

# 2026 年台灣扣件產業競爭力再檢驗

著作權所有：惠達雜誌 / 撰文與數據整理：紀翔瀛 / 數據來源：ITC

2026 年第一季，全球製造業所面對的外部環境，比過去幾年更加複雜且不穩定。一方面，美國與以色列對伊朗的軍事衝突持續升高，牽動國際油價、航運風險與市場避險情緒，對高度仰賴跨境物流與原物料供應的製造業形成新的壓力；另一方面，美國最高法院於 2026 年 2 月裁定川普政府先前以緊急經濟權力法推動的全球性關稅措施違法，但川普政府隨即轉向新的關稅安排與貿易調查工具，顯示美國對外貿易保護主義並未退場，而是進入另一種更具法制包裝與政策不確定性的延續階段。

在此背景下，全球扣件產業表面上雖仍維持一定的交易規模與既有供應秩序，實際上其底層邏輯已快速改變。企業不再只比較價格與品質，而是同步評估生產基地安全性、原產地身分、關稅風險、交期韌性與客戶在地化要求。對台灣而言，扣件出口表現雖未明顯失速，但過去仰賴品質穩定與彈性製造所建立的競爭優勢，正遭遇新一輪區域供應鏈重組與新興製造國崛起的再檢驗。因此，本文擬從全球市場變化、主要競爭對手出口表現，以及台灣出口結構與單價定位等面向切入，重新檢視台灣扣件產業在新一輪國際競爭格局下的真實位置：究竟是仍具韌性的高信任供應者，還是正處於表面平穩、底層動盪的轉折點？

## 全球市場趨勢變化

表一． 全球扣件產業 2025 年出口金額前十大市場

單位：億美元

2025 出口排名	2021	2022	2023	2024	2025	去年同期比	五年複合成長率
中國	118.9	139.6	114.1	117.9	122.9	4.3%	0.8%
德國	80.6	79.6	84.2	80.9	83.1	2.7%	0.8%
美國	45.8	53.1	60.5	62.3	62.0	-0.4%	7.9%
台灣	55.7	63.7	47.8	45.4	43.8	-3.6%	-5.8%
日本	29.9	26.4	24.4	23.7	23.6	-0.2%	-5.7%
法國	16.5	17.2	19.6	21.4	23.6	9.9%	9.2%
英國	10.2	10.9	11.9	13.3	13.8	4.0%	7.9%
南韓	10.3	11.6	11.4	11.4	10.7	-6.5%	0.8%
瑞士	11.6	11.5	11.5	11.3	11.4	0.6%	-0.4%
土耳其	7.7	9.4	8.7	8.3	8.8	5.1%	3.4%



從表一全球扣件出口前十大國家可觀察到，2021年至2025年間全球扣件供應格局表面上仍維持既有排名結構，但從成長率與出口結構來看，市場內部已出現明顯分化。中國大陸以122.9億美元穩居全球第一，顯示其在產能規模與供應鏈完整度上的領先地位仍難以撼動。然而其五年複合成長率僅0.8%，顯示在全球需求波動與貿易限制影響下，出口規模雖維持高位，但整體成長動能已趨於平緩。

歐洲方面，德國長期維持全球第二大出口國地位，2025年出口達83.1億美元，顯示其高精度工程與工業級扣件領域的技術優勢仍具有高度市場黏著度。此外，法國與英國近年出口成長相對明顯，五年複合成長率分別達9.2%與7.9%，反映歐洲部分製造國在高附加價值扣件市場仍持續擴張。整體而言，歐洲供應體系在全球扣件市場中仍扮演高單價、高技術門檻的重要角色。

