

# 從東南亞經貿關稅環境來展望台灣鋼構市場發展契機

金屬中心 產業分析師 林偉凱

## 一、前言

台灣鋼鐵業為出口導向產業，由於鋼鐵行業具有技術密集和資金密集的特點，進入壁壘高，再加上國際貿易保護主義盛行，如大陸出口退稅政策、印度徵收反傾銷稅等，外銷拓展不易。但台灣鋼鐵業產線設備齊全，技術、品質檢驗能力佳，產品品質占優勢，加上鋼鐵產業屬政府鼓勵發展項目，在全球市場已具一定競爭力。但因原料來自國外、價格不易掌握，加上在整體產業發展上缺乏規劃，加上目前只有與大陸簽訂 ECFA，卻無法加入東協等自由貿易經濟體，不利外銷擴展，是台灣發展鋼鐵工業的弱點，需要產業及政府的關注。台灣公共工程預算逐年降低，加上政府打房，國內營建工程整體表現不如預期，預估未來二年都會以 10% 的降幅衰退。國內廠商應加強海外布建東南亞多國的電廠、橋樑、重工、廠房等鋼結構工程與廠房，以有效遞補國內市場縮減的缺口。最後，我國政府應積極洽談台灣與東協自由貿易協定(FTA)，強化雙方鋼鐵產業技術合作，預估東協未來十年在基礎建設、汽車、家電產業等均有長足的發展，台灣業者應積極思考投資布局，爭取合作開發的機會，如鋼結構、汽車零組件、五金家具用金屬製品（手工具、扣件）等均是可海外投資的選項，如鋼結構用型鋼、鋼板與公共工程用高強度鋼、大眾運輸系統用鋼結構等均是廠商外銷東協的選項。

## 二、東南亞國協簡介

東南亞國協（Association of Southeast Asian Nations，ASEAN）於 1967 年由泰國、印尼、馬來西亞、菲律賓以及新加坡等五國，依據曼谷宣言（Bangkok Declaration）成立。東南亞地區地理位置與我國較近，且操控當地經濟大多為華裔商人，國人與其溝通容易，再加以八〇年代末期以來，許多我國傳統產業業者赴該地區設廠投資，雙方經貿關係日趨密

切；近年來該地區國家積極推動「東協自由貿易區（AFTA）」，以加強區域內各國間之經貿整合，對我國未來經貿發展亦將可能帶來相當程度之衝擊、

從國際鋼鐵產業發展的角度來看，已開發國家因勞動力成本及能源費用不斷上升，以及其對鋼鐵產業的限制，鋼鐵生產有向發展中國家轉移的趨勢；同時，世界各國的鋼廠也透過購併及策略聯盟的方式，擴大生產規模，降低成本，提高市場佔有率。在各國主力鋼品拓展的同時，全球鋼鐵市場已出現供大於求的局面，市場競爭將日趨激烈；特別是金融危機爆發後，世界鋼鐵市場供需形勢更加嚴峻，中國大陸及新興國家市場將面臨更加激烈的國際競爭。尤其中國目前是全球最大的鋼鐵消費區域，早已成為各國鋼廠急於拓展的市場。而在鄰近中國大陸的台灣在同文同種的優勢下，當然需貼近其市場需求及政策的更動，進一步搶得商機。

值得注意的是，韓國在歷經經濟危機，起死回生的復甦力量驚人，不僅在本國大力推動鋼鐵產能，同時也在大陸、越南、泰國及印度、土耳其等地透過自行建或是購併方式取得進軍東南亞及歐洲鋼鐵市場的門票。

同時也透過與東協、歐洲及美國等簽訂 FTA 的模式，積極佈局國際市場。韓國鋼廠的急起直追，已被視為是台灣經濟的最直接競爭對手之一。

目前韓國已完成與歐盟自由貿易協定於 2011 年 7 月 1 日正式實施，韓國鋼廠在歐盟市場的競爭能力，將大大超過台灣企業。韓國與歐盟的 FTA 是歐盟在亞洲國家的第一個，直接帶來的衝擊將加快其他亞洲國家與歐盟 FTA 的協商與簽訂，目前瞭解包括歐盟與日本，歐盟與東盟等都在積極洽談，後續發展勢必對還在原地踏步的台灣區域經濟發展模式造成困擾，台灣鋼廠形成更大的壓力。

不只歐盟，美國也是積極與各區域進行 FTA 合作，未來一個一個實際形成雙邊協定所架構出來的自由化、區域性經貿體系成型，將不遜於多邊協議的 WTO，台灣被邊緣化的危機愈來愈高。

