

รายงานการตลาดเชิงลึก  
อุตสาหกรรมรถยนต์ในแอฟริกาใต้  
โดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงพริทอเรีย



เครดิตภาพ: [www.thehabarinetwork.com](http://www.thehabarinetwork.com)

อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของแอฟริกาใต้อยู่ในช่วงการเติบโตที่สำคัญในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา เนื่องจากมีความเสี่ยงทางการเมืองสูงในตลาดอุตสาหกรรมเช่นเดียวกับสภาพแวดล้อมและความเสี่ยงในการดำเนินงานเช่น อาชญากรรมและการทุจริตไปจนถึงโครงสร้างพื้นฐานและแรงงาน แม้ว่าจะยังคงคาดหวังการเติบโตของการผลิตรถยนต์ในท้องถิ่นที่เหมาะสมในระยะกลาง แต่แนวโน้มระยะยาวจะมีความไม่แน่นอนมากขึ้น เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของการใช้พลังงานไฟฟ้าที่เป็นอุปสรรคในอุตสาหกรรมยานยนต์ในท้องถิ่น สถานการณ์ทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์

- แนวโน้มยอดขายรถยนต์ของแอฟริกาใต้ในปี 2024 มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากการเลือกตั้งที่กำลังจะมาถึงทำให้เกิดความไม่แน่นอนอย่างมากสำหรับนักลงทุนและผู้บริโภค คาดการณ์ว่าการปรับราคารถยนต์ใหม่ให้เป็นปกติอย่างต่อเนื่องจะทำให้ยอดขายรถยนต์หดตัว 0.9% ต่อปีในปี 2567

- ความเสี่ยงในการคาดการณ์ยังคงอยู่ในด้านลบอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการหยุดชะงักของความต้องการซื้อรถยนต์ที่อาจเกิดขึ้นซึ่งเกิดจากความเสี่ยงด้านการขนส่ง และความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องของการไฟฟ้าดับในประเทศในปี 2567 และมีแนวโน้มว่าจะถึงปี 2568 อย่างไรก็ตามยังมีช่องว่างสำหรับการเติบโตที่แข็งแกร่งของยอดขายรถยนต์ในในช่วงปี 2566-2575 หากมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในรัฐบาลของประเทศ อันเนื่องมาจากการเลือกตั้งปี 2567

- ขณะนี้คาดการณ์ว่ายอดขายรถยนต์ EV สำหรับผู้บริโภคในแอฟริกาใต้จะเพิ่มขึ้น 30.0% ในปี 2567 เพื่อให้มีปริมาณการขายต่อปีเพียงประมาณ 1,344 คัน ซึ่งคิดเป็นเพียง 0.4% ของกลุ่ม PV



เครดิตภาพ: <https://www.bloomberg.com/news>

- BMI Fitch (BMI Industry Research) ได้ปรับเพิ่มการคาดการณ์การเติบโตของ GDP ที่แท้จริงของปี 2567 จาก 1.9% เป็น 1.7% เป็นผลมาจากแนวโน้มพลังงานที่เป็นลบมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางธุรกิจรวมทั้งปรากฏการณ์เอลนีโญที่แข็งแกร่งยิ่งขึ้นอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจของเรา

## การคาดการณ์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ปี 2564 - 2575

### Autos Total Market - Historical Data And Forecasts (South Africa 2021-2032)

Indicator	2021	2022	2023f	2024f	2025f	2026f	2027f	2028f	2029f	2030f	2031f	2032f
Vehicle production, mn	0.50	0.56	0.61	0.65	0.66	0.66	0.67	0.69	0.70	0.72	0.74	0.75
Vehicle production, % y-o-y	12.3	11.4	9.0	6.0	1.8	0.9	1.5	2.3	2.2	2.3	2.3	2.4
Vehicle sales, mn	0.46	0.53	0.53	0.52	0.53	0.54	0.55	0.56	0.57	0.59	0.62	0.64
Vehicle sales, % y-o-y	22.0	14.0	0.1	-1.9	2.0	1.3	1.8	2.3	2.8	3.2	3.7	4.2