值得注意的是，台灣雖仍位居全球第四大出口國，但2025年出口金額為43.8億美元，較去年同期下滑3.6%，五年複合成長率亦呈現負成長。與此同時，美國在基礎建設投資與製造業回流政策帶動下，五年複合成長率達7.9%，顯示全球扣件需求結構正逐漸出現區域化與在地化趨勢。然而，從年複合成長率觀察，可以發現各國發展路徑逐漸分化。一方面，以中國、越南為代表的國家，憑藉規模與成本優勢持續擴張出口量，在全球市場中維持價格競爭力；另一方面，德國、日本與部分歐洲國家則維持較高的出口單價，反映其產品結構偏向工程級或高附加價值扣件。至於印度、泰國等新興製造基地，近年出口成長速度明顯高於成熟供應國，顯示全球供應鏈重組正逐步改變扣件產業的競爭版圖。整體而言，全球扣件產業的競爭已不再僅以產量為指標，而是逐漸呈現「價格競爭」、「技術溢價」與「供應鏈地緣優勢」三種不同發展模式。

整體而言，全球扣件產業已經形成「亞洲量產供應、歐洲高值製造、美洲需求擴張」的三極化結構，而部分新興製造基地亦在供應鏈重組過程中逐步擴大其市占率。此一結構變化，也使各國競爭模式不再單純以價格為主，而是逐漸轉向技術能力、供應鏈位置與貿易制度優勢的綜合競爭。

各國競爭模式不再單純以價格為主，而是逐漸轉向技術能力、供應鏈位置與貿易制度優勢的綜合競爭。

## 競爭對手分析

這場供應鏈重組戰爭中，中國憑內需市場與規模優勢仍佔據全球第一，但印度、泰國、土耳其等地以成本與地緣優勢迅速崛起，成為美國企業的「友岸製造」夥伴之外，甚至在歐盟免稅與中東轉運方面享有優勢，而另一個受到注目的是越南，台灣扣件大廠安拓與英德已在當地深耕20年以上，近三年世豐、恒耀等大型一線扣件廠也在客戶的期待中移往越南，因此本段亦將越南列入台灣的競爭分析對象。

### (一) 中國

參照表二，中國扣件產業在2025年仍維持全球最大供應能力，其出口動能主要來自上游鋼鐵產能過剩所形成的成本優勢。中國鋼鐵產量長期維持全球過半比例，使螺絲、螺帽等標準扣件在材料成本上具備明顯競爭力。2025年在房地產市場持續調整的情況下，部分內需鋼材需求轉向外銷市場，間接強化扣件產品在國際市場的價格競爭能力。

另一方面，中國政府持續透過基礎建設投資與新能源產業發展帶動工業需求，例如電動車、風電設備與輸電建設等領域，皆需要大量機械與工程扣件，使得產業整體產能利用率仍維持一定水準。然而在美歐貿易限制與關稅壓力下，中國企業亦透過越南、泰國等地設廠或轉口方式維持市場份額，形成「中國製造+海外出口基地」的供應鏈模式，對全球價格形成持續壓力。

中國企業亦透過越南、泰國等地設廠或轉口方式維持市場份額，形成「中國製造+海外出口基地」的供應鏈模式，對全球價格形成持續壓力。

在美國推動供應鏈「去風險化(de-risking)」的戰略背景下，各國企業紛紛將產能從中國外移，形成「中國+1」的區域生產新模式

此外，亦明顯觀察到中國近三年對越南的出口大幅提升，主因是國際地緣政治緊張持續升溫，在美國推動供應鏈「去風險化(de-risking)」的戰略背景下，各國企業紛紛將產能從中國外移，形成「中國+1」的區域生產新模式，此模式下東南亞成為承接新一波製造投資的焦點，尤其其中資企業大量前往越南、泰國兩地設廠，除了設廠分散政治地緣風險，更可能意在規避歐美高關稅政策，並藉由區域投資強化其在東協市場的影響力。不僅傳統代工產業，電子產業、半導體、電動車等高科技製造業也移至越南，因此中國扣件出口至越南的比例明顯增加。

