

โอกาสในธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ของเคนยาและโอกาสในการส่งออกรถยนต์และอุปกรณ์ของไทย (รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปและรถยนต์ไฟฟ้า (EV))

ข้อมูลด้านการผลิตและอุตสาหกรรมรถยนต์ของเคนยา	ข้อมูลด้านการผลิต การตลาดสินค้า รถยนต์ EV ของเคนยา																								
<p>๑. ข้อมูลทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ของเคนยา</p> <p>เคนยาคือเป็นตลาดจำหน่ายรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในแอฟริกาตะวันออกโดยมีจำนวนรถยนต์ในระบบที่มีการลงทะเบียนจำนวนกว่า ๓.๒ ล้านคัน (๒๐๑๙) ในจำนวนนี้ รถยนต์ขนาดเล็กร้อยละ ๓๒ (น้อยกว่า ๑,๖๐๐ CC) รถยนต์โดยสารขนาดกลาง (มากกว่า ๑,๖๐๐ CC) ร้อยละ ๒๘ รถยนต์ขนาดใหญ่และรถบรรทุก ร้อยละ ๔๐ โดยประมาณ ซึ่ง ผู้นำตลาดที่มีสัดส่วนการตลาดกว่าร้อยละ ๖๕ คือ ๓ ยี่ห้อคือ TOYOTA MITSUBISHI ISUZU ตามลำดับ</p> <p>ในปัจจุบัน ตลาดรถยนต์ในเคนยายังพึ่งพาการนำเข้าถึงร้อยละ ๙๔ ของรถยนต์ทั้งหมด ซึ่งนำเข้ามาจากแอฟริกาใต้และญี่ปุ่น หรือเอเชีย แต่ส่วนใหญ่ยังเป็นรถยนต์มือสองสภาพดีส่วนใหญ่ใช้งานมาแล้ว ๕-๒๐ ปี นอกจากนี้ เคนยาก็ยังเป็นแหล่งนำเข้ารถยนต์ดังกล่าวส่งต่อไปประเทศใกล้เคียงผ่านการนำเข้าทางท่าเรือ Mombasa โดยมีการส่งออกไปส่วนใหญ่ไป ยูกันดา และแทนซาเนีย ซึ่งผลจากโครงสร้างดังกล่าว ทำให้มีตลาดอะไหล่รถยนต์หรือ Aftermarket ใหญ่ที่สุดในแอฟริกาตะวันออก</p> <p>๒. ตลาดการส่งออกสินค้าอะไหล่รถยนต์ของไทยมายังเคนยา</p> <p>โดยสำหรับประเทศไทย นั้น เรามีการส่งออกสินค้าดังกล่าวมาเคนยาปีละประมาณ ๖๕๐-๗๐๐ ล้านบาทต่อปี โดยในปี ๒๕๖๔ (ม.ค.-พ.ค. ๒๕๖๔) มีการส่งออกทั้งสิ้น ๕๑๖.๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ +๑๒๗.๔๗</p> <p>๓. การผลิตและประกอบรถยนต์ในเคนยา</p> <p>สำหรับการผลิตในประเทศเคนยามีโรงงานประกอบรถยนต์อยู่ทั้งสิ้น ๓ โรงงาน มีกำลังการผลิตไม่เต็มกำลังที่มีการลงทุนประมาณ ๒๐,๐๐๐ คันต่อปี โดย มีรายละเอียด ยี่ห้อ และกำลังการผลิตในปี ๒๐๑๕ ตามตารางในรูปด้านล่าง</p> <p style="color: #00a651; font-weight: bold;">Domestic assembly plants, 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr style="background-color: #00a651; color: white;"> <th>Plant</th> <th>Location</th> <th>Installed annual capacity</th> <th>Operating capacity (2015)</th> <th>Ownership</th> <th>Brands</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GMEA</td> <td>Nairobi</td> <td>16 000</td> <td>5 015</td> <td>General Motors East Africa (100%)</td> <td>Isuzu</td> </tr> <tr> <td>AVA</td> <td>Mombasa</td> <td>10 000</td> <td>4 168</td> <td>Marshalls East Africa (50%) Simba Colt (50%)</td> <td>Mitsubishi, Fuso, Scania, Toyota, Hino, Tata</td> </tr> <tr> <td>KVM</td> <td>Thika</td> <td>6 000</td> <td>202</td> <td>Government of Kenya (35%) CMC Holdings (32.5%) DT Dobie (32.5%)</td> <td>Eicher, Hyundai, Land Rover, MAN, Nissan, Mobius, Ashok Leyland</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small; margin-top: 10px;">Source: In-market interviews and company websites, 2016</p>	Plant	Location	Installed annual capacity	Operating capacity (2015)	Ownership	Brands	GMEA	Nairobi	16 000	5 015	General Motors East Africa (100%)	Isuzu	AVA	Mombasa	10 000	4 168	Marshalls East Africa (50%) Simba Colt (50%)	Mitsubishi, Fuso, Scania, Toyota, Hino, Tata	KVM	Thika	6 000	202	Government of Kenya (35%) CMC Holdings (32.5%) DT Dobie (32.5%)	Eicher, Hyundai, Land Rover, MAN, Nissan, Mobius, Ashok Leyland	<p>๑. การผลิต</p> <p>เคนยายังไม่มีการผลิตรถยนต์ประเภทดังกล่าวในประเทศ โดยรัฐบาลวางเป้าหมายให้ ปี ๒๐๓๐ จะเริ่มมีการประกอบรถยนต์ประเภท EV ในประเทศเคนยาให้ได้เป็นครั้งแรก</p> <p>๒. ธุรกิจ Start Up ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ EV ของเคนยา</p> <p>๒.