f = BMI forecast. Source: NAAMSA, BMI

### การพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์

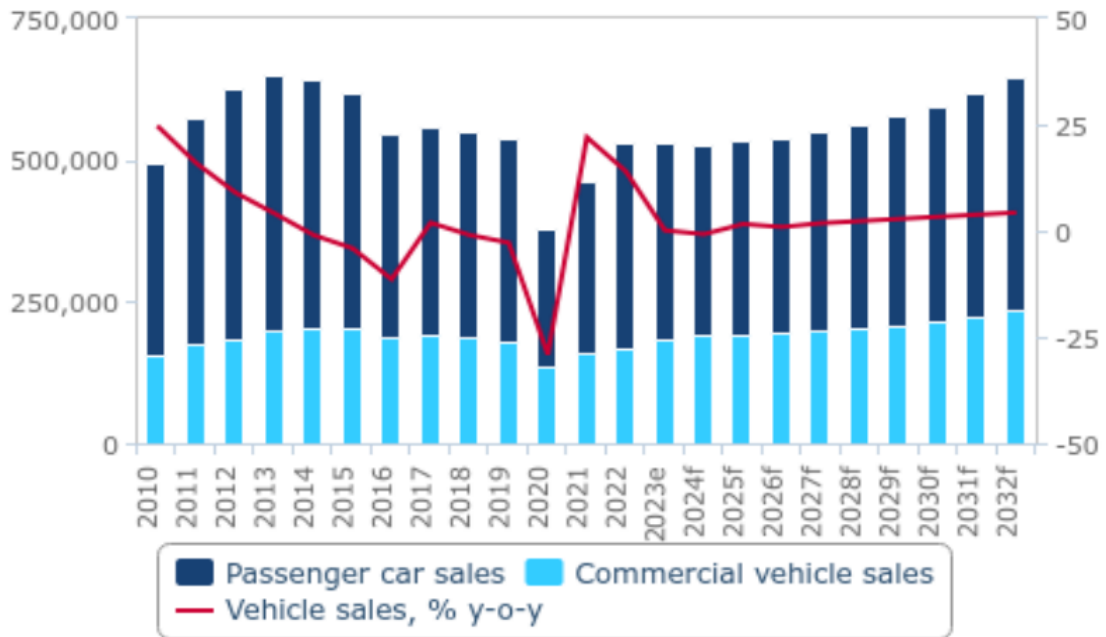
- BMI Fitch (BMI Industry Research) ประเมินการขยายตัวของรถยนต์รวมในแอฟริกาใต้ยังคงค่อนข้างทรงตัวในปี 2566 โดยเติบโต 0.1% เทียบรายปี นอกจากนี้เรายังประมาณการว่าการผลิตรถยนต์ในท้องถิ่นมีการเติบโตที่ 9.0% yo-y ในปี 2566

- ในเดือนธันวาคม 2566 รัฐบาลแอฟริกาใต้เผยแพร่เอกสารเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ในระดับท้องถิ่นและระดับภูมิภาค และปกป้องงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีอยู่ แม้ว่าเอกสารดังกล่าวจะระบุว่านักลงทุนสามารถคาดหวังความช่วยเหลือได้ แต่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมระบุว่ารัฐบาลจะไม่ยกเลิกภาษีนำเข้าสำหรับ EV ในเร็ว ๆ นี้ นอกจากนี้ยังกล่าวถึงการพัฒนากำลังแรงงานและความจำเป็นในการทำงานร่วมกันในระดับภูมิภาคและระดับโลกมากขึ้นเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรม

- การโจมตีการขนส่งทั่วแอฟริกาใต้ในสัปดาห์ที่สองและสามของเดือนธันวาคม พ.ศ. 2566 ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ส่งสินค้าหลายรายระงับการดำเนินการบนเส้นทางที่ผ่านเยเมนและทะเลแดง บริษัท Maersk, BP และ Evergreen เป็นหนึ่งในบริษัทที่กำลังเติบโตที่ระงับการใช้เส้นทางเดินเรือในทะเลแดง การหยุดชะงักในการขนส่งรอบๆ ทะเลแดงอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ หากการหยุดชะงักดังกล่าวยังคงอยู่ต่อไป นอกจากนี้เรายังคาดว่าจะมีการหยุดชะงักครั้งล่าสุดต่อการไหลเวียนของสินค้าทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางยุโรปไปยังเอเชีย จะทำให้นักลงทุนชาวยุโรปพยายามอีกครั้งในการจัดหาอุปทานเพิ่มเติมจากแอฟริกาและละตินอเมริกา โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากชายฝั่งแอฟริกาตะวันออกและทางตอนเหนือ และ ทางฝั่งตะวันตกของทวีปอเมริกาใต้ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากต้นทุนที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานอย่างต่อเนื่องที่คลองปานามา ทะเลแดง และทะเลดำ และส่วนหนึ่งเนื่องมาจากการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมสีเขียวทางเลือกที่ไม่ใช่ของจีน

## 2024 Elections Make For A Very Cautious Consumer Base

South Africa - Vehicle Sales By Segment, units % y-o-y (2010-2032)



### การวิเคราะห์ SWOT

STRENGTHS	WEAKNESSES
<p>โรงงานผลิตในแอฟริกาใต้รองรับรถยนต์พวงมาลัยขวา ช่วยให้ผู้ผลิตสามารถส่งออกไปยังประเทศอื่นๆ ที่พวงมาลัยขวาได้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประเทศได้รับประโยชน์จากการเข้าถึงโรงงานผลิตและโรงงานผลิตชิ้นหนึ่ง ควบคู่ไปกับแร่ธาตุและโลหะที่ผลิตในท้องถิ่นในระดับสูง</li> <li>ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ที่ดีทำให้สามารถเข้าถึงส่วนอื่นๆ ของภูมิภาคได้</li> <li>ผู้ส่งออกได้รับประโยชน์จากโครงการผลิตและพัฒนา ยานยนต์</li> </ul>	<p>ภาคยานยนต์มีความเสี่ยงสูงต่อตลาดและแนวโน้มระดับโลก</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>แนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจที่อ่อนแอจะจำกัดการเติบโตของยอดขายรถยนต์ใหม่</li> <li>อุตสาหกรรมยานยนต์มีนโยบายที่จะกดดันสภาพแรงงานต่อผู้ผลิต</li> </ul>
OPPORTUNITIES	THREAT
<ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อตกลงการค้าเสรีกับองค์กรต่างๆ เช่น สหภาพยุโรป ทำให้ส่งออกยุโรปมากขึ้น</li> <li>มีศักยภาพในการส่งออกยานพาหนะและส่วนประกอบไปยัง Sub-Saharan Africa ที่สูงขึ้น</li> <li>มีความเป็นไปได้ที่จะส่งออกไปยังยุโรปเพิ่มขึ้นเมื่อเศรษฐกิจยุโรปฟื้นตัว</li> </ul>	<p>ความไม่สงบด้านแรงงานเป็นปัญหาต่อเนื่องของประเทศ และส่งผลเสียต่อสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ</p>

**ยอดขายรถยนต์มือสองในแอฟริกาใต้ ปี 2566 :** เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ย่ำแย่ในปี 2566 ชาวแอฟริกาใต้จำนวนมากหันไปหาตลาดรถยนต์มือสองโดยจำนวนรถยนต์มือสองที่ขายได้เพิ่มขึ้น 4.6% เมื่อเทียบเป็นรายปี ตามข้อมูลของ Auto Trader โดยรวมแล้ว มีการขายรถยนต์มือสองจำนวน 367,075 คัน โดยมีราคาขายเฉลี่ยคันละ 399,163 แรนด์ ในปี 2566 มียอดขายเพิ่มเติม 17,000 คัน และในปี 2566 ราคาขายเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 กล่าวคือมีมูลค่า 146.5 พันล้านแรนด์

ในปี 2566 รถยนต์จากญี่ปุ่นเป็นที่นิยมแบรนด์โตโยต้าขายได้มากที่สุด (60,296 คัน) และรถยนต์จากยุโรปรองลงมาเช่น Volkswagen /Ford /BMW และ Mercedes-Benz แรนด์ในเอเชียยังคงรุกเข้าสู่ตลาดรถยนต์ในประเทศอย่างต่อเนื่อง

