



有关本文的数据资料：本文的数据取自美国普查局贸易统计。美国贸易统计取自所有形式的运输。金额以美金计，进口金额以到岸价计，出口金额以离岸价计。本文的扣件定义是海关编码HS7318下的所有产品（钢铁制螺丝、螺栓、螺帽、木螺丝、螺纹钩、铆钉、开口销、垫片与类似产品）。

扣件商机

美国基建计划与全球海运货柜需求

文 / Sabrina Rodriguez

有超过2.5万吨的国贸商品透过巨型油轮进行跨海域输送，海外贸易仰赖可靠的海运(虽然不一定够即时)来运送商品。但做为另一种选择的空运仍占据易损商品与高价商品市场，例如药品、花，甚至是各种高价农作物和海鲜。美国已成为资本主义的典范。资本主义社会常被人认为以消费者为中心且很物质化，现在它却打开大门进入更复杂的供应链。随着平价快速的兴起、电子商品需求增加，以及需求大幅转向住宅建设，美国对进口的需求变得似无止境。随着另一波疫情的出现，还有一股市场需求是购买笔电和平板使用的晶片、大量房屋建设所需的木材、医疗产业急需的医疗器材，这种需求的转变导致轮船和货柜的需求增加。面对现有的市场，主要造船商是否会开始优先加速建造新船？

此外拜登最近揭开了耗资4.5兆美金的基础建设计画，包括强化美国的永续运作，并投资高速公路和大众运输建设，并规划干净水源与宽频网路相关的计画。这还不算是真正的绿色新政，不过已是为干净能源和农业往正确的方

向迈进一步。基础建设的成长不仅是为美国人与海外人士创造工作机会的关键，也促进制造业使用扣件与其他商品的需求增加。拜登这项提案是否能到位，现在还很难说，但预计桥梁与大众运输的建案数量会带来大量的海外扣件贸易。

造船商是否再加速制造追上全球需求？

中国、南韩、日本是造船产业的强国，由中国船舶重工集团、三菱和现代集团领衔全球。由于全球有许多海港尚未复工，所以世界对轮船航运的需求还不算是当中最高的，这是相对比较安全的说法。这使造船商把主要焦点放在货船上，货船所运的是船货与散货船，散货船同时也在运送船货。与普通货船有所不同的散货船运送的是散装商品，例如油煤矿和谷物。



统计网站Statista目前预测造船市场的价值将在2020至2021年间下降到1,500亿美金左右，接着会在2023年超越1,600亿美金。华尔街邮报最近报导称造船厂收到新的造船订单。VesselsValue Ltd.公司报告指出，主要的船厂表示位于中国与南韩的船厂已经被新涌入的订单淹没。现代集团的高级主管称目前是过去20年来市场需求最高的一次，而且目前他们的厂房是全面满载的状态。虽然需求飙高，但钢材的需求是否飙高仍存疑。据中国船舶工业公司所述，钢价正在上升。生产一台货船需要用2.5~3万吨钢材，占船体总成本的30%左右。在此提供一个参考数据，散货船(又称为大型油轮)在2020年10月的造价是8500万美元左右。由于钢材成本上升，同种的船体目前成本为1亿美金以上。



美国基础建设计画：对美国扣件贸易来说代表什么意义？

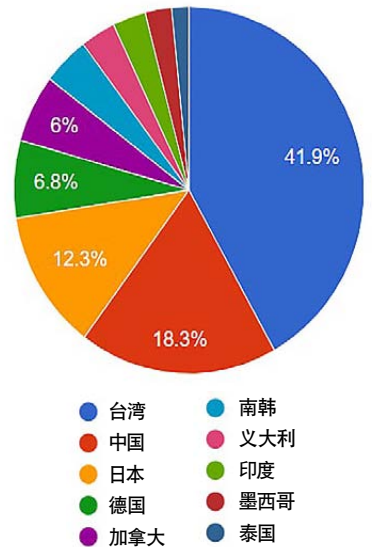
如果你曾造访任何美国境内的大城市，乘坐过美国的大众运输系统，你很快会发觉不太可靠，因为美国大众运输系统规划不佳且资金不足。对纽约市的居民来说，大众运输既是福也是祸，数百万的用户会同意需要整体大改造。高速列车仍是充满未来感的电影中(或是欧洲与亚洲)才会出现的奇想，主要的高速公路数十年来让人有一直处在「建设中」的感觉。

2022到2023年在海上航行的船体数量可望增加，全球的主要港口将需要自主投资基础建设来增加码头。根据数据公司Datamyne表示，美国主要港口已开始面临港口拥塞，这使商品的抵达时间要延期，也增加了运输费。其中几例个案中，港口的壅塞情形，或依据各船所剩的航行日期可能产生的延迟，使货船必须绕道至附近港口。加州的洛杉矶/长滩是北美海板块上最大的海港之一，它就在今年稍早发生了长达超过一个月的塞港。

2021上半年，美国进口了超过30亿美金的扣件，高于2020上半年的25亿美金。2021年的进口额大幅增加了22%。由于疫情的因素，2020上半年被视为很艰困的时期，但事实证明扣件的贸易已经大幅复苏。美国的前三大扣件进口来源是台湾、中国与日本，共占了60~65%的市占率。考量到桥梁与大都会大众运输的新建计画，以及过去五年来扣件需求的稳定上升，美国扣件进口的总量可望每年增加5~10%。

