

รายงานฉบับสมบูรณ์
รายงานผลการศึกษาเชิงลึกของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

โครงการศึกษาระเบียบการลงทุน/การทำธุรกิจ
กลุ่มประเทศตลาดใหม่ ได้แก่ สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ สหสาธารณรัฐแทนซาเนีย
สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเอธิโอเปีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และสาธารณรัฐอินเดีย

เสนอต่อ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

โดย

บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด

กันยายน 2560





สารบัญ

บทที่ 1 ข้อมูลทั่วไปโดยสังเขปของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้.....	1-1
1.1 ภาพรวม	1-1
1.2 ข้อมูลพื้นฐาน	1-2
1.2.1 ภูมิประเทศ.....	1-2
1.2.2 ทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ.....	1-3
1.2.3 เขตการปกครองและเมืองที่สำคัญ	1-4
1.2.4 สภาพเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และวัฒนธรรม	1-7
1.3 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก.....	1-17
1.3.1 โครงสร้างด้านการคมนาคม	1-17
1.3.2 โครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวก	1-21
บทที่ 2 นโยบายทางเศรษฐกิจ นโยบายการค้า และนโยบายการต่างประเทศ	
ของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้	2-1
2.1 นโยบายทางเศรษฐกิจ	2-1
2.1.1 แผนแม่บทการพัฒนาทางเศรษฐกิจ / แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ..	2-2
2.1.2 แผน / นโยบายทางเศรษฐกิจอื่นๆ	2-4
2.2 นโยบายการค้า.....	2-5
2.2.1 ภาพรวมนโยบายการค้า	2-5
2.2.2 ความตกลงการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA)	2-5
2.2.3 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้า.....	2-8
2.3 นโยบายการต่างประเทศ	2-9
บทที่ 3 ภาพรวมการค้า และการลงทุนของ สาธารณรัฐแอฟริกาใต้	3-1
3.1 ภาพรวมการค้าสินค้า	3-1
3.1.1 การส่งออกสินค้า	3-1
3.1.2 การนำเข้าสินค้า	3-5
3.2 ภาพรวมการค้าบริการ.....	3-10
3.2.1 การส่งออกบริการ.....	3-10
3.2.2 การนำเข้าบริการ.....	3-12
3.3 ภาพรวมการลงทุน	3-14



สารบัญ (ต่อ)

บทที่ 4 นโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้	4-1
4.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน.....	4-2
4.1.1 หน่วยงานภาครัฐ.....	4-2
4.1.2 หน่วยงานภาคเอกชน.....	4-3
4.2 นโยบายด้านการลงทุน.....	4-5
4.2.1 นโยบายด้านการลงทุนที่สำคัญ.....	4-5
4.2.2 อุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริม.....	4-24
4.2.3 เขตอุตสาหกรรม เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตส่งเสริมการส่งออก/เขตส่งเสริม การค้าเสรี.....	4-25
4.3 กฎหมายและกฎระเบียบด้านการลงทุน.....	4-27
4.3.1 กฎหมายด้านการลงทุน.....	4-27
4.3.2 กฎหมายแรงงาน.....	4-28
4.3.3 กฎหมายที่ดิน.....	4-39
4.3.4 กฎหมายการเงินและการธนาคาร และการควบคุมเงินตราระหว่างประเทศ.....	4-40
4.3.5 กฎหมายทรัพย์สินทางปัญญา.....	4-41
บทที่ 5 ขั้นตอนการจัดตั้งธุรกิจและการลงทุนในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้.....	5-1
5.1 ขั้นตอนก่อนการจัดตั้งธุรกิจ (Pre-Establishment Process).....	5-2
5.1.1 ประเภทการจดทะเบียนธุรกิจในแอฟริกาใต้.....	5-2
5.1.2 การจดทะเบียนบริษัทจำกัด (Private Limited Liability Company).....	5-4
5.1.3 การจดทะเบียนบริษัทต่างประเทศ (External Company).....	5-9
5.2 ขั้นตอนหลังการจัดตั้งธุรกิจ (Post-Establishment Process).....	5-10
5.2.1 ภาระหน้าที่ของบริษัทต่อ CIPC ระหว่างการดำเนินธุรกิจ.....	5-10
5.2.2 การจดทะเบียนผู้ส่งออก/นำเข้า.....	5-13
5.2.3 การขอสิทธิพิเศษทางการลงทุน.....	5-14
5.2.4 การควบรวมธุรกิจ.....	5-15
5.3 ขั้นตอนการออกจากธุรกิจ (Exit Process).....	5-16
5.3.1 การขายทอดตลาด (Liquidation) และการปิดบริษัทโดยความสมัครใจ (Voluntary Winding Up).....	5-17



สารบัญ (ต่อ)

5.3.2 การเลิกกิจการ (De-Registration).....	5-18
บทที่ 6 ต้นทุนการประกอบธุรกิจ (Cost of Doing Business) ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้	6-1
6.1 ต้นทุนทั่วไป	6-1
6.1.1 ต้นทุนค่าขนส่ง	6-1
6.1.2 ต้นทุนค่าก่อสร้าง.....	6-1
6.1.3 ต้นทุนสำนักงาน.....	6-4
6.2 ต้นทุนค่าจ้าง	6-6
6.3 ต้นทุนทางภาษี	6-8
6.3.1 ภาษีเงินได้นิติบุคคล	6-8
6.3.2 ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา	6-10
6.3.3 ภาษีมูลค่าเพิ่ม.....	6-10
6.3.4 ภาษีกำไรจากการขายสินทรัพย์ (Capital Gain Tax)	6-11
6.3.5 ภาษีปันผล	6-12
6.3.6 ภาษีสรรพสามิต	6-12
6.3.7 อากรนำเข้า.....	6-13
บทที่ 7 โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์	
ของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้.....	7-1
7.1 ภาพรวมของอุตสาหกรรม	7-2
7.1.1 ภาพรวมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกาใต้.....	7-2
7.1.2 ภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์ในแอฟริกาใต้	7-3
7.2 สถิติด้านการค้า การลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้	
.....	7-11
7.2.1 สถิติการค้าชิ้นส่วนยานยนต์	7-11
7.2.2 การลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์	7-14
7.3 การวิเคราะห์ห่วงโซ่มูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้	
.....	7-15
7.3.1 โครงสร้างอุตสาหกรรม	7-15
7.3.2 ผู้เล่นในอุตสาหกรรม	7-16



สารบัญ (ต่อ)

7.3.3	กรณีศึกษา	7-26
7.4	พื้นที่เป้าหมายสำหรับการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้	7-27
7.4.1	จังหวัดกาวเต็ง (Gauteng).....	7-28
7.4.2	จังหวัดอีสเทิร์นเคป (Eastern Cape)	7-29
7.4.3	จังหวัดควาซูลู-นาตัล (Kwazulu-Natal).....	7-31
7.5	นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้	7-32
7.5.1	นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบด้านการลงทุนภายในประเทศ.....	7-32
7.5.2	มาตรการด้านการค้าระหว่างประเทศ	7-33
7.6	ปัญหาและอุปสรรคที่อาจพบในการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้	7-35
7.6.1	ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน	7-35
7.6.2	ความเสี่ยงในอนาคต.....	7-36
7.7	ข้อเสนอแนะสำหรับนักลงทุนไทยในการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้	7-37
7.7.1	รูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย.....	7-37
7.7.2	สินค้าเป้าหมายสำหรับการลงทุน	7-38
7.7.3	สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย	7-38
บทที่ 8 โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในอุตสาหกรรมเกษตร และอาหารแปรรูปในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้.....		8-1
8.1	ภาพรวมของอุตสาหกรรม	8-2
8.2	สถิติด้านการค้า การลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้.....	8-3
8.3	ข้อมูลรายสินค้าของอุตสาหกรรมเกษตรในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้	8-9
8.4	การวิเคราะห์ห่วงอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้.....	8-16
8.4.1	การเพาะปลูก/การเพาะเลี้ยง และช่องทางการซื้อขายผลผลิตทางการเกษตร ...	8-17
8.4.2	การแปรรูปและการขาย	8-20
8.4.3	กรณีศึกษาบริษัท.....	8-23



สารบัญ (ต่อ)

8.5	พื้นที่เป้าหมายสำหรับการลงทุนเกษตรแปรรูปและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้.....	8-24
8.5.1	การเพาะปลูกและแปรรูปสินค้าเกษตร.....	8-25
8.5.2	การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ.....	8-28
8.6	นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้.....	8-31
8.6.1	นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบด้านการลงทุนภายในประเทศ.....	8-31
8.6.2	สิทธิประโยชน์ทางการลงทุน.....	8-33
8.6.3	มาตรการด้านการค้าระหว่างประเทศ.....	8-36
8.7	ปัญหาและอุปสรรคที่อาจพบในการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตรและเกษตรแปรรูป ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้.....	8-43
8.7.1	ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน.....	8-43
8.7.2	ความเสี่ยงในอนาคต.....	8-44
8.8	ข้อเสนอแนะสำหรับนักลงทุนไทยในการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้.....	8-44
8.8.1	รูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย.....	8-44
8.8.2	สินค้าเป้าหมาย.....	8-45
8.8.3	สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย.....	8-46
บทที่ 9 สรุปผลการเดินทางศึกษาข้อมูลเชิงลึก (Fact Finding) ณ สาธารณรัฐแอฟริกาใต้		
.....		9-1
9.1	สรุปการเตรียมการเดินทาง.....	9-1
9.2	สรุปผลการหารือ.....	9-2
บรรณานุกรม		บ-1
ภาคผนวก รายชื่อผู้ประกอบการไทยในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้		ผ-1



สารบัญญภาพ

ภาพที่ 1-1 ข้อมูลพื้นฐานของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้.....	1-2
ภาพที่ 1-2 แผนที่ประเทศแอฟริกาใต้.....	1-3
ภาพที่ 1-3 จังหวัดและเมืองหลวงของจังหวัดในแอฟริกาใต้.....	1-5
ภาพที่ 1-4 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ของประเทศแอฟริกาใต้ ในสกุลเงิน ดอลลาร์สหรัฐ ปี พ.ศ. 2549 – 2559 และประมาณการต่อถึงปี พ.ศ. 2563	1-7
ภาพที่ 1-5 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ในสกุลเงินแรนด์แอฟริกาใต้ และอัตรา การเติบโตที่แท้จริง ปี พ.ศ. 2549 – 2559 และประมาณการต่อถึงปี พ.ศ. 2563	1-9
ภาพที่ 1-6 สัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ของประเทศแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2559	1-10
ภาพที่ 1-7 ระดับรายได้ต่อหัว (GDP Per Capita) ของประเทศแอฟริกาใต้ในสกุลเงิน ดอลลาร์สหรัฐ ปี พ.ศ. 2549-2563 และประมาณการต่อถึงปี พ.ศ. 2563	1-11
ภาพที่ 1-8 ระดับรายได้ต่อหัว (GDP Per Capita) ของประเทศแอฟริกาใต้ในสกุลเงินแรนด์ แอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2549-2559 และประมาณการต่อถึงปี พ.ศ. 2563.....	1-12
ภาพที่ 1-9 โครงสร้างประชากรของประเทศแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2559	1-14
ภาพที่ 1-10 ประชากรวัยเด็กปัจจุบันของแอฟริกาใต้.....	1-16
ภาพที่ 1-11 เส้นทางถนนในประเทศแอฟริกาใต้	1-18
ภาพที่ 1-12 สนามบินในแอฟริกาใต้.....	1-19
ภาพที่ 1-13 ท่าเรือในแอฟริกาใต้.....	1-21
ภาพที่ 3-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าของแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2555-2559	3-2
ภาพที่ 3-2 ตลาดส่งออกหลักของแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2555-2559	3-5
ภาพที่ 3-3 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2555-2559	3-6
ภาพที่ 3-4 แหล่งนำเข้าหลักของแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2555-2559	3-10
ภาพที่ 3-5 มูลค่าการส่งออกบริการของแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2554-2558.....	3-11
ภาพที่ 3-6 มูลค่าการนำเข้าบริการของแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2554-2558.....	3-13
ภาพที่ 3-7 มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2554-2558.....	3-14
ภาพที่ 3-8 สัดส่วนมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2555 จำแนกตามประเทศผู้ลงทุน	3-15
ภาพที่ 4-1 สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนในแอฟริกาใต้.....	4-6
ภาพที่ 4-2 เขตพัฒนาอุตสาหกรรม (Industrial Development Zone) ในแอฟริกาใต้	4-26



สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่ 5-1 ขั้นตอนการจดทะเบียนบริษัท จำกัด ในแอฟริกาใต้.....	5-5
ภาพที่ 7-1 ผู้ผลิต/ผู้ขายยานยนต์ในแอฟริกาใต้.....	7-4
ภาพที่ 7-2 ยอดผลิตรถยนต์ในแอฟริกาใต้ ปี 2554-2558.....	7-5
ภาพที่ 7-3 ยอดส่งออกยานยนต์ส่วนบุคคล และยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก ของแอฟริกาใต้ แยกตามรายประเทศ ปี 2554-2558.....	7-6
ภาพที่ 7-4 ยอดส่งออกยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดกลางและใหญ่ และรถบัส ของแอฟริกาใต้ แยกตามรายประเทศ ปี 2554-2558	7-7
ภาพที่ 7-5 ยอดขายยานยนต์ในประเทศ ปี 2553-2559	7-8
ภาพที่ 7-6 ส่วนแบ่งตลาดยานยนต์ใหม่ในแอฟริกาใต้ (รวมยานยนต์ทุกประเภท).....	7-9
ภาพที่ 7-7 มูลค่าการนำเข้ายานยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car) และยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ ขนาดเล็ก (Light Commercial Vehicle) ปี 2554-2558	7-10
ภาพที่ 7-8 ตลาดส่งออกสำคัญของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของแอฟริกาใต้ ปี 2555-2558	7-13
ภาพที่ 7-9 ตลาดนำเข้าส่งออกสำคัญของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.....	7-14
ภาพที่ 7-10 โครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของแอฟริกาใต้	7-16
ภาพที่ 7-11 พื้นที่เป้าหมายสำหรับการลงทุนชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกาใต้.....	7-28
ภาพที่ 8-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปของแอฟริกาใต้ ปี 2554-2558.....	8-3
ภาพที่ 8-2 ตลาดส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป ของแอฟริกาใต้ ปี 2554-2558	8-5
ภาพที่ 8-3 มูลค่าการนำเข้าสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปของแอฟริกาใต้ ปี 2554-2558.....	8-6
ภาพที่ 8-4 ตลาดนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป ของแอฟริกาใต้ ปี 2554-2558	8-8
ภาพที่ 8-5 พื้นที่เพาะปลูกในแอฟริกาใต้.....	8-13
ภาพที่ 8-6 พื้นที่การเลี้ยงปศุสัตว์และสัตว์น้ำในแอฟริกาใต้.....	8-16
ภาพที่ 8-7 ห่วงโซ่อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป และการเลี้ยงสัตว์น้ำในแอฟริกาใต้	8-17
ภาพที่ 8-8 มูลค่าสัตว์น้ำเพาะเลี้ยงในแอฟริกาใต้ ปี 2548-2557	8-19
ภาพที่ 8-9 พื้นที่ตั้ง Aquaculture Development Zone (ADZ) ในแอฟริกาใต้.....	8-30
ภาพที่ 9-1 ตลาดผลิตภัณฑ์พลาสติกในแอฟริกาใต้ จำแนกตามประเภทพลาสติก.....	9-16



สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่ 9-2 โครงข่ายรถไฟขนส่งสินค้าของ Transnet ในแอฟริกาใต้	9-25
ภาพที่ 9-3 ปริมาณยานยนต์ที่มีการผลิตในแอฟริกาใต้ จำแนกตามรุ่นเทียบกับปริมาณการผลิตทั่วโลก	9-29
ภาพที่ 9-4 สัดส่วนมูลค่าในประเทศ (Local Content) ของชิ้นส่วนยานยนต์	9-38



สารบัญตาราง

ตารางที่ 1-1 จังหวัดและเมืองหลวงของจังหวัดในแอฟริกาใต้	1-4
ตารางที่ 1-2 ข้อมูลดัชนีเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศแอฟริกาใต้	1-12
ตารางที่ 1-3 ข้อมูลพื้นฐานด้านประชากรของประเทศแอฟริกาใต้	1-15
ตารางที่ 1-4 สาขาธนาคารต่างชาติ (Branches of Foreign Banks).....	1-22
ตารางที่ 1-5 ธนาคารตัวแทนต่างชาติ (Foreign Bank Representatives).....	1-23
ตารางที่ 1-6 ธนาคารต่างชาติ (Foreign Controlled Banks).....	1-24
ตารางที่ 1-7 ธนาคารในประเทศ (Local Controlled Banks).....	1-24
ตารางที่ 1-8 ธนาคารร่วม (Mutual Banks).....	1-25
ตารางที่ 2-1 ความตกลงการค้าของแอฟริกาใต้และประเทศคู่ภาคี	2-6
ตารางที่ 2-2 โครงสร้างอัตราภาษีของแอฟริกาใต้	2-8
ตารางที่ 2-3 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของแอฟริกาใต้ จำแนกตามประเภทสินค้า	2-8
ตารางที่ 3-1 สินค้าส่งออกหลัก 10 อันดับแรกของแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2555-2559	3-2
ตารางที่ 3-2 ตลาดส่งออกหลัก 5 อันดับแรกของแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2555-2559	3-4
ตารางที่ 3-3 สินค้านำเข้าหลัก 10 อันดับแรกของแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2555-2559	3-7
ตารางที่ 3-4 แหล่งนำเข้าหลัก 5 อันดับแรกของแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2555-2559	3-9
ตารางที่ 3-5 สัดส่วนการส่งออกภาคบริการของแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2554-2558	3-11
ตารางที่ 3-6 สัดส่วนการนำเข้าภาคบริการของแอฟริกาใต้ ปี พ.ศ. 2554-2558	3-13
ตารางที่ 3-7 อุตสาหกรรมหลักที่ได้รับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ปี พ.ศ. 2555	3-15
ตารางที่ 4-1 การถ่วงน้ำหนักคะแนน BB-BEE	4-9
ตารางที่ 4-2 การประเมินระดับคะแนน BB-BEE	4-9
ตารางที่ 4-3 เกณฑ์การรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน 12I TAI	4-10
ตารางที่ 4-4 การคำนวณ Preference Score เพื่อรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน 12I TAI....	4-11
ตารางที่ 4-5 มูลค่าสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน 12I TAI	4-12
ตารางที่ 4-6 เพดานสัดส่วนการถือหุ้นชาวต่างชาติในแอฟริกาใต้	4-27
ตารางที่ 4-7 อัตราค่าแรงขั้นต่ำของพนักงานทำความสะอาด (Contract Cleaner)	4-28
ตารางที่ 4-8 อัตราค่าแรงขั้นต่ำของแรงงานทั่วไป (Domestic Workers)	4-29
ตารางที่ 4-9 อัตราค่าแรงขั้นต่ำของพนักงานขายส่ง (Wholesale) และขายสินค้า (Retail Sector)	4-29
ตารางที่ 4-10 อัตราค่าจ้างพนักงานในธุรกิจแท็กซี่	4-31



สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ 4-11 อัตราค่าจ้างพนักงานในอุตสาหกรรมป่าไม้	4-31
ตารางที่ 4-12 อัตราค่าจ้างพนักงานในอุตสาหกรรมป่าไม้	4-31
ตารางที่ 4-13 จำนวนชั่วโมงทำงานต่อสัปดาห์	4-33
ตารางที่ 4-14 การคำนวณภาษี (Pay-As-You-Earn: PAYE)	4-36
ตารางที่ 4-15 ความแตกต่างระหว่าง Aesthetic Design และ Functional Design ในแอฟริกาใต้	4-44
ตารางที่ 4-16 อายุการคุ้มครองลิขสิทธิ์.....	4-45
ตารางที่ 5-1 เกณฑ์การคำนวณคะแนน Public Interest Score (PIS)	5-11
ตารางที่ 6-1 ราคาน้ำมัน	6-1
ตารางที่ 6-2 อัตราค่าก่อสร้างตึกสำนักงาน.....	6-2
ตารางที่ 6-3 อัตราค่าติดตั้งไฟฟ้า.....	6-2
ตารางที่ 6-4 อัตราค่าติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า.....	6-2
ตารางที่ 6-5 อัตราค่าก่อสร้างตึกจอดรถ	6-3
ตารางที่ 6-6 อัตราค่าก่อสร้างร้านค้า (Retail)	6-3
ตารางที่ 6-7 อัตราค่าก่อสร้างโกดัง (Industrial Warehouse)	6-3
ตารางที่ 6-8 อัตราค่าเช่าสำนักงาน	6-4
ตารางที่ 6-9 อัตราเฉลี่ยค่าเช่าห้องพัก.....	6-5
ตารางที่ 6-10 อัตราเฉลี่ยค่าเช่าห้องพักแบบ Upmarket	6-6
ตารางที่ 6-11 อัตราค่าจ้างเฉลี่ยทั่วแอฟริกาใต้ตามตำแหน่งงาน	6-6
ตารางที่ 6-12 อัตราเบี่ยงเบนอัตราค่าจ้างในพื้นที่ต่างๆ	6-7
ตารางที่ 6-13 ภาษีเงินได้นิติบุคคลแบบ Small Business Corporations (SBC) ของแอฟริกาใต้	6-9
ตารางที่ 6-14 ภาษีเงินได้นิติบุคคลแบบ Micro Business ของแอฟริกาใต้	6-9
ตารางที่ 6-15 ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาของแอฟริกาใต้	6-10
ตารางที่ 6-16 ภาษีกำไรจากการขายสินทรัพย์ (Capital Gain Tax)	6-12
ตารางที่ 6-17 ภาษีสรรพสามิตของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และยาสูบ	6-12
ตารางที่ 6-18 ภาษีสิ่งแวดล้อม.....	6-13
ตารางที่ 6-19 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของแอฟริกาใต้ จำแนกตามประเภทสินค้า	6-13
ตารางที่ 7-1 มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของแอฟริกาใต้	7-11



สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ 7-2	มูลค่าการลงทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์ในแอฟริกาใต้	7-15
ตารางที่ 7-3	ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์แอฟริกาใต้	7-17
ตารางที่ 7-4	ตัวอย่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ Tier 1 และ 2 ในแอฟริกาใต้.....	7-25
ตารางที่ 7-5	สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่แอฟริกาใต้ได้รับจากประเทศที่มีการจัดทำ ความตกลงการค้าเสรี ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.....	7-34
ตารางที่ 7-6	สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย	7-38
ตารางที่ 8-1	สินค้าส่งออกหลัก 10 อันดับแรก ของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป แอฟริกาใต้ ปี 2554-2558	8-4
ตารางที่ 8-2	สินค้านำเข้าหลัก 10 อันดับแรก ของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป แอฟริกาใต้ ปี 2554-2558	8-7
ตารางที่ 8-3	ปริมาณการลงทุนในอุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตร.....	8-9
ตารางที่ 8-4	ปริมาณการผลิตพืชกรรมสวนในแอฟริกาใต้ ปี 2550-2559	8-18
ตารางที่ 8-5	ผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมการแปรรูปเกษตร.....	8-20
ตารางที่ 8-6	มูลค่าเงินสนับสนุนที่จะได้รับจากโครงการ Aquaculture Development and Enhancement Programme (ADEP)	8-34
ตารางที่ 8-7	ข้อแม้การรับสิทธิประโยชน์จากโครงการ Aquaculture Development and Enhancement Programme (ADEP)	8-34
ตารางที่ 8-8	เงินทุนสนับสนุนที่อาจได้รับภายใต้โครงการ Agro-Processing Support Scheme (APSS)	8-36
ตารางที่ 8-9	อัตราอกรนำเข้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากแอฟริกาใต้ (ตารางที่ 1 จาก 2)..	8-36
ตารางที่ 8-10	อัตราอกรนำเข้าเกษตร และเกษตรแปรรูปจากแอฟริกาใต้ (ตารางที่ 2 จาก 2)	8-39
ตารางที่ 8-11	คำอธิบายรหัสสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป.....	8-42
ตารางที่ 8-12	สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย	8-46
ตารางที่ 9-1	หน่วยงานที่นัดหมายเข้าพบ บทบาทหน้าที่รับผิดชอบ และประเด็นการหารือ	9-2
ตารางที่ 9-2	ความแตกต่างระหว่างโครงการ Automotive Production Development Program (APDP) และ Motor Industry Development Program (MIDP)	9-33





บทที่ 1

ข้อมูลทั่วไปโดยสังเขปของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

1.1 ภาพรวม

สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ (Republic of South Africa) หรือประเทศแอฟริกาใต้ ตั้งอยู่ทางตอนใต้สุดของทวีปแอฟริกา มีประชากรทั้งหมดประมาณ 54,300,000 คน (ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม 2559) สูงสุดเป็นอันดับ 26 ของโลก มีแรงงานในระบบเศรษฐกิจประมาณ 21,700,000 คน มีขนาดเศรษฐกิจหรือผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ประมาณ 4.27 ล้านล้านแรนด์แอฟริกาใต้ (South Africa Rand) หรือ 280,400 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2559¹ โดยมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจจริงประมาณร้อยละ 0.12 เมื่อเทียบกับปี 2558 ส่วนตลาดส่งออกสำคัญของแอฟริกาใต้ คือจีน (ร้อยละ 11.3 ของมูลค่าส่งออก) สหรัฐฯ (ร้อยละ 7.3) และเยอรมนี (ร้อยละ 6) ตามลำดับ โดยสินค้าที่ส่งออกมากรมากที่สุด ได้แก่ ทองคำ ทองคำขาว เหล็กและแร่อื่นๆ เครื่องจักรและอุปกรณ์²

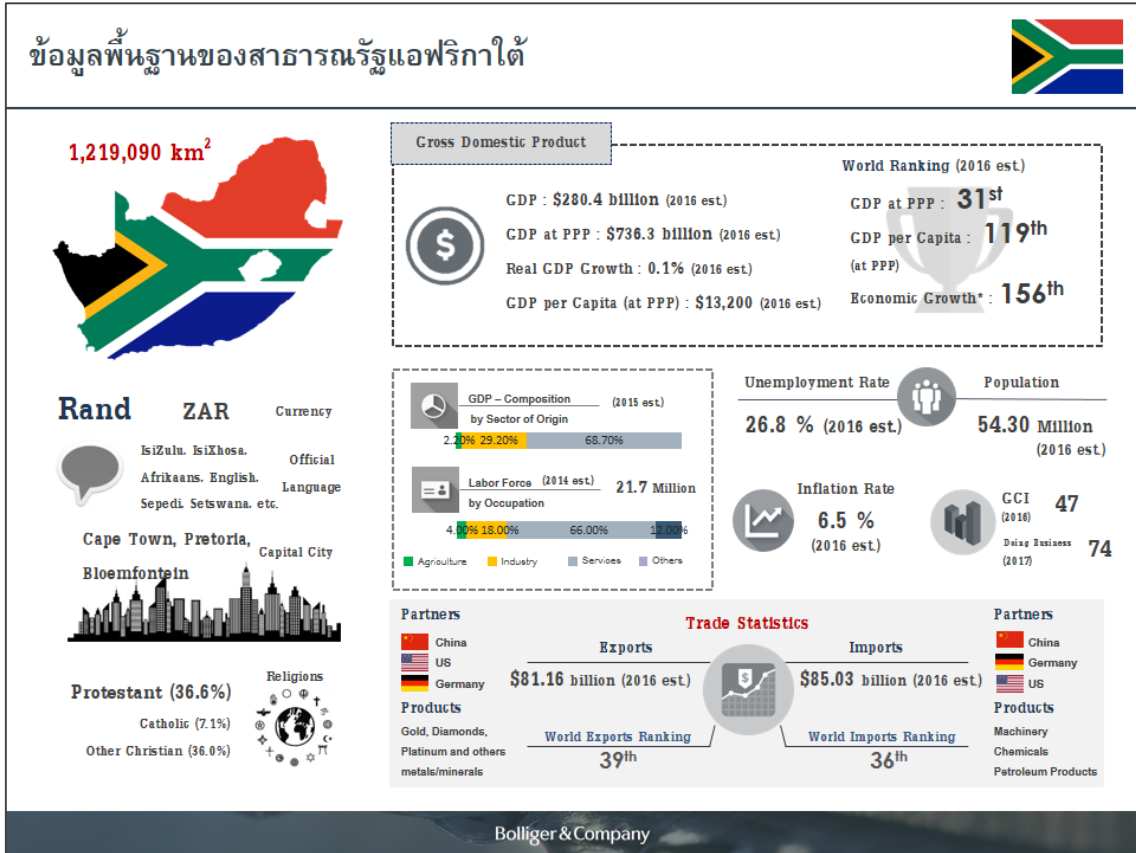
แอฟริกาใต้มีเมืองหลวง 3 เมือง โดยแต่ละแห่งเป็นที่ตั้งรัฐบาลแต่ละฝ่าย โดยเมืองแรกคือ เคปทาวน์ (Cape Town) ซึ่งเป็นที่ตั้งของฝ่ายนิติบัญญัติ พริทอเรีย (Pretoria) ซึ่งเป็นที่ตั้งฝ่ายบริหาร และบลูมฟอนเทน (Bloemfontein) ซึ่งเป็นที่ตั้งฝ่ายตุลาการ

¹ ข้อมูลจาก IMF World Economic Outlook October 2016

² ข้อมูลจาก International Trade Center ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2559



ภาพที่ 1-1 ข้อมูลพื้นฐานของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้



ที่มา: CIA World Factbook, WTO Tariff Profiles และ World Bank Database

1.2 ข้อมูลพื้นฐาน

1.2.1 ภูมิประเทศ

สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ตั้งอยู่ทางใต้สุดของทวีปแอฟริกา ทิศเหนือติดกับนามิเบีย บอตสวานา ซิมบับเว ทิศตะวันออกเฉียงเหนือติดกับโมซัมบิกและสวาซิแลนด์ มีชายฝั่งติดกับมหาสมุทรแอตแลนติกในทิศตะวันตกและมหาสมุทรอินเดียในทิศตะวันออก โดยมีพื้นที่รวมอยู่ที่ประมาณ 1.22 ล้านตารางกิโลเมตร นอกจากนี้ ในใจกลางของประเทศยังเป็นที่ตั้งของราชอาณาจักรเลโซโท

จังหวัดที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในแอฟริกาใต้คือนอร์เทิร์นเคป (Northern Cape) เป็นพื้นที่ทำเหมืองแร่และพื้นที่ทางการเกษตรที่สำคัญ ส่วนจังหวัดที่เล็กที่สุดคือกาวเต็ง (Gauteng) โดยมี



เมืองหลวงคือกรุงโจฮันเนสเบิร์ก (Johannesburg) ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าขายของประเทศ และเป็นที่ตั้งของตลาดหลักทรัพย์แห่งเดียวของแอฟริกาใต้ (Johannesburg Stock Exchange)

ภูมิอากาศโดยรวมของแอฟริกาใต้มีความหลากหลาย ทางตะวันตกเฉียงเหนือมีภูมิอากาศแบบทะเลทราย คาบสมุทรทางภาคใต้มีภูมิอากาศแบบเมดิเตอร์เรเนียน ส่วนในทิศตะวันออกเฉียงใต้มีภูมิอากาศแบบอบอุ่นชื้น

ภาพที่ 1-2 แผนที่ประเทศแอฟริกาใต้



ที่มา: Nations Online Project

1.2.2 ทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ

ทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นสินค้าส่งออกสำคัญของแอฟริกาใต้ ได้แก่ เพชร ทอง ทองคำขาว ถ่าน แร่เหล็ก เงิน ทองแดง และแร่ธาตุอื่นๆ แอฟริกาใต้เป็นผู้ขุดเจาะและส่งออกทอง ทองคำขาว โครเมียม แมงกานีส และถ่านอันดับต้นของโลก โดยเหมืองทอโทนา (TauTona Mine) เป็นเหมืองทองที่ลึกที่สุดในโลก ที่ระดับความลึก 3,900 เมตร ตั้งอยู่ที่เมือง คาร์เลทอนวิลล์



(Carletonville) ในจังหวัดกาวเต็ง และมีเหมืองเพชรจำนวนหนึ่งที่เมืองคิมเบอร์เลย์ (Kimberly) ในจังหวัดนอร์ทเทิร์นเคป

1.2.3 เขตการปกครองและเมืองที่สำคัญ

1.2.3.1 เขตการปกครอง

แอฟริกาใต้แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 9 จังหวัด โดยแต่ละจังหวัดจะมีผู้ว่าจังหวัด (Premier) และสภาจังหวัดของตนเอง โดยเมืองหลวงของแต่ละจังหวัดเป็นดังที่ปรากฏในตารางที่ 1-1 และภาพที่ 1-3

ตารางที่ 1-1 จังหวัดและเมืองหลวงของจังหวัดในแอฟริกาใต้

จังหวัด	เมืองหลวง
อีสเทิร์นเคป (Eastern Cape)	บิโซ (Bhisho)
ฟรีสเตต (Free State)	บลูมฟอนเทน (Bloemfontein)
กาวเต็ง (Gauteng)	โจฮันเนสเบิร์ก (Johannesburg)
ควาซูลู-นาตาล (KwaZulu-Natal)	พีเอเตอร์มาเรชเบิร์ก (Pietermaritzburg)
ลิมโปโป (Limpopo)	โพลอคเวน (Polokwane)
พุมาลังกา (Mpumalanga)	เนลสปิร์ต (Nelspruit)
นอร์ทเวสต์ (North West)	มาฟีเคง (Mafikeng)
นอร์ทเทิร์นเคป (Northern Cape)	คิมเบอร์เลย์ (Kimberley)
เวสเทิร์นเคป (Western Cape)	เคปทาวน์ (Cape Town)

ที่มา: South African Government



ภาพที่ 1-3 จังหวัดและเมืองหลวงของจังหวัดในแอฟริกาใต้



ที่มา: Nations Online Project

1.2.3.2 เมืองสำคัญ

นครโจฮันเนสเบิร์ก

นครโจฮันเนสเบิร์กเป็นเมืองหลวงของจังหวัดกาวเต็งและเป็นเมืองที่มีประชากรมากที่สุดของประเทศ (ประมาณ 4,400,000 คน) เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การค้าขาย และวัฒนธรรมของประเทศ อีกทั้งยังมีสถานีจัดเก็บตู้บรรจุสินค้าที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ เมืองโจฮันเนสเบิร์กมีความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและสังคมเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศ มีความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่งทั้งทางบกและทางอากาศ โดยมีเครือข่ายรถไฟฟ้าเชื่อมต่อนพื้นที่ในใจกลางเมืองและปริมณฑล และสนามบินนานาชาติสามารถรองรับนักเดินทางต่างชาติได้เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เมืองโจฮันเนสเบิร์กเป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศ โดยมี GDP คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16 ของประเทศ



กรุงพริทอเรีย

กรุงพริทอเรียเป็นเมืองหลวงฝ่ายนิติบัญญัติของแอฟริกาใต้ อยู่ในจังหวัดกาวเต็ง ห่างจากกรุงโจฮันเนสเบิร์กไปทางเหนือประมาณ 40 กม. เป็นเมืองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เป็นสถานที่ตั้งของพิพิธภัณฑ์ขนาดใหญ่หลายแห่ง เช่น Transvaal Museum (พิพิธภัณฑ์ธรรมชาติวิทยา) หรือ Ditsong National Museum of Cultural History (พิพิธภัณฑ์ประวัติศาสตร์วัฒนธรรม) เป็นต้น

เคปทาวน์

เคปทาวน์เป็นเมืองหลวงของจังหวัดเวสเทิร์นเคป โดยเป็นเมืองที่มีประชากรมากเป็นอันดับสอง (ประมาณ 3.74 ล้านคน) รองจากกรุงโจฮันเนสเบิร์ก เคปทาวน์ตั้งอยู่ใกล้ชายฝั่งติดกับมหาสมุทรแอตแลนติก เป็นแหล่งท่องเที่ยวชื่อดังของโลก และเป็นหนึ่งในเมืองที่มีชื่อเสียงที่มีราคาแพงที่สุดในประเทศอีกด้วย

เดอร์บัน

เดอร์บันเป็นเมืองที่มีประชากรมากเป็นอันดับสามของแอฟริกาใต้ ตั้งอยู่บนชายฝั่งทางตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศ ในจังหวัดควาซูลู-นาทาล โดยที่ตั้งของเมือง ซึ่งมีชายฝั่งติดมหาสมุทรอินเดีย ทำให้เดอร์บันเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของแอฟริกาใต้ โดยมีปริมาณสินค้าผ่าน (Goods Throughput) สูงที่สุดในประเทศ และสูงที่สุดในทวีปแอฟริกาใต้ซะฮารา (Sub-Saharan Africa) และสูงสุดเป็นอันดับ 3 ของทวีปแอฟริกา โดยมีสินค้าเดินทางผ่าน 84 ล้านตันในปี 2559



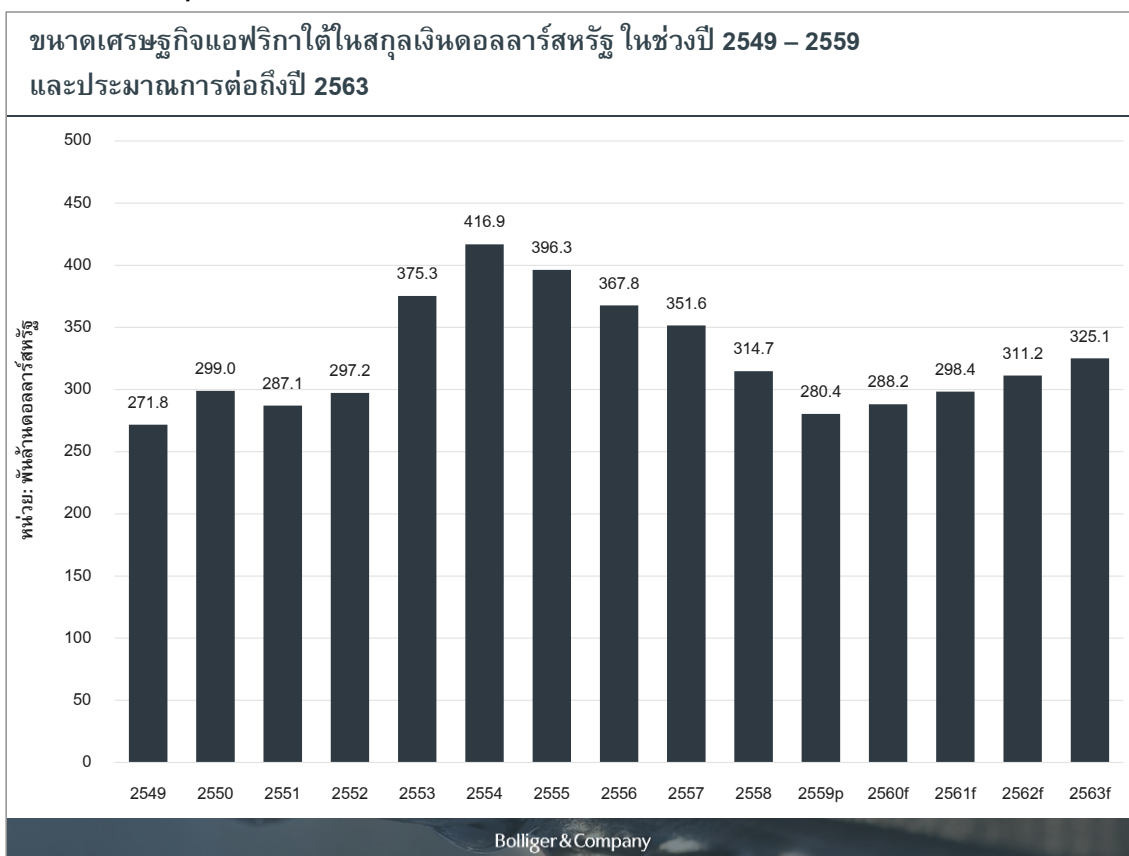
1.2.4 สภาพเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และวัฒนธรรม

1.2.4.1 สภาพเศรษฐกิจ

➤ สถานการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบัน

จากข้อมูลของ International Monetary Fund (IMF) หากพิจารณาขนาดเศรษฐกิจของแอฟริกาใต้ในเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ พบว่าปรับตัวลดลงตั้งแต่ปี 2554 จากระดับ 416,900 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สู่ระดับ 280,370 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2559 (ภาพที่ 1-4)

**ภาพที่ 1-4 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ของประเทศแอฟริกาใต้
ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ปี 2549 – 2559 และประมาณการต่อถึงปี 2563**



ที่มา: International Monetary Fund (ข้อมูลล่าสุดเดือนกันยายน 2560)

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาขนาดเศรษฐกิจในเงินสกุลแรนด์แอฟริกาใต้ พบว่ามีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากระดับ 3.02 ล้านล้านเป็น 4.28 ล้านล้านแรนด์แอฟริกาใต้ใน

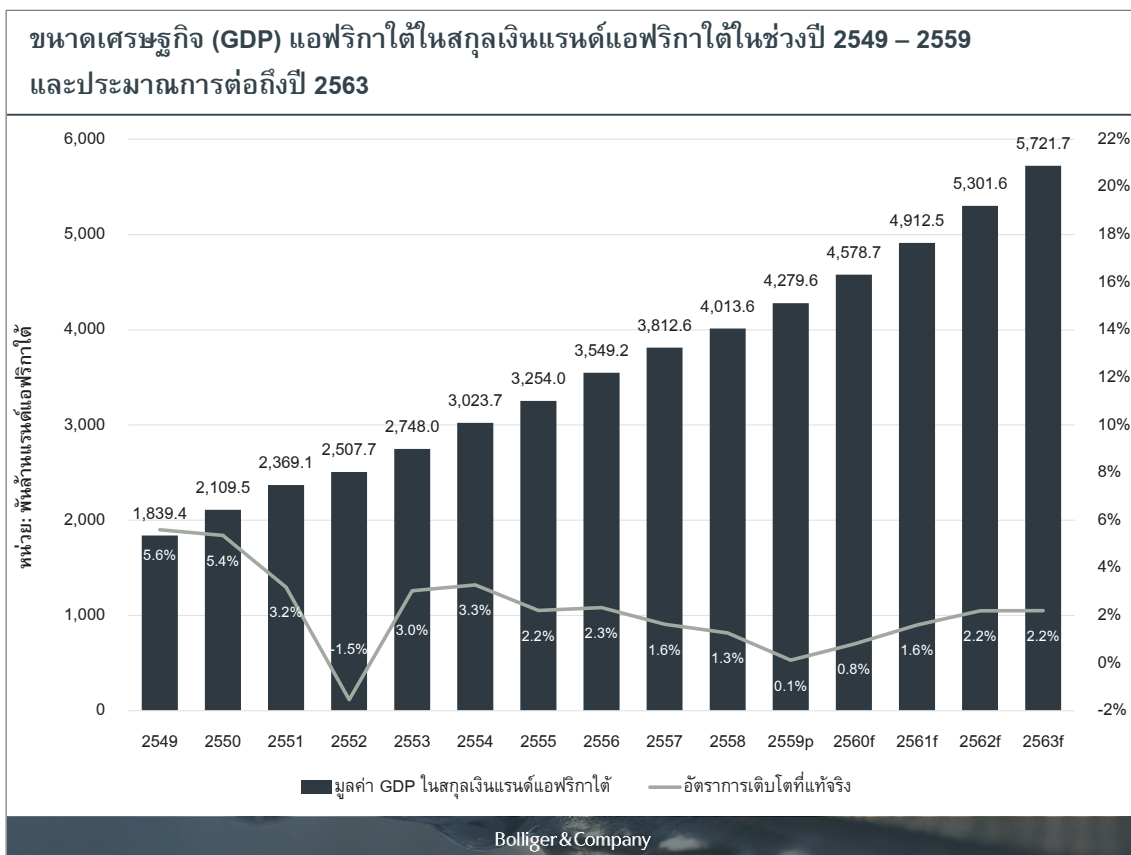


ช่วงเวลาเดียวกัน (ภาพที่ 1-5) และมีการเติบโตจริงที่ร้อยละ 0.12 ระหว่างปี 2558 ถึง 2559 ส่วนช่วงปี 2549 ถึง 2559 มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสม (อัตราการเติบโตแบบ CAGR) ที่ร้อยละ 2.07 ต่อปี โดยสาเหตุที่ส่งผลให้ขนาดเศรษฐกิจในเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐมีความผันผวนสูงเป็นเพราะว่าเงินสกุลแรนด์แอฟริกใต้อ่อนตัวลงมากกว่าเท่าตัว โดยอัตราแลกเปลี่ยนปรับตัวจาก 6.63 แรนด์แอฟริกใต้ต่อดอลลาร์สหรัฐเมื่อต้นปี 2554 เป็น 13.7 แรนด์แอฟริกใต้ต่อดอลลาร์สหรัฐเมื่อต้นปี 2560

ทั้งนี้ หากพิจารณาแนวโน้มทางเศรษฐกิจในช่วงก่อนและหลังวิกฤตการเงินโลกในปี 2552 พบว่าการเติบโตปรับตัวลดลงในระดับหนึ่ง ในช่วงปี 2549 ถึง 2552 เศรษฐกิจแอฟริกใต้มีการเติบโตจริงแบบ CAGR ร้อยละ 2.29 ส่วนช่วงปี 2554 ถึง 2559 เติบโตที่ร้อยละ 1.98 โดยการส่งออกไปยังประเทศที่มีตลาดขนาดใหญ่ รวมถึงการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศที่ยังไม่ฟื้นตัวอย่างเต็มที่ เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจแอฟริกใต้ในช่วงหลังปี 2554 มีการเติบโตไม่เท่าช่วงก่อนหน้า นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยในประเทศอีกจำนวนหนึ่งที่ยังส่งผลกระทบต่อในเชิงลบ เช่น สภาวะแห้งแล้ง การว่างงานที่ยังอยู่ในระดับสูง เป็นต้น



ภาพที่ 1-5 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ในสกุลเงินแรนด์แอฟริกาใต้ และอัตราการเติบโตที่แท้จริง ปี 2549 – 2559 และประมาณการต่อถึงปี 2563

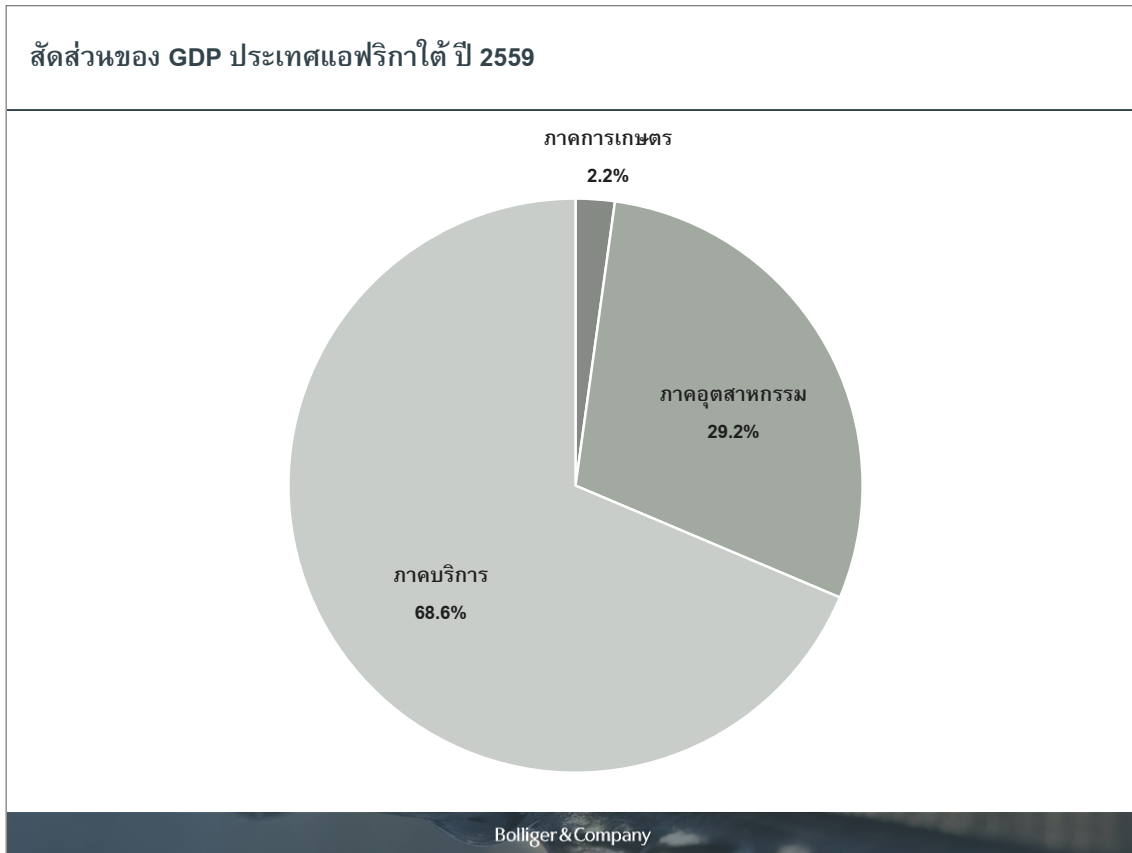


ที่มา: International Monetary Fund (ข้อมูลล่าสุดเดือนกันยายน 2560)

ภาพที่ 1-6 นำเสนอโครงสร้างทางเศรษฐกิจ โดยพบว่าภาคบริการมีสัดส่วนเป็นร้อยละ 68.6 ของ GDP รองลงมาเป็นภาคอุตสาหกรรมที่ร้อยละ 29.2 และภาคการเกษตรที่ร้อยละ 2.2 ทั้งนี้ ภาคบริการในแอฟริกาใต้มีพัฒนาการค่อนข้างสูง มีสัดส่วนต่อ GDP สูงกว่าประเทศกำลังพัฒนาประเทศอื่นๆ โดยหากพิจารณาถึงระดับอุตสาหกรรม พบว่า บริการการเงิน อสังหาริมทรัพย์ และบริการทางธุรกิจ เป็นภาคบริการที่มีสัดส่วนต่อ GDP มากที่สุด หรือประมาณร้อยละ 22



ภาพที่ 1-6 สัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ของประเทศแอฟริกาใต้ ปี 2559

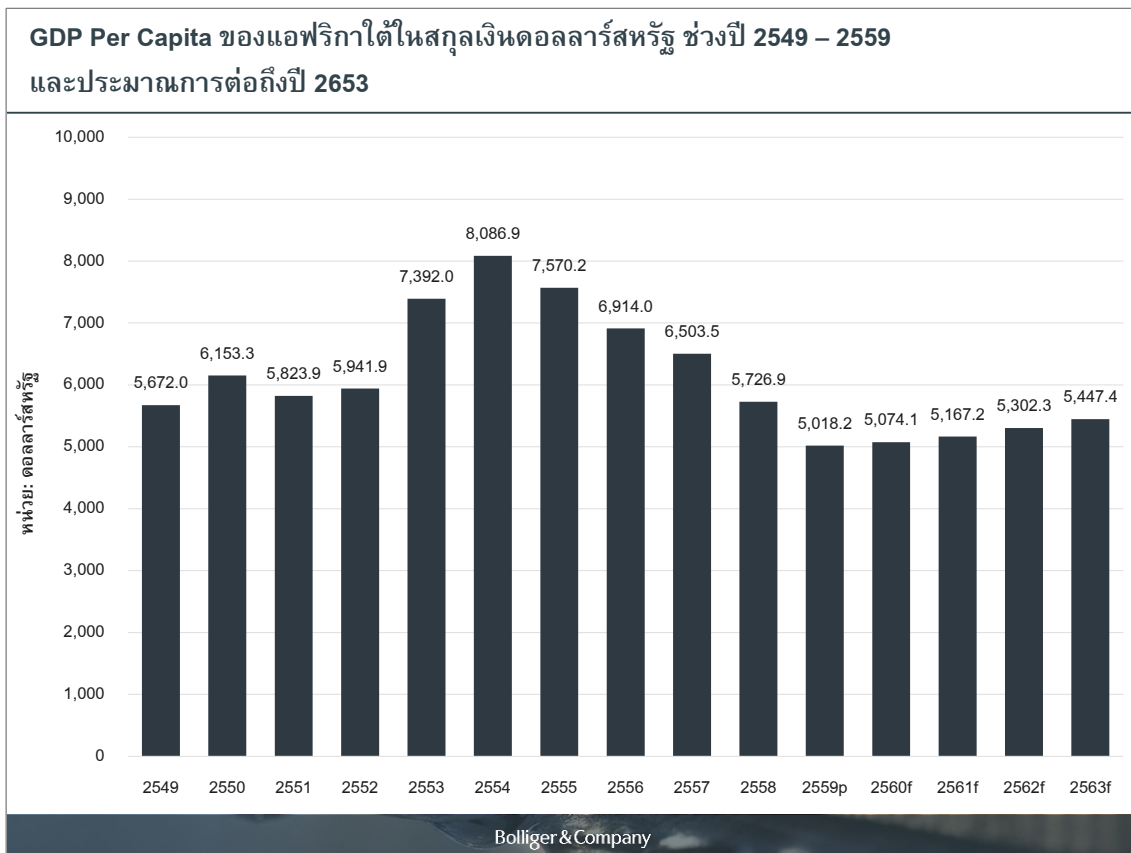


ที่มา: International Monetary Fund (ข้อมูลล่าสุดเดือนกันยายน 2560)

หากพิจารณาถึงรายได้ต่อหัว หรือ GDP Per Capita ของแอฟริกาใต้ พบว่า อยู่ที่ระดับ 5,018.2 ดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2559 ลดลงจากปีก่อนที่ระดับ 5,726.9 ดอลลาร์สหรัฐ ดังที่ปรากฏในภาพที่ 1-7



ภาพที่ 1-7 ระดับรายได้ต่อหัว (GDP Per Capita) ของประเทศแอฟริกาใต้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ปี 2549-2563 และประมาณการต่อถึงปี 2563

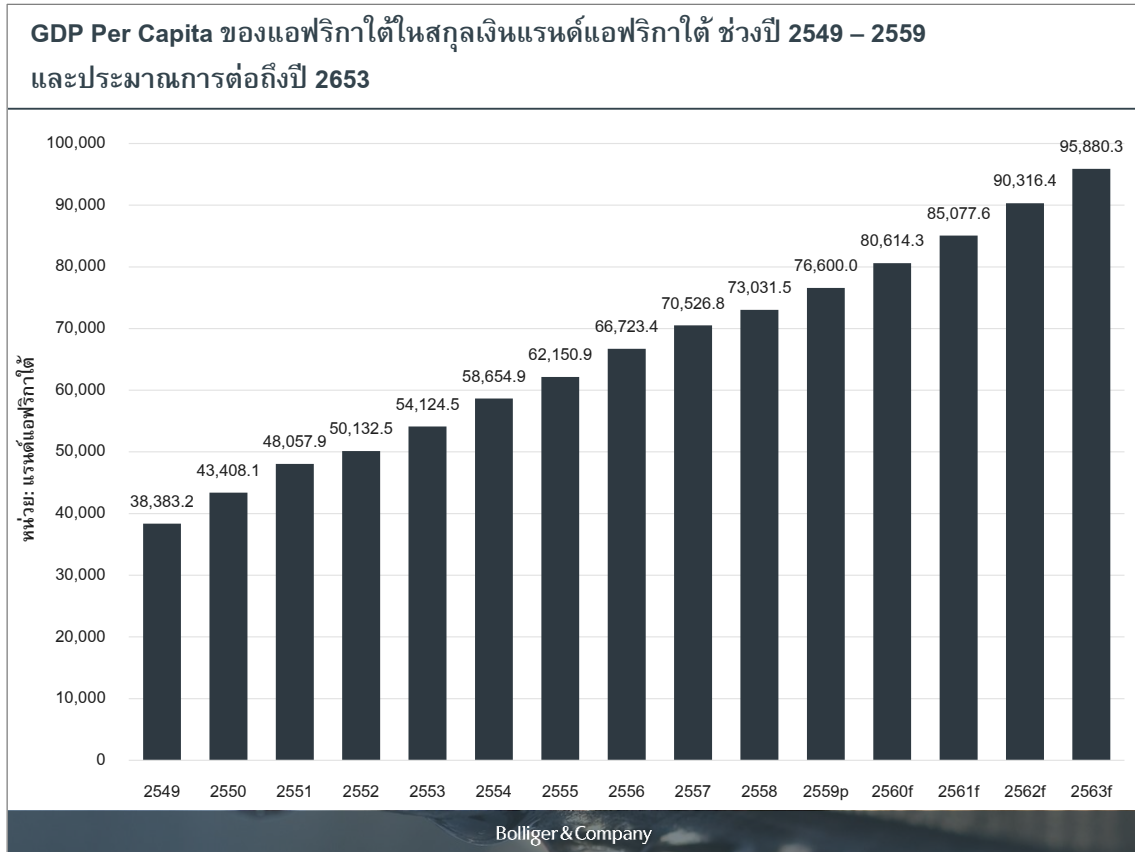


ที่มา: International Monetary Fund (ข้อมูลล่าสุดเดือนกันยายน 2560)

