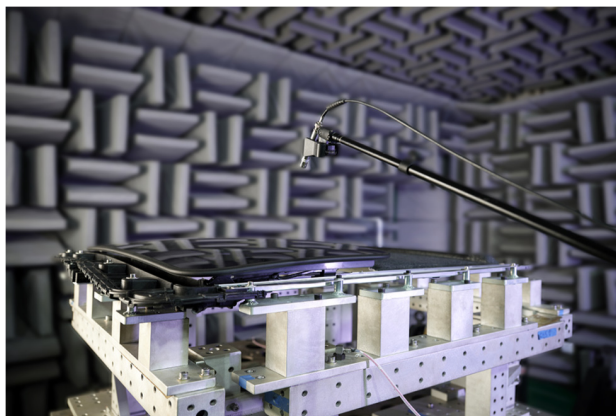
信昌明芳集團在全球擁有三個產品及製造技術中心: (1) 台灣總部, (2) 福州, (3) 西班牙

	中心	成立	員工	新產品 研發	產品 設計	產品 驗證	自動化 設備設計	生產模具 設計
	台灣 技術中心	1977	200	✓	✓	✓	✓	✓
	福州 技術中心	2004	120	✓	✓	✓		
	歐洲 創新研發 中心	2016	35	✓	✓	✓		



國家級認證的實驗室

試驗項目包含動態衝擊性、環境性、強度剛性、各部耐久性、振動性、操作性、安全帶固定點強度、頭枕性能、密封性、排水性、防夾性、噪音等



震動試驗

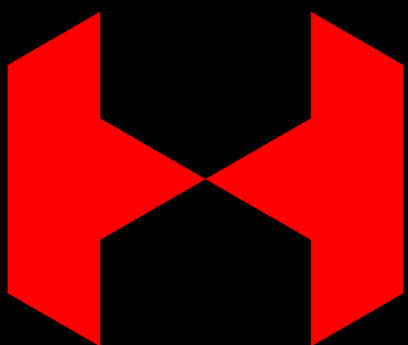


環境測試

持續為客戶創造最大價值，引領更安全、舒適的出行體驗

Provide safer, more comfortable, mobility and transportation experience to create value for our customer.





HCMF

信昌明芳集團 | [E. sales@hcmfgroup.com](mailto:E_sales@hcmfgroup.com) | www.hcmfgroup.com



27屆第12次理監事聯席會議報導

◎林憶苓 整理

本會第27屆第12次理監事聯席會議已於本(115)年9月16日(三)下午3時於本會會議室召開完畢。本次理監事會議中之議決事項已於會後發函呈報主管機關核備，有關理監事聯席會議各項報告分述如下。



李理事長致詞



理事長致詞

杜最高顧問(紫軍)、勞動力發展署陳世昌副署長、各位理監事，大家午安！

今天是車輛公會第27屆第12次理監事聯席會議，非常感謝杜最高顧問、陳世昌副署長以及各位理監事在百忙之中抽空參加今天的會議。最近台灣正值颱風及豪雨較為頻繁的季節，天氣變化相當大，也請大家隨時注意天氣狀況並做好相關防災準備，以確保人員及公司營運安全。下星期五開始的中秋連假，也預祝大家中秋佳節愉快！

有關本會第27屆第11次理監事聯席會議中，柯俊斌常務理事所提有關移工間接費用及薪資政策之臨時動議，本會依會議決議函請全國工業總會協助向中央主管機關反映，經工總及經濟部陸續協助轉請相關主管機關處理後，勞動部也已正式回函說明相關政策及推動措施。今天非常感謝勞動力發展署陳世昌副署長親自蒞會，除了為我們致詞外，也將針對公平招募政策進行說明，相信各位理監事及會員廠商都非常關心這項議題，也希望能藉由今天的說明，讓業界更加瞭解政府目前的政策方向及相關作法。

這次會議除了本會115年1至8月份經費收支財務報告外，也將就交通部修正「車輛型式安全審驗管理辦法」、工研院委辦「車輛資安產業指引應用推廣活動」專案、臺美貿易與安全協定中汽車零組件232優惠稅率適用方式、美國海關發布232關稅進口調整抵減申報指引，以及相關國際展覽、研討會及配合協助交通部辦理交通安全月宣導等業務工作進行報告。另外，本會第28屆理監事選舉作業已陸續展開，本次亦有第28屆第1次會員代表大會暨理事、監事選舉日期延期案提請審議。

這次會議我們也邀請到中華民國工業安全衛生協會林虹儀處長針對「115年度高風險產業本質安全提升計畫－安全照護技術諮詢暨說明會」，為我們進行專題演講，各位聆聽後如果有什麼問題歡迎提出來討論。謝謝各位！



勞動部 勞動力發展署/陳世昌副署長 致詞



本會杜最高顧問紫軍提供車輛產業相關重要建言



理監事們踴躍出席提供意見

業務報告

一、車輛法規

(一)交通部發布修正「車輛型式安全審驗管理辦法」第十四條附表事宜：

交通部為提升國內車輛安全性及保障國人行人的安全，並配合國內開放具封閉式車室及方向盤式轉向系統之三輪機車，爰參考歐盟EU指令導入國內訂定車輛安全法規實施，於今(115)年6月26日發布修正本辦法第十四條附表「車輛安全檢測基準及適用車種範圍表」項下之車輛安全檢測基準，修正重點如下：

- 1.修正車輛規格規定。(修正附件二)
- 2.修正車輛燈光與標誌檢驗規定。(修正附件三之五、附件三之六)
- 3.修正機車客座扶手與腳踏板規定。(修正附件十四之一)
- 4.修正車輛內裝材料難燃性能要求。(修正附件十九之一)



- 5.修正速率計。(修正附件二十二之一)
- 6.修正機車控制器標誌。(修正附件二十四之一)
- 7.修正安全帶。(修正附件二十六之一)
- 8.修正轉向系統。(修正附件四十七之二、附件四十七之三)
- 9.修正安全帶固定裝置。(修正附件四十八之二)
- 10.修正座椅強度。(修正附件四十九之二)
- 11.修正門鉸鏈。(修正附件五十一之二)
- 12.修正汽車控制器標誌。(修正附件七十五)
- 13.修正客車車外突出限制。(修正附件七十七)

(二)總統令公布修正「資源回收再利用法」，並更名為「資源循環推動法」事宜：

- 1.鑑於當前全球資源危機及氣候變遷之嚴峻挑戰，國際社會普遍將「資源循環」視為達成聯合國永續發展目標(SDGs)及淨零排放承諾之關鍵途徑；歐盟亦於西元2020年公布「新循環經濟行動計畫」(New Circular Economy Action Plan)，明確揭示循環經濟應跳脫傳統廢棄物管理思維，倡議建立永續產品政策框架，在設計階段將產品永續性、可循環性要素納入考量。
- 2.為與國際接軌及兼顧永續發展需求，我國有必要建立資源循環推動環境並完善相關法制基礎，從現行末端廢棄物回收處理，翻轉為擴及產品全生命週期資源循環，以達「最大化資源循環效益、最小化廢棄物最終處理」之政策目標。本次修正具體方向包括：擬訂國家整體資源循環計畫、設立資源循環推動會、綠色設計準則、產



品及工程使用再生粒(材)料、源頭減量及禁限用、延長產品使用壽命、產品資訊揭露、公部門優先採購循環產品或服務、獎勵補助措施、規劃設置資源循環專用區、循環融資與投資及資源循環實驗沙盒等。爰經立法院三讀通過，總統於今(115)年6月17日公布修正本法，並將名稱修正為「資源循環推動法」，其修正要點如下：

- (1)增訂中央有關機關應推動資源循環及其權責事項。（修正條文第九條）
- (2)增訂中央主管機關應擬訂國家整體資源循環計畫；直轄市、縣（市）主管機關應據以擬訂資源循環行動計畫；中央主管機關設資源循環推動會，召集、督導相關部會研議、協調及推動資源循環政策及措施。（修正條文第十一條及第十二條）
- (3)增訂中央主管機關應規劃產品及營建工程之綠色設計原則，續依綠色設計原則訂定綠色設計準則，並指定公告一定種類、規模之產品或營建工程遵行綠色設計準則及使用再生粒（材）料。（修正條文第十三條至第十五條）
- (4)增訂中央主管機關得指定公告物品或其包裝、容器重複使用目標及方式，其製造、輸入或販賣業者應提報包裝容器重複使用計畫及執行成果。（修正條文第十六條）
- (5)增訂中央主管機關得指定公告物品或其包裝、容器減量目標及方式，指定業者應提報減量計畫及執行成果。（修正條文第十七條）
- (6)中央主管機關得公告物品或其包裝、容器，禁止或限制製造、輸入、販賣、使用，並定明直轄市、縣（市）主管機關得訂定加嚴自治法規或管制措施。（修正條文第十八條）



- (7)中央主管機關得指定公告物品之包裝減量目標，其製造、運輸或販賣業者應提送減量成果報告。（修正條文第十九條）
- (8)增訂中央主管機關得指定公告物品之延長使用目標及方式，其製造、輸入或販賣業者應提送執行成果。（修正條文第二十條）
- (9)增訂循環標誌之申請、核准及使用。（修正條文第二十一條）
- (10)增訂中央主管機關得指定公告物品或其包裝、容器應以指定方式揭露及標示利於維修等資源循環相關之產品資訊。（修正條文第二十二條）
- (11)增訂中央主管機關得指定物品、包裝或容器之製造、輸入、販賣或使用業者，共同成立或加入既有生產者責任組織，負擔再生資源之回收、清除及循環利用之財務與實際執行責任。（修正條文第二十六條）
- (12)修正政府機關、公立學校、公營事業等應優先採購環保標章產品、循環產品、循環服務、其他環境保護產品及具綠色意涵之產品或服務；中央主管機關對民間企業或團體優先採購前開產品或服務績效優良者，得予以獎勵。（修正條文第三十二條）
- (13)對於推動資源循環之事業或個人，得給予獎勵、補助、依法減免稅捐及優先給予融資管道及信用保證，主管機關並得訂定偏遠、原住民族及離島地區輔導、補助計畫。（修正條文第三十三條至第三十五條）
- (14)增訂資源循環創新實驗計畫之申請及執行成果提報，並基於促進資源循環技術創新發展考量，於核准實驗期間得豁免本法及廢棄物清理法等相關管制規定之限制。（修正條文第三十七條）



(15)配合本法關於綠色設計、源頭減量、產品資訊揭露、循環標誌、環保標章使用等管制規定，增訂相關罰責，並配合修正相關條文之處罰構成要件及罰鍰額度。（修正條文第三十八條至第四十五條）

(三)交通部核定116年度「臺灣新車安全評等計畫(TNCAP)受評車型清單」事宜：

交通部依據「交通部執行臺灣新車安全評等作業要點」第4點及「交通部臺灣新車安全評等規章」1.4車型挑選提名、自費申請評等、車輛規格及試驗管理規章規定，於今(115)年8月4日核定明(116)年度「臺灣新車安全評等計畫(TNCAP)受評車型清單」，相關正選、備選車型清單如下：

115.7 版					
排序	廠牌	車型	國產/ 進口車	受評車輛業者 (安審申請者)	說明
1	TOYOTA	RAV4	進口	和泰公司	正選
2	CMC	J SPACE	國產	中華公司	
3	TOYOTA	CAMRY	進口	和泰公司	
4	SUZUKI	SWIFT	進口	金鈴公司	
5	TOYOTA	ALPHARD	進口	和泰公司	
6	MAZDA	MAZDA3	進口	台灣馬自達公司	
7	HYUNDAI	VENUE	進口	三陽公司	
8	MAZDA	MAZDA3	進口	台灣馬自達公司	
9	VOLKSWAGEN	TIGUAN	進口	台灣福斯公司	備選
10	LEXUS	LBX	進口	和泰公司	
11	BMW	X3	進口	汎德公司	
12	MERCEDES-BENZ	GLA CLASS	進口	台灣賓士公司	

註1：因中華公司取消申請自費 CMC J SPACE 車型評等，依據 TNCAP 規章規定及該車型銷售數量重新納入受評車型清單。

註2：原銷售排序第六順位 HYUNDAI VENUE 車型，如該新車型提早至 116 年度第一季上市銷售，則應優先辦理該車型購置、試驗及評等作業，並於第三季公布評等結果。



(四)交通部核定「臺灣新車安全評等計畫(TNCAP)第二版自費評等及各項試驗收費標準」事宜：

交通部於今(115)年8月12日核定TNCAP第二版自費評等及各項試驗收費標準，各項收費一覽表如下：

臺灣新車安全評等(TNCAP)第二版自費評等及各項試驗收費一覽表		
項次	項目名稱	費用(新台幣)(含稅)
1	車輛業者自費申請評等 ^(註1)	\$13,348,100
2	2.1 前方偏置撞擊試驗 ^(註3)	\$1,094,600
	2.2 前方全寬撞擊試驗 ^(註3)	\$732,500
	2.3 側方撞擊試驗 ^(註3)	\$1,019,900
	2.4 側方立柱撞擊試驗 ^(註3)	\$893,600
	2.5 座椅鞭甩	前座鞭甩試驗
	試驗	後座鞭甩試驗 ^(註4)
	2.6 兒童保護	前方偏置撞擊試驗 ^(註5)
	動態試驗	側方撞擊試驗 ^(註6)
	2.7 兒童保護裝置安裝試驗	\$218,200
	2.8 車輛安全功能評等	
	2.9 行人頭部衝擊試驗 ^(註7)	\$602,300
	2.10 行人上腿部衝擊試驗 ^(註7)	
	2.11 行人腿部衝擊試驗 ^(註7)	
	2.12 緊急煞車輔助系統(市區)試驗	\$1,899,700
	2.13 緊急煞車輔助系統(快速道路)試驗	
	2.14 緊急煞車輔助系統(弱勢道路使用者 - 行人)試驗	\$1,750,200
	2.15 緊急煞車輔助系統(弱勢道路使用者 - 自行車騎士)試驗	
	2.16 車道輔助試驗	\$1,800,800
	2.17 車速輔助試驗	\$261,900
	2.18 安全帶提醒裝置評等	\$146,200
	2.19 盲點輔助系統試驗	\$413,000



備註：

- 註 1：試驗用車輛(含消基會代購、TUV 確認車況)、零組件、領牌、保險及試驗過程車輛零件維修費另計。
- 註 2：各項試驗費用不包含試驗用所需車輛及零組件；另如未執行該項完整試驗者，依執行比例收費。
- 註 3：電動車執行 2.1 至 2.4 四項實車碰撞後之觸電保護試驗，須額外收取新台幣 171,000 元。
- 註 4：後座鞭甩試驗係以 9 人座車型評估，後排 7 個座位，執行 7 次。
- 註 5：兒童保護動態試驗之前方偏置撞擊試驗，如與「2.1 前方偏置撞擊試驗」合併執行，無須額外收費。
- 註 6：兒童保護動態試驗之側方撞擊試驗，如與「2.3 側方撞擊試驗」合併執行，無須額外收費。
- 註 7：行人保護試驗係以 10 次頭部衝擊、4 次上腿部衝擊及 6 次腿部衝擊評估。

(五)車安中心(VSCC)成立「美規車工作小組」事宜：

- 1.我國與美國貿易代表署115年2月13日完成簽署臺美對等貿易協定，我方承諾取消自2008年逐年遞減美規車進口數量之限制，並於協定生效6個月內，接受符合美國聯邦機動車輛安全標準(FMVSS)及排放標準的美規車進口且無須額外檢測，確保合規進口，保障消費者權益，解決非關稅貿易障礙。未來美規車進口，仍須由美國原廠授權之代理商提供符合美國FMVSS標準之文件，向我國交通部申請取得安全審驗合格證書，以及向經濟部、環境部申請取得耗能、污染、噪音等3張合格證明文件，才能上市銷售。
- 2.配合前述臺美對等貿易協定內容，車安中心(VSCC)與交通部前已分別於115年4月17日與4月30日邀集相關主管機關與車輛公會召開會議就開放美規車所涉車輛型式安全審驗管理辦法、汽車安全性調查召回改正及監督管理辦法及道路交通安全規則修正草案研商討論完畢。車安中心(VSCC)刻正就美規車開放進口涉及安審作業相關議題進行規畫，為利後續推動運作順遂，車安中心邀集車輛相關



公協會及所屬會員成立「美規車工作小組」，就安審作業初步規畫進行討論。

- 3.車安中心(VSCC)於今(115)年8月26日召開第一次「美規車工作小組」會議，就「資格登錄」、「審驗作業」及「後市場抽測」等初步規畫內容進行首次交流討論。

二、專案計畫

工研院委辦「車輛資安產業指引應用推廣活動」專案：

- 1.近年因應UN R155車輛網路安全法規正式實施，以及全球車輛產業日益重視車輛網路安全管理能力，本會透過工研院鏈結經濟部標準檢驗局資源，於114年啟動「車輛資安產業指引」制定工作，並於115年進一步推動「車輛資安產業指引應用推廣活動」，以協助國內車輛及零組件產業逐步建立符合國際法規與供應鏈要求之車輛網路安全管理能力。
- 2.中華汽車偕同五家協力廠商積極參與「車輛資安產業指引」示範應用活動，完成10場次CNS 21434示範應用研討活動，為擴大推動成效，公會特別於今(115)年7月30日辦理「車輛資安標準產業指引示範應用成果交流會」，向會員廠商分享示範應用成果，包括威脅分析與風險評鑑(TARA)實作經驗、車輛網路安全管理機制導入歷程及推動過程所面臨之挑戰與因應作法等。同時邀請台灣德國萊因分享歐洲《網路韌性法案》(CRA)最新發展及其對車輛零組件產業之影響，協助業者掌握國際法規趨勢與市場要求。
- 3.本交流會吸引機關、法人、學校教授、檢測機構及車輛相關業者之高度重視，計有機關、法人、學校教授、檢測機構等9家、車輛相



關業者等37家，共計逾百位，顯示面對新車上市及市場競爭壓力，車輛資安已成為整車廠及零組件廠高度重視的議題。

三、法令租稅

(一)交通部「交通部電動大客車推動計畫審查作業要點部分規定修正草案」會議：

1.交通部於7月17日召開研商「交通部電動大客車推動計畫審查作業要點部分規定修正草案」會議，由公共運輸及監理司趙晉瑋專委主持，並邀請本會、交通部、經濟部、環境部、產業界代表、各公協會及法人代表共同參與。

2.會議主要內容：

(1)調整車輛類別與適用規格：包含因應偏鄉道路狹小及國內市區的實務運輸需求，增訂丙類電動大客車規範；明定國道客運路線車輛免適用低地板大客車規格及載運輪椅使用者車輛之規定。

(2)強化應檢附文件與資安管理：包含明確定義車輛與關鍵零組件的法規測試標準、國際品保認可證明、車輛電池容量及續航里程等規範；明訂原「火災預防應變計畫書」內，必須包含核定的電動大客車火災預防與緊急應變處理指引項目；因應車聯網資安需求，明確規範配備有車載遠端通訊控制器者，必須採用國內製造或非中國大陸廠牌及製造供應的設備。

(3)優化審查流程與權責範圍：包含配合已增訂的稽查小組定期稽查機制，刪除每年四月前定期確認業者資格的規定，避免重複審查；明定已通過計畫的業者再次申請時，若提送的佐證文件無差



異，得免重複檢附及審查資格與研發經費佔比證明。

- (4)增訂定期聯合稽查機制：為確保經核定的車輛業者其量產車輛規格與核定車型一致，增訂由交通部邀集國產化及技術分組、公路局等相關單位組成稽查小組，每年定期至車輛業者處辦理現場稽查作業。
- (5)簡化車型延伸行政作業：明確規範已核定車型若要辦理車型延伸，若無規格差異，或規格差異不涉自動化、智慧化重要系統、電池規格及動力系統等重要功能變更者，經國產化及技術分組確認後，得由交通部直接更新揭露清單，加速審查流程。
- (6)增訂國道長爬坡性能測試：因應電動大客車行駛高速公路需求，增訂「國道長爬坡性能測試規範」。車輛須能以每小時60公里以上的真實車速，完成相當於國道1號南向泰山至林口路段的長爬坡行駛，且須重複執行至少5次。
- (7)調整自動駕駛輔助系統（ALKS）實施時程與限制：考量國內設計開發技術尚在初期且檢測能量未完整，將自動車道維持輔助系統的實施時間修正為118年度起，同時增訂業者須先申請沙盒實驗並依指引辦理，完成後提送成果報告受審。
- (8)增訂自駕設備不能取消條款：明定後續申請車型延伸時，所配備的自動駕駛輔助系統不得少於原核定車型，以避免未來車型取消既有功能。