### **ยอดขายรถยนต์ใหม่ในแอฟริกาใต้ ปี 2566**

สมาคมผู้ผลิตรถยนต์แห่งแอฟริกาใต้ (The National Association of Automobile Manufacturers of South Africa: Naamsa) เปิดเผยว่า ปี 2566 ยอดขายรถใหม่ของแอฟริกาใต้ รวมทั้งสิ้น 532,098 คัน (เพิ่มขึ้นจากปี 2565 ร้อยละ 0.5 แต่ต่ำกว่าปี 2562 ซึ่งมียอดขาย 536,612 คัน) โดยรถยนต์ที่มียอดขายสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) โตโยต้าไฮลักซ์ (2) ฟอर्डเรนเจอร์ (3) โพล์คสวาเกนโปโลวีโว (4) โตโยต้าโคโรลล่าครอส (5) อีซูซุดีแมกซ์ (คิดเป็นร้อยละ 7.02 4.58 4.49 4.24 และ 3.56 ของจำนวนรถยนต์ที่ขายได้ทั้งหมด)

แม้ว่าปี 2566 จำนวนยอดขายรวมของรถยนต์เพิ่มขึ้นเล็กน้อย (เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 0.5) แต่พบว่ารถกระบะปีคอป (แอฟริกาใต้ เรียกว่า Bakkie) มียอดขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.60 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยรถกระบะปีคอป ยอดนิยม 3 อันดับแรก ได้แก่ โตโยต้าไฮลักซ์ ฟอर्डเรนเจอร์ อีซูซุ

เมื่อพิจารณายอดขายตามแบรนด์ พบว่า โตโยต้า ครองแชมป์รถยนต์ยอดนิยม มียอดขายสูงถึง 142,612 คัน รองลงมาคือ โพล์คสวาเกน 67,456 คัน และอันดับที่ 3 คือ ซูซูกิ 49,438 คัน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 26.58 12.68 และ 9.29 ตามลำดับ

คุณแบรนด์ดอน โคเฮน ประธานสมาคมผู้จำหน่ายรถยนต์แห่งชาติ (National Automobile Dealers' Association: NADA) กล่าวว่า ปี 2567 ตลาดรถยนต์ยังมีความหวังอยู่บ้าง เนื่องจากคาดว่าอัตราดอกเบี้ยจะลดลง ซึ่งจะช่วยผ่อนคลายความกังวลของผู้บริโภค อย่างไรก็ตาม ความไม่แน่นอนปัจจัยอื่นๆยังคงมีอยู่ อาทิ การเลือกตั้งของแอฟริกาใต้ในเดือนพฤษภาคม 2567

### **สถานการณ์การส่งออกรถยนต์ของแอฟริกาใต้**

ปี 2566 เป็นปีแห่งการส่งออกรถยนต์ของแอฟริกาใต้ซึ่งถือเป็นการส่งออกอันดับต้นๆของประเทศ Naamsa รายงานว่าผู้ผลิตได้จัดส่งรถยนต์ไปต่างประเทศ 396,290 คันในปีที่แล้ว (เพิ่มขึ้น 12% จากปี 2566 และยิ่งสูงกว่าสถิติสูงสุดตลอดกาลก่อนหน้านี้ที่ส่งออกรถยนต์ 387,092 คัน ในปี 2562) ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกรถยนต์นั่งซึ่งเพิ่มขึ้น 7% เป็น 255,430 คัน แต่การส่งออกเชิงพาณิชย์ขนาดเล็กและรถกระบะ เพิ่มขึ้น 24.7% เป็น 140,061 คัน

แบรนด์รถยนต์ที่ส่งออกมาอันดับต้น เช่น Volkswagen Polo - 101,468 คัน Mercedes C-Class - 86,754 คัน Toyota Hilux - 71,014 คัน Ford Ranger - 64,872 คัน BMW X3 - 57,423 คัน