๑. การแปรสภาพรถยนต์เดิมให้เป็นรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ของ บริษัท Opibus</p> <p>เป็นธุรกิจที่มีการลงทุนร่วมกันระหว่างกลุ่มธุรกิจจากประเทศสวีเดนและเคนยา ร่วมกันทำการแปรสภาพรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลให้สามารถแปลงเป็นรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้าได้ โดยเป็นรถยนต์ขนาดกลางหรือ SUV ที่ใช้ในการนำเที่ยวซาฟารีเรียกว่า Ol-Pejeta Conservancy ทั้งนี้ บริษัทมีแผนการผลิตเพื่อรถยนต์และมอเตอร์ไซด์ต่อไป โดยเน้นรถยนต์ที่ใช้บริการสาธารณะ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการทำการดัดแปลงดังกล่าวมีมูลค่าถึง ๓๐,๐๐๐ USD ต่อคัน หรือ ๙๐๐,๐๐๐ บาทต่อคัน ทำให้ยังไม่ค่อยได้รับความนิยมมากนัก เพราะมีราคาเกือบเท่าการซื้อรถยนต์มือสองคันหนึ่งในเคนยาเลยทีเดียว</p> <p>๒.๒. บริการ TAXI ด้วยรถยนต์ EV ของ บริษัท Nopea Ride</p> <p>เป็นธุรกิจที่ให้บริการ Taxi ด้วย App และรถยนต์ EV ที่มีการนำเข้าจากประเทศฟินแลนด์ จำนวนเริ่มต้น ๓๐ คัน เป็นการร่วมทุนระหว่างนักธุรกิจจากประเทศฟินแลนด์และเคนยา โดยบริษัทได้ลงทุนให้มีสถานที่จอดรถพร้อมอุปกรณ์การชาร์จไฟตามห้างสรรพสินค้าใหญ่ๆ ทั้งหมด ๕ แห่งในกรุงไนโรบี ได้แก่ Two Rivers Mall, the Hub Karen and Thika Road Mall โดยเป็นการใช้ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ของบริษัทด้วยเป็นแหล่งพลังงานในการให้พลังงานไฟฟ้าในการชาร์จ โดยบริษัทได้ให้บริการดังกล่าว ตั้งแต่ สิงหาคมปี ๒๕๖๑ (ค.ศ.๒๐๑๘)</p> <p>๓. นโยบายภาครัฐในการสนับสนุนธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ EV ของเคนยา</p> <p>๓.๑. รัฐบาลเคนยาได้สนับสนุนในการลดภาษีนำเข้ารถยนต์หรืออุปกรณ์ประกอบรถยนต์ EV จากอัตราปกติร้อยละ ๓๐ เหลือ ๒๐</p> <p>โดยมีการจดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลที่เป็นรถยนต์ไฟฟ้าของบริษัท TESLA ครั้งแรกในเคนยาเมื่อปี ๒๐๒๑ (มีนาคม ๒๕๖๔)</p> <p>ซึ่งรัฐบาลมีนโยบายโดยมีเป้าหมายที่จะให้เคนยาสามารถประกอบรถยนต์ไฟฟ้าได้ในประเทศเคนยาให้สำเร็จในปี ๒๐๓๐</p> <p>๓.๒. การไฟฟ้าเคนยา หรือ Kenya Power & Lighting Company (KPLC) ประกาศเมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๖๔ (ค.ศ.๒๐๒๑) ว่า บริษัทจะเริ่มการพิจารณาติดตั้งสถานที่ให้บริการชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในเคนยาตั้งแต่ปี ๒๐๒๑ โดยจะพิจารณาและศึกษาความเป็นไปได้ก่อน โดยให้</p>
Plant	Location	Installed annual capacity	Operating capacity (2015)	Ownership	Brands																				
GMEA	Nairobi	16 000	5 015	General Motors East Africa (100%)	Isuzu																				
AVA	Mombasa	10 000	4 168	Marshalls East Africa (50%) Simba Colt (50%)	Mitsubishi, Fuso, Scania, Toyota, Hino, Tata																				
KVM	Thika	6 000	202	Government of Kenya (35%) CMC Holdings (32.5%) DT Dobie (32.5%)	Eicher, Hyundai, Land Rover, MAN, Nissan, Mobius, Ashok Leyland																				

โอกาสในธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ของเคนยาและโอกาสในการส่งออกรถยนต์และอุปกรณ์ของไทย (รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปและรถยนต์ไฟฟ้า (EV))

แนวโน้มการประกอบรถยนต์ในเคนยาจะเน้นการประกอบรถยนต์อยู่ ๒ กลุ่มคือ รถยนต์ขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์เล็ก และมีราคาไม่แพง เพื่อให้ตลาดประเทศเข้าถึงได้ (ราคาไม่เกิน ๑๑,๐๐๐ USD) และรถยนต์เพื่อการบรรทุกทุกทางพาณิชย์ขนาดกลาง ตลอดจนการตัดแปลงรถโดยสาร (รถบัส) เป็นสำคัญ โดยเป็นรถยนต์บางยี่ห้อและบางรุ่นเท่านั้น เช่น GM, Mitsubishi, Tata, Proton, Hino

ในช่วงปี ๒๐๑๘-๒๐๒๐ ได้มีบริษัทที่สนใจเข้ามาลงทุนเพิ่มเติมคือ Scania, Proton ได้ประกาศในการเข้ามาลงทุนร่วมธุรกิจกับบริษัท Simba Corporation ของเคนยาที่จะประกอบรถยนต์นั่งยี่ห้อ Proton Saga จำนวน ๓๐ คัน และรถโดยสารปรับอากาศ ยี่ห้อ Scania ที่จะเริ่มสายการประกอบจำนวนประมาณ ๒๐๐ คันในปี ๒๐๒๒

อย่างไรก็ดี การพัฒนาหรือการเพิ่มจำนวนรถยนต์ที่ประกอบได้นั้น ยังไม่สามารถทำได้เร็วมากนักเนื่องจาก ตลาดมีความนิยมในการซื้อรถยนต์มือสองจากต่างประเทศมากกว่า โดยรัฐบาลเคนยาพยายามช่วยโดยการห้ามการนำเข้าในช่วงปี ๒๐๑๙ แต่ภายหลังเกิดการประท้วงและไม่ยอมรับจากผู้นำเข้าและผู้จำหน่ายรถยนต์ในประเทศที่ไม่เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ทำให้ต้องมีภาวะชะลอนโยบายดังกล่าวในที่สุด หลังจากประกาศใช้ไปเพียงไม่กี่เดือน ทำให้สถานการณ์การผลิตรถยนต์ประกอบในเคนยามีจำนวนเพียง ๕,๐๐๐-๑๐,๐๐๐ คันต่อปี หรือเพียงร้อยละ ๓๐-๕๐ ของความสามารถในการผลิตจริงในปัจจุบัน โดยในปี ๒๐๒๐ สามารถประกอบและขายได้เพียง ๘,๐๐๐ กว่าคันเท่านั้น โดยเป็นตลาดในประเทศประมาณ ๙๐% และตลาดส่งออกประมาณ ๑๐% โดยมีตลาดสำคัญไปประเทศใกล้เคียง เช่น แทนซาเนียและยูกันดา