(二)執行台美貿易與安全協定中汽車零組件232優惠稅率適用方式：

行政院經貿談判辦公室於7月2日提供「執行台美貿易與安全協定中汽車零組件232優惠稅率適用方式」說明如下：



- 1.依據臺美投資MOU，美國同意除了半導體232之外，給予台灣其他232關稅優惠產品項目，包括對來自台灣汽車零組件、原木、木材及木製衍生產品之課徵稅率：

目前稅率(MFN)	最終稅率
MFN $\geq$ 15%	維持目前(MFN)稅率，大於等於 15%
MFN $<$ 15%	15%

- 2.美國政府《聯邦公報》公告，針對自台灣進口之汽車零組件提供優惠關稅，記載於美國關稅表（HTSUS）第 99 章，凡美國進口商自台灣進口汽車零組件適用優惠稅率，必須將這些專屬稅號列於進口報單如下：

(1)屬於美方公告汽車零組件232產品項目：9903.94.66及9903.94.67稅號。

(2)不屬於美方公告汽車零組件232產品項目，但可享有優惠稅率：9903.94.68及9903.94.69稅號適用於美國公告清單以外的汽車零組件，美國進口商自我宣告進口零組件係用於美國境內生產或維修所需。

- (三)有關美國海關暨邊境保護局(CBP)發布進口汽車以及中重型車輛零配件適用之「232關稅進口調整抵減」之申報指引：

美國CBP於6月29日發布公告，更新先前針對汽車零配件之指引，並新增中重型車輛零配件抵減之相關規範，重點如下：

- 1.美國川普總統於2025年3月26日發布第10908號公告，依據《貿易擴張法》第232條對部分進口汽車及特定汽車零配件課徵25%關稅；並於2025年4月29日發布第10925號公告，允許在美國境內組裝汽



車之製造商申請「進口調整扣抵額」。

2.報關申報指引：

- (1)適用資格:僅限已獲得美國商務部(DOC)核准抵減額度的進口商方可主張抵減，且抵減金額不得超過商務部核准上限。
- (2)該進口調整抵減金額可用於抵減依據第10908號及修訂後第10984號公告所產生汽車或中重型車輛零配件關稅義務。

3.特定國家和地區：

- (1)適用國家和地區：日本、英國、南韓、台灣，及歐盟成員國。
- (2)關稅計算方式:該等國家進口的汽車零件，其額外關稅稅率係依據「Column 1稅率」與「232關稅」之間的差額來計算，進口商只能申請抵減「232關稅」的部分金額。

(四)英國針對中國原產自行車與零件維持反傾銷措施：

- 1.依據英國貿易救濟署7月22日公告，針對原產自中國之自行車及部分自行車零件，以及自柬埔寨、印尼、馬來西亞、巴基斯坦、菲律賓、斯里蘭卡及突尼西亞等7國轉運之中國自行車產品，英國商業、創新、科學暨貿易部基於公共利益考量，決定延長反傾銷措施適用至2029年8月30日，並修正部分貨品描述，使措施恢復與英國脫歐前歐盟時期一致之適用方式，並自2026年7月23日起生效。
- 2.該署於過渡檢視中認定，倘取消反傾銷措施，中國涉案產品之傾銷行為及對英國產業造成之損害均可能持續或再次發生，且延長措施符合經濟利益測試，爰作成決議如下：
 - (1)維持對中國自行車及部分自行車零件實施反傾銷措施，適用期限延長至2029年8月30日。



(2)維持現行反傾銷稅率，介於0%至48.5%間。

(3)修正第二類自行車零件之貨品描述，使措施恢復與英國脫歐前歐盟措施一致之適用範圍，以避免部分零件因貨品描述錯誤而遭誤課反傾銷稅。

3.請相關會員廠商妥為注意，切勿涉入中國大陸涉案產品規避英國反傾銷措施之行為（例如進口中國大陸成品卻偽報我國產製，或進口半成品進行簡單加工組裝後，偽報為我國產製再出口等違規轉運行為），俾避免我國產品因前述行為遭致英國反傾銷或反規避調查。

四、展覽考察

(一)2026年墨西哥國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展：

1.本展已於今(2026)年7月8~10日，假墨西哥·墨西哥城·Centro Banamex舉行完畢。依據展會統計數據顯示，本次展出總面積首度擴增至超過34,000平方公尺，創下歷屆歷史新高，相較於2025年大幅增長16.5%。參展商則聚集來自全球超過30個國家和地區的700多家參展商。包括台灣、中國、德國、土耳其、韓國等在展會現場設有國家館。展覽初步估計吸引了超過28,000人次的專業買家與產業人士到場洽商。

2.本次參展之台灣廠商計有5家，使用攤位面積達45平方公尺，展出隔熱紙、門鎖開關、安全氣囊用時鐘彈簧、方向盤定位感應器、啟動按鈕開關、汽車座椅、汽修工具及變速箱零件等產品。

(二)2026年亞洲時尚生活產品展：

1.本展已於今(2026)年7月15~17日，假泰國曼谷詩麗吉王后國家會議



中心舉行完畢。本展為第5屆，並與第2屆MEGA HALAL Bangkok同期聯合舉辦。本屆匯集來自22個國家和地區的1,200多家國際知名參展商，展出超過1,300個攤位，涵蓋家居用品、禮品、家電、電子產品、五金園藝、文具及潮玩IP等六大品類，其中五金園藝涵蓋汽機車相關零配件領域。本展吸引來自70多個國家和地區、超過20,000名買家與商務人士前來參觀，主辦單位也安排超過1,200場商務洽談。

2. 本次參展之台灣廠商計有6家，使用攤位面積達54平方公尺，展出折疊自行車、小徑自行車、車用鏡子、伸縮安全柵欄、防撞安全保護條、車用空氣清淨機、手工具、固定鉗、汽修工具、超矩套筒扳手組、搖頭油管扳手、更換煞車油組套、嵌入式扳手、五金鎖、號碼鎖、自行車鎖、機車鎖等產品。

(三)2026年法蘭克福汽車零配件展：

1. 本展自成立以來已邁入第28屆，每兩年舉辦一次，展期為今(2026)年9月8~12日，假德國法蘭克福展覽中心（Messe Frankfurt）舉行，展出面積為32萬平方公尺。邀請全球汽車零配件及售後服務產業人士，共同參與這場兩年一度的業界盛會，本屆展覽聚焦汽車售後市場的轉型與未來發展，展示人工智慧（AI）、電動化、數位化及自動駕駛等技術如何改變車輛產業。
2. 儘管當前全球整體經濟環境面臨多重挑戰與地緣政治波動，今年參展廠商家數較前一屆成長5%，匯聚來自全球超過80個國家及地區、共計4,400餘家企業齊聚一堂，前十大參展國分別為中國(1,061家)、德國(484家)、台灣(324家)、義大利（305家）、土耳其（280



家）、波蘭（175家）、印度（160家）、香港（117家）、英國（113家）以及南韓（105家），整體而言，前十大參展國涵蓋亞洲與歐洲主要製造與貿易核心，顯示高度國際化的產業參與度。

- 3.「台灣參展團區」分屬9個產業公協會，分別為本會、外貿協會、台北市進出口公會、電機電子公會、手工具公會及橡膠公會等，加上獨立報名參展業者共324廠商，其中向本會報名參展家數共12家、攤位面積299平方公尺。本展持續穩居臺灣車輛零組件產業規模最大的海外拓銷舞台，因此若排除地主國德國，台灣更成為僅次於中國的第二大海外參展國。

(四)2026年美國汽車零配件展：

- 1.本展訂於今(2026)年11月3~5日，假美國內華達州拉斯維加斯 Venetian Expo Convention Centre/ Caesar' s Forum舉行。本展為北美最大、最專業的汽車零配件展。上屆展會來自超過46個國家、約2,500家廠商參展，吸引來自110個國家，47,000名以上目標買主及162,000名以上專業人士參與。
- 2.本會為積極協助會員廠商拓展北美地區及周邊市場，特組團參展，以提升台灣汽車整車及零配件產品整體形象。
- 3.本會目前11家廠商報名，使用16個攤位。

(五)2026年米蘭國際機車暨零配件展：

- 1.本展訂於今(2026)年11月3~8日，假米蘭新國際展覽中心舉行。本展為全世界最大的二輪車展，世界各大車廠均有展出，是業界拓展市場、尋找商機及蒐集業界資訊的最佳展覽之一；2025年為該展成



- 立110周年盛會，參展商超過730家。吸引來自167個國家、4,300名專業買主觀展。
- 2.本會為積極協助會員廠商拓展歐洲市場，特組團參展，以提升台灣機車整車及零配件產品整體形象。
 - 3.本會目前共有6家會員廠報名，使用8個攤位。

(六)2026年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展：

- 1.本展訂於今(2026)年11月10~12日，假杜拜Dubai Exhibition Centre (DEC)舉行。本展每年舉辦一次，為中東和北非地區規模最大、效果最好的指標性專業汽配展，2025年展會規模再創新高，匯聚來自全球63個國家與地區的2,273家參展商及50,408位專業買家共襄盛舉，前五大國際買主來源國分別為沙烏地阿拉伯、伊朗、印度、中國及伊拉克，參觀國家總數從2024年的151個成長至162個，展現極高的國際參與度。
- 2.本會為積極協助廠商拓展中東市場，特籌組參展團參展，於會場設置「台灣館」，以提升台灣產品整體形象。
- 3.本會目前共有8家會員廠報名，使用11個攤位。

(七)2026年日本名古屋國際汽車工業技術展：

- 1.本展訂於今(2026)年11月25~27日，假日本愛知縣國際展示場(Aichi Sky Expo)舉行，每年舉辦一次，吸引來自OEM、Tier1、汽車電子、汽車零配件廠商等專業買家，為日本最專業的汽車電子、電動車及自動化相關技術展，去(2025)年共有來自8個國家共606家參展商，吸引28,496位專業買主參觀。



- 2.本會為積極協助會員廠商拓展日本地區及周邊市場，特組團參展，以提升台灣汽車整車及零配件產品整體形象。
- 3.本會目前共有8家廠商報名，使用8個攤位。

(八)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：

- 1.本展訂於今(2026)年12月2~5日，假上海國家會展中心舉行，展出產品涵蓋汽車零配件相關產品及其檢測設備。去(2025)年吸引來自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，共計253,691名專業買主來自190個國家及地區蒞臨參觀採購，參觀人數增長14%，本展為拓展中國大陸及國際市場的最佳機會。
- 2.本會為積極協助廠商拓展中國大陸市場特組團參展，並於會場設置「台灣館」，以提升台灣產品整體形象。
- 3.本會目前共有20家會員廠商報名，使用33個攤位。

(九)2027年日本國際汽車工業技術展：

- 1.本展訂於2027年2月17~19日，假東京有明展覽中心舉行，展出產品涵蓋車用電子、汽車零配件及其檢測設備。今(2026)年有1,711家廠商參展，吸引78,673位來自OEM、Tier1、汽車電子、汽車零配件廠商等專業買家，為全球最專業的汽車電子、電動車及自動化相關技術展。
- 2.本會為積極協助廠商拓展日本市場特組團參展，並於會場設置「台灣館」，以提升台灣產品整體形象。
- 3.本會目前有6家會員廠商報名，使用9個攤位。



(十)2027年印尼國際汽車零配件展：

- 1.本展訂於2027年5月26~28日，假雅加達國際會展中心舉行。展出產品涵蓋汽車零配件相關產品。今(2026)年有來自31個國家、1,405家廠商參展，吸引31,003人次參觀此展，合計展出面積達40,000平方公尺。本展與印尼國際巴士、卡車暨商用車展IIBT、印尼國際雙輪車暨零配件展INABIKE、印尼國際電動車展EV等同時舉行，吸引更多買主參觀。
- 2.本會為積極協助廠商拓展印尼市場特組團參展，並於會場設置「台灣館」，以提升台灣產品整體形象。
- 3.本會目前有3家會員廠商報名，使用3個攤位。

(十一)2027年義大利波隆納國際汽車設備及零配件展：

- 1.本展訂於2027年5月26~29日，假義大利波隆納國際展覽中心舉行。於1964年創立之初，該展是以汽車輪胎、鋁圈為主的展覽會。本展二年舉辦一次，與德國法蘭克福汽配展交替舉行，經過60年的發展，該展已成為涵蓋汽車售後服務市場所有產品、設備及服務的展覽會。義大利位列全球十大外貿國，該展為歐洲最具影響力之汽車零配件相關部品展覽會之一。上屆(第30屆/2025年)展會共有1,692家公司參展、61個車輛專業零配件品牌展出，為期4天的展會共有97,348人次買主進場參觀，有45%的外國展商來自46個國家、展出面積(含室內外)達165,000平方公尺及舉辦207場次展演活動。
- 2.本會為積極協助廠商拓展歐洲市場特組團參展，並於會場設置「台灣館」，以提升台灣產品整體形象。目前徵展中。



五、會務報告

(一)本會第28屆理監事選舉報名登記相關事宜：

- 1.本會自今（115）年5月起，陸續拜會本會理監事會員廠商就第28屆理監事選舉相關事宜交換意見，蒐集各界對本會未來理監事組成及選舉作業之建議。另於8月25日邀集汽、機車產業政策小組成員召開會議，共同研商第28屆理監事選舉相關事宜，並請與會廠商協助提供有意願及積極參與本會事務之理監事參考人選。
- 2.本會第28屆第1次會員代表大會預定於今（115）年假台北國際會議中心4樓舉行，會中將選舉第28屆理事及監事。會員代表大會結束後，隨即召開第28屆第1次理事及監事會議，選舉常務理事、常務監事及理事長。
- 3.本會依既定作業日程辦理第28屆理監事選舉相關作業，已於9月初發函全體會員廠商辦理會員代表資料調查及更新作業，並同步通知第28屆理監事參選登記事宜，採線上方式辦理。理監事參選登記期間自9月14日起至9月24日止；訂於9月30日下午假本會會議室辦理候選人號碼抽籤作業。完成抽籤之候選人名單，將提報第27屆第13次理監事聯席會議（10月14日）報告。

(二)115年度交通安全月活動：

- 1.115年度交通安全月活動主題為「騎車毋通趕，停讓保平安」，以機車駕駛安全及停讓行人為宣導主軸。交通部公路局號召本會各機車會員廠共同響應交通安全月，包含贊助機車作為摸彩獎品、邀請機車行提供免費健檢等活動，各機車廠已全力配合活動宣傳。
- 2.交通部公路局規劃大型活動計有三場：



(1)115年交通安全月啟動記者會－115年8月31日(星期一) 10-11時於台北士林監理站舉辦。

(2)交通安全月音樂祭高雄場－115年9月5日(星期六) 10-17時於高雄駁二淺三碼頭舉辦。

(3)交通安全月音樂祭台中場－115年9月13日(星期日) 10-17時於臺中舊火車站廣場舉辦。

3.本會各機車會員廠已協調全台旗下7,433家經銷車行，於115年9月至12月期間，共同辦理免費機車安全健檢活動：

(1)店家將針對進廠車輛提供輪胎、車燈、潤滑油及煞車系統等四項免費檢測；完成健檢之車輛將獲贈識別貼紙作為活動識別。

(2)各店家配合宣導專心駕駛不超速及防禦駕駛觀念，並引導健檢車主參加「機車零違規網路抽獎活動」以及取得道路危險辨識及防禦駕駛相關知識。

(三)本會與工研院機械與機電系統研究所共同於9月21日舉辦二場次活動：

1.「AI 落地應用與實戰賦能」交流會(時間：10:00-11:30於車輛公會會議室)：

經濟部產發署為協助國內車輛產業對接政府政策資源、掌握AI應用關鍵，委託工研院產業服務中心及本會於當日上午召開座談會，內容涵蓋AI轉型輔導服務與措施(工研院產服中心)、汽機車產業AIoT技術應用及資源說明(工研院機械所)、AI轉型案例分享-AI能管員(中經院)、AI轉型案例分享-貿易數據營養套餐(外貿協會)、AI轉型案例分享-AI模擬預測加速產品設計開發(車輛中心)等多元面向，期



為業者打造全方位的 AI 升級路徑圖，提供車輛產業會員攜手掌握 AI 浪潮，開創產業新局。

2.115年汽機車產業低碳轉型技術觀摩(時間：14:00-16:35於中華電信學院板橋院本部)：

為促進汽機車製造業低碳化與智慧化轉型，工研院機械所規劃當日下午邀集本會會員赴中華電信學院辦理異業觀摩交流。中華電信為國內智慧製造及智慧工廠整合解決方案的重要供應商，已協助多家製造業導入AI、5G、物聯網、能源管理及碳管理等應用，具備智慧應用展示體驗、豐富實績。當天除由中華電信簡報『中華電信智慧製造AI案例分享』、『中華電信ESG案例分享』之內容外，並透過觀摩「5G體驗室」、「5G探索室」、「ESG永續館」等展示場域，促進業者經驗交流與學習借鑑，引導汽機車製造業者加速布局低碳與智慧轉型，提升整體產業競爭力。

六、研討會

(一)「車電可靠度及AI應用」課程：

- 1.本會於2026年7月28日及7月29日與車輛研究測試中心(ARTC)共同假資展國際(台北市復興南路一段390號2樓)舉辦「車電可靠度及AI應用」課程，邀請吳青科技余方國博士及車輛中心蔡尚武專員、林孝勳專員等擔任講師。
- 2.研討會目的主要是協助學員了解車電產品於環境可靠度之實務應用，並結合工程模擬與人工智慧技術，使學員掌握車電產品可靠度驗證規劃與AI工具整合應用能力，以提升產品品質與驗證效率。
- 3.本研討會主題為：(1)環境可靠度概論與驗證實務；(2)車輛電子產



品環境試驗標準；(3)可靠度驗證規劃；(4)車電產品加速試驗方法應用與實例；(5)工程模擬及人工智慧產品整合應用；(6)機器學習應用案例；(7)機器學習與語言模型整合應用；(8)AI工具模擬應用介紹。

(二)「AI自駕車與ADAS實務應用(第2班)」課程：

- 1.本會於2026年8月18日及8月19日與車輛研究測試中心(ARTC)共同假ARTC舉辦「AI自駕車與ADAS實務應用(第2班)」課程，邀請ARTC講師群擔任講師。
- 2.研討會目的主要是因應智慧車輛系統日益導入AI技術，本課程以智慧座艙、多感測融合、自駕與資安、虛實整合驗證等應用場景為核心，結合車用電子驗證實務與AI模型訓練方法，協助研發人員掌握AI在車用電子系統中的應用模式，並強化環境感知與數據處理的實務能力。
- 3.本研討會主題為：(1) AI自駕車虛實整合驗證(含法規標準、開發驗證、模擬與實車評價案例)；(2)電控煞車系統法規、開發設計與驗證；(3)實作體驗（虛實整合平台）；(4)AI駕駛監控技術於Level2+應用；(5)AI環境感知及生成式AI應用趨勢；(6)AI自駕技術國際進展；(7)車輛資安漏洞實例與測試；(8)實作體驗（自駕電巴）。

(三)9-10月舉辦課程：

No	課程名稱	日期	講師	合作對象
1	車電 EMC 設計與對策實務暨 AI 應用	9/29 9/30	唐碩科技 余曉錡董事長	車輛研究 測試中心
2	氫氣安全使用與加氫站設置法規	10/13	必維國際檢驗集團 黃顯凱技術總監	台灣大電力研究 測試中心



七、財務報告(略)

討論事項

第一案：

提案單位：本會會務處

案 由：第28屆第1次會員代表大會暨理事、監事選舉日期延期，提請審議案。

說 明：

- 一、第28屆第1次會員代表大會暨理事、監事選舉事宜，原訂本(115)年11月12日召開，惟由於歷屆選舉日期均須於任期屆滿前一個月辦理，長期累積使選舉日期逐屆提前，以致壓縮屆期前辦理相關會務作業時程。例如本屆理監事會議分別於3、6、9及10月召開，並於11月召開會員代表大會。
- 二、為建立較合理之年度會務行政期程，擬規劃爾後召開理監事會固定於3、6、9、11月及12月召開會員代表大會，回歸相較正常的會議日程。因此建議將本屆會員代表大會暨理監事選舉日期延至115年12月16日(星期三)召開。
- 三、擬請同意辦理，俾由本會依《人民團體選舉罷免辦法》第21條申請展延至115年12月16日，報請內政部核備。

辦 法：提請理監事會審議後辦理。

決 議：通過。



專題演講：

一、「落實公平招募及《企業防制強迫勞動參考指引》」- 勞動部 勞動力發展署/陳世昌副署長 主講(略)