Isuzu D-Max - 6,3858 คัน Nissan Navara - 3,823 คัน Toyota Corolla Cross - 1,745 คัน Toyota Fortuner - 1,613 คัน Nissan NP200 - 332 คัน Toyota Corolla Quest - 86 คัน

หน่วยงานอุตสาหกรรมสำหรับการส่งออกของ SA ในปี 2567 ยังคงสูงขึ้น แม้ว่าแนวโน้มเศรษฐกิจโลกในระยะยาวจะยังคงมีความเสี่ยงด้านเงินเฟ้อ ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง และผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ความท้าทายสำหรับผู้ส่งออกรถยนต์ของแอฟริกาใต้คือการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วไปสู่รถยนต์ไฟฟ้าในตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของยุโรป ซึ่งมีแผนจะห้ามใช้รถยนต์สันดาปภายในอย่างกว้างขวางในช่วงทศวรรษ 2573 สหภาพยุโรปเป็นจุดหมายปลายทางการส่งออกที่ใหญ่ที่สุดของแอฟริกาใต้เนื่องจากข้อตกลงทางการค้าในปัจจุบันที่ทำให้มีความได้เปรียบในด้านภาษีนำเข้า

**ความเห็นของสกต:** ข้อมูลจาก GTA รายงานว่า ปี 2566 แอฟริกาใต้ นำเข้า (1) ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์/ยานพาหนะ (2) รถยนต์และยานพาหนะ (ไม่รวมรถยนต์ขนส่งสาธารณะ) และ (3) ตัวถัง/ห้องโดยสารรถยนต์/ยานพาหนะ (HS code 8708/ 8703/ 8707) รวมทั้งสิ้น 5,977.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 4.22) โดยแอฟริกาใต้นำเข้าสูงสุด 7 อันดับแรกจาก (1) อินเดีย (2) เยอรมนี (3) จีน (4) ญี่ปุ่น (5) สหรัฐอเมริกา (6) ไทย และ (7) สเปน ตามลำดับ (คิดเป็นร้อยละ 23.40 16.31 11.69 7.50 6.29 **5.78** และ 5.34 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมดของแอฟริกาใต้) เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงของการนำเข้าของ 7 ประเทศข้างต้นโดยเทียบกับปีก่อนหน้า พบว่า แอฟริกาใต้นำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้นสูงมาก คิดเป็น ร้อยละ 53.72 เมื่อเทียบกับปีก่อน ในขณะที่ มูลค่าการนำเข้าจาก 5 ประเทศ ได้แก่ เยอรมนี จีน ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และสเปน ลดลงจากปีก่อน (ยกเว้น การนำเข้าจากอินเดีย เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 3.9) แสดงให้เห็นว่า ปี 2567 สินค้าส่งออกจากประเทศไทยในกลุ่มชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์/ยานพาหนะ รถยนต์และยานพาหนะ (ไม่รวมรถยนต์ขนส่งสาธารณะ) และตัวถังและห้องโดยสารรถยนต์/ยานพาหนะ (HS code 8708/8703/8707) มีโอกาสขยายตัวในแอฟริกาใต้ อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งออกไทยสำหรับกลุ่มสินค้านี้ อาจจะต้องเผชิญกับความท้าทายต่างๆ อาทิ สถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่ผันผวน ภาวะฟื้นตัวทางเศรษฐกิจและกำลังซื้อของแอฟริกาใต้ที่ยังคงชะลอตัว หนี้ครัวเรือนของแอฟริกาใต้ที่ยังคงมีแนวโน้มสูงขึ้น ทิศทางนโยบายอัตราดอกเบี้ยและนโยบายอื่นๆ ของรัฐบาลใหม่แอฟริกาใต้ (แอฟริกาใต้จะเลือกตั้งในวันที่ 29 พฤษภาคม 2567)

ที่มาของข้อมูล [www.naamsa.net](http://www.naamsa.net)

[www.trade.gov.za](http://www.trade.gov.za)

[www.iol.co.za](http://www.iol.co.za)

ประมวลข้อมูลโดย สกต.ณ กรุงพริทอเรีย