表二. 中國近五年出口表現

排名	國別	2021	2022	2023	2024	2025	年複合成長率
0	全球	118.9	139.6	114.1	117.9	122.9	0.8%
1	美國	17.4	20.9	15.8	17.3	15.6	-2.7%
2	越南	5.4	5.6	4.9	5.9	7.7	9.1%
3	俄羅斯	5.7	5.1	4.9	6.3	5.9	0.7%
4	德國	6.0	6.8	4.8	5.2	5.7	-1.4%
5	日本	4.9	5.3	4.4	4.3	4.3	-2.8%



其次是歐洲市場，中國出口到德國、英國、義大利等地的表現也很亮眼，主因是歐洲在許多方面確實依賴中國製造，因為中國在成本效益和零件供應方面具有優勢，這對歐洲企業維持競爭力至關重要。然而，歐洲也正在採取行動，試圖減少這種依賴，包括加強審查中國商品、尋找替代供應商、以及推動本土產業發展和資源回收。截至 2025 年 10 月，歐洲多國已針對中國電動車、太陽能板及鋼、鋁產品，展開反補貼或反傾銷調查。歐盟官員亦多次表態，將加強防衛性貿易措施，以應對中國不對等市場環境，這種依賴與減少依賴的趨勢同時存在，反映中歐經貿關係的複雜性。

## (二) 印度

印度製造十年有成，航太領域有 Hical Technologies 和 JJG Aero 等供應商為波音和雷神等國際公司提供零組件；汽車產業則有 Maruti Suzuki 等汽車製造商，並有台灣的 OEM 廠商如上銀等與其合作。此外，電子製造業也在蓬勃發展，例如蘋果公司將部分 iPhone 的生產轉移至印度。

印度扣件產業的崛起，與以上所述航太及高端製造業的快速擴張密切相關。近年來，印度成功吸引包括勞斯萊斯 (Rolls-Royce) 與空中巴士 (Airbus) 等全球航太巨頭加大採購與投資。勞斯萊斯採購副總裁 Huw Morgan 曾在媒體指出：「印度是解決供應鏈挑戰的最佳方案。」該公司計畫在未來五年內將印度採購量翻倍，反映出國際主流企業對印度供應鏈穩定性與製造能力的信任。

空中巴士亦在 2024 年內第二次將飛機機門製造合約交由印度供應商執行，其國際業務主管 Michel Narchi 表示印度在空客供應鏈的貢獻已超過 10 億歐元，幾乎每架空中巴士飛機都含有印度製零件。這些指標性企業的動作，顯示印度製造業正從傳統零組件生產，邁向具設計與整合能力的高階供應鏈角色。政府積極推動「印度製造 (Make in India)」與航太國防政策，加上技術認證體系完善、英語商務環境與成本優勢，使印度扣件產業迅速擴張，逐步成為全球航太與工程扣件供應鏈中的關鍵供應夥伴。

政府積極推動「印度製造 (Make in India)」與航太國防政策，加上技術認證體系完善、英語商務環境與成本優勢，使印度扣件產業迅速擴張，逐步成為全球航太與工程扣件供應鏈中的關鍵供應夥伴。

見表三，印度 2025 年出口表現在美中貿易戰中可說是兩面討好，2025 年上半年出口至美國與 2024 年同期比成長約 25%，這值得我國業者警惕，尤其是標準品，因為我國出口第一大客戶亦是美國，同出口市場與同品級的競爭條件下，自然就會比較價格，而價格由成本與品質決定，台灣的生產要素成本的確比印度高，而印度在長期外資遷入、設備升級的過程中，一定會成為美國客戶考慮取代台灣標準品的替代者。

其次，泰國扣件產業長期受惠於其成熟的汽車製造聚落，尤其日本汽車品牌在當地設廠已形成完整零組件供應鏈，使扣件需求具備相對穩定的終端應用支撐。從表四可觀察到，2025 年上半年泰國扣件出口金額為 7.7 億美元，較前年同期成長 2.4%，顯示整體出口仍維持溫和成長。其中美國仍為最大市場，出口金額達 2.0 億美元，年增 3.5%，反映美國市場需求在去庫存後逐漸回穩。