ทั้งนี้ เช่นเดียวกับการคิด GDP รายได้ต่อหัวในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐมีความผันผวนสูง เนื่องจากได้รับผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนที่อ่อนตัวลง โดยหากพิจารณาในสกุลเงินแรนด์ แอฟริกาใต้ พบว่า มีการปรับตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากระดับ 38,383.2 เป็น 76,600.0 แรนด์ แอฟริกาใต้ ในช่วงปี 2549 ถึง 2559 ดังที่ปรากฏในภาพที่ 1-8



ภาพที่ 1-8 ระดับรายได้ต่อหัว (GDP Per Capita) ของประเทศแอฟริกาใต้ในสกุลเงินแรนด์แอฟริกาใต้
ปี 2549-2559 และประมาณการต่อถึงปี 2563



ที่มา: International Monetary Fund (ข้อมูลล่าสุดเดือนกันยายน 2560)

สำหรับดัชนีทางเศรษฐกิจที่สำคัญอื่นๆ แสดงอยู่ในตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-2 ข้อมูลดัชนีเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศแอฟริกาใต้

ดัชนีเศรษฐกิจที่สำคัญ	หน่วย	ปี	ข้อมูล	แหล่งข้อมูล
ตัวเลขทางเศรษฐกิจและดัชนีเศรษฐกิจ				
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Gross Domestic Product: GDP)	พันล้าน ดอลลาร์สหรัฐ	2559	280.4	International Monetary Fund (as of February 2017)
อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่แท้จริง (Real GDP growth)	ร้อยละ	2559	0.12	International Monetary Fund (as of February 2017)
อัตราเงินเฟ้อ (Inflation Rate)	ร้อยละ	2559	6.5	CIA Factbook (as of February 2017)
อัตราการว่างงาน (Unemployment Rate)	ร้อยละ	2559	26.8	CIA Factbook (as of February 2017)
อัตราดอกเบี้ยนโยบาย (Policy Rate/Discount Rate)	ร้อยละ	2560	7.00	South African Reserve Bank (as of February 2017)



ดัชนีเศรษฐกิจที่สำคัญ	หน่วย	ปี	ข้อมูล	แหล่งข้อมูล
หนี้สาธารณะ (Public Debt)	ร้อยละของ GDP	2559	43.3	CIA Factbook (as of February 2017)
อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (เฉลี่ยรายปี)	แรนต์ต่อดอลลาร์สหรัฐ	2559	15.7	CIA Factbook (as of February 2017)
	แรนต์ต่อบาท	2560	2.6	Bank of Thailand (as of February 2017)
ข้อมูลและดัชนีตัวชี้วัดอื่น ๆ				
Global Competitiveness Index (GCI)	อันดับ	2559	47	World Economic Forum (as of February 2017)
Network Readiness Index (NRI)	อันดับ	2558	65	World Economic Forum (as of February 2017)
Doing Business Index	อันดับ	2559	74	World Bank (as of February 2017)
Economic Freedom Index	อันดับ	2559	80	The Heritage Foundation (as of February 2017)
Human Development Index (HDI)	อันดับ	2558	116	United Nations Development Programme (as of February 2017)
Human Capital Index	อันดับ	2559	88	World Economic Forum (as of February 2017)
Corruption Perceptions Index (CPI)	อันดับ	2559	64	Transparency International (as of February 2017)
Travel and Tourism Competitiveness Index	อันดับ	2558	48	World Economic Forum (as of February 2017)

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจาก World Bank, World Economic Forum (WEF), International Monetary Fund (IMF), Transparency International, The Heritage Foundation และอื่นๆ

➤ ประเด็นทางเศรษฐกิจที่น่าสนใจ

อัตราการว่างงานในแอฟริกาคือสูงถึงร้อยละ 26.8 สืบเนื่องมาจากหลายปัจจัย ทั้งคุณภาพการศึกษา การแบ่งแยกสีผิว ซึ่งทำให้คนที่มีฝีมือต่ำตกงานเป็นจำนวนมาก ประกอบกับอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจที่ชะลอตัวลง และหากพิจารณาย้อนไปอดีต พบว่า อัตราการว่างงานในแอฟริกาคือสูงมาเป็นเวลานานแล้ว โดยในปี 2538 อัตราว่างงานอยู่ที่ระดับร้อยละ 15.6 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 30.3 ในปี 2544 ซึ่งเกิดจากสาเหตุหลักสองประการ ได้แก่ (1) การเจรจาระหว่างสหภาพแรงงานในประเทศกับหมู่ผู้ประกอบการส่งผลให้ค่าจ้างปรับตัวสูงขึ้น ทำให้เกิดการลงทุนใหม่น้อย และ (2) จำนวนงานในประเทศมีจำกัด ทำให้แรงงานมีฝีมือย้ายถิ่นฐานเพื่อหางานในประเทศอื่นๆ ทั้งในทวีปแอฟริกา ยุโรป และอเมริกาเหนือ



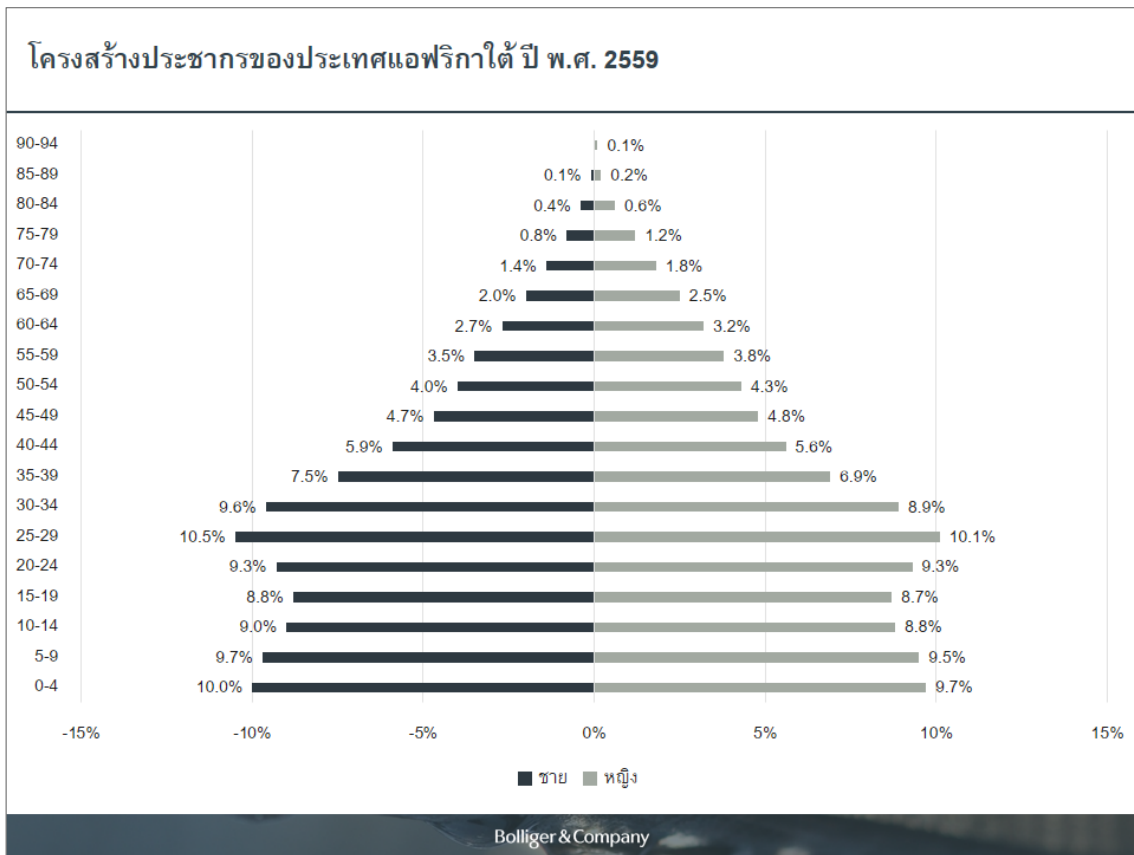
1.2.4.2 สภาพสังคม

➤ ประชากร

สาธารณรัฐแอฟริกาใต้มีประชากรทั้งหมดประมาณ 54,300,00 คน ประกอบไปด้วยชนชาติแอฟริกาผิวดำ (Black African) ร้อยละ 80.2 ผิวขาว (White) ร้อยละ 8.4 ผิวสี (Colored) ร้อยละ 8.8 และอินเดีย-เอเชีย (Indian/Asian) ร้อยละ 2.5 และอื่นๆ (Others) อีกร้อยละ 0.1

หากพิจารณาโครงสร้างประชากรในปี 2559 พบว่า ประชากรกว่าร้อยละ 40 มีอายุน้อยกว่า 25 ปี ส่วนประชากรอายุ 20 ถึง 60 ปี ซึ่งเป็นวัยทำงาน มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 55 ของประชากรทั้งหมด ดังที่ปรากฏในภาพที่ 1-9

ภาพที่ 1-9 โครงสร้างประชากรของประเทศแอฟริกาใต้ ปี 2559



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก U.S. Census



อัตราการเติบโตของประชากรในแอฟริกาใต้อยู่ที่ร้อยละ 1.0 ต่อปี ในปี 2559 โดยมีอัตราการเกิดใหม่อยู่ที่ 20 คน ต่อประชากร 1,000 คน หรือสูงเป็นอันดับที่ 79 ของโลก และจากการคาดการณ์ของ U.S. Census จะมีประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 59,600,000 คนในปี 2569 ซึ่งเพิ่มจากจำนวนประชากรในปัจจุบันประมาณ 5 ล้านคน

ตารางที่ 1-3 ข้อมูลพื้นฐานด้านประชากรของประเทศแอฟริกาใต้

ตัวเลขดัชนีที่สำคัญ	2539	2549	2559	2569
จำนวนประชากร (ล้านคน)	42.7	48.7	54.3	59.6
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	1.4	1.3	1.0	0.8
อัตราการเกิดใหม่ (ต่อผู้หญิง 1 คน)	3.0	2.5	2.3	2.1
จำนวนเด็กเกิดใหม่ (ต่อประชากร 1,000 คน)	24	22	20	17
อัตราการตาย (ต่อประชากร 1,000 คน)	9	13	10	9

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก U.S. Census Bureau

➤ การศึกษา

แอฟริกาใต้แบ่งระดับชั้นการศึกษาออกเป็นสี่ระดับได้แก่ ระดับอนุบาล (Preschool) ระดับประถมศึกษา (Primary Education or General Education and Training) ระดับมัธยม (Secondary Education or Further Education and Training) ซึ่งแบ่งออกเป็นสองแบบหลักได้แก่ แบบธรรมดาหรืออาชีวศึกษา และระดับมหาวิทยาลัย (Tertiary Education) นอกจากนี้ ประชากรแอฟริกาใต้ที่มีอายุมากกว่า 15 ปี ร้อยละ 94.3 สามารถอ่านและเขียนหนังสือได้

1.2.4.3 สภาพทางการเมือง

แอฟริกาใต้ในปัจจุบันมีรูปแบบการเมืองการปกครองแบบ สาธารณรัฐรัฐสภา (Parliamentary Republic) มีประธานาธิบดีเป็นประมุขและหัวหน้าฝ่ายบริหาร ดำรงตำแหน่งเป็นระยะเวลา 5 ปี (ไม่สามารถดำรงตำแหน่งได้มากกว่า 2 สมัย) โดยได้รับการคัดเลือกผ่านการเลือกตั้งทางอ้อม โดยประชาชนเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแห่งชาติทุกๆ 5 ปี และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจะลงคะแนนเสียงเพื่อคัดเลือกประธานาธิบดีต่อไป



ประธานาธิบดีคนปัจจุบันคือ นายจาค็อบ ซูมา (Jacob Zuma) ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 9 พฤษภาคม 2552

ภาพที่ 1-10 ประธานาธิบดีคนปัจจุบันของแอฟริกาใต้



1.2.4.4 วัฒนธรรมและศาสนา

➤ วัฒนธรรม

นายเดสมอนด์ ทูตู (Desmond Tutu) ได้ขนานนามแอฟริกาใต้ว่าประเทศแห่งสายรุ้ง (Rainbow Nation) อันสะท้อนถึงความหลากหลายทางวัฒนธรรมในสังคม โดยการผสมระหว่างกลุ่มชนพื้นเมือง ชาวอังกฤษผู้เข้ามาตั้งอาณานิคม และชาวอินเดียผู้เข้ามาตั้งรกราก เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความหลากหลายนี้

ทั้งนี้ ชาวแอฟริกันส์พื้นเมืองที่แต่เดิมอาศัยอยู่ในพื้นที่ชนบทจำนวนมากโยกย้ายเข้ามาตั้งรกรากในพื้นที่เมือง วัฒนธรรมจึงเปลี่ยนแปลงสู่สังคมตะวันตกมากยิ่งขึ้น ในขณะที่ชนพื้นเมืองยังคงอนุรักษ์ธรรมเนียมปฏิบัติแบบดั้งเดิมอยู่



➤ ภาษา

แอฟริกาใต้กำหนดภาษาทางการ (Official Language) ไว้ทั้งหมด 11 ภาษา โดยที่ภาษาที่ใช้กันมากที่สุดคือ ซูลู (Zulu) และ โซซา (Xhosa) รองลงมาเป็นแอฟริกันส์ (Afrikaans) อังกฤษ (English) ซูทู่เหนือ (Sepedi) สวันนา (Setswana) ซูทู่ใต้ (Sesotho) ซองกา (Xitsonga) สวาตี (Swati) เวندا (Tshivenda) และ เดเบลี (Ndebele) แต่ชาวแอฟริกาใต้ส่วนมากสามารถสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษได้

➤ ศาสนา

ชาวแอฟริการ้อยละ 79.7 นับถือศาสนาคริสต์ ไม่นับถือศาสนาใดๆ ร้อยละ 15.1 นับถือศาสนาอิสลามร้อยละ 1.5 และนับถือศาสนาอื่นๆ ร้อยละ 3.7

1.3 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

1.3.1 โครงสร้างด้านการคมนาคม

1.3.1.1 การคมนาคมทางถนน

ภาพที่ 1-11 แสดงโครงข่ายถนนในประเทศแอฟริกาใต้ โดยมีความยาวรวมกันทั้งหมด 747,014 กิโลเมตร แต่เป็นถนนที่ลาดยางแล้วเพียง 158,952 กิโลเมตร (ร้อยละ 21.2 ของโครงข่ายถนนทั้งหมด) ซึ่งสะท้อนว่าระบบถนนยังต้องได้รับการพัฒนาอีกมาก ทั้งนี้เส้นทางถนนจะแบ่งออกเป็น 18 สายหลักโดยมีตัวย่อ “N” เป็นตัวแบ่งชื่อถนน (N1 ถึง N18)

ทั้งนี้ แอฟริกาใต้มีเส้นทางถนนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 6 ประเทศ ได้แก่ ได้แก่ ประเทศนามิเบีย ประเทศบอตสวานา ประเทศโมซัมบิก ประเทศซิมบับเว ประเทศเลโซโท และประเทศสวาซิแลนด์



ภาพที่ 1-11 เส้นทางถนนในประเทศแอฟริกาใต้



ที่มา: Maps of World

1.3.1.2 การคมนาคมทางรถไฟ

โครงข่ายรถไฟในประเทศแอฟริกาใต้มีความยาวรวม 20,986 กิโลเมตร มีสถานีอยู่ในทุกจังหวัดและเมืองสำคัญของประเทศ เชื่อมโยงเมืองเคปทาวน์ทางชายฝั่งทางตะวันตก ถึงกรุงโจฮันเนสเบิร์ก และกรุงพริทอเรีย ในตอนกลางของประเทศ ไปถึงเมืองเดอร์บันและริชาร์ดเบย์ ซึ่งเป็นเมืองทางชายฝั่งตะวันออก รถไฟในแอฟริกาใต้หลายสายมีชื่อเสียงที่ความหรูหรา เป็นจุดเด่นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก เช่นรถไฟสายสีน้ำเงิน (Blue Line) ซึ่งมีระยะทาง 1,600 กิโลเมตร มีเส้นทางเดินรถระหว่างเมืองเคปทาวน์และพริทอเรีย



1.3.1.3 การคมนาคมทางอากาศ

ประเทศแอฟริกาใต้มีจำนวนสนามบินทั้งหมด 144 แห่ง โดยสนามบินนานาชาติที่ใหญ่ที่สุด (มีจำนวนเที่ยวบินมากที่สุด) คือ สนามบินนานาชาติ โออาร์ แทมโบ (O.R. Tambo International Airport) ในกรุงโจฮันเนสเบิร์ก รองลงมาเป็นสนามบินนานาชาติ เคปทาวน์ (Cape Town International Airport) และสนามบินนานาชาติ เดอร์บัน (Durban International Airport) ตามลำดับ

การเดินทางไปยังแอฟริกาใต้นั้นไม่สามารถบินโดยตรงจากสนามบินสุวรรณภูมิได้ แต่จะสามารถเดินทางไปยังกรุงโจฮันเนสเบิร์กได้โดยหยุดพัก 1 ครั้ง โดยใช้บริการของสายการบิน Cathay Pacific, Emirates, Ethiopian Airlines, Kenya Airways, Qatar Airways และ Singapore Airline ส่วนอีกสองเมืองที่กล่าวไปนั้นสามารถเดินทางโดยหยุดพัก 1 ครั้งได้เช่นกัน แต่มีจำนวนเที่ยวบินให้บริการน้อยกว่า

ภาพที่ 1-12 สนามบินในแอฟริกาใต้



ที่มา: www.mapsoftheworld.com



1.3.1.4 การคมนาคมทางเรือ

แอฟริกาใต้มีท่าเรือขนาดใหญ่ทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่

- ท่าเรือซาลตันฮาเบย์ (Saldanha Bay) เป็นท่าเรือของเมืองซาลตันฮาเบย์ บนชายฝั่งทางตะวันตกของแอฟริกาใต้ มีความสามารถในการรองรับสินค้าที่เป็นหีบห่อ (Break Bulk) และการขนส่งแร่ธาตุ (Mineral Bulk)
- ท่าเรือเคปทาวน์ (Cape Town) เป็นท่าเรือบนชายฝั่งทางตะวันตกของแอฟริกาใต้ มีความสามารถในการรองรับสินค้าที่เป็นหีบห่อ คอนเทนเนอร์ และสินค้าเกษตร (Agri-Bulk)
- ท่าเรือพอร์ตเอลิซาเบท (Port Elizabeth) เป็นท่าเรือบนชายฝั่งทางตะวันออกเฉียงใต้ มีความสามารถในการรองรับสินค้าที่เป็นหีบห่อ คอนเทนเนอร์ แร่ธาตุ และเรือแบบ Roll-On Roll-Off (RoRo)
- ท่าเรือนิควุรา (Ngqura) สามารถรองรับได้เฉพาะคอนเทนเนอร์เท่านั้น
- ท่าเรืออีสต์ลอนดอน (East London) เป็นท่าเรือบนชายฝั่งทางตะวันออก มีความสามารถในการรองรับสินค้าที่เป็นหีบห่อ คอนเทนเนอร์ สินค้าเกษตร (Agri-Bulk) และเรือแบบ Roll-On Roll-Off (RoRo)
- ท่าเรือเดอร์บัน (Durban) เป็นท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าผ่าน (Goods Throughput) สูงสุดในประเทศ สามารถรองรับสินค้าที่เป็นหีบห่อ คอนเทนเนอร์ สินค้าเกษตร (Agri-Bulk) และเรือแบบ Roll-On Roll-Off (RoRo)
- ท่าเรือริชาร์ดเบย์ (Richards Bay) เป็นท่าเรือบนชายฝั่งทางตะวันออกของประเทศ มีความสามารถในการรองรับสินค้าที่เป็นหีบห่อ (Break Bulk) และการขนส่งแร่ธาตุ (Mineral Bulk)

ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือแต่ละแห่งเป็นดังที่ปรากฏในภาพที่ 1-13



ภาพที่ 1-13 ท่าเรือในแอฟริกาใต้



ที่มา: Transnet Port Authority

1.3.2 โครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวก

1.3.2.1 ระบบไฟฟ้า

การผลิตไฟฟ้าในประเทศแอฟริกาใต้ส่วนใหญ่ถูกควบคุมโดยรัฐวิสาหกิจที่ชื่อว่า เอสคอม (Eskom) ซึ่งรับผิดชอบร้อยละ 95 ของการผลิตไฟฟ้าทั้งหมดภายในประเทศ และมากกว่าร้อยละ 40 ของพลังงานไฟฟ้าทั้งหมดของทวีปแอฟริกา

ในปี 2557 ประเทศแอฟริกาใต้สามารถผลิตไฟฟ้าได้ 235,000 กิกะวัตต์-ชั่วโมง (GWh) และมีการใช้ปริมาณไฟฟ้าอยู่ที่ 212,000 กิกะวัตต์-ชั่วโมง (GWh) อย่างไรก็ตาม การศึกษาโดย White and Koopman (2011), Municipal Institute of Learning (2013), Madzhie (2013) และ Noah (2012) พบว่า ประชาชนในชนบทร้อยละ 60 ยังไม่มีไฟฟ้าใช้

1.3.2.2 ระบบน้ำประปา

ข้อมูลองค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) บ่งชี้ว่า ในปี 2558 ประชาชนในพื้นที่เมืองทั้งหมดสามารถเข้าถึงน้ำประปาได้ ส่วนพื้นที่ชนบทนั้น สามารถเข้าถึงได้



ร้อยละ 81 ทั้งนี้ มีเพียงร้อยละ 70 ของพื้นที่เมืองและร้อยละ 61 ของพื้นที่ชนบทเท่านั้นที่สามารถเข้าถึงระบบสุขภาพที่สะอาดได้ ปัญหาสุขภาพยังคงเป็นความท้าทายสำคัญของแอฟริกาใต้

1.3.2.3 ระบบโทรคมนาคมและการสื่อสาร

ร้อยละ 90 ของพื้นที่ทั่วประเทศสามารถใช้เครือข่ายสื่อสารโทรศัพท์ GSM ได้ โดยมีผู้ให้บริการใหญ่ 5 บริษัทได้แก่ เซลซี (Cell C) โวดาคอม (Vodacom) เอ็มทีเอ็น แอฟริกาใต้ (MTN South Africa) เวอร์จิ้น โมบาย (Virgin Mobile) และไฮต้า (8ta) โดยในปี 2558 หมายเลขโทรศัพท์จดทะเบียนในประเทศมีประมาณ 35.6 ล้านเลขหมาย และจากข้อมูลของ World Bank พบว่า ประชากรที่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมีอยู่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 51.9 ของจำนวนประชากรทั้งหมดในปี 2558

1.3.2.4 ระบบการเงินและการธนาคาร

ธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงินที่จดทะเบียนกับธนาคารกลางแห่งแอฟริกาใต้มีทั้งหมด 70 แห่ง ดังที่ปรากฏในตารางที่ 1-4 ถึงตารางที่ 1-8

ตารางที่ 1-4 สาขาธนาคารต่างชาติ (Branches of Foreign Banks)

ลำดับ	ธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงิน	เว็บไซต์
1	Bank of Baroda	www.bankofbaroda.com
2	Bank Of China Limited Johannesburg Branch (trading as Bank Of China Johannesburg Branch)	www.boc.cn
3	Bank of India	www.bankofindia.co.za
4	Bank of Taiwan South Africa Branch	www.bot.com.tw
5	BNP Paribas SA	www.bnpparibas.com
6	Canara Bank	www.canarabank.com
7	China Construction Bank Corporation - Johannesburg Branch	www.ccbjhb.co.za
8	Citibank N.A.	www.citigroup.com
9	Deutsche Bank AG	www.db.co.za
10	HSBC Bank plc - Johannesburg Branch	www.hsbc.co.za
11	Icici Bank Limited	www.icicibank.com
12	JPMorgan Chase Bank, N.A. (Johannesburg Branch)	www.jpmorgan.com



ลำดับ	ธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงิน	เว็บไซต์
13	Société Générale	www.socgen.com
14	Standard Chartered Bank - Johannesburg Branch	www.standardchartered.com
15	State Bank of India	www.statebank.co.za

ที่มา: South African Reserve Bank

ตารางที่ 1-5 ธนาคารตัวแทนต่างชาติ (Foreign Bank Representatives)

ลำดับ	ธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงิน	เว็บไซต์
16	AfrAsia Bank Limited	www.afrasiabank.com
17	African Banking Corporation of Botswana Limited	www.bancabc.co.bw
18	Banco BIC	www.bancobic.pt
19	Banco BPI, SA	www.bancobic.pt
20	Banco Santander Totta S.A.	www.santandertotta.pt
21	Bank Leumi Le-Israel BM	english.leumi.co.il
22	Bank of America, National Association	www.bankofamerica.com
23	Bank One Limited	www.bankone.mu
24	Banque SYZ SA	www.syzgroup.com
25	CaixaBank	www.caixabank.com
26	Commerzbank AG Johannesburg	www.commerzbank.com
27	Credit Suisse AG	www.credit-suisse.com
28	Doha Bank	www.dohabank.qa
29	Ecobank Ghana Limited	www.ecobank.com
30	Export-Import Bank of India	www.eximbankindia.com
31	First Bank of Nigeria	www.firstbanknigeria.com
32	Hellenic Bank Public Company Limited	www.hellenicbank.com
33	Industrial and Commercial Bank of China African Representative Office	www.icbc-ltd.com
34	KfW Ipex-Bank GmbH	www.kfw-ipex-bank.de
35	Millenium BCP	www.millenniumbcp.pt
36	Mizuho Bank Limited	www.mizuhobank.com
37	National Bank of Egypt	www.nbe.com
38	Notenstein Private Bank Limited	www.nostenstein-laroche.ch/en
39	Novo Banco	www.novobanco.pt
40	Société Générale Representative Office for Southern Africa	www.socgen.com
41	Sumitomo Mitsui Banking Corporation	www.smbcgroup.com



ลำดับ	ธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงิน	เว็บไซต์
42	Swedbank AB	www.swedbank.com
43	The Bank of New York Mellon	www.bnymellon.com
44	The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd	www.bk.mufg.jp
45	The Mauritius Commercial Bank Limited	www.mcb.mu
46	The Rep. Off. for Southern and Eastern Africa of The Export-Import Bank of China	english.eximbank.gov.cn
47	Unicredit Bank AG	www.hvbggroup.com
48	Union Bank of Nigeria Plc	www.unionbankng.com
49	Vnesheconombank	www.vneb.ru
50	Wells Fargo Bank, National Association	www.wellsfargo.com
51	Zenith Bank Plc	www.zenithbank.com

ที่มา: South African Reserve Bank

ตารางที่ 1-6 ธนาคารต่างชาติ (Foreign Controlled Banks)

ลำดับ	ธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงิน	เว็บไซต์
52	ABSA Bank Limited	www.absa.co.za
53	Albaraka Bank Limited	www.albaraka.co.za
54	Habib Overseas Bank Limited	www.habiboverseas.co.za
55	HBZ Bank Limited	www.hbzbank.co.za
56	Mercantile Bank Limited	www.mercantile.co.za
57	The South African Bank of Athens Limited	www.bankofathens.co.za

ที่มา: South African Reserve Bank

ตารางที่ 1-7 ธนาคารในประเทศ (Local Controlled Banks)

ลำดับ	ธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงิน	เว็บไซต์
58	African Bank Limited (reg no: 2014/176899/06)	www.africanbank.co.za
59	Bidvest Bank Limited	www.bidvestbank.co.za
60	Capitec Bank Limited	www.capitecbank.co.za
61	FirstRand Bank Limited	www.firstrand.co.za
62	Grindrod Bank Limited	www.grindrodbank.co.za
63	Investec Bank Limited	www.investec.com
64	Nedbank Limited	www.nedbank.co.za
65	Sasfin Bank Limited	www.sasfin.co.za
66	The Standard Bank of South Africa Limited	www.standardbank.co.za
67	UBANK Limited	www.ubank.co.za

ที่มา: South African Reserve Bank



ตารางที่ 1-8 ธนาคารร่วม (Mutual Banks)

ลำดับ	ธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงิน	เว็บไซต์
68	Finbond Mutual Bank	www.finbondmutualbank.co.za
69	GBS Mutual Bank	www.gbsbank.co.za
70	VBS Mutual Bank	www.vbsmutualbank.co.za

ที่มา: South African Reserve Bank





บทที่ 2

นโยบายทางเศรษฐกิจ นโยบายการค้า และนโยบายการต่างประเทศ ของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

2.1 นโยบายทางเศรษฐกิจ

ในภาพรวม ประเด็นทางเศรษฐกิจที่แอฟริกาใต้ให้ความสำคัญมากที่สุดในปัจจุบัน คือ ปัญหาการว่างที่ยังอยู่ในระดับสูง (ร้อยละ 26.8 ในปี 2559) และความเหลื่อมล้ำทางรายได้ในหมู่ประชากรผิวดำ ซึ่งแอฟริกาใต้ประสบมาตั้งแต่สิ้นสุดระบบ Apartheid นโยบายต่างๆ ที่จะได้รับการนำเสนอในลำดับต่อไป ทั้ง National Development Plan 2030, The New Growth Path Framework และ Nine-Point Plan ล้วนมีจุดมุ่งหมายด้านการสร้างงาน การลดความยากจน และการสร้างโอกาสการทำงาน

ในด้านอื่นๆ รัฐบาลยังมีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การสร้างระบบประกันสังคม และระบบประกันสุขภาพ การเสริมสร้างความพร้อมทางพลังงาน รวมถึงการพัฒนาเศรษฐกิจสีเขียว ที่ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมชายฝั่ง เช่น อุตสาหกรรมการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เป็นต้น

นับตั้งแต่ปี 2546 เป็นต้นมา แอฟริกาใต้เริ่มการดำเนินนโยบาย Broad-Based Black Economic Empowerment (BB-BEE) เป้าหมายของนโยบายนี้คือการกระตุ้นให้ผู้ประกอบการดำเนินกิจการโดยคำนึงถึงมีส่วนร่วมของประชากรผิวดำ ผ่านการประเมินวิธีการดำเนินธุรกิจของบริษัท ในมิติด้านความร่วมมือร่วมต่อการบริหารจัดการธุรกิจของประชากรผิวดำ โอกาสการทำงาน และการพัฒนาฝีมือแรงงาน ฯลฯ ซึ่งผลการประเมินอาจส่งผลต่อสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนที่บริษัทอาจได้รับ อย่างไรก็ตาม ภาคธุรกิจบางส่วนได้แสดงความกังวลถึงนโยบายนี้ ว่าอาจเป็นปัจจัยที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการลงทุน (รายละเอียดได้รับการนำเสนอไว้ในบทที่ 4)

สำหรับรัฐบาลปัจจุบัน (ข้อมูลล่าสุดเดือนกันยายน 2560) ประธานาธิบดีจาค็อบ ซูมา ยังคงมุ่งเน้นการลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประชากรผิวดำ รวมถึงการส่งเสริมการลงทุนจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ ถึงกระนั้น เริ่มมีสัญญาณว่านโยบายทางเศรษฐกิจในอนาคตอาจจะคุ้มครองผู้ประกอบการในประเทศมากยิ่งขึ้น โดย



แอฟริกาใต้ได้ร่างกฎหมายควบคุมสัดส่วนหุ้นต่างชาติในธุรกิจให้บริการความปลอดภัย (Private Security Service) และกฎหมายที่ห้ามชาวต่างชาติถือครองที่ดินทางการเกษตร (Agriculture Land) อย่างไรก็ตาม กฎหมายทั้งสองฉบับนี้ยังเป็นเพียงข้อเสนอที่กำลังมีการหารือกันเท่านั้น จึงคาดได้ว่าจะไม่มีความกระทบใดๆ ในระยะเวลาอันใกล้

มีหลายหน่วยงานในแอฟริกาใต้ที่ทำหน้าที่ด้านการวางแผนและดำเนินงานตามนโยบายทางเศรษฐกิจ โดย Department of Trade and Industry (DTI) เป็นหน่วยงานที่กำหนดและดำเนินนโยบายการค้าขายระหว่างประเทศ การพัฒนาอุตสาหกรรม การคัดเลือกอุตสาหกรรมที่เป็น Priority Sector และกำหนดรวมถึงพิจารณาการให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุน The Department of Economic Development of South Africa (EDD) รับผิดชอบการกำหนดทิศทางและนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ในประเด็นดังกล่าว ส่วน National Planning Commission of South Africa ได้รับการจัดตั้งขึ้นในปี 2552 มีบทบาทใกล้เคียงกับ EDD แต่จะรับคำสั่งโดยตรงประธานาธิบดีแอฟริกาใต้

2.1.1 แผนแม่บทการพัฒนาทางเศรษฐกิจ / แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

The National Development Plan 2030 กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจถึงปี 2573 มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อแก้ปัญหาความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำในสังคม ลดอัตราการว่างงาน และพัฒนาศักยภาพและทักษะแรงงาน และได้วางเป้าหมายไว้ดังต่อไปนี้

- ลดจำนวนครัวเรือนที่มีรายได้น้อยกว่า 419 แรนด์ต่อหัวต่อเดือน (ประมาณ 1,100 บาท) จากร้อยละ 39 ในปัจจุบัน ให้เหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2573
- ลดความไม่เท่าเทียมในสังคม โดยพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์จีนี (Gini Coefficient) ให้ลดลงจาก 0.7 ในปี 2552 เหลือ 0.6 ภายในปี 2573
- ลดอัตราว่างงานจากร้อยละ 27 ในปี 2554 ให้เหลือร้อยละ 14 ในปี 2563 และเหลือเพียงร้อยละ 6 ภายในปี 2573 ตามลำดับ
- มีการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยเฉลี่ยร้อยละ 5.4 ต่อปี จนถึงปี 2573
- มูลค่าการส่งออกขยายตัวโดยเฉลี่ยร้อยละ 6 ต่อปี จนถึงปี 2573

ในการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายข้างต้น รัฐบาลแอฟริกาใต้ได้กำหนดยุทธศาสตร์ 7 ข้อ ได้แก่



- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Improving Structure)** ทั้งระบบขนส่งมวลชน ท่าเรือขนส่ง รางรถไฟขนส่งสินค้า ระบบไฟฟ้า และพัฒนาระบบการจัดจ่ายน้ำประปาใหม่
- **มุ่งสู่เศรษฐกิจที่มีคาร์บอนต่ำ (Transition to a Low-Carbon Economy)** กล่าวคือ ลดมลพิษเพื่อปกป้องสภาพสิ่งแวดล้อม และเตรียมการรับมือการขาดแคลนน้ำประปา รวมถึงส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมพลังงานทดแทน
- **สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับชนบท (An Inclusive and Integrated Rural Economy)** กล่าวคือ สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองในประเทศ ให้กับชุมชนชนบท ผ่านการพัฒนาคุณภาพการศึกษา ระบบสาธารณสุข การคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ
- **แก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำทางรายได้ระหว่างพื้นที่ในเมืองและนอกเมือง (Reversing the Spatial Effects of Apartheid)** โดยมุ่งเน้นสร้างความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เมืองและพื้นที่รอบนอก พัฒนาพื้นที่อยู่อาศัย ระบบความปลอดภัยภายในเมือง และระบบขนส่งมวลชนที่มีราคาที่เหมาะสมมากขึ้น
- **พัฒนาคุณภาพการศึกษา การฝึกอบรม และนวัตกรรม (Improving the Quality of Education, Training, and Innovation)** โดยเพิ่มการเข้าถึงการศึกษาที่มีคุณภาพสูง โดยเฉพาะกับชุมชนผิวสีที่ด้อยโอกาส เพื่อสร้างนักศึกษาที่มีความสามารถต่อการแข่งขันในตลาดแรงงานโลกได้ นอกจากนี้ รัฐบาลจะส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาต่างๆ (Research and Development) เพื่อผลิตนวัตกรรมใหม่ๆ ให้แก่ประเทศ
- **สร้างระบบสาธารณสุขที่มีคุณภาพ (Quality Healthcare for All)** โดยพัฒนาระบบโรงพยาบาลที่ประชากรสามารถเข้ารับการรักษาโดยแพทย์ผู้เชี่ยวชาญโดยไม่มีค่าใช้จ่าย รวมไปถึงการให้ข้อมูลกับประชาชนในเรื่องเพศสัมพันธ์ คุณค่าทางโภชนาการ การออกกำลังกาย การต่อต้านการสูบบุหรี่และการดื่มสุรา



- **ลดการทุจริต (Fighting Corruption)** โดยการพัฒนาระบบองค์กรที่มีประสิทธิภาพ และสร้างบทลงโทษที่เด็ดขาดมากยิ่งขึ้น และรับมือกับปัจจัยทางสังคมอาจส่งผลนำไปสู่การทุจริต เช่น ปัญหาความยากจน และ ปัญหาการแบ่งแยกสีผิว

2.1.2 แผน / นโยบายทางเศรษฐกิจอื่น ๆ

➤ The New Growth Path Framework

รัฐบาลภายใต้การนำของประธานาธิบดี Jacob Zuma ได้กำหนดแผนปฏิรูปเศรษฐกิจหรือที่เรียกว่า The New Growth Path Framework ขึ้นในปี 2553 ซึ่งแผนดังกล่าวมีเป้าหมายสำคัญเพื่อสร้างงานจำนวน 5 ล้านตำแหน่งภายในปี 2563 โดยมุ่งเน้นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและได้กำหนด 5 อุตสาหกรรมหลักที่จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษ ได้แก่ อุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือที่เรียกว่า Green Economy Industry การเกษตร การทำเหมือง การผลิต การท่องเที่ยวและการบริการระดับสูงอื่น ๆ (Other High-Level Services) และปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อกระตุ้นการแข่งขัน และการลงทุน

➤ The Nine-Point Plan

Nine-Point Plan เป็นแผนกระตุ้นเศรษฐกิจระยะกลางถูกประกาศขึ้นในปี 2558 โดยแผนนี้จะมุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมพลังงาน การคมนาคม การท่องเที่ยว การเกษตร และส่งเสริมวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ทั้งนี้ การดำเนินงานตามแผนนี้แบ่งออกเป็น 9 ส่วนหลักๆ ได้แก่

- แก้ปัญหาการขาดแคลนพลังงาน
- พัฒนาห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมเกษตรและเกษตรแปรรูป
- สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับกลุ่มอุตสาหกรรมเหมืองแร่
- เร่งการดำเนินงานตามแผน Industrial Action Policy Acton Plan (IPAP)¹ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมส่งออกและการผลิต

¹ Industrial Action Policy Acton Plan (IPAP) เป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมของแอฟริกาใต้ ถูกจัดทำขึ้นโดย Department of Trade and Industry (DTI) โดยฉบับล่าสุดหรือ IPAP 2016/17-2018/19 ได้กำหนดแผนการไว้ดังนี้ (1) สนับสนุนอุตสาหกรรมที่มีสินค้าที่ภาครัฐจัดซื้อ (2) สนับสนุนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเป็นหลัก (3) สนับสนุนอุตสาหกรรมส่งออก และ (4) สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงให้ความช่วยเหลือทางการเงินและการให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุน



- ส่งเสริมการลงทุนภาคเอกชน
- การแก้ปัญหาความขัดแย้งในที่ทำงาน (Moderating Workplace Conflict)
- ส่งเสริมการพัฒนา SMEs สหกรณ์ เขตชุมชน และบริษัทในชนบท
- ส่งเสริมรัฐวิสาหกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- เร่งการดำเนินงานตามแผนพาคิซ่า (Operation Phakisa) ที่มุ่งหมายพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมชายฝั่ง ซึ่งเป็นแผนย่อยของ The National Development Plan 2030

2.2 นโยบายการค้า

2.2.1 ภาพรวมนโยบายการค้า

แอฟริกาใต้มุ่งหมายให้การส่งออกเป็นแหล่งรายได้สำคัญของประเทศ โดย Department of Trade and Industry (DTI) ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบนโยบายการค้าระหว่างประเทศ ได้กำหนดนโยบายการค้าแบบกึ่งเสรี กล่าวคือ มีมาตรการทางภาษี (Strategic Tariff Policy) เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมที่เป็นแหล่งรายได้สำคัญ เพื่อให้การดำเนินนโยบายอุตสาหกรรมในประเทศเป็นไปอย่างราบรื่น โดยที่ผ่านมา แอฟริกาใต้ส่งออกสินค้าที่ยังไม่มีการเพิ่มมูลค่าหรือการแปรรูปในประเทศ เช่น โลหะมีค่า แร่ธาตุ รวมถึงผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร ดังนั้น รัฐบาลจึงพยายามส่งเสริมให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมเหล่านี้มากยิ่งขึ้น อันจะเป็นการสร้างงานในประเทศ ซึ่งจะมีส่วนช่วยแก้ปัญหาความยากจนและความเหลื่อมล้ำ ดังที่รัฐบาลตั้งเป้าหมายไว้ และจากที่นำเสนอไป แอฟริกาใต้จึงมีนโยบายการค้าระหว่างประเทศที่มุ่งไปสู่การเปิดเสรีการนำเข้าวัตถุดิบ การผลิตและสินค้าจากอุตสาหกรรมต้นน้ำ (Upstream Industry) เพื่อส่งเสริมให้การลงทุนในประเทศเป็นไปได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น

2.2.2 ความตกลงการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA)

สำหรับทิศทางด้านการเจรจาข้อตกลงการค้าเสรี อาจกล่าวได้ว่า แอฟริกาใต้มุ่งเน้นการเจรจาร่วมกับประเทศอื่นๆ ใน Southern African Customs Union (SACU) ซึ่งประกอบไปด้วย บอตสวานา เลโซโท นามิเบีย สวาซิแลนด์ และแอฟริกาใต้ โดยแอฟริกาใต้มุ่งหวังที่จะพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้านี้ไปสู่การเป็นตลาดรวม (Single Market) การขยายความตกลงทางการค้ากับกลุ่มประเทศแอฟริกาใต้สะฮารา (Sub-Saharan Africa) สหภาพยุโรป (European Union:



EU) สมาคมการค้าเสรียุโรป (European Free Trade Area: EFTA)² รวมถึงความตกลงสิทธิพิเศษทางการค้ากับประเทศสมาชิกตลาดร่วมอเมริกาใต้ตอนล่าง (Southern Common Market) หรือ MERCOSUR³

ล่าสุด แอฟริกาใต้ ร่วมกับประเทศอื่นๆ ใน SACU ได้ร่วมลงนามข้อตกลงสามฝ่ายกับกลุ่มประเทศ East African Community⁴ และกลุ่มประเทศ COMESA⁵ และข้อตกลงกับประเทศซิมบับเว รวมถึงกำลังเจรจาข้อตกลงการค้าเสรีกับประเทศอินเดีย ดังที่ปรากฏในตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 ความตกลงการค้าของแอฟริกาใต้และประเทศคู่ภาคี

ความตกลงการค้า	ประเทศคู่ภาคี	สถานะการเจรจา
สหภาพศุลกากร (Customs Union)		
Southern African Customs Union (SACU)	แอฟริกาใต้ – บอตสวานา – นามิเบีย – เลโซโท – สวาซิแลนด์	มีผลบังคับใช้ 15 กรกฎาคม 2547
เขตการค้าเสรี (Free Trade Agreements (FTAs))		
Southern African Development Community (SADC) FTA	SACU – มาดากัสการ์ – มาลาวี – มอริเชียส – โมซัมบิก – แทนซาเนีย – แซมเบีย – ซิมบับเว	มีผลบังคับใช้ สิงหาคม 2551
Trade, Development and Cooperation Agreement (TDCA)	แอฟริกาใต้ – สหภาพยุโรป	มีผลบังคับใช้ 1 พฤษภาคม 2543
EFTA-SACU Free Trade Agreement (FTA)	SACU – ไอซ์แลนด์ – ลิกเตนสไตน์ – นอร์เวย์ – สวิตเซอร์แลนด์	มีผลบังคับใช้ 1 พฤษภาคม 2551
Economic Partnership Agreement Between the SADC EPA States, of the One Part, and the European Union and Its Member States, of the Other Part	SACU – โมซัมบิก – สหภาพยุโรป	ลงนามแล้ว 10 มิถุนายน 2559
สิทธิพิเศษทางการค้า (Preferential Trade Agreements: PTAs)		
SACU-Southern Common Market (Mercosur) PTA	SACU – อาร์เจนตินา – บราซิล – ปารากวัย – อุรุกวัย	มีผลบังคับใช้ 1 เมษายน 2559

² ประกอบไปด้วยไอซ์แลนด์ ลิกเตนสไตน์ นอร์เวย์ และสวิตเซอร์แลนด์

³ MERCOSUR ประกอบไปด้วย อาร์เจนตินา บราซิล ปารากวัย และอุรุกวัย

⁴ East African Community ประกอบไปด้วย บุรุนดี เคนยา รวันดา ซูดานใต้ แทนซาเนีย และยูกันดา

⁵ COMESA หรือ Common Market for Eastern and Southern Africa ประกอบไปด้วย บุรุนดี คอโมโรส จิบูตี คองโก อียิปต์ เจริเทรี เอธิโอเปีย เคนยา ลิเบีย มาดากัสการ์ มาลาวี มอริเชียส รวันดา เซเชลส์ ซูดาน สวาซิแลนด์ แทนซาเนีย ยูกันดา แซมเบีย และซิมบับเว



ความตกลงการค้า	ประเทศคู่ภาคี	สถานะการเจรจา
Non-reciprocal Trade Agreements		
Generalised System of Preferences (GSP)	สิทธิประโยชน์ทางการค้าที่สหภาพยุโรป นอร์เวย์ สวิตเซอร์แลนด์ รัสเซีย ตุรกี สหรัฐอเมริกา แคนาดา และ ญี่ปุ่น กำหนดให้กับประเทศกำลังพัฒนา	
Africa Growth and Opportunity Act (AGOA)	สิทธิประโยชน์ทางการค้าที่สหรัฐฯ ให้แก่ 39 ประเทศในเขตแอฟริกาใต้ซารา ⁶	มีผลบังคับใช้ 18 พฤษภาคม 2543
ข้อตกลงการค้าอื่น ๆ (Other Agreements)		
Trade, Investment and Development Cooperation Agreement (TIDCA)	SACU – สหรัฐอเมริกา	มีผลบังคับใช้ 16 กรกฎาคม 2551
Trade and Investment Framework Agreement (TIFA)	แอฟริกาใต้ – สหรัฐอเมริกา	มีผลบังคับใช้ มิถุนายน 2555
ข้อตกลงการค้าที่อยู่ระหว่างการเจรจา (Current Trade Negotiations)		
SACU-India PTA	SACU – อินเดีย	อยู่ระหว่างการเจรจา (เริ่มการเจรจา เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2550)
SADC-EAC-COMESA Tripartite FTA	27 ประเทศ ⁷	ลงนามแล้ว 10 มิถุนายน 2558
Zimbabwe/South Africa Bilateral Trade Agreement	แอฟริกาใต้ – ซิมบับเว	ลงนามแล้ว 27 พฤศจิกายน 2552

ที่มา: The Department of Trade and Industry (South Africa), Europa, sars.gov.za, sadc.int, wipo.int, ustr.gov, tralac.org, trade.gov (ข้อมูล ณ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2560)

⁶ แองโกลา ประเทศเบนิน บอตสวานา บูร์กินาฟาโซ บูรุนดี แคเมอรูน เคปเวิร์ด ชาด คอโมโรส สาธารณรัฐคองโก โกตดิวัวร์ จิบูตี เอธิโอเปีย กาบอง แกมเบีย กานา กินี เคนยา เลโซโท ลิเบีย มาดากัสการ์ มาลาวี มาลี มอริเตเนีย มอริเชียส โมซัมบิก นามิเบีย ไนเจอร์ ไนจีเรีย รวันดา เซา โทเม่ แอนต์ ฟรินซิเป เซเนกัล เซเชลส์ เซียร์ราลีโอน แอฟริกาใต้ แทนซาเนีย ไป ยูกันดา และแซมเบีย

⁷ แองโกลา บอตสวานา บูรุนดี คอโมโรส จิบูตี สาธารณรัฐประชาธิปไตยคองโก อียิปต์ เจริเทรี สาธารณรัฐเอธิโอเปีย เคนยา เลโซโท ลิเบีย มาดากัสการ์ มาลาวี มอริเชียส โมซัมบิก นามิเบีย รวันดา เซเชลส์ แอฟริกาใต้ ซูดานใต้ซูดาน สวาซิแลนด์ แทนซาเนีย ยูกันดา แซมเบีย และซิมบับเว



2.2.3 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้า

โครงสร้างภาษีนำเข้าของแอฟริกาใต้เป็นดังที่ปรากฏในตารางที่ 2-2 และตารางที่ 2-3 โดยพบว่า อัตราภาษีนำเข้าเฉลี่ยที่ใช้จริง (MFN Applied Rate) ของแอฟริกาใต้อยู่ที่ร้อยละ 7.6 และเมื่อพิจารณาแยกตามประเภทสินค้า พบว่า เครื่องนุ่งห่ม (Clothing) มีอัตราภาษีนำเข้าที่ใช้จริงสูงกว่าผลิตภัณฑ์อื่นๆ โดยมีอัตราภาษีเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 41 รองลงมาได้แก่ สินค้าในกลุ่ม เครื่องดื่มและยาสูบ (Beverages and Tobacco) และสิ่งทอ (Textile) โดยอยู่ที่ร้อยละ 20.3 และ 17 ตามลำดับ

ตารางที่ 2-2 โครงสร้างอัตราภาษีของแอฟริกาใต้

อัตราภาษี	สินค้า		
	ทั้งหมด	สินค้าเกษตร	สินค้านิคมิใช่เกษตร
อัตราภาษีเฉลี่ยผูกพัน (Simple Average Final Bound)	19.0	40.4	15.7
อัตราภาษีเฉลี่ย MFN ที่ใช้จริง (Simple Average MFN Applied)	7.6	8.5	7.5
อัตราภาษีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักการค้า (Trade Weighted Average)	5.7	10.5	5.3

ที่มา: รวบรวมจาก WTO Tariff Profiles 2016

ตารางที่ 2-3 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของแอฟริกาใต้ จำแนกตามประเภทสินค้า

กลุ่มสินค้า	อัตราภาษีเฉลี่ยผูกพัน	อัตราภาษีเฉลี่ย MFN ที่ใช้จริง	สัดส่วนการนำเข้า*
ผลิตภัณฑ์จากสัตว์	41.7	10.7	0.7
ผลิตภัณฑ์นม	93.2	7.1	0.2
พืชผักและผลไม้	28.3	9.2	0.5
ชาและกาแฟ	65.4	7.2	0.4
ธัญพืชและของปรุงแต่งจากธัญพืช	47.0	8.6	1.6
เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน	47.5	7.6	1.4
น้ำตาลและขนมทำจากน้ำตาล	73.4	8.8	0.4
เครื่องดื่มและยาสูบ	91.1	20.3	0.9
ฝ้าย	60.0	4.5	0.1
ผลิตภัณฑ์เกษตรอื่นๆ	11.9	2.2	0.7
ปลาและผลิตภัณฑ์จากปลา	18.5	6.3	0.5
ผลิตภัณฑ์แร่และเหล็ก	11.7	3.7	9.4
น้ำมัน	-	0.6	23.7



กลุ่มสินค้า	อัตราภาษีเฉลี่ยผูกพัน	อัตราภาษีเฉลี่ย MFN ที่ใช้จริง	สัดส่วนการนำเข้า*
เคมีภัณฑ์	12.4	2.3	11.7
ไม้และของทำด้วยไม้	11.7	6.1	2.6
สิ่งทอ	22.3	17.0	2.0
เครื่องนุ่งห่ม	45.0	41.0	2.0
เครื่องหนังและรองเท้า	20.7	13.3	2.7
เครื่องจักรที่ไม่ใช้ไฟฟ้า	9.2	1.5	14.3
เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า	17.2	4.6	10.1
พาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง	18.3	6.0	10.1
อุตสาหกรรมอื่นๆ	12.4	3.8	4.3

หมายเหตุ: *สัดส่วนมูลค่าการนำเข้ากลุ่มสินค้านั้นๆต่อมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด (ข้อมูลปี 2557)

ที่มา: รวบรวมจาก WTO Tariff Profiles 2016

2.3 นโยบายการต่างประเทศ

ในปี 2534 เมื่อแอฟริกาใต้ยุติระบบการแบ่งแยกสีผิวหรือ Apartheid แอฟริกาใต้ก็ได้เข้ามามีบทบาทในเวทีนานาชาติมากยิ่งขึ้น โดย Department of International Relations and Cooperation (DIRCO) เป็นหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบด้านการต่างประเทศของแอฟริกาใต้ ปัจจุบัน DIRCO มีสถานทูตจำนวน 104 แห่งทั่วโลก โดยเป้าหมายหลักของการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของแอฟริกาใต้ คือการสร้างความสัมพันธ์อย่างเท่าเทียมกับทุกประเทศ เพื่อผลประโยชน์ของทั้งสองฝ่าย โดยมุ่งเน้นด้านการสร้างเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา แอฟริกาใต้ให้ความสำคัญกับประเทศในกลุ่ม Southern African Development Community (SADC) มากพอสมควร ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่แอฟริกาใต้มีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการค้าที่ค่อนข้างใกล้ชิด

ส่วนความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างประเทศไทยกับแอฟริกาใต้นั้น เริ่มต้นขึ้นเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2536 โดยแอฟริกาใต้ได้จัดตั้งสถานเอกอัครราชทูตแอฟริกาใต้ ณ กรุงเทพมหานคร บนถนนวิทญ์ ส่วนไทยก็ได้ตั้งสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงพริทอเรีย ในประเทศแอฟริกาใต้เช่นกัน นอกจากนี้ ยังได้ทำข้อตกลงความร่วมมือด้านการค้าและการเกษตรขึ้นในปี 2557 โดยมีเป้าหมายดังต่อไปนี้



- ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศสู่ระดับ 9,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2560
- ร่วมมือพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้ากลุ่มสินค้าเกษตรแปรรูป เคมีภัณฑ์ อัญมณีและเครื่องประดับ โลหะ และชิ้นส่วนยานยนต์ รวมถึงการจัดกิจกรรมส่งเสริมการค้าระหว่างกัน
- กระตุ้นการนำเข้าและส่งออกสินค้าเกษตร โดยเร่งรัดกระบวนการตัดกรองพืช ผัก และผลไม้สด โดยเฉพาะมังคุดและลำไย (ไทยส่งออกไปแอฟริกาใต้) และองุ่น แอปเปิ้ล และลูกแพร์ (แอฟริกาใต้ส่งออกมายังไทย)

ต่อมา ในเดือนมกราคม 2560 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และ Department of Trade and Industry (DTI) ได้ร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างกัน (Memorandum of Understanding: MoU) ที่มีเป้าหมายเพื่อการสร้างความร่วมมือด้านการส่งเสริมการลงทุนระหว่างกัน และการอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน โดยเฉพาะใน 3 อุตสาหกรรมสำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์ เกษตรแปรรูป และอิเล็กทรอนิกส์



