

西方國家取消對伊朗制裁後 對伊朗扣件產業和需求會如何變化？

文 / Behrooz Lotfian

前言

伊朗是目前中東地區最具有動能的國家，為什麼？因為

1. 沙烏地阿拉伯有全球最大的原油資源，而伊朗是第3大國家；俄羅斯有全球最大的天然氣資源，而伊朗是第2大國家。也就是說，若將兩者資源相加，其總值將使伊朗成為全球最大的石油及天然氣所有國。
2. 伊朗有許多不同的礦產資源，它們的價值甚至比伊朗的石油價值還高出許多。
3. 伊朗有許多需要徹底翻新的產業。因為先前制裁措施讓伊朗多數產業的技術水平仍停留在14年前，汽車產業就是一例。有些產業的技術水平則停留在37年前(伊朗革命後)，例如航太產業。

伊朗的經濟對其他國家來說非常重要，因為它是可幫助這些國家度過現階段經濟低潮但卻尚未被開發的國家。因此，多數西方國家早就來到伊朗尋找合作機會，像是法國汽車產業領導廠商寶獅、航太產業的空中巴士、德國汽車產業的賓士和福斯，以及美國通用和波音都有。這個市場對中國來說也非常重要。習近平總理曾在1月22-23日訪問伊朗，也是自2002年江澤民訪問伊朗之後第一位再次造訪伊朗的中國總理。而伊朗和俄國之間也早已取消雙邊簽證措施，為的就是促進兩國商業活動。

其他亞洲國家呢？

雖然日本、中國、南韓都準備好和伊朗進行商業合作，但看起來似乎其他亞洲國家仍然置身事外。或者基於某些因素，他們選擇了反方向的道路，台灣就是一個明顯例子(還記得約一年半前我曾經預測到現在發生的情況也建議台灣廠商應該強化與伊朗的關係，不過沒有人願意聽進去)。馬來西亞則已經把對伊朗簽證的效期從90日提高至140

日，而印尼也早已取消對伊朗人簽證效期的限制。

零扣件產業

目前還是有很大機會，如果亞洲廠商可以再次建立與伊朗的商業關係，那麼就有機會在這個市場賺取利益。

伊朗目前有4家汽車製造商，其總產能每年約200萬輛。伊朗最大的車廠為Iran-Khodro，其已經與法國寶獅和德國賓士簽訂合約要在伊朗替他們生產汽車。Saipa則是伊朗第2大汽車製造廠，替日產和起亞生產汽車。

因為過往的政治制裁措施，多數國外公司停止了與伊朗的合作，因此少了原料供給和原本商業合作公司的監督，而這些壓力大大傷害了伊朗當地汽車產業。例如，汽車零件製造商為求準時提供零件給汽車製造廠，但又別無選擇，因此開始用低品質的原料生產低品質零件或從中國進口零件。

現在，外國汽車製造商又回到伊朗，但卻發現多數汽車零件製造商的品質和價格不能滿足他們的要求，所以那些零件製造商便走向破產。

機會

在這樣的情況下，我認為還有一些機會可以幫助其他國外供應商在伊朗市場獲利。

- 談到原料，伊朗扣件製造商如同其他線材製造商一樣在使用伊朗現有的線材上都會遇到問題。伊朗的線材供應來源主要如下：
- 部分線材原料是由伊朗當地生產，而其品質不佳不適合用來生產扣件，這樣一來，我們就有機會。台灣線材製造商也許可以透過合資、契約制等方式幫助伊朗同業解決這個問題。



- 另一部分線材原料來自外國線材供應商(例如俄羅斯和烏克蘭)，而其品質低也不適合用以生產扣件。中國線材品質不錯但不穩定，雖然台灣廠商的線材相對較貴，卻也是一個機會，台灣廠商可以嘗試再次修正其價格或是合約條款，那麼他們就可以增加出口至伊朗的機會。
- 談到治具和機械供應商，伊朗當地並沒有任何優質的治具製造商，且扣件製造商面對這些治具供應商所遭遇的問題就是貨品交期。因此，如果有任何外國治具製造商可以在伊朗直接設立工廠，就可以征服該市場。

扣件供應商可以透過授權、合資、共同投資等方式與伊朗扣件製造商建立合作契約來協助他們替西方國家車廠提供支援。

請注意上述這些模式也可以在伊朗其他產業中適用。

伊朗市場現在是開放的，不過，對亞洲品牌來說現在可能已經有點晚了(因為伊朗人目前偏好西方國家的產品，尤其是德國製和美國製的)。但如果策略適當，亞洲廠商在兩年之內或許仍然有足夠的契機打入伊朗市場。歡迎來到充滿機會的伊朗市場！