美国扣件进口 (2020上半年~2021上半年)

| 进口来源 | 2020上半 | | 2021上半 | | 前期比 | |
|------|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|-------|
| | 进口值 (美元到岸价格) | % | 进口值 (美元到岸价格) | % | 进口值 (美元到岸价格) | % |
| 台湾 | 912,146,687 | 36.20 | 1,169,380,700 | 38.04 | 257,234,013 | 28.21 |
| 中国 | 452,473,142 | 17.96 | 510,972,037 | 16.63 | 58,498,895 | 12.93 |
| 日本 | 267,600,275 | 10.62 | 344,726,878 | 11.22 | 77,126,603 | 28.83 |
| 德国 | 180,746,644 | 7.18 | 190,696,172 | 6.21 | 9,949,528 | 5.51 |
| 加拿大 | 128,257,854 | 5.09 | 167,482,700 | 5.45 | 39,224,846 | 30.59 |
| 南韩 | 91,755,761 | 3.65 | 120,041,586 | 3.91 | 28,285,825 | 30.83 |
| 义大利 | 68,748,155 | 2.73 | 90,409,092 | 2.95 | 21,660,937 | 31.51 |
| 墨西哥 | 56,081,818 | 2.23 | 68,172,976 | 2.22 | 12,091,158 | 21.56 |
| 印度 | 52,546,697 | 2.09 | 85,805,635 | 2.80 | 33,258,938 | 63.30 |
| 英国 | 43,482,118 | 1.73 | 40,617,135 | 1.33 | -2,864,983 | -6.59 |
| 加总 | 2,520,267,702 | 100.00 | 3,074,242,647 | 100.00 | 553,974,945 | 21.99 |



美国扣件进口 (2017上半年~2021上半年)

| 进口来源 | 2017上半 | | 2018上半 | | 2019上半 | | 2020上半 | | 2021上半 | |
|------|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|--------|
| | 进口值 (美元到岸价格) | % | 进口值 (美元到岸价格) | % | 进口值 (美元到岸价格) | % | 进口值 (美元到岸价格) | % | 进口值 (美元到岸价格) | % |
| 台湾 | 825,022,666 | 32.47 | 935,679,660 | 32.17 | 1,055,338,649 | 34.83 | 912,146,687 | 36.20 | 1,169,380,700 | 38.04 |
| 中国 | 599,347,949 | 23.59 | 762,944,561 | 26.23 | 649,858,422 | 21.45 | 452,473,142 | 17.96 | 510,972,037 | 16.63 |
| 日本 | 328,812,405 | 12.94 | 328,513,581 | 11.30 | 325,670,729 | 10.75 | 267,600,275 | 10.62 | 344,726,878 | 11.22 |
| 德国 | 144,233,107 | 5.68 | 165,417,510 | 5.69 | 190,532,141 | 6.29 | 180,746,644 | 7.18 | 190,696,172 | 6.21 |
| 加拿大 | 135,806,172 | 5.35 | 158,538,969 | 5.45 | 169,723,769 | 5.60 | 128,257,854 | 5.09 | 167,482,700 | 5.45 |
| 南韩 | 100,473,095 | 3.96 | 93,056,412 | 3.20 | 98,379,148 | 3.25 | 91,755,761 | 3.65 | 120,041,586 | 3.91 |
| 义大利 | 66,508,885 | 2.62 | 80,142,217 | 2.76 | 78,084,788 | 2.58 | 68,748,155 | 2.73 | 90,409,092 | 2.95 |
| 墨西哥 | 55,017,448 | 2.17 | 58,032,972 | 2.00 | 66,344,872 | 2.19 | 56,081,818 | 2.23 | 68,172,976 | 2.22 |
| 印度 | 48,041,276 | 1.90 | 59,503,138 | 2.05 | 78,792,238 | 2.60 | 52,546,697 | 2.09 | 85,805,635 | 2.80 |
| 法国 | 43,863,521 | 1.73 | 43,433,615 | 1.50 | 44,654,719 | 1.48 | 40,522,586 | 1.61 | 33,301,901 | 1.09 |
| 加总 | 2,541,508,067 | 100.00 | 2,909,318,029 | 100.00 | 3,030,833,645 | 100.00 | 2,520,267,702 | 100.00 | 3,074,242,647 | 100.00 |

重点回顾

供应链就像会动的拼图一样，上升的全球需求以及市场的大范围波动持续将供应链拼凑在一起。供应链其中几个不同的环节都必须通力合作来导入新造的船只。同样的概念也可套用到美国国内基础建设的增长，政府提出的预算在理论上很亮眼，但其中仍有会变动的环节可能会改变原本的期望以及最终的结果。

Hardware + Components Fastener

五金 · 零组件 · 螺丝 · 锁紧工具 · 组零件

除FW外 另项选择

每期当月15日出版

※纸本刊物+电子书+采购网站+国际展会多重行销全球发行※

2月号采购年鉴 5月号 8月号 10月号

一年4本 全年无休 让全世界看见您

FASTENER WORLD 相关优惠专案请洽 886-6-295-4000 sales@fastener-world.com.tw

China Fastener World no.63/2021