๔. อัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์

๔.๑. โดยเคนยามีอัตราภาษีต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้ารถยนต์ดังนี้ คือ

- ภาษีนำเข้า ๓๐% จากราคา CIF
- ภาษีสรรพสามิตอัตรา ๑๕๐,๐๐๐ KES (ประมาณ ๑,๕๐๐ USD) ต่อรถยนต์อายุ ๓ ปีขึ้นไป และ ๒๐๐,๐๐๐ KES (๒,๐๐๐ USD) ต่อรถยนต์อายุ ๐-๓ ปี
- ภาษีมูลค่าเพิ่ม ๑๖%
- ค่าธรรมเนียมการแจ้งการนำเข้า ๒.๒๕% จากราคา CIF และ
- ค่าธรรมเนียมขนส่งทางรถไฟ ๑.๕% จากราคา CIF
- สินค้าเพื่อโรงงานประกอบรถยนต์ของเคนยาได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า ๒๕%

๔.๒. ในส่วนรถยนต์ประเภท EV นั้น รัฐบาลเคนยา ได้ทำการส่งเสริมให้มีการนำเข้าโดย ลดภาษีนำเข้าจากปกติในอัตราร้อยละ ๓๐% จากราคา CIF เหลือร้อยละ ๒๐ ตั้งแต่วันที่ ๒๐๑๘

มีการใช้พลังงานหลักจากพลังงานแสงอาทิตย์ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีสถานีดังกล่าวแต่อย่างใด

โอกาสในธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ของเคนยาและโอกาสในการส่งออกรถยนต์และอุปกรณ์ของไทย (รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปและรถยนต์ไฟฟ้า (EV))

