



歐盟碳稅對馬來西亞扣件業影響

前言

氣候變化是一個需要全球性解決方案的全球問題。隨著歐盟對氣候標準的要求更加嚴格，只要許多非歐盟國家的氣候政策要求不高，就會出現所謂的“碳洩漏”風險。當設在歐盟的公司將碳密集型生產轉移到比歐盟更不嚴格的氣候政策的國家，或者當歐盟產品被更多的碳密集型進口產品所取代時，就會發生碳洩漏。

因此，正如歐盟執委會所報告的，碳邊境調整機制（CBAM）最初將適用於某些商品和特定物質的進口，這些商品和物質的生產是碳密集型的，並且有最大幅度的碳洩漏風險：水泥、鋼鐵、鋁、肥料、電力和氫氣。然而，如果非歐盟製造商能夠證明，在另一個國家生產進口產品時，已經為生產中使用的碳支付了價格（如：碳稅），那麼歐盟進口商需支付的同等成本就可被免除。

由於歐盟引入了這一廣泛的範圍，CBAM 最終全面實施時，將可包括排放交易系統（ETS）中所涵蓋領域一半以上的排放量。根據政治協定，CBAM 將於 2023 年 10 月 1 日在其過渡階段生效。

CBAM 對東盟的影響

CBAM 無疑是邁向歐洲碳動態定價的重要一步。它的實施條件不僅促進了當地和區域的低碳轉型，而且如果該機制產生的碳收入被用於支持歐盟以外受影響最大的發展中國家，那麼它還會促進全球性的改變。

東盟正在迅速發展，成為歐盟最重要的地緣戰略區域。歐盟在這一地區的合作戰略是增加其作為一個強大經濟參與者的存在，並建立更多的夥伴關係，加強基於規則的國際秩序和應對全球挑戰。



隨著歐盟的 CBAM 逐漸投入運行，東南亞的立法決策者可能會反思他們現有的國內碳政策框架，以減輕其對國內經濟的影響。雖然 CBAM 可能不會對東南亞國家產生直接影響，但隨著該倡議的發展，情況會有所改變。CBAM 產品類別的擴大將對該地區產生重大的經濟影響。有鑒於此，實現淨零排放將需要對全球經濟的所有部分做出改變。在這種情況下，越南、馬來西亞和印尼等國家將需要迅速建立和執行限制性的環境法規，否則他們可能面臨失去重要海外市場的巨大風險。然而，增加和擴大東南亞的去碳化倡議和政策並不容易，因為區域內的政府最近又增加了化石燃料補貼，以因應商品價格上漲。

東盟的主要關切是，可能對出口徵收會導致與歐盟貿易減少的額外稅款。額外的稅收將增加商品的最終成本，因此，這些商品與其他國家的產品相比，競爭力下降，更具體地說，當我們處理扣件產品時，最終價格起到了關鍵作用。

亞洲以及東南亞國家對 CBAM 的影響和看法並不一致。雖然，從長遠來看，大多數國家都會受到影響，但在短期內，每個國家的情況都會不盡相同。在不久的將來，印尼、馬來西亞和越南是這個地區受影響最大的經濟體。這些國家對歐盟的出口總量將面臨重大挑戰。原因是，對這些國家來說，向其他發達國家出口 CBAM 產品是相當重要的。就出口額而言，這些國家與泰國皆是向全球市場出口 CBAM 產品的前 20 大出口來源之一。

CBAM 和馬來西亞的市場反應

如前所述，整個東盟對 CBAM 的反應不盡相同。根據現有計劃，在未來兩年內，CBAM 將只適用於鋼鐵、鋁、水泥、化肥和電力進口。我們可以說，除了馬來西亞之外，這些行業都不是歐盟 - 東盟貿易的關鍵！歐盟實施的碳定價機制可能會直接影響馬來西亞的出口商，同時給整個供應鏈帶來更大的壓力。

馬來西亞是向歐盟出口這些產品國家中唯一一個排名前 20 位的東南亞國家。去年，歐盟占了馬來西亞總出口量的 9.4%。透過查看貿易統計資料可以得出馬來西亞與 CBAM 產品相關的出口值與出口總值相比不超過 5%。以 2019 年為例，馬來西亞共向歐盟出口了 7.69 億美元的 CBAM 相關產品，這相當於該國 221 億美元總出口額的 3.5% 左右。然而，CBAM 對馬來西亞製造商的扣件出口將產生重大影響。2021 年，馬來西亞當地生產商向歐盟運送了超過 9,100 萬美元的鋼製扣件。如果政府和行業參與者不立即採取行動，這個數字可能會大幅減少。

參考資料：

EEAS, An official website of the European Union
EUROPARL, An official website of the European Parliament
Taxation and Customs Union, European Commission Website

馬來西亞提高了其減碳排雄心，無條件地設定了到 2030 年將碳強度與國內生產總值之比在 2005 年的基礎上減少 45% 的目標。然而，在這個時候，特別是在扣件市場，馬來西亞還沒有採取實質性的行動來保障出口商的潛在損失。到目前為止，市場上的一些參與者的回饋是逐步將他們的一些出口轉移到其他地區，降低或沒有跨境碳稅，因為他們沒有立即的解決方案來應對現有的 CBAM 挑戰。雖然，改變出口目的地本身就具有挑戰性，但對於馬來西亞製造商和緊固件生產商來說，這似乎是一個可行的、具有成本效益的選擇，至少在短期內。例如，今年 1 月，中國的碳價約為每噸 8.20 美元，而歐盟的碳價約為每噸 80 美元，顯示出兩個地區之間的價格差異很大。

當地的扣件製造商正計畫逐步將這一額外的成本納入到他們的運營中，因為如果在這一過渡期內沒有對這一成本進行適當的關注，一旦 CBAM 開始運行，可能會對運營成本造成巨大的衝擊。

最終，由於跨境碳稅和本地碳定價機制的成本都將增加，馬來西亞的經營環境預計將在碳密集型領域（如：扣件）的本地製造商中變得更具競爭力。此外，由於貿易轉移的結果，我們應該面臨會經歷鋼鐵和鋁產品的區域供應增加。■



撰文：Shervin Shahidi Hamedani
著作權所有：惠達雜誌

