

巴西新聞



新聞提供：

Sergio Milatias, Revista do Parafuso

(巴西扣件雜誌) 主編

revistadoparafuso@revistadoparafuso.com

www.revistadoparafuso.com



南韓成功模式的啟示

1950 年代時較為富裕的巴西，如今人均 GDP 僅約為南韓 3.55 萬美元的 25%。

1950 年，巴西的人均所得高於南韓；然而如今情勢已完全逆轉。巴西的人均所得僅約為美國的 20%，而南韓已達約 70%，其人均 GDP 更接近巴西的四倍。



這一差距反映出巴西長期以來在總體經濟穩定性上的挑戰。儘管政府支出規模龐大，但在基礎建設、教育品質與生產力方面的成效有限。持續性的財政赤字推高了公共債務，也增加了融資成本。

經濟學家指出，單純提高稅收已難以奏效，應著重於削減強制性支出與各類補貼。此外，國內儲蓄率偏低，加上財政赤字進一步惡化，使投資與長期成長動能受到限制。

整體而言，**巴西正面臨高支出、低效率與成長受限的結構性困境，呈現出「未富先老」的發展特徵，與南韓的成長軌跡形成鮮明對比。**然而，未來仍存在改革與改善的空間。

消息來源：Ciser 董事長 Carlos Rodolfo Schneider (Ciser 是南美洲最重要的扣件大廠之一)。

FEIMEC 2026 吸引逾 7 萬名參觀者

打造機械、工具與設備產業的重要國際交流平台，來自 40 多國專業人士共襄盛舉。

接替 2016 年後停辦的「Feira da Mecânica」，巴西國際機械與設備展 (FEIMEC) 於 5 月在聖保羅舉辦第五屆雙年展。

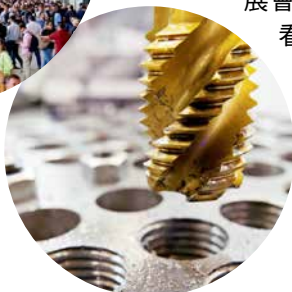
本屆展會進一步鞏固其產業地位，五天展期共吸引超過 7 萬名參觀者、1,100 多個參展品牌，以及來自 40 多個國家的專業人士。展會聚焦先進製造技術、產業鏈合作與工業 4.0 解決方案，成為重要的商務與技術交流平台。

儘管巴西目前尚無專門的扣件展覽，FEIMEC 仍匯集多家機械領域廠商，包括扣件製造商與通路業者。其中，成立於 1980 年的 Naschold 為代表之一，現由創辦人與第二代共同經營。

Naschold 執行長 Rolando Naschold 表示：「FEIMEC 在建立人脈、拓展商機及促進跨領域合作方面具有關鍵作用。

展會結束僅一個月，我們已透過後續聯繫與拜訪，看到實質成果。」

圖片來源：FEIMEC 官方；攝影者：Enio Piotto



電動車擴張恐壓縮汽車扣件需求

巴西每年輕型車產量約維持在 250 萬輛。然而，市場結構正出現變化。在本文撰寫當週，**中國車廠比亞迪 (BYD) 自 2025 年才開始在巴西生產，已躍升為銷售排名第四的品牌。**該成績包含進口與本地組裝車輛，目前其生產仍高度依賴 CKD 與 SKD 等進口零組件。

2026 年 5 月銷售數據顯示，比亞迪售出 21,700 輛，排名僅次於 Fiat (49,609 輛，自 1976 年在地生產)、Volkswagen (42,985 輛，自 1953 年)、以及 Chevrolet (27,363 輛，自 1925 年)，並略高於 Hyundai (20,239 輛，自 2007 年)。

從扣件產業角度來看，**此趨勢可能預示高附加價值扣件 (如螺栓、螺絲與螺帽) 需求的潛在下滑。**特別是純電動車取消傳統動力系統 (包含引擎與變速箱)，使許多高精度扣件的使用量相應減少。

在巴西大都會地區，電動車逐漸受到青睞，尤其在計程車與叫車服務族群中，因其具備較佳的成本效益。

另一方面，巴西亦擁有替代能源優勢，特別是以甘蔗為基礎的乙醇燃料，其環保效益可與電動車技術相媲美。**目前巴西市場仍以可使用汽油與乙醇混合燃料的彈性燃油車為主流。**

現行燃料車市場占比為：彈性燃料車 70.6%、柴油車 9.7%、純電動車 5.8%、油電混合車 5.7%、插電式混合動力車 5.1%，以及純汽油車 3.0%。

資料來源：www.autoindustria.com.br / www.anfavea.com.br / www.detran.sp.gov.br/detransp ■



車種	百分比(%)
油車	3.0%
電動車	5.8%
混合動力車	5.7%
插電混合動力車	5.1%
彈性燃油車	70.6%
柴油車	9.7%

勝者為王

匯達刊物帶您"錢"進全球

FASTENER
WORLD