บทที่ 3

ภาพรวมการค้า และการลงทุนของ สาธารณรัฐแอฟริกาใต้

3.1 ภาพรวมการค้าสินค้า

3.1.1 การส่งออกสินค้า

การส่งออกสินค้าของแอฟริกาใต้ตั้งแต่ปี 2555 – 2559 ปรับตัวลดลง เป็นไปตามค่าเงินสกุลแรนด์ที่ปรับตัวลดลงเป็นอย่างมากในช่วงเวลาเดียวกัน โดยมูลค่าการส่งออกสินค้าของแอฟริกาใต้ในปี 2555 มีมูลค่าที่ 98,872.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หลังจากนั้น มูลค่าการส่งออกลดลงเรื่อยมา โดยในปี 2559 มูลค่าการส่งออกอยู่ที่ 74,110.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (Compound Annual Growth Rate หรือ CAGR¹) ตั้งแต่ปี 2555 ถึง 2559 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าของแอฟริกาใต้อยู่ที่ร้อยละ -6.95

¹ อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) เป็นอัตราการเติบโตที่เสมือนว่าการเติบโตเกิดขึ้นเท่าๆ กันทุกปี โดยวัดจากมูลค่าในปีแรกและปีสุดท้าย ซึ่งมีสูตรการคำนวณดังต่อไปนี้

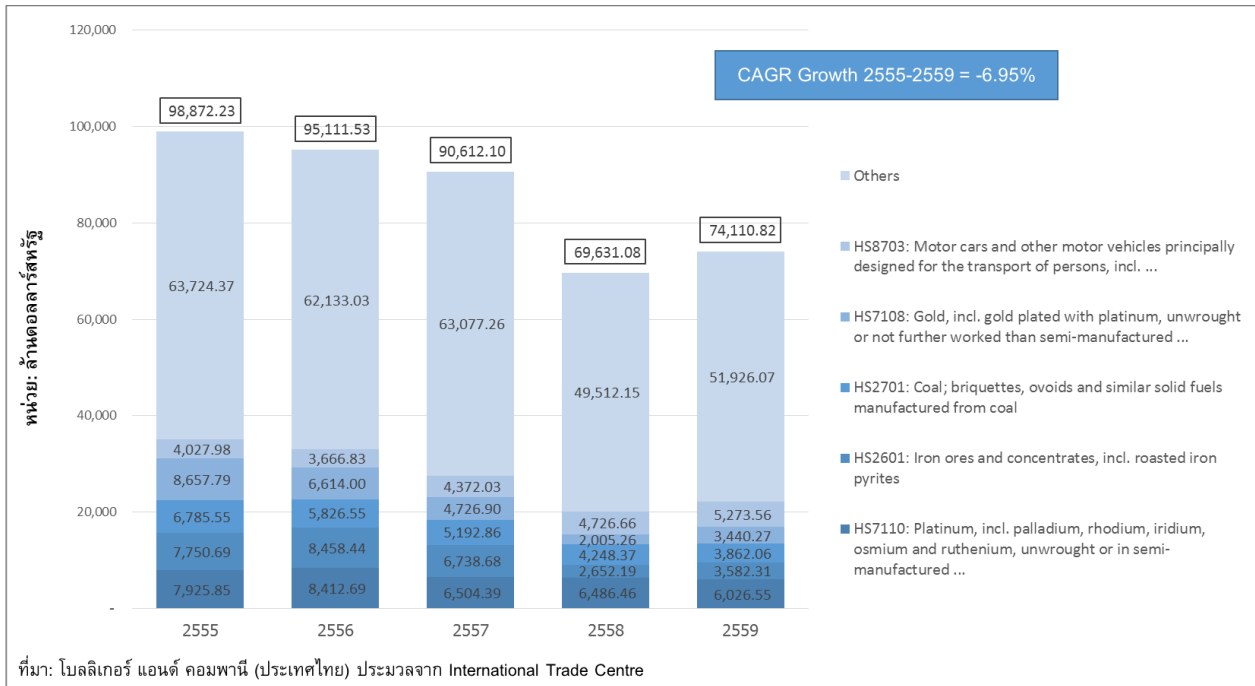
$$CAGR(t_0, t_n) = \left(\frac{V(t_n)}{V(t_0)} \right)^{\frac{1}{t_n - t_0}} - 1$$

โดย $V(t_0)$ คือ มูลค่าของปีที่เริ่มคำนวณ
 $V(t_n)$ คือ มูลค่าของปีที่สิ้นสุดการคำนวณ
 $(t_n - t_0)$ คือ ปีที่สิ้นสุดคำนวณลบด้วยปีที่เริ่มคำนวณ

ยกตัวอย่างเช่น สมมติว่ามูลค่าส่งออกในปี 2544 เท่ากับ 11,217.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีมูลค่าการส่งออกในปี 2554 เท่ากับ 35,735.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น อัตราการเติบโตเฉลี่ยที่จะทำให้มูลค่าการค้าในปี 2544 โจนจนถึงมูลค่าการค้าในปี 2554 คือ ร้อยละ 12.28 เป็นต้น



ภาพที่ 3-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าของแอฟริกใต้ ปี 2555-2559



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) (ข้อมูลล่าสุด เดือนกันยายน 2560)

รายการสินค้าที่แอฟริกใต้ส่งออกมากที่สุดในช่วงปี 2555 – 2559 คือ แพลทินัมที่ยังไม่ได้ขึ้นรูป หรืออยู่ในลักษณะกึ่งสำเร็จรูป หรือเป็นผง โดยมีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกเท่ากับร้อยละ 8.25 ของการส่งออกทั้งหมดในช่วงปีดังกล่าว ส่วนสินค้าที่มีการส่งออกรองลงมา ได้แก่ สินแร่และหัวแร่เหล็ก ถ่านหิน ทองคำ และยานยนต์ ดังแสดงในตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 สินค้าส่งออกหลัก 10 อันดับแรกของแอฟริกใต้ ปี 2555 – 2559

อันดับ	รหัสพิกัดศุลกากร	รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออกเฉลี่ยปี 2555 - 2559 (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	อัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกปี 2555 - 2559	ส่วนแบ่งของมูลค่าการส่งออกปี 2555 - 2559
		รายการสินค้ายรายการสินค้าทั้งหมดทั้งหมด	85,667.55	-6.95%	100.00%
1	HS7110	แพลทินัม ยังไม่ได้ขึ้นรูป (อันรอต) หรืออยู่ในลักษณะกึ่งสำเร็จรูป หรือเป็นผง	7,071.19	-6.62%	8.25%
2	HS2601	สินแร่และหัวแร่เหล็ก รวมถึงแร่เหล็กไฟโรต์ที่ย่างแล้ว	5,836.46	-17.55%	6.81%



อันดับ	รหัสพิกัดศุลกากร	รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออกเฉลี่ยปี 2555 - 2559 (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	อัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกปี 2555 - 2559	ส่วนแบ่งของมูลค่าการส่งออกปี 2555 - 2559
3	HS2701	ถ่านหิน ผงถ่านหินอัดเป็นก้อนรูปสี่เหลี่ยม รูปไข่ และเชื้อเพลิงแข็งที่คล้ายกันซึ่งผลิตจากถ่านหิน	5,183.08	-13.14%	6.05%
4	HS7108	ทองคำ (รวมถึงทองคำชุบด้วยแพลทินัม) ยังไม่ได้ขึ้นรูป หรืออยู่ในลักษณะกึ่งสำเร็จรูปหรือเป็นผง	5,088.84	-20.60%	5.94%
5	HS8703	รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก นอกจากของตามประเภทที่ 87.02 (ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่สิบคนขึ้นไป) รวมทั้งสแตชันแวกอนและรถแข่ง	4,413.41	6.97%	5.15%
6	HS7202	สารเจือเหล็ก (เฟอร์โรอัลลอย)	3,531.35	-0.51%	4.12%
7	HS2710	น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรมิเนส นอกจากนี้เป็นน้ำมันดิบ รวมทั้งสิ่งปรุงแต่งที่ไม่ระบุหรือรวมไว้ในที่อื่น ซึ่งมีน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรมิเนสตั้งแต่ 70% ขึ้นไป โดยน้ำหนัก ซึ่งน้ำมันเหล่านี้เป็นองค์ประกอบหลักของสิ่งปรุงแต่งนั้น	2,922.63	-12.67%	3.41%
8	HS8704	ยานยนต์สำหรับขนส่งของ	2,804.79	-2.42%	3.27%
9	HS7102	เพชร จะตกแต่งหรือไม่ก็ตาม แต่ไม่ได้ประกอบกับตัวเรือน	2,030.50	-0.82%	2.37%
10	HS8421	เครื่องเซ็นตริฟิวจ์ รวมถึงเครื่องทำให้แห้งโดยวิธีหมุนเหวี่ยง เครื่องจักรหรือเครื่องอุปกรณ์ที่ใช้กรองของเหลวหรือก๊าซหรือทำให้ของเหลวหรือก๊าซบริสุทธิ์	1,850.68	-7.06%	2.16%

หมายเหตุ : อัตราการเติบโตที่ปรากฏ คือ อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR)

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) (ข้อมูลล่าสุดเดือนกันยายน 2560)



สำหรับตลาดส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรกของแอฟริกาใต้ ได้แก่ จีน (ร้อยละ 10.20) สหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 7.44) ญี่ปุ่น (ร้อยละ 5.42) บอตสวานา (ร้อยละ 5.12) และเยอรมนี (ร้อยละ 5.04) ตามลำดับ

ตารางที่ 3-2 ตลาดส่งออกหลัก 5 อันดับแรกของแอฟริกาใต้ ปี 2555-2559

อันดับ	ประเทศ	มูลค่าการส่งออกเฉลี่ย ปี 2555 - 2559 (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	อัตราการเติบโตเฉลี่ย ของมูลค่าการส่งออก ปี 2555 - 2559	ส่วนแบ่งของมูลค่าการ ส่งออก ปี 2555 - 2559
	โลก	85,667.55	-6.95%	100.00%
1	จีน	8,735.69	-9.90%	10.20%
2	สหรัฐฯ	6,369.94	-8.54%	7.44%
3	ญี่ปุ่น	4,646.29	-11.78%	5.42%
4	บอตสวานา	4,385.52	-7.39%	5.12%
5	เยอรมนี	4,321.55	6.77%	5.04%
	ประเทศอื่น ๆ	57,208.56	-6.96%	66.78%

หมายเหตุ : อัตราการเติบโตที่ปรากฏ คือ อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR)

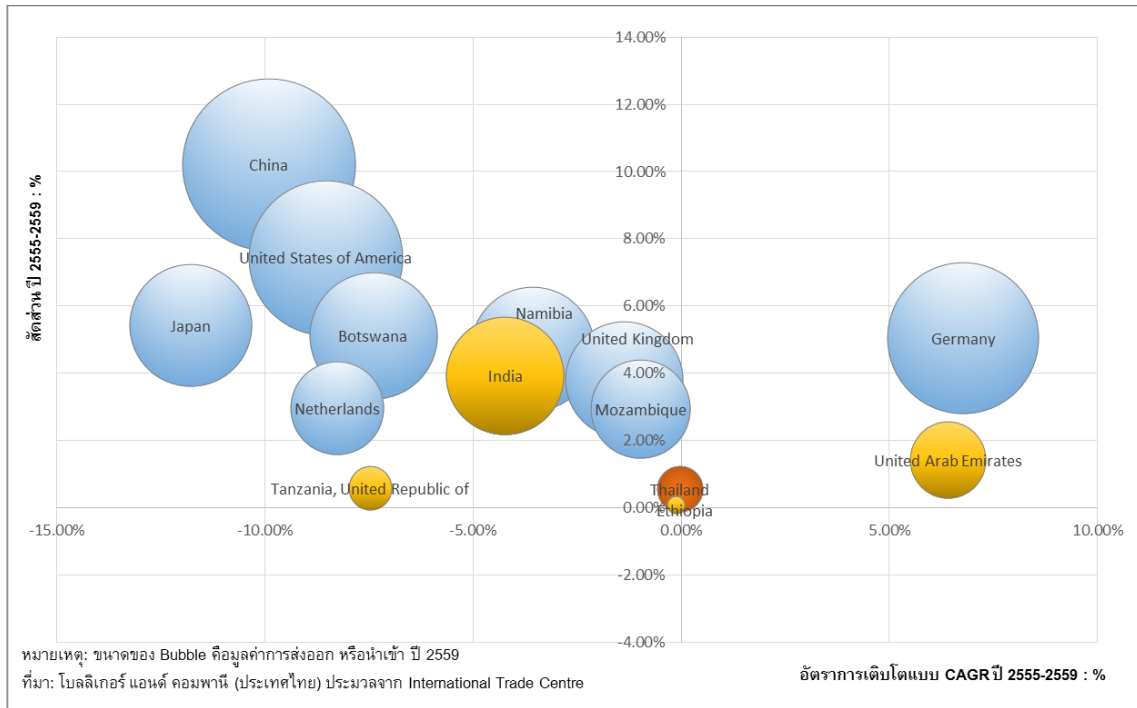
ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) (ข้อมูลล่าสุด เดือนกันยายน 2560)

หากพิจารณาตลาดส่งออกสำคัญของแอฟริกาใต้ จะพบว่า ในช่วงปี 2555 – 2559 มูลค่าการส่งออกในภาพรวมมีอัตราการเติบโตที่หดตัว ยกเว้น เยอรมนี และสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์ โดยเยอรมนีถือเป็นตลาดส่งออกหนึ่งที่มีอัตราการเติบโตที่สูงมาก และมีสัดส่วนของการส่งออกติด 5 อันดับแรก เมื่อเปรียบเทียบกับตลาดส่งออกสำคัญอื่นๆ จึงถือเป็นตลาดศักยภาพหนึ่งที่สำคัญของแอฟริกาใต้ ดังแสดงในภาพที่ 3-2 โดยสินค้าที่แอฟริกาใต้ส่งออกให้แอฟริกาใต้มากที่สุด ได้แก่ ยานยนต์ มีมูลค่าการส่งออกในปี 2559 สูงถึง 2,311.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ทั้งนี้ ไทยเป็นตลาดส่งออกอันดับ 35 ของแอฟริกาใต้ มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ร้อยละ 0.56 และมีอัตราการเติบโตของการส่งออกของแอฟริกาใต้มายังไทยอยู่ที่ร้อยละ -0.03 โดยสินค้าที่แอฟริกาใต้มีการส่งออกมายังประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ ชิ้นส่วนยานยนต์ อลูมิเนียม เยื่อไม้เคมี เคมีภัณฑ์ และเหล็ก



ภาพที่ 3-2 ตลาดส่งออกหลักของแอฟริกาใต้ ปี 2555 – 2559



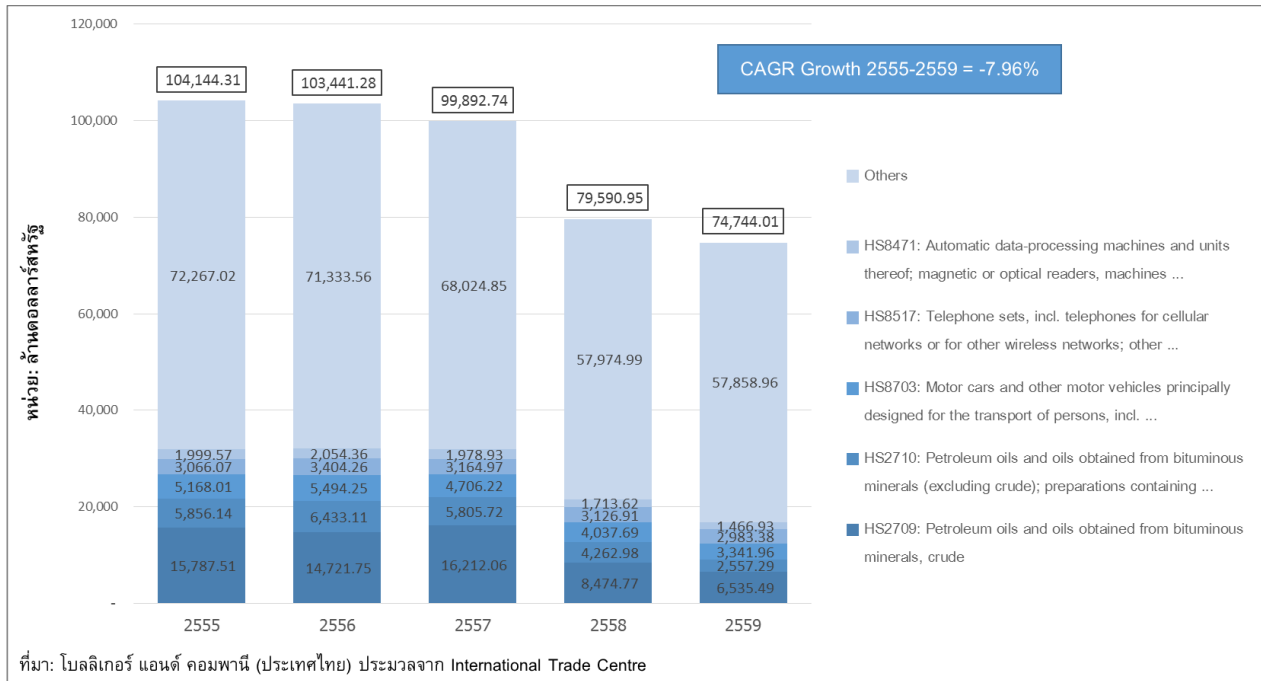
ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) (ข้อมูลล่าสุด เดือนกันยายน 2560)

3.1.2 การนำเข้าสินค้า

การนำเข้าสินค้าของแอฟริกาใต้โดยรวมมีทิศทางลดลงในช่วงปี 2555 – 2559 มีสาเหตุจากค่าเงินปรับตัวลดลงเป็นอย่างมากในช่วงเวลาเดียวกัน และเศรษฐกิจที่กำลังฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยมูลค่าการนำเข้าของแอฟริกาใต้ลดลงจาก 104,144.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2555 เป็น 74,744.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2559 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR อยู่เท่ากับร้อยละ -7.96 ดังแสดงในภาพที่ 3-3



ภาพที่ 3-3 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของแอฟริกใต้ ปี 2555 – 2559



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) (ข้อมูลล่าสุด เดือนกันยายน 2560)

รายการสินค้าที่แอฟริกใต้นำเข้ามากที่สุดในช่วงปี 2555 – 2559 คือ น้ำมันปิโตรเลียมดิบและน้ำมันดิบที่ได้จากแร่ปิทูมินัส โดยมีสัดส่วนมูลค่าการนำเข้าเท่ากับร้อยละ 13.37 ของการนำเข้าทั้งหมดในช่วงปีดังกล่าว ส่วนสินค้าที่มีการนำเข้ารองลงมา ได้แก่ น้ำมันปิโตรเลียมดิบและน้ำมันดิบที่ได้จากแร่ปิทูมินัส รถยนต์และยานยนต์อื่นๆ และเครื่องโทรศัพท์ ดังแสดงในตารางที่ 3-3

ตารางที่ 3-3 สินค้านำเข้าหลัก 10 อันดับแรกของแอฟริกาใต้ ปี 2555 – 2559

อันดับ	รหัสพิกัดศุลกากร	รายการสินค้า	มูลค่าการนำเข้าเฉลี่ย ปี 2555 - 2559 (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	อัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าการนำเข้า ปี 2555 - 2559	ส่วนแบ่งของมูลค่าการนำเข้า ปี 2555 - 2559
		รายการสินค้าทั้งหมด	92,362.66	-7.96%	100.00%
1	HS2709	น้ำมันปิโตรเลียมดิบและน้ำมันดิบที่ได้จากแร่ปิโตรมีนัส	12,346.32	-19.79%	13.37%
2	HS2710	น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรมีนัส นอกจากที่เป็นน้ำมันดิบ รวมทั้งสิ่งปรุงแต่งที่ไม่ระบุหรือรวมไว้ในที่อื่น ซึ่งมีน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรมีนัสตั้งแต่ 70% ขึ้นไปโดยน้ำหนัก ซึ่งน้ำมันเหล่านี้เป็นองค์ประกอบหลักของสิ่งปรุงแต่งนั้น	4,983.05	-18.71%	5.40%
3	HS8703	รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก นอกจากของตามประเภทที่ 87.02 (ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่สิบคนขึ้นไป (รวมถึงคนขับ)) รวมทั้งสเตชันแวกอนและรถแข่ง	4,549.62	-10.33%	4.93%
4	HS8517	เครื่องโทรศัพท์ รวมถึงเครื่องโทรศัพท์สำหรับเครือข่ายเซลลูลาร์หรือสำหรับเครือข่ายไร้สายอื่น ๆ เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับการส่งหรือการรับเสียง ภาพ หรือข้อมูลอื่น ๆ รวมถึงเครื่องอุปกรณ์สำหรับการสื่อสารในระบบเครือข่ายทางสายหรือไร้สาย (เช่น เครือข่ายเฉพาะกลุ่ม หรือเครือข่ายบริเวณกว้าง) นอกจากเครื่องส่งหรือเครื่องรับตามประเภท 84.43 85.25 85.27 หรือ 85.28	3,149.12	-0.68%	3.41%
5	HS8471	เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติและหน่วยต่าง ๆ ของเครื่องดังกล่าว รวมทั้งเครื่องอ่านข้อมูลระบบแม่เหล็กหรือแสง เครื่องจักรถ่ายทอดข้อมูลให้เป็นรหัสลงบนสื่อบันทึกข้อมูลและเครื่องจักรสำหรับประมวลผลข้อมูลดังกล่าว ที่ไม่ได้ระบุหรือรวมไว้ในที่อื่น	1,842.68	-7.45%	2.00%
6	HS3004	ยารักษาหรือป้องกันโรค (ไม่รวมถึงของตามประเภทที่ 30.02 30.05 หรือ 30.06) ที่	1,619.34	-6.55%	1.75%



อันดับ	รหัสพิกัดศุลกากร	รายการสินค้า	มูลค่าการนำเข้าเฉลี่ย ปี 2555 - 2559 (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	อัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าการนำเข้า ปี 2555 - 2559	ส่วนแบ่งของมูลค่าการนำเข้า ปี 2555 - 2559
		ประกอบด้วยผลิตภัณฑ์ผสมหรือผลิตภัณฑ์ไม่ผสม สำหรับใช้รักษาหรือป้องกันโรค ที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ตามขนาดที่กำหนด (รวมถึงของที่จัดทำขึ้นในลักษณะเพื่อให้ผ่านทางผิวหนัง)			
7	HS8708	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ตามประเภทที่ 87.01 ถึง 87.05 (รถแทรกเตอร์ ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่ 10 คนขึ้นไป (รวมถึงคนขับ) รถยนต์และยานยนต์อื่นๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก รวมถึงสแตชันแวกอนและรถแข่ง ยานยนต์สำหรับขนส่งของ ยานยนต์สำหรับใช้งานพิเศษ นอกเหนือจากยานยนต์ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลหรือของเป็นหลัก)	1,251.06	-0.10%	1.35%
8	HS8704	ยานยนต์สำหรับขนส่งของ	1,007.50	-26.20%	1.09%
9	HS8443	เครื่องพิมพ์ใช้สำหรับการพิมพ์ โดยวิธีใช้เพลต ลูกกลิ้ง และองค์ประกอบอื่น ๆ ที่ทำรอยพิมพ์แล้ว ตามประเภท 84.42 เครื่องพิมพ์อื่น ๆ เครื่องจักรทำสำเนา และเครื่องโทรสารจะประกอบรวมกันหรือไม่ก็ตาม รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของของดังกล่าว	826.93	-11.04%	0.90%
10	HS8429	บลูโตเซอร์ แองเกิลโตเซอร์ เครื่องเกรด เครื่องเกลี่ย เครื่องขุด เครื่องตักเชิงกล เครื่องขุด เครื่องตักย้าย เครื่องกระทุ้ง และเครื่องบดถนน ชนิดขับเคลื่อนได้ในตัว	824.24	-23.15%	0.89%

หมายเหตุ: อัตราการเติบโตที่ปรากฏ คือ อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR)

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) (ข้อมูลล่าสุด เดือนกันยายน 2560)

สำหรับแหล่งนำเข้าสำคัญ 5 อันดับแรกของแอฟริกาใต้ ได้แก่ จีน (ร้อยละ 16.07) เยอรมนี (ร้อยละ 10.65) สหรัฐฯ (ร้อยละ 6.69) ซาอุดีอาระเบีย (ร้อยละ 6.09) และอินเดีย (ร้อยละ 4.67) ตามลำดับ ทั้งนี้ ไทยมีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ร้อยละ 2.55 โดยสินค้าที่แอฟริกาใต้



นำเข้าจากประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ ธัญพืช (Cereal) ชิ้นส่วนยานยนต์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (ฮาร์ดดิสก์ เครื่องพิมพ์) เครื่องมือก่อสร้างที่ใช้ไฟฟ้า พลาสติกปฐมภูมิ และยาง

ตารางที่ 3-4 แหล่งนำเข้าหลัก 5 อันดับแรกของแอฟริกาใต้ ปี 2555 – 2559

อันดับ	ประเทศ	มูลค่าการนำเข้าเฉลี่ย ปี 2555 - 2559 (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	อัตราการเติบโตเฉลี่ย ของมูลค่าการนำเข้า ปี 2555 - 2559	ส่วนแบ่งของ มูลค่าการนำเข้า ปี 2555 - 2559
	โลก	92,362.66	-7.96%	100.00%
1	จีน	14,841.20	-1.89%	16.07%
2	เยอรมนี	9,833.94	-3.64%	10.65%
3	สหรัฐฯ	6,181.46	-9.67%	6.69%
4	ซาอุดีอาระเบีย	5,629.01	-22.68%	6.09%
5	อินเดีย	4,313.17	-9.33%	4.67%
	ประเทศอื่นๆ	51,563.88	-8.55%	55.83%

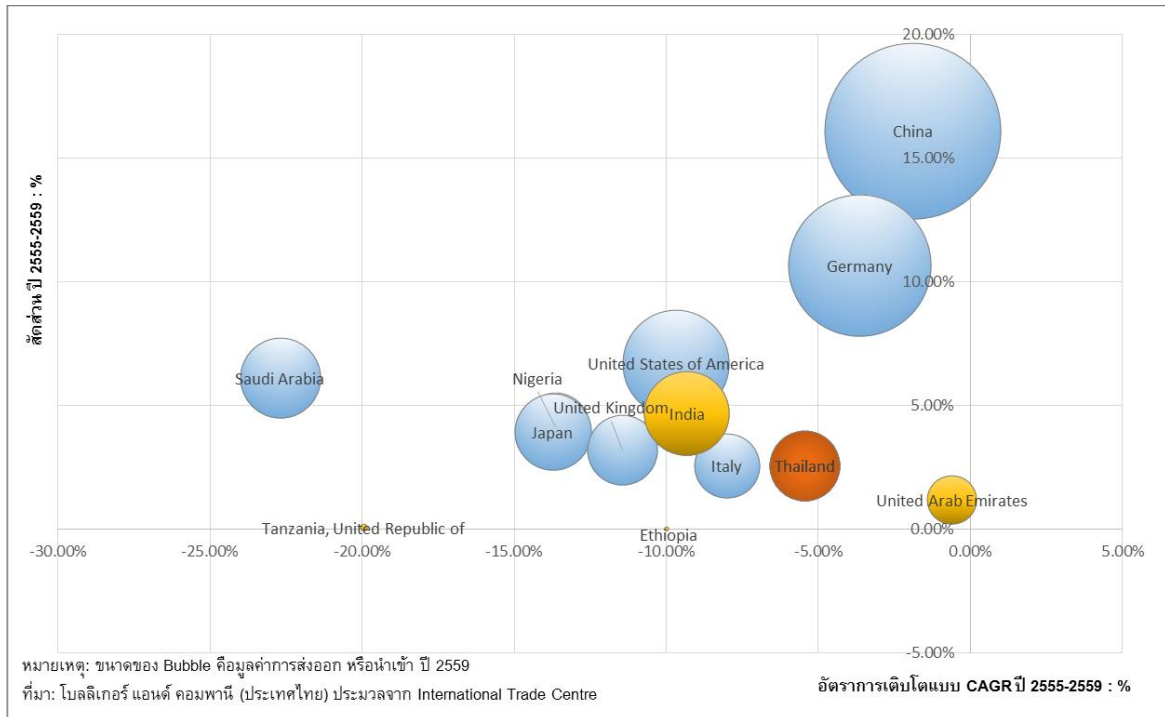
หมายเหตุ: อัตราการเติบโตที่ปรากฏ คือ อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR)

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) (ข้อมูลล่าสุด เดือนกันยายน 2560)

หากพิจารณาตำแหน่งแหล่งนำเข้าสำคัญของแอฟริกาใต้ จะพบว่า การนำเข้าในภาพรวม ช่วงปี 2555 – 2559 มีอัตราการเติบโตที่หดตัวอย่างเห็นได้ชัด เช่นเดียวกับการนำเข้าจากไทย ที่มีอัตราการเติบโตที่ร้อยละ -5.45 อันจะเห็นได้จากภาพที่ 3-4



ภาพที่ 3-4 แหล่งนำเข้าหลักของแอฟริกาใต้ ปี 2555 – 2559



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) (ข้อมูลล่าสุด เดือนกันยายน 2560)

3.2 ภาพรวมการค้าบริการ

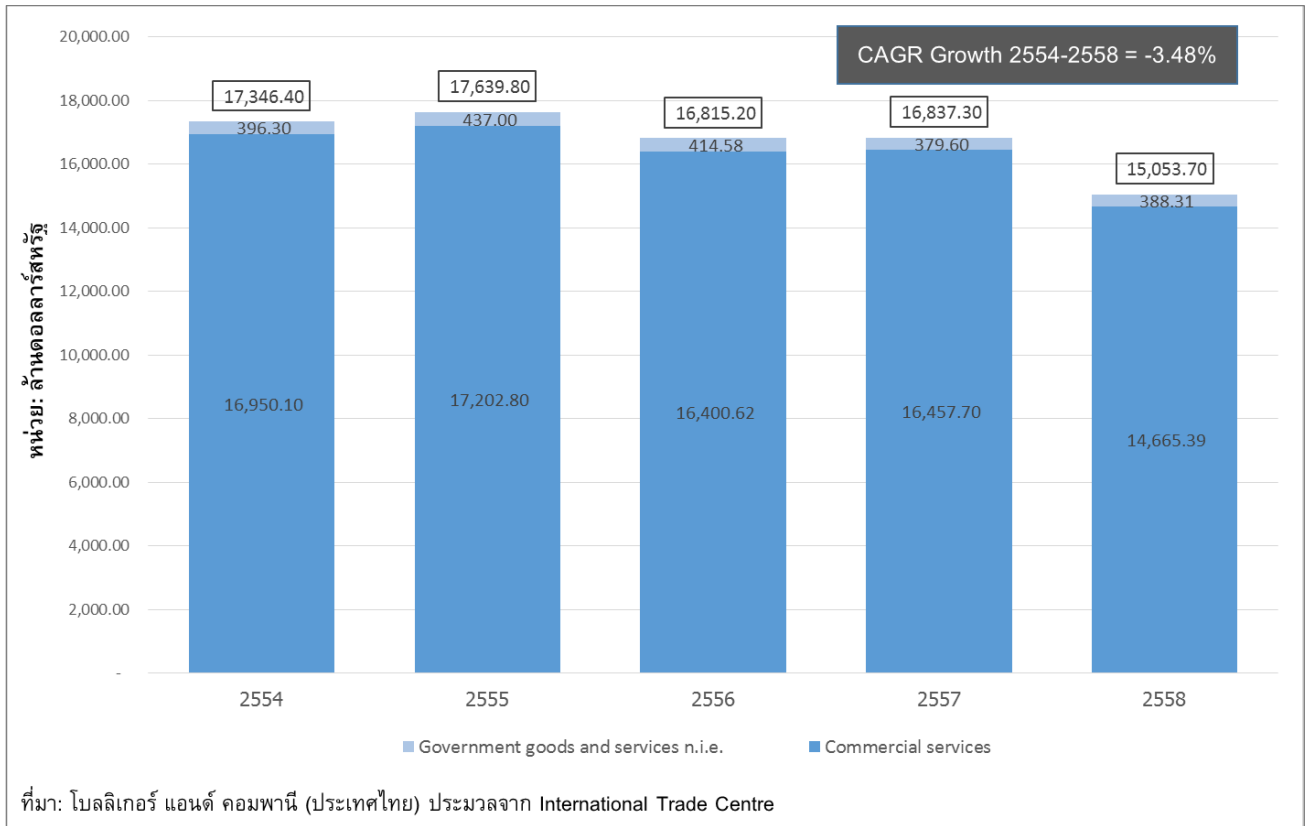
3.2.1 การส่งออกบริการ

การส่งออกบริการของแอฟริกาใต้โดยรวมมีทิศทางลดลงตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา โดยลดลงจาก 17,346.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2554 เป็น 15,053.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2558 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR อยู่ที่ร้อยละ -3.48 ดังแสดงในภาพที่ 3-5

การส่งออกบริการของแอฟริกาใต้ในช่วงปี 2554 – 2558 เกือบทั้งหมดนั้น เป็นบริการเชิงพาณิชย์ คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 97.59 และที่เหลืออีกร้อยละ 2.41 เป็นบริการภาครัฐ ทั้งนี้ บริการเชิงพาณิชย์ที่แอฟริกาใต้ส่งออกมาที่มากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ บริการด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 56.75 ของการส่งออกบริการทั้งหมดของประเทศ บริการด้านการขนส่ง ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 18.50 และบริการด้านธุรกิจอื่นๆ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 12.11 อันจะเห็นได้จากตารางที่ 3-5



ภาพที่ 3-5 มูลค่าการส่งออกบริการของแอฟริกาใต้ ปี 2554 – 2558



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) (ข้อมูลล่าสุด เดือนกันยายน 2560)

ตารางที่ 3-5 สัดส่วนการส่งออกภาคบริการของแอฟริกาใต้ ปี 2554-2558

ประเภทบริการ	มูลค่าเฉลี่ย ปี 2554 – 2558 (ล้านบาท)	สัดส่วนเฉลี่ย ปี 2554 – 2558
Government goods and services n.i.e.	403.16	2.41%
Memo item: Commercial services	16,335.32	97.59%
- Travel	9,270.47	56.75%
- Transport	3,022.85	18.50%
- Other business services	1,977.81	12.11%
- Financial services	876.95	5.37%
- Telecommunications, computer, and information services	577.79	3.54%
- Insurance and pension services	266.20	1.63%
- Personal, cultural, and recreational services	148.96	0.91%
- Charges for the use of intellectual property n.i.e.	119.79	0.73%



ประเภทบริการ	มูลค่าเฉลี่ย ปี 2554 – 2558 (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	สัดส่วนเฉลี่ย ปี 2554 – 2558
- Maintenance and repair services n.i.e.	47.84	0.29%
- Construction	23.48	0.14%
- Manufacturing services on physical inputs owned by others	3.18	0.02%

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) (ข้อมูลล่าสุด เดือนกันยายน 2560)

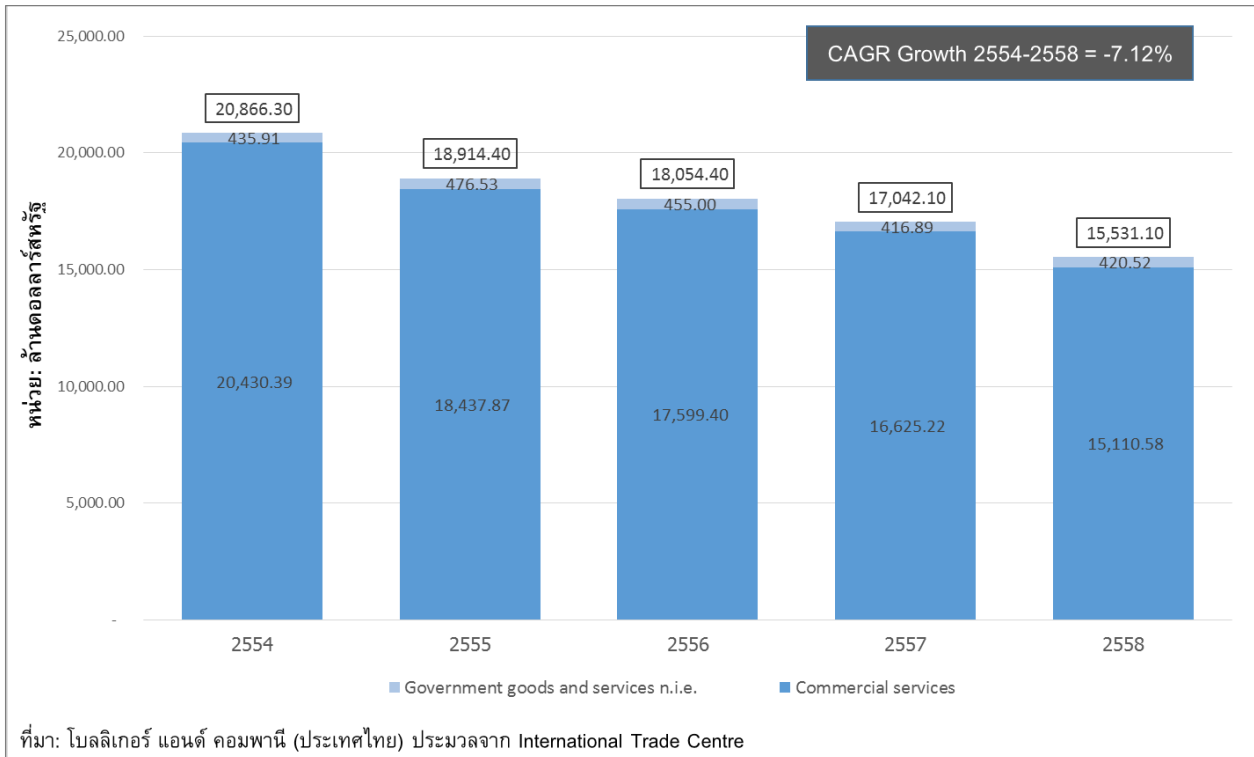
3.2.2 การนำเข้าบริการ

การนำเข้าบริการของแอฟริกาใต้โดยรวมมีทิศทางลดลงในช่วงปี 2554 – 2558 โดยลดลงจาก 20,866.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2554 เป็น 15,531.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2558 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR อยู่ที่ร้อยละ -7.12 ดังแสดงในภาพที่ 3-6

การนำเข้าบริการของแอฟริกาใต้ในช่วงปี 2554 – 2558 ส่วนใหญ่นั้นเป็นบริการเชิงพาณิชย์ คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 97.56 และที่เหลืออีกร้อยละ 2.44 เป็นบริการภาครัฐ ทั้งนี้ บริการเชิงพาณิชย์ที่แอฟริกาใต้นำเข้ามากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ บริการด้านการขนส่ง ซึ่งมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 43.32 ของการนำเข้าบริการทั้งหมดของประเทศ บริการด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 21.48 และบริการด้านธุรกิจอื่นๆ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 14.66 อันจะเห็นได้จากตารางที่ 3-6



ภาพที่ 3-6 มูลค่าการนำเข้าบริการของแอฟริกใต้ ปี 2554 – 2558



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) (ข้อมูลล่าสุด เดือนกันยายน 2560)

ตารางที่ 3-6 สัดส่วนการนำเข้าภาคบริการของแอฟริกใต้ ปี 2554 – 2558

ประเภทบริการ	มูลค่าเฉลี่ย ปี 2554 – 2558 (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	สัดส่วนเฉลี่ย ปี 2554 – 2558
Government goods and services n.i.e.	440.97	2.44%
Memo item: Commercial services	17,640.69	97.56%
- Travel	3,789.64	21.48%
- Transport	7,641.96	43.32%
- Other business services	2,586.11	14.66%
- Financial services	117.81	0.67%
- Telecommunications, computer, and information services	959.94	5.44%
- Insurance and pension services	607.12	3.44%
- Personal, cultural, and recreational services	21.99	0.12%
- Charges for the use of intellectual property n.i.e.	1,902.43	10.78%



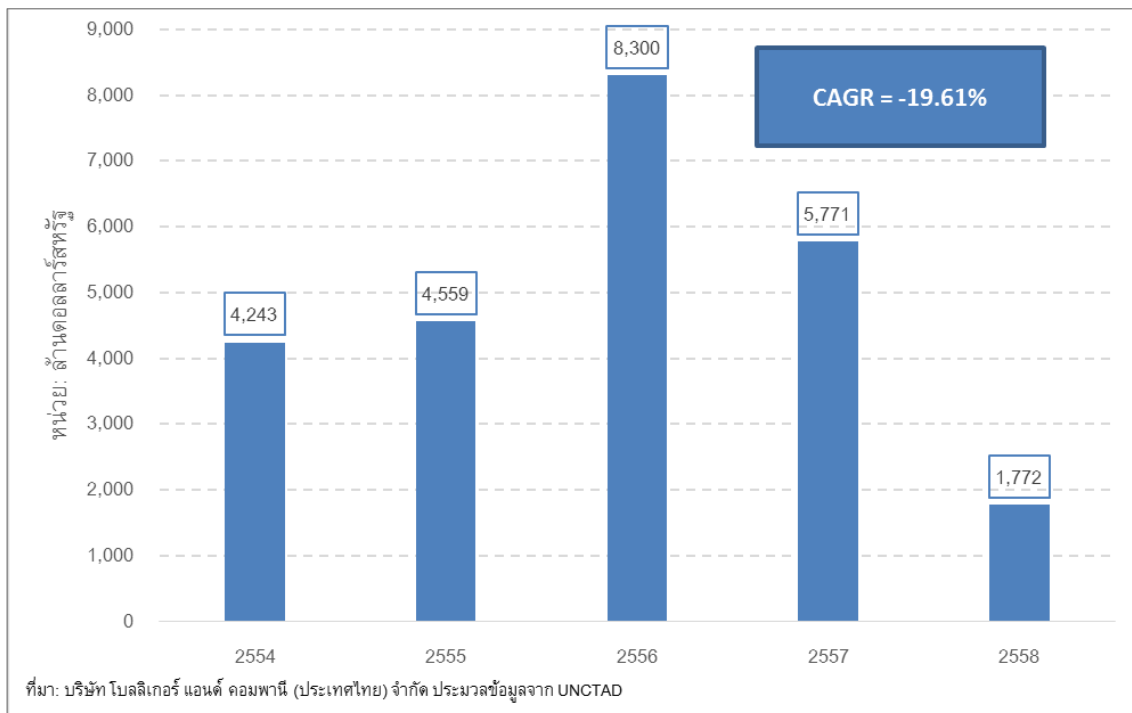
ประเภทบริการ	มูลค่าเฉลี่ย ปี 2554 – 2558 (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	สัดส่วนเฉลี่ย ปี 2554 – 2558
- Maintenance and repair services n.i.e.	6.00	0.03%
- Construction	7.65	0.04%

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) (ข้อมูลล่าสุด เดือนกันยายน 2560)

3.3 ภาพรวมการลงทุน

หากพิจารณาข้อมูลจาก United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) จะพบว่าในช่วงปี 2554 – 2558 การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในแอฟริกาใต้มีมูลค่าลดลงจาก 4,423 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2554 เหลือ 1,772 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2558 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR อยู่ที่ร้อยละ -19.61 ดังแสดงในภาพที่ 3-7 ในขณะที่ข้อมูลจาก South African Reserve Bank พบว่า โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมด้านบริการการเงินและประกันภัย อสังหาริมทรัพย์ และธุรกิจ เหมืองแร่ และการผลิต ดังแสดงในตารางที่ 3-7

ภาพที่ 3-7 มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในแอฟริกาใต้ ปี 2554-2558



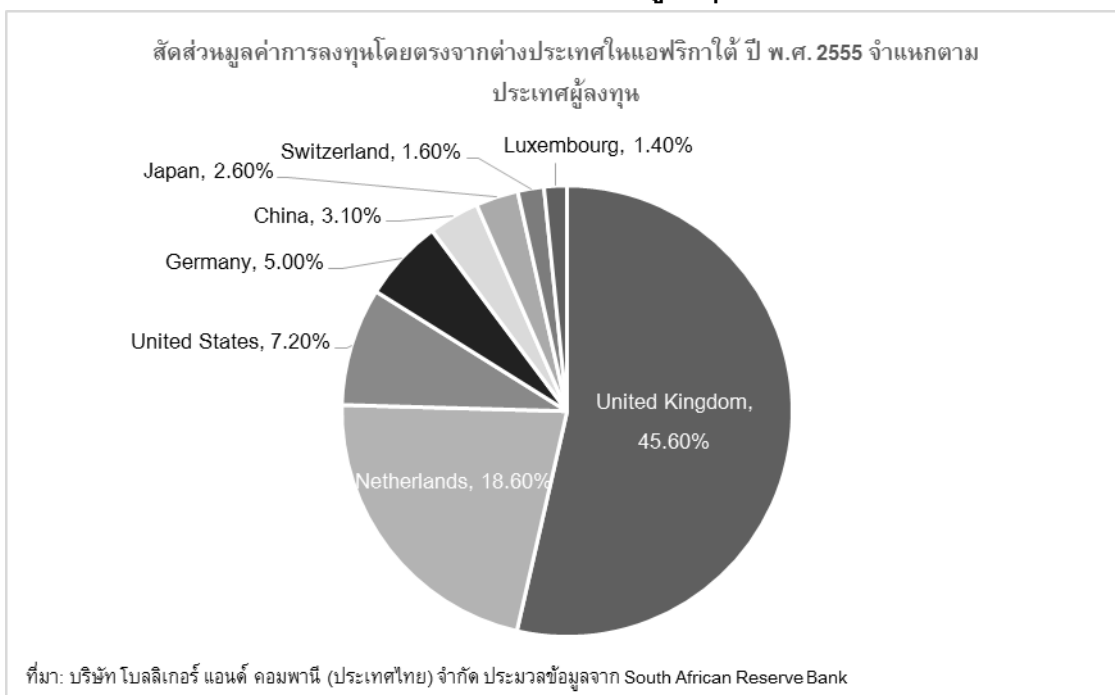
ตารางที่ 3-7 อุตสาหกรรมหลักที่ได้รับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ปี 2555

อุตสาหกรรม	สัดส่วนการลงทุน (ร้อยละ ของมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ)
การเงินและประกันภัย, อสังหาริมทรัพย์, และบริการธุรกิจ	36
เหมืองแร่	30.9
การผลิต	17.9
ขนส่ง, จัดเก็บ, และสื่อสาร	9.4
การค้า, บริการจัดทำอาหาร, และโรงแรม	5.3

ที่มา: South African Reserve Bank

สำหรับประเทศลงทุนหลักที่เข้ามาลงทุนในแอฟริกาใต้ในปี 2555 ได้แก่ สหราชอาณาจักร (1,167 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 45.6 ของมูลค่าการลงทุนทั้งหมด) เนเธอร์แลนด์ (848 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 18.6) สหรัฐอเมริกา (328 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 7.2) เยอรมนี (228 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 5) และจีน (141 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 3.1) ดังที่แสดงในภาพที่ 3-8

**ภาพที่ 3-8 สัดส่วนมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในแอฟริกาใต้ ปี 2555
จำแนกตามประเทศผู้ลงทุน**





บทที่ 4

นโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

สาธารณรัฐแอฟริกาใต้มีนโยบายที่ค่อนข้างเปิดกว้างต่อการลงทุนจากต่างประเทศ มีเพียงบางอุตสาหกรรมที่การลงทุนต้องได้รับอนุญาตจากรัฐบาล และจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติ นักลงทุนชาวต่างชาติสามารถเป็นเจ้าของทรัพย์สิน ที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์ได้อย่างเสรี เช่นเดียวกับการเคลื่อนย้ายเงินทุนเข้าออกประเทศ (อาจต้องรายงานธุรกรรมกับหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องในบางกรณี)

รัฐบาลให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนหลายรูปแบบ ทั้งการลงทุนใหม่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้ร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการ การวิจัยพัฒนาเพิ่มมูลค่าพัฒนาผลิตภัณฑ์ และสร้างความแข็งแกร่งของห่วงโซ่อุตสาหกรรมผ่านการรวมกลุ่มผู้ประกอบการ หรือที่เรียกว่า Cluster รวมถึงมีสิทธิประโยชน์เฉพาะอุตสาหกรรม และสิทธิประโยชน์ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones: SEZ)

ในอดีตแอฟริกาใต้เคยมีนโยบายการแยกแ่งสีผิว (Apartheid) ซึ่งทำให้ประชากรผิวดำชาวแอฟริกาใต้ส่วนหนึ่ง ขาดโอกาสทางการศึกษาและการทำงานที่ดี ซึ่งส่งผลต่อคุณภาพชีวิตมาจนถึงปัจจุบัน และทำให้อัตราการว่างงานในประเทศอยู่ในระดับสูง นโยบายของรัฐบาลในยุคหลังจึงพยายามสร้างการมีส่วนร่วมของประชากรผิวดำ และในด้านการส่งเสริมธุรกิจและการลงทุน ได้กำหนดมาตรการเพื่อกระตุ้นการจ้างประชากรผิวดำ ทั้งในระดับพนักงาน และระดับผู้บริหาร โดยอาจสรุปสาระสำคัญของนโยบายดังกล่าวได้ว่า จำนวนบุคลากรที่เป็นประชากรผิวดำ ค่าใช้จ่ายการพัฒนาฝีมือแรงงาน และปัจจัยอื่นๆ ที่จะได้รับการกล่าวถึงในบทนี้ จะมีผลต่อสิทธิประโยชน์ที่นักลงทุนอาจได้รับ



4.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน

4.1.1 หน่วยงานภาครัฐ

ในแอฟริกาใต้ หน่วยงานภาครัฐหลายแห่งมีบทบาทด้านการลงทุน ดังต่อไปนี้

- **Economic Development Department (EDD)** เป็นหน่วยงานที่นำนโยบาย New Growth Path¹ ไปสู่การปฏิบัติ เตรียมการรับมือปัจจัยเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจแอฟริกาใต้ วางนโยบายเพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมในหมู่ประชากรผิวดำ และวางมาตรการที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจนอกระบบ (Informal Economy) หรือภาคธุรกิจที่ไม่ได้จดทะเบียน ไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของระบบบัญชีประชาชาติ โดยส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดเล็ก หรือเป็นแรงงานอิสระที่ไม่รับการคุ้มครองภายใต้กฎหมายแรงงาน
- **Department of Trade and Industry (DTI)** เป็นหน่วยงานผู้จัดทำแผนปฏิบัติการนโยบายอุตสาหกรรม (Industrial Policy Action Plan: IPAP) ซึ่งมีการปรับปรุงทุก 2 ปี กำหนดมาตรการส่งเสริมการส่งออก สิทธิประโยชน์ทางการลงทุน และเป็นผู้พิจารณาอนุมัติการให้สิทธิประโยชน์
- **Department of Agriculture, Forestry and Fishery** เป็นหน่วยงานผู้กำหนดทิศทางนโยบายด้านการเกษตร การป่าไม้ และการประมงของประเทศ และเป็นผู้พัฒนาและบริหารจัดการ Aquaculture Development Zone (ADZ) ซึ่งรองรับการลงทุนในธุรกิจการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำโดยเฉพาะ
- **International Trade Administration Commission of South Africa (ITAC)** เป็นหน่วยงานด้านการค้าระหว่างประเทศ มีหน้าที่กำหนดนโยบายทางการค้า การควบคุมการส่งออกและนำเข้าสินค้า
- **Small Enterprise Finance Agency (SEFA)** เป็นองค์กรที่ให้ความช่วยเหลือธุรกิจ SMMEs (Small, Medium and Micro Enterprises) หรือธุรกิจขนาดกลาง ขนาดเล็ก และวิสาหกิจรายย่อย ในด้านการพัฒนาศักยภาพ องค์กรความรู้ และการเงิน โดยรับบทบาทเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ เพื่อส่งเสริมให้ SMMEs เข้าถึงเงินทุนได้มากขึ้น

¹ New Growth Path เป็นนโยบายรัฐบาลที่ได้รับการจัดทำขึ้นในปี 2553 แผนดังกล่าวมีเป้าหมายสำคัญเพื่อสร้างงานจำนวน 5 ล้านตำแหน่งภายในปี 2563 และได้กำหนด 5 อุตสาหกรรมหลักที่จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษ ได้แก่ อุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือที่เรียกว่า Green Economy Industry การเกษตร การทำเหมือง การผลิต การท่องเที่ยวและการบริการระดับสูงอื่นๆ (Other High-Level Services)



- **Department of Home Affairs (DHA)** เป็นหน่วยงานผู้กำกับดูแลการให้วีซ่าของแอฟริกาใต้
- **South African Revenue Service (SARS)** เป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลการชำระภาษี การสะสมกองทุนประกันการว่างงาน (Unemployment Insurance Fund) และกองทุนพัฒนาฝีมือแรงงาน (Skill Development Levy)

4.1.2 หน่วยงานภาคเอกชน

รัฐวิสาหกิจ

- **Industrial Development Cooperation (IDC)** เป็นหน่วยงานเอกชนที่รัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น มีบทบาทการให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุนกับการลงทุนในแอฟริกาใต้ โดยนโยบายการสนับสนุนเงินทุนจะเป็นไปตามแผนปฏิบัติการนโยบายอุตสาหกรรม (IPAP)

สมาคมผู้ประกอบการ

- **South African Chamber of Commerce & Industry** หรือหอการค้าแอฟริกาใต้ เป็นการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการในประเทศ มีหน้าที่เป็นตัวกลางสร้างความสัมพันธ์ระหว่างนักลงทุนต่างอุตสาหกรรม
- **หอการค้าแอฟริกาใต้-ไทย (South African Thai Chamber of Commerce)** เป็นสมาคมผู้ประกอบการไทยในแอฟริกาใต้ มีบทบาทในการส่งเสริมการค้าขายและการลงทุนระหว่างสองประเทศ

สำหรับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และพลาสติก ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของการศึกษาในครั้งนี้ มีสมาคมผู้ประกอบการหรือสภาธุรกิจที่สำคัญดังต่อไปนี้

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

- **National Association of Automobile Manufacturers of South Africa (NAAMSA)** เป็นสมาคมผู้ผลิตยานยนต์ มีสมาชิกเป็นบริษัทยานยนต์ขนาดใหญ่ รวมถึง BMW, Ford, Mercedes-Benz ฯลฯ



- **Retail Motor Industry Organization** ประกอบไปด้วยสมาคมย่อยที่เป็นตัวแทนผู้ขายยานยนต์ ะไหล่ ผู้ให้บริการศูนย์ซ่อมบำรุง ฯลฯ
- **National Association of Automotive Component and Allied Manufacturers of South Africa (NAACAM)** เป็นสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

อุตสาหกรรมพลาสติก

- **Plastics SA** เป็นสมาคมผู้ประกอบการธุรกิจพลาสติกที่ใหญ่ที่สุดในแอฟริกาใต้
- **Southern African Plastic Pipe Manufacturers Association (SAPPMA)** เป็นสมาคมผู้ผลิตท่อพลาสติก
- **Plastics Convertors Association of South Africa** เป็นสมาคมผู้ประกอบการผู้ผลิตเม็ดพลาสติกและผู้แปรรูปพลาสติก

อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป

- **SA Fruit & Vegetable Cannery Association** เป็นสมาคมผู้ผลิตและแปรรูป (บรรจุกระป๋อง) ผักและผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดของแอฟริกาใต้
- **AgriSA** เป็นสมาคมผู้ประกอบการเกษตร มีสมาชิกเป็นทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่และรายย่อย เป็นศูนย์กลางการแบ่งปันความรู้และการพัฒนาผลิตภาพ และเป็นกระบอกเสียงในการจัดทำนโยบายของรัฐบาล
- **Aquaculture Association of Southern Africa** เป็นสมาคมผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำที่ใหญ่ที่สุดของแอฟริกาใต้ มีสมาชิกทั้งที่เป็นผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมและสมาคมผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำสายพันธุ์ต่างๆ เป้าหมายหลักของสมาคมคือการส่งเสริมการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ระหว่างสมาชิก และการร่วมกันพัฒนาอุตสาหกรรม รวมถึงการเป็นกระบอกเสียงในการจัดทำนโยบายของรัฐบาล