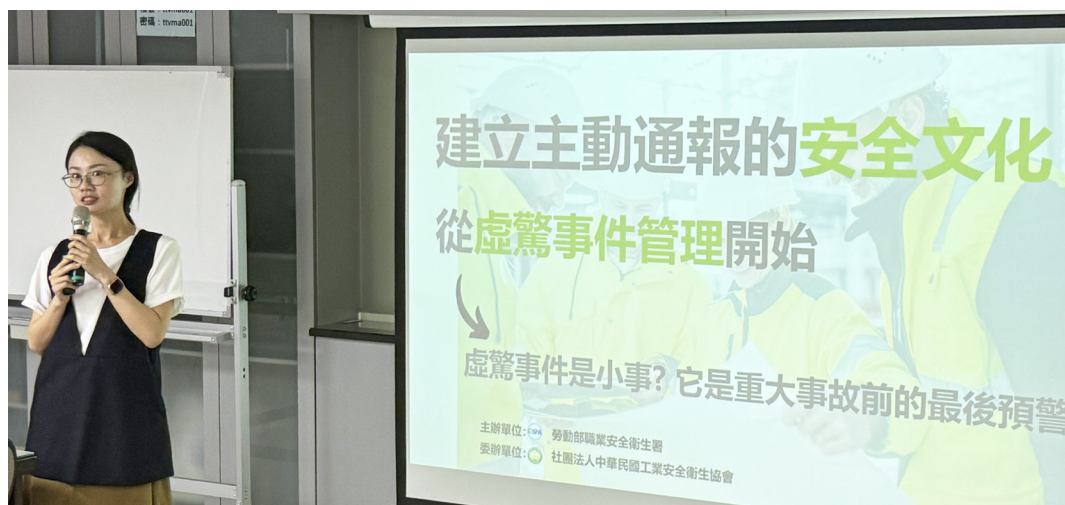
勞動部 勞動力發展署/陳世昌副署長(站立者)



李理事長建輝(右)代表本會感謝勞動力發展署/陳世昌副署長(左)特別蒞臨本會專題報告



二、「115年度高風險產業本質安全提升計畫－安全照護技術諮詢暨說明會」-中華民國工業安全衛生協會/林虹儀處長 主講(略)



中華民國工業安全衛生協會/林虹儀處長作專題報告

散會。



2027年日本國際汽車工業技術展 (AUTOMOTIVE WORLD 2027)

◎ 編輯部

一、展覽日期：2027年2月17~19日。

二、展覽地點：東京有明展覽中心 (Tokyo Big Sight)

三、展覽項目：車用電子產品、電動車組件及電池、引擎管理及動力系統、煞車控制及懸吊與底盤系統、車身電子系統、LED產品、多媒體駕駛資訊與通訊系統、GPS產品、車輛安全及保全監控系統、車用電子零組件、車用電子半導體、檢測設備與服務、車用電子製造生產設備等。

四、報名日期：自即日起額滿截止。

五、攤位費用：8.1平方公尺標準攤位：

1. 台灣館優惠價日幣 ¥908,500 (未稅)。優惠價攤位只有14個，請盡早報名，徵滿恢復一般價。
2. 一般價日幣 ¥969,000 (未稅)。
3. 每一轉角位(corner)再加日幣¥55,000(未稅)，組團會議後依選位結果再行繳費。

六、說明：本展包含「日本國際汽車電子技術展 CAR-ELE JAPAN」、「日本國際汽車零件/加工技術展 CAR-MECHA JAPAN」、「日本國際車載資通訊展 CONNECTED CAR JAPAN」、「汽車輕量化技術展Automotive Lightweight Technology Expo」、「自動駕駛技術展 Autonomous Driving Technology Expo」、「日本國際EV/HEV驅動系統技術展 EV JAPAN」等。

七、聯絡人：會務處 邱啓棠先生 分機146

電話：(02)27051101；傳真：(02)27066440

e-mail: chitang@ttvma.org.tw

※本展擬申請國貿署補助，並將依規定回饋參展廠商。



2027年德國科隆國際摩托車暨電動二輪車展 INTERMOT Cologne 2027



◎ 編輯部

日期：2027年2月19日至21日

地點：德國科隆國際展覽中心Koelnmesse

展覽介紹：

INTERMOT為全球領導動力二輪車展，展覽範圍涵蓋摩托車及周邊零配件、電動兩輪車及其零配件、騎士服、安全帽等相關產品。作為二輪車產業的指標性平台，INTERMOT不僅引領趨勢與市場話題，更是連結製造商、品牌商、進出口商與通路體系的重要商業樞紐，持續強化其於全球產業中的關鍵地位。

展會聚焦於新品發表、通路拓展與國際合作機會，同時結合面向二輪車愛好者的多元活動。現場匯聚各大品牌車廠展示最新車款，並規劃試乘體驗、社群互動、創作者見面會、改裝車展示及賽車團隊交流等內容，打造兼具商業價值與參與感的展會體驗。

展覽範圍：

機車／拖車／邊車及周邊零組件、引擎／發動機／電器設備等零組件、服裝／裝備、機器／工具／車行／設備、原料／半成品／包材／潤滑劑／齒輪油／潤滑油／保養用品、旅遊團體、電動自行車／周邊系統零組件、自行車零配件／電動自行車零配件、基礎設備／服務／其他。



參展費用：

最小攤位面積：12平方公尺

攤位費用：每平方公尺 386 歐元

媒體服務費：229 歐元

預備金：500 歐元（若舊廠商前一次實際花費高於計算標準，以上一次的金額為依據收取）。參展過程中，向德國科隆展覽中心ServiceShop訂購並使用的其他額外服務（例如攤位水電、空壓、設備機台用電、額外燈具用電、額外插座、額外電器設備用電、停車證、票券、清潔、滅火器等，以及申請獨立位置廠商電費需自行負擔），展覽結束後3－6個月開立invoice，由攤位預備金內抵扣，多退少補。

聯絡窗口：

德國科隆展覽公司台灣辦事處，電話：02-77505051

Maggie 王德明小姐／專線：02- 77565128／分機128

Rosie 陳常娟小姐／專線：02- 77565138／分機138

Vanessa 蘇千涵小姐／專線：02- 77467598／分機598

台灣區車輛工業同業公會，電話：02-27051101

Ben 宋文彬先生／分機172／email：ben@ttvma.org.tw

※本展車輛公會擬申請經濟部國際貿易署補助，並將依規定回饋參展廠商，歡迎報名參加。



2027年伊斯坦堡國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展 參展辦法

◎ 編輯部

展覽日期：2027年3月24日至27日(星期三– 星期六)

展覽地點：TÜYAP Fair, Convention and Congress Center, Istanbul，伊斯坦堡，土耳其

主辦單位：法蘭克福展覽(香港)有限公司

展覽項目：

- | | |
|--------------|-----------------|
| 1. 汽車零組件 | 6. 汽車清潔及美容保養 |
| 2. 汽車電子系統 | 7. 替代動力及數位解決方案 |
| 3. 配件百貨及改裝品 | 8. 輪胎及輪圈 |
| 4. 汽車保養及修護設備 | 9. 鈑金及噴塗 |
| 5. 經銷商及工作站管理 | 10. 交通行動服務及自動駕駛 |

參展費用：標準攤位費用 → 標準攤位為9平方公尺(最小)，可以3平方公尺為基準遞增

一面開攤位 - 623歐元/平方公尺

二面開（轉角）攤位 - 645歐元/平方公尺

※ 以上報價均含登錄費用及20% VAT（當地加值稅）※

報名方式：一律採線上報名，請至[報名網址]→ <https://tinyurl.com/ynu8hnre>



請將線上產生的報名表印出，蓋立公司大小章後連同保證金支票



郵寄至法蘭克福展覽有限公司，即完成報名程序。

基本配備：9平方公尺標準攤位之基本配備：會議桌1張、會議椅3張、投射燈3盞、鎖櫃1個、層板2片、插座1個（50W）、垃圾桶、公司招牌、地毯

訂金開立：報名時需一併繳交保證金「禁背支票」予法蘭克福展覽有限公司，金額依報名攤位大小如下：

12平方公尺以下 -- NTD 80,000 19 - 24平方公尺 -- NTD 200,000

13 - 18平方公尺 -- NTD 160,000 25 - 36平方公尺 -- NTD 300,000

抬頭：香港商法蘭克福展覽有限公司台灣分公司

到期日：中華民國115年11月30日

保證金支票僅做為 貴公司參展意願之確認，並不與場租費用相扣抵。待廠商完成攤位費付款手續後，法蘭克福展覽有限公司將會原票掛號退回。

付款方式：攤位費用請於繳款通知上所訂之截止日前以『歐元』匯款至指定帳戶，匯款完成後請將水單或匯款電文傳真至「車輛公會」對帳。

詳情請洽：

◆香港商法蘭克福展覽有限公司台灣分公司

電話：(02)8729 1099 傳真：(02)2747 6656

聯絡人：黃亦筑小姐#322 / 謝宜軒小姐#323 / 林逸茗小姐#330 /

向艷芬小姐#398

◆車輛公會

電話：(02)2705 1101 傳真：(02)2706 6440

聯絡人：業務處鄭育佳小姐 分機：131

★★ 本展擬申請國貿署補助，並將依規定回饋參展廠商 ★★



2027義大利波隆納國際汽車設備 及零配件展Autopromotec

◎ 編輯部

一、日期：2027年5月26 - 29日(共4天)

二、地點：Bologna Fiere 義大利波隆那國際展覽中心

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

四、適合之產業：汽車相關零配件

五、參展費用：(每個標準攤位面積為12平方公尺含裝潢)

台灣團體區報價(含展位裝潢基本設施)

1.一面開12m²(4m x 3m)= € 7,380

2.二面開12m²(4m x 3m)= € 7,680

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

六、報名期間：即日起額滿截止。

七、聯絡人：林小姐

電話：(02)2705-1101，分機136

E-mail：ellinn@ttvma.org.tw



2027年印尼國際汽車零配件展 (INAPA 2027)

◎ 編輯部

一、展覽日期：2027年5月26日~5月28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：2027年印尼國際汽車零配件展(INAPA 2027)預訂於2027年5月26日~28日(共3天)假雅加達國際會展中心舉行，2026年有來自31個國家1,405家廠商參展，參觀買主31,003人次，展出面積達到40,000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146

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。



新聞選粹

汽車類

【8/4】

7月台灣車市單月新車掛牌量為38,657輛，較去年同期成長8.9%；累計前七月掛牌240,935輛，年增2.8%，維持正成長，顯示國內車市逐漸解凍，也展現相當程度的韌性，全年成長仍可期。

近期車市成長動能已由新增需求，逐漸轉向「換購需求」接棒。業界指出，目前購車主力多為車齡八至十年以上的換車族，加上各品牌暑期促銷、新車上市及交車潮同步發酵，即使整體景氣仍有變數，市場基本買盤依舊穩固，讓今年車市呈現「量穩於預期」的新局面。

值得注意的是，7月車市因股市短線震盪影響部分消費信心外，颱風因素也壓縮部分賞車及交車時程，使單月掛牌數較6月減少6.5%，未能站穩4萬輛水準。不過，在各品牌夏季促銷與交車力道支撐下，最終仍繳出近9%的年增率，反映國內汽車消費需求仍具有相當韌性，而非曇花一現。

另一個值得觀察的現象，是市場開始回歸品牌競爭，而非政策題材。先前市場關注美製車關稅議題，部分消費者一度抱持觀望態度，如今相關議題逐漸鈍化，購車需求重新回到產品力、交車速度以及促銷方案本身，也讓品牌競爭重新回到基本面。

從市場結構來看，高級車7月掛牌8,183輛，年增1.4%，但累計前七月仍年減2%，

占總市場23.9%，顯示豪華車市場復甦速度仍落後整體市場。另一方面，進口車7月掛牌18,677輛，市占率由6月的53.1%降至48.3%，除了部分品牌船期因素影響外，也反映消費者購車結構仍在調整之中。

在品牌表現方面，龍頭和泰車成為最大受惠者。旗下TOYOTA與LEXUS雙品牌7月合計掛牌16,071輛，年增18%，市占率衝上41.6%，寫下2010年以來7月同期新高，顯示換購需求正持續向產品線完整、供車能力較佳的品牌集中，也反映龍頭車廠在市場震盪期間更具競爭優勢。

展望後市，8月受民俗月影響，市場規模預估將降至約2.8萬輛，較去年同期減少約5%，屬於季節性修正；但業界普遍認為，這並不代表需求消失，而是交車節奏遞延。

隨著民俗月結束、新車上市及年底促銷旺季陸續展開，第4季仍可望迎來另一波交車高峰，全年車市維持平穩甚至小幅成長的機率仍高。

整體而言，今年7月車市透露出重要訊號，即台灣汽車市場已逐漸擺脫疫情後的爆發式成長，進入以換購需求支撐、品牌競爭加劇的新階段。（經濟日報）

【8/6】

人工智慧（AI）熱潮推升了股市，也帶旺了美國車市，從7月新車銷售年增近5%，換算成年率後達1,630萬輛，即可見一斑，但細究後會發現大多購買新車者都是手頭較闊綽人士，富人正取代中產階級成為車市消費



主力，充分反映美國的K型經濟現象。

牛津經濟研究院（Oxford Economics）估算，近幾個月，美國收入前20%的民眾，貢獻超過50%的新車銷售。另據Cox Automotive數據，同一群體在2020年新冠疫情爆發前，占新車銷售的比重，僅為30%。

新車銷售集中在年收入逾15萬美元的高收入家庭，反映所謂K型經濟現象，也就是富人引領經濟火車頭，窮人只能掙扎搶搭最便宜座位。

美國富人多半大量投資股票，因而成為這波AI行情的大贏家。其退休金與投資組合價值大幅攀升，造就新一批401（k）百萬富翁。此外，今年的退稅金額高於往年，也助推汽車銷售。

今年初，美國新車銷售預期相當保守，受累於車價與車貸利率高漲、勞動市場疲弱，加上川普關稅又來攪局。川普政府也已結束對電動車的7,500美元稅務優惠。

不過，各家車廠為因應買氣可能滑落，紛紛祭出其他優惠，並試圖控制車價。例如，福斯、本田、豐田等受到關稅影響的外國車廠，目前在美國的車輛售價甚至略低於去年，反映出他們為避免流失美國市占，並未把關稅成本轉嫁給消費者。

儘管電動車銷售在稅務優惠屆期後銳減，但油電車需求不減反增。美國5月油電車占新車銷售的比率攀升至17.4%，較推升油價的伊朗戰爭爆發前，勁增逾三個百分點；幾年前，油電車的銷售比重僅6%。

然而，牛津經濟研究院認為，美國新車買氣不會持續暢旺，原因包括，油價與春季相比仍屬高檔，大額退稅的效應也正在遞減，單憑富人的消費力道，不足以支持目前的銷售動能。在不久之前，美國中產階級才

是車市消費主力。

此外，外國車廠可能無法持續吸收關稅成本。牛津經濟研究院美國經濟學家茲威默在報告中寫道：「我們認為，車廠會逐步將成本轉嫁給消費者」，因此牛津經濟研究院預期，美國新車銷售將很快降溫。（經濟日報）

【8/10】

據印度汽車經銷商協會聯合會的資料顯示，印度電動車（汽、機車、三輪車）7月銷量創下32萬7901輛的新高紀錄，年增多達66%。印度民眾告訴中央社記者，電動車外型討喜、保養容易、成本較低，是他們現階段會買電動車的主因。

印度電動車單月銷量迭創新高，今年6月才剛創下30萬6220輛，年增63%的紀錄，使電動車的整體滲透率首次超過12%，7月銷量再創近33萬輛新高。

印度汽車經銷商協會聯合會（Federation of Automobile Dealers Associations）報告指出，目前市售車輛中有近1/8是電動車，而7月電動車銷量成長主力來自電動機車，電動機車7月的銷量達20萬4362輛，年成長88.32%，2025年7月僅賣出10萬8516輛電動機車。

印度汽車經銷商協會聯合會副會長吉瑞達（Sai Giridhar）指出，目前市售的汽車有1/8是電動車，電動車已經不是民眾選購車輛時的備案。他也提到，商用電動車成長近2倍，商用車隊採用電動車，已經從試行進階到大量下單採購的階段。

商業標準報（Business Standard）指出，電動三輪車在7月銷售量為8萬7055輛，較去年同期的6萬9477輛，成長25.3%；而7月電動商用車銷量為3556輛，較2025年7月的1324輛，增幅達168.6%。（中央社）



【8/11】

綜合陸媒報導，中國乘聯分會公布，今(2026)年7月全國乘用車市場零售146.1萬輛，年減20.9%、月減8.8%；今年以來累計零售達1,017.3萬輛、年減20.3%。其中，7月新能源乘用車市場零售95.1萬輛，年減3.9%、月減5.8%；1-7月累計零售達566.8萬輛、年減12.5%。

中國乘聯分會指出，7月乘用車市場呈現五大特徵：一、總量持續承壓，結構性分歧放大，「燃油深度降溫、新能源強勢領跑」成為市場核心主線，油價波動主導了「油電替代」節奏；

二、燃油車全面收縮，其中純燃油車型近乎失速，混動車型相對抗跌，導致燃油車內部結構持續優化；

三、新能源滲透率持續突破新高，供給端新國標合規產品集中迭代上市，從價格內捲全面轉向價值競爭；

四、出口持續發揮穩定作用，有效穩住車企批發與產能，緩解中國國內零售疲軟壓力；

五、產業庫存持續良性去化，廠商庫存降幅同步擴大，整體庫存風險充分釋放，產業經營壓力穩步緩解、整體韌性有所修復。

數據顯示，7月燃油車零售年減41%，其中，純燃油車下降44%，普通混合動力下降4%。燃油車中，豪華車下降28%，均受到高油價劇烈衝擊。

7月新能源車零售年減3.9%，其中，自主車型下降4%，主流合資增長36%，豪華下降23%，自主經濟型電動車中國國內零售受到補貼暴跌的影響較大。由於新能源商用車補貼力度強，MPV中低階與小型商用車的功能有相通之處，因此MPV中低階下滑較大。

(MoneyDJ新聞)

【8/13】

根據中汽協數據，7月中國汽車出口104.3萬輛、年增81.3%；1-7月汽車出口614萬輛、年增66.8%。具體來看，7月新能源汽車出口55.3萬輛、年增1.5倍；傳統燃料汽車出口49萬輛、年增40%。1-7月新能源汽車出口290.9萬輛、年增1.2倍；傳統燃料汽車出口323.1萬輛、年增36.2%。

中汽協表示，7月中國汽車市場進入傳統銷售淡季，相較6月呈現季節性回落，與去年同期相比微降；其中，出口繼續保持高速增長，月度出口量連續兩個月超過100萬輛，彌補了中國車市內需的不足，尤其是新能源汽車出口占比連續兩個月超過50%。以往中國汽車出口以燃油車為主，今年以來情況有所變化，最近兩個月的汽車出口，新能源汽車占據更大比例。

在汽車產業整體出口高成長的形勢下，多家中國車企在海外市場取得了進一步突破，並加速深化全球化布局。7月奇瑞集團出口20.3萬輛、年增70.1%，連續五個月刷新汽車單月出口紀錄，首次單月出口突破20萬輛；1-7月累計出口114.6萬輛、年增71.2%。比亞迪7月海外銷售近18萬輛，再創歷史新高。

在此之前，據新加坡聯合早報引用彭博社報導，據中國乘聯分會數據顯示，7月汽車出口量年增88%，達到91.8萬輛，這意味著中國生產的汽車中有41%銷往海外，而一年前此一比例僅21%。中國汽車出口量再度大幅增長，為深陷內需市場低迷的車企提供重要支撐，燃料成本上升和消費者信心疲弱正拖累中國國內汽車需求。

強勁的出口表現與中國國內乘用車零售市場的整體疲軟形成鮮明對比，這種分歧突顯出全球最大汽車市場正在發生結構性轉



變，車企越來越依賴海外擴張來支撐利潤；中國國內市場曠日持久的價格戰、成本上升及購車優惠政策退坡，都令車企更難吸引消費者。（MoneyDJ新聞）

【8/13】

今年7月，全球電動車銷量連續第五個月成長，主要靠歐洲市場強力撐盤。研究機構Benchmark Mineral Intelligence（BMI）最新統計顯示，7月全球純電動車與插電式油電車銷量年增9%至185萬輛，累計前七月達1,150萬輛。

路透社報導，歐洲7月電動車銷售展現極強勁道，年增33%至45萬輛，今年以來累計增幅達28%。BMI指出，過去這一年半以來，歐洲多個主要汽車市場陸續恢復電動車補貼，明顯刺激買氣，其中法國、德國與英國7月銷量分別激增81%、46%及43%，成為全球電動車市場最大亮點。