表三. 印度近五年出口表現

排名	國別	單位：億美元					與去年 同期比
		2023 上半年	2023 下半年	2024 上半年	2024 下半年	2025 上半年	
0	全球	5.5	8.7	10.2	9.9	10.3	17.1%
1	美國	1.4	2.3	3.1	2.8	3.2	24.5%
2	阿聯酋	0.3	0.4	0.5	0.7	0.8	26.3%
3	荷蘭	0.5	0.9	1.0	0.9	0.7	9.9%
4	南韓	0.1	0.1	0.1	0.1	0.7	87.2%
5	德國	0.6	0.9	1.1	0.9	0.7	3.1%

## (三) 泰國

從表四可觀察到，近兩年泰國扣件出口至美國的表現變好，而泰國與美國並無直接自由貿易協定，因此分析在 RCEP 與多國雙邊 FTA 的關稅網絡下，泰國具有靈活優勢，再加上泰銖於 2024 年底貶值，使出口報價更具競爭力，進一步促進外銷。

值得注意的是，泰國出口至印度市場成長最為明顯，2025 年上半年達 0.9 億美元，年增 12.5%，顯示南亞與東南亞區域製造鏈之間的零組件需求正在同步擴張。相較之下，日本與印尼市場則呈現小幅下滑，顯示部分區域市場需求仍受到製造業景氣波動影響。整體而言，泰國扣件產業的競爭優勢並非單純來自價格，而是依附於汽車產業聚落與區域供應鏈整合，使其在亞洲製造體系中扮演重要的零組件供應基地角色。



表四. 泰國近五年出口表現

排名	國別	單位: 億美元					與去年同期比
		2023 上半年	2023 下半年	2024 上半年	2024 下半年	2025 上半年	
0	全球	7.0	7.8	6.9	7.0	7.7	2.4%
1	美國	1.8	2.3	1.6	1.7	2.0	3.5%
2	印度	0.6	0.6	0.8	0.9	0.9	12.5%
3	日本	0.6	0.5	0.4	0.4	0.5	-3.7%
4	德國	0.4	0.4	0.5	0.4	0.4	3.2%
5	印尼	0.6	0.5	0.6	0.4	0.4	-10.8%

#### (四) 土耳其

參照表五，土耳其前十名出口國大部分都是歐洲國家，顯見其占地利之便。然出口至最大客戶德國顯示衰退，出口至第二大客戶美國市場衰退更多，分析原因如下：首先雖然歐洲 PMI 回升，但整體需求仍處在溫和復甦階段，汽車與機械產業訂單仍未全面回升，進口商多以去化庫存為主。加上能源成本偏高與通膨壓力，終端市場採購趨於保守，導致土耳其扣件對德國、法國、波蘭、義大利等歐洲國家出口放緩。其次美國延續「再工業化」與「友岸外包」等政策後，部分進口商轉向墨西哥與印太地區採購。土耳其雖屬北約盟友，但距離與運輸成本劣勢仍在，加上美元強勢、航運成本上升，使其價格競爭力下降。加上當地通膨率高、融資環境緊縮，許多中小型扣件廠商面臨資金壓力，只能以量換價，造成單價下滑但毛利惡化，出口動能難以維持。這使得土耳其出口至美國市場表現衰退。

表五. 土耳其近五年出口表現

排名	國別	單位: 億美元					與去年同期比
		2023 上半年	2023 下半年	2024 上半年	2024 下半年	2025 上半年	
0	全球	7.7	9.4	8.7	8.3	8.8	3.4%
1	德國	2.3	2.9	2.8	2.7	2.8	4.5%
2	美國	1.0	1.0	0.7	0.6	0.6	-12.2%
3	法國	0.3	0.5	0.5	0.5	0.6	14.5%
4	阿聯酋	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3	59.6%
5	義大利	0.3	0.4	0.3	0.3	0.3	0.7%

此外，注意到自土耳其出口有兩個大幅成長的市場，分別是捷克和羅馬尼亞，原因推估是歐洲製造業正推動「近岸供應」(Nearshoring)，中東歐成為替代德法高成本製造的新聚落，土耳其扣件產品屬中價位，品質又可與歐洲標準接軌，價格具明顯優勢，因此在這些新興歐盟成員國中市占率持續提升。