4.2 นโยบายด้านการลงทุน

4.2.1 นโยบายด้านการลงทุนที่สำคัญ

แอฟริกาใต้ให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนหลากหลายรูปแบบ ทั้งสิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการลงทุนใหม่หรือปรับปรุงพัฒนาศักยภาพทางการผลิต สิทธิประโยชน์เฉพาะอุตสาหกรรม และสิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการส่งออก โดยส่วนใหญ่เป็นการให้เงินทุนสนับสนุนแบบให้เปล่า (Grant) ซึ่งแตกต่างกับประเทศอื่นๆ ที่มักจะกำหนดการลดหย่อนภาษีให้เป็นสิทธิประโยชน์หลัก

สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนแบ่งออกเป็นสี่ประเภท ดังต่อไปนี้

- สิทธิประโยชน์เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรม (Industrial Development Incentives)
- สิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมทางเศรษฐกิจของกลุ่มประชากรที่ขาดโอกาส (Broadening Participation Incentives)
- สิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการค้า และการส่งออก (Trade and Export Incentives)
- สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ)

สิทธิประโยชน์บางประเภทถูกจัดทำขึ้นเพื่อส่งเสริมธุรกิจที่ชาวแอฟริกาใต้เป็นเจ้าของเท่านั้น หรือมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาธุรกิจขนาดเล็กในประเทศ ดังนั้น คณะผู้วิจัยจะนำเสนอเฉพาะสิทธิประโยชน์ที่เป็นประโยชน์ต่อนักลงทุนชาวต่างชาติเท่านั้น โดยจะนำเสนอแยกออกเป็นสามส่วน ได้แก่ สิทธิประโยชน์เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรม สิทธิประโยชน์เฉพาะอุตสาหกรรม และสิทธิประโยชน์อื่นๆ ส่วนสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนใน SEZ จะถูกนำเสนอไว้ในหัวข้อ 4.2.3

ภาพที่ 4-1 สรุปสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนในแอฟริกาใต้



ภาพที่ 4-1 สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนในแอฟริกาใต้

สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนในแอฟริกาใต้	
<p>สิทธิประโยชน์เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> • 12I Tax Allowance Incentive – ส่งเสริมการลงทุนใหม่ (Greenfield Investment) และการลงทุนเพื่อปรับปรุงการผลิต (Brownfield Investment) ผ่านการให้ Investment Allowance หรือการหักรายได้เพื่อลดหย่อนภาษี • Capital Projects Feasibility Programme (CPFP) – ให้เงินสนับสนุนโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) ของการลงทุน • Cluster Development Program (CDP) – มีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมกลุ่มผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานเดียวกันหรือที่เรียกว่าคลัสเตอร์ (Cluster) • Critical Infrastructure Programme (CIP) – ให้เงินสนับสนุน (ภายหลังการลงทุนเสร็จสิ้น) การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน 	<p>สิทธิประโยชน์เฉพาะอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> • อุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive Production Development Program: APDP) <ul style="list-style-type: none"> ○ การลดหย่อนภาษีนำเข้ายานยนต์ ○ Volume Assembly Allowance ○ Production Incentive (PI) ○ Automotive Investment Scheme (AIS) • อุตสาหกรรมเพาะเลี้ยงพืชและสัตว์ในน้ำ <ul style="list-style-type: none"> ○ Aquaculture Development and Enhancement Programme (ADEP)
<p>สิทธิประโยชน์อื่นๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Export Marketing and Investment Assistance (EMIA) – ให้เงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายการจัดแสดงสินค้า การวิจัยการตลาด รวมถึงค่าใช้จ่ายเพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้มาร่วมทุน • Support Programme for Industrial Innovation (SPII) – สนับสนุนเงินทุนเพื่อการพัฒนาผลิตภัณฑ์หรือกระบวนการผลิต 	<p>สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนใน SEZ</p> <ul style="list-style-type: none"> • อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 15 (ลดจากอัตราปกติที่ร้อยละ 28) • การลดหย่อนภาษีจากค่าใช้จ่ายการก่อสร้าง (Building Allowances) • การคืนภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรนำเข้าส่งออก สำหรับสินค้าประเภทเครื่องจักร และวัตถุดิบการผลิต

Bolliger & Company

ที่มา: Department of Trade and Industry (DTI)

ทั้งนี้ แอฟริกาใต้มีนโยบายส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างทั่วถึงกัน จึงให้ความสำคัญกับการสร้างรายได้ในหมู่ประชากรผิวดำผู้ยังขาดโอกาสเป็นอย่างมาก จึงได้จัดทำโครงการ Broad-Based Black Economic Empowerment (BB-BEE) ซึ่งเป็นการประเมินผลกระทบของธุรกิจต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตประชากรผิวดำ และคะแนน BB-BEE จะเป็นปัจจัยกำหนดสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนที่บริษัทจะได้รับ โดยวิธีการคำนวณและการรับรองคะแนน BB-BEE จะได้รับการนำเสนอในลำดับต่อไป

➤ Broad-Based Black Economic Empowerment (BB-BEE)

คะแนน BB-BEE สะท้อนถึงผลกระทบเชิงบวกของธุรกิจต่อประชากรผิวดำ ในด้านโอกาสการทำงาน และการพัฒนาฝีมือแรงงาน โดยบริษัทที่จดทะเบียนในแอฟริกาใต้สามารถประเมินคะแนน BB-BEE ได้ด้วยตนเอง อย่างไรก็ตาม หากจะใช้เป็นหลักฐานเพื่อรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน หรือการทำธุรกรรมอื่นๆ กับภาครัฐ ต้องได้รับการรับรองจากผู้ตรวจสอบ



อิสระที่ได้รับอนุญาตจาก South African National Accreditation System (SANAS) และ Independent Regulatory Body for Auditor (IRBA) เว้นแต่ในกรณีที่บริษัทมีรายได้ต่ำกว่า 10 ล้านแรนด์ต่อปี (Exempted Micro-Enterprise) จะสามารถรับรองด้วยตนเองได้

BB-BEE แบ่งมิติที่ได้รับการพิจารณาออกเป็น 5 ส่วน ได้แก่ ความเป็นเจ้าของ (Ownership) การควบคุมธุรกิจ (Management Control) การพัฒนาฝีมือ (Skills Development) การพัฒนาองค์กรและซัพพลายเออร์ (Enterprise and Supplier Development) และการพัฒนาเศรษฐกิจสังคม (Socio-economic Development)

DTI ได้กำหนดวิธีเกณฑ์การให้คะแนนไว้อย่างชัดเจน โดยนักลงทุนสามารถตรวจสอบได้ผ่านเว็บไซต์ของ DTI² แต่ในที่นี่ จะนำเสนอเฉพาะประเด็นย่อยของแต่ละมิติการประเมิน (เกณฑ์การให้คะแนนจะแตกต่างกันไปตามอุตสาหกรรม)

ความเป็นเจ้าของ (Ownership)

คะแนนในมิตินี้ขึ้นอยู่กับสัดส่วนความเป็นเจ้าของของบริษัท โดยบริษัทควรมีประชากรผิวดำเป็นเจ้าของเกินร้อยละ 25 และควรเป็นสตรีหรือชาวผิวดำจากกลุ่มที่ด้อยโอกาส โดยจะพิจารณาถึงปัจจัยดังต่อไปนี้

- จำนวนคะแนนเสี่ยงในคณะกรรมการบริษัทที่เป็นประชากรผิวดำ
- จำนวนคะแนนเสี่ยงในคณะกรรมการบริษัทที่เป็นสตรีผิวดำ
- สัดส่วนหุ้นที่ประชากรผิวดำเป็นเจ้าของ
- สัดส่วนหุ้นที่สตรีผิวดำเป็นเจ้าของ
- สัดส่วนการชำระทุน
- มูลค่าบริษัท
- การให้เงินสนับสนุนการดำเนินโครงการด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาครัฐ³

² www.thedti.gov.za

³ โครงการที่ให้การสนับสนุนต้องมีมูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของมูลค่าบริษัท หรือร้อยละ 4 ของรายได้ต่อปี โดยบริษัทต้องทำข้อเสนอโครงการนำเสนอรัฐมนตรีของ Ministry of Trade and Industry



การควบคุมธุรกิจ (Management Control)

คะแนนในมิตินี้ขึ้นอยู่กับจำนวนประชากรผิวดำที่เป็นกรรมการบริหาร ผู้บริหารระดับสูง รวมถึงผู้บริหารระดับกลางและระดับล่าง โดยจะพิจารณาถึงปัจจัยดังต่อไปนี้

- สัดส่วนการลงคะแนนเสียงในคณะกรรมการบริษัทที่เป็นประชากรผิวดำ
- สัดส่วน Executive Director ของบริษัทที่เป็นประชากรผิวดำ
- สัดส่วนผู้บริหารระดับสูงที่เป็นประชากรผิวดำ
- สัดส่วนผู้บริหารระดับล่างที่เป็นประชากรผิวดำ

การพัฒนาฝีมือ (Skills Development)

คะแนนในมิตินี้ขึ้นอยู่กับค่าใช้จ่ายการฝึกอบรมพนักงาน โดยจะใช้ข้อมูลเหล่านี้เพื่อพิจารณา

- สัดส่วนค่าใช้จ่ายต่อค่าจ้างที่ใช้เพื่อการพัฒนาฝีมือบุคลากรผิวดำ
- สัดส่วนค่าใช้จ่ายต่อค่าจ้างที่ใช้เพื่อการพัฒนาฝีมือบุคลากรผิวดำที่เป็นผู้พิการ
- สัดส่วนบุคลากรผิวดำต่อบุคลากรทั้งหมดที่เข้าร่วมโครงการฝึกอบรมของบริษัท

การพัฒนาองค์กรและซัพพลายเออร์ (Enterprise and Supplier Development)

คะแนนในมิตินี้ขึ้นอยู่กับคะแนน BB-BEE ของซัพพลายเออร์ โดยหากจัดซื้อจากซัพพลายเออร์ที่ได้รับคะแนน BB-BEE สูง จะได้คะแนนสูงยิ่งขึ้น เป็นวิธีการที่มุ่งหมายทุกบริษัทในห่วงโซ่อุปทานปรับปรุงคะแนน BB-BEE ของตนเอง โดยจะใช้ข้อมูลเหล่านี้เพื่อพิจารณา

- สัดส่วนมูลค่าการจัดซื้อที่นำมาใช้ได้ (Claimable BB-BEE Procurement) (แต่ละซัพพลายเออร์จะได้รับสัมประสิทธิ์ BB-BEE แตกต่างกัน ตามระดับคะแนน BB-BEE) ต่อมูลค่าการจัดซื้อจริง
- สัดส่วนมูลค่าการจัดซื้อจาก Qualifying Small Enterprises (QSEs)⁴ และ Exempted Micro Enterprises (EMEs)⁵ ที่นำมาใช้ได้ ต่อมูลค่าการจัดซื้อจริง

⁴ Qualifying Small Enterprises (QSEs) คือ บริษัทที่มีรายได้ต่อปีมากกว่า 10 ล้านแรนด์ แต่ไม่เกิน 50 ล้านแรนด์

⁵ Exempted Micro Enterprises (EMEs) คือ บริษัทที่มีรายได้ต่อปีน้อยกว่า 10 ล้านแรนด์



- สัดส่วนมูลค่าการจัดซื้อจากบริษัทที่ประชากรผิวดำเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ต่อมูลค่าการจัดซื้อจริง

การพัฒนาเศรษฐกิจสังคม (Socio-economic Development)

คะแนนในมิตินี้พิจารณาปริมาณเงินบริจาคหรือกิจกรรมของบริษัทเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยจะต้องเกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางธุรกิจของบริษัท เช่น บริษัทสำนักพิมพ์ให้เงินสนับสนุนโครงการหรือกิจกรรมด้านการศึกษา ซึ่งอาจมองได้ว่าเป็นการเสริมสร้างการรู้หนังสือของประชากร อันจะก่อประโยชน์ต่อทั้งบริษัทและระบบเศรษฐกิจแอฟริกาใต้

คะแนนแต่ละมิติมีการถ่วงน้ำหนักที่แตกต่างกัน ดังที่เสนอในตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 การถ่วงน้ำหนักคะแนน BB-BEE

เกณฑ์การให้คะแนน	สัดส่วนการให้คะแนน
ความเป็นเจ้าของ	25
การควบคุมธุรกิจ	15
การพัฒนาฝีมือ	20
การพัฒนาองค์กร	40
การพัฒนาเศรษฐกิจสังคม	5
คะแนนเต็ม	100

ที่มา: Department of Trade and Industry (DTI)

เกณฑ์การพิจารณาระดับคะแนน BB-BEE เป็นดังที่ปรากฏในตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 การประเมินระดับคะแนน BB-BEE

คะแนน	ระดับ BB-BEE
มากกว่า 100	ระดับ 1 (Level 1)
95 - 100	ระดับ 2 (Level 2)
90 - 95	ระดับ 3 (Level 3)
80 - 90	ระดับ 4 (Level 4)
75 - 80	ระดับ 5 (Level 5)
70 - 75	ระดับ 6 (Level 6)
55 - 70	ระดับ 7 (Level 7)
40 - 55	ระดับ 8 (Level 8)

ที่มา: Department of Trade and Industry (DTI)



4.2.1.1 สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนทั่วไป

12I Tax Allowance Incentive

12I Tax Allowance Incentive (12I TAI) มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการลงทุน Greenfield Investment หรือการลงทุนเครื่องจักรใหม่ และการลงทุน Brownfield Investment หรือการลงทุนเพื่อปรับปรุงศักยภาพทางการผลิต รวมถึงการใช้จ่ายเพื่อพัฒนาฝีมือบุคลากร ผ่านการให้ Investment Allowance หรือการหักรายได้เพื่อลดหย่อนภาษี (ไม่ใช่ Tax Credit หรือการหักภาษีโดยตรง) โดยสิทธิประโยชน์นี้สามารถขอได้ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560

เพื่อรับสิทธิประโยชน์นี้ มูลค่าการลงทุนต้องไม่ต่ำกว่า 50 ล้านแรนด์หากเป็นการลงทุนแบบ Greenfield หากเป็นการลงทุนแบบ Brownfield ต้องไม่ต่ำกว่า 30 ล้านแรนด์ และต้องเป็นอุตสาหกรรมประเภท Manufacturing ดังที่กำหนดไว้ใน Standard Industrial Classification 7th Edition นอกจากนี้ ยังมีเกณฑ์อื่นๆ ที่ใช้พิจารณา ดังที่ปรากฏในตารางที่ 4-3

ตารางที่ 4-3 เกณฑ์การรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน 12I TAI

การลงทุนแบบ Greenfield	การลงทุนแบบ Brownfield
มูลค่าการลงทุนขั้นต่ำ	
50 ล้านแรนด์	30 ล้านแรนด์
การประหยัดพลังงานขั้นต่ำ (Improved Energy Efficiency)	
ใช้อุปกรณ์ประหยัดพลังงาน และมีกระบวนการผลิตที่ทันสมัย	ประหยัดพลังงานกว่าเดิมร้อยละ 10
ค่าใช้จ่ายการพัฒนาฝีมือบุคลากรขั้นต่ำ (Skills Development)	
ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2 ของค่าจ้างรวมทั้งปี	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2 ของค่าจ้างรวมทั้งปี

ที่มา: Department of Trade and Industry (DTI)

ทั้งนี้ มูลค่า Investment Allowance ที่จะได้รับจะแปรผันไปตามคะแนน Preference Score โดยวิธีการคำนวณเป็นดังที่ปรากฏในตารางที่ 4-4 โดยวิธีการให้คะแนนจะแตกต่างกันไประหว่างการลงทุนแบบ Greenfield และ Brownfield



ตารางที่ 4-4 การคำนวณ Preference Score เพื่อรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน 12I TAI

คะแนนที่ได้รับ	การลงทุนแบบ Greenfield	การลงทุนแบบ Brownfield
ระดับนวัตกรรมของการลงทุน		
1 คะแนน	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทที่ได้รับสิทธิประโยชน์ใช้นวัตกรรมการผลิตแบบใหม่ ซึ่งส่งผลให้ขั้นตอนการผลิต อุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้เปลี่ยนแปลงไป การลงทุนทำให้การผลิตเป็นไปอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น ใช้ต้นทุนการผลิตน้อยลง ผลผลิตก็มีคุณภาพสูงขึ้นหรือใช้ได้นานขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> การลงทุนทำให้การผลิตเป็นไปอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น ใช้ต้นทุนการผลิตน้อยลง ผลผลิตก็มีคุณภาพสูงขึ้นหรือใช้ได้นานขึ้น
ประสิทธิภาพการใช้พลังงาน		
1 คะแนน		เครื่องจักรใหม่ประหยัดพลังงานขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 12 เทียบกับเครื่องจักรเก่า และต้องได้รับการรับรองจาก National Energy Development Institute
2 คะแนน	มีกระบวนการผลิตที่ประหยัดพลังงาน ที่ได้รับการรับรองจาก National Energy Development Institute	เครื่องจักรใหม่ประหยัดพลังงานขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 15 เทียบกับเครื่องจักรเก่า และต้องได้รับการรับรองจาก National Energy Development Institute
ความเชื่อมโยงทางธุรกิจ		
1 คะแนน	<ul style="list-style-type: none"> เป็นการลงทุนเพื่อผลิตสินค้าทดแทนการนำเข้า โดยใช้เกณฑ์ว่า สินค้าเหล่านั้นน้อยกว่าร้อยละ 40 ถูกผลิตในประเทศ หรือไม่เคยมีการผลิตในประเทศมาก่อน การลงทุนจะส่งผลให้สินค้าดังกล่าวมีต้นทุนต่ำลงและสามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ดียิ่งขึ้น 	
การส่งเสริมธุรกิจ SMMEs		
1 คะแนน	ร้อยละ 10 ของวัตถุดิบการผลิตได้รับการจัดซื้อจากบริษัทขนาดกลาง ขยายย่อม และวิสาหกิจรายย่อย (SMMEs)	ร้อยละ 10 ของวัตถุดิบการผลิตได้รับการจัดซื้อจากบริษัทขนาดกลาง ขยายย่อม และวิสาหกิจรายย่อย (SMMEs)
2 คะแนน		ร้อยละ 15 ของวัตถุดิบการผลิตได้รับการจัดซื้อจากบริษัทขนาดกลาง ขยายย่อม และวิสาหกิจรายย่อย (SMMEs)
การพัฒนาฝีมือแรงงาน		
1 คะแนน	มีการใช้จ่ายเพื่อพัฒนาฝีมือแรงงาน โดยคิดมูลค่าเป็นร้อยละ 2 – 2.5 ของค่าจ้างเฉลี่ยต่อปี	
2 คะแนน	มีการใช้จ่ายเพื่อพัฒนาฝีมือแรงงาน โดยคิดมูลค่าเกินร้อยละ 2.5 ของค่าจ้างเฉลี่ยต่อปี	
สถานที่ตั้ง		
1 คะแนน	ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ	-

ที่มา: Department of Trade and Industry (DTI)



โครงการที่ได้ 4 ถึง 6 คะแนนจะได้รับสถานะ Qualifying Status และที่ได้ 7 หรือ 8 คะแนนจะถือเป็น Preferred Status โดยมูลค่า Investment Allowance ของแต่ละประเภทและสถานะการลงทุนเป็นดังที่ปรากฏในตารางที่ 4-5

ตารางที่ 4-5 มูลค่าสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน 12I TAI

Greenfield	Brownfield
Preferred Status	
ร้อยละ 55 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่สามารถนำมาลดหย่อนภาษีได้	
ร้อยละ 100 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่สามารถนำมาลดหย่อนภาษีได้ (ถ้าตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ)	
มูลค่าสูงสุด 900 ล้านแรนด์	มูลค่าสูงสุด 550 ล้านแรนด์
Qualifying Status	
ร้อยละ 35 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่สามารถนำมาลดหย่อนภาษีได้	
ร้อยละ 75 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่สามารถนำมาลดหย่อนภาษีได้ (ถ้าตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ)	
มูลค่าสูงสุด 550 ล้านแรนด์	มูลค่าสูงสุด 350 ล้านแรนด์

ที่มา: Department of Trade and Industry (DTI)

Capital Projects Feasibility Programme (CPFP)

Capital Projects Feasibility Programme (CPFP) เป็นการให้เงินทุนสนับสนุนโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) ของการลงทุนที่มีผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคอุตสาหกรรมในแอฟริกาใต้ในสองภาคส่วน ได้แก่ การลงทุนในภาคการผลิตสินทรัพย์ทุน (Capital Goods Sector) และภาคการผลิต (Manufacturing Projects) และเพื่อนำเสนอข้อมูลที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ สร้างเสริมศักยภาพทางการแข่งขันของภาคการผลิตในแอฟริกาใต้ สร้างงาน สร้างโอกาสให้ธุรกิจ SMMEs และอาจเป็นโครงการที่มีเป้าหมายการศึกษาเป็นประเทศใน Southern African Development Community (SADC)

ขอบเขตการศึกษาที่อาจเงินทุนสนับสนุนภายใต้โครงการ CPFP ได้ เป็นดังต่อไปนี้

การลงทุนในภาคการผลิตสินทรัพย์ทุน

- โครงการการลงทุนใหม่ หรือเพื่อขยายและปรับปรุงภาคการผลิตสินทรัพย์ทุน
- เป็นโครงการการลงทุนนอกแอฟริกาใต้



การลงทุนในภาคการผลิต

- โครงการการลงทุนใหม่ หรือเพื่อขยายและปรับปรุงภาคการผลิต
- เป็นโครงการการลงทุนในแอฟริกาใต้

บริษัทที่สามารถรับสิทธิประโยชน์นี้ได้ต้องจดทะเบียนในแอฟริกาใต้ แต่หากเป็นชาวต่างชาติ ต้องร่วมศึกษากับบริษัทสัญชาติแอฟริกาใต้ และบริษัทต้องได้รับการรับรอง BB-BEE

CPFP สนับสนุนเงินทุนให้โครงการที่มีเป้าหมายเป็นประเทศในทวีปแอฟริกาในอัตราร้อยละ 55 ของมูลค่าโครงการ และร้อยละ 50 สำหรับการศึกษาระยะอื่นๆ แต่หากเป็นการศึกษาความเป็นไปได้ทางการลงทุนในภาคการผลิต จะได้รับเงินสนับสนุนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของมูลค่าโครงการ สำหรับการลงทุนที่มีมูลค่าสูงกว่า 30 ล้านดอลลาร์ ส่วนการลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่า 30 ล้านดอลลาร์ จะได้รับเงินสนับสนุนในอัตราร้อยละ 70

ทั้งนี้ ร้อยละ 50 บุคลากรบริการวิชาชีพ (Professional Services) ที่ได้รับการว่าจ้างภายใต้โครงการที่ศึกษาความเป็นไปได้ทางการลงทุนในภาคการผลิตต้องเป็นลูกจ้างของบริษัทสัญชาติแอฟริกาใต้ที่ได้รับรอง BB-BEE ระดับ 4 หรือดีกว่า แต่ถ้าเป็นการลงทุนภาคการผลิตสินทรัพย์ทุน ให้ใช้เกณฑ์ว่าร้อยละ 10 ของบริการวิชาชีพที่ว่าจ้าง ต้องเป็นบริการของบริษัทที่ชาวแอฟริกาใต้เป็นเจ้าของ

Cluster Development Program (CDP)

CDP มีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมกลุ่มผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเดียวกันหรืออุตสาหกรรมสนับสนุน หรือที่เรียกว่าคลัสเตอร์ (Cluster) หรือเป็นกลุ่มโรงงานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เดียวกัน ให้พัฒนาขีดความสามารถไปพร้อมกัน เพิ่มมูลค่าการส่งออก และกระตุ้นให้เกิดความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ ให้ร่วมกันลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้ร่วมกัน (Shared Infrastructure) การจัดตั้งองค์กรบริหารกลาง (Cluster Management Organisation Funding) หรือบริการด้านการพัฒนาธุรกิจ (Business Development Service) ซึ่งจะเป็นผลประโยชน์ของผู้ประกอบการเอง และการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมโดยรวม ผ่านการให้เงินทุนสนับสนุน

CDP พิจารณาการให้สิทธิประโยชน์ในทุกอุตสาหกรรม ยกเว้น Cluster ที่ประกอบไปด้วยผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ สิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม เครื่องหนัง และรองเท้า ซึ่งมีสิทธิ



ประโยชน์เฉพาะอุตสาหกรรมแล้ว นอกจากนี้ ผู้ประกอบต้องได้การรับรอง BB-BEE ระดับ 4 เป็นอย่างน้อย

กลุ่มผู้ประกอบการที่ประสงค์จะรับสิทธิประโยชน์จากโครงการ CDP ต้องร่วมกันจดทะเบียนเป็นบริษัทที่ไม่แสวงหากำไร (Non-Profit Company) ให้เป็นตัวแทนของ Cluster พร้อมนำเสนอแผนธุรกิจหรือแผนการลงทุน โดย CDP ได้กำหนดข้อแม้การขอเงินสนับสนุนแต่ละประเภทไว้ ดังต่อไปนี้

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้ร่วมกัน

- มูลค่าเงินสนับสนุนสูงสุดร้อยละ 80 ของมูลค่าการลงทุน แต่ไม่เกิน 10 ล้านแรนด์ ต่อคลัสเตอร์
- ทรัพย์สินที่สามารถลงทุนได้ ได้แก่ ดึกและอาคาร เครื่องจักร อุปกรณ์ และเครื่องมือ ยานพาหนะเพื่อการขนส่ง

บริการทางธุรกิจ

- มูลค่าเงินสนับสนุนสูงสุดร้อยละ 80 ของมูลค่าการลงทุน แต่ไม่เกิน 5 ล้านแรนด์ ต่อคลัสเตอร์
- ค่าใช้จ่ายที่สามารถใช้เงินสนับสนุนประเภทนี้ได้ ได้แก่ ค่าจัดจ้างที่ปรึกษา ค่าบริการวิชาชีพ ค่าจดทะเบียนทรัพย์สินทางปัญญา ค่าจ้างศึกษาความเป็นไปได้ของการลงทุน ค่าจ้างศึกษาพัฒนาเทคโนโลยี ค่าจ้างศึกษาพัฒนาผลิตภัณฑ์

การจัดตั้งองค์กรบริหารกลาง

- มูลค่าเงินสนับสนุนสูงสุดร้อยละ 80 ของมูลค่าการลงทุน แต่ไม่เกิน 5 ล้านแรนด์ ต่อคลัสเตอร์
- ค่าใช้จ่ายที่สามารถใช้เงินสนับสนุนประเภทนี้ได้ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าใช้จ่ายการบริหารจัดการโครงการ ค่าจ้าง/เงินเดือนพนักงาน (สูงสุดร้อยละ 70 ของค่าจ้างหรือ 2 ล้านแรนด์) ค่าสาธารณูปโภค ค่าเดินทาง (สูงสุด 50,000 แรนด์ต่อปี)

ทั้งนี้ นักลงทุนอาจขอรับการสนับสนุนในเพียงด้านใดด้านหนึ่งหรือทุกด้านก็ได้ แต่เงินสนับสนุนจริงที่จะได้รับจะไม่เกินร้อยละ 80 ของมูลค่าการลงทุนค่าใช้จ่าย หรือไม่เกิน 10 ล้านแรนด์



Critical Infrastructure Programme (CIP)

CIP ให้เงินสนับสนุน (ภายหลังจากการลงทุนเสร็จสิ้น) การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานหลากหลายประเภท ทั้งกับบริษัทเอกชน สหกรณ์ รัฐบาลท้องถิ่น องค์กรบริหารท้องถิ่น และเขตอุตสาหกรรม โดยมูลค่าเงินทุนที่ได้รับการสนับสนุนจะแตกต่างกันไปตามประเภทการลงทุน

บริษัทเอกชนที่ประสงค์จะขอสิทธิประโยชน์ CIP ต้องได้รับรอง BB-BEE ระดับ 4 หรือดีกว่า ทั้งนี้ หากบริษัทได้รับการสนับสนุนจากสิทธิประโยชน์ SEIF แล้ว จะไม่สามารถขอรับจากโครงการ CIP ได้อีก และวงเงินที่นักลงทุนจะได้รับจะแปรผันไปตามประเภทอุตสาหกรรม (อุตสาหกรรมที่เป็น Priority Sector ที่ระบุไว้ใน Industrial Policy Action Plan จะได้รับการสนับสนุนมากกว่า) มูลค่าการลงทุน และสถานที่ตั้งโครงการ

- การลงทุนเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ใหม่ หรือการปรับปรุงเครื่องจักรที่มีอยู่ CIP อาจให้เงินสนับสนุนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 ถึง 30 ของมูลค่าโครงการ และสูงสุด 50 ล้านแรนด์
- การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานพลังงาน ที่มีส่วนช่วยลดการพึ่งพาแหล่งกำเนิดไฟฟ้าของรัฐ CIP อาจให้เงินสนับสนุนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 ถึง 50 ของมูลค่าโครงการ และสูงสุด 50 ล้านแรนด์

4.2.1.2 สิทธิประโยชน์เฉพาะอุตสาหกรรม

ณ เดือนเมษายน 2560 แอฟริกใต้ให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนเฉพาะอุตสาหกรรมกับอุตสาหกรรมยานยนต์ (การผลิตยานยนต์ขนาดเล็ก ยานยนต์เพื่อการขนส่งและการพาณิชย์ และรถขนส่ง รวมถึงชิ้นส่วนของยานยนต์เหล่านี้) อุตสาหกรรมการเพาะเลี้ยงพืชและสัตว์ในน้ำ การให้บริการกระบวนการทางธุรกิจ (Business Process Service) และอุตสาหกรรมภาพยนตร์ โดยมีรูปแบบเป็นการให้เงินทุนสนับสนุนตามเงื่อนไขที่ DTI กำหนด อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มในอดีตมีสิทธิประโยชน์เฉพาะเช่นกัน

➤ อุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive Production Development Program: APDP)

Automotive Production Development Program (APDP) เป็นแผนการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกใต้ ผ่านการดึงดูดบริษัทผู้ผลิต



ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ต่างชาติให้เข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิต เพื่อส่งออกหรือขายในประเทศ แลกกับสิทธิการลดหย่อนภาษีนำเข้ายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งจะมีส่วนกระตุ้นให้ตลาดในประเทศเติบโตและสร้างเครือข่ายผู้ผลิตในประเทศ ทั้งนี้ โครงการนี้มีเป้าหมายหลัก 2 ประการ ได้แก่ (1) ขยายปริมาณการผลิตยานยนต์ในประเทศให้ถึง 1 ล้านคันในปี 2563 และ (2) เพิ่มมูลค่าที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Content) ซึ่งสิทธิประโยชน์ที่นักลงทุนอาจได้รับแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

- **การลดหย่อนภาษีนำเข้ายานยนต์** โดยลดภาษีนำเข้ายานยนต์แบบ Completely Build Up (CBU) เหลือร้อยละ 25 (ร้อยละ 18 หากนำเข้าจากสหภาพยุโรป) ส่วนยานยนต์แบบ Completely Knock Down (CKD) เหลือร้อยละ 20 (ร้อยละ 18 หากนำเข้าจากสหภาพยุโรป) และลดภาษีนำเข้ายางรถยนต์เหลือร้อยละ 30
- **Volume Assembly Allowance** หรือการหักลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนสำหรับบริษัทที่ผลิตยานยนต์ได้มากกว่า 10,000 คันต่อปี กล่าวคือ สามารถใช้มูลค่าของยานยนต์ที่ขายเพื่อขอสิทธิการลดหย่อนภาษีนำเข้าชิ้นส่วน (Import Credits) โดยคิดมูลค่าการลดหย่อนที่ร้อยละ 18 ของราคาขายยานยนต์
- **Production Incentive (PI)** หรือการหักลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนตามมูลค่าเพิ่มที่สร้างในประเทศ กล่าวคือ หากชิ้นส่วนยานยนต์ที่ถูกนำเข้าได้รับการปรับปรุงหรือมีการสร้างมูลค่าเพิ่ม มูลค่าเพิ่มนั้นสามารถนำมาใช้ลดหย่อนภาษีนำเข้าได้ (Import Credits) โดยคิดมูลค่าการลดหย่อนที่ร้อยละ 50 ของมูลค่าเพิ่ม ทั้งนี้ ผู้รับสิทธิการลดหย่อนภาษีนี้ต้องเป็นผู้ขายคนสุดท้ายเท่านั้น
- **Automotive Investment Scheme (AIS)** เป็นการให้เงินสนับสนุน (Grant) เพื่อลงทุนโรงงานผลิตยานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์ ปรับปรุงโรงงาน หรือจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องมือที่จำเป็นต่อการผลิต โดยมูลค่าเงินสนับสนุนจะอยู่ที่ระหว่างร้อยละ 20 ถึง 30 ของมูลค่าการลงทุน (รายละเอียดจะได้รับการนำเสนอในลำดับต่อไป)

จากที่นำเสนอไป สิทธิประโยชน์ 3 ข้อแรก (การลดหย่อนภาษีนำเข้ายานยนต์, Volume Assembly Allowance และ Production Incentive) มีเป้าหมายหลักเป็นกลุ่มผู้ผลิตยานยนต์ ส่วนสิทธิประโยชน์ Automotive Investment Scheme (AIS) จะแบ่งออกเป็น 3 ประเภท โดยผู้รับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนอาจเป็นได้ทั้งผู้ผลิตยานยนต์หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ดังต่อไปนี้



- สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนในธุรกิจยานยนต์ขนาดเล็กและชิ้นส่วน
(Automotive Investment Scheme: AIS)
- สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนในธุรกิจยานยนต์ขนาดใหญ่ ยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ และชิ้นส่วน **(Medium and Heavy Commercial Vehicles Automotive Investment Scheme: MHCV-AIS)**
- สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนในธุรกิจยานยนต์ขนส่งมวลชนและชิ้นส่วน
(People-carrier Automotive Investment Scheme: P-AIS)

สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนในธุรกิจยานยนต์ขนาดเล็กและชิ้นส่วน (AIS)

Automotive Investment Scheme (AIS) มีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ขนาดเล็ก (Light Motor Vehicles) และชิ้นส่วนยานยนต์ โดยบริษัท จะได้รับการพิจารณาสิทธิประโยชน์นี้ จะต้องได้รับการรับรองคะแนน BB-BEE (ระดับ 1 ถึง 8) ประกอบกับมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

ผู้ผลิตยานยนต์

- มียอดขายยานยนต์ไม่ต่ำกว่า 50,000 คัน สำหรับการลงทุนเพื่อขยายกำลังการผลิต
- คาดการณ์ยอดขาย 50,000 คันภายใน 3 ปี ในกรณีที่เป็นการลงทุนใหม่

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

- เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนอย่างเป็นทางการ (Original Equipment Manufacturer)
- คาดการณ์ยอดขายมูลค่าไม่ต่ำกว่า 10 ล้านแรนด์ในภายในปีแรกของการดำเนินธุรกิจ หรือคาดการณ์รายได้ (Total Entity Turnover) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของมูลค่าการลงทุน ในปีแรกของการดำเนินธุรกิจ

สิทธิประโยชน์ของโครงการ AIS เป็นเงินสนับสนุน (Grant) คิดเป็นร้อยละ 20 ของมูลค่าสินทรัพย์การลงทุนที่ DTI กำหนด (ในกรณีของธุรกิจยานยนต์) และร้อยละ 25 ของมูลค่าสินทรัพย์การลงทุนที่ DTI กำหนด (ในกรณีของธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์) ซึ่งรวมถึง

- อาคารและค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงอาคาร
- โรงงาน เครื่องจักร เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิต
- โรงงานเก่าที่นำมาปรับปรุง เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตมือสอง



บริษัทอาจได้รับเงินสนับสนุนเพิ่มอีกร้อยละ 5 ของมูลค่าสินทรัพย์การลงทุน หากไม่ได้ปรับลดพนักงานในช่วงที่ได้รับเงินสนับสนุน พร้อมกับดำเนินการอย่างน้อย 2 ใน 5 ข้อดังต่อไปนี้

- มีการใช้จ่ายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตอุปกรณ์และเครื่องมือ (Tooling Industry) ในแอฟริกาใต้ คิดเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของงบประมาณการจัดซื้ออุปกรณ์ทั้งหมด หรืองบประมาณที่เพิ่มขึ้นมาร้อยละ 10 นับจากปีฐาน ในกรณีของผู้ผลิตยานยนต์ และร้อยละ 20 ในกรณีของผู้ผลิตธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์
- มีการใช้จ่ายการวิจัยและพัฒนา (R&D) ในด้านการคิดค้นนวัตกรรม ชิ้นส่วน ผลิตภัณฑ์ หรือพัฒนากระบวนการผลิต ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ของมูลค่าการลงทุน และต้องไม่ต่ำกว่า 50 ล้านแรนด์ในกรณีของผู้ผลิตยานยนต์ หรือ 1.5 ล้านแรนด์ในกรณีของธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์
- มีการว่าจ้างแรงงานเพิ่ม 100 ตำแหน่ง หรือ ในสัดส่วน 1 ตำแหน่งต่อการลงทุน 5 ล้านแรนด์ ในกรณีของผู้ผลิตยานยนต์ ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จะใช้เกณฑ์ว่ามีการจ้างงานเพิ่ม 50 ตำแหน่ง หรือ ในสัดส่วน 1 ตำแหน่งต่อการลงทุน 1 ล้านแรนด์
- มีการผลิตยานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทดแทนการนำเข้า
- มีการเพิ่มมูลค่าให้กับการผลิตในประเทศ (Local Content)
- ใต้การรับรอง BB-BEE ในระดับที่ 3 หรือสูงกว่า

บริษัทอาจได้รับเงินสนับสนุนเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 5 เพิ่มเติมจากข้างต้น หากสามารถดำเนินการได้ดังต่อไปนี้

ผู้ผลิตยานยนต์

- ในกรณีที่ยอดการผลิตยานยนต์ต่อปีต่ำกว่า 50,000 คันต่อปี ต้องเพิ่มยอดการผลิตให้ได้ 65,000 คันภายในปีที่สองของการผลิต
- ในกรณีที่ยอดการผลิตยานยนต์อยู่ที่ระหว่าง 50,000 ถึง 65,000 คัน ต้องเพิ่มยอดการผลิตให้ได้อ้อยละ 30 ภายในปีที่สองของการผลิต
- ในกรณีที่ยอดการผลิตยานยนต์อยู่ที่ระหว่าง 65,000 ถึง 100,000 คัน ต้องเพิ่มยอดการผลิตให้ได้อ้อยละ 25 ภายในปีที่สองของการผลิต
- ในกรณีที่ยอดการผลิตยานยนต์สูงกว่า 100,000 คัน ต้องเพิ่มยอดการผลิตให้ได้อ้อยละ 20 ภายในปีที่สองของการผลิต
- ในกรณีที่ยอดการผลิตยานยนต์สูงกว่า 200,000 คัน ให้คงยอดขายไว้ในช่วงระยะเวลาสองปี



ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

- รายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 ในปีแรก และเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 ในปีที่สอง

นอกจากนี้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่จะมีหรือคาดว่าจะมีการลงทุนเพื่อพัฒนากระบวนการผลิต ผลิตภัณฑ์ คุณภาพผลิตภัณฑ์ สามารถขอรับเงินสนับสนุนได้สูงสุด 1 ล้านแรนด์ (ภายในกรอบระยะเวลา 3 ปี) โดยอาจขอพร้อมเงินสนับสนุนการลงทุนหรือขอภายหลังก็ได้ แต่หากเป็นการขอแยกจากก้อนหลัก จะสามารถขอได้ไม่เกินร้อยละ 20 ของมูลค่าการลงทุน

สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนในธุรกิจยานยนต์ขนาดใหญ่ ยานยนต์เพื่อการพาณิชย์และชิ้นส่วน (MHCV-AIS)

Medium and Heavy Commercial Vehicles Automotive Investment Scheme (MHCV-AIS) มุ่งหมายส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจการผลิตยานยนต์ขนส่งสินค้า (Truck Manufacturers) แชสซีรถบัส (Bus Chassis Manufacturers) และชิ้นส่วน อุปกรณ์ และโครงยานยนต์ขนส่งสินค้า และรถบัส (Component Manufacturers, Deemed Component Manufacturers, Tooling companies and Bus and Truck Body Manufacturers)

สิทธิประโยชน์ของโครงการ MHCV-AIS เป็นเงินสนับสนุน (Grant) คิดเป็นร้อยละ 20 ของมูลค่าสินทรัพย์การลงทุนที่ DTI กำหนด ในกรณีของธุรกิจการผลิตยานยนต์ขนส่งสินค้า) และ ร้อยละ 25 ของมูลค่าสินทรัพย์การลงทุนที่ DTI กำหนด ในกรณีของธุรกิจชิ้นส่วน อุปกรณ์ และ โครงยานยนต์ขนส่งสินค้าและรถบัส) ซึ่งรวมถึง

- อาคารและค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงอาคาร
- โรงงาน เครื่องจักร เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิต
- โรงงานเก่าที่นำมาปรับปรุง เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตมือสอง

บริษัทอาจได้รับเงินสนับสนุนเพิ่มอีกร้อยละ 5 ของมูลค่าสินทรัพย์การลงทุน หากไม่ได้ปรับลดพนักงานในช่วงที่ได้รับเงินสนับสนุน พร้อมกับดำเนินการอย่างน้อย 2 ใน 6 ข้อดังต่อไปนี้

- มีการใช้จ่ายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตอุปกรณ์และเครื่องมือ (Tooling Industry) ในแอฟริกาใต้ คิดเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของงบประมาณการจัดซื้ออุปกรณ์ทั้งหมด หรืองบประมาณที่เพิ่มขึ้นมาร้อยละ 10 นับจากปีฐาน ในกรณี



ของผู้ผลิตยานยนต์ขนส่งสินค้า และร้อยละ 20 ในกรณีของผู้ผลิตธุรกิจชิ้นส่วน อุปกรณ์ และโครงยานยนต์ขนส่งสินค้าและรถบัส

- มีการใช้จ่ายการวิจัยและพัฒนา (R&D) ในด้านการออกแบบหรือเพื่อพัฒนา ศักยภาพการผลิต ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ของมูลค่าการลงทุนในรอบระยะเวลา 3 ปี
- มีการว่าจ้างแรงงานเพิ่มขึ้นในสัดส่วน 1 ตำแหน่งต่อการลงทุน 1 ล้านดอลลาร์ หรือ 20 ตำแหน่ง ในกรณีของผู้ผลิตยานยนต์ขนส่งสินค้า และ 10 ตำแหน่งในกรณีของผู้ผลิตชิ้นส่วน อุปกรณ์ และโครงยานยนต์ขนส่งสินค้าและรถบัส
- มีการผลิตยานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทดแทนการนำเข้า
- มีการเพิ่มมูลค่าให้กับการผลิตในประเทศ (Local Content)
- ได้รับการรับรอง BB-BEE ในระดับที่ 3 หรือสูงกว่า

บริษัทอาจได้รับเงินสนับสนุนเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 5 เพิ่มเติมจากข้างต้น หากสามารถ ดำเนินการได้ดังต่อไปนี้

ผู้ผลิตยานยนต์ขนส่งสินค้า

- ในกรณีที่ยอดการผลิตต่อปีต่ำกว่า 2,000 คันต่อปี ต้องเพิ่มยอดการผลิตให้ได้ 2,500 คันภายในปีที่สองของการผลิต
- ในกรณีที่ยอดการผลิตอยู่ที่ระหว่าง 2,000 ถึง 2,500 คัน ต้องเพิ่มยอดการผลิตให้ได้ ร้อยละ 30 ภายในปีที่สองของการผลิต
- ในกรณีที่ยอดการผลิตอยู่ที่ระหว่าง 2,500 ถึง 3,000 คัน ต้องเพิ่มยอดการผลิตให้ได้ ร้อยละ 25 ภายในปีที่สองของการผลิต
- ในกรณีที่ยอดการผลิตสูงกว่า 3,500 คัน ต้องเพิ่มยอดการผลิตให้ได้ร้อยละ 20 ภายในปีที่สองของการผลิต
- ในกรณีที่ยอดการผลิตสูงกว่า 4,000 คัน ให้คงยอดขายไว้ในช่วงระยะเวลาสองปี

ชิ้นส่วน อุปกรณ์ และโครงยานยนต์ขนส่งสินค้าและรถบัส

- รายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 ในปีแรก และเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 ในปีที่สอง
- ชิ้นส่วนที่ผลิตต้องทดแทนการส่งออก และยังไม่มีการผลิตในแอฟริกาใต้

นอกจากนี้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่จะมีหรือคาดว่าจะมีการลงทุนเพื่อพัฒนา กระบวนการผลิต ผลิตภัณฑ์ คุณภาพผลิตภัณฑ์ สามารถขอรับเงินสนับสนุนได้สูงสุด 1 ล้านดอลลาร์



(ภายในกรอบระยะเวลา 3 ปี) โดยอาจขอพร้อมเงินสนับสนุนการลงทุนหรือขอภายหลังก็ได้ แต่หากเป็นการขอแยกจากก้อนหลัก จะสามารถขอได้ไม่เกินร้อยละ 20 ของมูลค่าการลงทุน

สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนในธุรกิจยานยนต์ขนส่งมวลชนและชิ้นส่วน (P-AIS)

P-AIS มุ่งหมายส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจการผลิตยานยนต์ขนส่งมวลชน (People-Carrier Automotive) โดยเป็นยานยนต์ประกอบ (Complete Knocked Down: CKD) และการผลิตชิ้นส่วนสำหรับยานยนต์ขนส่งมวลชน โดยผู้ผลิตต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้ เพื่อรับสิทธิประโยชน์จากโครงการ P-AIS

ผู้ผลิตยานยนต์ประกอบ

- เป็นผู้ผลิตยานยนต์ขนส่งมวลชนขนาด 10 ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 35 คน และน้ำหนักยานยนต์เกิน 2,000 กก. โดยต้องเป็นยานยนต์ประกอบ

การผลิตชิ้นส่วนขนส่งมวลชน

- เป็นผู้รับผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขนส่งมวลชน ที่มีสัญญาการผลิตจากผู้ผลิตยานยนต์ในแอฟริกาใต้หรือต่างประเทศ และคาดว่าจะมีรายได้คิดเป็นสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของมูลค่าการลงทุนหรือมากกว่า 10 ล้านแรนด์ในปีแรกของการผลิต

สำหรับผู้ผลิตยานยนต์ประกอบ สิทธิประโยชน์ของโครงการ P-AIS เป็นเงินสนับสนุน (Grant) คิดเป็นร้อยละ 20 ของมูลค่าสินทรัพย์การลงทุนที่ DTI กำหนด และร้อยละ 25 ในกรณีของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขนส่งมวลชน ซึ่งสินทรัพย์การลงทุนนั้นรวมถึง

- อาคารและค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงอาคาร
- โรงงาน เครื่องจักร เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิต
- โรงงานเก่าที่นำมาปรับปรุง เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตมือสอง

บริษัทอาจได้รับเงินสนับสนุนเพิ่มอีกร้อยละ 5 ของมูลค่าสินทรัพย์การลงทุน หากไม่ได้ปรับลดพนักงานในช่วงที่ได้รับเงินสนับสนุน พร้อมกับดำเนินการอย่างน้อย 2 ใน 6 ข้อดังต่อไปนี้

- มีการใช้จ่ายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตอุปกรณ์และเครื่องมือ (Tooling Industry) ในแอฟริกาใต้ คิดเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของงบประมาณการ



จัดซื้ออุปกรณ์ทั้งหมด หรืองบประมาณที่เพิ่มขึ้นมาร้อยละ 10 นับจากปีฐาน ในกรณีของผู้ผลิตยานยนต์ประกอบ และร้อยละ 20 ในกรณีของผู้ผลิตธุรกิจชิ้นส่วน

- มีการใช้จ่ายเพื่อการวิจัยและพัฒนา (R&D) ในด้านการออกแบบหรือเพื่อพัฒนาศักยภาพการผลิต ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ของมูลค่าการลงทุน โดยต้องไม่ต่ำกว่า 50 ล้านดอลลาร์สำหรับผู้ผลิตยานยนต์ประกอบ และ 1.5 ล้านดอลลาร์ในกรณีของผู้ผลิตชิ้นส่วน
- มีการว่าจ้างแรงงานเพิ่ม 100 ตำแหน่ง หรือในสัดส่วน 1 ตำแหน่งต่อการลงทุน 5 ล้านดอลลาร์ ในกรณีของผู้ผลิตยานยนต์ประกอบ ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วน ให้มีการว่าจ้างเพิ่มขึ้น 50 ตำแหน่ง หรือในสัดส่วน 1 ตำแหน่งต่อการลงทุน 1 ล้านดอลลาร์
- มีการผลิตยานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทดแทนการนำเข้า
- ใต้การรับรอง BB-BEE ในระดับที่ 3 หรือสูงกว่า

บริษัทอาจได้รับเงินสนับสนุนเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 5 เพิ่มเติมจากข้างต้น หากสามารถดำเนินการได้ดังต่อไปนี้

ผู้ผลิตยานยนต์ประกอบ

- มีการว่าจ้างงานเพิ่มขึ้น 150 ตำแหน่งในปีแรกหลังเริ่มการผลิต
- มีการว่าจ้างงานเพิ่มขึ้น 250 ตำแหน่งในปีที่สองหลังเริ่มการผลิต

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขนส่งมวลชน

- รายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 ในปีแรก และเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 ในปีที่สอง

นอกจากนี้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขนส่งมวลชนที่จะมีหรือคาดว่าจะมีการลงทุนเพื่อพัฒนากระบวนการผลิต ผลิตภัณฑ์ คุณภาพผลิตภัณฑ์ สามารถขอรับเงินสนับสนุนได้สูงสุด 1 ล้านดอลลาร์ (ภายในกรอบระยะเวลา 3 ปี) โดยอาจขอพร้อมเงินสนับสนุนการลงทุนหรือขอภายหลังก็ได้ แต่หากเป็นการขอแยกจากก้อนหลัก จะสามารถขอได้ไม่เกินร้อยละ 20 ของมูลค่าการลงทุน



➤ อุตสาหกรรมการเพาะเลี้ยงพืชและสัตว์ในน้ำ

Aquaculture Development and Enhancement Programme (ADEP)

ADEP มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการลงทุนเพาะเลี้ยงพืชและสัตว์ใน ทั้งการเพาะเลี้ยง การแปรรูป และบริการสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง โดยธุรกิจที่เข้าเกณฑ์การรับสิทธิประโยชน์นี้ต้องได้รับการจัดอยู่ในหมวด 132, 301 หรือ 3012 ตาม Standard Industrial Classification (SIC)

สิทธิประโยชน์ที่ให้เงินสนับสนุน (Grant) สูงสุด 40 ล้านแรนด์ เพื่อการลงทุนอุปกรณ์และเครื่องจักร (อาจเป็นการซื้อหรือการเช่าก็ได้) โครงสร้างพื้นฐาน ที่ดิน อาคาร การปรับปรุงพื้นที่ ยานยนต์เพื่อการขนส่ง และเรือ โดยกำหนดกรอบเวลาการลงทุนสูงสุด 2 ปี

4.2.1.3 สิทธิประโยชน์และเงินทุนสนับสนุนอื่น ๆ

Export Marketing and Investment Assistance (EMIA)

EMIA มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าที่ผลิตในแอฟริกใต้และดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment) ผ่านการให้เงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายการจัดแสดงสินค้า การวิจัยการตลาด รวมถึงค่าใช้จ่ายเพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้มาร่วมทุน

Support Programme for Industrial Innovation (SPII)

SPII เป็นการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการพัฒนาผลิตภัณฑ์หรือกระบวนการผลิต โดยบริษัทสามารถรับสิทธิประโยชน์นี้ได้ ต้องอยู่ในอุตสาหกรรมผลิต (Manufacturing) หรืออุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ที่กำลังพัฒนาสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ใหม่ ซึ่ง SPII จะให้การสนับสนุนค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึง ค่าเดินทาง อุปกรณ์หรือเครื่องมือการวิจัย กระบวนการทดสอบผลิตภัณฑ์ ค่าใช้จ่ายการจดสิทธิบัตร ค่าจ้างบุคลากรภายนอก ฯลฯ

ทั้งนี้ ปริมาณเงินสนับสนุนที่ได้รับจะแปรผันไปตามสัดส่วนการถือหุ้นของประชากรผิวดำ ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- บริษัทที่มีสัดส่วนการถือหุ้นของประชากรผิวดำระหว่างร้อยละ 0 ถึง 25 สามารถรับการสนับสนุนได้ร้อยละ 50 ของค่าใช้จ่ายโครงการ สูงสุด 5 ล้านแรนด์



- บริษัทที่มีสัดส่วนการถือหุ้นของประชากรผิวดำระหว่างร้อยละ 25 ถึง 50 หรือสตรีหรือผู้พิการถือครองหุ้นมากกว่าร้อยละ 50 สามารถรับการสนับสนุนได้ร้อยละ 65 ของค่าใช้จ่ายโครงการ สูงสุด 5 ล้านดอลลาร์
- บริษัทที่มีสัดส่วนการถือหุ้นของประชากรผิวดำสูงกว่าร้อยละ 50 สามารถรับการสนับสนุนได้ร้อยละ 75 ของค่าใช้จ่ายโครงการ สูงสุด 5 ล้านดอลลาร์

4.2.2 อุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริม

แผน IPAP 2016/17 – 2018/19 เป็นแผนแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมระหว่างปี 2559 ถึง 2562 ได้จัดให้อุตสาหกรรมดังต่อไปนี้เป็น Priority Sector หรืออุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน (มีการกำหนดสิทธิประโยชน์เฉพาะในบางอุตสาหกรรม)

- เครื่องนุ่งห่ม สิ่งทอ รองเท้า และหนัง (Clothing, Textiles, Footwear and Leather)
- ผลิตภัณฑ์ยานยนต์ ชิ้นส่วน ยานยนต์เชิงพาณิชย์ขนาดกลางและขนาดใหญ่ (Automotive Products, Components, Medium/Heavy Commercial Vehicles)
- พลาสติกและเภสัชอุตสาหกรรม (Plastics and Pharmaceuticals)
- การแปรรูปผลิตภัณฑ์เหล็ก เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่งทางรถไฟ (Metals Fabrication, Capital and Rail Transport Equipment)
- การแปรรูปเกษตรกรรม (Agro-Processing)
- ป่าไม้ ไม้ซุง ไม้เนื้อแข็ง กระดาษ และเฟอร์นิเจอร์ (Forestry, Timber, Paper, Pulp And Furniture)
- บริการทางธุรกิจ (Business Process Services)
- อุตสาหกรรมสร้างสรรค์ รวมถึงงานฝีมือ ดนตรี และภาพยนตร์ (Creative Industries: Crafts, Music and Film)
- อุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green & Energy-Saving Industries)
- การแต่งแร่ (Downstream Mineral Beneficiation)
- บริการที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันและแก๊ส (Upstream Oil & Gas Services and Equipment)
- การต่อเรือ (Boatbuilding)
- นิวเคลียร์ (Nuclear)
- วัสดุขั้นสูง (Advanced Materials)
- อวกาศยานและการป้องกันประเทศ (Aerospace and Defence)



- อิเล็กทรอนิกส์และบริการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Electro-technical/ICT Services Sector)

4.2.3 เขตอุตสาหกรรม เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตส่งเสริมการส่งออก/เขตส่งเสริมการค้าเสรี