韓國與東盟、歐盟或美國的 FTA 給台灣帶來的啟示是，即便台灣還沒有做好準備，但對手卻不會等待也不會停手，他們依著自身長遠的利益積極決策，如此一來，所帶來衝擊與刺激，將迫使台灣鋼產必須快下決心推移，這是當局必須快馬加鞭解決的問題。

### 三、東南亞經貿關稅環境概況分析

在 1992 年 1 月召開之第 4 屆東協高峰會中，泰國率先提出設立東協自由貿易區(AFTA)的建議，印尼更進一步提出共同有效優惠關稅(CEPT)之構想。會後汶萊、印尼、菲、馬、泰、星等 6 國首長隨即簽署「東協自由貿易區共同有效優惠關稅方案協議」(Agreement on the Common Effective Preferential Tariff Scheme for AFTA)。

CEPT 約定各會員國選定共同產品類別，具體排定減稅的程序及時間表，並自 1993 年 1 月 1 日起，逐步將關稅全面降低至 0~5%，以達成設立自由貿易區的目標。在 1999 年 9 月召開之第 13 屆東協自由貿易區理事會議中決議，6 個創始會員國(汶萊、馬、星、菲、印尼、泰)會於 2002 年時，將 CEPT 清單內產品關稅調降至 5%以下，越南於 2003 年；緬甸及寮國則至 2005 年。另同年 11 月舉行之第 3 屆東協非正式高峰會議再度宣布，該組織 6 個創始會員國於 2010 年免除所有產品關稅完全自由化，而越、寮、緬、東亦於 2015 年達成自由化目標。

根據日本鐵鋼聯盟輸出市場調查委員會公佈之調查，東協部分國家鋼鐵產品進口關稅稅率如【表 1】所示。整體來看，馬來西亞的鋼品平均進口關稅稅率最高，有多項鋼品進口關稅稅率仍高達 50%。越南的鋼品進口關稅稅率，除冷熱軋、不銹鋼品最高僅 5%之外；其餘多項鋼品稅率仍高，大多在 10%之上。印尼除課徵進口關稅外，另需加征增值稅，故合計之進口稅率亦普遍偏高。由變動趨勢來看，泰國進口關稅整體出現下調趨勢；不過，越南政府則有逐步調高關稅的傾向，有報導指出，越南有可能進一步將冷熱軋鋼品關稅調高至 10%、鍍面鋼品則提高至 20%。

東協國家適用的鋼品 CEPT 如【表 1】所示。以鋼鐵產品部分來說，除

了越南的部分棒鋼與型鋼產品外，幾乎已經全部降至 5%的水準之下。因此，以出口至馬來西亞的鋼品為例，非東協國家與東協國家的關稅稅率差距最高達 45%，對出口競爭力的影響相當大。若是以鍍鋅鋼板出口至泰國、菲律賓、印尼、越南等國為例，也有 4%、7%、10%、17%不等的稅率差距，對毛利率普遍偏低的鋼鐵產品來說，如此幅度的差距確實就足以大幅削弱外國鋼廠在東協市場的出口競爭力。

< 續下頁 >

表 1 東協部分國家鋼鐵產品進口關稅稅率一覽

國名 品種	泰 國	新 加 坡	馬 來 西 亞	菲 律 賓	印 尼		越 南	
					關 稅	加 值 稅		
鋼 軌	1%	0%	5%	3%	0~5%	10%	0%	
小型棒鋼	5%	0%	15%	7%	5~15%	10%	20%	
其他棒鋼	9%	0%	0~15%	7%	5~15%	10%	10%	
H 型 鋼	10%	0%	H 型 30% I 型 20%	3%	25% I 型 20%	10%	10%	
其他型鋼	10%	0%	5%	3~7%	20~25%	10%	10%	
線 材	7.5%	0%	30%	1~7%	5~20%	10%	20%	
厚 板	7.5%	0%	50%	3%	國內未產 5% 國內可產 7%	10%	0%	
中 板	7.5%	0%	50%	3%	5%	10%	≥3.0mm 0% <3.0mm 5%	
熱軋鋼捲	5%	0%	50%	3%	國內未產 5% 國內可產 7.5%	10%	<3.0mm 0% ≥3.0mm 5%	
熱軋薄板	7%	0%	50%	3%	5%	10%	5%	
冷軋鋼捲片	7% TMBP 1%	0%	50%	3%	國內未產 10% 國內可產 12.5%	10%	鋼捲 0% 鋼板 5%	
電磁鋼片	1%	0%	50%	1%	0%	10%	0%	
馬 口 鐵	9%	0%	50%	0%	15%	10%	3%	
鍍 鋅 板	9%	0%	50%	10%	0~15%	10%	≥1.2mm 10% 20%	
表面處理板	9%	0%	50%	10%	15%	10%	EG 10% PPGI 20%	
無縫鋼管	1%	0%	50%	3~5%	5~15%	10%	0%	
焊接鋼管	15%	0%	50%	1~10%	5~20%	10%	徑≥140mm 10% 徑<140mm 30%	
其 他		0%						
特 殊 鋼	不銹鋼板	熱軋 1% 冷軋 5%	0%	0~15%	1~3%	0~20%	10%	0%
	其他特殊鋼		0%	0~10%	1~3%	0~20%	10%	0%
課稅基準	CIF	—	成交價格	CIF	CIF		CIF	