相較之下，中國與北美市場需求明顯降溫。中國7月電動車銷量年減5%至98萬輛，隨著國內需求明顯轉弱，中國車廠越來越依賴海外市場尋找成長引擎。

北美市場跌勢更為慘烈，7月電動車銷量年減27%至14萬輛，主要受到美國取消聯邦電動車減稅優惠衝擊，購車誘因快速消退。（MoneyDJ新聞）

【8/18】

中國電動車近年快速搶進泰國市場，泰國政府擬調降汽車貨物稅，提供在泰國設廠和用當地零組件的车廠稅務優惠。學者分析指出，泰國正從過去吸引車廠投資，轉向要求外資增加在地生產、採購和技術轉移，使產業創造的價值留在泰國。

泰國財政部預計9月向內閣提出汽車貨物稅調整方案，對在泰國設立生產基地、使

用當地零組件與原材料的車廠提供較低貨物稅率；而沒有在泰國設廠、進口整車的業者，未來則可能面臨較高稅率。

這項政策也凸顯泰國汽車產業面臨的新局面，研究機構榮鼎集團（Rhodium Group）7月發布的數據顯示，中國車廠近年快速搶進泰國市場，目前市占率已接近30%，在電動車市場更占約9成。

該報告寫道：「5年前，這些（中國）品牌在泰國汽車市場幾乎毫無存在感，如今市占率已接近30%，在東協最大的汽車市場中，每售出10輛電動車，就有9輛出自於這些品牌。」

榮鼎集團分析指出，中國車廠的快速崛起與泰中貿易協議、泰國電動車優惠政策，以及中國車廠具有價格競爭力等因素有關。

不過，該報告也指出，中國車廠在泰國的銷售占比與生產占比仍存在明顯落差。中國車廠占泰國汽車銷售近3成，但占泰國整體汽車產量仍不到1成；中國車廠目前在地零組件使用率約40%至60%，也低於在泰國經營數十年的日本車廠約70%至80%。

泰國政策正逐漸從「吸引車廠投資」轉向「確保投資在泰國創造更多附加價值」，包括增加當地生產、使用泰國製造的零組件，以及強化車廠與泰國企業在供應鏈中的連結。

中國電動車快速擴張是泰國希望留住更多經濟價值的因素之一，但也強調，該政策並非單純限制中國車廠，而是希望車廠從「依賴進口」轉向在「泰國生產」。

豐田汽車（Toyota）、本田（Honda）、五十鈴（Isuzu）及三菱（Mitsubishi）等日本車廠已在泰國經營數十年，建立成熟的零組件供應網絡，因此在地化政策初期可能具備優勢。



增加「泰國製造」的比例，並不代表泰國本土企業必然能受惠，因為外國車廠也可能把既有的海外供應商帶進泰國。因此，若要真正強化本土產業，除了提高在地零組件比例，也應鼓勵泰國中小企業參與供應鏈、提升工程及研發能力，並透過技術移轉與人才培訓，讓更多產值最終留在泰國。（中央社）

【8/24】

歐洲電動車滲透率持續升溫。最新統計顯示，2026年7月，歐洲16大市場純電動車（BEV）掛牌量年增13.6%至22.43萬輛，占整體新車銷售比重升至25.7%，相當於每售出四輛新車，就有超過一輛是純電動車。

路透社報導，根據E-Mobility Europe、New Automotive及Fier Automotive統計，今年前七月，歐洲純電動車累計掛牌數接近150萬輛，較去年同期大增30%，顯示歐洲汽車市場電動化轉型動能仍相當強勁。

其中，法國7月純電車掛牌量達4.44萬輛，占整體新車銷售比重衝上35%；德國純電車掛牌量更達7.86萬輛，占新車銷售的29.3%，成為推動歐洲電動車銷售力道的重要引擎。

北歐與荷比盧地區仍是歐洲電動化程度最高的汽車市場，其中丹麥純電車滲透率高達80.1%，其次為芬蘭52.6%、荷蘭47.3%、比利時42.8%及瑞典42.6%。

不過，各國純電車滲透率差異顯著。義大利因先前補貼措施退場，7月純電車滲透率由6月的10.1%大幅降至5.9%；波蘭與捷克則分別僅4%及7.5%。E-Mobility Europe指出，各國政府須提供穩定且可預期的政策環境，才能維持電動車買氣動能。（MoneyDJ新聞）

【8/25】

歐盟正規劃聯手日本、韓國及英國，針對汽車製造業建立新的經濟安全夥伴關係。除研擬對中國汽車祭出新一波貿易防衛措施，也計畫在電動車補貼上相互提供優惠，並加強關鍵原物料合作，共同保護汽車產業免受中國大量出口衝擊。

德媒商報（Handelsblatt）24日以「歐盟擬為汽車業組反中聯盟」為題報導，中國汽車大量出口歐洲，不僅衝擊歐洲車廠，也擠壓日本、韓國業者市占。今年5月中國車廠在歐洲的汽車銷量首度超越日本車廠，韓國現代汽車及起亞汽車合計市占也出現下滑。

商報獨家揭露，歐盟與英國、日本及韓國規劃的合作將有3大支柱，包括彼此維持市場開放，讓夥伴國汽車也能享有電動車購車補助等優惠；建立新的汽車貿易防衛措施；以及加強關鍵原物料合作，共同降低關鍵原物料供應對中國的依賴。

第一項合作目前已現雛形。歐盟執委會今年提出「工業加速法案」（Industrial Accelerator Act），希望透過政府採購及補貼政策，優先扶植歐洲製造的汽車等戰略產品。歐盟計畫將英國、日本及韓國納入優惠範圍，未來從這3國進口的汽車，也將比照歐洲製造汽車享有同等待遇。

歐盟2024年已對中國製純電動車加徵反補貼關稅，但中國車廠近年大舉增加插電式油電混合車（PHEV）出口。2024年中國製PHEV占歐盟進口量37%，2025年升至49%，今年第1季更達60%。

歐盟因此打算針對汽車進口祭出新一波貿易防衛措施，概念類似近期為因應全球鋼鐵產能過剩採取的保障措施，在第二項合作中，日本、韓國及英國的汽車進口將獲豁免。



依世界貿易組織（WTO）規則，這類保障措施原則上應適用所有來源國。前歐盟高階貿易官員貝塞羅（Ignacio García Bercero）告訴商報，歐盟可能考慮透過進口配額，或在符合條件下將簽有自由貿易協定的夥伴排除在外，讓日本、韓國及英國免受新措施影響。

第三項合作則聚焦關鍵原物料。日本尤其積極推動相關合作，希望在保護汽車產業的同時，與歐洲共同建立中國以外的供應鏈，降低對中國稀土等戰略原料的依賴。

學者認為日本在關鍵原物料生產及精煉方面具有較多經驗，部分原料例如鎂甚至有剩餘產能，因此希望歐盟企業提供承購承諾，為相關原物料生產及精煉業者提供穩定需求。

商報指出，歐盟與英日韓的合作未來可能進一步擴大至加拿大、澳洲等國，形成由「中等強國」組成的經濟安全合作架構，在維持彼此市場開放的同時，共同保護各自產業免受中國出口潮衝擊。（中央社）

【8/26】

裕隆表示下半年營運鎖定4大核心，其中在汽車製造聚焦鴻華先進（Foxtron）Cavira電動車款量產交付，並掌握三菱（Mitsubishi）紐澳市場外銷需求，另外在能源事業，推動儲能與能源工程案件落地，拉升動力電池產能。

三菱汽車先前在官網宣布，全新ASX VR-e 純電動車（BEV）車系將在第4季上市，相關車款由鴻華先進設計，新車將陸續銷往紐西蘭和澳洲市場銷售。產業人士指出，相關車款在裕隆三義廠生產。

法人問及未來鴻華先進車款是否交由裕隆代工，裕隆回應，苗栗三義廠擁有製造能力，若未來相關車型規劃相信客戶也會充分

評估與比較，雙方具有長期合作關係，預期仍會維持穩定的合作模式。

在能源事業，裕隆表示，擴大表後儲能應用，拓展充儲及大型用電客戶，此外拉升動力電池產能，持續推動儲能與能源工程案件落地，擴大營收規模，並承接下半年動力電池需求成長，強化能源事業發展基礎。

觀察電動化市場趨勢，裕隆指出，今年上半年台灣新車市場總銷量約20.2萬輛，年增2%。其中燃油車衰退14%，純電車與油電混合車分別大幅成長60%及20%，兩者合計占比從去年同期的38%，今年上半年提升至48%，展現市場電動化趨勢。（中央社）

鄭育佳整理

機車類

【8/2】

台灣推動強制機車二段式左轉已多年，但近年來機車權益團體要求取消此一規定，認為無法證明路口車禍與機車直接左轉有關，台南市政府在2024年全部取消，彰化縣政府也逐步取消，台中市政府也於去年開始部分取消目前達58處，但是否全部要取消，基於安全，交通局表示不會全面取消。

大約在3、40年前，台北市先實施機車兩段式左轉，台中市則約在2001年底至2002年初實施，但近年機車族自主權益提升，反對此一規定，台南市在2024年8月全面開放機車行駛內側車道，並取消強制兩段式左轉規定，而彰化縣政府也在逐步推動中。

市議員林昊佑便主張取消，指「待轉區」已譏笑為「待撞區」，不僅耗時麻煩，未順應車流，極為危險，過多待轉車輛更造



成交通壅塞；另一位議員吳佩芸表示，台南市已全面取消機車強制兩段式左轉，事故發生率也確實下降，已有實質案例可供市府參考。

台中市交通局去年試辦部分路口取消強制待轉，並且進行觀察，取消後路口車禍是否減少，局長葉昭甫表示，台南市的道路多半是單向雙向道，依規定，本來就不用強制進行機車兩段式左轉；台中市先以單向兩線道先取消，到今年6月止，已逐步取消機車強制兩段式左轉共58處路口。

局長表示，根據去年的數據，58%路口取消後，機車涉入事故事件有呈現上升的趨勢，但有42%路口持平或者下降，雖事故變化未必與取消兩段式左轉有直接因果關係，仍需持續觀察分析相關車流狀況與事故型態。

局長表示，雖然交通局取消單向二車道路口二段式左轉，但若是車流多卻不能取消，像公益路東興路口，而且大路口如台灣大道及文心路口就不能取消。（自由時報）

【8/3】

桃園市近年積極推動電動機車汰舊換新，但審計處發現，全市電動機車新車市售比近6年大減逾8成，新車領牌數也明顯下滑，要求市府檢討補助政策及推廣策略。市府環保局回應，受整體車市及民眾購車意願等因素影響，推動成效未如預期，但桃園18歲以上人口電動機車持有率仍居六都第一，未來將持續精進補助措施及推動低碳運輸政策。

審計處指出，市府推動「機車汰舊換新補助計畫」，原訂去年電動機車新車市售比及新領牌數目標為13%、9100輛，後因中央延長燃油機車貨物稅減免等因素，修正為11%、8400輛，但最後仍未達標。

審計處表示，截至去年底，桃園市電動機車登記數達10萬1812輛，占141萬176輛機車的7.22%，雖總量持續增加，但新車銷售動能逐年減弱，全市電動機車新車市售比已由2019年的35.38%降至去年的5.42%，新車領牌數也從3萬4969輛降至3875輛，顯示電動機車市場成長趨勢趨緩，呼籲市府檢討補助政策與推廣策略，提升民眾換購意願。

環保局表示，市府近年持續推動老舊機車汰舊換新及電動機車補助，但受到整體新車市場波動、民眾購車意願、車輛使用年限及既有消費習慣等結構性因素影響，導致新車領牌數及市售比未如預期，後續將持續檢討補助措施，研議更具誘因的多元方案。

環保局指出，截至今年6月底，桃園18歲以上人口電動機車持有率達5.12%，仍居六都第一；此外，1至4期燃油機車約13.7萬輛、二行程機車約1.4萬輛，均為六都最低，顯示老舊高污染機車汰換已逐步展現成果。

環保局表示，未來除持續精進電動機車補助政策，也將同步推動電動公車、桃小巴、能源補充設施及「我的減碳存摺」等措施，打造更完善的低碳運輸環境，持續朝運具電動化與改善空氣品質目標邁進。（經濟日報）

【8/3】

電動機車市場7月總銷量為3662輛，月減21.94%、年減28.69%。Gogoro市占下滑，不過Gogoro全新車款Gogoro Luna累積訂單陸續交車中，預計將顯現於8月的掛牌表現。

電動機車銷量雙減雙位數，Gogoro於7月領牌數為3183輛，主因受業務車訂單已全數於6月交付完畢影響，整體機車市占率由上月的6.04%下滑至4.49%。然而中高階車款與特定客群的表現依然亮眼，Gogoro在中高階車款市占率自6月起開始提升，並於7月強



勢站上8.8%；其中，女性在中高階車款的購買占比更創下8.1%今年新高，顯示全新車款Gogoro Luna產品策略精準切中消費者需求，已成為帶動中高階車款與女性訂單的核心動能，其累積訂單陸續交車中，預計將顯現於8月的掛牌表現。

白牌電動機車市場前九名皆由Gogoro車款包辦。甫於6月下旬上市的全新車款Gogoro Luna開出紅盤，上市首月即繳出破千輛訂單成績，7月掛牌達1009輛，奪下白牌電動機車銷售冠軍；Gogoro Ezzy 500則穩居亞軍。其餘依序為Gogoro VIVA XL、Gogoro VIVA MIX、Gogoro SuperSport。此外，在綠牌電動機車市場，Gogoro EZZY亦以755輛成績持續維持領先（時報資訊）

【8/4】

台灣7月機車市場銷售持續火熱，果如業界人士預期的，繳出破70,899台亮眼成績，比6月成長5.3%，也比去年同期成長8.6%，是今年以來最出色的單一月份。

以品牌來看，三陽（SYM）繳出32,749台，市佔率達到46.2%，光陽（Kymco）繳出17,129台，市佔率24.2%，山葉（Yamaha）繳出12,526台，市佔率17.7%。

Gogoro則以3,183台，市佔率4.5%，排名第四，Suzuki則在Sui的熱賣下，繳出2175台成績，市佔率來到3.1%。

三陽在7月能創下近三年來單月銷量與市佔新高，多款改款新車都是關鍵，三陽包辦前十名車款的七席，其中今年陸續改款的全新迪爵125與迪爵125國民省油車，全新迪爵125繳出7025台的成績，迪爵125繳出6,025台的成績，已佔了三陽7月銷量的40%，兩款車也分居單一車款銷售第一與第二名位置。除了國民省油車，運動車款JETSL+、DRG、MMBCU，加上訴求女性的CLBCU、

Woo 115等，讓三陽的霸業江山短時間都難以撼動。

光陽儘管近期主打最新運動車款G7，但卻並未進入前十名，只靠K1 150的4424台，排名第三，作為光陽在前十名唯一的車款。

山葉則仍是Jog 125與勁戰155為重點，分居第五與第七，勁戰155的銷量，除了蜜月期結束外，也在三陽多款運動車款的壓制下，銷量持續下跌。（自由時報）

【8/4】

新北市議員陳偉杰在新北市議會質詢指出，新北市針對電動機車補助提供相關名額，但申請民眾連一半都不到，要求環保局檢討是因宣傳不足還是充電疑慮等因素影響，對此環保局長程大維回應，近幾月確實發現電動機車補助申請量下滑，觀察是因產品蓄電力等造成使用者擔憂造成，製造商已在討論如何優化產品，市府將針對過往補助方案檢討有無辦法鎖定客群。

陳偉杰指出，新北不少老舊汽機車，質詢民眾的汰換進度，是否有哪些地區的汰換率比較不理想？也指出不少民眾反映有些老舊車擺在路邊許久，造成停車空間被壓縮，希望市府更積極取締老舊車輛久占的問題，並針對電動機車補助申請量下滑的問題請教環保局，指出電動機車補助名額申請連一半都不到，要求環保局檢討是因宣傳不足還是誘因不足。

環保局長表示，機車部分除了中央獎勵制度外，新北也積極鼓勵汰換老舊機車，並鼓勵車主改換電動機車，希望以提高補助比例成為促使誘因，並主動上街加強廢棄車查報。

環保局長也坦言市府發現近幾個月以來新北市的電動機車補助申請量有下滑，調查發現民眾是因產品蓄電力、個案造成網路輿



情釀成使用者擔憂等原因而降低購買電動機車的意願，電動機車製造商已在討論如何優化產品，市府會進行市場調查，檢討過往補助方案有無辦法針對客群鎖定、提高申請補助率。

環保局補充，全國112年度新增電動機車73656輛、113年度新增70772輛、114年度新增28923輛，雖全國電動機車數量均下滑，但新北市透過全國首創「早鳥方案」與「雙汰舊方案」多重加碼，多管齊下加速淘汰高汙染車輛，統計114年度，新北市電動機車設籍數、成長數均位居六都第一，未來也將評估加強客群方案提升民眾申請意願。（中時即時）

【8/10】

中國大陸許多大城市持續實施「禁摩」政策之際，重慶卻保留並發展重機文化。近年隨著短影音平台帶動，重慶街頭穿梭的重型機車、霓虹夜景與山城地形相互交織，形成獨特城市景觀，吸引大批遊客專程前往體驗，進而帶動觀光消費新商機。

法新社報導，每到夜晚，重慶街頭便可看到遊客跨上重型機車，在騎士載送下穿越城市地標，攝影師則一路跟拍，將騎乘畫面剪輯成具有電影感的短影音。

這類重機體驗已成重慶新興旅遊項目。當地騎士開始提供服裝造型、路線安排、攝影與影片剪輯等完整服務，一套包含照片與短影音的體驗方案，價格人民幣200元起，吸引不少年輕旅客前往消費，也讓騎乘活動逐漸轉變為結合旅遊、攝影與內容創作的新型消費模式。

創作者將重機、山城夜景與城市街道結合，進一步轉化為年輕族群可參與、可分享的旅遊體驗，提升重慶重機觀光的商業價值。

重慶自1979年起便是中國大陸重要機車製造基地。目前重慶機車產量占中國大陸總產量逾三分之一，完整產業鏈也為當地重機風潮提供基礎。（工商時報）

【8/20】

KYMC O光陽集團正式宣布，針對旗下熱銷明星車款推出全新車型K1 E 125，在物價持續上漲的時代，為消費者提供更經濟實惠的代步新選擇。全新「K1 E 125」擁有同級最大的10.1 ps馬力與充沛扭力表現，搭配QC 3.0科技快充，同時，KYMCO也推出破萬元購車金優惠，搭配汰舊換新貨物稅減徵方案，最低僅需4.85萬元即可入手，強勢搶攻125 c.c.國民車市場。

全新K1 E 125擁有同級最大的10.1 ps馬力與1.14 kg-m最大扭力，同時K1 E 125具備60.2 km/L的1級油耗表現，在動力輸出與節能效率之間取得良好平衡；再加上噴射電腦4年保固承諾，進一步提升車主用車安心感，並享有更經濟實惠的整體效益。

為滿足不同消費者的用車需求，K1 E 125提供鼓煞版與碟煞版雙車型選擇。其中，碟煞版採用前220 mm碟盤配置，搭配100 mm寬胎面設定，進一步強化制動表現與行車穩定性。在實用配備方面，K1 E 125擁有37.4L大容量車廂空間，並標配Type-A QC3.0 USB充電埠，提升日常騎乘便利性。

全新K1 E 125也以具競爭力的價格設定，進一步降低入手門檻，減輕消費者購車負擔。搭配1.1萬元購車金、6000元限期汰舊加碼，以及汰舊換新貨物稅減徵加廢車回收最高6300元，最低入手價不到5萬元。（時報資訊）

【8/24】

南投縣環保局辦理老舊機車汰舊換新補



助方案，自今年4月7日開放申請以來，縣民響應熱烈。環保局提醒，目前受理申請補助金額已過半，預算用罄後即停止受理，呼籲符合資格的民眾把握機會儘快提出申請。

環保局指出，為改善機車排放污染並提升空氣品質，南投縣府今年持續推動老舊機車汰舊換新，結合中央與地方資源，祭出高額補助措施，其中淘汰舊車並換購電動機車，整合環境部300元至3300元補助、經濟部產業發展署6100元至8000元補助，以及縣府加碼補助1萬6000元，每輛最高可獲2萬7300元補助，創歷年新高。