ในแอฟริกาใต้ เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones: SEZ) เป็นคำที่ใช้เรียกพื้นที่ที่ได้รับการระบุให้ใช้กฎหมายพิเศษด้านภาษีและอากร เพื่อกระตุ้นการค้าระหว่างประเทศหรือการลงทุน โดยประกอบไปด้วยพื้นที่หลายประเภท ได้แก่

- **Industrial Development Zone (IDZ)** หรือเขตพัฒนาอุตสาหกรรม เป็นพื้นที่เพื่อการลงทุนจัดตั้งโรงงาน มีเป้าหมายหลักเป็นการเพิ่มมูลค่าสินค้า และการผลิตสินค้าส่งออก
- **Free Port** หรือท่าปลอดอากร เป็นพื้นที่นำเข้าสินค้าซึ่งจะได้รับการเพิ่มมูลค่าในแอฟริกาใต้
- **Free Trade Zone** หรือเขตการค้าเสรี เป็นพื้นที่ปลอดอากรเพื่อจัดเก็บสินค้าส่งออก
- **Sector Development Zone** เป็นเขตหรือพื้นที่ซึ่งถูกกำหนดให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมเฉพาะ

➤ สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนใน Industrial Development Zones (IDZ)

ในปัจจุบัน แอฟริกาใต้มีเขตพัฒนาอุตสาหกรรม (IDZ) ทั้งหมด 5 แห่ง ได้แก่ Richards Bays IDZ, Coega IDZ, East London IDZ, Saldanha Bay IDZ และ Dube TradePort IDZ โดยที่ตั้งเป็นดังที่ปรากฏในภาพที่ 4-2



ภาพที่ 4-2 เขตพัฒนาอุตสาหกรรม (Industrial Development Zone) ในแอฟริกาใต้



ที่มา: Department of Trade and Industry (DTI)

การลงทุนใน IDZ อาจได้รับสิทธิประโยชน์ดังต่อไปนี้

- อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 15 (ลดจากอัตราปกติที่ร้อยละ 28) โดยมีข้อแม้ว่าร้อยละ 90 ของรายได้ต้องเกิดจากกิจกรรมทางธุรกิจในประเทศ
- การลดหย่อนภาษีจากค่าใช้จ่ายการก่อสร้าง (Building Allowances) โดยหากมีการก่อสร้างหรือปรับปรุงอาคาร จะสามารถคิดเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อลดหย่อนภาษีได้ในอัตราร้อยละ 10 ต่อปี ทั้งนี้ บริษัทที่สามารถขอรับสิทธิประโยชน์ข้อนี้ได้ ต้องไม่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับสุรา (SIC Code 3051 และ 3052) ยาสูบ (SIC Code 3060) และอาวุธ (SIC Code 3577)
- การคืนภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรนำเข้าส่งออก สำหรับสินค้าประเภทเครื่องจักร และวัตถุดิบการผลิต



4.3 กฎหมายและกฎระเบียบด้านการลงทุน

4.3.1 กฎหมายด้านการลงทุน

ดังที่ได้นำเสนอไปในตอนต้นของบท แอฟริกาใต้มีนโยบายที่เปิดกว้างต่อการลงทุนจากต่างประเทศ โดยจำกัดการลงทุนจากบางประเทศในเพียงอุตสาหกรรมเท่านั้น ได้แก่ ธุรกิจธนาคาร การแพร่ภาพและการกระจายเสียง และโทรคมนาคม โดยเพดานสัดส่วนการถือหุ้นของชาวต่างชาติในธุรกิจดังกล่าว เป็นดังที่เสนอในตารางที่ 4-6

ตารางที่ 4-6 เพดานสัดส่วนการถือหุ้นชาวต่างชาติในแอฟริกาใต้

อุตสาหกรรม	เพดานสัดส่วนการถือหุ้นของชาวต่างชาติ
ธนาคาร	ร้อยละ 50
การแพร่ภาพและการกระจายเสียง	ร้อยละ 20
โทรคมนาคม	

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก Reuter Practical Law

ทั้งนี้ รัฐบาลแอฟริกาใต้อยู่ระหว่างการจัดทำกฎหมายที่จำกัดสัดส่วนความเป็นเจ้าของในธุรกิจบริการรักษาความปลอดภัย (Private Security) ซึ่งจะจำกัดไม่ให้ชาวต่างชาติถือครองหุ้นส่วนใหญ่ (Majority Ownership) ของบริษัท

กฎหมายแอฟริกาใต้รับรองการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันระหว่างนักลงทุนชาวแอฟริกาใต้และนักลงทุนต่างชาติ ในด้านการคุ้มครองการลงทุน บทบัญญัติของ Protection of Investment Act 22 of 2015 ได้ระบุข้อกำหนดสำคัญไว้ดังต่อไปนี้

- มีการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันระหว่างนักลงทุนชาวแอฟริกาใต้และชาวต่างชาติ
- ไม่มีการเวนคืนทรัพย์สิน เว้นแต่เพื่อประโยชน์ของสาธารณะ และต้องได้รับค่าชดเชยตามที่ Expropriation Act 63 (1975) ได้กำหนดไว้
- นักลงทุนต่างชาติสามารถนำกำไรกลับประเทศได้อย่างเสรี ภายใต้กรอบของกฎหมายการควบคุมเงินตราต่างประเทศ (Exchange Control)



4.3.2 กฎหมายแรงงาน

4.3.2.1 ค่าจ้างขั้นต่ำ (Minimum Wage)

แอฟริกาใต้ยังไม่มีข้อกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำทั่วประเทศ (มีรายงานว่ากฎหมายค่าจ้างขั้นต่ำจะเริ่มบังคับใช้ในปี 2561 ที่อัตราชั่วโมงละ 20 แรนด์⁶) อย่างไรก็ตาม ได้มีการกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำของบางอาชีพ ซึ่งรวมถึง พนักงานทำความสะอาด (Contract Cleaner) แรงงานทั่วไป (Domestic Workers) อาชีพขายส่งและขายสินค้า (Wholesale and Retail Sector) บริการแท็กซี่ แรงงานในอุตสาหกรรมป่าไม้ และแรงงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและสุขภาพ (Hospitality) โดยอัตราค่าจ้างจะแตกต่างกันออกไปในแต่ละพื้นที่

พนักงานทำความสะอาด (Contract Cleaner)

ตารางที่ 4-7 อัตราค่าแรงขั้นต่ำของพนักงานทำความสะอาด (Contract Cleaner)

พื้นที่	ค่าแรงขั้นต่ำ (แรนด์ต่อ ชม.)
พื้นที่ A*	19.38
พื้นที่ B**	เป็นไปตามที่ Bargaining Council Agreement กำหนด
พื้นที่ C***	17.66

ที่มา: Department of Labour

* พื้นที่ A ได้แก่ Cape Town, Greater East Rand Metro, Johannesburg, Tshwane and Nelson Mandela, Emfuleni,

Merafong, Mogale City, Metsimaholo, Randfontein, Stellenbosch และ Westonaria

** พื้นที่ B ได้แก่ KwaZulu-Natal

*** พื้นที่ C ได้แก่ พื้นที่อื่นๆ ที่ไม่ใช่พื้นที่ A และ B

⁶ <http://www.timeslive.co.za/local/2017/05/01/South-Africa%E2%80%99s-national-minimum-wage-could-hurt-small-firms-and-rural-workers>



แรงงานทั่วไป (Domestic Workers)

ตารางที่ 4-8 อัตราค่าแรงขั้นต่ำของแรงงานทั่วไป (Domestic Workers)

พื้นที่	อัตราค่าแรงต่อชั่วโมง (แรนด์ต่อ ชม.)	อัตราค่าแรงต่อสัปดาห์ (แรนด์ต่อสัปดาห์)	อัตราค่าแรงต่อเดือน (แรนด์ต่อเดือน)
<u>จำนวนชั่วโมงทำงานมากกว่า 27 ชั่วโมงต่อสัปดาห์</u>			
พื้นที่ A*	12.42	559.09	2,422.54
พื้นที่ B**	11.31	508.93	2,205.17
<u>จำนวนชั่วโมงทำงานน้อยกว่า 27 ชั่วโมงต่อสัปดาห์</u>			
พื้นที่ A*	14.54	392.58	1,701.06
พื้นที่ B**	13.53	360.54	1,562.21

ที่มา: Department of Labour

* พื้นที่ A ได้แก่ เขตเทศบาล (Local Municipality) ของเมือง Bergvrievier, Breederivier, Buffalo City, Cape Agulhas, Cederberg, Drakenstein, Emalahleni, Emfuleni, Gamagara, George, Hibiscus Coast, Karoo Hoogland, Kgatelopele, Khara Hais, Knysna, Kungwini, Kouga, Langeberg, Lesedi, Makana, Mangaung, Matzikama, Metsimaholo, Middelburg, Midvaal, Mngeni, Mogale, Mosselbaai, Msunduzi, Mtubatu, Nama Khoi, Nelson Mandela, Nokeng tsa Taemane, Oudtshoorn, Overstrand, Plettenbergbaai, Potchefstroom, Randfontein, Richtersveld, Saldanha Bay, Sol Plaatjie, Stellenbosch, Swartland, Swellendam, Theewaterskloof, Umdoni, uMhlathuze และ Witzenberg เขตเมือง (Metropolitan Municipality) ของนคร Ethekwini, Cape Town, Johannesburg, Tshwane และ Ekurhuleni

** พื้นที่ B ได้แก่ พื้นที่อื่นๆ นอกจากที่ระบุไว้ในพื้นที่ A

การขายส่ง (Wholesale) และการขายสินค้า (Retail Sector)

ตารางที่ 4-9 อัตราค่าแรงขั้นต่ำของพนักงานขายส่ง (Wholesale) และขายสินค้า (Retail Sector)

ตำแหน่ง	พื้นที่	อัตราค่าแรงต่อชั่วโมง (แรนด์ต่อ ชม.)	อัตราค่าแรงต่อสัปดาห์ (แรนด์ต่อสัปดาห์)	อัตราค่าแรงต่อเดือน (แรนด์ต่อเดือน)
ผู้จัดการ (Managers)	พื้นที่ A*	37.59	1,691.77	7,330.47
	พื้นที่ B**	31.91	1,436.36	6,223.79
ผู้ช่วยผู้จัดการ (Assistant Manager)	พื้นที่ A*	34.28	1,542.95	6,685.61
	พื้นที่ B**	29.43	1,324.58	5,739.41
พนักงานเก็บเงิน (Cashiers)	พื้นที่ A*	20.14	906.41	3,927.46
	พื้นที่ B**	17.41	783.63	3,395.47
เสมียน (Clerks)	พื้นที่ A*	23.7	1,066.59	4,621.56
	พื้นที่ B**	20.6	927.31	4,018.07
ผู้จัดแสดงสินค้า (Displayer)	พื้นที่ A*	24.61	1,107.74	4,799.88
	พื้นที่ B**	19.91	896.24	3,883.44



ตำแหน่ง	พื้นที่	อัตราค่าแรงต่อชั่วโมง (แรนด์ต่อ ชม.)	อัตราค่าแรงต่อสัปดาห์ (แรนด์ต่อสัปดาห์)	อัตราค่าแรงต่อเดือน (แรนด์ต่อเดือน)
คนขับรถขนส่งน้ำหนักไม่เกิน 3,500 กก.	พื้นที่ A*	18.29	823.18	3,566.88
	พื้นที่ B**	15.63	703.74	3,049.31
คนขับรถขนส่งน้ำหนักระหว่าง 3,501 - 9,000 กก.	พื้นที่ A*	21.89	985.33	4,269.44
	พื้นที่ B**	18.68	840.77	3,643.08
คนขับรถขนส่งน้ำหนักระหว่าง 9,001 < 16,000 กก.	พื้นที่ A*	23.83	1,072.79	4,648.41
	พื้นที่ B**	22.34	1,005.53	4,357.00
คนขับรถขนส่งน้ำหนักเกิน 16,000 กก.	พื้นที่ A*	26.19	1,178.78	5,107.64
	พื้นที่ B**	24.55	1,105.02	4,788.08
คนขับรถยกของ (Forklift Operator)	พื้นที่ A*	17.94	807.29	3,498.01
	พื้นที่ B**	15.2	684.42	2,965.62
ผู้ช่วยทั่วไปและคนเก็บรถเข็น (General Assistant and Trolley Collector)	พื้นที่ A*	16.52	743.83	3,223.01
	พื้นที่ B**	15.14	681.59	2,953.36
ผู้จัดสินค้า (Merchandiser)	พื้นที่ A*	18.98	854.33	3,701.82
	พื้นที่ B**	16.45	740.35	3,207.97
ยามรักษาความปลอดภัย (Security Guard)	พื้นที่ A*	16.78	755.32	3,272.81
	พื้นที่ B**	16.78	755.32	3,272.81
ผู้ขาย (Sales Person)	พื้นที่ A*	23.7	1,066.59	4,621.56
	พื้นที่ B**	20.6	927.31	4,018.07
ผู้ช่วยร้านค้า (Shop Assistants)	พื้นที่ A*	18.98	854.33	3,701.82
	พื้นที่ B**	16.45	740.35	3,207.97
ผู้คุมร้านค้า (Supervisor)	พื้นที่ A*	29.15	1,311.82	5,684.12
	พื้นที่ B**	24.99	1,124.83	4,873.90
ผู้จัดการฝึกหัด (Trainee Manager)	พื้นที่ A*	31.49	1,417.23	6,140.88
	พื้นที่ B**	26.72	1,202.30	5,209.59

ที่มา: Department of Labour

* พื้นที่ A ได้แก่ Bergvriev, Breede Valley, Buffalo City, Cape Agulhas, Cederberg, City of Cape Town, City of Johannesburg Metropolitan Municipality, City of Tshwane, Drakenstein, Ekurhuleni, Emalaheni, Emfuleni, Ethekwini Metropolitan Municipality, Gamagara, George, Hibiscus Coast, Karoo Hoogland, Kgalatelopele, Khara Hais, Knysna, Kungwini, Kouga, Hessequa local authority, Lesedi, Makana, Mangaung, Matzikama, Metsimaholo, Middelburg (Mpumalanga), Midvaal, Mngeni, Mogale, Mosselbaai, Msunduzi, Mtubatuba, Nama Khoi, Nelson Mandela, Nokeng tsa Taemane, Oudtshoorn, Overstrand, Plettenbergbaai, Potchefstroom, Randfontein, Richtersveld, Saldanha Bay, Sol Plaatjie, Stellenbosch, Swartland, Swellendam, Theewaterskloof, Umdoni, uMhlathuze และ Witzenberg

** พื้นที่ B ได้แก่ พื้นที่อื่นๆ นอกจากที่ระบุไว้ในพื้นที่ A



บริการแท็กซี่

ตารางที่ 4-10 อัตราค่าจ้างพนักงานในธุรกิจแท็กซี่

ตำแหน่ง	อัตราค่าแรงต่อชั่วโมง (แรนด์ต่อ ชม.)	อัตราค่าแรงต่อสัปดาห์ (แรนด์ต่อสัปดาห์)	อัตราค่าแรงต่อเดือน (แรนด์ต่อเดือน)
คนขับ	15.47	742.8	3,218.57
ธุรกิจ	15.47	742.8	3,218.57
คนคุมคิว (Rank Marshall)	12.32	591.81	2,564.33
อื่นๆ	10.78	517.83	2,243.80

ที่มา: Department of Labour

อุตสาหกรรมป่าไม้

ตารางที่ 4-11 อัตราค่าจ้างพนักงานในอุตสาหกรรมป่าไม้

อัตราค่าแรงต่อชั่วโมง (แรนด์ต่อ ชม.)	อัตราค่าแรงต่อสัปดาห์ (แรนด์ต่อสัปดาห์)	อัตราค่าแรงต่อเดือน (แรนด์ต่อเดือน)
15.39	692.62	3,001.13

ที่มา: Department of Labour

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและสุขภาพ (Hospitality)

ตารางที่ 4-12 อัตราค่าจ้างพนักงานในอุตสาหกรรมป่าไม้

ขนาดบริษัท	อัตราค่าแรงต่อชั่วโมง (แรนด์ต่อ ชม.)	อัตราค่าแรงต่อสัปดาห์ (แรนด์ต่อสัปดาห์)	อัตราค่าแรงต่อเดือน (แรนด์ต่อเดือน)
มีลูกจ้าง 1 ถึง 10 คน	15.17	682.97	2,959.35
มีลูกจ้าง 11 ถึง 50 คน	16.91	761.25	3,298.52

ที่มา: Department of Labour



4.3.2.2 ข้อกำหนด ข้อบังคับทั่วไปเกี่ยวกับการว่าจ้างในแอฟริกาใต้

➤ สัญญาจ้างงาน

การว่าจ้างงานทุกครั้งต้องมีสัญญาจ้าง ซึ่งต้องมีข้อมูลดังต่อไปนี้

- ชื่อเต็มและที่อยู่ของนายจ้าง
- ชื่อเต็มของลูกจ้าง
- ชื่อตำแหน่งของลูกจ้าง พร้อมคำอธิบายงานโดยสังเขป
- สถานที่ทำงาน
- วันที่เริ่มการว่าจ้าง
- จำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน และจำนวนวันทำงานต่อสัปดาห์
- อัตราค่าจ้าง เงินเดือน หรือวิธีการคิดค่าตอบแทน
- อัตราค่าจ้างสำหรับการทำงานเกินเวลา
- อัตราค่าจ้างพิเศษ
- สิ่งตอบแทนการจ้างอื่นๆ
- รอบการจ่ายค่าจ้าง
- ส่วนที่หักออกจากค่าจ้าง (Deductions)
- จำนวนวันลาที่ได้รับอนุญาต
- กำหนดเวลาแจ้งเพื่อทราบการขอลาออก
- ระยะเวลาจ้าง

➤ ชั่วโมงทำงาน

ชั่วโมงทำงาน

จำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน (หรือต่อสัปดาห์) สูงสุด จะแปรผันตามจำนวนวันทำงานต่อสัปดาห์ ดังที่ปรากฏในตารางที่ 4-13



ตารางที่ 4-13 จำนวนชั่วโมงทำงานต่อสัปดาห์

จำนวนวันทำงานต่อสัปดาห์	ชั่วโมงทำงานต่อวันสูงสุด	ชั่วโมงทำงานต่อสัปดาห์สูงสุด
1 ถึง 5 วัน	9 ชม.	45 ชม.
มากกว่า 5 วัน	8 ชม.	45 ชม.

ที่มา: Department of Labour

ทั้งนี้ ลูกจ้างอาจตกลงทำงานถึง 12 ชม. ต่อวันได้ ถึงกระนั้น จำนวนชั่วโมงต่อสัปดาห์จะต้องไม่สูงไปกว่า 45 ชม. ต่อสัปดาห์ จำนวนชั่วโมงล่วงเวลาต้องไม่เกิน 10 ชม. ต่อสัปดาห์ และต้องทำงานไม่เกิน 5 วันต่อสัปดาห์

นอกจากนี้ ลูกจ้างและนายจ้างอาจตกลงชั่วโมงทำงานเป็นจำนวนเฉลี่ยต่อสัปดาห์แทนได้ โดยมีข้อแม้ว่าต้องไม่เกิน 45 ชม. และจำนวนชั่วโมงล่วงเวลาต้องไม่เกิน 5 ชม. ต่อสัปดาห์

การทำงานล่วงเวลา

สัญญาว่าจ้างต้องระบุเงื่อนไขการทำงานล่วงเวลาไว้อย่างชัดเจน โดยต้องไม่เกิน 10 ชม. ต่อสัปดาห์ (อาจเพิ่มเป็น 15 ชม. ได้ หากมีการตกลงระหว่างลูกจ้างกับนายจ้าง) และเวลาการทำงานรวมต่อวันต้องไม่เกิน 12 ชม.

ลูกจ้างต้องได้รับค่าจ้างเพิ่มขึ้นเป็น 1.5 เท่าของอัตราค่าจ้างปกติ สำหรับการทำงานล่วงเวลา ทั้งนี้ นายจ้างและลูกจ้างอาจตกลงค่าชดเชยเป็นเวลาพักเพิ่มเติมและอัตราค่าจ้างพิเศษแทนก็ได้

ชั่วโมงพัก

ลูกจ้างต้องได้เวลาพักทานข้าวเป็นเวลา 1 ชม. สำหรับการทำงาน 5 ชม. (หรือครึ่งชั่วโมง หากมีการตกลงระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง) และในกรณีชั่วโมงทำงานต่อวันน้อยกว่า 6 ชม. อาจไม่ต้องมีเวลาพักทานข้าวได้

ส่วนเวลาพักงาน ต้องได้อย่างน้อยวันละ 12 ชม. และในแต่ละสัปดาห์ต้องได้พักต่อเนื่องเป็นเวลา 36 ชม. หนึ่งครั้ง



การทำงานในวันอาทิตย์

ลูกจ้างที่ทำงานในวันอาทิตย์จะต้องได้รับค่าจ้างดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่ลูกจ้างทำงานวันอาทิตย์เป็นครั้งคราว จะต้องได้รับค่าจ้างเพิ่มขึ้น 2 เท่าจากอัตราปกติ
- ในกรณีที่ลูกจ้างทำงานวันอาทิตย์เป็นปกติอยู่แล้ว จะต้องได้รับค่าจ้างเพิ่มขึ้น 1.5 เท่าจากอัตราปกติ
- ในกรณีที่ลูกจ้างทำงานวันอาทิตย์เป็นปกติอยู่แล้ว แต่จำนวนชั่วโมงทำงานน้อยกว่าวันธรรมดา จะต้องค่าจ้างอัตราปกติ

➤ วันลา

วันลาพักร้อน

ในรอบ 12 เดือน (นับจากวันที่เริ่มสัญญาจ้าง) นายจ้างต้องให้วันลาหยุด (ไม่รวมวันหยุดราชการ) อย่างน้อย 21 วัน หรือ ให้เก็บสะสมวันลา (Accrue) ในสัดส่วน 1 วันต่อ 17 วันทำงาน หรือ 1 ชั่วโมงลาต่อ 17 ชั่วโมงทำงาน และไม่สามารถเพิ่มค่าจ้างแทนวันลาได้

วันลาจรรยาบรรณ (Family Responsibility Leave)

การลาจรรยาบรรณจะเกิดขึ้นได้กับเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ การลาคลอดบุตรธิดา (ของลูกจ้างชาย) บุตรธิดาป่วยหรือไม่สบาย และในกรณีที่คู่ครอง พ่อแม่ บุตรธิดา หลาน หรือญาติถึงแก่กรรม นายจ้างวันลาเป็นอย่างน้อย 3 วันต่อ 12 เดือนทำงาน (นับจากวันที่เริ่มสัญญาจ้าง) อย่างไรก็ตาม ข้อบังคับนี้ไม่ใช้กับกรณีดังต่อไปนี้

- ลูกจ้างที่ทำงานยังไม่ถึง 4 เดือน
- ลูกจ้างที่ทำงานน้อยกว่า 4 วันต่อสัปดาห์
- ลูกจ้างที่ทำงานน้อยกว่า 24 ชั่วโมงต่อเดือน



การลาคลอด (Maternity Leave)

สตรีที่กำลังจะมีบุตรธิดา สามารถลาคลอดได้สูงสุด 4 เดือน โดยอาจขอลาได้ 1 เดือนก่อนการคลอด หรือตามที่ตกลงกับนายจ้าง และห้ามกลับมาทำงานภายใน 6 สัปดาห์หลังคลอด

การลาป่วย

ลูกจ้างสามารถลาป่วยได้สูงสุดเท่าจำนวนวันทำงานในรอบเวลา 6 สัปดาห์ต่อการทำงาน 3 ปี แต่ในกรณีที่ยังทำงานไม่ถึง 6 เดือน ให้ลาได้ 1 วันต่อการทำงาน 26 วัน แต่ข้อบังคับนี้จะไม่ใช้กับกรณีดังต่อไปนี้

- ลูกจ้างที่ทำงานน้อยกว่า 24 ชั่วโมงต่อเดือน
- ลูกจ้างที่ได้รับค่าชดเชยการบาดเจ็บหรือการเจ็บป่วยที่เกิดขึ้นจากการทำงาน

นอกจากสิทธิประโยชน์ขั้นต้นที่นำเสนอไปข้างต้น นายจ้างต้อง

➤ การเลิกจ้าง

นายจ้างที่ประสงค์จะเลิกจ้างพนักงาน ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับดังต่อไปนี้

- ต้องแจ้งลูกจ้างล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 1 สัปดาห์ หากได้รับการว่าจ้างมาไม่เกิน 6 เดือน 2 สัปดาห์ หากได้รับการว่าจ้างมาระหว่าง 6 เดือน ถึง 1 ปี และ 4 สัปดาห์ หากได้รับการว่าจ้างมาเป็นเวลาเกิน 1 ปี แต่ในกรณีที่เป็นการเลิกจ้างทันที สามารถให้เงินชดเชยแทนได้ โดยมูลค่าเงินชดเชยให้เป็นไปตามการตกลงระหว่างทั้งสองฝ่าย
- ลูกจ้างที่พักอาศัยอยู่ในสถานที่ที่นายจ้างเป็นผู้จัดหาให้ จะยังพักอาศัยต่อได้เป็นเวลาอีกหนึ่งเดือนหลังจากเลิกจ้าง
- สำหรับการเลิกจ้างเนื่องจากล้มละลาย (Operational Requirements or Insolvency) ต้องได้รับเงินชดเชยเพิ่มในอัตราค่าจ้าง 1 สัปดาห์ ต่อการทำงาน 1 ปี



➤ ภาษีหัก ณ ที่จ่าย ส่วนหักและสมทบกองทุน

ส่วนนี้เป็นการนำเสนอภาระทางภาษีของนายจ้างและลูกจ้างต่อ SARS ได้แก่ ภาษีหัก ณ ที่จ่าย (Pay-As-You-Earn: PAYE) กองทุนประกันการว่างงาน (Unemployment Insurance Fund: UIF) และกองทุนพัฒนาฝีมือแรงงาน (Skill Development Levy: SDL) ซึ่งต้องนำจ่ายให้กับ SARS ในแต่ละเดือน⁷

Employees' Tax (Pay-As-You-Earn: PAYE)

Employees Tax หรือ PAYE คือ ภาษีหัก ณ ที่จ่าย ที่นายจ้างหักจากค่าจ้างต่อเดือนของลูกจ้าง และต้องนำจ่ายให้กับ SARS ก่อนวันที่ 7 ของเดือน โดยอัตราภาษีเป็นอัตราก้าวหน้า ซึ่งจะแตกต่างกันไปตามอายุของลูกจ้าง ดังที่เสนอในตารางที่ 4-14

ตารางที่ 4-14 การคำนวณภาษี (Pay-As-You-Earn: PAYE)

อายุลูกจ้าง	ค่าจ้างต่อเดือนขั้นต่ำ (แรนด์)	อัตรากำหนด
น้อยกว่า 65 ปี	6,317	<ul style="list-style-type: none"> ร้อยละ 0.03 (ค่าจ้างขั้นต่ำ) 44,293 แรนด์ + ร้อยละ 45 ของส่วนที่เกิน 127,343 แรนด์
ระหว่าง 65 ถึง 75	9,782	<ul style="list-style-type: none"> ร้อยละ 0.03 (ค่าจ้างขั้นต่ำ) 43,670 แรนด์ + ร้อยละ 45 ของส่วนที่เกิน 127,343 แรนด์
มากกว่า 75 ปี	10,934	<ul style="list-style-type: none"> ร้อยละ 0.03 (ค่าจ้างขั้นต่ำ) 43,462 แรนด์ + ร้อยละ 45 ของส่วนที่เกิน 127,343 แรนด์

ที่มา: South African Revenue Service (SARS)

Unemployment Insurance Fund (UIF)

Unemployment Insurance Fund (UIF) หรือกองทุนประกันการว่างงาน เป็นกองทุนสะสมแบ่งจ่ายระหว่างลูกจ้างและนายจ้าง เพื่อให้ความช่วยเหลือระยะสั้นกับลูกจ้างที่ว่างงานเนื่องจากลาคลอด ลาเลี้ยงดูบุตร หรือเจ็บป่วย คิดมูลค่าการสะสมที่ร้อยละ 2 ของค่าจ้างต่อเดือน โดยแบ่งจ่ายในสัดส่วน 1 ต่อ 1 ระหว่างลูกจ้างกับนายจ้าง ให้กับ SARS

ทั้งนี้ ลูกจ้างที่มีคุณสมบัติดังที่นำเสนอด้านล่างไม่จำเป็นต้องลงทะเบียนกับ UIF

⁷ ที่มา: <http://www.labour.gov.za/DOL/legislation/acts/basic-guides/basic-guide-to-child-labour>



- ลูกจ้างที่มีชั่วโมงทำงานน้อยกว่า 24 ชม. ต่อเดือน
- บุคคลที่ได้รับการว่าจ้างภายใต้มาตราที่ 18 (2) ของ Skills Development Act (1998)
- ลูกจ้างของหน่วยงานรัฐบาลกลางหรือรัฐบาลท้องถิ่น
- ลูกจ้างชั่วคราวชาวต่างชาติ

ทั้งนี้ SARS ได้กำหนดค่าจ้างสูงสุดที่สามารถนำมาคำนวณได้ไว้ที่ 14,872 แรนต์ต่อเดือน (หรือ 178,464 แรนต์ต่อปี) โดยต้องนำจ่ายไม่เกินวันที่ 7 ของเดือน

Skill Development Levy (SDL)

Skill Development Levy (SDL) หรือกองทุนพัฒนาฝีมือแรงงาน เป็นกองทุนสะสมที่นายจ้างเป็นผู้จ่ายให้กับ SARS เพื่อนำไปใช้พัฒนาฝีมือแรงงาน คิดมูลค่าการสะสมในสัดส่วนร้อยละ 1 ของรายได้ต่อเดือน (รวมค่าจ้างล่วงเวลา โบนัส คอมมิชชั่น และเงินก้อนอื่นๆ ที่ลูกจ้างได้รับ) โดยต้องนำจ่ายไม่เกินวันที่ 7 ของเดือน

➤ การว่าจ้างแรงงานเด็ก

การว่าจ้างเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายในแอฟริกาใต้ (เว้นแต่กรณีการว่าจ้างเพื่อการแสดง และต้องได้รับอนุญาตจาก Department of Labour) ส่วนเด็กที่มีอายุ 15 ถึง 18 ปี สามารถได้รับการว่าจ้างได้ แต่ต้องเป็นงานที่ไม่เป็นอันตรายต่อชีวิต สุขภาพ และสภาวะจิตใจ

4.3.2.3 การขอใบอนุญาตทำงานสำหรับชาวต่างชาติ (Work Permit)

➤ การขอวีซ่าทำงานสำหรับนายจ้าง

นักลงทุนชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนและจะพำนักอาศัยอยู่ในประเทศเป็นเวลานาน ต้องได้รับอนุญาตวีซ่าธุรกิจระยะยาว หรือที่เรียกว่า Business Permit / Visa โดยมีข้อแม้ว่าการลงทุนต้องมีมูลค่าอย่างน้อย 5 ล้านแรนต์ (หรือใช้เงินสด 5 แรนต์เป็นหลักฐานแทน) แต่อาจได้ลดหย่อนหากลงทุนในอุตสาหกรรมดังต่อไปนี้ แล้วแต่การพิจารณาของ Department of Home Affairs (DHA)



- เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication Technology)
- เครื่องนุ่งห่มและสิ่งทอ (Clothing and Textile Manufacturing)
- เคมีภัณฑ์และเทคโนโลยีชีวภาพ (Chemicals and Bio-Technology)
- การแปรรูปการเกษตร (Agro-Processing)
- โลหะและแร่ธาตุ (Metals and Minerals Refinement)
- ยานยนต์ (Automotive Manufacturing)
- ท่องเที่ยว (Tourism)
- งานฝีมือ (Crafts)

นอกจากนี้ ธุรกิจของผู้ยื่นขอ Business Permit / Visa ต้องว่าจ้างชาวแอฟริกาใต้คิดเป็นสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของพนักงานทั้งหมด และผู้ยื่นขอวีซ่าต้องนำเสนอหลักฐานดังต่อไปนี้ประกอบการพิจารณา

- หนังสือรับรองการจดทะเบียนบริษัทกับ CIPC การจดทะเบียนกับ SARS และกองทุนประกันการว่างงาน (UIF) หรือการจดทะเบียนบริษัทกับสมาคมผู้ประกอบการในแอฟริกาใต้
- หนังสือรับรองประวัติจากหน่วยงานตำรวจในประเทศของผู้ยื่นขอ
- หนังสือรับรองการประกอบธุรกิจจาก Department of Trade and Industry (DTI) ที่แสดงข้อมูลความเป็นไปได้ทางธุรกิจและผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจแอฟริกาใต้
- งบการเงินปีก่อนหน้า (หากธุรกิจในแอฟริกาใต้เริ่มดำเนินกิจการแล้ว)

➤ การขอวีซ่าทำงานสำหรับลูกจ้าง

แอฟริกาใต้มีวีซ่าหลายประเภทสำหรับชาวต่างชาติที่จะเข้ามาทำงาน โดย Visa Facilitation Services Centers (VFS) จะพิจารณาการให้วีซ่าเฉพาะตำแหน่งงานที่แอฟริกาใต้ยังขาดแคลนเท่านั้น โดยมีวีซ่าทำงานหลายประเภท ดังต่อไปนี้

- **General Work Visa** เป็นวีซ่าทำงานอายุสูงสุด 5 ปี ให้กับชาวต่างชาติที่ได้รับการว่าจ้างโดยบริษัทที่จดทะเบียนในแอฟริกาใต้ โดยในการขอวีซ่าประเภทนี้ ผู้ขอวีซ่าต้องได้รับการรับรองความสามารถจาก South African Qualifications Authority พร้อมยื่นหลักฐานสัญญาจ้างประกอบการพิจารณา



- **Intra-Company Transfer Visa** เป็นวีซ่าสำหรับชาวต่างชาติที่ทำงานให้บริษัทต่างชาติที่ธุรกิจหรือสำนักงานในแอฟริกาใต้ มีอายุสูงสุด 4 ปี
- **Corporate Work Visa** เป็นวีซ่าทำงานกลุ่มที่ผู้ว่าจ้างเป็นผู้ยื่นคำขอแทน เหมาะสมกับบริษัทที่คาดว่าจะว่าจ้างพนักงานหลายคนในอนาคตอันใกล้ ทั้งนี้ บริษัทที่สามารถขอได้ต้องมีพนักงานที่เป็นชาวแอฟริกาใต้ (Resident) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของพนักงานทั้งหมด
- **Critical Skill Visa** เป็นวีซ่าที่ให้ชาวต่างชาติที่ประสงค์จะเข้ามาทำงานแอฟริกาใต้ (ยังไม่ได้รับการว่าจ้างจากบริษัทในแอฟริกาใต้) โดยต้องเป็นบุคคลที่มีความสามารถสูงในสาขาที่แอฟริกาใต้ยังขาดแคลน⁸

4.3.3 กฎหมายที่ดิน

ชาวต่างชาติสามารถถือครองที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ในแอฟริกาใต้ได้อย่างเสรี (ในกรณีที่นิติบุคคลเป็นผู้ถือครองที่ดิน ต้องเป็นบริษัทจดทะเบียนในแอฟริกาใต้) อย่างไรก็ตามระหว่างปี 2558 ถึง 2560 รัฐบาลแอฟริกาใต้เริ่มส่งสัญญาณการเปลี่ยนแปลงนโยบายต่อการลงทุนจากต่างประเทศ โดยเมื่อต้นปี 2558 ประธานาธิบดีแอฟริกาใต้ นายจาค็อบ ซูมา ได้ประกาศว่าจะออกกฎหมายที่ห้ามชาวต่างชาติถือครองที่ดินบางประเภท และเมื่อเดือนมีนาคม 2560 Ministry of Rural Development and Land Reform ได้เผยแพร่ร่างกฎหมายที่ดินการเกษตรฉบับใหม่ (Regulation of Agricultural Land Holdings Bill) ที่ห้ามชาวต่างชาติเป็นเจ้าของที่ดินเพื่อการเกษตร (Agriculture Land) ส่วนชาวต่างชาติที่ประสงค์จะขายกรรมสิทธิ์ที่ดินอาจต้องเสนอขายรัฐบาลก่อน และยังมีบทบัญญัติหนึ่งที่ว่าถึงการเวนคืนที่ดิน ถึงกระนั้น นักลงทุนที่ต้องใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรยังสามารถเช่าที่ดินได้ และในขณะนี้ กฎหมายอยู่ระหว่างการปรึกษาหารือ (Public Hearing)

⁸ http://www.dha.gov.za/images/immigration_critical_skills.pdf



4.3.4 กฎหมายการเงินและการธนาคาร และการควบคุมเงินตราระหว่างประเทศ

Financial Surveillance Department of the South African Reserve Bank (FinSurv) เป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลการเคลื่อนย้ายเงินสกุลแรนด์ระหว่าง Common Monetary Area (CMA)⁹ กับประเทศอื่นๆ ในโลก โดย SARB ได้กำหนดให้ธนาคารที่ได้รับอนุญาต (Authorized Dealers) บางแห่งสามารถซื้อขายและแลกเปลี่ยนเงินแรนด์ได้ การเคลื่อนย้ายเงินทุนเข้าออกแอฟริกาใต้จึงต้องดำเนินการผ่าน Authorized Dealers เหล่านี้ นอกจากนี้ FinSurv ยังกำกับดูแลการปล่อยสินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ให้กับบริษัทที่มีชาวต่างชาติถือหุ้นอีกด้วย

➤ การเคลื่อนย้ายเงินทุน และการส่งกำไรคืน

บุคคลที่เป็น Non-Resident หรือบริษัทต่างชาติ สามารถเคลื่อนย้ายเงินทุนเข้าแอฟริกาใต้ได้อย่างอิสระ เช่นเดียวกับบริษัทที่จดทะเบียนในแอฟริกาใต้ส่งกำไรหรือปันผลให้ผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติ แต่ต้องทำธุรกรรมนี้ผ่าน Authorized Dealers และต้องรายงานความเคลื่อนไหวกับ SARB

ทั้งนี้ แอฟริกาใต้มีข้อจำกัดสัดส่วนการกู้ยืมในประเทศต่อการกู้ยืมจากต่างประเทศ โดยบริษัท มูลนิธิ หรือห้างหุ้นส่วน ที่มีสัดส่วนการถือหุ้นหรือจำนวนกรรมการบริษัทที่เป็น Non-Resident มากกว่าร้อยละ 75 ที่ประสงค์จะกู้ยืมเพื่อทำธุรกรรมหรือซื้ออสังหาริมทรัพย์ในแอฟริกาใต้ จะต้องกู้ยืมจากแหล่งเงินทั้งในและนอกประเทศ กล่าวคือ สามารถกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินในประเทศที่ได้รับการรับรองจาก South African Reserve Bank ได้ไม่เกินปริมาณที่กู้ยืมจากต่างประเทศ และต้องได้รับอนุญาตจาก FinSurv

➤ การลงทุนในต่างประเทศโดยบริษัทที่จดทะเบียนในแอฟริกาใต้

บริษัทที่จดทะเบียนในแอฟริกาใต้สามารถลงทุนในต่างประเทศได้ไม่เกินปีละ 1 พันล้านแรนด์ แต่หากจะลงทุนมากกว่านี้ต้องได้รับอนุญาตจาก FinSurv และ SARB

⁹ พื้นที่ Common Monetary Area (CMA) รวมประเทศแอฟริกาใต้ เลโซโท นามิเบีย และสวาซิแลนด์ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เงินสกุลแรนด์แอฟริกาใต้สามารถใช้ได้ตามกฎหมาย



4.3.5 กฎหมายทรัพย์สินทางปัญญา

แอฟริกาใต้ให้การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา 4 ประเภท ได้แก่ สิทธิบัตร (Patent) เครื่องหมายการค้า (Trademarks) การออกแบบผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (Design) และลิขสิทธิ์ (Copyright) โดยกระบวนการจดทะเบียนสามารถดำเนินการได้ผ่านระบบอินเทอร์เน็ตบนเว็บไซต์ของ CIPC

4.3.5.1 สิทธิบัตร (Patent)

แอฟริกาใต้ให้การคุ้มครองชั่วคราวกับสิ่งประดิษฐ์เป็นเวลา 12 เดือน ผ่านการจดสิทธิบัตรแบบชั่วคราว (Provisional Patent) (สามารถขอรับความคุ้มครองเพิ่มเติมได้อีก 3 เดือน) โดยในช่วงนี้ ผู้ถือสิทธิสามารถทดสอบหรือปรับปรุงผลิตภัณฑ์ได้ก่อนจดสิทธิบัตรฉบับเต็ม (Complete Patent) โดยจะมีอายุ 20 ปีนับจากวันที่ยื่นขอจดทะเบียน โดยต้องต่ออายุเมื่อครบสามปี และต่ออายุเป็นรายปีหลังจากนั้น ทั้งนี้ ผลงานหรือสิ่งประดิษฐ์ดังต่อไปนี้ไม่สามารถนำมาจดสิทธิบัตรรับความคุ้มครองได้

- โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (Computer Program)
- ผลงานศิลปะ (Artistic Works)
- วิธีการทางคณิตศาสตร์ (Mathematical Method)
- เกมส์ (Games)
- แผนผัง หรือแผนภาพสรุปข้อมูล (Plans, Schemes, Display of Information)
- กระบวนการทางธุรกิจ (Business Method)
- นวัตกรรมชีวภาพ (Biological Invention)
- วิธีการรักษาพยาบาลคนและสัตว์ (Method for Treatment of Human and Animal)

➤ กระบวนการจดสิทธิบัตรในแอฟริกาใต้

ขั้นตอนการจดสิทธิบัตรทั้งแบบชั่วคราวและฉบับจริงมีกระบวนการคล้ายคลึงกัน อย่างไรก็ตาม ในการยื่นขอสิทธิบัตรฉบับจริง ผู้ยื่นคำขอต้องดำเนินการผ่านตัวแทนสิทธิบัตร



ขั้นตอนที่ 1: การค้นหงานที่ปรากฏอยู่แล้ว (Prior Art Search)

CIPC แนะนำให้ผู้ยื่นขอจดสิทธิบัตรตรวจสอบความใหม่ (Novelty) ของผลงาน โดยเปรียบเทียบกับผลงานที่ปรากฏอยู่แล้ว (Prior Art) ทั้งสิทธิบัตรที่จดทะเบียนในแอฟริกาใต้ และประเทศอื่นๆ ในโลก โดยเฉพาะสหรัฐฯ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย แคนาดา เกาหลี รวมถึงที่จดทะเบียนผ่านระบบ Patent Cooperation Treaty ขององค์การทรัพย์สินทางปัญญาโลก (World Intellectual Property Organization: WIPO)

ขั้นตอนที่ 2: การยื่นคำขอจดสิทธิบัตรผ่านเว็บไซต์ของ CIPC

การยื่นคำขอสามารถทำได้ผ่านระบบออนไลน์ของ CIPC โดยแบบฟอร์มที่ใช้และเอกสารประกอบการพิจารณาจะแตกต่างกันไประหว่างการจดสิทธิบัตรชั่วคราวและสิทธิบัตรฉบับเต็ม

การยื่นขอจดสิทธิบัตรชั่วคราว

- แบบฟอร์ม P1 (Application for a Patent and Acknowledgement of Receipt)
- แบบฟอร์ม P2 (Register of Patents) – รายละเอียดของผู้ยื่นคำขอ
- แบบฟอร์ม P3 – หนังสือแต่งตั้งผู้ดำเนินการแทน
- แบบฟอร์ม P6 – รายละเอียดเบื้องต้นของสิ่งประดิษฐ์

การยื่นขอจดสิทธิบัตรฉบับเต็ม

- แบบฟอร์ม P1 (Application for a Patent and Acknowledgement of Receipt)
- แบบฟอร์ม P2 (Register of Patents) – รายละเอียดของผู้ยื่นคำขอ
- แบบฟอร์ม P7 – รายละเอียดของสิ่งประดิษฐ์ที่ยื่นขอจดทะเบียน ข้อถือสิทธิ (Claims) และภาพแสดงสิ่งประดิษฐ์
- แบบฟอร์ม P8 – รายละเอียดของสิ่งประดิษฐ์ และคำอธิบายโดยสั้น (Abstract)
- แบบฟอร์ม P3 – หนังสือแต่งตั้งผู้ดำเนินการแทน
- แบบฟอร์ม P26 – หนังสือมอบอำนาจ



ขั้นตอนที่ 3: การรับสิทธิบัตร

สำหรับสิทธิบัตรชั่วคราว เมื่อ CIPC อนุมัติการจดทะเบียน ผู้ยื่นคำขอจะได้รับสำเนาแบบฟอร์ม P1 เพื่อรับรองสิทธิบัตร ส่วนในกรณีของสิทธิบัตรฉบับเต็ม ขั้นตอนการตรวจสอบคำขอจะใช้เวลาประมาณ 6 เดือน โดย CIPC จะแจ้งผู้ยื่นคำขอให้ประกาศโฆษณาสิ่งประดิษฐ์ลงในวารสารของ CIPC และเมื่อประกาศโฆษณาได้แล้ว 2 เดือน CIPC จะออกหนังสือรับรองการจดสิทธิบัตรฉบับเต็ม

ขั้นตอนการจดสิทธิบัตรชั่วคราวในแอฟริกใต้มีค่าใช้จ่าย 60 แรนต์ ส่วนการจดสิทธิบัตรฉบับจริงมีค่าใช้จ่าย 590 แรนต์

4.3.5.2 เครื่องหมายการค้า (Trademarks)

ในแอฟริกใต้ เครื่องหมายการค้าจะได้รับการคุ้มครองเป็นเวลา 10 ปี นับจากวันที่ยื่นขอจดทะเบียน ทั้งนี้ ผู้ยื่นคำขอควรทราบประเภทของสินค้าหรือบริการที่จะใช้คู่กับเครื่องหมายการค้าดังกล่าว โดยให้พิจารณาประเภทของสินค้าและบริการตาม Nice Classification ที่องค์การทรัพย์สินทางปัญญาโลกเป็นผู้กำหนด เนื่องจากต้องยื่นขอจดทะเบียนตามจำนวนประเภทสินค้าและบริการที่เครื่องหมายการค้านั้นจะถูกนำไปใช้

ขั้นตอนที่ 1: การค้นหงานที่ปรากฏอยู่แล้ว (Prior Art Search)

CIPC แนะนำให้ผู้ยื่นขอจดทะเบียนตรวจสอบความใหม่ (Novelty) ของเครื่องหมายการค้าที่ยื่นขอจดทะเบียนก่อน โดยอาจค้นหได้ด้วยตัวเองผ่านฐานข้อมูลของ CIPC หรือขอให้ CIPC ค้นหาให้ก็ได้ (การขอให้ CIPC ตรวจสอบมีค่าใช้จ่าย 190 แรนต์)

ขั้นตอนที่ 2: การยื่นขอจดทะเบียน

ยื่นขอจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าผ่านระบบออนไลน์ของ CIPC โดยหากคำขอและเอกสารประกอบการพิจารณามีความถูกต้องและครบถ้วน CIPC จะลงวันที่รับคำขอและหมายเลขเครื่องหมายการค้า และถือว่าเสร็จสิ้นขั้นตอนการจดทะเบียน

ขั้นตอนทั้งหมดมีค่าใช้จ่าย 590 แรนต์ต่อเครื่องหมายการค้า



4.3.5.3 การออกแบบ (Design)

การออกแบบ (Design) ในแอฟริกาใต้แบ่งเป็นสองประเภท ได้แก่ Aesthetic Design และ Functional Design ซึ่งจะได้รับคุ้มครองสูงสุด 15 ปี และ 10 ปี ตามลำดับ โดยต้องต่ออายุเมื่อครบ 3 ปี และต่ออายุเป็นรายปีหลังจากนั้น ทั้งนี้ การออกแบบแต่ละประเภทมีคุณสมบัติที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-15 ความแตกต่างระหว่าง Aesthetic Design และ Functional Design ในแอฟริกาใต้

Aesthetic Design	Functional Design
<ul style="list-style-type: none"> ▪ มีความใหม่ (New) และเกิดขึ้นจากความคิดริเริ่มของตนเอง (Original) ▪ รูปลักษณ์แสดงถึงความงามและศิลปะ (Beauty is in its Shape, Configuration or Ornamentation) ▪ ต้องสามารถผลิตในระดับอุตสาหกรรมได้ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ มีความใหม่ (New) และเกิดขึ้นจากความคิดริเริ่มของตนเอง (Original) ▪ รูปลักษณ์การออกแบบถูกสร้างขึ้นเพื่อสนองการใช้งาน (Where the Shape or Configuration is Necessitated by the Function) ▪ ต้องสามารถผลิตในระดับอุตสาหกรรมได้

ที่มา: Companies & Intellectual Property Commission (CIPC)

➤ การจดทะเบียนการออกแบบ (Design)

การขอจดทะเบียนการออกแบบสามารถทำได้ผ่านเว็บไซต์ของ CIPC โดยให้ยื่นแบบฟอร์ม D2 พร้อมหลักฐานประกอบการพิจารณาดังต่อไปนี้

- แบบฟอร์ม D3 – หนังสือมอบอำนาจ (ถ้ามีผู้ดำเนินการแทน)
- แบบฟอร์ม D6 – คำอธิบายการออกแบบผลิตภัณฑ์ และคำอธิบายเสริม (สำหรับการออกแบบ Integrated Circuits Layout และ Mask Work)
- แบบฟอร์ม D8 – คำอธิบายผลิตภัณฑ์ (ต้องมีความยาวไม่เกิน 100 คำ)
- ภาพแสดงแบบผลิตภัณฑ์ (Representation) 7 ภาพ (ขนาด A4) โดยอาจเป็นภาพถ่ายหรือรูปถ่าย ที่แสดงถึงผลิตภัณฑ์ในมุมมองต่างๆ พร้อมลงนามรับรองสำเนา

การตรวจสอบเบื้องต้น (Formal Examination) ซึ่งคือการตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของเอกสารที่ใช้ประกอบการจดทะเบียน จะใช้เวลาประมาณ 6 เดือน ต่อมา CIPC จะส่งหนังสือแจ้งให้ผู้ยื่นคำขอประกาศโฆษณาการจดทะเบียนแบบผลิตภัณฑ์ลงในวารสารของ CIPC



และถือว่าเสร็จสิ้นขั้นตอนการจดทะเบียน โดย CIPC จะไม่ตรวจสอบความใหม่ของแบบผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่จดทะเบียนในแอฟริกาใต้

ขั้นตอนทั้งหมดใช้เวลาประมาณ 6 ถึง 7 เดือน และมีค่าใช้จ่าย 240 แรนด์ต่อแบบผลิตภัณฑ์

4.3.5.4 ลิขสิทธิ์ (Copyright)

Copyright Act (1978) ระบุว่า ลิขสิทธิ์ต่อไปนี้จะได้รับการคุ้มครองในแอฟริกาใต้ โดยไม่ต้องยื่นขอจดทะเบียน ยกเว้นลิขสิทธิ์ภาพยนตร์ (Cinematograph Films)

- งานเขียน (Literary Works) เช่น หนังสือ หรือนิยาย
- งานประพันธ์เพลง
- งานศิลปะ เช่น รูปวาด หรือรูปเขียน
- งานเสียง (Sound Recordings)
- งานภาพและเสียง เช่น ภาพยนตร์ และดนตรี
- Programme-Carrying Signals
- งานพิมพ์ (Published Editions)
- โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (Computer Programs)

อายุการคุ้มครองลิขสิทธิ์เป็นดังที่ปรากฏในตารางที่ 4-16 โดยจะแตกต่างกันไปตามประเภทผลงาน

ตารางที่ 4-16 อายุการคุ้มครองลิขสิทธิ์

ประเภทลิขสิทธิ์	อายุความคุ้มครอง
งานเขียน (Literacy Work)	50 ปี นับจากวันที่ผู้เขียนถึงแก่กรรม
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (Computer Programme)	50 ปี นับจากวันที่ถูกวางขายเป็นครั้งแรก
งานเสียง (Sound Recording)	50 ปี นับจากวันที่ได้รับการกระจายเสียงเป็นครั้งแรก
ภาพยนตร์ (Film)	50 ปี นับจากวันที่ได้รับการฉายเป็นครั้งแรก

ที่มา: Companies & Intellectual Property Commission (CIPC)





บทที่ 5

ขั้นตอนการจัดตั้งธุรกิจและการลงทุนในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

แอฟริกาใต้มีระบบทะเบียนธุรกิจแบบออนไลน์ ซึ่งนักลงทุนสามารถยื่นคำขอจดทะเบียนบริษัท จัดการข้อมูลบริษัท และเปลี่ยนแปลงข้อมูลบริษัทได้ผ่านเว็บไซต์ของ Company and Intellectual Property Commission (CIPC)¹ และด้วยนโยบายที่เปิดกว้างต่อการลงทุนจากต่างประเทศ นักลงทุนชาวต่างชาติจึงไม่จำเป็นต้องขอใบอนุญาตลงทุน ซึ่งทำให้การเริ่มต้นธุรกิจมีความคล่องตัว

ระหว่างการประชุมธุรกิจในแอฟริกาใต้ บริษัทมีภาระหน้าที่หลายประการต่อ CIPC รวมถึงการประเมินคะแนน Broad-Based Black Economic Empowerment (BB-BEE)² ของบริษัท การเก็บข้อมูลบริษัท การแต่งตั้งคณะกรรมการสังคมและจริยธรรม (Social and Ethics Committee³) การประเมินคะแนนประโยชน์สาธารณะ (Public Interest Score: PIS⁴) การรายงานผลประกอบการประจำปี และการรายงานความเปลี่ยนแปลงของบริษัท

คะแนน BB-BEE จะมีผลต่อการรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนและการทำธุรกรรมบางประการกับภาครัฐ บริษัทจึงควรหมั่นตรวจสอบและปรับปรุงคะแนน BB-BEE ของตนเอง ทั้งนี้ การประเมินคะแนนต้องได้รับการรับรองจากผู้ตรวจสอบอิสระ จึงจะสามารถใช้เป็นหลักฐานได้

นักลงทุน บุคคล หรือบริษัทต่างชาติที่นำเข้าส่งออกสินค้าจะต้องจดทะเบียนกับ South African Revenue Services (SARS) ส่วนการขอสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน ส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้การดูแลของ Department of Trade and Industry (DTI)

¹ <http://www.cipc.co.za/>

² โครงการ Broad-Based Black Economic Empowerment (BB-BEE) เป็นการประเมินผลกระทบของธุรกิจต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตประชากรผิวดำ โดยคะแนนจะประเมินจากสัดส่วนผู้ถือหุ้นของบริษัทที่เป็นประชากรผิวดำ สัดส่วนผู้บริหารที่เป็นประชากรผิวดำ ค่าใช้จ่ายของบริษัทที่ใช้พัฒนาฝีมือแรงงานผิวดำ การพัฒนาองค์กรและซัพพลายเออร์ และค่าใช้จ่ายของบริษัทต่อการพัฒนาเศรษฐกิจสังคม (อ่านเพิ่มเติมได้ในบทที่ 4)

³ รายละเอียดของคณะกรรมการสังคมและจริยธรรม Social and Ethics Committee ได้รับการนำเสนอไว้ในรายงานบทนี้ ส่วนที่ 5.2.1.4

⁴ คะแนนประโยชน์สาธารณะ Public Interest Score (PIS) ได้รับการนำเสนอไว้ในรายงานบทนี้ ส่วนที่ 5.2.1.3



ทั้งนี้ ชาวไทยที่จะลงทุนในแอฟริกาใต้สามารถขอรับความช่วยเหลือในการเริ่มประกอบธุรกิจได้จาก **InvestSA One Stop Shop** (หลังจากนี้จะเรียกว่า One Stop Shop) โดยให้บริการข้อมูลด้านการลงทุน กฎหมายด้านการลงทุนและภาษี และสิทธิประโยชน์ที่อาจได้รับ นอกจากนี้ยังให้บริการด้านการจดทะเบียนธุรกิจ การขอใบอนุญาต รวมถึงการหาเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจ ดังต่อไปนี้

- การจดทะเบียนธุรกิจและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับ Companies and Intellectual Property Commission (CIPC)
- การขอวีซ่าสำหรับนักลงทุนและบุคลากรของบริษัท
- การจดทะเบียนกองทุนประกันการว่างงาน (Unemployment Insurance Fund: UIF)
- การจัดทำรายงานประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment)
- การจดทะเบียนภาษีกับ South African Revenue Services (SARS)
- การขอจดทะเบียนเหมือง (Mining Permits)
- การยื่นขอรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน
- การจัดหาที่ดินและกระบวนยานโอนกรรมสิทธิ์ รวมถึงการเข้าเยี่ยมชมพื้นที่
- การจัดการคะแนน Broad-Based Black Economic Empowerment (BB-BBE)

ณ เดือนกันยายน 2560 แอฟริกาใต้มี One Stop Shop 1 สาขา ในตีของ Department of Trade and Industry ในกรุงพริทอเรีย และกำลังจะเปิดสาขาที่สองในกรุงเคปทาวน์

5.1 ขั้นตอนก่อนการจัดตั้งธุรกิจ (Pre-Establishment Process)

5.1.1 ประเภทการจดทะเบียนธุรกิจในแอฟริกาใต้

Companies Act (2008) กำหนดรูปแบบการจดทะเบียนธุรกิจไว้หลายแบบ ดังต่อไปนี้

- **Private Limited Liability Company (PTY LTD)** หรือบริษัท จำกัด – การจดทะเบียนธุรกิจประเภทนี้มีผู้ถือหุ้นได้ไม่เกิน 50 คน (สามารถมีผู้ถือหุ้นคนเดียวได้) และไม่มีข้อห้ามชาวต่างชาติเป็นผู้ถือหุ้น กรรมการหรือผู้จัดการบริษัท รวมถึงไม่มี



ข้อจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของชาวต่างชาติ (เว้นธุรกิจบางประเภท ดังที่นำเสนอไปในบทที่ 4) ถึงกระนั้น กรรมการบริษัทต้องให้ข้อมูลสัญชาติและที่พำนักกับ CIPC

- **Public Limited Liability Company** หรือบริษัทมหาชน จำกัด – การจดทะเบียนธุรกิจประเภทนี้มีจำนวนผู้ถือหุ้นขั้นต่ำ 8 คน และไม่มีข้อจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของชาวต่างชาติ
- **Personal Liability Company** – เป็นรูปแบบการจดทะเบียนที่กรรมการบริษัททั้งในปัจจุบันและอดีตรับผิดชอบภาระหนี้สินร่วมกัน
- **Partnership** หรือห้างหุ้นส่วน – การจดทะเบียนธุรกิจประเภทนี้มีหุ้นส่วนได้ตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป แต่ไม่เกิน 20 คน ไม่มีการจำกัดจำนวนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติ ทั้งนี้ ห้างหุ้นส่วนในแอฟริกาใต้ไม่ถือเป็นนิติบุคคล ภาระทางภาษีจะตกอยู่กับหุ้นส่วนแต่ละคน โดยให้ผลขาดทุนกำไรให้นับเป็นรายได้ของหุ้นส่วนบริษัท ตามสัดส่วนที่ตกลงไว้
- **Sole Proprietorship** หรือธุรกิจเจ้าของคนเดียว – การจดทะเบียนธุรกิจแบบนี้มีลักษณะเหมือนกับห้างหุ้นส่วน กล่าวคือ ไม่ถือเป็นนิติบุคคล โดยให้ผลขาดทุนกำไรให้นับเป็นรายได้ของเจ้าของบริษัท
- **External Company** หรือบริษัทต่างชาติ – บริษัทต่างชาติที่ดำเนินธุรกิจในแอฟริกาใต้ แต่ไม่ประสงค์จะจดทะเบียนบริษัทในประเทศ หรือจะจัดตั้งเพียงสำนักงานตัวแทน (Representative Office) ต้องจดทะเบียนในรูปแบบนี้ โดย Companies Act (2008) ถือกิจกรรมดังต่อไปนี้เป็นการดำเนินธุรกิจในแอฟริกาใต้
 - มีการประชุมผู้ถือหุ้น การประชุมคณะกรรมการบริษัท หรือการประชุมอื่นๆ ที่มีวาระเกี่ยวกับกิจการภายในของบริษัท
 - เปิดบัญชีเงินฝากหรือบัญชีทางการเงินอื่นๆ
 - เปิดสำนักงานสาขาหรือสำนักงานตัวแทน
 - มีการกู้ยืม จำนอง หรือทรัพย์สิน
 - เข้าซื้อทรัพย์สินทางปัญญา
 - มีการว่าจ้างแรงงาน/บุคลากร



นอกจากนี้ ยังมีรูปแบบการจดทะเบียนอื่นอีก ได้แก่ **Non-Profit Company** หรือบริษัทที่ไม่แสวงหากำไร โดยต้องมีผู้จดทะเบียน (Incorporator) อย่างน้อย 3 คน และมีกรรมการอีกไม่ต่ำกว่า 3 คน ทั้งนี้ อาจมีหรือไม่มีสมาชิกก็ได้

Business Trust หรือกองทุนธุรกิจ – กองทุนธุรกิจในแอฟริกาใต้แบ่งเป็นสองประเภท ได้แก่ Inter-Vivos Trust ซึ่งก่อตั้งโดยบุคคลที่ยังมีชีวิตอยู่ ส่วน Testamentary Trust เป็นกองทุนที่ก่อตั้งขึ้นจากพินัยกรรมของผู้ที่เสียชีวิตไปแล้ว โดยขั้นตอนการจัดตั้งดำเนินการผ่าน Ministry of Justice

บริษัทที่จดทะเบียนเป็น Private Limited Liability Company, Public Limited Liability Company, Personal Liability Company, External Company และ Non-Profit Company จะต้องดำเนินการผ่าน Companies and Intellectual Property Commission (CIPC) ส่วน Partnership และ Sole Proprietorship ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนธุรกิจ

สำหรับนักลงทุนชาวต่างชาติที่จะจดทะเบียนบริษัทในแอฟริกาใต้ อาจเลือกจดทะเบียนเป็นบริษัท จำกัด (Private Limited Liability Company: PTY LTD) เนื่องจากมีภาระหนี้สินที่เป็นสัดส่วนชัดเจน ซึ่งอาจลดโอกาสการเกิดข้อพิพาทระหว่างผู้ถือหุ้น แต่หากไม่ประสงค์จะจัดตั้งเป็นบริษัทในแอฟริกาใต้ ควรจดทะเบียนเป็นบริษัทต่างชาติ (External Company)

5.1.2 การจดทะเบียนบริษัทจำกัด (Private Limited Liability Company)

ส่วนนี้เป็นการนำเสนอวิธีการจดทะเบียนบริษัทแบบ Private Limited Liability Company โดยขั้นตอนที่นำเสนอรวบรวมมาจากรายงาน Ease of Doing Business 2017 ของ World Bank และข้อมูลของ CIPC โดยกระบวนการนี้ประกอบไปด้วย 7 ขั้นตอนย่อย ดังที่ปรากฏในภาพที่ 5-1



ภาพที่ 5-1 ขั้นตอนการจดทะเบียนบริษัท จำกัด ในแอฟริกาใต้

การจดทะเบียนธุรกิจ ในแอฟริกาใต้

<p>! รูปแบบการจดทะเบียนธุรกิจ</p> <p>ต้องจดทะเบียนกับ CIPC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Private Limited Liability Company (PTY LTD)* • Public Limited Liability Company • Personal Liability Company • External Company • Non-Profit Company <p>ไม่ต้องจดทะเบียนกับ CIPC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Partnership • Sole Proprietorship <p>*แนะนำให้จดทะเบียนแบบนี้</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ • ไม่มีความแตกต่างระหว่างการจดทะเบียนโดยชาวต่างชาติและชาวแอฟริกาใต้ • ไม่ต้องขออนุญาตลงทุนในแอฟริกาใต้ </div>	<p>1 การจองชื่อบริษัท</p> <p>จองชื่อบริษัทกับ <i>Company and Intellectual Property Commission (CIPC)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • เสนอได้มากที่สุด 4 ชื่อ • สามารถจดทะเบียนบริษัทโดยไม่มีชื่อได้ เลขทะเบียนบริษัทจะถือเป็นชื่อบริษัทในทางกฎหมาย <p>ค่าใช้จ่าย: 50 แรนด์ต่อชื่อ ใช้เวลา: 1 วัน</p> <p>2 จดทะเบียนบริษัท</p> <p>จดทะเบียนบริษัทผ่านเว็บไซต์ของ <i>CIPC</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • หนังสือบริคณห์สนธิต้องเป็นไปตามโครงสร้างที่ CIPC กำหนด • หากเป็นหนังสือบริคณห์สนธิแบบพิเศษ (Customized MOA) ซึ่งอาจมีข้อแม้เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจหรือความเป็นเจ้าของ หรือมีการแต่งตั้งบุคคลให้ดำรงตำแหน่งต่าง ๆ ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม <p>ค่าใช้จ่าย: 125 แรนด์ (425 แรนด์) ใช้เวลา: 10 วัน (25 วัน)</p> <p>3 เปิดบัญชีธนาคาร</p> <p>เปิดบัญชีธนาคารของบริษัทในแอฟริกาใต้</p> <p>ค่าใช้จ่าย: แล้วแต่ข้อกำหนดธนาคาร ใช้เวลา: 1 วัน</p>	<p>4 จดทะเบียนภาษีกับ SARS</p> <p>ลงทะเบียนภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีชำระ ณ ที่จ่ายกับ <i>South African Revenue Services (SARS)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • ภาษีเงินได้นิติบุคคล • Employees Tax (Pay-As-You-Earn: PAYE) • Unemployment Insurance Fund (UIF) • Skill Development Levy (SDL) <p>ค่าใช้จ่าย: ไม่มี ใช้เวลา: 1 วัน</p> <p>5 จด VAT กับ SARS</p> <p>จดภาษีมูลค่าเพิ่มกับ SARS</p> <p>ค่าใช้จ่าย: ไม่มี ใช้เวลา: 1 วัน</p> <p>6 ลงทะเบียนกองทุนประกันการว่างงาน (UIF)</p> <p>ลงทะเบียนกองทุนประกันการว่างงาน (UIF)</p> <p>ค่าใช้จ่าย: ไม่มี ใช้เวลา: 5 วัน</p> <p>7 ลงทะเบียน Compensation Fund</p> <p>จดทะเบียนบริษัทกับ <i>Compensation Fund</i> ที่ <i>Office of the Compensation Commissioner</i></p> <p>ค่าใช้จ่าย: ไม่มี ใช้เวลา: 30 วัน</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

สามารถดำเนินการได้พร้อมกัน

Bolliger & Company

ที่มา: Ease of Doing Business 2017 และ Companies and Intellectual Property Commission (CIPC)

5.1.2.1 ขั้นตอนที่ 1: การจองชื่อบริษัท

นักลงทุนแจ้งความจำนงขอจองชื่อบริษัทกับ Companies and Intellectual Property Commission (CIPC) โดยสามารถเสนอได้มากที่สุด 4 ชื่อ มีค่าใช้จ่าย 50 แรนด์ (ต่อชื่อ) ขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 1 วัน

ทั้งนี้ นักลงทุนสามารถจดทะเบียนบริษัทโดยไม่มีชื่อได้ ซึ่งในกรณีนี้ เลขทะเบียนบริษัทที่ CIPC เป็นผู้กำหนด จะถือเป็นชื่อบริษัทในทางกฎหมาย



5.1.2.2 ขั้นตอนที่ 2: การจดทะเบียนบริษัท

เมื่อได้รับข้อจองแล้ว ขั้นตอนที่สองคือการจดทะเบียนบริษัทกับ CIPC โดยอาจทำได้ผ่านจุดบริการของ CIPC ธนาคารบางแห่งที่ CIPC คัดเลือกไว้ อีเมล หรือผ่านระบบทะเบียนบริษัทออนไลน์

นักลงทุนเปิดบัญชีกับเว็บไซต์ของ CIPC และให้ข้อมูลดังต่อไปนี้ผ่านเว็บไซต์

- ข้อมูลเกี่ยวกับเจ้าของกิจการและกรรมการบริษัท – ชื่อ สัญชาติ เลขที่หนังสือเดินทาง/บัตรประชาชน วันที่เริ่มเป็นเจ้าของกิจการ/กรรมการบริษัท วันเกิด เบอร์โทรศัพท์ อีเมล และที่อยู่
- ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท – วันปีงบประมาณ จำนวนหุ้น อีเมล ที่อยู่เว็บไซต์ และที่อยู่

เมื่อส่งข้อมูลเหล่านี้ให้กับ CIPC นักลงทุนจะได้รับอีเมลตอบกลับเพื่อขอข้อมูลเพิ่มเติมดังต่อไปนี้ (ให้นักลงทุนสแกนและส่งให้ CIPC ผ่านอีเมล)

- สำเนาหนังสือเดินทาง/บัตรประชาชนของเจ้าของกิจการและกรรมการบริษัท พร้อมรับรองสำเนา
- สำเนาหนังสือเดินทาง/บัตรประชาชนของผู้ยื่นเรื่องขอจดทะเบียนบริษัท (หากเจ้าของมิได้ยื่นจดทะเบียนเอง)
- หนังสือขอจดทะเบียนบริษัทที่ได้รับการลงนามแล้ว

ต่อมา นักลงทุนจะได้รับอีเมลยืนยันการจดทะเบียนบริษัท อีเมลจะแนบลิงค์ที่ใช้ดาวน์โหลดหนังสือรับรองการจดทะเบียนบริษัท โดยสรุป ขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 10 วัน และมีค่าใช้จ่าย 125 แรนด์

ทั้งนี้ หนังสือบริคณห์สนธิของบริษัทจำกัดต้องมีโครงสร้างดังที่ CIPC กำหนดไว้เท่านั้น⁵ หากเป็นการจดทะเบียนบริษัทจำกัดที่มีหนังสือบริคณห์สนธิแบบพิเศษ (Customized Memorandum of Association) ซึ่งอาจมีโครงสร้างแตกต่างจากแบบมาตรฐาน มีข้อแม้เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจหรือความเป็นเจ้าของ หรือมีการแต่งตั้งบุคคลให้ดำรงตำแหน่งต่างๆ เป็นการล่วงหน้า ให้อ่าน

⁵ สามารถดูตัวอย่างหนังสือบริคณห์สนธิแบบปกติได้ที่ http://www.cipc.co.za/files/2413/9360/2362/CoR15_1A_v1_3.pdf



แบบฟอร์ม CoR14.1 (ข้อมูลบริษัท) และแบบฟอร์ม CoR14.1A (ข้อมูลกรรมการบริษัท) ผ่านระบบออนไลน์ของ CIPC พร้อมเอกสารประกอบการพิจารณาดังต่อไปนี้

- แบบฟอร์ม CoR15.1B ในกรณีที่ประสงค์ใช้หนังสือบริคณห์สนธิที่มีโครงสร้างแตกต่างจากแบบมาตรฐาน
- แบบฟอร์ม CoR14.1C ในกรณีที่ประสงค์ให้หนังสือบริคณห์สนธิมีข้อแม้เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจหรือสัดส่วนความเป็นเจ้าของ
- แบบฟอร์ม CoR14.1D ในกรณีที่ประสงค์จะแต่งตั้งผู้ตรวจสอบบัญชี คณะกรรมการตรวจสอบบัญชี หรือเลขานุการบริษัท
- หนังสือยืนยันการจดทะเบียนบริษัท (CoR7.4)
- สำเนาหนังสือเดินทาง/บัตรประชาชนของเจ้าของกิจการและกรรมการบริษัท พร้อมรับรองสำเนา
- สำเนาหนังสือเดินทาง/บัตรประชาชนของผู้ยื่นเรื่องขอจดทะเบียนบริษัท (หากเจ้าของมิได้ยื่นจดทะเบียนเอง)

การจดทะเบียนบริษัทจำกัดที่มีหนังสือบริคณห์สนธิแตกต่างจากฟอร์มมาตรฐานขั้นตอนนี้จะใช้เวลาประมาณ 25 วัน และมีค่าใช้จ่าย 425 แรนด์

5.1.2.3 ขั้นตอนที่ 3: การเปิดบัญชีธนาคารของบริษัท

ในการเปิดบัญชีธนาคารของบริษัท นักลงทุนต้องใช้เอกสารดังต่อไปนี้ (อาจแตกต่างกันไปแล้วแต่ข้อกำหนดของธนาคาร และประเภทบริษัทที่จดทะเบียน)

- หนังสือรับรองการจดทะเบียนบริษัท (CIPRO Certificate) ที่ CIPC เป็นผู้ออก
- หนังสือบริคณห์สนธิ (Memorandum of Association)
- หนังสือข้อบังคับของบริษัท (Article of Association)
- หนังสือการเปลี่ยนชื่อของบริษัท (ถ้ามี)
- บัตรประจำตัวประชาชนหรือหนังสือเดินทางของกรรมการบริษัท ผู้มีอำนาจลงประธานกรรมการผู้จัดการ ผู้ที่ถือหุ้นเกินร้อยละ 25 และผู้รับมอบอำนาจ
- หลักฐานรับรองที่อยู่ธุรกิจ

ขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 1 วัน ค่าใช้จ่ายจะแตกต่างกันไปในแต่ละธนาคาร



5.1.2.4 ขั้นตอนที่ 4: จดทะเบียนภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีชำระ ณ ที่จ่าย

ในขั้นตอนนี้ นักลงทุนแจ้งจดทะเบียนภาษีเงินได้นิติบุคคลกับ South African Revenue Service (SARS) พร้อมเอกสารดังต่อไปนี้

- หนังสือเดินทางหรือบัตรประชาชนของเจ้าของบริษัท
- หนังสือรับการจดทะเบียนบริษัท
- หนังสือรับรองการเปิดบัญชีธนาคาร (Bank Statement)

ในส่วนของภาษีชำระ ณ ที่จ่าย (Withholding Tax) ในแอฟริกาใต้มี 3 ส่วน ดังที่นำเสนอไปในส่วนที่ 4.3.2 ได้แก่

- Employees Tax (Pay-As-You-Earn: PAYE) หรือภาษีการว่าจ้างพนักงาน
- Unemployment Insurance Fund (UIF) หรือกองทุนประกันการว่างงาน
- Skill Development Levy (SDL) หรือกองทุนพัฒนาฝีมือแรงงาน

ขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 1 วัน และไม่มีค่าใช้จ่าย

5.1.2.5 ขั้นตอนที่ 5: จดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT)

บริษัทจดทะเบียนที่มีรายได้มากกว่า 1 ล้านแรนด์ต่อปีต้องจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยยื่นแบบฟอร์ม VAT 101 กับ SARS พร้อมหลักฐานดังต่อไปนี้

- สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนบริษัท พร้อมรับรองสำเนา
- สำเนาหนังสือรับรองที่ตั้งบริษัทที่มีอายุไม่เกิน 3 เดือน พร้อมรับรองสำเนา
- หนังสือรับรองการเปิดบัญชีธนาคาร (Bank Statement) ที่มีอายุไม่เกิน 3 เดือน
- งบแสดงสถานะทางการเงิน (Balance Sheet) และงบกำไรขาดทุน (Income Statement)
- บัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทางและสำเนารับรองการจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มของตัวแทนจำหน่ายของบริษัท (Representative Vendor) พร้อมรับรองสำเนา
- สำเนาบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทางของกรรมการบริษัท พร้อมรับรองสำเนา
- หลักฐานที่ตั้งของตัวแทนจำหน่าย



การนัดเข้าพบ SARS เพื่อจดทะเบียน VAT ใช้เวลาประมาณ 7 วัน สามารถดำเนินการได้ทันทีหลังขั้นตอนที่ 4 และไม่มีค่าใช้จ่าย

5.1.2.6 ขั้นตอนที่ 6: ลงทะเบียนบริษัทกับกองทุนประกันการว่างงาน (UIF)

นักลงทุนยื่นแบบฟอร์ม UI-8 เพื่อลงทะเบียนบริษัทกับกองทุนประกันการว่างงาน (UIF) ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวงแรงงาน (Department of Labor) และเมื่อมีการว่าจ้างให้ยื่นแบบฟอร์ม UI-19 เพื่อให้ข้อมูลพนักงาน โดยขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 5 วัน สามารถดำเนินการได้ทันทีหลังขั้นตอนที่ 4 และไม่มีค่าใช้จ่าย

5.1.2.7 ขั้นตอนที่ 7: ลงทะเบียน Compensation Fund

ในขั้นตอนสุดท้าย นักลงทุนจดทะเบียนบริษัทกับ Compensation Fund หรือกองทุนชดเชยอุบัติเหตุและเจ็บป่วย โดยยื่นแบบฟอร์ม W.As.2 กับ Office of the Compensation Commissioner

ขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 30 วัน สามารถดำเนินการได้ทันทีหลังขั้นตอนที่ 4 และไม่มีค่าใช้จ่าย

5.1.3 การจดทะเบียนบริษัทต่างประเทศ (External Company)

นักลงทุนสามารถจดทะเบียนบริษัทต่างประเทศ (External Company) ได้ผ่านเว็บไซต์ CIPC โดยใช้แบบฟอร์ม CoR 20.1, CoR 20.1A และ CoR 21.2 พร้อมแนบหลักฐานดังต่อไปนี้

- หลักฐานการจัดตั้งบริษัทและหนังสือรับรองการจดทะเบียนบริษัท หรือเอกสารอื่นๆ (เอกสารเหล่านี้ต้องได้รับการแปลแล้ว)
- สำเนาบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทางของผู้ยื่นคำขอ พร้อมรับรองสำเนา
- สำเนาบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทางของผู้จดทะเบียนบริษัท กรรมการบริษัท และตัวแทนบริษัท พร้อมรับรองสำเนา

ขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 25 วัน และมีค่าใช้จ่าย 400 แรนด์



5.2 ขั้นตอนหลังการจัดตั้งธุรกิจ (Post-Establishment Process)

5.2.1 ภาระหน้าที่ของบริษัทต่อ CIPC ระหว่างการดำเนินธุรกิจ

ระหว่างการประกอบธุรกิจในแอฟริกาใต้ บริษัทจดทะเบียนมีภาระหน้าที่ต่อ CIPC ดังต่อไปนี้

- การประเมินคะแนน Broad-Based Black Economic Empowerment ของบริษัท
- การเก็บข้อมูลบริษัท (Company Record)
- การแต่งตั้ง Social and Ethics Committee
- การคำนวณ Public Interest Score (PIS)
- การรายงานผลประกอบประจำปี
- การรายงานความเปลี่ยนแปลงของบริษัท

5.2.1.1 การประเมินคะแนน BB-BEE

ถึงแม้แอฟริกาใต้ไม่ได้กำหนดให้บริษัทจดทะเบียนต้องประเมินคะแนน BB-BEE และขอใบรับรอง BB-BEE เป็นประจำทุกปี แต่การพิจารณาสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนมักจำเป็นต้องใช้ใบรับรอง BB-BEE ดังนั้น บริษัทจึงควรต้องประเมินคะแนน BB-BEE ของตนเองตามเกณฑ์การพิจารณาที่นำเสนอไปในส่วนที่ 4.2.1 และให้บริษัทผู้ตรวจสอบอิสระที่ได้ใบอนุญาตจาก South African National Accreditation System (SANAS) และ Independent Regulatory Body for Auditor (IRBA) ออกใบรับรอง BB-BEE ให้

สำหรับบริษัทที่มีรายได้ต่อปีน้อยกว่า 10 ล้านแรนด์ สามารถใช้ BB-BEE Affidavit ซึ่งบริษัทสามารถจัดทำด้วยตนเอง และไม่จำเป็นต้องได้รับการรับรองจากผู้ตรวจสอบอิสระแทนหนังสือรับรอง BB-BEE ได้ โดยนักลงทุนสามารถแบบฟอร์มนี้ได้จาก CIPC⁶

5.2.1.2 การเก็บข้อมูลบริษัท (Company Records)

บริษัทต้องเก็บข้อมูลเหล่านี้ตลอดระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ

⁶ http://www.cipc.co.za/files/7914/3254/0704/Sample_of_affidavit.pdf



- การเปลี่ยนแปลงเนื้อหาของหนังสือบริคณห์สนธิ (ถ้ามี)
- รายนามผู้ถือหุ้น และปริมาณหุ้น
- รายนามเลขานุการบริษัท และผู้ตรวจสอบบัญชี
- ข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการบริษัท ได้แก่ ชื่อ เลขที่บัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทาง วันเกิด อาชีพ วันที่ได้รับการแต่งตั้ง ที่อยู่ และบริษัทอื่นที่กรรมการบริษัทผู้นั้นดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ (เก็บเป็นระยะเวลา 7 ปี)
- รายงานการประชุมประจำปี และงบประมาณประจำปี (เก็บเป็นระยะเวลา 7 ปี)
- บันทึกการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี มติการประชุม และเอกสารรายงานผู้ถือหุ้น (เก็บเป็นระยะเวลา 7 ปี)
- หนังสือหรือจดหมายที่ส่งให้ผู้ถือหุ้น (เก็บเป็นระยะเวลา 7 ปี)
- บันทึกการประชุมหรือมติของที่ประชุมกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบบัญชี (เก็บเป็นระยะเวลา 7 ปี)

5.2.1.3 การคำนวณคะแนนประโยชน์สาธารณะ Public Interest Score (PIS)

นอกจากการประเมินคะแนน BB-BEE แล้ว บริษัทในแอฟริกใต้ยังมีหน้าที่ต้องคำนวณคะแนนประโยชน์สาธารณะ Public Interest Score (PIS) ในแต่ละปีงบประมาณของบริษัท และรายงานต่อ CIPC โดย PIS จะสะท้อนถึงผลกระทบของการดำเนินธุรกิจของบริษัทต่อระบบเศรษฐกิจของแอฟริกใต้ และจะมีผลต่อภาระหน้าที่การตรวจสอบบัญชีของบริษัท (ดังที่เสนอใน 5.2.1.5) โดยการประเมินคะแนน PIS จะใช้เกณฑ์ดังที่ปรากฏในตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 เกณฑ์การคำนวณคะแนน Public Interest Score (PIS)

เกณฑ์	การคำนวณคะแนน
จำนวนพนักงานเฉลี่ยตลอดปีงบประมาณ	พนักงาน 1 คนต่อ 1 คะแนน
การกู้ยืม	การกู้ยืมเป็นจำนวน 1 ล้านแรนด์ต่อ 1 คะแนน
รายได้	รายได้เป็นจำนวน 1 ล้านแรนด์ต่อ 1 คะแนน
จำนวนบุคคลที่มีทำธุรกิจกับบริษัท (Individual Known by the Company)	จำนวนบุคคลที่มีทำธุรกิจกับบริษัท 1 คนต่อ 1 คะแนน

ที่มา: Company and Intellectual Property Commission (CIPC)



5.2.1.4 การแต่งตั้ง Social and Ethics Committee

บริษัทใดก็ตามที่มี คะแนนประโยชน์สาธารณะ (PIS) มากกว่า 500 คะแนนใน 2 ปี จาก 5 ปีหลังสุด จะต้องมี Social and Ethics Committee ที่มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทในมิติที่เกี่ยวข้องกับ การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม การดูแลพนักงานภายในองค์กร สิ่งแวดล้อม สุขภาพและความปลอดภัย ความสัมพันธ์กับลูกค้า และการว่าจ้างงาน

5.2.1.5 การรายงานผลประกอบการประจำปี (Annual Return)

คะแนน PIS จะมีผลต่อภาระหน้าที่การรายงานผลประกอบการประจำปี (Annual Return) โดยบริษัทที่เข้าเกณฑ์ต่อไปนี้จะต้องมี การตรวจสอบบัญชี (Audited) ได้แก่

- บริษัทที่มีทรัพย์สินมากกว่า 5 ล้าน ฌ ช่วงเวลาใดๆ ก็ตามในเวลา 1 ปี
- บริษัทที่จัดทำงบการเงินด้วยบุคคลภายในองค์กร และมีคะแนน PIS ไม่ต่ำกว่า 100 คะแนน
- บริษัทที่ว่าจ้างบุคคลภายนอกให้จัดทำงบการเงิน และมีคะแนน PIS ไม่ต่ำกว่า 350 คะแนน

ส่วนบริษัทที่ไม่เข้าเกณฑ์ที่นำเสนอไว้ข้างต้น ไม่ต้องมี อาจให้ผู้ตรวจสอบอิสระ (Independent Reviewer) ดำเนินการได้แทน โดยบริษัทต้องรายงานผลประกอบการประจำปี (Annual Return) กับ CIPC ภายใน 30 วันหลังสิ้นปีงบประมาณ ดังที่แจ้งไว้เมื่อการลงทะเบียนบริษัท โดยกระบวนการนี้ได้ดำเนินการผ่านระบบออนไลน์ของ CIPC เท่านั้น ทั้งนี้ หากบริษัทขาดรายงานผลประกอบการเป็นเวลา 2 ปี ติดต่อกัน จะส่งผลให้บริษัทถูกปิด (De-Registration) โดยอัตโนมัติ

สำหรับบริษัทที่ต้องตรวจสอบบัญชี บริษัทสามารถใช้ผู้ตรวจสอบบัญชีคนเดิมเป็นเวลา ติดต่อกันไม่เกิน 5 ปี และหากตรวจสอบบัญชีติดต่อกันเป็นเวลาสองปีแล้วยุติบทบาท จะสามารถ กลับมาดำเนินบทบาทได้อีกครั้งในเวลา 2 ปีให้หลัง ส่วนในกรณีที่มีผู้ตรวจสอบบัญชีมากกว่า 1 คน ห้ามมิให้ผู้ตรวจสอบบัญชียุติบทบาทในปีเดียวกัน



ทั้งนี้ นักลงทุนที่จะขอรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนกับ Department of Trade and Investment ควรมีการตรวจสอบบัญชี เนื่องจาก DTI มักใช้ผลประกอบการรายปีประกอบการพิจารณา ทั้งในขั้นตอนการขอรับและการเบิกสิทธิประโยชน์

5.2.1.6 การรายงานความเปลี่ยนแปลงของบริษัท

บริษัทต้องรายงานต่อ CIPC หากมีการเปลี่ยนแปลงดังต่อไปนี้

- การเปลี่ยนที่อยู่
- การเปลี่ยนปีงบประมาณ
- การเปลี่ยนแปลงกรรมการบริษัท
- การทำ Business Rescue
- การขายทอดตลาดหรือการปิดบริษัทโดยความสมัครใจ

กระบวนการทั้งหมดที่กล่าวไป สามารถดำเนินการผ่านเว็บไซต์ของ CIPC ได้

5.2.2 การจดทะเบียนผู้ส่งออก/นำเข้า

นักลงทุนชาวต่างชาติหรือบริษัทต่างชาติที่จะส่งออกหรือนำเข้าสินค้า จะต้องจดทะเบียนกับ SARS และแต่งตั้งชาวแอฟริกาใต้ให้เป็นตัวแทนการติดต่อ (Registered Agent) โดยให้ยื่นแบบฟอร์มดังต่อไปนี้กับ SARS

- DA 185 - Application form: Registration/Licensing of Customs and Excise Clients
- DA 185.4A1 - Registration Client Type 4A1 (สำหรับผู้นำเข้า)
- DA 185.4A2 - Registration Client Type 4A2 (สำหรับผู้ส่งออก)
- DA185D - Nomination of Agent (สำหรับการแต่งตั้งตัวแทน)

ใบอนุญาตนี้จะไม่มียวันหมดอายุ โดยขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 10 วัน และไม่มีค่าธรรมเนียม



5.2.3 การขอสิทธิพิเศษทางการลงทุน

➤ การขอรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนจาก Department of Trade and Industry (DTI)

Department of Trade and Industry (DTI) ให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนหลากหลายรูปแบบ⁷ โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการ (Adjudication Committee) ที่มีอำนาจการอนุมัติให้สิทธิประโยชน์แต่ละประเภท ซึ่งขั้นตอนการยื่นขอจดทะเบียน การพิจารณา และการติดตามผลอาจแตกต่างกันไประหว่างสิทธิประโยชน์แต่ละรูปแบบ อย่างไรก็ตาม โดยทั่วไปอาจสรุปขั้นตอนได้เป็นสองส่วน ได้แก่ การขอสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน และการเบิกสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน (Claim)

ขั้นตอนการขอสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน

นักลงทุนยื่นคำขอจากเว็บไซต์ของ DTI⁸ พร้อมเอกสารประกอบการพิจารณาดังต่อไปนี้

- รายงานผลประกอบการประจำปีที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว (Audited Financial Statement) โดยผู้ตรวจสอบอิสระ (การลงทุนใหม่ไม่จำเป็นต้องมีเอกสารนี้)
- หนังสือรับรองการจดทะเบียนบริษัท
- แผนธุรกิจ
- หนังสือรับรอง BB-BEE

คณะกรรมการสิทธิประโยชน์จะประเมินคำขอ และอาจขอเอกสารประกอบการพิจารณาเพิ่มเติมจากนักลงทุน รวมถึงอาจขออนัดประชุมหารือกับนักลงทุนหรือเข้าดูสถานที่ (Site Visit) โดยหากได้รับการอนุมัติ นักลงทุนจะได้รับหนังสือรับรองสิทธิประโยชน์ (Approval Letter)

ขั้นตอนการเบิกสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน

สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนที่ DTI ให้มักเป็นการให้เงินสนับสนุน (Grant) มากกว่าเป็นการลดหย่อนภาษี⁹ โดย DTI จะกำหนดระยะเวลาการเบิกจ่าย ซึ่งอาจแตกต่างกันไปแล้วแต่เงื่อนไข

⁷ รายละเอียดของสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนถูกนำเสนอไว้ในบทที่ 4 ส่วนที่ 4.2.1

⁸ www.thedti.gov.za/

⁹ รายละเอียดของสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนถูกนำเสนอไว้ในบทที่ 4 ส่วนที่ 4.2.1



ของแต่ละโครงการ โดยในการเบิกแต่ละครั้ง ให้นักลงทุนยื่นแบบฟอร์มการเบิกกับ DTI พร้อมเอกสารประกอบการพิจารณาดังต่อไปนี้

- รายงานผลประกอบการประจำปีที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว (Audited Financial Statement) โดยผู้ตรวจสอบอิสระ
- รายการสินทรัพย์ทุน
- หนังสือรับรองการชำระภาษี (Tax Clearance Certificate)
- Credit Order Instruction เพื่อแสดงเลขที่บัญชีธนาคารที่จะใช้รับเงินสนับสนุน
- หนังสือรับรอง BB-BEE
- หนังสือรับรองการจ่าย Unemployment Insurance Fund (แบบฟอร์ม UI56)

หากได้รับการอนุมัติ นักลงทุนจะได้รับหนังสือรับรองการเบิกจ่ายจาก DTI พร้อมรายละเอียดจำนวนเงิน และรายการสินทรัพย์ที่ได้รับการสนับสนุน ทั้งนี้ ในส่วนสิทธิประโยชน์ 12I Tax Allowance Incentive (12I TAI) นักลงทุนรายงานความคืบหน้าของการลงทุนเป็นรายปี ตลอดระยะเวลาที่ได้รับสิทธิประโยชน์ โดยแบบฟอร์มสามารถดาวน์โหลดได้จากเว็บไซต์ของ DTI

➤ การขอรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนใน **Special Economic Zones**

ในขณะนี้ แอฟริกาใต้อยู่ระหว่างการจัดตั้ง One-Stop Shop เพื่ออำนวยความสะดวกการติดต่อ การขอสิทธิประโยชน์ และการขอใบอนุญาตแก่นักลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ดังนั้น ระหว่างนี้นักลงทุนจะต้องยื่นขอสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนกับหน่วยงานดังต่อไปนี้

- สิทธิประโยชน์การลดหย่อนภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรนำเข้าส่งออก – ยื่นขอกับ South Africa Revenue Service (SARS)
- สิทธิประโยชน์การลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล – ยื่นขอกับ Ministry of Finance

5.2.4 การควบรวมธุรกิจ

นักลงทุนที่จะควบรวมธุรกิจ (Merger) ให้ยื่นเรื่องแจ้งกับ CIPC เพื่อแจ้งการควบรวมกิจการ และร่างหนังสือบริคณห์สนธิของบริษัทใหม่ (หากเป็นการควบรวมโดยการปิดบริษัทใดบริษัทหนึ่ง อาจไม่จำเป็นต้องจัดทำหนังสือบริคณห์สนธิฉบับใหม่ แต่หากเป็นการตั้งบริษัทใหม่



จำเป็นต้องจัดทำหนังสือบริคณห์สนธิฉบับใหม่) โดยให้ยื่นแบบฟอร์ม CoR89 พร้อมหลักฐานดังต่อไปนี้

- บัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทางของผู้ยื่นคำร้องและกรรมการบริษัทของผู้ยื่นคำร้อง พร้อมรับรองสำเนา
- หนังสืออนุมัติการปิดบริษัท
- สัญญาการโอนสินทรัพย์ไปยังบริษัทใหม่
- บันทึกการประชุมหรือมติเพื่อควบรวมบริษัท
- หนังสือรับรองความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทใหม่

ขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 25 วัน และมีค่าใช้จ่าย 200 แรนด์

ทั้งนี้ หากกิจการที่ควบรวมกันมีทรัพย์สินรวมกันไม่ต่ำกว่า 560 ล้านแรนด์ หรือมีรายได้รวมกันไม่ต่ำกว่า 80 ล้านแรนด์ บริษัทผู้เข้าควบรวมกิจการหรือบริษัทที่ถูกควบรวมจะต้องรายงานต่อ Competition Commission

5.3 ขั้นตอนการออกจากธุรกิจ (Exit Process)

การขายทอดตลาด (Liquidation) การปิดบริษัทโดยความสมัครใจ (Voluntary Winding Up) แตกต่างกับการเลิกกิจการ (De-Registration) โดยในกรณีแรกเป็นเพราะบริษัทขาดชำระหนี้หรือเจ้าหนี้ขอให้ศาลออกคำสั่งให้ขายสินทรัพย์ ส่วนกรณีที่สอง บริษัทอาจเลือกขายสินทรัพย์และชำระหนี้ที่ค้างค้างอยู่ ถึงแม้บริษัทจะมีได้ขาดชำระหนี้และยังมีความสามารถในการชำระหนี้ในอนาคต แต่ในกรณีนี้บริษัทจะต้องได้รับอนุญาตจาก Master of High Court และเมื่อเริ่มขั้นตอนการขายทอดตลาด บริษัทต้องชำระหนี้สินให้ครบถ้วนภายใน 12 เดือน ส่วนในกรณีสุดท้าย บริษัทที่ยุติกิจกรรมทางธุรกิจและไม่มีสินทรัพย์คงเหลืออยู่แล้ว อาจเลือกถอนทะเบียนบริษัทและเลิกกิจการได้



5.3.1 การขายทอดตลาด (Liquidation) และการปิดบริษัทโดยความสมัครใจ (Voluntary Winding Up)

➤ การขายทอดตลาด (Liquidation)

บริษัทที่ขาดชำระหนี้และจะขายสินทรัพย์ทอดตลาดเพื่อการชำระหนี้ ให้ยื่นคำร้องกับ CIPC โดยใช้แบบฟอร์ม CM25a พร้อมหลักฐานดังต่อไปนี้

- สำเนามติหรือบันทึกการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่มีวาระเกี่ยวกับการขายทอดตลาด
- แบบฟอร์ม CM100
- บัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทางของกรรมการบริษัท

ขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 10 วัน และมีค่าใช้จ่าย 80 แรนด์

ในกรณีที่ศาลมีคำสั่งให้ขายสินทรัพย์เพื่อนำมาชำระหนี้ ให้เจ้าหน้าที่ส่งสำเนาคำสั่งศาลและรายงานผู้ติดต่อไปให้ CIPC โดยขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 10 วัน และไม่มีค่าใช้จ่าย

➤ การปิดบริษัทโดยความสมัครใจ (Voluntary Winding Up)

บริษัทที่มีได้ขาดชำระหนี้แต่เลือกที่จะขายสินทรัพย์และปิดบริษัทโดยความสมัครใจ ให้ยื่นแบบฟอร์ม CoR40.1 กับ CIPC พร้อมเอกสารประกอบการพิจารณาดังต่อไปนี้

- หนังสือรับรอง JM12 ที่ Master of High Court อนุญาตให้ปิดกิจการ
- สำเนามติหรือบันทึกการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่มีวาระเกี่ยวกับการขายทอดตลาดและการปิดบริษัท
- บัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทางของกรรมการบริษัท

ขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 10 วัน และมีค่าใช้จ่าย 250 แรนด์



5.3.2 การเลิกกิจการ (De-Registration)

นักลงทุนสามารถเลิกกิจการในแอฟริกใต้ได้โดยให้ร่างจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ไปยัง CIPC เพื่อแจ้งขอยุติการดำเนินธุรกิจ โดยได้ชำระหนี้สินที่ค้างไว้หมดแล้ว และไม่มีสินทรัพย์คงเหลืออยู่ และมีกรรมการบริษัทจำนวนไม่ต่ำกว่ากึ่งหนึ่งลงนามรับรอง พร้อมแนบหลักฐานดังต่อไปนี้

- หนังสือรับรองการชำระภาษี (Tax Clearance Certificate) หรือหนังสือที่ SARS เป็นผู้ออกให้เพื่อรับรองว่าบริษัทไม่มีสินทรัพย์คงเหลืออยู่
- บัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทางของผู้ลงนามในจดหมายข้างต้น พร้อมรับรองสำเนา
- หากบุคคลที่สามเป็นผู้ขอเลิกกิจการ ให้มอบหลักฐานที่บ่งชี้ว่าบริษัทได้ยุติกิจการทางธุรกิจ ได้ชำระหนี้สินที่ค้างไว้ทั้งหมดแล้ว และไม่มีสินทรัพย์คงเหลืออยู่

CIPC จะประกาศโฆษณาคำขอปิดกิจการเป็นเวลา 3 เดือน และหากไม่มีผู้คัดค้าน CIPC จะส่งหนังสือรับรองการปิดกิจการไปให้ผู้ยื่นคำขอ และถือว่าเสร็จสิ้นกระบวนการ

นอกจากนี้ หากบริษัทมิได้แจ้งผลประกอบการเป็นเวลาสองปีติดต่อกัน CIPC จะถือว่าบริษัทได้เลิกกิจการไปแล้ว และจะเข้าสู่กระบวนการการขอเลิกกิจการโดยอัตโนมัติ

นักลงทุนสามารถยกคำขอปิดกิจการได้ขณะที่อยู่ระหว่างการประกาศโฆษณา โดยให้ร่างจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ส่งไปยัง CIPC เพื่อขอยกคำร้อง พร้อมระบุเหตุผล ทั้งนี้ หากไม่สามารถดำเนินการทัน นักลงทุนจะต้องขอเปิดกิจการใหม่ (Re-Instatement) ซึ่งจะได้รับคำแนะนำต่อไป

➤ การขอเปิดกิจการใหม่ (Re-Instatement)

CIPC จะอนุญาตการเปิดกิจการใหม่ โดยมีข้อแม้ดังต่อไปนี้

- บริษัทกลับมาดำเนินกิจการใหม่ระหว่างขั้นตอนการปิดกิจการ
- มีสังหาริมทรัพย์ค้ำอยู่กับบริษัท
- มีคำสั่งศาลให้เปิดกิจการใหม่



ผู้ยื่นคำขออาจเป็นเจ้าของกิจการ เจ้าหนี้ หรือบุคคลใดก็ตามที่ประสงค์จะดำเนินการตามกฎหมายกับบริษัท โดยให้ประกาศโฆษณาคำขอเปิดกิจการใหม่ลงหนังสือพิมพ์ในพื้นที่ของบริษัท และยื่นแบบฟอร์ม CoR40.5 พร้อมแนบหลักฐานดังต่อไปนี้ให้กับ CIPC

- สำเนาบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทางของผู้ยื่นคำขอ พร้อมรับรองสำเนา
- หน้าหนังสือพิมพ์ที่ใช้ประกาศโฆษณาคำขอเปิดกิจการใหม่
- บันทึกคำให้การถึงสาเหตุที่เลือกปิดบริษัทในตอนต้น
- ในกรณีที่บริษัทถูกปิดเพราะมิได้ยื่นรายงานผลประกอบการ ให้ยื่นบันทึกคำให้การถึงสาเหตุที่ไม่สามารถยื่นได้
- หนังสือรับรองจากธนาคาร (Bank Statement) ที่แสดงถึงการเคลื่อนไหวของบัญชีบริษัทตลอด 6 เดือนก่อนและหลังการเลิกกิจการ หรือหลักฐานอื่นๆ รวมถึงหลักฐานที่บ่งชี้ว่าบริษัทยังมีสินทรัพย์หรืออสังหาริมทรัพย์หลงเหลืออยู่
- ในกรณีที่บริษัทยังมีอสังหาริมทรัพย์หลงเหลืออยู่ ให้เสนอหลักฐานที่เป็นโฉนดที่ดิน และใบรับรองจาก Department of Public Works

เมื่อได้รับการตอบรับจาก CIPC ให้ผู้ยื่นคำขอยื่นรายงานผลประกอบการที่ค้างอยู่ และถือว่าเสร็จสิ้นขั้นตอนการเปิดกิจการใหม่ โดยขั้นตอนนี้ใช้เวลาประมาณ 1 เดือน (ไม่รวมเวลาการประกาศโฆษณา) และมีค่าใช้จ่าย 200 แรนด์





บทที่ 6

ต้นทุนการประกอบธุรกิจ (Cost of Doing Business) ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

6.1 ต้นทุนทั่วไป

6.1.1 ต้นทุนค่าขนส่ง

ราคาน้ำมัน

ตารางที่ 6-1 ราคาน้ำมัน

ประเภทน้ำมัน	พื้นที่	ชนิดน้ำมัน	ราคา (เซนต์ต่อลิตร)
น้ำมันเบนซิน	เมืองชายฝั่ง	เบนซิน 95	1,306
		เบนซิน 93 (ไร้สารตะกั่ว)	1,292
		เบนซิน 95 (ไร้สารตะกั่ว)	1,306
	เมืองอื่นๆ	เบนซิน 93	1,330
		เบนซิน 93 (ไร้สารตะกั่ว)	1,330
		เบนซิน 95 (ไร้สารตะกั่ว)	1,354
น้ำมันดีเซล	เมืองชายฝั่ง		1,126
	เมืองอื่นๆ		1,164

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ วันที่ 1 มีนาคม 2560

ที่มา: AA South Africa

6.1.2 ต้นทุนค่าก่อสร้าง

อัตราค่าก่อสร้างที่นำเสนอในที่นี้ เป็นอัตราเฉลี่ยทั่วประเทศในปี 2559 นำมาจากรายงาน Africa Property & Construction Cost Guide 2016 ของ AECOM



การก่อสร้างอาคารสำนักงาน

ตารางที่ 6-2 อัตราค่าก่อสร้างตึกสำนักงาน

ชนิดตึกสำนักงาน	อัตราค่าก่อสร้าง (แรนด์ต่อ ตร.ม.)
สำนักงานออฟฟิศแบบมาตรฐาน (Low-Rise Office Park Development with Standard Specification)	6,900 - 8,500
สำนักงานออฟฟิศแบบพิเศษ (Low-Rise Prestigious Office Park Development)	9,000 - 13,400
สำนักงานออฟฟิศตึกสูงแบบมาตรฐาน (High-Rise Tower Block with Standard Specification)	10,000 - 13,400
สำนักงานออฟฟิศตึกสูงแบบพิเศษ (High-Rise Prestigious Tower Block)	13,400 - 16,800

ที่มา: AECOM's Africa Property & Construction Cost Guide 2016

ตารางที่ 6-3 อัตราค่าติดตั้งไฟฟ้า

สถานที่ติดตั้ง	อัตราค่าติดตั้ง (แรนด์ต่อ ตร.ม.)
การติดตั้งมาตรฐาน (Standard Installation)	450 - 725
การติดตั้งแบบพิเศษ (Sophisticated Installation)	575 - 1,000
เครื่องสำรองไฟฟ้าและปรับแรงดันไฟฟ้าอัตโนมัติ หรือเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS, Substations, Standby Generators to Office Buildings)	325 - 525
ที่อยู่อาศัย	475 - 800
ศูนย์การค้า	675 - 900
โรงแรม	800 - 1,250
โรงพยาบาล	1,050 - 1,450

ที่มา: AECOM's Africa Property & Construction Cost Guide 2016

ตารางที่ 6-4 อัตราค่าติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า

สถานที่ติดตั้ง	อัตราค่าติดตั้ง (แรนด์ต่อ ตร.ม.)
การติดตั้งมาตรฐาน (Standard Installation)	475 - 625
การติดตั้งแบบพิเศษ (Sophisticated Installation)	550 - 850
ที่อยู่อาศัย	250 - 400
ศูนย์การค้า	550 - 800
โรงแรม	500 - 675
โรงพยาบาล	500 - 750

ที่มา: AECOM's Africa Property & Construction Cost Guide 2016



การก่อสร้างอาคารจอดรถ

ตารางที่ 6-5 อัตราค่าก่อสร้างตึกจอดรถ

ชนิดตึกจอดรถ	อัตราค่าก่อสร้าง (แรนด์ต่อ ตร.ม.)
ที่จอดรถแบบพื้นดินปรับสภาพ (Parking on Grade, Including Integral Landscaping)	500 - 600
ที่จอดรถแบบ Structured Parking	3,400 - 3,700
ที่จอดรถกึ่งใต้ดิน (Parking in Semi-Basement)	3,700 - 5,000
ที่จอดรถใต้ดิน	4,000 - 6,200

ที่มา: AECOM's Africa Property & Construction Cost Guide 2016

การก่อสร้างร้านค้า

ตารางที่ 6-6 อัตราค่าก่อสร้างร้านค้า (Retail)

ขนาดพื้นที่	อัตราค่าก่อสร้าง (แรนด์ต่อ ตร.ม.)
พื้นที่ไม่เกิน 5,000 ตร.ม.	6,800 - 9,000
พื้นที่ระหว่าง 5,000 – 12,000 ตร.ม.	7,400 - 9,500
พื้นที่ระหว่าง 12,000 – 25,000 ตร.ม.	8,100 - 10,400
พื้นที่ระหว่าง 25,000 – 50,000 ตร.ม.	9,000 - 11,100
พื้นที่ระหว่าง 50,000 – 100,000 ตร.ม.	9,500 - 11,600
พื้นที่มากกว่า 100,000 ตร.ม.	10,000 - 13,000

ที่มา: AECOM's Africa Property & Construction Cost Guide 2016

การก่อสร้างอาคารโกดัง

ตารางที่ 6-7 อัตราค่าก่อสร้างโกดัง (Industrial Warehouse)

ประเภทโกดัง	อัตราค่าก่อสร้าง (แรนด์ต่อ ตร.ม.)
โกดังโครงเหล็กที่มีหลังคาแบบแผ่นอลูมิเนียม คอมโพสิต Steel Frame, Steel Cladding and Roof Sheeting (Light-Duty)	3,400 - 5,000
โกดังโครงเหล็ก ที่มีเพดานแบบก่อ และหลังคาแบบแผ่นอลูมิเนียม คอมโพสิต (Steel Frame, Brickwork to Ceiling, Steel Cladding Above and Roof Sheeting (Heavyduty))	4,000 - 5,700
โกดังพร้อมห้องสำนักงาน ห้องทำความสะอาด และห้องเปลี่ยนเสื้อผ้า (Administration Offices, Ablution and Change Room Block)	6,500 - 8,200
ห้องเย็น (Cold Storage Facilities)	12,000 - 17,100

ที่มา: AECOM's Africa Property & Construction Cost Guide 2016



6.1.3 ต้นทุนสำนักงาน

➤ อัตราค่าเช่าสำนักงาน

ตารางที่ 6-8 อัตราค่าเช่าสำนักงาน

เมือง	เกรด A+	เกรด A	เกรด B	เกรด C
	หน่วย: แรนต์ต่อตารางเมตร			
โจฮันเนสเบิร์ก	108	79.2	70	35
Braamfontein	95	82.5	75.5	45
Sandton CBD	193.5	150.8	117	98.3
Randburg Ferndale	86.4	76.7	69.5	63.5
Rivonia	107.5	92.7	85.8	76.7
Rosebank	171.7	127.5	105	88
Ilovo	162.5	145	98.3	86.5
Parktown	115.7	95.8	83.3	80.7
Richmond/Millpark	-	85	72.5	65.3
Bedfordview	160	107.5	100	86
Bruma	140	103.1	83.8	73.3
Woodmead	121.5	107.5	84.6	77.5
Sunninghill	102.5	92.3	85	77
Bryanston/ Epsom	142.8	119.8	96.5	83
Fourways	134.6	113	93	80.9
Houghton	110.6	104.7	88.9	83.9
Hydepark	129.4	117.3	92	81.1
Ormonde	-	78.5	67.3	64.7
Midrand	119.2	93.4	84.6	70.4
พริทอเรีย	115	80	70	62.5
Lynnwood	138.5	98.5	85.5	77
Menlyn	159.3	127.5	110	-
Hatfeld	147.5	123.3	105	-
เซนต์จูเรียน	149.5	123.7	105	-
Highveld Technopark	112.5	114.5	83.7	-
Sunnyside	145	95	80	70
Arcadia	-	95	85	-
Nelspruit	142.5	122.5	95	75
ตัวเมืองบลูมฟอนเทน (Bloemfontein CBD)	117.5	106.5	82.5	63.3
ตัวเมืองเดอร์บัน (Durban CBD)	85	72.5	52.5	45



เมือง	เกรด A+	เกรด A	เกรด B	เกรด C
	หน่วย: แรนต์ต่อตารางเมตร			
Westville	125	103.3	90	80
ไพน์ทาวน์	92.5	82.5	72.5	50
พอร์ตเอลิซาเบท	-	-	-	55
ตัวเมืองเคปทาวน์ (Cape Town CBD)	148.3	105	82.5	63.3
Sea Point	125	95	75	60
V&A Portsworld Ridge	-	142.5	-	-
Granger Bay	-	142.5	-	-
Salt River	60	55	50	45
Woodstock	85	72.5	60	52.5
Observatory	115	100	85	55
Kenilworth	106.7	88.3	-	-
Rondebosch/Newlands	120	98.3	65	-
Wynberg	-	-	82.5	-
Westlake	111.67	91.7	-	-
Claremont Upper	131.67	108.33	95	
Hout Bay	-	95	70	55
Pinelands	100	-	-	-
Milnerton	-	85	70	-
ตัวเมืองเซนจูเรียน (Century City)	151.67	132.5	102.5	-
Maitland	-	-	40	35
Goodwood (N1 City)	100	95	80	75
Bellville CBD	-	100	75	59
Tyger Valley area	117.5	105	87.5	75
Durbanville	120	95	-	-

หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2557

ที่มา: Rode Report 2014 (www.rode.co.za)

ตารางที่ 6-9 อัตราเฉลี่ยค่าเช่าห้องพัก

เมือง	ห้องเดี่ยว	1 เตียง	2 เตียง	3 เตียง
	หน่วย: แรนต์ต่อเดือน			
โจฮันเนสเบิร์ก	2,532	3,331	4,131	5,057
พริทอเรีย	2,563	2,913	3,546	4,123
เดอร์บัน	2,771	3,355	4,102	5,050
เคปทาวน์	2,864	3,487	4,378	5,581
พอร์ตเอลิซาเบท	2,311	2,785	3,515	4,354



เมือง	ห้องเดี่ยว	1 เตียง	2 เตียง	3 เตียง
	หน่วย: แรนต์ต่อเดือน			
อีสต์ลอนดอน	2,510	2,783	3,261	3,692
บลูมฟอนเทน	2,228	2,650	3,526	3,995

หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2557

ที่มา: Rode Report 2014 (www.rode.co.za)