註：↓表關稅下降；↑表關稅提高；標註底色表示近期稅率異動部分

資料來源：日本鐵鋼聯盟輸出市場調查委員會、東南亞各國經貿網

東協 6 國和中國大陸已開始於 2005 年 7 月 1 日將 40%的正常產品關稅削減到 0~5%。接著陸續會在 2007 年 1 月 1 日將 60%的正常產品關稅削減到 0~5%、2010 年 1 月 1 日取消所有一軌正常產品關稅，不過 150 個二軌正常產品可以延遲至 2012 年 1 月 1 日才取消關稅。從這樣的規劃來看，若多數鋼鐵產品納入為正常產品，其降稅的速度可能就會愈快，也就可能進一步促進中國大陸與東協間的鋼品貿易活絡，並相對提高被排除在外之他國競爭者的貿易障礙；反之，若鋼品多數列為敏感產品、或甚至列為高度敏感產品，則「貨物貿易協議」對中國大陸與東協間之鋼鐵貿易市場的影響就會越小。

另以東協整合對台灣鋼廠的立即影響來說，目前就已經在當地市場的競爭處於劣勢，CEPT 與一般關稅差距削弱了台灣一年銷往東協國家 190 萬公噸(相當於 470 億台幣)鋼材的競爭力。長期來看，影響可能更為深遠，倘若東協十加三(中國大陸、日本、韓國)的「東亞自由貿易區」一旦成立，台灣又被排除在外，台灣鋼鐵業被邊緣化的威脅將會大增。因為台灣鋼品外銷的主力市場，除了美、加、英、澳等國外，就正是東協十加三這塊亞洲市場。如果未能及時爭取加入，未來就可能得被迫接受不平等的關稅貿易障礙，這對調節國內市場供需、或對未來自台灣出貨的船運安排、以及被控傾銷的威脅等等方面都可能會產生若干負面的影響。

雖然目前韓國的急起直追造成台灣鋼鐵產業的競爭棘手問題，但兩岸目前積極推動的 ECFA 將進入第二階段的開放談判，被視為解套的一個契機。

兩岸經濟協議(ECFA)到明年關稅調降為零，降低業者的出口成本，提升業者在大陸市場競爭力。有業者認為，以目前「東協十加一」的規範，大陸各項產品出口到東協享有免關稅，在大陸設廠的鋼材也不例外。再者，雖然政策面曾期望透過上游大廠帶領中下游業者投入研發，以提升產業價值鏈，推動臺灣金屬產業邁向黃金 10 年。然而，臺灣中下游廠商以

中小型企業為主，尚無法大幅提升研發能力，使各產業的產值及技術無法有效升級，在大陸儼然成為全球的製造中心，嚴重威脅台灣島內產業的生存空間。未來若鋼構產業能導入創新的觀念，由臺灣製造轉型成臺灣精品，更升級為臺灣設計和臺灣品牌，將可提升競爭力，能夠應付未來更大的挑戰，可朝開發產品、提升技術、建立品牌等方向努力。

中國大陸“十二五”規劃宣告中國大陸經濟進入轉型階段，大陸龐大的經濟總量與市場規模，使其經濟轉型所蘊含的商機深受全球矚目，臺灣幸運地站在最有利的競爭位置。臺灣企業擁有大陸企業當前最缺乏的轉型經驗及技術，去年兩岸簽訂經濟協定(Economic Cooperation Framework Agreement, ECFA)，更是超越世界貿易組織(WTO)的範疇，使兩岸得以進行更多實質交流合作。截至 2013 年底，搭橋專案已促成兩岸 17 項產業、850 家企業進行洽商，簽訂合作意向書超過 230 項。可預見在今年 ECFA 早收清單正式生效後，將為兩岸產業提供更多合作空間。如今兩岸市場相互開放，經貿交流已進入制度化階段。

