

ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกาใต้

แอฟริกาใต้ เป็นตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ที่น่าสนใจ ด้วยมูลค่านำเข้าสูงถึง 1.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2550 ขยายตัวร้อยละ 17 เทียบกับปี 2549 ตามการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งเป็นผลจากการขยายการลงทุนอย่างต่อเนื่องในแอฟริกาใต้ของค่ายรถยนต์ยักษ์ใหญ่ของโลก อาทิ General Motor Daimler Chrysler BMW Ford และ Toyota ปัจจุบันแอฟริกาใต้ผลิตรถยนต์มากเป็นอันดับ 1 ของทวีปแอฟริกา ด้วยปริมาณการผลิตสูงถึง 5.4 แสนคัน คิดเป็นร้อยละ 80 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งทวีป ในปี 2550 และคาดว่าจะสูงถึง 1 ล้านคัน ในปี 2563 ทั้งนี้ กว่าร้อยละ 90 ของโรงงานผลิตรถยนต์ในแอฟริกาใต้กระจุกตัวอยู่ใน 3 มลรัฐ ได้แก่ มลรัฐกัวเต็ง (Gauteng) มลรัฐอีสเทิร์นเคป (Eastern Cape) และมลรัฐควาซูลู-นาทาล (KwaZulu-Natal)

ด้วยขนาดของตลาดรถยนต์ที่ใหญ่และมีศักยภาพสูงในการเติบโต ประกอบกับประชากรมีกำลังซื้อสูงสุดในภูมิภาคด้วยรายได้เฉลี่ย 5,630 ดอลลาร์สหรัฐต่อคนต่อปี จึงเป็นโอกาสของผู้ส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไทยที่จะหันมาเน้นเจาะตลาดใหม่ที่มีศักยภาพอย่างแอฟริกาใต้ เพื่อลดแรงเสียดทานจากการแข่งขันที่รุนแรงของชิ้นส่วนยานยนต์ราคาถูกจากจีนในตลาดส่งออกหลัก โดยเฉพาะอาเซียนและญี่ปุ่น สำหรับรายละเอียดที่น่าสนใจเกี่ยวกับตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกาใต้ มีดังนี้

- **อัตราภาษีนำเข้า** ภายใต้นโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ (Motor Industry Development Plan : MIDP) ของแอฟริกาใต้ซึ่งเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2538 โดยมุ่งเน้นผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกจากเดิมที่ผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ทำให้แอฟริกาใต้ต้องปรับลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ลงเหลือร้อยละ 25 ในปี 2550 (จากอัตราเดิมร้อยละ 30) และจะปรับลดลงเหลือร้อยละ 20 ภายในปี 2555

- **ส่วนแบ่งตลาดชิ้นส่วนยานยนต์** ในปี 2550 แอฟริกาใต้นำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากเยอรมนี สูงสุดมูลค่า 390 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 35 ของมูลค่านำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์รวม รองลงมาคือ ญี่ปุ่น (ร้อยละ 8) และสหรัฐฯ (ร้อยละ 7) ส่วนหนึ่งเป็นการนำเข้าของค่ายรถยนต์ยักษ์ใหญ่ที่เข้ามาลงทุนในแอฟริกาใต้โดยนำเข้าจากบริษัทลูกของตน ขณะที่ชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีส่วนแบ่งตลาดในแอฟริกาใต้ ร้อยละ 5 หรืออยู่ที่อันดับ 7

- **รสนิยมการใช้รถยนต์** รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เป็นที่นิยมสูงสุดถึงร้อยละ 67 ของจำนวนรถยนต์ในแอฟริกาใต้ ที่เหลือร้อยละ 33 เป็นรถยนต์บรรทุกเบา (มีน้ำหนักบรรทุกต่ำกว่า 3.5 ตัน) และรถยนต์บรรทุกขนาดกลางและหนัก (มีน้ำหนักบรรทุกรวมสูงกว่า 3.5 ตัน แต่ไม่เกิน 10 ตัน) ทั้งนี้ รถยนต์ส่วนใหญ่ในแอฟริกาใต้มีอายุการใช้งานมากกว่า 10 ปี จึงเป็นโอกาสของไทยในการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ โดยเฉพาะชิ้นส่วนทดแทน ทั้งประเภทอะไหล่แท้ และอะไหล่เทียม จำพวกอุปกรณ์ไฟฟ้าในรถยนต์ และชิ้นส่วนที่มียางธรรมชาติเป็นส่วนประกอบ เช่น ยางรองแท่นเครื่อง ยางแผ่นรองพื้น และยางรองขอบประตู เนื่องจากแอฟริกาใต้ยังไม่สามารถผลิตยางธรรมชาติได้เอง ประกอบกับผลิตภัณฑ์ยางที่ผลิตในประเทศ ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมยานยนต์ได้เพียงพอ

- **ช่องทางการจำหน่าย** แอฟริกาใต้มีช่องทางจำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์หลายช่องทาง อาทิ จำหน่ายผ่านร้านค้าขนาดใหญ่ (Hypermarket) เช่น Makro และ Pick'n Pay จำหน่ายผ่านระบบ Franchise เช่น บริษัท Midas บริษัท ENGEN จำหน่ายผ่านผู้ค้าส่ง ที่มีร้านค้าปลีกเป็นสาขากระจายอยู่ทั่วประเทศ เช่น บริษัท Super Group หรือ จำหน่ายผ่านร้านค้าปลีกรายย่อย เช่น บริษัท NAPA เป็นต้น

ส่วนวิเคราะห์ธุรกิจ ฝ่ายวิชาการ

มีนาคม 2551