ตารางที่ 6-10 อัตราเฉลี่ยค่าเช่าห้องพักแบบ Upmarket

เมือง	ห้องเดี่ยว	1 เตียง	2 เตียง	3 เตียง
	หน่วย: แรนต์ต่อเดือน			
โจฮันเนสเบิร์ก	3,142	4,406	5,474	6,045
เซนต์หลุยส์	3,588	4,133	4,986	6,264
เดอร์บัน	3,214	4,079	5,052	6,644
เคปทาวน์	3,620	4,422	5,896	7,703
พอร์ตเอลิซาเบท	2,610	3,066	3,563	4,320
อีสต์ลอนดอน	2,867	3,060	3,493	3,945

หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2557

ที่มา: Rode Report 2014 (www.rode.co.za)

6.2 ต้นทุนค่าจ้าง

ต้นทุนค่าจ้างที่นำเสนอนี้เป็นอัตราค่าจ้างเฉลี่ยที่รวบรวมโดย Deloitte Human Capital ส่วนอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (Minimum Wage) ตามที่กฎหมายแอฟริกาใต้กำหนดไว้ ได้รับการนำเสนอไว้ในส่วนที่ 4.3.2.1

ตารางที่ 6-11 อัตราค่าจ้างเฉลี่ยทั่วแอฟริกาใต้ตามตำแหน่งงาน

ตำแหน่ง	อัตราค่าจ้าง (แรนต์ต่อปี)	
	ต่ำสุด	สูงสุด
พนักงานทำความสะอาด (Cleaner)	85,663	105,832
ผู้ส่งของ/คนขับ (Messenger/Driver)	130,169	160,853
พนักงานต่อสายโทรศัพท์ระดับ 1 (Telephonist - Level 1)	138,987	171,723
พนักงานต่อสายโทรศัพท์ระดับ 3 (Telephonist - Level 3)	182,804	226,841
พนักงานต้อนรับระดับ 1 (Receptionist - Level 1)	136,446	168,382
พนักงานต้อนรับระดับ 2 (Receptionist - Level 2)	157,869	196,168
เลขานุการระดับ 1 (Secretary - Level 1)	196,166	242,248



ตำแหน่ง	อัตราค่าจ้าง (แรนด์ต่อปี)	
	ต่ำสุด	สูงสุด
เลขานุการระดับ 3 (Secretary - Level 3)	259,018	319,832
ผู้ช่วยส่วนตัวระดับ 1 (Personal Assistant - Level 1)	263,115	322,306
ผู้ช่วยส่วนตัวผู้บริหารระดับสูง (Personal Assistant - To CEO)	423,051	522,181
ผู้จัดการฝ่ายทรัพยากรบุคคลระดับ 1 (Human Resources (HR) Manager - Level 1)	703,577	868,953
ผู้จัดการฝ่ายทรัพยากรบุคคลระดับ 2 (Human Resources (HR) Manager - Level 2)	897,144	1,108,135
นักออกแบบกราฟฟิค (Graphic Artist / Designer – Junior)	294,483	363,580
นักออกแบบกราฟฟิคที่มีประสบการณ์ (Graphic Artist / Designer – Senior)	491,123	606,697
เสมียน ระดับ 1 (Clerk - Level 1)	127,921	158,082
เสมียน ระดับ 3 (Clerk - Level 3)	200,557	247,650
นักบัญชีที่ได้รับการรับรอง ระดับ 3 (Qualified Chartered Accountant - Level 3)	649,701	802,367
นักบัญชีที่ได้รับการรับรอง ระดับ 5 (Qualified Chartered Accountant - Level 5)	872,086	1,079,219

หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2557

ที่มา: ข้อมูลจาก Deloitte Human Capital

ตารางที่ 6-12 อัตราเบี่ยงเบนอัตราค่าจ้างในพื้นที่ต่าง ๆ

พื้นที่	Mid Managerial / High Level Specialist	Specialised / Skilled Senior Supervisory	General Staff / Clerical Supervisory	Lower Skilled / Hourly Rated	Overall Average
National	100	100	100	100	100
Cape Town and Environs	102	101	100	100	101
Durban and Environs	98	97	97	97	97
East Rand	105	104	105	105	105
Eastern Cape	90	92	92	91	91
Free State	91	90	90	89	90
Johannesburg	106	106	104	106	106
Limpopo Province	93	95	93	90	93
Midrand	103	103	103	104	103
Mpumalanga	96	96	95	98	96
Northern Cape	92	91	91	92	92
North West Province	94	93	94	93	94
Other KwaZulu-Natal	100	98	99	99	99
Pretoria	104	102	101	101	102



พื้นที่	Mid Managerial / High Level Specialist	Specialised / Skilled Senior Supervisory	General Staff / Clerical Supervisory	Lower Skilled / Hourly Rated	Overall Average
Vaal Triangle	101	100	97	103	100
West Rand	95	94	96	95	95
Western Cape	97	99	98	96	98

หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2557

ที่มา: ข้อมูลจาก Deloitte Human Capital

6.3 ต้นทุนทางภาษี

6.3.1 ภาษีเงินได้นิติบุคคล

อัตราภาษีปกติ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของแอฟริกาใต้อยู่ที่ร้อยละ 28 เว้นแต่จะได้รับการลดหย่อน

อัตราภาษีสำหรับ Small Business Corporation (SBC)

Small Business Corporation (SBC) มีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- มีรายได้น้อยกว่า 20 ล้านแรนด์ต่อปี
- ผู้ถือหุ้นทุกคนเป็นบุคคลธรรมดา
- ผู้ถือหุ้นทุกคนไม่มีหุ้นในบริษัทอื่น
- รายได้ไม่เกินร้อยละ 20 มาจากการลงทุน
- รายได้ไม่เกินร้อยละ 20 มาจากการให้บริการส่วนบุคคล (Personal Service)¹ ที่ผู้ถือหุ้นให้บริการด้วยตนเอง เว้นแต่ SBC จะจ้างบุคลากรไม่น้อยกว่า 3 คนเพื่อให้บริการในส่วนนี้

¹ การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับบัญชี คณิตศาสตร์ประกันภัย สถาปัตยกรรม การประมวล การตรวจสอบบัญชี การแพร่ภาพและกระจายเสียง การให้คำปรึกษา การเขียนแบบ การศึกษา วิศวกรรม การเงิน สุขภาพ เทคโนโลยีสารสนเทศ วารสาร กฎหมาย อสังหาริมทรัพย์ วิจัย กีฬา การสำรวจ การแปล การประเมินมูลค่า และสัตวแพทยศาสตร์



ตารางที่ 6-13 ภาษีเงินได้นิติบุคคลแบบ Small Business Corporations (SBC) ของแอฟริกาใต้

รายได้ต่อปี (แรนด์แอฟริกาใต้)	อัตรากาซี
0 – 75,750	ไม่เสียภาษี
75,751 – 365,000	ร้อยละ 7
365,001 – 550,000	20,248 แรนด์ + ร้อยละ 21 ของส่วนที่เกิน 365,000
มากกว่า 550,000	59,098 แรนด์ + ร้อยละ 28 ของส่วนที่เกิน 550,000

หมายเหตุ: สำหรับการคำนวณภาษีเงินได้ระหว่าง 1 มี.ค. 2560 ถึง 28 กุมภาพันธ์ 2561 และในอนาคตอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้
ที่มา: South African Revenue Service (SARS)

อัตรากาซีสำหรับ Micro Business

Micro Business อาจเป็นธุรกิจเจ้าของคนเดียว (Sole Proprietorship) หรือห้างหุ้นส่วน (Partnership) ที่มีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- มีรายได้ (Turnover) ต่อปีต่ำกว่า 1 ล้านแรนด์ (นับเฉพาะรายได้จากการประกอบธุรกิจ ไม่รวมรายได้ที่เกิดจากการลงทุน)
- ไม่มีหุ้นหรือการลงทุนกับบริษัทอื่นๆ เว้นแต่เป็นบริษัทในตลาดหุ้น กองทุนรวม หรือบริษัทการร่วมลงทุน (Venture Capital)
- รายได้ไม่เกินร้อยละ 20 มาจากการให้บริการวิชาชีพ
- มีธุรกิจให้บริการส่วนบุคคลหรือเป็นผู้จัดหาแรงงาน
- หากมีรายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์สูงกว่า 1.5 ล้านแรนด์ในระยะเวลา 3 ปี
- มีหุ้นในบริษัทอื่น มีผู้ถือหุ้นหรือหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคล หรือเป็น Public Benefit Organization

ตารางที่ 6-14 ภาษีเงินได้นิติบุคคลแบบ Micro Business ของแอฟริกาใต้

รายได้ต่อปี (แรนด์แอฟริกาใต้)	อัตรากาซี
0 – 335,000	ไม่เสียภาษี
335,001 – 500,000	ร้อยละ 1
500,001 – 750,000	1,650 แรนด์ + ร้อยละ 2 ของส่วนที่เกิน 500,000
มากกว่า 750,000	6,650 แรนด์ + ร้อยละ 3 ของส่วนที่เกิน 750,000

หมายเหตุ: สำหรับการคำนวณภาษีเงินได้ระหว่าง 1 มี.ค. 2560 ถึง 28 กุมภาพันธ์ 2561 และในอนาคตอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้
ที่มา: South African Revenue Service (SARS)



6.3.2 ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา

แอฟริกาใต้มีภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาแบบอัตราก้าวหน้า (ตารางที่ 6-15) โดยกำหนดเงินได้ขั้นต่ำไว้ที่ 75,750 แรนด์แอฟริกาใต้ สำหรับคนที่มีอายุน้อยกว่า 65 ปี 117,300 แรนด์แอฟริกาใต้ สำหรับคนอายุระหว่างน้อยกว่า 65 ถึง 75 ปี และ 131,150 แรนด์แอฟริกาใต้ สำหรับคนที่มีอายุ 75 ปีขึ้นไป ส่วนชาวต่างชาติที่อาศัยอยู่ในแอฟริกาใต้ ให้ใช้อัตราภาษีเดียวกัน เว้นแต่เป็นชาวต่างชาติที่พำนักชั่วคราว (Non-Resident) ให้คำนวณภาษีจากรายได้ในประเทศเท่านั้น

ตารางที่ 6-15 ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาของแอฟริกาใต้

รายได้ต่อปี (แรนด์แอฟริกาใต้)	อัตราภาษี
0 – 189,880	ร้อยละ 18
189,881 – 296,540	34,178 แรนด์ + ร้อยละ 26 ของส่วนที่เกิน 189,880
296,541 – 410,460	61,910 แรนด์ + ร้อยละ 31 ของส่วนที่เกิน 296,540
410,461 – 555,600	97,225 แรนด์ + ร้อยละ 36 ของส่วนที่เกิน 410,460
555,601 – 708,310	149,475 แรนด์ + ร้อยละ 39 ของส่วนที่เกิน 555,600
708,311 – 1,500,000	209,032 แรนด์ + ร้อยละ 41 ของส่วนที่เกิน 708,310
ส่วนที่มากกว่า 1,500,000	533,625 แรนด์ + ร้อยละ 45 ของส่วนที่เกิน 1,500,000

หมายเหตุ: สำหรับการคำนวณภาษีเงินได้ระหว่าง 1 มี.ค. 2560 ถึง 28 กุมภาพันธ์ 2561 และในอนาคตอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้
ที่มา: South African Revenue Service (SARS)

6.3.3 ภาษีมูลค่าเพิ่ม

บริษัทที่มีรายได้สูงกว่า 1 ล้านแรนด์ต่อปี ต้องจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มโดย อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มของแอฟริกาใต้อยู่ที่ร้อยละ 14 ทั้งนี้ รายได้จากสินค้าและบริการบางประเภทได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ดังต่อไปนี้

- บริการทางการเงิน เช่น รายได้จากดอกเบี้ย ประกันชีวิต ประกันสุขภาพ กองทุนบำนาญ กองทุนเกษียณ
- บริการขนส่งทางรถยนต์และรถไฟ
- บริการการศึกษาของรัฐและที่ได้รับรองจากรัฐบาล
- การปล่อยเช่าที่อยู่อาศัยเพื่อการพำนักระยะยาว



นอกจากนี้ ยังมีสินค้าและบริการอีกกลุ่มหนึ่งที่จัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มที่อัตราร้อยละ 0 (ผู้ประกอบการต้องแจ้งภาษีมูลค่าเพิ่ม) ดังต่อไปนี้

- สินค้าส่งออก
- อาหารบางประเภท²
- การซื้อโอน/ขายต่อกิจการ
- ทองและเหรียญทองบางประเภท
- น้ำมันเคโรซีน
- น้ำมันเบนซินและดีเซล
- อุปกรณ์หรือสินค้าทางการเกษตร (Farm Inputs)
- บริการขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารระหว่างประเทศ

6.3.4 ภาษีกำไรจากการขายสินทรัพย์ (Capital Gain Tax)

สำหรับผู้อยู่อาศัยถาวรในแอฟริกาใต้ (Resident) มีภาระต้องชำระภาษีกำไรจากการขายสินทรัพย์ (Capital Gain Tax: CGT) ทั้งในและนอกแอฟริกาใต้ ส่วนชาวต่างชาติ (Non-Resident) มีภาระทางภาษีเฉพาะกับการขายสินทรัพย์ในแอฟริกาใต้เท่านั้น ซึ่งสินทรัพย์เหล่านั้นจะรวมถึง อสังหาริมทรัพย์ สินทรัพย์ถาวร (Asset of a Permanent Establishment) และหุ้น

CGT ในแอฟริกาใต้มีได้คำนวณโดยตรงจากส่วนต่างของราคาขายและราคาซื้อสินทรัพย์ แต่จะถูกรวมในเงินได้สุทธิ (Taxable Income) และคิดภาษีตามอัตราภาษีเงินได้ปกติ ทั้งนี้ สัดส่วนของส่วนต่างที่ถูกนำมารวมนั้นจะแตกต่างกันไประหว่างบุคคลธรรมดา บริษัท และกองทุน

การคำนวณภาษีกำไรจากการขายสินทรัพย์จะเริ่มหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2544 กล่าวคือ หากซื้อสินทรัพย์มาก่อนหน้านั้น ให้คิดส่วนต่างเฉพาะหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2544 และหากเป็นการขายขาดทุน สามารถยกยอดไปในปีต่อไปได้

สัดส่วนของส่วนต่างการขายสินทรัพย์ที่นำไปคิดรวมกับเงินได้สุทธิเป็นดังที่ปรากฏในตารางที่ 6-16

² ได้แก่ ขนมปัง แป้งข้าวโพด ข้าวโพดบด ถั่ว ถั่วแห้ง ถั่วเลนทิล ปลาซาร์ดีน นม นมผง ข้าว ผัก น้ำมันที่ทำจากผัก ไข่



ตารางที่ 6-16 ภาษีกำไรจากการขายสินทรัพย์ (Capital Gain Tax)

ผู้ได้รับกำไร	สัดส่วนของส่วนต่างที่นำไปรวมกับเงินได้สุทธิ
บุคคล และกองทุนพิเศษ*	ร้อยละ 40
บริษัท	ร้อยละ 80
กองทุน	ร้อยละ 80

หมายเหตุ: สำหรับการคำนวณภาษีเงินได้ระหว่าง 1 มี.ค. 2560 ถึง 28 กุมภาพันธ์ 2561 และในอนาคตอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้
ที่มา: South African Revenue Service (SARS)

6.3.5 ภาษีปันผล

อัตราภาษีปันผลในแอฟริกาใต้อยู่ที่ร้อยละ 20 แต่จะยกเว้นการเก็บภาษี หากผู้รับปันผลมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในแอฟริกาใต้ (South African Resident Companies)
- รัฐบาลแอฟริกาใต้
- องค์กรประเภท Public Benefit Organisations (PBO)
- กองทุนแบบ Closure Rehabilitation Trusts
- กองทุนเกษียณ (Retirement Funds)
- ผู้ถือหุ้นบริษัท Micro Business คิดเป็นมูลค่าไม่เกิน 200,000 แรนด์
- ชาวต่างชาติ (Non-Resident) ที่รับเงินปันผลจากบริษัทต่างชาติที่มีหุ้นซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์โจฮันเนสเบิร์ก (Johannesburg Stock Exchange: JSE)

6.3.6 ภาษีสรรพสามิต

เครื่องดื่มแอลกอฮอล์และยาสูบ

ตารางที่ 6-17 ภาษีสรรพสามิตของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และยาสูบ

ประเภทสินค้า	อัตราภาษี
เบียร์มอลต์ (Malt Beer)	7 เซนต์ต่อ 340 มล.
ไวน์	15 เซนต์ต่อ 750 มล.
ไวน์ผสมเหล้า (Fortified wine)	19 เซนต์ต่อ 750 มล.
ไวน์แบบอัดก๊าซ	48 เซนต์ต่อ 750 มล.
ไซเดอร์ (Ciders) และเครื่องดื่มผลไม้ที่มีแอลกอฮอล์	7 เซนต์ต่อ 330 มล.
สุรา	3.77 แรนด์ 750 มล.



ประเภทสินค้า	อัตราภาษี
บุหรี่	82 เซนต์ต่อบุหรี่ 20 มวน
ยาเส้น (Cigarette Tobacco)	91 เซนต์ต่อ 50 กรัม
บาสูบไปป์	26 เซนต์ต่อ 25 กรัม
ซีการ์	3.09 แรนต์ต่อซีการ์ซีการ์หนัก 23 กรัม

หมายเหตุ: สำหรับการคำนวณภาษีระหว่าง 1 มี.ค. 2560 ถึง 28 กุมภาพันธ์ 2561 และในอนาคตอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้
ที่มา: South African Revenue Service (SARS)

ผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงและปิโตรเลียม

ตารางที่ 6-18 ภาษีสิ่งแวดล้อม

ประเภทสินค้า	อัตราภาษี
ถุงพลาสติก	8 เซนต์ต่อถุง
ไฟฟ้า (ยกเว้นโรงไฟฟ้าที่กำลังผลิตน้อยกว่า 5 เมกะวัตต์ ไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานหมุนเวียน และการผลิตแบบ Co-Generation)	3.5 เซนต์ต่อกิโลวัตต์ชั่วโมง
หลอดไฟฟ้ไส้ร้อนแบบธรรมดา	6 แรนต์ต่อหลอดไฟฟ้า 1 ดวง
ยานยนต์ส่วนบุคคล	100 แรนต์ต่อกรัมกิโลเมตร ของปริมาณ CO ² ส่วนที่เกิน 120 กรัมกิโลเมตร
ยานยนต์เพื่อการพาณิชย์/ขนส่ง	140 แรนต์ต่อกรัมกิโลเมตร ของปริมาณ CO ² ส่วนที่เกิน 175 กรัมกิโลเมตร
ยางรถยนต์	2.3 แรนต์ต่อยาง 1 กิโลกรัม
น้ำมัน (เว้นน้ำมันเครื่องบิน)	2.89 – 4.39 แรนต์ต่อลิตร

หมายเหตุ: สำหรับการคำนวณภาษีระหว่าง 1 มี.ค. 2560 ถึง 28 กุมภาพันธ์ 2561 และในอนาคตอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้
ที่มา: South African Revenue Service (SARS)

6.3.7 อากรนำเข้า

ตารางที่ 6-19 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของแอฟริกาใต้ จำแนกตามประเภทสินค้า

กลุ่มสินค้า	อัตราภาษีเฉลี่ยผูกพัน	อัตราภาษีเฉลี่ย MFN ที่ใช้จริง	สัดส่วนการนำเข้า*
ผลิตภัณฑ์จากสัตว์	41.7	10.7	0.7
ผลิตภัณฑ์นม	93.2	7.1	0.2
พืชผักและผลไม้	28.3	9.2	0.5
ชาและกาแฟ	65.4	7.2	0.4
ธัญพืชและของปรุงแต่งจากธัญพืช	47.0	8.6	1.6
เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน	47.5	7.6	1.4



กลุ่มสินค้า	อัตราภาษีเฉลี่ยผูกพัน	อัตราภาษีเฉลี่ย MFN ที่ใช้จริง	สัดส่วนการนำเข้า*
น้ำตาลและขนมทำจากน้ำตาล	73.4	8.8	0.4
เครื่องดื่มและยาสูบ	91.1	20.3	0.9
ฝ้าย	60.0	4.5	0.1
ผลิตภัณฑ์เกษตรอื่นๆ	11.9	2.2	0.7
ปลาและผลิตภัณฑ์จากปลา	18.5	6.3	0.5
ผลิตภัณฑ์แร่และเหล็ก	11.7	3.7	9.4
น้ำมัน	-	0.6	23.7
เคมีภัณฑ์	12.4	2.3	11.7
ไม้และของทำด้วยไม้	11.7	6.1	2.6
สิ่งทอ	22.3	17.0	2.0
เครื่องนุ่งห่ม	45.0	41.0	2.0
เครื่องหนังและรองเท้า	20.7	13.3	2.7
เครื่องจักรที่ไม่ใช้ไฟฟ้า	9.2	1.5	14.3
เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า	17.2	4.6	10.1
พาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง	18.3	6.0	10.1
อุตสาหกรรมอื่นๆ	12.4	3.8	4.3

หมายเหตุ: *สัดส่วนมูลค่าการนำเข้ากลุ่มสินค้านั้นๆต่อมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด (ข้อมูลปี 2557)

ที่มา: รวบรวมจาก WTO Tariff Profiles 2016



บทที่ 7

โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

สาระสำคัญ

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เป็นภาคการผลิตที่ใหญ่ที่สุดของแอฟริกาใต้ หรือประมาณร้อยละ 7.5 ของ GDP จึงได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล มีการให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนกับการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ทุกขนาด

ทั้งนี้ เศรษฐกิจที่ยังคงชะลอตัว ส่งผลให้ยอดขายยานยนต์ในประเทศปรับตัวลดลงติดต่อกันเป็นปีที่สอง อย่างไรก็ตาม พบว่า ยอดขายยานยนต์ที่มีกระบอกลูกสูบขนาดเล็กกลับปรับตัวขึ้น เนื่องจากมีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันต่ำ ประกอบกับธนาคารพาณิชย์มีความระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อมากยิ่งขึ้น ตลาดยานยนต์ประเภทนี้จึงเป็นโอกาสทางการลงทุนสำคัญของผู้ประกอบการไทย โดยรูปแบบการทำธุรกิจอาจเป็นไปได้ทั้งการส่งสินค้าให้กับบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ (Original Equipment Manufacturer: OEM) จากเยอรมนี สหรัฐฯ และญี่ปุ่น ที่มีฐานการผลิตในแอฟริกาใต้

ในด้านการส่งออก พบว่าปริมาณยานยนต์ส่งออกปรับตัวขึ้นสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในปี 2559 สวนทางกับยอดขายยานยนต์ในประเทศ การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์จึงถือเป็นอีกโอกาสทางการลงทุนหนึ่ง โดยเฉพาะการส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศในทวีปแอฟริกา



7.1 ภาพรวมของอุตสาหกรรม

ในลำดับแรก คณะผู้วิจัยจะนำเสนอภาพรวมของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกาใต้ แล้วจึงนำเสนอข้อมูลตลาดยานยนต์ในประเทศ การส่งออก/การนำเข้ายานยนต์ การลงทุนในประเทศ ปริมาณการผลิต และความต้องการของผู้บริโภค

7.1.1 ภาพรวมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกาใต้

ในปี 2559 แอฟริกาใต้มีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประมาณ 500 บริษัท เป็นผู้ผลิต Tier 1¹ ประมาณ 120 ราย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุน ส่วนผู้ผลิต Tier 2 และ 3² มีประมาณ 380 ราย ส่วนใหญ่เป็นบริษัทท้องถิ่น ผลิตสินค้าในปริมาณน้อย โดยบริษัทเหล่านี้มีฐานการผลิตกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่จังหวัดกาวเต็ง (Gauteng) ควาซูลู-นาทาล (Kwazulu-Natal) และอีสเทิร์นเคป (Eastern) ซึ่งเป็นที่ตั้งของบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ต่างชาติหลายราย รายได้ส่วนใหญ่จากธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์มาจากการส่งสินค้าให้บริษัทเหล่านี้ เพื่อประกอบและขายในประเทศหรือส่งออก

ในด้านการค้าขายระหว่างประเทศ ชิ้นส่วนที่มีการส่งออกมากที่สุดคือ ท่อแคตตาไลติก (Catalytic Converters) ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ (Engine Parts) และยางรถยนต์ ไปยังประเทศที่มีกำลังซื้อสูงในทวีปยุโรปและอเมริกาเหนือ ส่วนชิ้นส่วนที่มีนำเข้ามากเป็นอันดับต้นๆ ได้แก่ เครื่องยนต์ (Engine) กล่องเกียร์ (Gearbox) และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในยานยนต์ โดยชิ้นส่วนที่นำเข้าส่วนใหญ่ถูกนำมาประกอบเป็นยานยนต์ หรือนำมาเพิ่มมูลค่าและส่งออก ซึ่งสะท้อนว่าแอฟริกาใต้ยังขาดศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนที่มีกลไกที่ซับซ้อน โดยหากพิจารณาจากการศึกษาของ National Association of Automotive Component and Allied Manufacturers (NAACAM) พบว่าสัดส่วนมูลค่าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ (Local Content) อยู่ที่ประมาณร้อยละ 58 ในปี 2559

ค่าเงินสกุลแรนด์อ่อนค่าลงอย่างมากในช่วงปี 2556 – 2559 ส่งผลให้ต้นทุนการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์สูงขึ้น และยังมีผลต่อราคายานยนต์ในประเทศ เนื่องจากผู้ผลิตยานยนต์ยังคงพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศอยู่มาก ซึ่งอาจเป็นโอกาสการลงทุนสำหรับผู้ประกอบการไทย

¹ ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับหนึ่ง (1st Tier) ได้แก่ ผู้ผลิตเครื่องยนต์ เบรค ล้อรถยนต์ ระบบอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น (ที่มา: ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)

² ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับสองและรองลงมา (2nd Tier & Lower Tiers) ได้แก่ ผู้ผลิตผลิตภัณฑ์เครื่องจักรกลและโลหะการ พลาสติก ยาง เหล็ก อิเล็กทรอนิกส์ แก้วและกระจก เป็นต้น (ที่มา: ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)



ทั้งการผลิตเพื่อส่งสินค้าให้กับบริษัทผู้ผลิตยานยนต์หรือตลาดหลังการขาย โดยเฉพาะในตลาด ชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีกระบอกสูบขนาดเล็ก ที่ชาวแอฟริกาใต้หันมาให้ความนิยมมากยิ่งขึ้น เนื่องจากมีราคาที่เข้าถึงได้ และมีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันต่ำ ซึ่งคล้ายกับลักษณะตลาดยานยนต์ในประเทศไทย ที่รถอีโคคาร์ได้รับความนิยมมากขึ้นในระยะหลัง นอกจากนี้ สินค้าอีกกลุ่มหนึ่งที่มีศักยภาพ คือ ชิ้นส่วนสำหรับกระบะและยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก (Small Commercial Vehicle) ซึ่งเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์ที่ผู้ประกอบการไทยมีความชำนาญในการผลิตอยู่แล้ว

รัฐบาลแอฟริกาใต้มีเป้าหมายการพัฒนาห่วงโซ่อุตสาหกรรมยานยนต์ที่ครบถ้วนในประเทศ ดังนั้น นโยบายรัฐบาลจึงเปิดกว้างต่อการลงทุนจากต่างประเทศ มีสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนที่น่าดึงดูดให้กับทั้งผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

ก่อนจะนำเสนอผลการศึกษาดูอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ต่อไป จะเป็นการนำเสนอ สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งด้านปริมาณการส่งออก/นำเข้ายานยนต์ ส่วนแบ่งตลาดยานยนต์ แต่ละยี่ห้อ และพฤติกรรมผู้บริโภค

7.1.2 ภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์ในแอฟริกาใต้

แอฟริกาใต้เป็นประเทศผลิตยานยนต์ที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 22 ของโลก หากพิจารณาจากจำนวนยานยนต์ที่ผลิต หรือคิดเป็นร้อยละ 0.63 ของปริมาณยานยนต์ที่ผลิตทั่วโลกในปี 2559 ผู้ผลิตยานยนต์หลายบริษัทมีฐานการผลิตในแอฟริกาใต้ ทั้งบริษัทจากยุโรป (BMW, Mercedes Benz, Renault และ Volkswagen Group) บริษัทจากสหรัฐฯ (Ford) บริษัทจากญี่ปุ่น (Nissan และ Toyota) โดยสายการผลิตมีทั้งยานยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car) ยานยนต์พาณิชย์ขนาดเล็ก/กลาง/ใหญ่ (Commercial Vehicle) และรถบัส ดังที่ปรากฏในภาพที่ 7-1



ภาพที่ 7-1 ผู้ผลิต/ผู้ขายยานยนต์ในแอฟริกาใต้



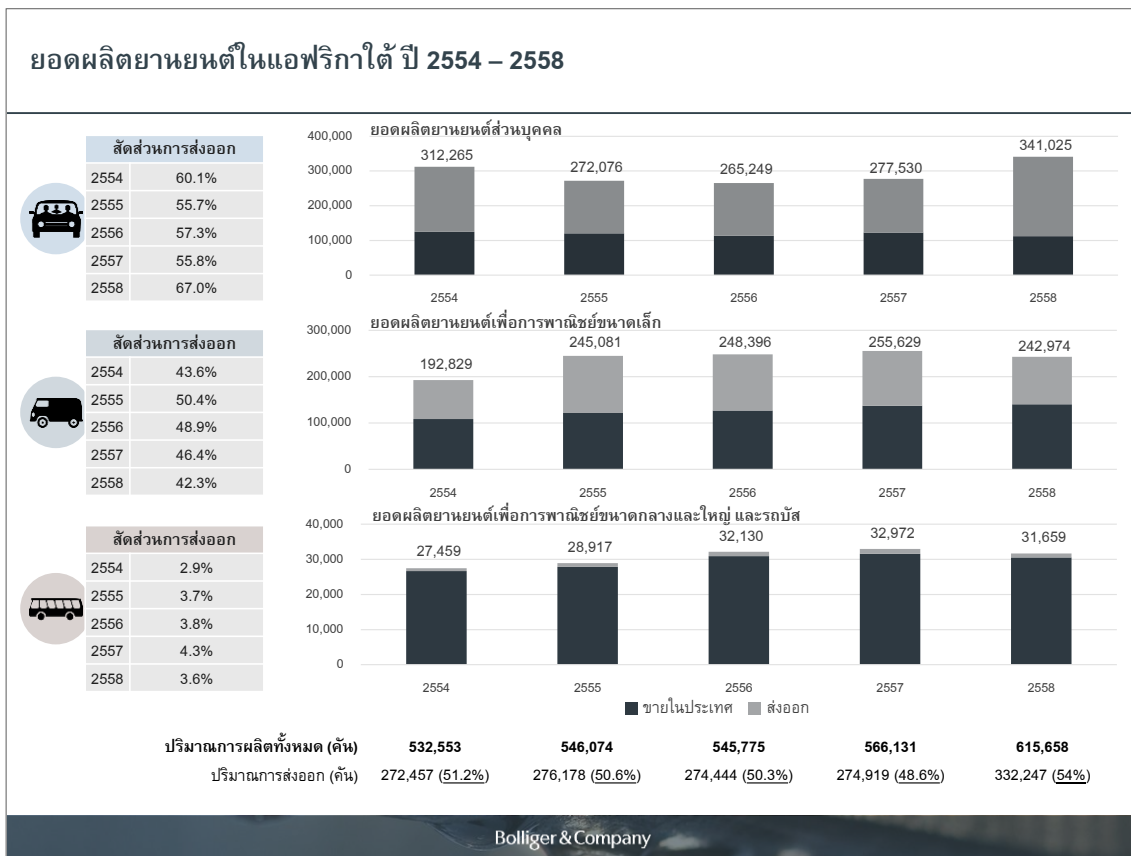
ที่มา: South Africa Automotive Export Manual 2016

➤ การผลิตในประเทศ และการส่งออก

แอฟริกาใต้ผลิตยานยนต์ได้ 615,658 คัน ในปี 2558 เพิ่มขึ้นจาก 566,131 คัน ในปี 2557 โดยเป็นยานยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car) 341,025 คัน (ร้อยละ 55.4 ของปริมาณการผลิตทั้งหมด) ยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก (Light Commercial Vehicle) 242,974 คัน (ร้อยละ 39.5) และยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดกลางและใหญ่ และรถบัส (Medium and Heavy Commercial Vehicles and Buses) 31,659 คัน (ร้อยละ 5.1) ดังที่นำเสนอในภาพที่ 7-2



ภาพที่ 7-2 ยอดผลิตยานยนต์ในแอฟริกใต้ ปี 2554 – 2558



ยานยนต์ที่ผลิตได้ในปี 2558 เกิดครั้งถูกส่งออก โดยเฉพาะยานยนต์ส่วนบุคคล (ส่งออก ร้อยละ 67 ของปริมาณการผลิต) รองลงมาเป็นยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก (ร้อยละ 42.3) ส่วนยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดกลาง/ใหญ่และรถบัส มีการส่งออกเพียงร้อยละ 3.6 เท่านั้น

ทั้งนี้ แอฟริกใต้ส่งออกยานยนต์ได้ 344,822 คันในปี 2559 (มีได้นำเสนอในภาพ) ซึ่งสูงสุดเป็นประวัติการณ์ เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ที่ 272,457 คัน หรือมีเติบโตเฉลี่ย (อัตราการเติบโตแบบ CAGR) ร้อยละ 4.8 ต่อปี โดยส่วนใหญ่เป็นการส่งออกยานยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาเป็นยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก ขนาดกลาง ขนาดใหญ่ และรถบัส ตามลำดับ

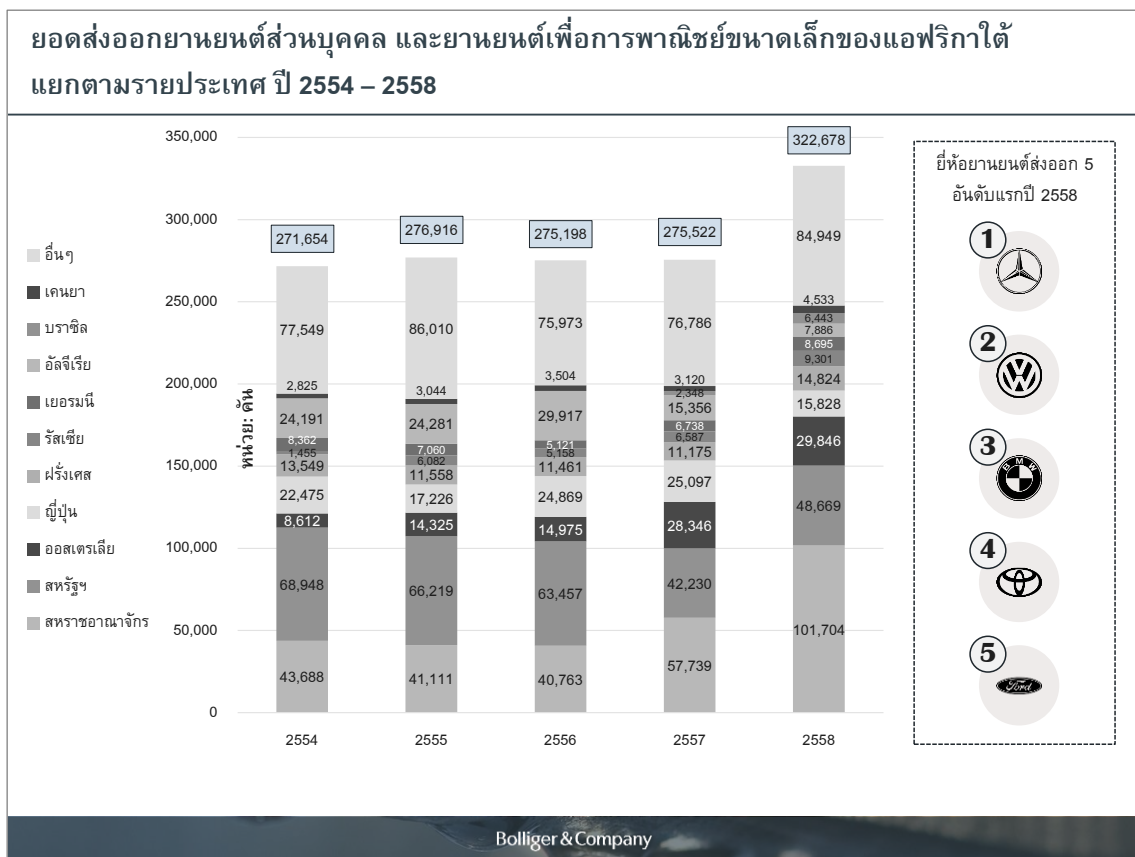


➤ ตลาดส่งออกยานยนต์สำคัญ

ยานยนต์ส่วนบุคคล และยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก

ในปี 2558 แอฟริกาใต้ส่งออกยานยนต์ส่วนบุคคลและยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก 332,678 คัน เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.2 ต่อปี ตั้งแต่ปี 2553 โดยส่งไปยังสหราชอาณาจักรมากที่สุด 101,704 คัน รองลงมาเป็นสหรัฐฯ 48,669 คัน และออสเตรเลีย 29,846 คัน ดังที่ปรากฏในภาพที่ 7-3 โดยเมอร์เซเดส เบนซ์ (Mercedes Benz) ถูกส่งออกมากที่สุด รองลงมาเป็นโฟล์คสวาเกน (Volkswagen) และบีเอ็มดับเบิลยู (BMW)

ภาพที่ 7-3 ยอดส่งออกยานยนต์ส่วนบุคคล และยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็กของแอฟริกาใต้ แยกตามรายประเทศ ปี 2554 – 2558



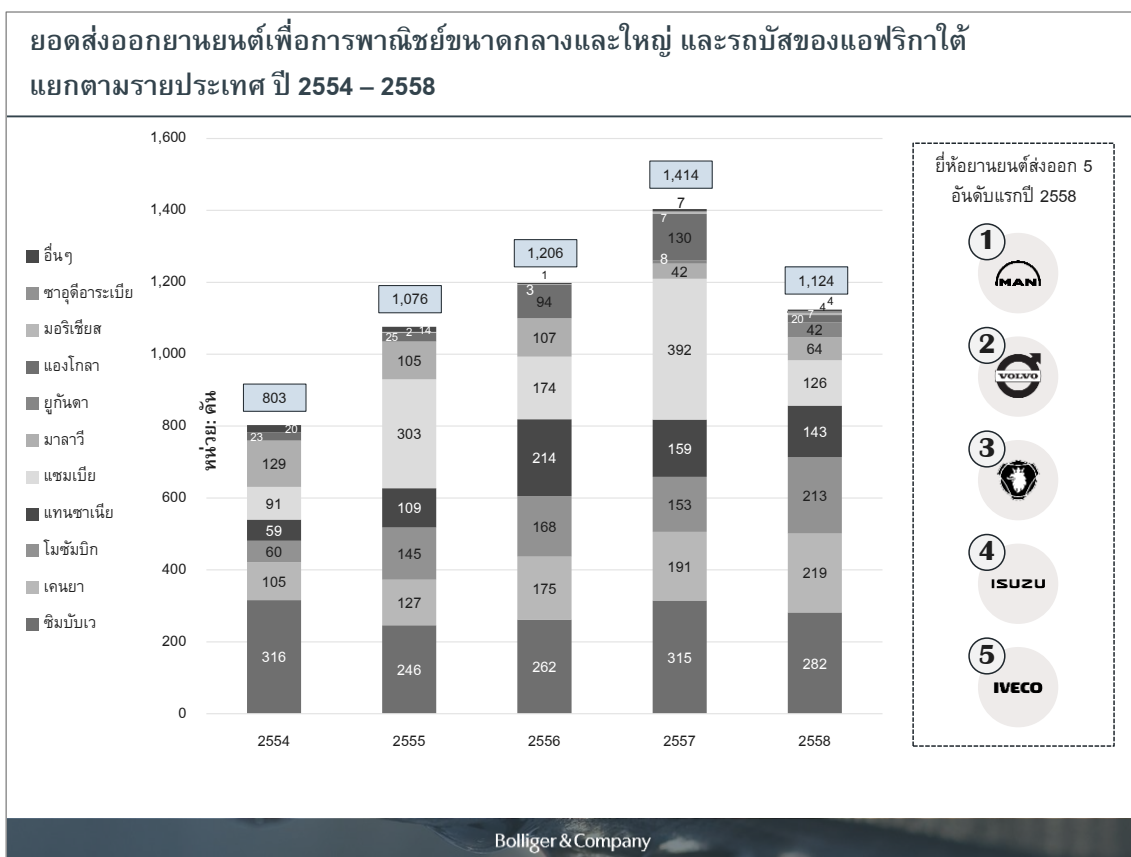
ที่มา: NAAMSA/Lightstone Auto, SARS



ยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดกลางและใหญ่ และรถบัส

ส่วนยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดกลางและใหญ่ และรถบัส มีการส่งออก 1,124 คันในปี 2558 ลดลงจากปีก่อนเล็กน้อยที่ 1,414 คัน ดังที่ปรากฏในภาพที่ 7-4

ภาพที่ 7-4 ยอดส่งออกยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดกลางและใหญ่ และรถบัสของแอฟริกาใต้ แยกตามรายประเทศ ปี 2554 – 2558



ที่มา: NAAMSA/Lightstone Auto, SARS

➤ **ตลาดยานยนต์ในประเทศ**

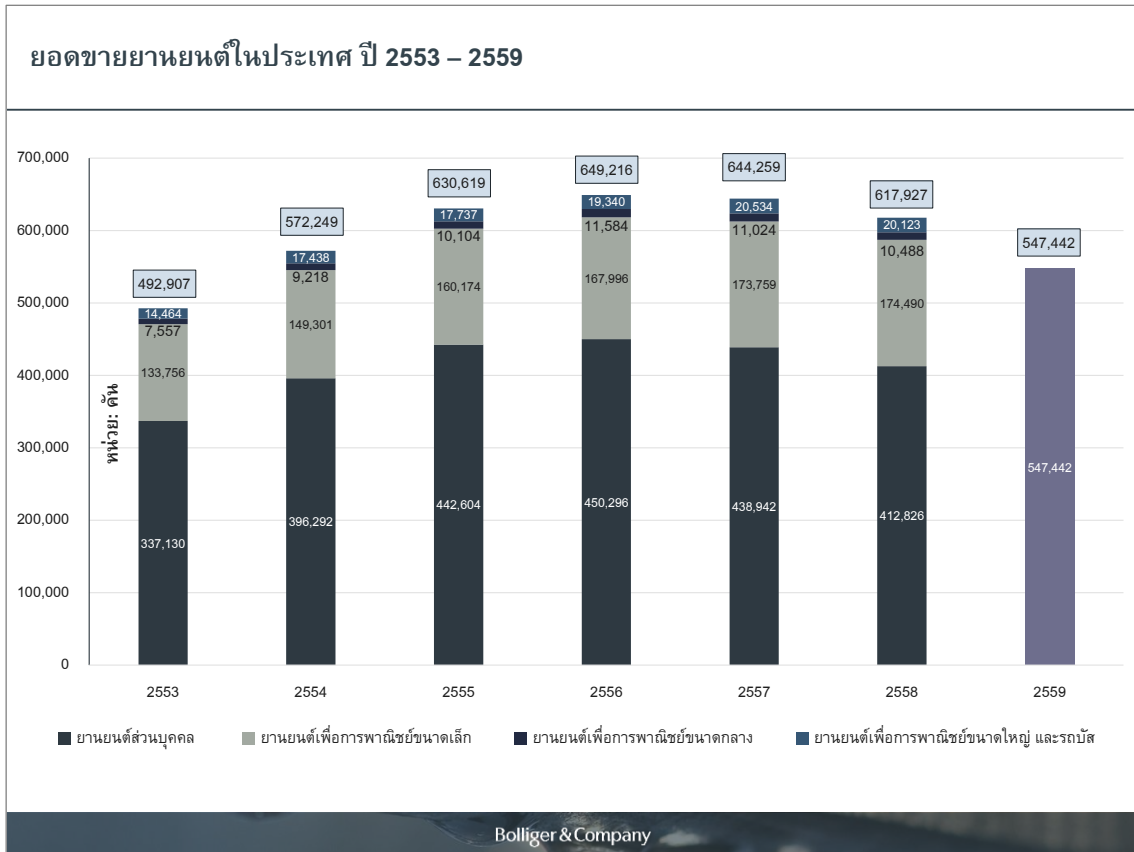
ยอดขายยานยนต์ในประเทศ

ในปี 2559 ยอดขายยานยนต์ในแอฟริกาใต้อยู่ที่ 547,442 คัน (รวมรถยนต์ทุกประเภท ทั้งที่ผลิตในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ) ลดลงจากปีก่อนหน้าที่ 617,927 คัน และหากพิจารณายอดขายในช่วง 7 ปีที่ผ่านมา พบว่า มีการเติบโตระหว่างปี 2553 ถึง 2556



และปรับตัวลงนับจากนั้น เนื่องจากเศรษฐกิจที่ชะลอตัวลง ประกอบกับอัตราแลกเปลี่ยนที่อ่อนตัวลงอย่างมาก ซึ่งส่งผลให้ราคายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์นำเข้ามีราคาสูงขึ้น โดยยานยนต์ส่วนบุคคลครองตลาดในประเทศ คิดสัดส่วนเฉลี่ยเป็นร้อยละ 68.7 ในช่วงปี 2553 – 2558 ดังที่ปรากฏในภาพที่ 7-5

ภาพที่ 7-5 ยอดขายยานยนต์ในประเทศ ปี 2553 – 2559



ที่มา: NAAMSA

ในช่วง 2 ถึง 3 ปีที่ผ่านมา การชะลอตัวทางเศรษฐกิจมีผลกระทบต่อยอดขายยานยนต์อย่างเห็นได้ชัด ประกอบกับสถาบันการเงินล้มที่จะปล่อยสินเชื่อรถยนต์ที่ราคาค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นเหตุทำให้พฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไปด้วยเช่นกัน โดยผู้ซื้อหันมาให้ความสนใจกับยานยนต์ขนาดเล็ก (ยานยนต์ที่มีขนาดความจุระบอบต่ำกว่า 1,400 ซีซี) ที่มีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันดีกว่า โดยหากพิจารณาจากสถิติของ Associated Motor Holdings (AMH) และ Amalgamated Automobile Distributors (AAD) ซึ่งเป็นผู้จำหน่ายยานยนต์หลายยี่ห้อในแอฟริกาใต้ พบว่า ในเดือนธันวาคม 2559 ยานยนต์ที่มีขนาดความจุระบอบต่ำกว่า 1,400 ซีซี

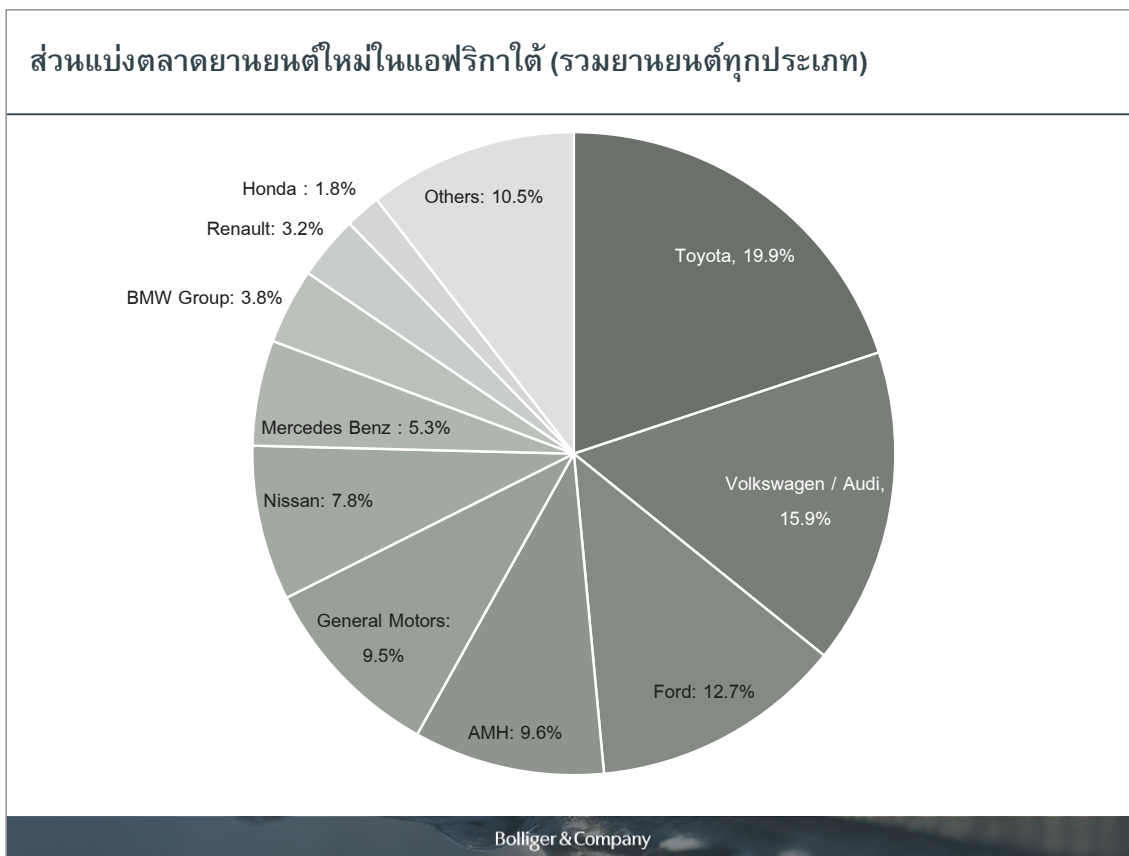


มียอดขายคิดเป็นร้อยละ 57.6 ของจำนวนยานยนต์ที่ AMH และ AAD ขายได้ รองลงมาเป็นยานยนต์ที่มีขนาดความจุกระบอกสูบในช่วง 1,400 ถึง 2,500 ซีซี หรือประมาณร้อยละ 30.4

นอกจากนี้ ยานยนต์มือสองยังได้รับความนิยมมากยิ่งขึ้นเช่นกัน โดย Surf4Cars ซึ่งเป็นผู้ขายยานยนต์มือสองอันดับต้นของแอฟริกาใต้ ได้รายงานไว้ว่า ราคาเป็นปัจจัยการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด โดยการค้นหาผ่านเว็บไซต์ของ Surf4Cars ส่วนใหญ่มุ่งเน้นที่ยานยนต์แฮทช์แบ็คที่มีราคาย่อมเยา

ทั้งนี้ ส่วนแบ่งตลาดยานยนต์ในแอฟริกาใต้เป็นดังที่ปรากฏในภาพที่ 7-6 (รวมยานยนต์ทุกประเภท) โดยโตโยต้าอยู่ในอันดับที่ 1 มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 19.9 รองลงมาเป็นโฟล์คสวาเกนหรือออดี้ (Volkswagen / Audi) ที่ร้อยละ 15.9 และฟอร์ดที่ร้อยละ 12.7

ภาพที่ 7-6 ส่วนแบ่งตลาดยานยนต์ใหม่ในแอฟริกาใต้ (รวมยานยนต์ทุกประเภท)



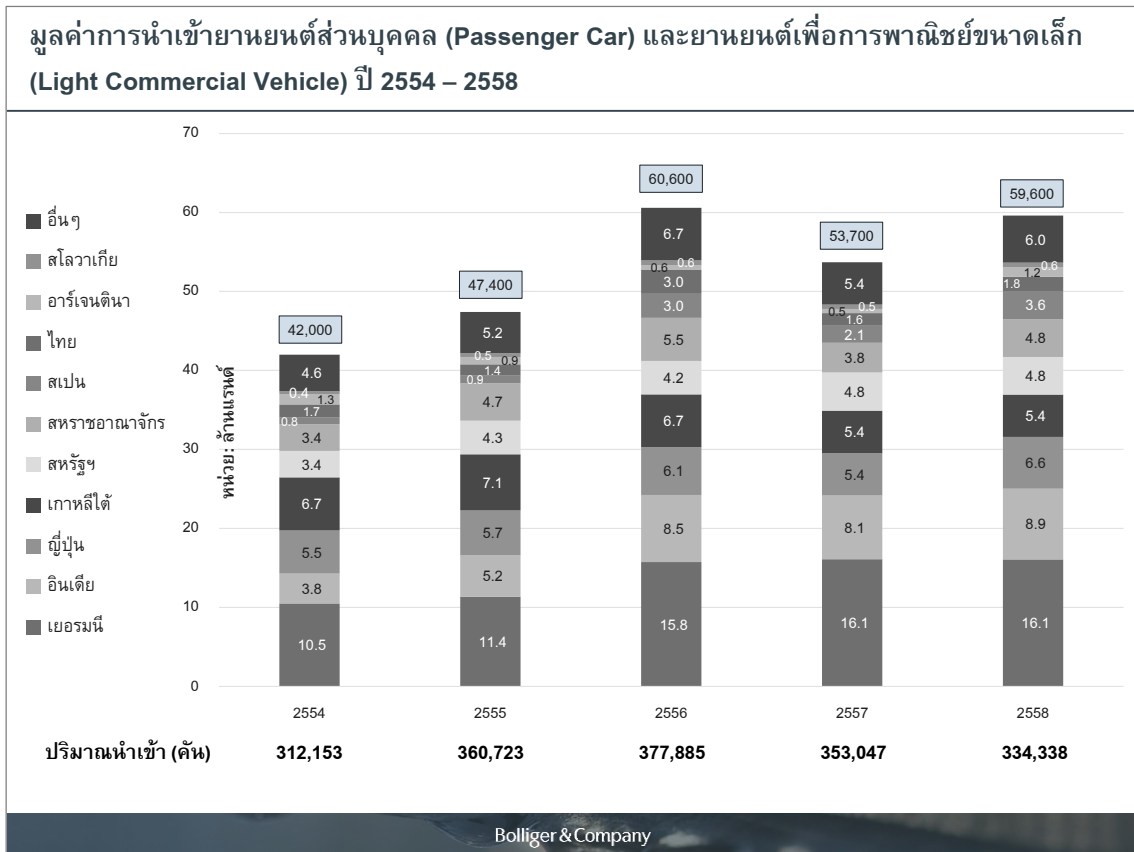
ที่มา: NAAMSA



การนำเข้ายานยนต์

ในด้านการนำเข้า แอฟริกาใต้นำเข้ายานยนต์ส่วนบุคคลและยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก (Passenger Car and Light Commercial Vehicle) เป็นจำนวน 334,338 คัน ในปี 2558 ปรับตัวลดลงจาก 353,047 คันในปี 2557 หรือลดลงประมาณร้อยละ 5.4 อย่างไรก็ตาม มูลค่าการนำเข้ากลับเพิ่มขึ้นจาก 53,700 ล้านดอลลาร์ เป็น 59,600 ล้านดอลลาร์ (ภาพที่ 7-7) โดยมีสาเหตุจากอัตราแลกเปลี่ยนที่มีความผันผวนสูง ระหว่างต้นปี 2557 ถึงปลายปี 2558 เงินสกุลแรนด์ได้ปรับค่าลงจาก 10.76 เป็น 15.23 แรนด์ต่อดอลลาร์สหรัฐ

ภาพที่ 7-7 มูลค่าการนำเข้ายานยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car) และยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก (Light Commercial Vehicle) ปี 2554 – 2558



ที่มา: NAAMSA/Lightstone Auto, SARS

ดังที่ได้นำเสนอไปในตอนต้น ผู้ผลิตยานยนต์หลายรายมีการลงทุนในแอฟริกาใต้



7.2 สถิติด้านการค้า การลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

7.2.1 สถิติการค้าชิ้นส่วนยานยนต์

➤ สถิติการส่งออก

ในปี 2558 แอฟริกาใต้ส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์คิดเป็นมูลค่า 49,641 ล้านแรนด์ หรือประมาณ 3,715.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ³ มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (การเติบโตแบบ CAGR) ในช่วงปี 2554 ถึง 2558 ที่ร้อยละ 6.34 โดยสินค้าที่ส่งออกมามากที่สุด คือ ท่อแคตตาไลติก (Catalytic Converters) คิดเป็นร้อยละ 40.95 ของมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ รองลงมาเป็น ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ และยางรถยนต์ที่ร้อยละ 7.9 และ 4.4 ตามลำดับ ดังที่ปรากฏในตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1 มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของแอฟริกาใต้