除中國市場之外，其他亞洲市場特別是東南亞市場也值得關注，東協地區之鋼鐵消費量將穩定的成長，每年成長率約 10%，此一比例也約為該等國家 GDP 成長率之 1.5 倍，產業別將集中於家居用具(45%)與建築營造(20%)，值得廠商在此一區域的市場開發。

再者，由於東南亞地區，受 2008 年全球金融海嘯影響而陷入停滯狀態的鋼鐵一貫化生產大型項目目前已相繼啟動，近年來已吸引不少全球鋼鐵大廠前往設置一貫廠。由於東南亞經濟增長強勁，公共基礎設施、鐵路、住宅用建材等鋼鐵需求正在急劇增長，自 2007 年後每年以超過 4,000 萬噸逐步上升。臺灣最大的石油化工企業—臺灣塑膠工業集團則計劃在越南河靜省建設由 6 座高爐以及熱軋與冷軋工廠組成的大型鋼鐵廠，完成後的產能為每年 200 萬噸以上，該項目的投資總額為 220 億美元。而印度塔塔鋼鐵集團在越南河靜省推進的 450 萬噸規模的高爐建設也將啟動。

目前，日本 JFE 鋼鐵將考慮與義聯集團策略聯盟，計畫在越南中部的廣義省建設年產能力在 350 萬噸級的一貫化鋼鐵廠，並力爭 2016 年投產，目前已經展開整體資源盤點作為投資風險可行性考量。除此之外，包括從原料到最終產品等所有工序的一體化生產工廠的建設項目也將在印尼及馬來西亞等地得到推進。

韓國浦項製鐵公司將與印尼國營企業合資推進一貫化鋼鐵廠建設，今後將投資約 60 億美元，至 2013 年 11 月年產為 300 萬噸的高爐將最終完工，同時還計劃將產能擴大至年產 600 萬噸規模。與此同時，受經濟放緩導致的鋼鐵需求低迷的影響，中國大陸的鋼鐵巨頭也計劃借助東南亞需求尋找出路。2012 年 5 月，寶鋼集團和武漢鋼鐵集團已經分別在中國大陸南部地區開工建設年產為 1,000 萬噸規模的一貫化鋼鐵廠。有分析認為，在投產的數年後，每年將合計有 1,000 萬噸鋼材出口到東盟。

尤其，泰國鋼鐵業在其國民經濟發展中起著重要作用，直接關係著建築、汽車、機械、家電、模具及食品包裝等眾多下游產業的生存與發展。隨著泰國經濟的復蘇，對鋼鐵需求呈迅速增長勢頭。泰國鋼鐵工業主要採用電爐煉鋼工藝，以廢鋼為主要原料。有近 20 家煉鋼廠，主要生產方坯和板坯。2013 年，方坯產能約 477 萬噸/年，板坯產能約 300 萬噸/年。有 60 餘家軋鋼廠，長材生產產能約 629 萬噸/年，熱軋卷/板產能約 800 萬噸/年，冷軋碳鋼/不銹鋼產能約 270 萬噸/年。受金融危機影響，泰國 2009 年 GDP 下滑 2.3%，建築業、汽車業、機械製造等行業持續低迷，導致鋼材需求量由 2008 年的 1358 萬噸縮減 20.8% 至 1080 萬噸。2013 年底以來，隨著經濟的不斷復蘇，相關下游行業逐漸活躍，泰國鋼鐵需求回升。泰政府支持發展鋼鐵加工業。鑒於鋼鐵對國民經濟發展的重要性、國內鋼鐵產量供不應求的事實及保護環境的考慮，泰政府鼓勵發展中下游鋼鐵產業，除出臺各類優惠政策外，還在工廠選址、深海港口及供水等基礎設施服務方面提供便利。由於需求量和進口量不斷上升，泰對發展上游鋼鐵業政策有所鬆



動，有關部門計畫5年內建成一個生態工業城以投資建設高爐煉鋼，正提交內閣審批。

#### 四、結論與建議

預計未來東盟鋼市場需求持續增長，但主要表現在越南、泰國、馬來西亞、印尼、菲律賓和新加坡。其中越南鋼材消費增長速度最快。東南亞作為全球第二大鋼材淨進口市場，在全球鋼材市場供需平衡中扮演著關鍵角色。