純新購電動機車，每輛最高補助1萬2000元；單純淘汰老舊機車，不分二行程或四行程，每輛補助2500元，加上環境部廢車體回收獎勵金300元，合計可領2800元。

補助申請提供2種方式，除可親自送件至環保局局位於南投縣立體育場的「機車汰舊換新補助專區辦公室」外，也可郵寄至環保局空汙科申辦，相關申請表單及詳細辦法，可至環保局官方網站查詢下載。（自由時報）

【8/25】

今年5月實施高齡換照新制，年滿70歲的長者要強制換發汽機車駕照，要做健檢和2小時交通安全教育。台北市區監理所基隆監理站今天到「金山美田市民活動中心」為高齡長者換駕照，現場擠得滿滿都是長者很熱鬧。

基隆監理站表示，近年高齡者駕車意外頻傳，因此今年5月起強制年滿70歲的長者要換駕照，才能繼續開車到75歲，75歲以上的長者每3年要換一次駕照。一旦駕照逾期就可能面臨3600的罰鍰，並吊扣駕照。

金山區的長者較多，65歲以上的人口比例為21.79%，由於年輕人大部分都在外工

作，長者外出工作、採買或就醫，多仰賴騎車或開車。為方便偏鄉地區高齡長者不用舟車勞頓，跑到基隆監理站換駕照。基隆監理站今天到「金山美田市民活動中心」為高齡長者換駕照。

民眾事先已做完體檢，上完交通安全教育課程，就可拿舊照直接蓋章即領照，如果駕照遺失必須換新照，民眾備妥照片等資料，監理站就可直接郵寄到家。（自由時報）

【8/29】

交通部駕照管理三策略今年至明年分階段實施，下一波9月新制，公路局將新增機車道路駕駛訓練，道安講習課程將增加未滿18歲無照駕駛再犯班，同時延長講習再犯班、酒駕再犯班課程時間，最久要上到15小時，新制預計9月底上路。

今年9月即將上路的駕訓與回訓新制包括新增機車道路駕駛訓練、加重講習時數及新增未滿18歲無照駕駛再犯班。

為增加考照鑑別度，機車考驗項目中，1月已提高筆試難度，取消是非題改為全選擇題，並提高危險感知情境題數，9月將加碼推動「機車道路駕駛訓練」，盼加強安全駕駛觀念。

據統計，近5年未滿18歲無照違規舉發人數，民國110年約3.8萬人、111年約3.9萬人、112年約3.6萬人、113年約2.4萬人、114年約1.9萬人。公路局說，這一波道安講習課程項目也將新增「未滿18歲無照駕駛再犯班」，講習時間為6小時。

公路局提到，9月將延長「講習再犯班」、「酒駕再犯班」時間，講習再犯班增至6小時、酒駕再犯班增至15小時，針對駕駛人過去已接受講習，但仍再次違規，顯示對於道路安全認知仍有不足，盼透過延長學



習時間來改善錯誤行為，降低再犯可能性。

公路局說明，這波調整後，須參與相關課程者的違規態樣為未成年無照駕駛再犯、酒駕再犯，及1年內曾參加道安講習又有違規須接受講習者。

經統計，114年未滿18歲無照駕駛違規再犯通知人數3790人次；講習再犯班通知人數2萬2898人次；酒駕違規再犯班通知人數1932人次，估計這次調整影響人數共2萬8620人次。（中時即時）

【8/31】

交通部為推廣交通安全，邀請八點檔女星陳珮騏擔任代言人，並推出抽獎活動，9月起只要為期一個月騎機車零違規，即可抽機車、iPhone17等好禮。交通部長陳世凱表示，「台灣交通事故傷亡有66%來自騎乘機車，去年約有1700人，期盼透過宣導，2030年交通死亡人數降低50%目標。」

民國115年交通安全月9月1日啟動，今年以「守護機車安全、延續停讓文化」為雙主軸，並以「騎車毋通趕，停讓保平安」為宣導標語。交通部首度串聯國內主要機車大廠共同響應，從「人」的安全駕駛到「車」的安全維護雙管齊下，串聯全國超過7000家機車行設置機車安全守護站提供免費機車安全健檢。

根據統計，114年1至6月機車事故件數17萬5269件，115年1至6月事故件數16萬8333件，今年事故件數與去年同期減少4%。

陳世凱表示，目前台灣機車傷亡率大概占有交通死亡人數將近3分之2，每年有近66%的交通死亡人數是來自於機車族，以去年數據大約是1700多人，希望透過建立機車騎乘的觀念，達到2030年交通死亡人數降低

50%目標。

陳珮騏受訪表示，自己曾經也是機車族，希望透過自己的親身經歷，並藉由影片宣傳，提醒民眾不論是開車或騎車，多停一下、多禮讓一下、多看兩眼，可以避免危險跟憾事發生。

公路局長林福山表示，目前國內機車有1470多萬輛，機車駕照超過1500萬張，「機車常用族交通零違規抽獎活動」截至今天上午8時已有超過20多萬人次報名，9月15日前早鳥報名即可享有兩次抽獎機會，只要9月1日至9月30日「零違規」，就可以參加第一次抽獎，繼續維持到10月底「零違規」，就可以繼續參加第二次的抽獎。

機車常用族交通零違規抽獎活動，準備超過800項、總獎值超過200萬元的多樣獎品，包括11台機車、10支iPhone17、10支GARMIN智慧手錶、安全帽，以及百貨、超商禮券與咖啡好禮等，邀請民眾響應維持交通零違規安全駕駛。（中時即時）

宋文彬整理

自行車類

【8/6】

美國新版301條款強迫勞動關稅正式上路，台灣輸美自行車總稅率上限調整為10%且不疊加，相較中國大陸、越南等競爭國更具關稅優勢，加上自行車產業歷經近三年去庫存後景氣逐步回溫，激勵族群股價全面走強。

法人指出，美國此次301關稅政策重新調整後，台灣整車出口相較中國與越南更具



關稅優勢，將有助品牌客戶重新評估採購策略。近年來國際品牌持續分散供應鏈，降低對單一生產基地依賴，在關稅利多加持下，台灣及台商海外產能可望成為受惠者，尤其巨大、美利達兩大整車廠具備完整全球製造布局，可望優先受惠。

除了政策面利多，產業基本面也逐步改善。自行車產業自2023年起受到疫情期間超額備貨影響，歐美通路庫存居高不下，導致整車及零組件廠連續數年面臨訂單遞延、價格競爭及產能調整壓力。

不過，經過近三年的去庫存後，目前歐美主要品牌與通路庫存已逐漸回到健康水位，市場開始由「去庫存」轉向「補庫存」，加上2027年式新車陸續上市，供應鏈接單能見度已明顯改善。（工商時報）

【8/10】

美利達統計，7月台灣廠出貨2萬7133台，年減22%；7月合併出貨13萬3203台，年減3%；1至7月台灣廠累計出貨16萬2661台，年減21%；1至7月累計合併出貨68萬133台，年減0.2%。

巨大說明，7月自有品牌（OB）業務在歐洲市場持續成長，加上轉換匯率有利帶動，整體營收年增超過1成。歐洲市場受惠於新品上市帶動銷售表現，單月營收年增接近2成，其中英國及荷蘭地區表現亮眼，成長皆近3成；中國市場轉換台幣後，單月營收年增超過1成，需求維持穩健。

不過，巨大表示，美國市場持續受到暫扣令（WRO）事件影響，及伊朗戰爭影響消費者信心，導致單月營收下滑。

代工（OE）業務方面，巨大指出，7月單月營收表現較6月及去年同期雙雙成長8%，主要來自新年度車種訂單陸續出貨，顯示客戶拉貨動能穩定回溫。

巨大集團統計，第2季營運動能強勁反彈，單季營收重返成長軌道，達166.7億元，年增5.8%；稅後淨利6.3億元，年增234%；每股稅後盈餘提升至1.62元，展現出產品策略與全球布局的優化成效。上半年合併營收291.9億元，稅後淨利4.35億元，每股稅後盈餘1.11元。（中央社）

【8/11】

自行車產業景氣正迎來春燕。自行車雙雄公布7月營收，巨大年增12.8%，連續第三個月正成長；美利達7月營收雖仍年減1.08%，幾乎追平去年同期表現。業者解讀，雙雄營收增溫，顯示全球自行車市場歷經逾二年的調整後，歐美通路庫存逐步回到健康水位，市場需求也開始回溫，自行車產業復甦訊號愈發明確。

市場對自行車景氣回升的信心，也同步反映在股價表現。巨大10日強鎖漲停，終場收漲停價101.50元，重返三位數；美利達也上漲逾半根停板，終場收86元，雙雄股價均改寫今年以來新高。

巨大7月合併營收57.58億元、年增12.8%，前七月合併營收349.46億元，年減幅收斂至7.4%。

巨大表示，7月自有品牌受惠於歐洲市場需求持續成長，加上匯率轉換效益挹注，推升整體營收表現。其中歐洲市場受惠新品上市帶動銷售，單月營收年增接近2成；中國市場營收（以新台幣計）年增逾1成，需求維持穩健；美國市場仍受到WRO暫扣令及伊朗戰事影響消費信心，營收仍呈下滑；代工業務7月營收年月雙增，主要受惠新車訂單陸續出貨。

美利達7月合併營收24.57億元、年減1.08%，前七月合併營收148.11億元，年減13.22%。法人指出，美利達單月營收減幅已



大幅收斂，若後續歐美市場需求持續回升，加上新車款上市，營運可望逐季改善。自行車零組件廠日馳公布第二季財報，單季每股稅後純損0.37元，較去年同期每股純損0.52元明顯收斂。（工商時報）

【8/11】

自行車金屬鏈條龍頭桂盟公布上半年財報，合併營收27.77億元，年增約1成；營業利益6.31億元，稅後純益4.97億元，每股稅後純益（EPS）3.94元。雖然帳面獲利較去年同期下滑，但若扣除去年大陸廠搬遷利益影響，桂盟今年上半年本業獲利反而大幅成長26%，顯示核心營運動能持續增強。

桂盟表示，去年上半年EPS達4.94元，其中包含大陸廠搬遷所產生的業外利益，單一事件貢獻EPS約1.41元，因此今年上半年EPS雖較去年同期減少1元，但若排除一次性業外收益，今年上半年本業獲利表現明顯優於去年同期。

桂盟今年上半年營收年增約1成，帶動營業利益增加約6,200萬元，加上匯兌損失較去年同期減少約4,000萬元，推升整體淨利增加約1億元，獲利結構明顯改善，顯示在自行車產業歷經長時間庫存調整後，市場需求正逐步回溫。

自行車產業復甦訊號也反映在桂盟近期營收表現。桂盟7月合併營收4.9億元，年增27.1%，單月營收增幅明顯擴大；累計前七月合併營收32.4億元，年增10.8%，營收成長動能持續加速。（工商時報）

【8/13】

自行車大廠美利達12日公布2026年上半年財報，集團合併營收123億元、年減16%，稅後純益6.4億元、年減21%，每股稅後純益（EPS）2.15元，主要受到去年同期高基期影響，整體營運仍處於產業庫存調整

後的復甦階段。

美利達董事會同步通過人事案，前總經理、二代曾上原辭職後，即日起由董事長曾崧柱兼任總經理，市場關注公司在產業景氣逐步回溫之際，經營團隊調整後的後續布局。

自行車三雄上半年財報全數出爐，桂盟每股稅後純益3.94元居冠，美利達2.15元居次，巨大1.11元排名第三。

巨大第二季營收重返成長軌道，單季營收166.7億元、年增5.8%，稅後純益6.3億元、年增234%，EPS為1.62元，創2024年第三季以來單季新高。

美利達表示，歐洲子公司上半年營收年增14%，隨著市場需求逐步回溫，新產品與區域市場策略持續發揮作用；另一方面，中國市場受惠中低階自行車需求回升，上半年累計銷售量及營收分別年增12.5%及6%。

在美國新一輪301條款關稅下，台灣自行車輸美適用稅率，相較中國大陸、越南等競爭國有一定優勢，美利達表示，下半年全球自行車市場仍處於調整與復甦過程，公司將持續推出新品、優化產品組合及各區域市場布局審慎管理庫存與營運風險，穩健推動整體營運發展。（工商時報）

【8/19】

自行車金屬鏈條龍頭桂盟18日法說會指出，全球自行車產業庫存修正逐步落底，隨著歐洲市場回溫、補修市場需求穩健，加上大陸廠接單表現優於預期，帶動營運動能回升。

桂盟第二季合併營收14.36億元，連二季呈現季增；稅後純益2.72億元，季增20.26%、年增近5成，EPS 2.15元，營收與獲利走強，顯示自行車業需求回溫及產品組合改善效益發酵。

桂盟上半年稅後純益4.97億元，EPS為



3.94元，雖年減13.22%，但桂盟強調，係因去年因認列大陸廠搬遷一次性利益，墊高比較基期；若排除該業外收益，今年上半年本業獲利反而年增達26%。

展望後市，桂盟認為，自行車產業庫存修正已近尾聲，OE市場有望恢復成長，補修市場則維持穩健需求，非自行車鏈條業務亦可望延續正向發展。其中，近年積極布局的車庫門鏈條業務，在第二季起重新回到成長軌道，隨北美客戶合作深化，並逐步由單一零組件供應切入系統整合，預期將成為未來數年的重要成長引擎。

此外，桂盟持續推進越南產能布局，隨新產能利用率提升，加上高毛利產品占比提高，有助於改善整體產品組合與獲利結構。法人認為，隨自行車產業景氣回升及車庫門鏈條等新事業逐步放量，桂盟下半年營運可望延續成長趨勢，今年全年獲利有機會優於去年。（工商時報）

【8/20】

自行車廠巨大機械今天發布2025永續報告書，其中溫室氣體盤查涵蓋集團100%營收範圍，主要營運據點「範疇一」與「範疇二」排放較基準年絕對減量40.03%，創歷年最高年度減量。

巨大指出，2025年再生能源占集團總電力比達19.6%，較2022年的7.4%大幅躍升，提前超越2030年18.5%的目標。

依溫室氣體盤查規範，將排放源依據控制權與產生來源，主要分為「範疇一」與「範疇二」2大類，「範疇一」是指公司自己燒燃料產生的直接排放，而「範疇二」是指公司買電所產生的間接排放。

巨大表示，集團透過製程優化、設備汰換、照明改善、太陽能導入及行為管理等措施，全年減排4571.51公噸二氧化碳當量；再生能源占總電力比達19.6%，提前達成2030

年目標

巨大集團也說明，2025年的永續績效包括有害廢棄物回收率由2022年的84%提升至98%，同時完成100%自有工廠及供應商據點生物多樣性風險篩檢，建立首個風險基線，並正式成為自然相關財務揭露先行者（TNFD Early Adopter）。

巨大說明，透過中水回收及雨水蒐集，全年回收水量達3.19億公升。在材料應用方面，再生鋁合金全年用量達2240公噸；輪胎產品累計導入47項海洋回收再生材料；集團旗下坐墊產品全面導入含再生材料方案，累計生產137萬顆。Giant台灣二手車銷售達1666台，Giant二手車認證計畫在台灣創造新台幣2034萬元營收。

打造可衡量的減碳進程方面，巨大指出，2025年巨大集團溫室氣體盤查涵蓋100%營收範圍，納入全球9座製造基地與15家銷售公司。台灣及中國據點「範疇一」與「範疇二」排放較基準年絕對減量40.03%，創歷年最高紀錄，並規劃依循科學基礎減量目標倡議（SBTi）方法制定後續減碳路徑。（中央社）

【8/20】

美利達將新車款分散到各季度上市，第五代REACTO公路車改款與新款電動自行車已陸續開賣，台灣廠同步調整出貨配置，優先銜接新舊車款轉換與通路補貨節奏。這波產品安排讓工廠出貨節奏逐步回到季節性型態，也使經銷端庫存維持在較平穩水位。

區域銷售先由歐洲與中國回溫。歐洲子公司上半年銷售年增14%，獲利1.67億元、年增49%，隨品牌與通路庫存恢復正常，傳統公路車與電動自行車同步增長。中國市場原先預估全年可能衰退15%至20%，但春季後中低價位入門車與登山車需求回升，上半年銷量年增12.5%，銷售金額年增6%。



產品組合也從過去集中於公路車、Gravel與高階電動登山車，逐步轉向各類車款需求較平均的結構。城市型電動自行車與一般登山車庫存消化後，下半年到明年車種配置將更接近正常水準。近期在德國舉辦的全球新車發表會，展出超過400款年度主打車型，吸引近千人次經銷商參與，經銷端對新品反應明顯升溫。

獲利面已先出現修復，第2季毛利率回升至約18%，來自新年度車款重新報價、產品價格調整，以及匯率較去年同期穩定。上半年合併營收123億元，稅後淨利6.4億元，每股稅後盈餘2.15元。第3季仍處歐洲銷售旺季，營運成長幅度預估與第2季大致相近，明年產品組合已進入準備階段，重要新品預計於明年第1季末至第2季陸續上市，數量將多於今年。（MoneyDJ新聞）

【8/27】

台灣自行車產業復甦踩煞車，今年前七月整車、電動輔助自行車（E-Bike）與零組件出口同步走弱，一改上半年「零件撐盤、整車回溫」的溫和復甦格局，7月更出現出口量、出口值同步回檔。

台灣自行車輸出業公會則認為，7月回檔尚難定調景氣再度轉弱，8月數據將成為關鍵風向球。若歐洲市場與零組件出口率先止穩回升，不排除7月僅是季節性修正，產業復甦腳步並未中斷。

根據自行車公會初步統計，台灣自行車今年前七月整車出口值約4.10億美元、年減2.91%，其中7月單月出口值約6,200萬美元、年減16.58%；E-Bike前七月出口值約3.29億美元、年減18%，7月單月出口值年減4.87%；零組件前七月出口值約8.54億美元、年減1.59%，7月單月出口值約1.17億美元、年減18.1%。

值得一提的是，零組件出口原本是上半

年逆勢成長亮點，出口值年增1.65%，但7月卻轉負成長，顯示短期出口動能再度承壓。

自行車公會表示，庫存水位已非當前自行車業主要問題，真正壓力仍來自歐美終端需求尚未明顯回升；受到高通膨影響，歐美消費者支出轉趨保守，加上歐洲運費高漲、原物料成本同步上升，在需求尚未強勁回溫的情況下，品牌商與通路商普遍採取觀望策略，下單態度更加審慎，呈現「非必要不下單」的保守操作。

不過公會強調，7、8月正值歐洲暑假，品牌商與通路商下單節奏本就較為放緩，單看7月出口數據尚不足以判斷產業景氣走勢；若後續零組件出口重新恢復成長，加上歐美終端需求逐步回溫，整車出貨動能可望隨之回升，因此8、9月出口數據將成為關鍵觀察指標。

自行車雙雄巨大、美利達日前法說會上均表示，歐洲是目前相對具有韌性的市場，美國仍是復甦路上的最大變數。（工商時報）

鄭育佳整理

汽機車零組件類

【8/3】

中鋼近年積極推動精緻鋼品，藉此提振毛利表現，目前精緻鋼品毛利貢獻度已占整體訂單的9成以上。今年中鋼精緻鋼品的目標是占整體接單的12.8%，其中，又以高強度結構鋼需求最旺盛，而中鋼的低碳RC（Recycle Content）鋼材銷量也逐年增加。公司表示，去年精緻鋼品占中鋼接單比達11.5%，但毛利占訂單的9成以上，指標性產品就是高強度結構鋼，例如5月落成的淡江



大橋，就使用3.2萬噸的中鋼鋼板。

公司分析，目前市場最缺的是鋼板，這是非常內需型的產業，包括半導體廠房、物流中心的擴建、公共工程都需要，需求都非常好。中鋼的鋼結構訂單已接到明年，為此中鋼構也在原本興達海基廠區興建一條產線橋樑組裝，預估未來幾年會有多達20萬~30萬噸的訂單；中鋼的精緻鋼品中，高功能結構用鋼占比將近4成最大。中鋼開發出0.1mm的薄頂規電磁鋼片，可應用在無人機、機器狗、機器人用的馬達。

公司坦言，精緻鋼品今年迄今的占比是11.5%，進度稍有落後，主要是因為銷售分母變大，達到12.8%有困難度，但中鋼仍要努力達成，2030年要到20%的目標也不會改變。（工商時報）

【8/14】

輸美關稅調降效益發酵，汽車零件龍頭廠東陽獲利動能增溫，13日公告7月自結稅前盈餘3.97億元，月增14.7%、年增1.37倍，為近四個月最佳，累計前七月稅前盈餘25.75億元，每股稅前盈餘4.36元，單月及前七月表現皆為同期次高。

