土耳其新聞

新聞提供：*Irem Yaren BAYSAL,*
*Fastener Eurasia Magazine*雜誌編輯
www.fastenereurope.com

› 土耳其鋼鐵業面臨歐盟配額縮減，CBAM 查證成關鍵

土耳其鋼鐵出口商在其最大出口市場歐盟面臨兩項日益嚴峻的限制：CBAM以及大幅縮減的免關稅進口配額。在新版配額制度於 7 月 1 日生效之前，土耳其對歐盟的鋼鐵出貨量便已下滑，迫使鋼廠尋找其他市場，以消化其產量。



2026 年前 7 個月，土耳其對歐盟的鋼鐵出口量年減 22%，降至 280 萬公噸。業界人士指出，CBAM 是造成出口下滑的重要因素之一，但這段期間也包含新版防衛措施配額制度實施後的首個月。

根據歐盟新配額制度，各類鋼鐵產品的免關稅進口總配額縮減 47%，降至每年約 1,830 萬公噸；超出配額的部分，關稅則提高一倍至 50%。土耳其專屬的熱軋鋼捲配額也大幅縮減 59%，依新分配制度換算成年配額後，從 160 萬公噸降至 642,294 公噸。土耳其出口商也可以申請與埃及、印度、韓國及烏克蘭共同使用的 483,682 公噸配額，但能否取得配額並無保證。若土耳其成功取得全部共享配額，其熱軋鋼捲出口配額將可達 113 萬公噸。至於所有鋼鐵產品類別的配額總量，土耳其約獲分配 286 萬公噸。

土耳其產業團體預期，對歐盟的鋼鐵銷售將大幅減少。**土耳其鋼鐵出口商協會理事長 Ugur Dalbeler 曾表示，配額縮減可能導致該產業對歐盟的出口量減少多達 350 萬公噸。不過，土耳其鋼鐵生產商協會指出，提高出口配額有助於維持土耳其鋼鐵業的脫碳投資。**

該協會向標普全球能源（S&P Global Energy）旗下的普氏能源資訊機構表示：「適度提高出口配額，將有助於確保旨在實現脫碳及配合綠色轉型的投資能夠持續推進，而不會失去原有的發展動能。」

土耳其國內碳市場

土耳其的排放交易制度已於 8 月 27 日正式取得法律效力，涵蓋受到 CBAM 規範的產業。該制度規劃中的試行階段，以及自 2028 年起逐步取消免費排放配額的措施，可能使土耳其生產商在履行歐盟相關義務之外，還必須承擔國內碳成本。

根據適用規則，在土耳其境內支付且符合資格的碳成本，可用於抵扣 CBAM 費用。這項機制並不會消除生產商的整體碳成本，而是可能將部分與碳排放相關的收入，從歐盟轉移至土耳其。相關人士 Ogilvie 表示：「我們的目標是讓這筆收入留在國內，而不是流向歐盟。」

歐盟已提議自 2028 年起，將 CBAM 的適用範圍擴大至約 200 種下游產品，包括含有大量鋼材成分的機械、車輛、電氣產品、工具及家具。2024 年，土耳其占歐盟下游鋼鐵產品進口的 13.8%，排名第二，僅次於中國的 49.7%。因此，**這項提案可能進一步擴大需要遵守碳排放申報及成本規範的土耳其出口商範圍。**

土耳其鋼廠已開始增加對其他市場的出貨。根據土耳其鋼鐵生產商協會的數據，2026 年 1 至 7 月，土耳其對英國的鋼鐵出口量年增 90%，達 70 萬公噸；對美國的出貨量增加 17.2%，達 34 萬公噸；對埃及的出口則成長 29.4%，達 40.6 萬公噸。在歐盟市場內，羅馬尼亞仍是土耳其最大的單一出口目的地，自土耳其進口量達 96.2 萬公噸，儘管較去年同期減少 13.2%。

未來，土耳其鋼廠能否在確保取得經查證的排放數據之際，找到足夠的替代買家，將決定其抵禦歐盟市場准入限制收緊的能力。

（資料來源：標普全球）

› 土耳其汽車產業 2026 年 1 至 9 月表現

2026 年 1 至 9 月，土耳其汽車市場各車種總產量較去年同期減少 6%，乘用車產量則大幅下降 17%。期間各車種總產量為 971,159 輛，其中乘用車產量為 528,366 輛。

同期，土耳其汽車市場各車種總銷售量較去年同期減少 13%，降至 832,521 輛。其中，乘用車市場萎縮 16%，降至 627,977 輛。

在商用車領域，2026 年前 9 個月的商用車產量逆勢成長 12%。其中，重型商用車產量增加 7%，輕型商用車產量增加 13%。然而，商用車市場整體仍呈現下滑。同期商用車市場規模減少 5%，其中重型商用車市場下降 7%，輕型商用車市場則減少 5%。

在出口方面，2026 年 1 至 9 月，土耳其各車種總出口量以輛數計算，較去年同期減少 11%；乘用車出口量更大幅下滑 27%。期間各車種總出口量為 685,671 輛，其中乘用車出口量為 317,970 輛。

不過，根據土耳其汽車產業出口商協會的數據，**以美元計價的各車種產業出口總額在 2026 年前 9 個月仍較去年同期成長 3%，**達到 305 億美元。其中，乘用車同期出口額則下降 8%，降至 78 億美元。■