2010--2015年，東盟國家鋼需求年均增長率估計為6%，總計增加3600萬噸，其中將以越南鋼材的增長速度最快。2010年，東南亞鋼材消費量約為6420萬噸，按平均6.5%的比例增加，到2015年將增至8280萬噸。2010年板材需求量為3690萬噸，2015年為4810萬噸，年均增長6.4%。

未來5年，東南亞地區鋼材消費結構也將產生顯著變化，由於當地汽車和家用器具產量增加，帶動板材消費所佔比重加大。從鋼材種類來看，東南亞熱軋卷消費比重將從44.1%降至36.8%，塗層板則是從17.3%升至24.1%。包裝鍍鋅板、彩塗板和其他塗覆板在內的塗層板年均需求增長幅度將達到9.1%，而同期熱軋卷增幅為4.9%。

國內公共工程規模逐年萎縮，法人表示，據統計數據顯示，台灣公共工程預算逐年降低，加上政府打房，國內營建工程整體表現不如預期，預估未來二年都會以10%的降幅衰退。中鋼構加強海外布建展現成果，東南亞多國的電廠、橋樑、重工、廠房穩健入袋，有效遞補國內市場縮減的缺口，今、明兩年營運可望維持水準以上。中鋼構提前看出趨勢變化，數年前加緊海外布局，越南、緬甸、柬埔寨、印尼、菲律賓等東協國家商機開始發芽，成效頗為順利。

中鋼構主管指出，加速往東南亞發展，同時結合中鋼構大陸昆山子公司，產

銷靈活調配。而之前中鋼構在東南亞多找當地鋼構供應商配合，往後將以整個中鋼集團的概念出發，發揮綜合效益，加強作戰能力。

法人分析指出，預估中鋼構在內需市場改變後，產能利用率可能降到 80%左右。其目前國內業績，主要來自台中捷運、中部豪宅、台電大林廠、林口電廠等，下半年訂單量超過 7 萬餘公噸，全年總量約 15 萬餘公噸，居於水準之上。另一方面，中鋼構高層長期與日本鋼界交好，中鋼構計畫取得日本認證，後續有南韓、日本市場助攻，後市展望前景看俏。

東南亞國家近年來持續加強基礎設施的興建，帶動相關需求持續增加，如：越南北部海防市的廷武(Dinh Vu)工業區內興建一座新工廠，並預計於 2015 年上半年開始生產使用於橋梁、火力發電廠的鋼結構產品，之後也計畫將生產對象擴增至大型營建機械、起重機用鋼結構產品。

目前泰國 Italian-Thai Development ITD. BK 斥資 500 億美元正在建造一條從曼谷往西直通緬甸邊境的高速公路，從而拉近與緬甸土瓦(Dawei)工業園的距離。該高速公路全長 160 公里(約合 100 英里)，耗資 460 億泰銖(約合 14.7 億美元)。該國計劃未來 10 年向基礎設施投入 800 億美元，其中最多有 50%的資金將用於鐵路建設，以引導交通運輸從公路轉向鐵路。

台灣產官學研未來若能積極推動鋼鐵產業價值鏈的提升，將有助於產業升級轉型，提升國際競爭力。期能經由產官學研緊密合作，促使升級轉型，兩岸簽訂 ECFA 後，外銷比重高的鋼鐵企業比較有利，以內需型為主的鋼廠會遭逢來自大陸、日韓的競爭加重。政府應提出相關措施協助業者，例如建立風險管理機制，包括：強化大陸商品進口監測機制、透過協商建立兩岸貿易救濟制度等；另政府在洽簽 ECFA 同時，亦應同步積極推動與美、日、星、東協、歐盟等主要貿易伙伴洽簽 FTA，避免我在區域經濟整合體系中被邊緣化，有利台商進行全球布局，

反而可避免加深對中國大陸之依賴。

最後，我國政府應積極洽談台灣與東協自由貿易協定(FTA)，強化雙方鋼鐵產業技術合作，預估東協未來十年在基礎建設、汽車、家電產業等均有長足的發展，台灣業者應積極思考投資布局，爭取合作開發的機會，如鋼結構、汽車零組件、五金家具用金屬製品（手工具、扣件）等均是可海外投資的選項，如鋼結構用型鋼、鋼板與公共工程用高強度鋼、大眾運輸系統用鋼結構等均是國內廠商外銷東協的選項。