

# 又「缺」又「漲」!!!



## 眼前應未雨綢繆的四大鋼材情勢， 你準備好了嗎？

文/惠達 曾柏勳

自去年以來，台灣的超前部署為國內製造業多爭取了一年經濟超前他國的榮景。然而事實上過去一年以來，台灣扣件產業面臨最大的壓力來源之一，就是鋼材(線材)的供不應求與價格上漲。線材佔據整個扣件製造成本的幅度，高達五到七成。此外，台灣的盤元供應來源主要來自台灣中鋼，以及中國、俄國、土耳其、巴西等國的鋼鐵廠供應。國際劇烈的線材供需風險都會嚴重影響到扣件產業的發展。

今年鋼鐵價依舊漲勢不止，深深影響扣件製造成本，許多國內扣件供應商雖然目前不缺訂單，甚至接單量上看到明年一月，但卻要擔心與再三度量手头上的線材原料還剩多少，是否還有足夠的料來生產扣件產品。有接單之喜，同時卻有缺料之憂。

在此背景下，我們除了關心國內業界情勢之外，也要未雨綢繆，帶領大家關注今年影響扣件產業的國際四大發展情勢。



### 關注一：

#### 歐盟對中國扣件反傾銷調查

去年12月，歐盟接獲訴願並對中國啟動案號AD 676調查，對部分木螺絲以及自攻螺絲、墊片、部份有頭部設計之螺絲和螺栓，進行反傾銷調查。假如執委會認定有傾銷事實，最快將在今年7月21日就實施臨時性反傾銷稅。

此項臨時性反傾銷稅若實施下去，對台灣扣件業者來說自然是利多，但事事總有一體兩面，雖然歐洲的訂單可望轉到台灣扣件廠手中，但我們也要綢繆「排擠效應」發生的可能性，以及其帶來的後果。當中國扣件受到排擠而賣不到歐洲，就會轉賣到其他國家，變相與台灣搶奪歐洲以外其他海外國家的市場。過去有明確的例子可證明，它只會讓全球市場更加競爭惡化。



此外，對歐洲扣件業者來說，中國是低價扣件的最大供應來源且有其不可被取代性。反傾銷稅實施下去，不僅是歐洲無法自行補足低價扣件的生產，就算轉向跟台灣與他國採購，也無法保證能取得足夠的量來供應歐洲的內需，歐洲本地扣件使用者會被迫接受更高價位的扣件。

這項重磅消息影響重大，本雜誌社也特地聯繫歐洲扣件經銷商協會EFDA，並取得該協會的最新聲明，詳情請各位讀者必讀本期的「歐盟對中扣件反傾銷調查」一文。



### 關注二：

#### 中國取消鋼 品出口退稅

中國才在今年四月創下月度出口量的新高點，卻突然在五月對部分盤條線材取消了13%的出口退稅，以彌補國內粗鋼產量下滑帶來的供給缺口。身為全球最大鋼鐵製造及消費國的中國，此舉除了將國際鋼價大漲與缺鋼的現象更加白熱化，也使得中國大陸各地鋼廠都一齊高漲鋼價，也帶動全球鋼價上漲，可以用「漲到瘋了」來形容，最高曾上看每噸6,000元人民幣。有鑑於取消出口退稅的效應，近日透過政策，中國鋼鐵市場價格已有稍微趨緩的可能。然而，可能壓抑得住中國的價格，卻可能壓不住國際市場價格。



### 關注三：

#### 俄國課徵金 屬出口稅

中國前腳才剛限制鋼材出口，無獨有偶，俄國後腳就計畫自八月起為時三個月，對鋼鐵、鎳、鋁和銅等課徵出口臨時關稅至少15%，以抑制國內金屬價格。先前提過，中國與俄國都是台灣的鋼鐵來源國，兩國都限制鋼材出口，全世界鋼鐵供應將出現一大塊短缺，如此的鋼鐵保護主義會讓全球高鋼價持續，連帶影響台灣的鋼鐵價格與扣件售價。



### 關注四：

#### 現階段疫 情對扣件 產業的影 響

疫情發生以來，工人的排班量降低，外勞也很缺。來了一波新冠變種病毒，又來一波Delta病毒，同時還有Delta升級版病毒以及他國變種病毒夾殺，讓疫苗普及率前段班的國家再度陷入封鎖，這使得這些國家的車廠和扣件廠生產再度停頓。

最近最引人注目的是印度一燒就停不了的疫情。根據國際海運總會，全球共有160萬名船員，其中有24萬名就來自印度。然而目前國際運費飆漲之餘還鬧貨櫃荒，缺到廠商甚至要自行購買退役的二手貨櫃來頂著用，連二手貨櫃價格也翻漲一倍。自印度受變種病毒侵擾以來，某些國家的港口已禁止最近曾輪換來自印度船員的船舶入港，讓原本已經緊繃的海運更加吃緊。印度的疫情也對全球引發蝴蝶效應。

## 面對疫情，你至少要做好超過五年的準備

彭博社報導，即使疫苗已經問世，但依照目前的接種速度，世界要恢復正常生活，最少還需要7年。這7年還只是個預測值！既然要打長年抗戰，「營運的韌性」、「異地生產」、「自動化」、「無人化」、「零接觸服務模式」，這些都將是未來十年決定企業存活的關鍵字。

財信傳媒董事長謝金河說：「眼前最重要的是顧好台灣生產，只要生產線能正常運作，台灣的經濟還可以保住半邊天，最重要的是出口，今年美國經濟的復甦，可能成為全球最重要的成長引擎。反之，台灣一旦到全面封城，經濟將萬劫不復，因為美國復甦力道強勁，台灣一旦出口受阻，很快會被南韓、日本、中國及東協取代。」在台灣與變種病毒交手見真章的時刻，守住生產線與台灣獨有的強大供應鏈，並迎擊到處又「缺」又「漲」的局勢，是我們眼下最重要的課題！