東陽獲利於淡季逆勢增溫，彰顯輸美汽車零件關稅調降後，客戶下單及拉貨需求逐步回升。此外，新台幣走貶挹注東陽獲利。公司說明，雖目前仍處汽車零件產業傳統淡季，不過自5月起，台灣汽車零組件銷美關稅由27.5%降至15%，客戶下單及拉貨動能逐步恢復，因此帶動7月獲利明顯成長。

法人認為，上半年受到美國關稅政策不確定影響，北美客戶採購較謹慎，部分訂單延後，隨台灣輸美汽零關稅降至15%，與日本、韓國及歐洲等主要汽車製造產業國重新站回相同競爭基礎，加上北美AM市場即將進入傳統旺季，客戶庫存逐步回補，有助東陽下半年營運續升溫。

東陽表示，關稅調降後，市場競爭環境更趨公平，有利具競爭力的企業發展。公司將依計畫推動新廠建設，並持續投資人才、研發新產品及導入AI，同時靈活調整全球產能布局，以因應旺季需求及掌握未來市場成長機會。（工商時報）

【8/20】

美國正將對中貿易戰的防火牆一路延伸至北美。外媒引述知情人士透露，墨西哥正研議對中國商品祭出更嚴格的貿易措施，鋼鐵、汽車等可能成為加徵對象。華府則利用「美墨加協定」（USMCA）審查施壓，要求墨國對中國鋼鋁採取與美國一致的關稅措施。分析指出，美國正透過北美市場優惠與關稅壓力並進，積極拉攏墨西哥加入抗中貿易陣線。

美國總統川普2025年啟動「貿易戰2.0」後，墨西哥成為中國進口商品規避美國關稅、繞道進入美國市場的潛在缺口，因此華府要求墨西哥收緊對中貿易政策。報導指出，此次研議中的新貿易措施，正值「美墨加協定」前景不明之際。美國決定不再直接延長這項讓墨西哥享有優惠進入美國市場待遇的協定，改為進行逐年審查。華府也施壓墨西哥，要求對中國鋼鐵及鋁採取與美國「貿易法」第232條相同的關稅措施，試圖建立美墨加三國共同對抗中國的貿易陣線。

中國是墨西哥在拉丁美洲的第二大貿易夥伴，墨西哥則是中國第三大出口市場。2026年1月，墨西哥對未與該國簽署自由貿易協定的國家，約1,500類商品加徵最高50%關稅。此舉是墨國總統保護國內生產商，同時緩和與川普關係的措施之一。受影響商品包括汽車、汽車零組件及鋼鐵，尤以中國商品受影響較大。

知情人士指出，墨西哥經濟部與財政部正評估目前未納入雙邊貿易協議的商品，鋼



鐵產品及汽車是主要考量加徵關稅的品項。值得注意的是，墨西哥研議中的貿易措施也希望強化「墨西哥計畫」（Plan Mexico）。報導指出，這項由墨國政府主導的經濟發展計畫，包括提供租稅減免及其他優惠措施，以吸引民間投資、擴大國內供應鏈，希望透過提高關稅保護及實施「墨西哥計畫」等誘因，促使企業增加在墨西哥當地的投資與生產，並降低對中國進口商品的依賴。（工商時報）

【8/20】

汽車安全零組件廠劍麟積極跨足AI伺服器散熱市場，旗下南投二廠伺服器精密金屬加工產線已於第二季逐步小量生產，其中液冷散熱分歧管自第二季底開始出貨，後續將隨客戶需求逐步增量。劍麟儘管上半年營收、獲利皆衰退，不過19日法說會強調，汽車事業持穩發展，亦積極推進AI伺服器散熱零件業務，第三季看法審慎樂觀。

劍麟說明，上半年受美國關稅政策、客戶訂單排程及庫存調節影響，加上中國大陸車市需求偏弱，新車型拉貨較為審慎，導致營收獲利下滑。不過劍麟積極布局AI伺服器散熱，已成為公司跨足非車用市場的重要新动能，其中，伺服器精密金屬加工產線第二季起小規模生產，液冷散熱產品並於第二季底啟動出貨，隨著出貨量與產能逐步提升，看好將成為劍麟在汽車零件外的第二成長曲線。

在汽車本業方面，劍麟表示，全球車市雖受到終端需求趨緩、關稅政策及中國市場價格競爭影響，但汽車安全規範持續升級，加上車廠提高安全配備，產業成長動能逐步由整車銷量轉向單車搭載價值提升。劍麟認為，隨汽車訂單逐步回穩，加上AI散熱產品進入出貨及放量階段，下半年營運有機會優於上半年，對第三季看法審慎樂觀。（工商

時報）

【8/25】

汽車零組件廠跨領域布局AI、機器人、能源、光通訊等利基市場，近期陸續傳捷報。精確24日宣布，旗下AI液冷散熱業務取得全球散熱品牌及散熱解決方案大廠訊凱國際，正式成為合格供應商，從產品開發、樣品驗證階段邁入正式供應商合作體系，成為精確跨入AI散熱供應鏈的重要進展。

精確已完成多款AI液冷散熱產品研發與客戶驗證，持續推進不鏽鋼分歧管及液冷零部件量產交付。公司指出，AI伺服器供應鏈存在研發、認證、驗證及產能備貨周期，液冷產品一般需提前3~6個月規劃產能與備料，隨輝達Vera Rubin預計明年開始導入市場，在新一代GPU算力提升、伺服器整機功耗持續增長，樂觀市場對於高效液冷散熱系統與相關零組件的需求將進一步擴張。

其他汽零廠跨域布局近期也陸續進入實質階段。艾姆勒也切入AI伺服器與高速光通訊散熱，布局水冷、浸沒式散熱及800G、1.6T產品；IKKA則投資穀金精密近20%股權，搶進人形機器人零組件，並與日本Tier 1廠商合作開發AI伺服器液冷系統分歧管。

金興精密將既有車用馬達技術延伸至無人載具及AGV，第二季已啟動無人載具馬達小量樣品出貨；麗清布局人形機器人關節控制模組，產品預計第三季起小量出貨；聯嘉投控則將跨足人形機器人及Micro LED光通訊，布局視覺照明、MCU控制模組及智能感測器。（工商時報）

陳明德高專整理



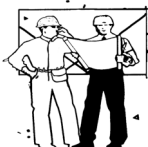
2026年 08 月

汽車銷售統計月報表

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	1,350		676	704	3,214	0	1,442	7,386	64.37
		商用車(3.5噸以下)	0		1,866	346	731	0	0	2,943	25.65
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	393	30	0	423	3.69
		合 計	1,350	722	2,542	1,050	4,338	30	1,442	11,474	100.00
		%	11.77	6.29	22.15	9.15	37.81	0.26	12.57	100.00	
	去年同期銷售	小 客 車	783	0	533	594	5,284	0	1,376	8,570	63.40
		商用車(3.5噸以下)	0	0	2,200	331	1,280	52	0	3,863	28.58
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	400	18	0	418	3.09
		合 計	783	666	2,733	925	6,964	70	1,376	13,517	100.00
		%	5.79	4.93	20.22	6.84	51.52	0.52	10.18	100.00	
外 銷 數 量	本期銷售	小 客 車	0		0	0	1,953	0	0	1,953	99.24
		商用車(3.5噸以下)	0		15	0	0	0	0	15	0.76
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	15	0	1,953	0	0	1,968	100.00
		%	0.00	0.00	0.76	0.00	99.24	0.00	0.00	100.00	
	去年同期銷售	小 客 車	0	0	0	0	2,933	0	0	2,933	96.20
		商用車(3.5噸以下)	0	0	116	0	0	0	0	116	3.80
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	116	0	2,933	0	0	3,049	100.00
		%	0.00	0.00	3.80	0.00	96.20	0.00	0.00	100.00	
總 計	本期合計		1,350	722	2,557	1,050	6,291	30	1,442	13,442	
	%		10.04	5.37	19.02	7.81	46.80	0.22	10.73	100.00	
	去年同期		783	666	2,849	925	9,897	70	1,376	16,566	
	%		4.73	4.02	17.20	5.58	59.74	0.42	8.31	100.00	

* 資料來源：依本會各汽車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。（出廠數）



2026年01~08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	本期銷售	小 客 車	12,478		8,369	7,568	48,404	0	14,679	91,498	66.68
		商用車(3.5噸以下)	0		19,497	3,043	9,152	28	0	31,720	23.12
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	4,030	259	0	4,289	3.13
		合 計	12,478	9,713	27,866	10,611	61,586	287	14,679	137,220	100.00
		%	9.09	7.08	20.31	7.73	44.88	0.21	10.70	100.00	
	去年同期銷售	小 客 車	10,273	0	5,521	8,864	48,728	0	12,410	85,796	64.33
		商用車(3.5噸以下)	0	0	22,716	2,972	11,031	409	0	37,128	27.84
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	3,366	241	0	3,607	2.70
		合 計	10,273	6,835	28,237	11,836	63,125	650	12,410	133,366	100.00
		%	7.70	5.12	21.17	8.87	47.33	0.49	9.31	100.00	
外 銷	本期銷售	小 客 車	0		0	0	15,830	0	0	15,830	98.23
		商用車(3.5噸以下)	0		286	0	0	0	0	286	1.77
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	286	0	15,830	0	0	16,116	100.00
		%	0.00	0.00	1.77	0.00	98.23	0.00	0.00	100.00	
	去年同期銷售	小 客 車	0	0	0	0	26,269	0	0	26,269	97.66
		商用車(3.5噸以下)	0	0	627	0	2	0	0	629	2.34
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	627	0	26,271	0	0	26,898	100.00
		%	0.00	0.00	2.33	0.00	97.67	0.00	0.00	100.00	
總 計	本期合計		12,478	9,713	28,152	10,611	77,416	287	14,679	153,336	
	%		8.14	6.33	18.36	6.92	50.49	0.19	9.57	100.00	
	去年同期		10,273	6,835	28,864	11,836	89,396	650	12,410	160,264	
	%		6.41	4.26	18.01	7.39	55.78	0.41	7.74	100.00	

* 資料來源：依本會各汽車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。（出廠數）

2026年08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	本期生產月	小 客 車	1,255		546	833	4,927	0	1,470	9,031	67.42
		商用車(3.5噸以下)	0		2,063	401	757	0	0	3,221	24.05
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	388	17	0	405	3.02
		合 計	1,255	738	2,609	1,234	6,072	17	1,470	13,395	100.00
		%	9.37	5.51	19.48	9.21	45.33	0.13	10.97	100.00	
	去年同期生產月	小 客 車	793	0	410	1,056	7,361	0	1,472	11,092	68.85
		商用車(3.5噸以下)	0	0	2,074	430	1,241	0	0	3,745	23.24
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	424	70	0	494	3.07
		合 計	793	780	2,484	1,486	9,026	70	1,472	16,111	100.00
		%	4.92	4.84	15.42	9.22	56.02	0.43	9.14	100.00	
累 計 生 產 數 量	本期生產月	小 客 車	11,844		6,920	7,221	62,802	0	15,666	104,453	70.71
		商用車(3.5噸以下)	0		19,323	2,820	8,419	0	0	30,562	20.69
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	3,874	52	0	3,926	2.66
		合 計	11,844	8,772	26,243	10,041	75,095	52	15,666	147,713	100.00
		%	8.02	5.94	17.77	6.80	50.84	0.04	10.61	100.00	
	去年同期生產月	小 客 車	8,843	0	7,417	9,473	71,485	0	13,619	110,837	70.67
		商用車(3.5噸以下)	0	0	21,878	2,973	9,633	70	0	34,554	22.03
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	3,257	404	0	3,661	2.33
		合 計	8,843	7,796	29,295	12,446	84,375	474	13,619	156,848	100.00
		%	5.64	4.97	18.68	7.94	53.79	0.30	8.68	100.00	

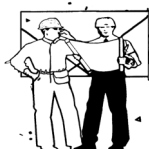
* 資料來源：依本會各汽車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。



2026年 08月

各汽車廠機種別產銷統計表

公司別	機 種 名 稱	排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計	
			本 月	年累計	本 月	年累計	本 月	年累計	本 月	年累計
裕隆	LUXGEN G91 (SUV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	G92 (SUV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L91 (MPV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L92 (MPV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L91 (MPV)	180kw	0	0	0	0	0	0	0	0
	L92 (MPV)	150kw	0	0	0	0	0	0	0	0
	C71 (GPK)	1800	0	0	27	36	0	0	27	36
	C71 (GPK)	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN LCS S61	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN LCH H61	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN SEDAN S71	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN SEDAN S71	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN SUPER SENTRA B17	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TIIDA C11	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TIIDA C12	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TEANA J32	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TEANA J32	2500	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN MARCH K13	1500	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN LIVINA L11	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN X-TRAIL T32X	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN X-TRAIL T32X	2500	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN X-TRAIL T33	1500	219	1,425	210	1,618	0	0	210	1,618
	LUXGEN D31 電動車	172kw	398	998	598	917	0	0	598	917
	NISSAN KICKS P15	1500	256	3,301	214	3,246	0	0	214	3,246
	LUXGEN URX L71	1800	0	50	15	37	0	0	15	37
	NISSAN SENTRA B18	1600	195	1,989	192	2,006	0	0	192	2,006
	MG G50	1500	18	2,092	36	2,305	0	0	36	2,305
	Foxtron BRIA D21	172kw	169	1,989	58	2,313	0	0	58	2,313
	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		1,255	11,844	1,350	12,478	0	0	1,350	12,478
福特六和	國產車	排氣量	738	8,772	722	9,713	0	0	722	9,713
	合 計		738	8,772	722	9,713	0	0	722	9,713



2026年 08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	26	1	50	0	0	1	50
	ET35底盤		1	3	2	9	0	0	2	9
	CT木床		0	41	0	81	0	0	0	81
	CT底盤車		0	3	0	10	0	0	0	10
	得利卡底盤	2400	62	294	58	264	0	13	58	277
	得利卡貨車		253	2,431	252	2,561	0	0	252	2,561
	得利卡廂車		138	1,201	164	1,479	0	9	164	1,488
	得利卡幼童車		39	229	27	239	0	0	27	239
	菱利底盤		0	58	0	66	0	0	0	66
	菱利貨車	1500	6	544	0	493	6	133	6	626
	菱利廂車		18	75	0	0	6	65	6	65
	菱利電動車	127KW	28	121	23	96	0	0	23	96
	ZINGER貨車	2400	23	156	15	147	0	3	15	150
	ZINGER廂車	1500	362	3,031	290	3,105	3	7	293	3,112
	J SPACE貨車	1500	354	4,007	364	4,052	0	0	364	4,052
	J SPACE廂車	1500	769	6,943	657	6,720	0	40	657	6,760
	J SPACE貨車底盤	1500	10	160	13	125	0	16	13	141
	COLT Plus	1500	0	651	57	981	0	0	57	981
	OUTLANDER	2400	0	501	75	686	0	0	75	686
	XFORCE	1500	365	4,491	356	4,131	0	0	356	4,131
	MG	1500	181	1,277	188	2,571	0	0	188	2,571
	合 計		2,609	26,243	2,542	27,866	15	286	2,557	28,152
三陽	KU KU CUSTIN	1500	0	540	80	873	0	0	80	873
	KU KU CUSTIN	2000	120	1,320	143	1,330	0	0	143	1,330
	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
	QU2 VENUE	1000	23	23	0	0	0	0	0	0
	VENUE QXG	1600	330	2,400	206	2,166	0	0	206	2,166
	TUCSON NX4 HEV	1600	180	1,408	123	1,367	0	0	123	1,367
	TUCSON NX4	1600	30	210	17	321	0	0	17	321
	TUCSON NX4	2000	30	120	5	121	0	0	5	121
	TUCSON TLG	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	TUCSON TLD	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	TUCSON TLG	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	MUFASA NU2	2000	120	1,200	130	1,390	0	0	130	1,390
	SANTA FE DMD	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	SANTA FE DMG	2400	0	0	0	0	0	0	0	0
	QT 500 2.7噸	2776	11	108	8	100	0	0	8	100
	PORTER 3.25噸	2500	390	2,712	338	2,943	0	0	338	2,943
	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		1,234	10,041	1,050	10,611	0	0	1,050	10,611



2026年 08月

各汽車廠機種別產銷統計表

公司別	機 種 名 稱			排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計		
					本 月	年累計	本 月	年累計	本 月	年累計	本 月	年累計	
國瑞	大客車	RK	商用車3.5噸以上	7684	11	54	8	51	0	0	8	51	
		RN		7684	0	51	0	47	0	0	0	47	
		RM		7684	13	145	15	151	0	0	15	151	
		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)			14	43	14	46	0	0	14	46	
		FR			9	53	8	55	0	0	8	55	
		FS			28	190	28	196	0	0	28	196	
	中貨車	FC7J (新福將)		6403	6	63	6	68	0	0	6	68	
		FD7J			52	315	49	331	0	0	49	331	
		FG8J		7684	0	21	0	22	0	0	0	22	
		GH8J			33	287	36	302	0	0	36	302	
		XZU(5.5噸)		4009	188	2,230	192	2,338	0	0	192	2,338	
		XZU(6.5噸)			10	71	12	76	0	0	12	76	
		XZU(7.4~7.5噸)			14	70	13	66	0	0	13	66	
		XZU(8-8.5噸)			10	281	12	281	0	0	12	281	
		貨卡車	XZU(3.49噸)		4009	38	442	30	475	0	0	30	475
		小貨車	TOWN ACE 1.5L		1496	388	3,465	318	3,755	0	0	318	3,755
		小貨車	TOWN VAN 1.5L		1496	331	4,512	383	4,922	0	0	383	4,922
		小客車	VIOS 1.5L		1497	271	2,212	258	2,210	0	0	258	2,210
			YARIS CROSS 1.5L		1496	611	11,163	635	11,240	0	0	635	11,240
			COROLLA 1.5L		1490	119	1,839	0	0	117	1,922	117	1,922
			COROLLA 1.6L		1598	338	2,650	0	0	575	2,636	575	2,636
			COROLLA 1.8L		1794	264	2,405	263	2,598	0	0	263	2,598
			COROLLA 1.8L HV		1798	240	2,648	206	1,812	91	815	297	2,627
		COROLLA 2.0 L		1998	893	7,491	19	194	902	7,358	921	7,552	
		COROLLA CROSS 1.8L		1798	409	15,159	356	14,674	68	573	424	15,247	
		COROLLA CROSS 1.8L HV		1798	1,782	17,235	1,477	15,676	200	2,526	1,677	18,202	
	合 計				6,072	75,095	4,338	61,586	1,953	15,830	6,291	77,416	
臺塑	DAF			12902	17	34	27	152	0	0	27	152	
	DAF			6700	0	1	3	94	0	0	3	94	
	VDL			10837	0	17	0	13	0	0	0	13	
	廂框貨車 DFSK			1500	0	0	0	0	0	0	0	0	
	廂式貨車 DFSK			1500	0	0	0	28	0	0	0	28	
	合 計				17	52	30	287	0	0	30	287	
台灣 本田	CR-V 1.5			1498	60	3,105	60	3,029	0	0	60	3,029	
	FIT 1.5			1498	191	2,557	221	2,442	0	0	221	2,442	
	HR-V 1.5			1498	696	7,603	728	7,159	0	0	728	7,159	
	CR-V 2.0 HEV			1993	523	2,401	433	2,049	0	0	433	2,049	
	合 計				1,470	15,666	1,442	14,679	0	0	1,442	14,679	