SWOT Analysis อุตสาหกรรมรถยนต์ EV ของเคนยา ต่อการส่งออกสินค้าที่เกี่ยวข้องของไทย	ความเห็นของสศต. ณ กรุงไนโรบี
<p>S (จุดแข็ง)</p> <ul style="list-style-type: none"> (๑) มีการสนับสนุนจากภาครัฐที่มีเป้าหมายในการประกอบรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศเคนยาในปี ๒๐๓๐ (๒) ค่าจ้างแรงงานถูก (๓) เป็นศูนย์กลางการนำเข้า การผลิตและประกอบรถยนต์ในแอฟริกาตะวันออก (๔) มีการใช้ภาษาอังกฤษอย่างแพร่หลาย ทำให้ไม่มีปัญหาด้านการสื่อสาร (๕) พลังงานไฟฟ้าร้อยละ ๙๐ ของประเทศมีแหล่งกำเนิดมาจากพลังงานจากธรรมชาติ เช่น พลังงานน้ำ พลังงานลม และพลังงานแสงอาทิตย์ เป็นต้น ทำให้มีความพร้อมในด้านพลังงานสะอาด <p>W (จุดอ่อน)</p> <ul style="list-style-type: none"> (๑) ขาดแคลนเงินทุน และเทคโนโลยี ต้องนำเข้าสินค้าทั้งหมดจากต่างประเทศ (๒) ตลาดในประเทศยังมีขนาดเล็ก และมีราคาสินค้าแพงกว่าที่คนทั่วไปจะมีกำลังซื้อได้ (๓) แรงงานไม่มีทักษะที่ตีเพียงพอ ทำให้ผลผลิตต่อคนต่ำ (๔) ค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งยังสูง หากเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว เนื่องโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ดีนัก (๕) คนเคนยาไม่นิยมยังมีความตื่นตัวในการใช้รถไฟฟ้า และนิยมนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศมากกว่าทำให้การใช้รถยนต์ไฟฟ้าอาจจะเริ่มต้นช้ากว่าประเทศพัฒนาแล้ว ๕-๗ ปี โดยมีสาเหตุจากอาจต้องนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ามือสองจากต่างประเทศ ซึ่งจะต้องรอเวลาไม่น้อยกว่า ๕ ปีจากนี้ <p>O (โอกาส)</p> <ul style="list-style-type: none"> (๑) มีความต้องการด้านเงินทุน เทคโนโลยีการผลิต จากต่างประเทศ ต้องการให้มีการร่วมลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ EV (๒) ระบบสภาพแรงงานและกฎหมายแรงงานยังไม่แข็งแรง ทำให้ประสบปัญหาการจ้างงานกับแรงงานน้อยกว่าประเทศอื่น <p>T (ความเสี่ยง)</p> <ul style="list-style-type: none"> (๑) ทักษะแรงงานน้อย ทำให้ต้องมีการพัฒนาอีกมาก (๒) ระบบสาธารณูปโภคยังไม่ดีนัก โดยเฉพาะไฟฟ้าที่ดับบ่อย ทำให้น่าจะมีปัญหากหากจะพัฒนาการใช้รถยนต์ไฟฟ้าให้มีความนิยมมากขึ้นได้ นอกจากนั้น ถนนส่วนใหญ่ยังไม่ดี ทำให้รถยนต์ไฟฟ้าอาจยังไม่เหมาะในการใช้งาน เนื่องจากจะชำรุดง่ายและมีค่าบำรุงรักษาสูง (๓) ความโปร่งใสในการทำธุรกิจยังไม่ดีนัก แม้จะดีกว่าหลายประเทศในแอฟริกาตะวันออก 	<p>๑. เคนยายังไม่น่าจะเป็นตลาดในการส่งออกสินค้ารถยนต์ EV ของไทยได้ในอีกอย่างน้อย ๕-๗ ปี เนื่องจากขาดความพร้อมหลายด้าน เช่น ไฟฟ้าที่ดับบ่อย การลงทุนสร้างที่ชาร์จไฟฟ้าที่ยังมีจำนวนน้อยมาก ความนิยมในการใช้รถยนต์มือสอง กำลังซื้อที่มีอยู่อย่างจำกัด</p> <p>๒. อุตสาหกรรมรถยนต์ของเคนยา ยังมีความห่างไกลในความเป็นไปได้ในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้ เนื่องจาก ขาดทั้งเงินทุน เทคโนโลยี ทักษะความชำนาญของแรงงาน ซึ่งน่าจะใช้เวลาในการพัฒนาอีกมาก ในส่วนนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้มีการประกอบรถยนต์ไฟฟ้าให้ได้ในปี ๒๐๓๐ นั้น สศต. เห็นว่า น่าจะต้องใช้เวลามากกว่านั้น อย่างน้อย ๕ ปี เนื่องจาก สภาพแวดล้อมทางธุรกิจและความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานยังต้องใช้เวลาในการพัฒนาอีกนาน</p> <p>๓. ประเทศไทยอาจพิจารณาความเป็นไปได้ในการส่งออกรถยนต์ไฟฟ้ามือสอง หลังจากที่มีการใช้งานในประเทศไทยแล้ว ๕ ปี มาส่งออกมายังประเทศเคนยาได้ ในอนาคต เนื่องจาก สศต. พิจารณาว่า ในอีก ๕-๗ ปีต่อจากนี้ น่าจะมีการใช้รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้นในตลาดโลกแล้ว ทำให้ราคารถยนต์และอุปกรณ์ต่างๆ มีราคาที่ลดลงจากปัจจุบัน เพื่อให้คนเคนยาสามารถเข้าถึงสินค้าดังกล่าวได้ง่ายขึ้น เนื่องจาก สศต. เห็นว่า ราคาของรถยนต์ดังกล่าวยังมีราคาสูงกว่าราคารถยนต์ทั่วไปที่คนเคนยานิยมใช้</p>

รายงานโดย สศต. ณ กรุงไนโรบี
กรกฎาคม ๒๕๖๔