#### (五) 越南

參照表六，越南 2025 年出口表現非常優異，背後原因主要有三：首先，越南近年已成為全球製造業轉移的重要目的地，其扣件產業成長主要來自外資投資與自由貿易協定網絡的支持。隨著美中貿易戰後企業加速推動「中國+1」策略，大量電子、機械與金屬加工企業在越南設廠，使當地工業基礎迅速擴張，大量中、台、日企業在地設廠，使出口基盤擴大。

其次，越南擁有多項高效自由貿易協定，例如 EVFTA、CPTPP、RCEP 等，降低進出口關稅、提升對歐美市場的通行力。第三，政治穩定與政府積極招商政策，使外資導入電子、機械及五金零組件產業，加上港口基建改善，出口效率顯著提升。有趣的是 2025 年台灣成為越南第六大出口市場，以往排不進前十名；近年不少台灣扣件企業亦在越南投資設廠，形成台資與外資共同帶動的產業聚落。對台灣而言，越南並非單純的競爭對手，而更像是全球供應鏈重組過程中的分工節點，未來可能呈現台灣以技術授能，越南補足產能的互補模式。

表六. 越南 2025 年出口表現

排名	國別	單位: 億美元					與去年同期比
		2023 上半年	2023 下半年	2024 上半年	2024 下半年	2025 上半年	
0	全球	5.9	7.3	5.6	5.8	7.6	6.4%
1	德國	0.9	1.4	0.9	1.0	1.4	12.5%
2	美國	1.2	1.4	1.2	1.0	1.1	-1.7%
3	日本	0.8	0.9	0.8	0.8	0.4	-18.1%
4	加拿大	0.3	0.3	0.2	0.2	0.4	5.3%
5	法國	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3	32.5%
6	台灣	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	22.8%

#### 結語

2025 年各競爭國的表現，已不只是出口消長，而是各自代表不同的威脅型態。中國與越南持續以價格與供應鏈替代能力施壓台灣，其中中國憑規模、政策支持與低價優勢穩住量能，越南則靠 EVFTA、CPTPP、RCEP 等多重協定與外資設廠紅利快速放大出口能量；印度與泰國更值得台灣警惕，因其不只是低成本國家，而是逐步形成外商主導、終端產業帶動的在地製造基地，前者受惠 Make in India 與 PLI 政策，後者則倚賴日本車廠長年深耕的汽車聚落。相較之下，土耳其雖具歐亞樞紐與對歐盟關稅同盟優勢，但市場結構偏歐洲近岸供應，與台灣並非完全正面競爭；真正對台灣形成長期壓力的，仍是具協定優勢、終端應用支撐與價格彈性的亞洲競爭者。十年前，台灣對標的競爭對手是日本、南韓，現在日韓則提醒台灣一個根本問題：沒有強大的汽車、機械、電子等終端應用產業，扣件業再強，仍較難像日韓那樣由本土需求反哺技術升級與規格主導。因此，對台灣扣件產業而言，2026 年不是景氣回升與否的問題，而是對客戶重整定位的關鍵年。台灣短期內仍保有品質穩定、交期管理、模具能力與中高階製造信任度等優勢，並未立即被取代；但若仍停留在標準品思維，將同時受到中國、越南的價格擠壓，以及印度、泰國承接外資訂單後的替代效應。台灣扣件 2026 年的主軸，應定調為高可靠度守護者：一方面鞏固汽車、機械、工程與特殊應用件的中高階市場，降低純價格競爭曝險；另一方面，必須補足自身缺乏終端產業牽引的弱點，主動連結電動車、航太、半導體設備、能源工程等應用場景，把扣件從零件供應商推進為解決方案參與者。換言之，2026 年台灣不是拚量的一年，而是決定能否從高品質製造者升級為被信任的關鍵供應鏈夥伴的一年。■