2026年 08月

機車銷售統計月報表

單位：輛

廠名		三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%
規格									
內銷數量	50CC	0	0	0	0	0		0	0.00
	90CC	0	0	0				0	0.00
	100CC	0	14	0	0	0		14	0.02
	110CC	2,748	2,590			0		5,338	8.04
	115CC					250		250	0.38
	125CC	17,840	5,330	1,606	9,328	341		34,445	51.85
	135CC		452					452	0.68
	150CC	6,736	7,110		3,151	0		16,997	25.59
	160CC	2,670	1,565					4,235	6.38
	170CC	0				0		0	0.00
	180CC	0	1,597			30		1,627	2.45
	200CC		0			0		0	0.00
	220CC							0	0.00
	250CC	0	0			5		5	0.01
	280CC							0	0.00
	300CC	28	0		48			76	0.11
	320CC		14					14	0.02
	350CC		0					0	0.00
	400CC	14	6					20	0.03
	450CC		0					0	0.00
	470CC	0						0	0.00
	500CC	7	0					7	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	22						22	0.03
	400w		4					4	0.01
	500w		3			0		3	0.00
	690w							0	0.00
	800w		10	0				10	0.02
	1200w				0			0	0.00
	1350w			0				0	0.00
	2000w		515					515	0.78
	2500w				0		686	686	1.03
	3000w					0	0	0	0.00
	5500w						415	415	0.62
	6000w					0	100	100	0.15
	6200w			26			723	749	1.13
	6400w					0	141	141	0.21
	7000w				0		157	157	0.24
	7200w						2	2	0.00
	7400w						13	13	0.02
	7600w				0	0	82	82	0.12
	8400w						0	0	0.00
	9000w						50	50	0.08
	本期小計	30,065	19,210	1,632	12,527	626	2,369	66,429	100.00
	去年同期	29,000	14,519	1,391	12,995	766	2,589	61,583	
外銷數量	50CC	0	1,222	111	0	400		1,733	14.71
	90CC	0	0	180				180	1.53
	100CC	0	248	0	0	0		248	2.10
	110CC	0	0		0	0		0	0.00
	115CC					0		0	0.00
	125CC	188	3,100	0	1,522	0		4,810	40.81
	135CC		0					0	0.00
	150CC	0	442		149	300		891	7.56
	160CC	0	1					1	0.01
	170CC	0				6		6	0.05
	180CC	34	1			0		35	0.30
	200CC		0			0		0	0.00
	220CC							0	0.00
	250CC	170	140			0		310	2.63
	280CC							0	0.00
	300CC	0	579		0			579	4.91
	320CC		476					476	4.04
	350CC		9					9	0.08
	400CC	249	40					289	2.45
	450CC		639					639	5.42
	470CC	0						0	0.00
	500CC	85	144					229	1.94
	550CC		546					546	4.63
	600CC	0						0	0.00
	650CC		0					0	0.00
	700CC		351					351	2.98
	300w		453					453	3.84
	350w	0						0	0.00
	400w		0					0	0.00
	500w		0			0		0	0.00
	690w							0	0.00
	700w		0					0	0.00
	800w	0		0				0	0.00
	1200w				0			0	0.00
	1350w			0				0	0.00
	2000w		0					0	0.00
	2500w				0		0	0	0.00
	3000w					0	0	0	0.00
	5500w					0	0	0	0.00
	6000w					0	0	0	0.00
	6200w			0			0	0	0.00
	6400w					0	0	0	0.00
	7000w				0		0	0	0.00
	7200w						0	0	0.00
	7400w						0	0	0.00
	7600w				0	0	0	0	0.00
	8400w						0	0	0.00
	9000w						0	0	0.00
	本期小計	726	8,391	291	1,671	706	0	11,785	100.00
	去年同期	2,004	7,735	0	1,138	150	150	11,177	
總計	本期合計	30,791	27,601	1,923	14,198	1,332	2,369	78,214	
	%	39.37	35.29	2.46	18.15	1.70	3.03	100.00	
	去年同期	31,004	22,254	1,391	14,133	916	2,739	72,760	
計	%	42.61	30.59	1.91	19.42	1.26	3.76	100.00	

* 資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析（出廠數）。



2026年01~08月

機車銷售統計月報表（年累計）

單位：輛

廠名		三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	齊能	合計	%
內銷數 量 累 計	規格								
	50CC	0	0	0	0	0		0	0.00
	90CC	0	0	0				0	0.00
	100CC	0	125	0	0	0		125	0.03
	110CC	24,431	16,435		0	0		40,866	8.33
	115CC					1,952		1,952	0.40
	125CC	128,039	53,853	12,721	57,968	3,429		256,010	52.21
	135CC		1,465					1,465	0.30
	150CC	19,175	46,808		32,849	0		98,832	20.15
	160CC	48,438	7,007					55,445	11.31
	170CC	0				0		0	0.00
	180CC	0	6,084			306		6,390	1.30
	200CC	0	0			0		0	0.00
	220CC							0	0.00
	250CC	0	1,136			105		1,241	0.25
	280CC							0	0.00
	300CC	661	63		639			1,363	0.28
	320CC		120					120	0.02
	350CC		3					3	0.00
	400CC	148	21					169	0.03
	450CC		0					0	0.00
	470CC	0						0	0.00
	500CC	103	0					103	0.02
	550CC		164					164	0.03
	600CC	0						0	0.00
	650CC		0					0	0.00
	700CC		4					4	0.00
	300w		8					8	0.00
	350w	505						505	0.10
	400w		55					55	0.01
	500w		138			0		138	0.03
	690w							0	0.00
	700w		108					108	0.02
	800w	0		0				0	0.00
	1200w				0			0	0.00
	1350w			0				0	0.00
	2000w		5,201					5,201	1.06
	2500w				479		5,800	6,279	1.28
	3000w					84	0	84	0.02
	5500w						5,026	5,026	1.02
	6000w					27	1,446	1,473	0.30
	6200w			211			2,211	2,422	0.49
	6400w					0	1,342	1,342	0.27
	7000w				0		1,631	1,631	0.33
	7200w						44	44	0.01
	7400w						153	153	0.03
	7600w				1	0	1,279	1,280	0.26
	8400w						0	0	0.00
	9000w						380	380	0.08
	本期小計	221,500	138,798	12,932	91,936	5,903	19,312	490,381	100.00
	去年同期	213,300	129,129	11,970	84,447	5,594	18,004	464,880	
外銷數 量 累 計	50CC	8,220	19,290	276	0	695		28,481	19.09
	90CC	0	0	498				498	0.33
	100CC	0	1,975	0	0	0		1,975	1.32
	110CC	0	10		0	0		10	0.01
	115CC					0		0	0.00
	125CC	3,856	28,754	0	17,642	62		50,314	33.72
	135CC		12					12	0.01
	150CC	366	10,575		1,426	1,300		13,667	9.16
	160CC	151	4					155	0.10
	170CC	0				84		84	0.06
	180CC	300	11			0		311	0.21
	200CC		6,228			0		6,228	4.17
	220CC							0	0.00
	250CC	882	12,779			0		13,661	9.16
	280CC							0	0.00
	300CC	196	6,354		0			6,550	4.39
	320CC		6,088					6,088	4.08
	350CC		157					157	0.11
	400CC	3,777	732					4,509	3.02
	450CC		4,833					4,833	3.24
	470CC	0						0	0.00
	500CC	927	1,174					2,101	1.41
	550CC		3,068					3,068	2.06
	600CC	0						0	0.00
	650CC		0					0	0.00
	700CC		3,551					3,551	2.38
	300w		2,363					2,363	1.58
	350w	0						0	0.00
	400w		0					0	0.00
	500w		0			0		0	0.00
	690w							0	0.00
	700w		0					0	0.00
	800w	0		0				0	0.00
	1200w				0			0	0.00
	1350w							0	0.00
	2000w		0	0				0	0.00
	2500w				0		300	300	0.20
	3000w					0	0	0	0.00
	5500w					0	0	0	0.00
	6000w					0	0	0	0.00
	6200w			0		0	0	0	0.00
	6400w					0	0	0	0.00
	7000w				0	0	0	0	0.00
	7200w					0	0	0	0.00
	7400w					0	0	0	0.00
	7600w				0	0	0	0	0.00
	8400w					0	0	0	0.00
	9000w					0	0	0	0.00
	本期小計	18,675	108,234	774	19,068	2,141	300	149,192	100.00
	去年同期	59,681	110,127	539	20,803	2,763	450	194,363	
總計	本期合計	240,175	247,032	13,706	111,004	8,044	19,612	639,573	
	%	37.55	38.62	2.14	17.36	1.26	3.07	100.00	
	去年同期	272,981	239,256	12,509	105,250	8,357	18,454	659,243	
	%	41.41	36.29	1.90	15.97	1.27	2.80	100.00	

* 資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析（出廠數）。



2026年 08月

機車生產統計月報表（含年累計）

單位：輛

廠名		三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%
本月生產	規格								
	50CC	0	759	0	0	59		818	0.98
	90CC	0	0	480				480	0.58
	100CC	0	20	0	0	0		20	0.02
	110CC	2,797	2,410		0	0		5,207	6.25
	115CC					146		146	0.18
	125CC	18,623	10,710	1,853	11,849	374		43,409	52.14
	135CC		470					470	0.56
	150CC	6,768	7,329		3,223	300		17,620	21.16
	160CC	2,876	1,540					4,416	5.30
	170CC	0				0		0	0.00
	180CC	34	1,850			45		1,929	2.32
	200CC	0	0			0		0	0.00
	220CC							0	0.00
	250CC	238	147			1		386	0.46
	280CC							0	0.00
	300CC	25	719		41			785	0.94
	320CC		338					338	0.41
	350CC		0					0	0.00
	400CC	251	100					351	0.42
	450CC		890					890	1.07
	470CC	0						0	0.00
	500CC	85	138					223	0.27
	550CC		346					346	0.42
	600CC	0						0	0.00
	650CC		0					0	0.00
	700CC		380					380	0.46
	300w		367					367	0.44
	350w	0						0	0.00
	400w		5					5	0.01
	500w		10			0		10	0.01
	690w							0	0.00
	700w		11					11	0.01
	800w	0		163				163	0.20
	1200w			0	0			0	0.00
	1350w			0				0	0.00
	2000w		463					463	0.56
	2500w				0		1,156	1,156	1.39
	3000w					0	0	0	0.00
	5500w						520	520	0.62
	6000w					0	94	94	0.11
	6200w			30			1,170	1,200	1.44
	6400w					0	260	260	0.31
	7000w				0		407	407	0.49
	7200w					0	0	0	0.00
	7400w					20	20	20	0.02
	7600w				0	0	166	166	0.20
	8400w						0	0	0.00
	9000w					60	60	60	0.07
	本期小計	31,697	29,140	2,526	15,113	925	3,853	83,254	100.00
	%	38.07	35.00	3.03	18.15	1.11	4.63	100.00	
	去年同期	31,917	20,286	1,600	13,406	873	3,001	71,353	
	%	44.73	28.43	2.24	18.79	1.22	4.21	100.00	
本年生產累計	50CC	8,220	21,959	420	0	718		31,317	4.87
	90CC	0	530	570				1,100	0.17
	100CC	0	1,289	0	0	0		1,289	0.20
	110CC	24,244	16,481		0	0		40,725	6.33
	115CC					1,667		1,667	0.26
	125CC	131,090	86,126	12,758	76,160	3,349		309,483	48.08
	135CC		1,505					1,505	0.23
	150CC	19,625	55,776		33,946	1,300		110,647	17.19
	160CC	47,998	7,173					55,171	8.57
	170CC	0				84		84	0.01
	180CC	300	6,536			361		7,197	1.12
	200CC		6,528			0		6,528	1.01
	220CC							0	0.00
	250CC	1,120	12,883			126		14,129	2.20
	280CC							0	0.00
	300CC	880	4,948		610			6,438	1.00
	320CC		5,777					5,777	0.90
	350CC		313					313	0.13
	400CC	3,879	1,054					4,933	0.77
	450CC		4,740					4,740	0.74
	470CC	0						0	0.00
	500CC	977	889					1,866	0.29
	550CC		3,142					3,142	0.49
	600CC	0						0	0.00
	650CC		0					0	0.00
	700CC		3,506					3,506	0.54
	300w		2,795					2,795	0.43
	350w	492						492	0.08
	400w		51					51	0.01
	500w		88			0		88	0.01
	690w							0	0.00
	700w		209					209	0.03
	800w	0		190				190	0.03
	1200w				0			0	0.00
	1350w			0				0	0.00
	2000w		5,250					5,250	0.82
	2500w				479		6,607	7,086	1.10
	3000w					0	0	0	0.00
	5500w						5,132	5,132	0.80
	6000w					0	1,564	1,564	0.24
	6200w			300			3,111	3,411	0.53
	6400w					0	1,570	1,570	0.24
	7000w				0		1,352	1,352	0.21
	7200w						20	20	0.00
	7400w						180	180	0.03
	7600w				11	0	1,407	1,418	0.22
	8400w						0	0	0.00
	9000w						180	180	0.03
	本期小計	238,825	250,673	14,238	111,206	7,605	21,123	643,670	100.00
	%	37.10	38.94	2.21	17.28	1.18	3.28	100.00	
	去年同期	274,319	239,554	12,163	105,148	7,721	16,307	657,490	
	%	41.72	36.43	1.85	15.99	1.17	2.48	100.00	

* 資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。



2026年 08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 動 力	睿能	合 計	%
本 月	香港/大陸地區	CBU	0	2	0	102	0	0	104	1.49
		KD	0	4,274	0	0	0	0	4,274	89.15
	亞洲 其他地區	CBU	286	394	30	1,501	0	0	2,211	31.63
		KD	0	400	0	0	0	0	400	8.34
	歐 洲	CBU	150	1,366	0	0	0	0	1,516	21.69
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美 洲	CBU	170	1,604	261	68	706	0	2,809	40.18
		KD	120	0	0	0	0	0	120	2.50
	非 洲	CBU	0	305	0	0	0	0	305	4.36
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大 洋 洲	CBU	0	46	0	0	0	0	46	0.66
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	中 東	CBU	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	合 計	CBU	606	3,717	291	1,671	706	0	6,991	100.00
		KD	120	4,674	0	0	0	0	4,794	100.00
合 計			726	8,391	291	1,671	706	0	11,785	100.00
%			6.16	71.20	2.47	14.18	5.99	0.00	100.00	
去年同期	CBU	864	3,071	0	1,138	150	150	5,373		
		KD	1,140	4,664	0	0	0	0	5,804	
		合計	2,004	7,735	0	1,138	150	150	11,177	
	%		17.93	69.20	0.00	10.18	1.34	1.34		
年 累 計	香港/大陸地區	CBU	292	3	0	1,008	0	0	1,303	2.22
		KD	0	72,697	0	0	0	0	72,697	80.26
	亞洲 其他地區	CBU	3,917	1,410	90	16,972	0	300	22,689	38.71
		KD	10,560	5,752	0	0	0	0	16,312	18.01
	歐 洲	CBU	2,720	10,326	0	0	0	0	13,046	22.26
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美 洲	CBU	1,060	14,629	626	1,088	2,141	0	19,544	33.34
		KD	126	1,440	0	0	0	0	1,566	1.73
	非 洲	CBU	0	1,427	0	0	0	0	1,427	2.43
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大 洋 洲	CBU	0	550	58	0	0	0	608	1.04
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	中 東	CBU	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	合 計	CBU	7,989	28,345	774	19,068	2,141	300	58,617	100.00
		KD	10,686	79,889	0	0	0	0	90,575	100.00
合 計			18,675	108,234	774	19,068	2,141	300	149,192	100.00
%			12.52	72.55	0.52	12.78	1.44	0.20	100.00	
去年同期	CBU	9,716	31,081	539	20,803	2,763	450	65,352		
		KD	49,965	79,046	0	0	0	0	129,011	
		合計	59,681	110,127	539	20,803	2,763	450	194,363	
%			30.71	56.66	0.28	10.70	1.42	0.23		

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

2.資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析（出廠數）。



2026年 08月

各機車廠機種別產銷統計表

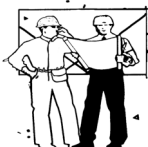
公司名	分類	機種別	排氣量	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計		
			瓦數	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	
三陽	速克達機車	速可達	100CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速可達	110CC	2,797	24,244	2,748	24,431	0	0	2,748	24,431	
		速可達	125CC	18,574	128,686	17,803	127,602	188	1,876	17,991	129,478	
		速可達	150CC	6,768	19,265	6,736	19,175	0	6	6,736	19,181	
		速可達	160CC	2,876	47,998	2,670	48,438	0	151	2,670	48,589	
		速可達	180CC	34	300	0	0	34	300	34	300	
		速可達	250CC	0	100	0	0	0	100	0	100	
		速可達	300CC	25	874	28	661	0	190	28	851	
		速可達	400CC	131	3,759	14	148	129	3,657	143	3,805	
		速可達	470CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速可達	500CC	85	977	7	103	85	927	92	1,030	
		速可達	600CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	跨騎式機車	跑車	125CC	49	424	37	437	0	0	37	437	
		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				31,339	226,627	30,043	220,995	436	7,207	30,479	228,202
	ATV		250CC	238	1,020	0	0	170	782	170	782	
	電動機車		800W	0	492	22	505	0	0	22	505	
	KD套件		50CC	0	8,220	0	0	0	8,220	0	8,220	
			100CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
			125CC	0	1,980	0	0	0	1,980	0	1,980	
			150CC	0	360	0	0	0	360	0	360	
			180CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
			300CC	0	6	0	0	0	6	0	6	
			400CC	120	120	0	0	120	120	120	120	
合 計				31,697	238,825	30,065	221,500	726	18,675	30,791	240,175	
台鈴	速克達機車	UZ125	125CC	1,853	12,758	1,606	12,721	0	0	1,606	12,721	
		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				1,853	12,758	1,606	12,721	0	0	1,606	12,721
	ATV	LTZ50	50CC	0	420	0	0	111	276	111	276	
		LTZ90	90CC	480	570	0	0	180	498	180	498	
	電動機車		1.35KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
			6.2KW	30	300	26	211	0	0	26	211	
	微型電動二輪車		0.8KW	163	190	0	0	0	0	0	0	
合 計				2,526	14,238	1,632	12,932	291	774	1,923	13,706	
台灣山葉	速克達機車	速克達	50CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	115CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	125CC	11,849	76,160	9,328	57,968	1,522	17,642	10,850	75,610	
		速克達	150CC	3,223	33,946	3,151	32,849	149	1,426	3,300	34,275	
		速克達	300CC	41	610	48	639	0	0	48	639	
	一般機車小計			15,113	110,716	12,527	91,456	1,671	19,068	14,198	110,524	
	電動機車		2.5KW	0	479	0	479	0	0	0	479	
			7.8KW	0	11	0	1	0	0	0	1	
合 計				15,113	111,206	12,527	91,936	1,671	19,068	14,198	111,004	



2026年 08月

各機車廠機種別產銷統計表

公司名	分類	機種別	排氣量	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計		
			瓦數	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	20	131	14	125	0	0	14	125	
		速克達	110CC	2,410	16,481	2,590	16,435	0	10	2,590	16,445	
		速克達	125CC	5,766	54,954	5,330	53,825	56	690	5,386	54,515	
		速克達	135CC	470	1,505	452	1,465	0	12	452	1,477	
		速克達	150CC	6,790	47,071	7,110	46,758	0	10	7,110	46,768	
		速克達	165CC	1,540	7,173	1,565	7,007	1	4	1,566	7,011	
		速克達	180CC	1,850	6,536	1,597	6,084	1	11	1,598	6,095	
		速克達	200CC	0	28	0	0	0	28	0	28	
		速克達	250CC	69	1,200	0	1,136	56	95	56	1,231	
		速克達	300CC	352	2,342	0	60	0	0	0	60	
		速克達	320CC	138	2,177	14	120	176	1,788	190	1,908	
		速克達	400CC	44	369	6	21	40	363	46	384	
		速克達	500CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	550CC	346	2,824	0	164	516	2,732	516	2,896	
		速克達	700CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	跨騎式機車	跑車	125CC	0	0	0	28	0	0	0	28	
		跑車	150CC	14	45	0	0	0	0	0	0	
		跑車	300CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		跑車	400CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	一般機車小計				19,809	142,836	18,678	133,228	846	5,743	19,524	138,971
	ATV		50CC	359	2,051	0	0	322	1,682	322	1,682	
			70CC	138	620	0	0	0	276	0	276	
			90CC	0	530	0	0	0	0	0	0	
			100CC	0	1,158	0	0	248	1,975	248	1,975	
			125CC	0	168	0	0	0	60	0	60	
			150CC	25	540	0	50	42	525	42	575	
			250CC	78	783	0	0	84	484	84	484	
			300CC	367	1,872	0	3	579	5,522	579	5,525	
			350CC	0	818	0	3	9	157	9	160	
			400CC	0	321	0	0	0	0	0	0	
			450CC	890	4,729	0	0	639	4,833	639	4,833	
			500CC	138	889	0	0	144	1,174	144	1,174	
			700CC	380	3,485	0	4	351	3,551	351	3,555	
	電動自行車		300W	367	2,795	0	8	453	2,363	453	2,371	
			400W	5	51	4	55	0	0	4	55	
			500W	10	88	3	138	0	0	3	138	
			700W	11	209	10	108	0	0	10	108	
	電動機車		2000W	463	5,250	515	5,201	0	0	515	5,201	
	KD套件		50CC	400	19,908	0	0	900	17,608	900	17,608	
			110CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		125CC	4,944	31,004	0	0	3,044	28,004	3,044	28,004		
		150CC	500	8,120	0	0	400	10,040	400	10,040		
		200CC	0	6,500	0	0	0	6,200	0	6,200		
		250CC	0	10,900	0	0	0	12,200	0	12,200		
		300CC	0	734	0	0	0	832	0	832		
		320CC	200	3,600	0	0	300	4,300	300	4,300		
		350CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		400CC	56	364	0	0	0	369	0	369		
		450CC	0	11	0	0	0	0	0	0		
		500CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		550CC	0	318	0	0	30	336	30	336		
		650CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		700CC	0	21	0	0	0	0	0	0		
合 計				29,140	250,673	19,210	138,798	8,391	108,234	27,601	247,032	



2026年 08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	59	718	0	0	400	695	400	695
		摩特動力110	110cc	0	0	0	0	0	0	0	0
		摩特動力115	115cc	146	1,667	250	1,952	0	0	250	1,952
		比雅久 125	125cc	0	0	0	0	0	0	0	0
		摩特動力125	125cc	374	3,349	341	3,429	0	62	341	3,491
		比雅久 150	150cc	300	1,300	0	0	300	1,300	300	1,300
		摩特動力150	150cc	0	0	0	0	0	0	0	0
		摩特動力168	170cc	0	84	0	0	6	84	6	84
		摩特動力180	180cc	45	361	30	306	0	0	30	306
		摩特動力200	200cc	0	0	0	0	0	0	0	0
		摩特動力250	250cc	1	126	5	105	0	0	5	105
	一般機車小計			925	7,605	626	5,792	706	2,141	1,332	7,933
	ATV		150cc	0	0	0	0	0	0	0	0
	KD套件	比雅久 125	125cc	0	0	0	0	0	0	0	0
		比雅久 150	150cc	0	0	0	0	0	0	0	0
	電動機車	摩特動力GA-MB	6.4KW	0	0	0	0	0	0	0	0
		摩特動力GA-MD	6.0KW	0	0	0	27	0	0	0	27
		摩特動力GA-S	7.6KW	0	0	0	0	0	0	0	0
		摩特動力GB-S	3.0KW	0	0	0	84	0	0	0	84
電動代步車	比雅久PA-EA	500W	0	0	0	0	0	0	0	0	
	比雅久PS-EANP	500W	0	0	0	0	0	0	0	0	
合 計				925	7,605	626	5,903	706	2,141	1,332	8,044
睿能	電動機車	gogoro	2.5KW	1,156	6,607	686	5,800	0	300	686	6,100
		gogoro	3KW	0	0	0	0	0	0	0	0
		gogoro	5.5KW	520	5,132	415	5,026	0	0	415	5,026
		gogoro	6KW	94	1,564	100	1,446	0	0	100	1,446
		gogoro	6.1KW	1,170	3,111	723	2,211	0	0	723	2,211
		gogoro	6.4KW	260	1,570	141	1,342	0	0	141	1,342
		gogoro	7.0KW	407	1,352	157	1,631	0	0	157	1,631
		gogoro	7.2KW	0	20	2	44	0	0	2	44
		gogoro	7.4KW	20	180	13	153	0	0	13	153
		gogoro	7.6KW	166	1,407	82	1,279	0	0	82	1,279
		gogoro	8.4KW	0	0	0	0	0	0	0	0
		gogoro	9.0KW	60	180	50	380	0	0	50	380
合 計				3,853	21,123	2,369	19,312	0	300	2,369	19,612



2026年台灣汽車零組件出口金額國別統計表

單位：新台幣千元

排名	國別	六 月			一 ~ 六 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	7,792,453	47.74%	-1.27%	49,720,241	49.20%	-16.01%
2	日本	913,161	5.59%	-9.02%	5,811,783	5.75%	-10.16%
3	墨西哥	639,623	3.92%	-12.70%	3,652,644	3.61%	-13.94%
4	德國	570,098	3.49%	21.97%	3,314,635	3.28%	-0.88%
5	英國	479,150	2.94%	13.92%	2,858,757	2.83%	-0.54%
6	加拿大	397,378	2.43%	0.64%	2,806,138	2.78%	9.04%
7	澳大利亞	384,968	2.36%	18.54%	2,766,637	2.74%	-2.82%
8	中國大陸	426,457	2.61%	10.22%	2,589,941	2.56%	-7.59%
9	荷蘭	413,281	2.53%	2.56%	2,480,385	2.45%	2.97%
10	波蘭	386,973	2.37%	33.00%	2,175,351	2.15%	14.24%
11	義大利	327,693	2.01%	-1.97%	2,025,233	2.00%	-8.30%
12	西班牙	299,225	1.83%	35.87%	1,644,632	1.63%	20.16%
13	泰國	198,100	1.21%	-11.08%	1,254,621	1.24%	-6.45%
14	比利時	135,695	0.83%	38.40%	951,208	0.94%	21.73%
15	阿拉伯大公國	183,825	1.13%	-27.01%	884,256	0.87%	-50.38%
16	沙烏地阿拉伯	131,512	0.81%	-28.86%	808,111	0.80%	-37.11%
17	俄羅斯	154,817	0.95%	9.00%	729,120	0.72%	-15.45%
18	印尼	127,316	0.78%	14.02%	697,015	0.69%	-2.92%
19	土耳其	108,150	0.66%	8.59%	679,987	0.67%	-7.03%
20	巴西	106,901	0.65%	-13.20%	673,551	0.67%	-18.15%
21	法國	105,119	0.64%	83.70%	625,319	0.62%	19.86%
22	馬來西亞	106,987	0.66%	-2.48%	571,671	0.57%	0.21%
23	菲律賓	122,120	0.75%	95.59%	556,344	0.55%	4.29%
24	葡萄牙	85,346	0.52%	43.76%	535,728	0.53%	31.20%
25	南非	70,094	0.43%	-1.45%	534,184	0.53%	14.87%
其 他		1,654,739	10.14%	-9.23%	9,719,575	9.62%	-8.08%
總 計		16,321,181	100.00%	0.20%	101,067,067	100.00%	-11.06%

* 資料來源：海關進出口統計，車輛公會整理。

2026年台灣汽車零組件進口金額國別統計表

單位：新台幣千元

排名	國別	六 月			一 ~ 六 月 累 計		
		金 額	結 構 比	去年同期比	金 額	結 構 比	去年同期比
1	中國大陸	3,548,694	33.83%	23.38%	20,064,818	34.46%	14.67%
2	日本	2,515,708	23.98%	12.95%	13,222,632	22.71%	8.94%
3	泰國	1,113,188	10.61%	4.14%	6,144,321	10.55%	-2.33%
4	德國	539,839	5.15%	-26.66%	3,247,558	5.58%	-9.07%
5	印尼	549,207	5.24%	55.48%	3,072,230	5.28%	31.75%
6	大韓民國	467,668	4.46%	-29.74%	2,476,988	4.25%	-35.42%
7	瑞典	423,590	4.04%	21.66%	2,336,551	4.01%	0.55%
8	美國	193,738	1.85%	0.95%	1,172,020	2.01%	4.33%
9	義大利	117,713	1.12%	-19.90%	702,951	1.21%	-9.47%
10	越南	90,910	0.87%	-4.07%	584,030	1.00%	-6.50%
11	墨西哥	95,281	0.91%	-23.94%	504,766	0.87%	-8.15%
12	西班牙	95,903	0.91%	-23.70%	500,007	0.86%	-47.23%
13	波蘭	97,314	0.93%	-3.97%	490,948	0.84%	0.59%
14	法國	59,771	0.57%	-44.30%	476,957	0.82%	-13.61%
15	捷克	80,531	0.77%	-38.11%	468,013	0.80%	-18.26%
16	菲律賓	68,364	0.65%	-21.92%	398,132	0.68%	-18.94%
17	印度	45,220	0.43%	37.60%	309,015	0.53%	-13.05%
18	匈牙利	30,882	0.29%	-41.39%	241,792	0.42%	-22.77%
19	英國	57,341	0.55%	57.94%	230,950	0.40%	-4.21%
20	斯洛伐克	32,839	0.31%	-40.84%	205,456	0.35%	-23.05%
其 他		267,099	2.55%	-30.47%	1,382,257	2.37%	-31.02%
總 計		10,490,800	100.00%	5.46%	58,232,392	100.00%	1.64%

* 資料來源：海關進出口統計，車輛公會整理。



2026年台灣自行車輸出數量國別統計表

單位：輛

排名	國別	六月	結構比	去年同期比	一~六月累計	結構比	去年同期比
1	美國	28,003	34.71%	-31.33%	173,804	35.53%	-13.38%
2	荷蘭	18,821	23.33%	2.06%	103,182	21.10%	5.65%
3	德國	4,131	5.12%	144.87%	34,120	6.98%	7.76%
4	英國	4,654	5.77%	10.47%	31,145	6.37%	4.42%
5	澳大利亞	4,830	5.99%	32.15%	21,628	4.42%	9.85%
6	加拿大	1,839	2.28%	-28.80%	15,970	3.27%	30.06%
7	丹麥	1,467	1.82%	138.54%	10,915	2.23%	97.81%
8	法國	798	0.99%	-66.76%	8,303	1.70%	-23.99%
9	日本	1,007	1.25%	-30.26%	7,605	1.55%	-14.24%
10	瑞典	973	1.21%	-15.17%	6,790	1.39%	20.24%
11	西班牙	1,247	1.55%	-19.55%	6,771	1.38%	-29.74%
12	挪威	1,277	1.58%	21183.33%	6,247	1.28%	66.54%
13	義大利	1,806	2.24%	29.37%	6,113	1.25%	-31.21%
14	中國大陸	1,314	1.63%	11.17%	6,003	1.23%	-64.34%
15	紐西蘭	1,015	1.26%	-12.42%	4,717	0.96%	6.60%
16	大韓民國	830	1.03%	76.22%	4,518	0.92%	-11.29%
17	波蘭	343	0.43%	198.26%	3,999	0.82%	-13.52%
18	比利時	1,300	1.61%	-67.28%	3,331	0.68%	-74.61%
19	瑞士	19	0.02%	-96.13%	3,233	0.66%	-20.19%
20	墨西哥	619	0.77%	-14.15%	2,443	0.50%	-36.69%
其 他		4,394	5.45%	-35.69%	28,275	5.78%	-21.34%
總 計		80,687	100.00%	-14.95%	489,112	100.00%	-8.22%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號：87120010），車輛公會整理。

2026年台灣自行車輸出金額國別統計表

單位：新台幣千元

排名	國別	六月	結構比	去年同期比	一~六月累計	結構比	去年同期比
1	荷蘭	1,001,325	29.27%	11.04%	5,561,704	28.01%	2.98%
2	美國	890,544	26.03%	-32.82%	5,373,000	27.06%	-25.90%
3	英國	233,117	6.81%	69.86%	1,414,455	7.12%	20.72%
4	德國	141,978	4.15%	37.60%	1,176,350	5.93%	-0.82%
5	加拿大	91,541	2.68%	-38.22%	867,828	4.37%	38.65%
6	澳大利亞	168,163	4.91%	28.26%	799,462	4.03%	19.99%
7	法國	45,050	1.32%	-65.85%	482,598	2.43%	-16.47%
8	西班牙	89,883	2.63%	27.77%	435,469	2.19%	-25.80%
9	義大利	110,467	3.23%	38.32%	370,429	1.87%	-33.31%
10	中國大陸	67,449	1.97%	48.63%	303,355	1.53%	-64.42%
11	日本	35,484	1.04%	-12.32%	251,674	1.27%	2.85%
12	紐西蘭	42,060	1.23%	-31.01%	246,748	1.24%	2.54%
13	大韓民國	52,865	1.55%	114.79%	231,032	1.16%	-13.60%
14	比利時	91,366	2.67%	-18.19%	202,263	1.02%	-61.75%
15	瑞士	1,926	0.06%	-87.83%	197,757	1.00%	5.59%
16	波蘭	19,308	0.56%	1733.62%	177,632	0.89%	74.11%
17	挪威	29,079	0.85%	6034.81%	176,833	0.89%	7.55%
18	墨西哥	43,214	1.26%	-10.81%	162,515	0.82%	-31.93%
19	智利	24,719	0.72%	21.11%	124,199	0.63%	10.29%
20	南非	9,474	0.28%	-78.55%	123,411	0.62%	-42.60%
其 他		232,480	6.79%	12.96%	1,174,099	5.91%	0.31%
總 計		3,421,492	100.00%	-6.65%	19,852,813	100.00%	-11.44%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號：87120010），車輛公會整理。



2026年台灣機車外銷數量國別統計表

單位：輛

排名	國別	六月	結構比	去年同期比	一~六月累計	結構比	去年同期比
1	馬達加斯加	7,402	30.37%	69.38%	27,969	23.27%	37.25%
2	奈及利亞	5,202	21.35%	163.26%	23,728	19.74%	71.27%
3	阿拉伯聯合大公國	419	1.72%	-82.69%	20,478	17.03%	-31.30%
4	日本	973	3.99%	-53.58%	12,752	10.61%	-29.52%
5	土耳其	6,076	24.93%	100.00%	8,971	7.46%	100.00%
6	迦納	1,127	4.62%	-14.56%	5,550	4.62%	1.04%
7	伊朗	0	0.00%	0.00%	3,277	2.73%	100.00%
8	多明尼加	285	1.17%	-14.16%	1,763	1.47%	73.69%
9	馬來西亞	328	1.35%	-8.89%	1,571	1.31%	267.06%
10	美國	152	0.62%	-93.39%	1,564	1.30%	-67.27%
11	西班牙	298	1.22%	-81.98%	1,466	1.22%	-76.74%
12	義大利	60	0.25%	-91.28%	1,456	1.21%	-51.61%
13	比利時	298	1.22%	413.79%	1,356	1.13%	93.16%
14	象牙海岸	224	0.92%	72.31%	1,099	0.91%	56.55%
15	以色列	94	0.39%	-33.80%	968	0.81%	-50.61%
16	香港	0	0.00%	-100.00%	794	0.66%	-26.41%
17	大韓民國	200	0.82%	11.11%	614	0.51%	-39.57%
18	澳門	34	0.14%	-58.54%	506	0.42%	21.34%
19	塞內加爾	46	0.19%	100.00%	405	0.34%	0.50%
20	希臘	60	0.25%	-77.10%	388	0.32%	-64.27%
其他		1,093	4.48%	294.58%	3,541	2.95%	11.81%
總計		24,371	100.00%	23.81%	120,216	100.00%	1.31%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號前4碼：8711），車輛公會整理。

2026年台灣機車外銷金額國別統計表

單位：新台幣千元

排名	國別	六月	結構比	去年同期比	一~六月累計	結構比	去年同期比
1	日本	50,421	11.91%	-54.75%	555,038	20.80%	-42.78%
2	比利時	62,517	14.77%	869.26%	251,991	9.44%	191.35%
3	西班牙	63,043	14.90%	-56.31%	243,287	9.12%	-55.99%
4	義大利	8,238	1.95%	-89.33%	211,330	7.92%	-46.81%
5	馬來西亞	41,069	9.70%	-6.95%	198,671	7.45%	275.80%
6	美國	9,534	2.25%	-88.96%	123,288	4.62%	-34.64%
7	馬達加斯加	35,010	8.27%	132.98%	122,650	4.60%	78.71%
8	以色列	8,653	2.04%	-53.00%	90,036	3.37%	-52.03%
9	多明尼加	13,414	3.17%	18.72%	88,725	3.33%	132.44%
10	阿拉伯聯合大公國	1,478	0.35%	-84.55%	87,092	3.26%	-27.28%
11	香港	0	0.00%	-100.00%	73,699	2.76%	-13.20%
12	德國	0	0.00%	-100.00%	64,676	2.42%	-44.58%
13	希臘	8,050	1.90%	-75.65%	62,843	2.36%	-57.54%
14	大韓民國	19,881	4.70%	12.90%	51,813	1.94%	-46.87%
15	土耳其	29,282	6.92%	100.00%	41,805	1.57%	100.00%
16	奈及利亞	8,257	1.95%	154.92%	38,518	1.44%	41.72%
17	菲律賓	9,637	2.28%	-41.74%	36,648	1.37%	-24.59%
18	澳門	1,958	0.46%	-60.84%	35,385	1.33%	18.95%
19	波蘭	0	0.00%	0.00%	13,933	0.52%	4.17%
20	阿根廷	0	0.00%	-100.00%	13,508	0.51%	-78.64%
其他		52,791	12.47%	4.97%	263,323	9.87%	0.45%
總計		423,233	100.00%	-39.90%	2,668,259	100.00%	-25.79%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號前4碼：8711），車輛公會整理。



2026年 08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	1,906	12,869	1,961	12,579
		Scooter	80CC	0	0	0	0
		Scooter	100CC	0	0	0	0
		Scooter	110CC	0	0	0	0
		Scooter	125CC	2,446	25,128	1,077	25,512
		Scooter	150CC	638	12,819	561	12,255
		Scooter	175CC	0	0	0	0
		Scooter	180CC	0	0	0	0
		Scooter	200CC	8	1,588	8	1,968
		Scooter	250CC	219	10,859	543	10,879
		Scooter	300CC	535	4,324	582	4,780
		Scooter	400CC	0	0	0	0
		Scooter	550CC	0	0	0	0
		Scooter	600CC	26	123	24	121
		Scooter	700CC	0	0	0	0
		Scooter	1200CC	0	0	0	0
		Scooter	1500CC	0	0	0	0
		電動車	2KW	0	108	0	54
		2026年小計		5,778	67,818	4,756	68,148
		2025年小計		5,941	97,134	7,437	97,082
	越南光陽	Scooter	125CC	328	4,092	328	4,092
		2026年小計		328	4,092	328	4,092
		2025年小計		383	5,609	383	5,609
	2026年同期合計			6,106	71,910	5,084	72,240
	2025年同期合計			6,324	102,743	7,820	102,691



2026年 08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	5,451	25,954	4,875	27,085
		Scooter	80CC	0	0	0	0
		Scooter	85CC	0	0	0	0
		Scooter	100CC	0	0	0	0
		Scooter	110CC	395	3,552	408	2,883
		Scooter	115CC	0	0	0	0
		Scooter	125CC	706	8,620	699	9,030
		Scooter	150CC	292	2,192	267	2,457
		Scooter	174CC	0	0	0	0
		Scooter	183CC	370	929	408	917
		Scooter	184CC	0	216	0	0
		Scooter	200CC	0	0	0	0
		Scooter	300CC	0	0	0	0
		Scooter	408CC	0	0	0	0
		Scooter	508CC	0	0	0	0
		Scooter	其他	0	0	0	0
		2026年小計		7,214	41,463	6,657	42,372
		2025年小計		3,408	45,715	4,028	43,582
	中國 大陸 廈門 廈杏	Scooter	50CC	1,759	17,415	1,845	19,072
		Scooter	100CC	0	0	0	0
		Scooter	110CC	0	5,864	0	5,852
		Scooter	125CC	7,416	63,030	9,444	66,096
		Scooter	150CC	6,259	65,545	6,599	65,622
		Scooter	200CC	4,301	37,184	4,260	37,764
		Scooter	250CC	731	9,444	644	8,815
		Scooter	300CC	2,470	15,854	3,026	17,685
		Scooter	400CC	318	3,554	338	3,362
		Scooter	500CC	0	22	0	0
		Scooter	電動車	0	0	0	0
		2026年小計		23,254	217,912	26,156	224,268
		2025年小計		24,134	221,405	23,876	225,570
	2026年同期合計			30,468	259,375	32,813	266,640
	2025年同期合計			27,542	267,120	27,904	269,152

《車輛工業月刊》電子版

廣告招募

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

【車輛工業月刊廣告委刊書】

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

(新台幣計價)

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

廣告尺寸：全頁 21x28cm (出血 21.6x28.6cm)

※ 以上價格不含稅、不含完稿

日期：西元____年____月____日

委刊公司：_____ 統編：_____

地 址：_____

聯 絡 人：_____ 電話：_____ 分機_____

備 註：_____

負 責 人：_____ 公司用印：_____

【說明事項】

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



TAIPEI AMPA

台北國際汽機車零配件展

E-MOBILITY TAIWAN

台灣國際智慧移動展

讓全球買主 看見你的**移動實力**

匯聚產業資源，拓展市場新連結



Smart Mobility

自駕及電動車、電能及動力、移動能源解決方案、車用電子零組件、移動科技、整車及移動載具



Resilient Parts

車輛零件、照明、改裝、手工工具修護、二輪零配件及微型移動



Connected Mobility

產業交流、跨國商機媒合、國際媒體曝光、趨勢論壇及資源鏈結



立即報名參展

Smart.
Resilient.
Connected.

13 > 16 APRIL 2027

TaiNEX 1, TAIPEI CITY

TAIPEI AMPA



E-MOBILITY TAIWAN



✉ ampa@taitra.org.tw

☎ (02) 2725-5200 #2654



基隆大坪海岸

台灣區車輛工業同業公會
服務、專業、效率