ประเภทชิ้นส่วน	2554	2555	2556	2557	2558	สัดส่วนในปี 2558
	หน่วย: ล้านแรนด์					หน่วย: ร้อยละ
ท่อแคตตาไลติก (Catalytic Converters)	19,639	16,347	17,641	19,493	20,326	40.95%
ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ (Engine Parts)	2,058	2,875	3,189	3,732	3,941	7.94%
ยางรถยนต์ (Tyres)	1,675	1,522	1,842	2,206	2,193	4.42%
อุปกรณ์ที่ใช้กับยานยนต์ (Automotive Tooling)	438	782	777	936	1,459	2.94%
เครื่องยนต์ (Engines)	819	559	263	364	1,448	2.92%
หม้อน้ำและชิ้นส่วน (Radiators / Parts)	1,118	945	1,117	1,172	1,190	2.40%
Transmission Shafts / Cranks	569	771	926	1,102	1,060	2.14%
Stitched Leather Seats / Parts	2,190	1,719	1,530	1,286	993	2.00%
Gauges / Instruments / Parts	319	401	435	640	685	1.38%
Silencers / Exhausts	2,139	1,730	1,225	504	535	1.08%
Shock Absorbers / Suspension Parts	430	440	474	518	480	0.97%
Road Wheels / Parts	494	466	455	367	471	0.95%
Filters	312	353	407	475	460	0.93%
Clutches / Shaft Couplings	236	225	310	383	430	0.87%
Axles	320	252	335	377	421	0.85%

³ การแปลงสกุลเงินในที่นี้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนอย่างเป็นทางการของธนาคารกลางแอฟริกาใต้ (South African Reserve Bank) ในการคำนวณ ที่ 13.3608 แรนด์ ต่อดอลลาร์สหรัฐ



ประเภทชิ้นส่วน	2554	2555	2556	2557	2558	สัดส่วนในปี 2558
	หน่วย: ล้านแรนด์					หน่วย: ร้อยละ
Automotive Glass	277	230	386	451	389	0.78%
Batteries	143	180	280	383	358	0.72%
Body Parts / Panels	140	146	263	269	301	0.61%
Wiring Harnesses	78	94	118	264	260	0.52%
Ignition / Starting Equipment	103	109	185	255	257	0.52%
Lighting Equipment	199	198	248	239	237	0.48%
Brake Parts	82	97	192	225	230	0.46%
Gaskets	69	100	160	176	192	0.39%
Gear Boxes	69	100	122	153	145	0.29%
Alarm Systems	61	62	87	125	102	0.21%
Air Conditioners	36	42	55	94	102	0.21%
Steering Wheels / Columns / Boxes	155	182	210	51	39	0.08%
Jacks	92	103	57	39	36	0.07%
Springs	43	33	31	35	28	0.06%
Seats	6	11	13	21	26	0.05%
Car Radios	39	47	26	25	24	0.05%
Seat Belts	28	24	8	7	7	0.01%
อื่นๆ (Other Parts)	4,447	5,722	8,809	9,315	10,816	21.79%
รวม	38,823	36,867	42,176	45,682	49,641	

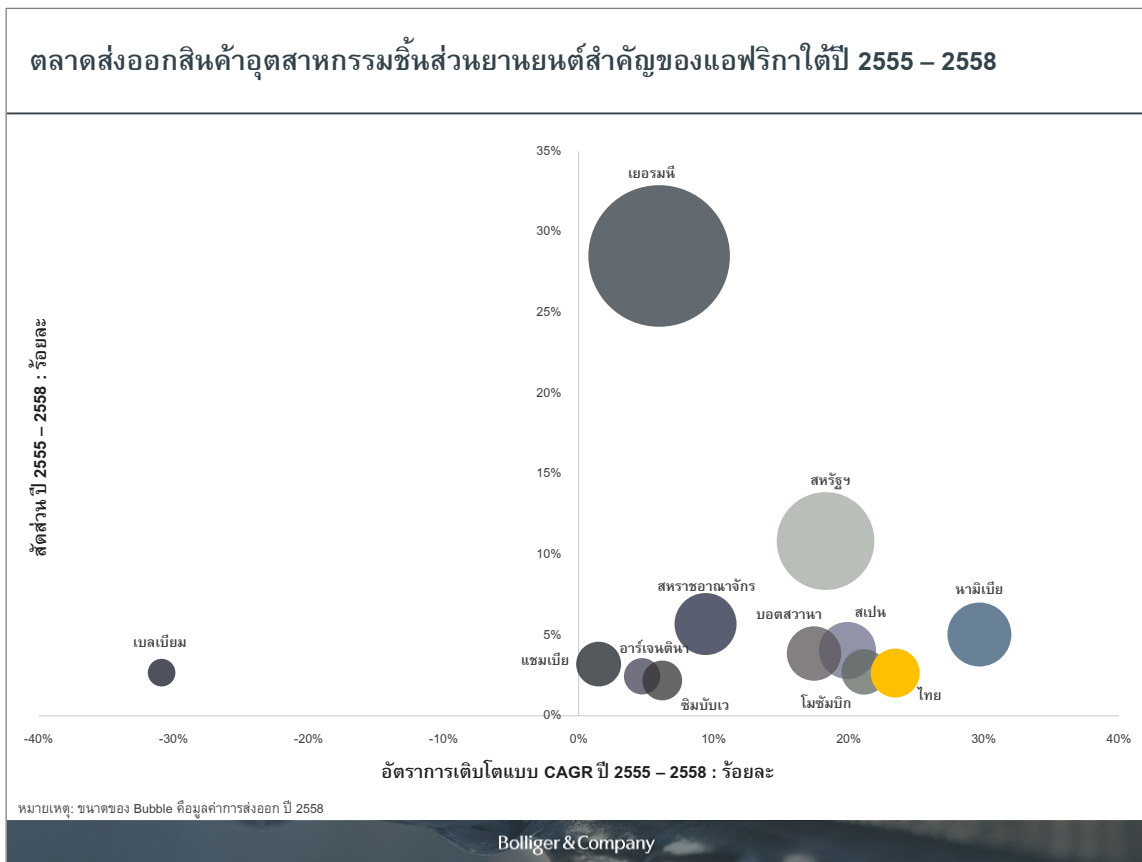
ที่มา: South Africa Automotive Export Manual 2016

ตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของแอฟริกาใต้ได้แก่ เยอรมนี (ร้อยละ 28.51) สหรัฐฯ (ร้อยละ 10.83) สหราชอาณาจักร (ร้อยละ 5.69) นามิเบีย (ร้อยละ 5.04) และสเปน (ร้อยละ 4.05) ตามลำดับ

ทั้งนี้ ไทยเป็นตลาดส่งออกของแอฟริกาใต้ที่มีอัตราการเติบโตสูง โดยอัตราการเติบโตแบบ CAGR ของมูลค่าการส่งออกของแอฟริกาใต้มายังไทยในช่วงปี 2555 – 2558 อยู่ที่ร้อยละ 23.44 เป็นรองเพียงนามิเบีย ที่มีการเติบโตร้อยละ 29.68 (พิจารณาเฉพาะ 12 ประเทศที่มีการส่งออกมากที่สุดระหว่างปี 2555 – 2558) ดังที่ปรากฏในภาพที่ 7-8



**ภาพที่ 7-8 ตลาดส่งออกสำคัญของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
ของแอฟริกาใต้ ปี 2555 – 2558**



ที่มา: South Africa Automotive Export Manual 2016

➤ **สถิติการนำเข้า**

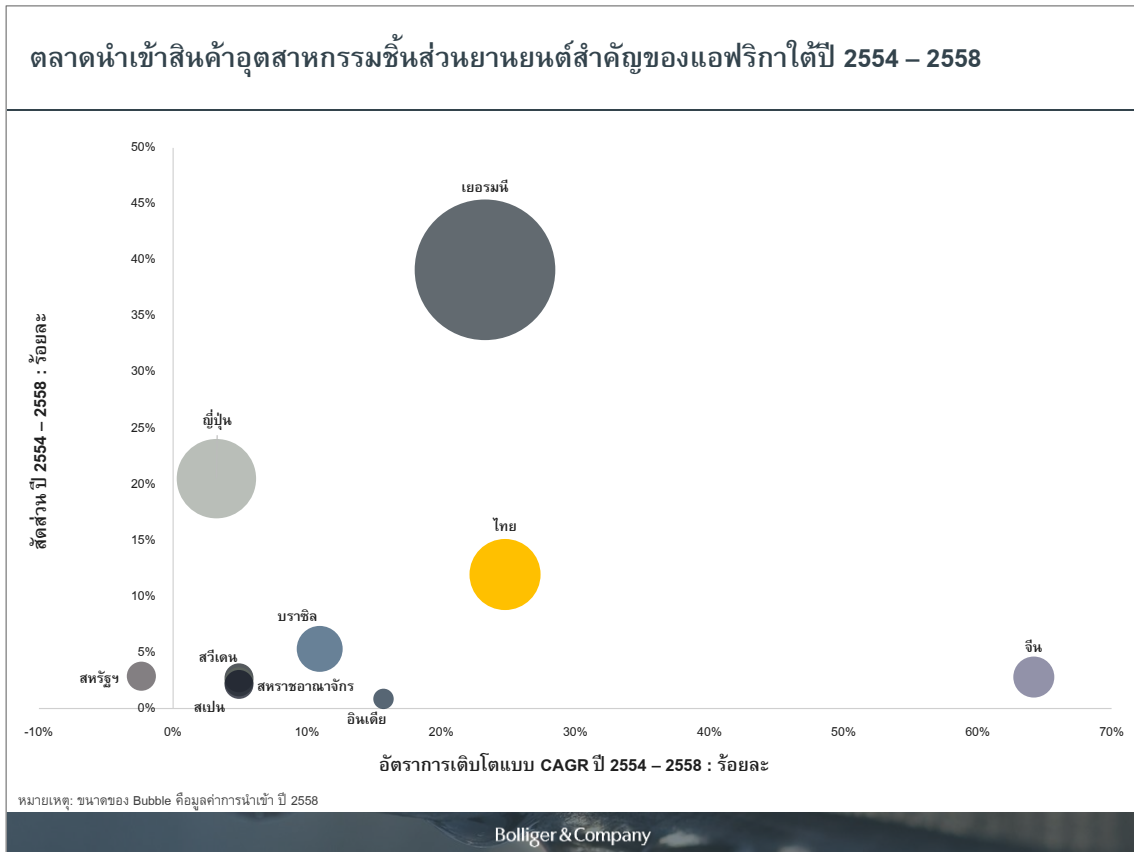
แอฟริกาใต้นำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์คิดเป็นมูลค่า 79,600 ล้านแรนด์ในปี 2558 เพิ่มขึ้นจาก 70,200 ล้านแรนด์ในปี 2557 โดยชิ้นส่วนที่นำเข้ามากที่สุดได้แก่ เครื่องยนต์ กล่องเกียร์ (Gearbox) และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในยานยนต์ (Internal Electronic Component)

แหล่งนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของแอฟริกาใต้ ได้แก่ เยอรมนี (ร้อยละ 39.12) ญี่ปุ่น (ร้อยละ 20.5) ไทย (ร้อยละ 11.96) บราซิล (ร้อยละ 5.31) และจีน (ร้อยละ 2.8) ตามลำดับ



ทั้งนี้ ไทยเป็นแหล่งนำเข้าของแอฟริกาใต้ที่มีอัตราการเติบโตค่อนข้างต่ำสูง หรือเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 24.8 ต่อปี ระหว่างปี 2554 ถึง 2558 เป็นรองเพียงจีน ที่เติบโตในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 64.2 ต่อปี ดังที่ปรากฏในภาพที่ 7-9

ภาพที่ 7-9 ตลาดนำเข้าส่งออกสำคัญของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของแอฟริกาใต้ ปี 2554 – 2558



ที่มา: South Africa Automotive Export Manual 2016

7.2.2 การลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของแอฟริกาใต้เป็นดังที่ปรากฏในตารางที่ 7-2 โดยในปี 2559 มีการลงทุนทั้งหมด 6,414.6 ล้านแรนด์ ปรับตัวลงเล็กน้อยจาก 6,603.3 ล้านแรนด์ในปี 2558 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในปี 2551 พบว่าเพิ่มขึ้นมากกว่าเท่าตัว



ตารางที่ 7-2 มูลค่าการลงทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์ในแอฟริกาใต้

ประเภทการลงทุน	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
โรงงาน / ฐานการผลิต	2,807.7	2,215.9	3,351.1	3,522.7	3,837.0	3,605.0	6,092.0	5,948.5	5,146.1
ที่ดินและอาคาร	329.1	178.7	441.2	176.4	432.0	424.0	478.0	190.5	905.0
โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุน	153.1	74.1	202.4	203.6	409.0	319.0	347.0	464.3	363.5
รวม	3,289.9	2,468.7	3,994.7	3,902.7	4,678.0	4,348.0	6,917.0	6,603.3	6,414.6

หน่วย: ล้านดอลลาร์

ที่มา: National Association of Automobile Manufacturers of South Africa (NAAMSA)

ทั้งนี้ จากรายงานของ NACAAM มูลค่าการลงทุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของแอฟริกาใต้ในปี 2559 อยู่ที่ประมาณ 1,800 ล้านดอลลาร์ ลดลงจาก 1,900 ล้านดอลลาร์ในปี 2557 (พิจารณาเฉพาะสมาชิกของ NACAAM)

7.3 การวิเคราะห์ห่วงโซ่มูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

7.3.1 โครงสร้างอุตสาหกรรม

ภาพที่ 7-10 แสดงโครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของแอฟริกาใต้ตั้งแต่การผลิต (หรือการนำเข้า) จนถึงการขายให้กับผู้ประกอบการยานยนต์ในประเทศ ผู้ซื้อในประเทศ (ตลาดหลังการขาย) และการส่งออก



ภาพที่ 7-10 โครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของแอฟริกาใต้



ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากหลายแหล่งข้อมูล

แอฟริกาใต้มีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประมาณ 500 ราย โดยเป็นผู้ผลิต First-Tier ประมาณ 120 ราย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทต่างชาติ เช่น Faurecia, Johnson Controls, Mothersons, Yazaki, Sumitomo และ Bosch and Behr ส่วนที่เหลืออีกประมาณ 380 รายเป็นผู้ประกอบการ Tier 2 และ 3 และจากสถิติของ National Association of Automotive Component and Allied Manufacturers (NAACAM) รายได้ของสมาชิกร้อยละ 56 เกิดจากการขายชิ้นส่วนให้ผู้ผลิตอย่างเป็นทางการ (Original Equipment Manufacturer: OEM) ร้อยละ 17 เกิดจากตลาดหลังการขาย (Aftermarket Sales) และอีกร้อยละ 27 มาจากการส่งออก

7.3.2 ผู้เล่นในอุตสาหกรรม

ณ เดือนกรกฎาคม 2560 มีผู้ประกอบการไทย 1 รายที่มีกิจการชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกาใต้ ได้แก่ บริษัทมหาชนจำกัดไทยนามพลาสติก โดยจดทะเบียนในแอฟริกาใต้ในชื่อ TNV PLASTICS Pty Ltd (South Africa) ผลิตสินค้าเกี่ยวกับพลาสติกที่ใช้ในยานยนต์



ตารางที่ 7-3 นำเสนอตัวอย่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ Tier 1 ในแอฟริกาใต้ (โดยที่นำเสนอเป็นบริษัทที่เป็นสมาชิกของ National Association of Automotive Component and Allied Manufacturers) โดยพบว่าส่วนใหญ่มีสำนักงานใหญ่หรือฐานการผลิตอยู่ในจังหวัดกาวเต็ง (Gauteng) จังหวัดควาซูลู-นาตาล (Kwazulu-Natal) และอีสเทิร์นเคป (Eastern Cape) และมีอีกส่วนหนึ่งอยู่ในจังหวัดเวสเทิร์นเคป (Western Cape) ส่วนตารางที่ 7-4 นำเสนอตัวอย่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ Tier 2 และ 3

ตารางที่ 7-3 ตัวอย่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ Tier 1 ในแอฟริกาใต้

ชื่อบริษัท	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิต
Adient South Africa (Pty) Ltd	อึเทินเฮก (Uitenhage)	แผ่นคลุมที่นั่งยานยนต์ (Car Seat Covers) ระบบประกอบที่นั่งยานยนต์ (Seat Assembly Systems) และ OHS Assembly
Alfred Teves Brake Systems (Pty) Ltd	บอกส์เบิร์ก (Boksburg)	จานเบรก (Brake Discs) แป้น (Pads) ดรัมเบรก (Drum Brakes) ผักเบรก (Brake Shoes) ล้อ (Wheel) และแม่ปั๊มเบรก (Master Cylinders)
Altech Uec Sa (Pty) Ltd	เดอร์บัน	เครื่องฉีดพลาสติก (Plastic Injection Moulded Systems)
ASC (Pty) Ltd - A Division Of Pressure Die Castings (Pty) Ltd	ปีเตอร์มาริตซ์เบิร์ก	การหล่ออลูมิเนียม (Aluminium Castings)
Atlantis Foundries (Pty) Ltd	แดสเซนเบิร์ก (Dassenberg)	กระบอกสูบ (Engine Blocks) สำหรับยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดกลางและขนาดใหญ่
Aunde Tap (Pty) Ltd	เดอร์บัน	สิ่งทอในยานยนต์ (Automotive Textiles)
Auto Industrial Group	โจฮันเนสเบิร์ก	จานเบรก (Brake Discs) ดรัมเบรก (Drum Brakes) ดุมล้อหน้า (Wheel Hubs) ล้อตุนกำลัง (Flywheel Assemblies) มู่เลย์ (Pulleys) สปินเดิล (Spindles) แกนบังคับเลี้ยว (Steering Knuckles) และเพลสไปล์ (Spline Shafts)
Auto X (Pty) Ltd	อีแลนด์ส์ฟอนเทน (Elandsfontein)	ผู้ผลิตแบตเตอรี่หิ้ว Willard และ Sabat
Autocast South Africa (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	การหล่ออลูมิเนียม (Aluminium Castings) การหล่อเหล็ก (Iron Castings)
Autoliv Southern Africa (Pty) Ltd	ครูเกอร์สดอร์พ (Krugersdorp)	เข็มขัดนิรภัย (Seatbelts) ถุงลมนิรภัย (Airbags) และเครื่องฉีดขึ้นรูป (Injection Moulded Systems)
Automotive Leather Company: Rosslyn Plant & Head Office	รอสส์ลิน (Rosslyn)	เครื่องหนังในยานยนต์ (Automotive Leather)
Basf South Africa (Pty) Ltd - Mobile Emissions Catalysts	สตรีอันเดล (Struandale)	แคทาลิสต์ (Mobile Emission Catalysts)



ชื่อบริษัท	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิต
Benteler South Africa (Pty) Ltd	อูเทินเฮก (Uitenhage)	แชสซี (Chassis) และเครื่องฟอกไอเสียเชิงเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Converter)
Bleistahl Manufacturing South Africa (Pty) Ltd	ไพน์ทาวน์ (Pinetown)	ปลอกลิ้นเครื่องยนต์ (Valve Guides)
Borbet Sa (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	ล้ออลูมิเนียม (Aluminium Alloy Road Wheels)
Bosal Afrika (Pty) Ltd	ฟรีทอเรีย	เหล็กกล่อ่ง (Steel Tubing)
Bosal Afrika (Pty) Ltd - Bzap Automotive Division	ฟรีทอเรีย	ระบบควบคุมไอเสีย (Emission Control Systems) สำหรับยานยนต์ส่วนบุคคลและยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก ท่อปรับขนาดตามสั่ง เครื่องฟอกไอเสียเชิงเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Converter) กริลกันชน (Grille Guards) เหล็กกันโคลง (Roll Bars) บันไดข้างรถ (Sidesteps)
Boysen Exhaust Technology Rsa (Pty) Ltd	อีสต์ลอนดอน	ระบบควบคุมไอเสีย (Exhaust Systems) และเครื่องฟอกไอเสียเชิงเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Converter)
Brace Able Manufacturing (Pty) Ltd	ไพน์ทาวน์ (Pinetown)	เหล็กขึ้นรูปและเหล็กเชื่อมสำหรับยานยนต์
Bridgestone Sa (Pty) Ltd	อิซันโด (Isando)	ยางรถยนต์
Brink Towing Systems (Pty) Ltd	ปีเตอร์มาริตซ์เบิร์ก	อุปกรณ์เชื่อมต่อและลากจูง (Tow Bar)
C & J Services	เดอร์บัน	ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ (Engine Components) ชิ้นส่วนกล่องเกียร์ (Gearbox Components) สะเก็น (Shackle Pins) and ปลอก (Bushes) สลักเกลียวสองปลาย (Wheel Studs) แป้นเกลียว (Nuts) แหวนล็อก (Washers) สลักเบรก (Anchor Pins) สปริงฝักเบรก (brake shoe springs) ชิ้นส่วนจานที่ห้า (Fifth Wheel Components) ระบบไฟรถกระบะ (Truck Lamps) แป้นคันเร่ง (Pedal Pads) ที่วางแผ่นทะเบียน (Licence Disc Holders) แผ่นสะท้อนแสง (Reflectors) กระจก (mirrors) ประแจ (Spanners)
Cataler South Africa (Pty) Ltd	พรอสเพคตัน (Prospecton)	เครื่องฟอกไอเสียเชิงเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Converter)
Continental Tyre SA (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	ยางรถยนต์
Corning Products SA (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	เครื่องฟอกไอเสียเชิงเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Converter)
Creative Graphics International (Pty) Ltd	เคปทาวน์	ชิ้นส่วนจากอลูมิเนียม (Aluminium Badges) ชิ้นส่วนหน้าปัด (Dashboard Trim) เงินฉีดขึ้นรูป (Chrome Injection Moulded Parts)
CRH Africa Automotive (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	ชิ้นส่วนยานยนต์สแตนเลสและเหล็กคาร์บอน (Stainless and Carbon Steel Components)



ชื่อบริษัท	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิต
D&B Interiors	พริทอเรีย	ชิ้นส่วนภายในยานยนต์ (Automotive Interior Trim Components)
Donaldson Filtration Systems (Pty) Ltd - Epping Plant Capetown	เคปทาวน์	เครื่องกรองอากาศ (Air Filters and Cleaners)
Eberspächer SA (Pty) Ltd	พอร์ทเอลิซาเบท	การเชื่อมชิ้นโลหะสำหรับเครื่องฟอกไอเสียเชิงเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Converter) หม้อลดเสียง (Silencers) และชิ้นส่วนระบบไอเสีย (Components for Exhaust Systems)
Ebor Automotive Systems (Pty) Ltd	พอร์ทเอลิซาเบท	การขึ้นรูปและการเชื่อมพลาสติกสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ (Plastic Injection Moulding and Welding)
Faurecia Emission Control Technologies	เคปทาวน์	เครื่องฟอกไอเสียเชิงเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Converter) และระบบไอเสีย (Exhaust Systems)
Faurecia Interior Systems South Africa (Pty) Ltd – Pretoria	พริทอเรีย	แผงประตู (Door Trim Panels) แผงหน้าปัด (Instrument Panels) ช่องเก็บของ (Glove Box) และชิ้นส่วนแบบฉีดอื่น ๆ (Injection Moulded Parts)
Faurecia Interior Systems South Africa (Pty) Ltd – Uitenhage	อีเทินเฮก (Uitenhage)	แผงประตู (Door Trim Panels) แผงหน้าปัด (Instrument Panels) ช่องเก็บของ (Glove Box) และชิ้นส่วนอื่น ๆ ในยานยนต์
Federal-Mogul Motorparts South Africa	โจฮันเนสเบิร์ก	ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ (Engine Products) รวมถึง ลูกสูบ (Pistons) ปลอกสูบ (Liners) ร่องลื่น (Bearings) ปลอกก้านลิ้น (Valve Guides) แหวนบ่าลิ้น (Valve Seat Inserts) ชุดวงแหวน (Ring Sets) จานเบรก (Brake Discs) แผ่นจานเบรก (Disc Brake Pads) ผ้าเบรก (Brake Linings) น้ำมันเบรก (Brake Fluid) หัวเทียน (Spark Plugs) หัวเผา (Glow Plugs) ใบปัดน้ำฝน (Wiper Blades) ก้านต่อ (Linkages) ปะเก็น (Automotive Gaskets) กันรั่วน้ำมันหล่อลื่น (Oil Seals) สลักเกลียวหัวกระบอกสูบ (Cylinder Head Bolts)
Feltex Automotive - A Division Of Kap Manufacturing (Pty) Ltd	เดอร์บัน	พรม
Feltex Automotive - Autoneum Feltex (Pty) Ltd	รอสลิน (Rossllyn)	แผ่นกันความร้อนอลูมิเนียม (Aluminium Heatshields) การขึ้นรูปเหล็ก (Steel Pressings) และชิ้นส่วนที่ทำจาก Fibre Reinforced Thermoplastic
Feltex Automotive - Caravelle Automotive Carpets	อีสต์ลอนดอน	พรม
Feltex Automotive - Iac Feltex (Pty) Ltd	อีสต์ลอนดอน	พรม



ชื่อบริษัท	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิต
Feltex Automotive Trim	เดอร์บัน	พรม และบุกันเสียง (Sound Insulation)
Feltex Fehrer (Pty) Ltd	เดอร์บัน	แผ่นรองที่นั่ง (Seat Pads) พนักพิงศีรษะ (Headrests)
First National Battery - A Division Of Metindustrial (Pty) Ltd	เบโนนิ (Benoni)	แบตเตอรี่สตาร์ทตะกั่ว-กรด (Lead acid starter batteries)
Formex Industries (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	หม้อลดเสียงสแตนเลส (Stainless Steel Silencer Shells) เครื่องฟอกไอเสียเชิงเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Converters) รูปโลหะแผ่นปั๊มเข้ารูป (Metal Pressing) การเชื่อมโลหะ (Welding) และอ่างน้ำมันเครื่อง (Oil Pans)
Foxtec-Ikhwezi (Pty) Ltd	อีสต์ลอนดอน	ระบบกันสะเทือนอลูมิเนียมแบบหล่อ (Forged Aluminium Suspension)
G.U.D. Holdings (Pty) Ltd	เดอร์บัน	ตัวกรอง (Filters) แป้นเบรก (Brake Pads) และ น้ำมันหล่อลื่น (Lubricants)
Girlock (Sa)(Pty) Ltd	โจฮันเนสเบิร์ก	จานเบรก (Disc Brake) เบรคคาลิปเปอร์ (Calipers) ดรัมเบรก (Drum Brakes)
Gkn Sinter Metals	เคปทาวน์	ผลิตภัณฑ์เหล็กสำหรับยานยนต์
Goodyear South Africa (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	ยางรถยนต์
Grip-Tech (Pty) Ltd	พริทอเรีย	ล้อสำรอง (spare wheel locks) แห่นเกลียวล้อล้อ (Wheel Lock Nuts/Bolts)
Grupo Antolin South Africa (Pty) Ltd	อูเทินเฮก (Uitenhage)	ชิ้นส่วนปิดคลุมผนังด้านบนของรถยนต์ (Headliners) ที่นั่ง และแผงที่นั้ง (Door Panel)
H.W. Schmidt Industrials (Pty) Ltd	ไพนทาวน์ (Pinetown)	การหล่ออลูมิเนียม (Aluminium Die Castings)
Hansens Engineering (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	ชิ้นส่วนยานยนต์อลูมิเนียม
Hellermannntyton (Pty) Ltd	โจฮันเนสเบิร์ก	ชิ้นส่วนยานยนต์พลาสติก
Hesto Harnesses	ควาดูซูกา (Kwa-Dukuza)	ระบบสายไฟในยานยนต์ (Wiring Harnesses)
Hudson Rubber	พริทอเรีย	ชิ้นส่วนยางสำหรับยานยนต์
Isringhausen Of Sa (Pty) Ltd	อีสต์ลอนดอน	ที่นั้งสำหรับยานยนต์เพื่อการพาณิชย์
John Moffat Prolock (Pty) Ltd	โจฮันเนสเบิร์ก	เครื่องตัดปะเก็น (Gasket Cutters) และชิ้นส่วนที่เป็นยาง
Johnson Matthey (Pty) Ltd	เจอร์มิสตัน (Germiston)	ระบบไอเสีย (Exhaust System)
Jurgens Ci (Pty) Ltd	รอสลิน (Rosslyn)	รถคาราวาน (Caravans) รถเทรลเลอร์ (Trailers) ชิ้นส่วนไฟเบอร์กลาส (Fibreglass Components) แซสซีเทรลเลอร์และ กระบะ
Knorr-Bremse (Sa) (Pty) Ltd	เคมป์ตัน ปาร์ค (Kempton Park)	ระบบเบรกลมสำหรับรถกระบะและเทรลเลอร์ (Air Brake Systems for Heavy Trucks/Trailers)



ชื่อบริษัท	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิต
L&J Tool & Engineering Works (Pty) Ltd	เดอร์บัน	
Lear Corporation	พอร์ตเอลิซาเบท	ระบบควบคุมที่นั่ง (Seat Systems) และระบบส่งไฟฟ้า (Electrical Power Distribution Systems)
Linde And Wiemann Rsa (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	โครงที่นั่ง (Seat frames) และโครงแผงหน้าปัด (Dash Carriers)
Lumotech (Pty) Ltd	อูเทินเฮก (Uitenhage)	ระบบไฟส่องสว่างในยานยนต์
Ma Automotive Tool And Die (Pty) Ltd	พริทอเรีย	แชสซี (Chassis) ถังน้ำมัน (Fuel Tanks)
Mahle Behr South Africa (Pty) Ltd	New Germany	
Maxe (Pty) Ltd	ไพน์ทาวน์ (Pinetown)	โครงค้ำกัน (Roll Bars) กันชน (Nudge Bars) บันไดข้างรถ (Sidesteps) บันไดหลังรถ (Rear Steps)
Maxion Wheels South Africa (Pty) Ltd	โจฮันเนสเบิร์ก	ล้อลูมิเนียม
MICROFINISH (Factocode) (Pty) Ltd T/A)	ไพน์ทาวน์ (Pinetown)	วาล์วเครื่องยนต์
MW Wheels Sa (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	ล้อรถยนต์ (Steel Road Wheels)
NGK Ceramics Sa (Pty) Ltd	เคปทาวน์	เครื่องฟอกไอเสียเชิงเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Convertor)
NGK Spark Plugs (South Africa)(Pty) Ltd	อีแลนด์ส์ฟอนเทน (Elandsfontein)	หัวเทียน (Spark Plug) และหัวเผา (Glow Plugs)
Pasdec Automotive Technologies (Pty) Ltd	บริติช (Brits)	ห้วงล้องสาย (Wiring Harnesses)
PFK Electronics (Pty) Ltd	ปีเตอร์มาริตซ์เบิร์ก	ระบบไฟฟ้าในยานยนต์ (Automotive Electrical System) ระบบไฟฟ้าขับเคลื่อนส่งกำลัง (Drivetrain Electrical System) ระบบความปลอดภัยยานยนต์ (Security System)
Plastic Omnium Auto Inergy South Africa (Pty) Ltd	บริติช (Brits) อูเทินเฮก (Uitenhage) และเดอร์บัน	ถังน้ำมันพลาสติก (Plastic Fuel Tanks)
Precision Press (Pty) Ltd	เคปทาวน์	Metal pressings, sub-assemblies, deep drawn pressings, tool design and manufacture.
Ramsay Engineering (Pty) Ltd	ปีเตอร์มาริตซ์เบิร์ก	ชิ้นส่วนเหล็ก พลาสติก และหนังสำหรับยานยนต์
Rand York Castings (Pty) Ltd	เดอร์บัน	ชิ้นส่วนเหล็กสำหรับยานยนต์
Rehau Polymer (Pty) Ltd	อีสต์ลอนดอน	กันชน



ชื่อบริษัท	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิต
Rg Brose Automotive Components (Pty) Ltd	อีสต์ลอนดอน	ระบบควบคุมกระจกยานยนต์ (Window Regulators) ระบบควบคุมประตู (Door Systems) ระบบควบคุมที่นั่ง (Seat Systems) ระบบระบายความร้อนเครื่องยนต์ (Engine Cooling Fan/Module Assemblies)
Robert Bosch (Pty) Ltd	บริตส์ (Brits)	มอเตอร์สตาร์ท (Starter Motors) ไดชาร์จ (Alternators) ระบบปัดน้ำฝน (Wiper Systems) ชุดควบคุมแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Control Units) และระบบเบรก (Brake Systems)
Schaeffler South Africa - Engine & Chassis (Ina/Fag Brand)	พอร์ตเอลิซาเบท	แชสซี (Chassis) และชิ้นส่วนเครื่องยนต์ (Engine Components) หัวลูกสูบ (Cylinder Head) ระบบล้อช่วย (Auxiliary Drive) กล่องเกียร์ (gearboxes) ดุมล้อหน้า (Hub) และข้อต่อเพลากลาง (Universal Joint)
Schaeffler South Africa - Transmission (Luk Brand)	พอร์ตเอลิซาเบท	ชิ้นส่วนระบบส่งกำลัง (Transmission Components) เช่น คลัช (Clutches) ฟลายวีลแบบสองส่วน (Dual Mass Flywheels) คลัชแบบปรับเองได้ (Self Adjusting Clutches)
Selago Industries (Pty) Ltd	อีสต์ลอนดอน	ยางรถยนต์ และระบบวัดลมยาง
Senior Flexonics Sa (Pty) Ltd	เคปทาวน์	ท่ออ่อน (Flexible Tubular Components), Flexible Exhaust Decouplers, Turbo Dampers, Cross Over Tubes, Thermal Compensators และ Exhaust Gas Recirculation Tubes
Shatterprufe - A Division Of Pg Group (Pty) Limited	พอร์ตเอลิซาเบท	กระจกหน้าลามิเนต (Laminate Windscreens)
Silverton Manufacturing (Pty) Ltd	ฟรีทอเรีย	เหล็กขึ้นรูป (Metal Pressings)
SMA Engineering South Africa (Pty) Ltd	อีสต์ลอนดอน	ระบบแอร์ (Air Conditioning) ระบบทำความเย็นเครื่องยนต์ (Engine Cooling Lines)
Smiths Manufacturing (Pty) Ltd	ไพน์ทาวน์ (Pinetown)	หม้อน้ำ (Radiators) แผงระบายความร้อน (Heat Exchangers) คอนเดนเซอร์ (Condensers) ระบบระบายความร้อน (HVAC System) เครื่องโบลเวอร์ (Blower Motors) ระบบระบายความร้อนเครื่องยนต์ (Engine Cooling Modules) พัดลมระบายความร้อน (Cooling Fan Assemblies) ระบบท่อน้ำยา (Refrigerant Pipes) ท่ออากาศ (Hoses Air Cleaners) ระบบทำความสะอาด (Washer Systems) และชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับยานยนต์ (Specialized Automotive Plastic Componentry)



ชื่อบริษัท	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิต
Smiths Manufacturing (Pty) Ltd - Dunair Superior Car Air Conditioning	เดอร์บัน	ระบบแอร์ในยานยนต์ (automotive air-conditioners)
Smiths Plastics (Pty) Ltd	ไพน์ทาวน์ (Pinetown)	พลาสติกฉีด (Plastic Injection Moulding) พลาสติกเชื่อม (High Frequency Plastics Welding) พลาสติกฉีดแบบใช้แก๊ส (Gas Assist Injection Moulding) ชิ้นส่วนภายในและนอก (Interior and Exterior Trim Components) ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ (Engine Compartment Components) ไฟท้าย (taillights)
Sodecia South Africa (Pty) Ltd	พริทอเรีย	บอดี้ (Body) แชสซี (Chassis) และชิ้นส่วนระบบส่งกำลัง (Drivetrain Components)
Sp Automotive Profile Sealing Systems S.A. (Pty) Ltd	เคปทาวน์	ระบบกันรั่ว (Automotive Sealing Systems)
Sp Metal Forgings บอกส์เบิร์ก (Boksburg) (Pty) Ltd	โจฮันเนสเบิร์ก	ชิ้นส่วนยานยนต์เหล็กหล่อ (Precision Forged Automotive Components) เช่น ชิ้นส่วนระบบบังคับเลี้ยว (Steering Components) ก้านต่อ (Linkages) ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ (Engine Parts) ท่อร่วมไอเสีย (Exhaust Manifold Flanges) ดุมล้อ (Wheel Hubs) ชิ้นส่วนระบบล้อ (Wheel Components) และชิ้นส่วนระบบส่งกำลัง (Drivetrain Components)
Sp Metal Forgings อีเทินเฮก (Uitenhage) (Pty) Ltd	อีเทินเฮก (Uitenhage)	ชิ้นส่วนระบบบังคับเลี้ยว (Steering Components) ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ (Engine Parts) ท่อร่วมไอเสีย (Exhaust Manifold Flanges) ดุมล้อ (Wheel Hubs) ชิ้นส่วนระบบล้อ (Wheel Components) และชิ้นส่วนระบบส่งกำลัง (Drivetrain Components)
Spicer Axle South Africa	อีเทินเฮก (Uitenhage)	เพลาท้าย (Rear Driving Axles) ข้อต่อเพลา (Propeller Shafts) สำหรับยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก
Sumitomo Rubber South Africa (Pty) Ltd	เดอร์บัน	ยางรถยนต์
Supreme Spring - A Division Of Alfred Teves Brake Systems (Pty) Ltd	โจฮันเนสเบิร์ก	ชิ้นส่วนระบบกันสะเทือน (Suspension Components)
Takata South Africa (Pty) Ltd	เดอร์บัน	พวงมาลัย (Steering Wheels) เข็มขัดนิรภัย (Seat Belts) และถุงลมนิรภัย (Airbags)
Tenneco Automotive Holdings Sa (Pty) Ltd - Clean Air Division	พอร์ตเอลิซาเบท	เครื่องฟอกไอเสียเชิงเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Converters) และระบบไอเสีย (Exhaust Systems)



ชื่อบริษัท	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิต
Tenneco Automotive Holdings Sa (Pty) Ltd - Ride Performance Aftermarket Division	โจฮันเนสเบิร์ก	
Tenneco Automotive Holdings Sa (Pty) Ltd - Ride Performance Division	พอร์ตเอลิซาเบท	โช้คอัพ (Shock Absorber) และสตรัท (Strut)
Torre Parts And Components (Pty) Ltd	โจฮันเนสเบิร์ก	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ชิ้นส่วนยานยนต์ยี่ห้อ Gabriel รวมถึง โช้คอัพ (Shock Absorber) สตรัท (Strut) ระบบจุดระเบิด (Ignition Components) ระบบน้ำมัน (Fuel Components) ระบบไฟ (Switches and Lighting) ระบบทำความเย็น (Cooling Components) และระบบเคเบิล ▪ ชิ้นส่วนยานยนต์ยี่ห้อ WARN สำหรับยานยนต์ออฟโรด รวมถึง เฟืองบังคับเลี้ยว (Steering) ระบบกันสะเทือน (Suspension) ระบบไฟฉุกเฉิน (Emergency Lighting)
Toyota Boshoku South Africa	เดอร์บัน	ที่นั่งและแผงที่นั่ง (Door Panel)
Umicore Catalyst South Africa (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	สารเคลือบเครื่องฟอกไอเสียเชิงเร่งปฏิกิริยา (Coaters of Catalytic Converters)
Unitrade 745 (Pty) Ltd	เดอร์บัน	ชิ้นส่วน PVC สำหรับยานยนต์ และสายเคเบิลทองแดง (Copper Cable)
Venture Otto South Africa (Pty) Ltd	พริทอเรีย	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับยานยนต์ (Plastic Components)
Wabco Automotive South Africa (Pty) Ltd	โจฮันเนสเบิร์ก	ระบบ ABS, ASR และ EBS สำหรับกระบะและรถพ่วง
Walro Flex (Pty) Ltd	โจฮันเนสเบิร์ก	สายเคเบิลสำหรับใช้ในยานยนต์ (Automotive Cable) สายเคเบิลแบตเตอรี่ (Battery Cable) ลวดทองแดง (Copper Conductor)
Weidplas South Africa (Pty) Ltd	เคปทาวน์และอีเทินเฮก (Uitenhage)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับยานยนต์ (Complex Plastic Components)
Yanfeng South Africa Automotive Interiors Systems (Pty) Ltd	อีสต์ลอนดอน	ชิ้นส่วนปิดคลุมผนังด้านบนของรถยนต์ (Headliners) ที่นั่ง และแผงที่นั่ง (Door Panel) แผงหน้าปัด (Instrument Panels)
ZF Lemförder Sa (Pty) Ltd	รอสลิน (Rossllyn)	เพลลา (Axles) ชุดสตรัท (Front Struts)
ZF Sachs South Africa (Pty) Ltd	โจฮันเนสเบิร์ก	คลัช (Commercial Clutch Aggregates)



ชื่อบริษัท	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิต
ZF TRW Active & Passive Safety Technology - TRW Occupant Restraints South Africa Inc.	เคปทาวน์	เข็มขัดนิรภัย (Safety Belts) ตัวปรับความสูง (Height Adjusters) ชิ้นส่วนเบรก (Braking Components) ถังลมนิรภัย (Airbags) พวงมาลัย (Steering Wheels) Injection Moulded

ที่มา: National Association of Automotive Component and Allied Manufacturers (NAACAM)

ตารางที่ 7-4 ตัวอย่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ Tier 1 และ 2 ในแอฟริกาใต้

ชื่อบริษัท	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิต
Autovest Limited	เดอร์บัน	กันชน (Nudge Bars) และเหล็กกันโครง (Roll Bars)
Aveng Trident Steel – A Division Of Aveng Africa (Pty) Ltd	เจอร์มิสตัน (Germiston)	เหล็กสำหรับยานยนต์ (Automotive Steel)
Axalta Plascon (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	อุปกรณ์การลงสีและเคลือบ
Columbus Stainless (Pty) Ltd	มิดเดิลเบิร์ก (Middleburg)	สแตนเลสขึ้นรูปแบบ
Henkel South Africa (Pty) Ltd - Automotive & Metal Industries	เจอร์มิสตัน (Germiston)	เคมีภัณฑ์สำหรับยานยนต์
Heraeus South Africa (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	ชิ้นส่วนโลหะสำหรับยานยนต์
Hulamin Operations (Pty) Ltd	ปีเตอร์มาริตซ์เบิร์ก	ชิ้นส่วนโลหะสำหรับยานยนต์
Hulamin Operations (Pty) Ltd - Extrusions	ปีเตอร์มาริตซ์เบิร์ก	ชิ้นส่วนโลหะสำหรับยานยนต์
Hulamin Operations (Pty) Ltd - Rolled Products	ปีเตอร์มาริตซ์เบิร์ก	ชิ้นส่วนยานยนต์อลูมิเนียม
Jaschke Metal Engineering CC	อีสต์ลอนดอน	ชิ้นส่วนที่ใช้ในระบบปรับอากาศยานยนต์
Jendamark Automation (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	ขบวนส่งกำลัง (Powertrain) และเครื่องฟอกไอเสียเชิงเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Converter)
Karbochem (Pty) Ltd	โจฮันเนสเบิร์ก	ชิ้นส่วน Elastomeric สำหรับยางรถยนต์
Narrowtex (Pty) Ltd	เอสต์คอร์ต (Estcourt)	Restraint Webbing
Plastamid (Pty) Ltd - A Division Of Chemfit (Pty) Ltd	โจฮันเนสเบิร์ก	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับยานยนต์
Selago Industries (Pty) Ltd	อีสต์ลอนดอน	ยางรถยนต์ และระบบวัดลมยาง
Senior Flexonics Sa (Pty) Ltd	เคปทาวน์	ท่ออ่อน (Flexible Tubular Components), Flexible Exhaust Decouplers, Turbo Dampers, Cross Over Tubes, Thermal Compensators และ Exhaust Gas Recirculation Tubes
Shatterprufe - A Division Of Pg Group (Pty) Limited	พอร์ตเอลิซาเบท	กระจกหน้าลามิเนต (Laminate Windscreens)



ชื่อบริษัท	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิต
Silverton Manufacturing (Pty) Ltd	พริทอเรีย	เหล็กขึ้นรูป (Metal Pressings)
SJM Flex Sa (Pty) Ltd	พอร์ตเอลิซาเบท	ระบบจัดการไอเสีย (Exhaust Systems)
Steelbank Gauteng	โจฮันเนสเบิร์ก	ชิ้นส่วนเหล็กสำหรับยานยนต์ โลหะม้วน (Slitting) และโลหะแผ่น (Blanking)
Steelbank Kzn	ไพน์ทาวน์ (Pinetown)	ชิ้นส่วนเหล็กสำหรับยานยนต์ โลหะม้วน (Slitting) และโลหะแผ่น (Blanking)
Steelbank Western Cape	เคปทาวน์	ชิ้นส่วนเหล็กสำหรับยานยนต์ โลหะม้วน (Slitting) และโลหะแผ่น (Blanking)
Wekaba Engineering (Lull Storm Trading (Pty) Ltd T/A)	โจฮันเนสเบิร์ก	-

ที่มา: National Association of Automotive Component and Allied Manufacturers (NAACAM)

7.3.3 กรณีศึกษา

➤ Auto Industrial Group

Auto Industry Group เป็นบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แอฟริกาใต้ มีความเชี่ยวชาญในการผลิตชิ้นส่วนเบรกและชิ้นส่วนขับเคลื่อนส่งกำลัง (Drivetrain) ปัจจุบันส่งสินค้าให้กับทั้ง BMW, Ford, Isuzu, Mercedes Benz, Nissan, Toyota และ Volkswagen หรือบริษัทผู้ผลิตรายอื่นที่เกี่ยวข้องเกือบทุกรายในประเทศ โดยกลุ่มชิ้นส่วนเบรกที่บริษัทผลิตอยู่ในขณะนี้คือ จานเบรก ดุมล้อหน้า เบรกดรัม และแกนบังคับเลี้ยว สำหรับขับเคลื่อนส่งกำลัง ชิ้นส่วนที่บริษัทผลิตรวมถึงล้อดุนกำลัง ฝาปิดส่วนบนของกระปุกเฟืองเกียร์ และห้องเฟืองเพลาท้าย ทั้งนี้ ณ เดือนสิงหาคม 2560 Auto Industrial Group มีโรงงานในแอฟริกาใต้ทั้งหมด 4 แห่ง ในนครโจฮันเนสเบิร์ก โดยมีสองแห่งเป็นโรงหล่อ (Foundries)

นาง Andrea Moz กรรมการผู้จัดการของ Auto Industry Group ได้กล่าวว่า ปัจจัยความสำเร็จของบริษัท คือเทคโนโลยีที่เหนือกว่าบริษัทคู่แข่ง ซึ่งจะทำให้บริษัทสามารถควบคุมต้นทุนการผลิตได้ง่ายขึ้น ในช่วงปี 2557 – 2559 บริษัทได้ติดตั้งเครื่องหล่อเหล็กใหม่ในโรงงานทั้งสองแห่งของบริษัท มีมูลค่าการลงทุนรวม 50 ล้านดอลลาร์ หรือประมาณ 125 ล้านบาท โดยการลงทุนในครั้งนี้ได้รับเงินสนับสนุนจาก Department of Trade and Industry ภายใต้โครงการ Automotive Incentive Scheme (AIS)⁴ ซึ่งให้เงินสนับสนุนสูงสุดไม่เกินร้อยละ 30 ของมูลค่าการลงทุน

⁴ รายละเอียดโครงการ Automotive Investment Scheme สามารถหาได้ในบทที่ 4



ปัจจัยความสำเร็จอีกข้อหนึ่งของบริษัท คือความสัมพันธ์และความเข้าใจต่อความต้องการของบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ โดยเมื่อบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ประกาศจะผลิตยานยนต์รุ่นใหม่ในแอฟริกาใต้ Auto Industry Group จะทำร่วมมือกับผู้ผลิตยานยนต์เพื่อให้ผลิตภัณฑ์เป็นไปตามที่ต้องการ และพร้อมลงทุนกับเครื่องจักรใหม่หากมีความจำเป็น ซึ่งทำให้ Auto Industry Group ได้รับความไว้วางใจจากผู้เล่นรายใหญ่ในอุตสาหกรรม

7.4 พื้นที่เป้าหมายสำหรับการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

จังหวัดกาวเต็ง (Gauteng) จังหวัดอีสเทิร์นเคป (Eastern Cape) และจังหวัดควาซูลู-นาตาล (Kwazulu Natal) เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มากที่สุดในแอฟริกาใต้ เนื่องจากพร้อมรองรับการลงทุนเพื่อธุรกิจหลายรูปแบบ เนื่องจากสาเหตุดังต่อไปนี้

- พื้นที่เหล่านี้เป็นฐานการผลิตของบริษัทยานยนต์หลายราย ทั้งที่ตั้งอยู่ในกรุงพริทอเรีย (Pretoria) เดอร์บัน (Durban) พอร์ตเอลิซาเบท (Port Elizabeth) และอีสต์ลอนดอน (East London) จึงเหมาะต่อการลงทุนเพื่อส่งชิ้นส่วนให้กับโรงงานประกอบยานยนต์
- พื้นที่เหล่านี้มีปริมาณยานยนต์ต่อจังหวัดสูงสุดในแอฟริกาใต้ หรือประมาณร้อยละ 59 ของยานยนต์ทั้งหมดในประเทศ ซึ่งเปิดโอกาสในตลาดหลังการขาย (Aftermarket)
- โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ มีความพร้อมสูง จึงเหมาะต่อการลงทุนเพื่อส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์

พื้นที่เป้าหมายสำหรับการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นดังที่ปรากฏในภาพ

ที่ 7-11



ภาพที่ 7-11 พื้นที่เป้าหมายสำหรับการลงทุนชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกาใต้



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากหลายแหล่งข้อมูล

7.4.1 จังหวัดกาเว็ง (Gauteng)

➤ ข้อมูลทั่วไป

กาเว็ง (Gauteng) เป็นจังหวัดทางตะวันออกเฉียงเหนือของแอฟริกาใต้ มีเมืองสำคัญ 2 แห่ง ได้แก่ กรุงโจฮันเนสเบิร์ก (Johannesburg) และฟรีทอเรีย (Pretoria) เป็นจังหวัดที่มีขนาดเล็กที่สุดในแอฟริกาใต้หรือ 18,176 ตารางกิโลเมตร อย่างไรก็ตาม เป็นจังหวัดที่มีประชากรอาศัยอยู่มากที่สุด หรือประมาณ 13.2 ล้านคน (ข้อมูลปี 2558) และมี GPP หรือผลผลิตทางเศรษฐกิจระดับจังหวัดสูงที่สุดในประเทศ หรือคิดสัดส่วนประมาณร้อยละ 34 ในปี 2558

บริษัทผู้ผลิตรายานยนต์หลายแห่งมีสายการผลิตในกรุงฟรีทอเรีย ได้แก่ ฟอर्ड (Ford) นิสสัน (Nissan) บีเอ็มดับเบิลยู (BMW) และเรโนลต์ (Renault)



➤ โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่สำคัญในจังหวัดกาวเต็ง ได้แก่

- **ท่าอากาศยานนานาชาติโออาร์ แทมโบ (O.R. Tambo International Airport)** – เป็นสนามบินของกรุงโจฮันเนสเบิร์กและพริทอเรีย มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดในทวีปแอฟริกา และมีเที่ยวบินขนส่งสินค้าให้บริการไปยังเมืองอื่นๆ ในแอฟริกาใต้ และประเทศในทวีปยุโรปและเอเชีย
- **เส้นทางหมายเลข N3** – เป็นถนนจากกรุงโจฮันเนสเบิร์กไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านเมือง เลดีสมิธ (Ladysmith) ปีเตอร์มาริตซ์เบิร์ก (Pietermaritzburg) ไพน์ทาวน์ (Pinetown) ต่อยังเมืองเดอร์บัน (Durban) และท่าเรือเดอร์บัน (Port of Durban)
- **เส้นทางหมายเลข N1** – ตัดผ่านกรุงพริทอเรีย เชื่อมต่อกับชายแดนของประเทศบอตสวานาในทิศตะวันตก และโมซัมบิกในทิศตะวันออก
- **เส้นทางหมายเลข N1** – เป็นถนนจากกรุงโจฮันเนสเบิร์กไปทางทิศเหนือ เชื่อมต่อกับชายแดนของประเทศบอตสวานา

7.4.2 จังหวัดอีสเทิร์นเคป (Eastern Cape)

➤ ข้อมูลทั่วไป

จังหวัดอีสเทิร์นเคปตั้งอยู่ระหว่างชายฝั่งทางตอนใต้และตะวันออกของแอฟริกาใต้ มีขนาดใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 2 ของแอฟริกาใต้ มีประชากรประมาณ 6.9 ล้านคน มีเมืองอุตสาหกรรมขนาดใหญ่สองแห่ง ได้แก่ พอร์ตเอลิซาเบท (Port Elizabeth) และอีสต์ลอนดอน (East London) และมีผลผลิตทางเศรษฐกิจระดับจังหวัดคิดสัดส่วนประมาณร้อยละ 7.7 ของ GDP แอฟริกาใต้ในปี 2558

อีสเทิร์นเคปเป็นฐานการผลิตยานยนต์ของฟอร์ด (Ford) อีซูซุ (Isuzu) โฟล์คสวาเกน (Volkswagen) และเมอร์เซเดส เบนซ์ (Mercedes Benz) โดยโรงงานของผู้ประกอบการสองรายแรกตั้งอยู่ที่เมืองพอร์ตเอลิซาเบท ส่วนโรงงานของโฟล์คสวาเกนตั้งอยู่ในเมืองอุตสาหกรรม Uitenhage ห่างจากเมืองพอร์ตเอลิซาเบทไปทางตอนเหนือประมาณ 35 กม. ส่วนโรงงานของเมอร์เซเดส เบนซ์ ตั้งอยู่ในเมืองอีสต์ลอนดอน



➤ โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่สำคัญในจังหวัดอีสเทิร์นเคป ได้แก่

- **ท่าอากาศยานพอร์ตเอลิซาเบท (Port Elizabeth Airport)** – เป็นสนามบินของเมืองพอร์ตเอลิซาเบท มีเที่ยวบินโดยสารไปยังเมืองสำคัญในแอฟริกาใต้ รวมถึง เคปทาวน์ (Cape Town) เดอร์บัน (Durban) กรุงโจฮันเนสเบิร์ก (Johannesburg) ฯลฯ และมีเที่ยวบินขนส่งสินค้าให้บริการไปยังเมืองเดอร์บัน และกรุงโจฮันเนสเบิร์ก
- **ท่าอากาศยานอีสต์ลอนดอน (East London Airport)** – เป็นสนามบินของเมืองอีสต์ลอนดอน มีเที่ยวบินโดยสารไปยังเมืองสำคัญในแอฟริกาใต้ และมีเที่ยวบินขนส่งสินค้าให้บริการไปยังกรุงโจฮันเนสเบิร์ก
- **ท่าเรือพอร์ตเอลิซาเบท (Port of Port Elizabeth)** – เป็นท่าเรือของเมืองพอร์ตเอลิซาเบท สามารถรองรับเรือยาวสูงสุด 500 เมตร และมีร่องน้ำลึก 10 เมตร
- **ท่าเรืออีสต์ลอนดอน (Port of East London)** – เป็นท่าเรือของเมืองอีสต์ลอนดอน สามารถรองรับเรือยาวสูงสุด 500 เมตร และมีร่องน้ำลึก 12 เมตร
- **เส้นทางหมายเลข N3** – วิ่งจากกรุงโจฮันเนสเบิร์กไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านเมือง เลดีสมิธ (Ladysmith) ปีเตอร์มาริตซ์เบิร์ก (Pietermaritzburg) ไพน์ทาวน์ (Pinetown) ต่อไปยังเมืองเดอร์บัน (Durban) และท่าเรือเดอร์บัน (Port of Durban)
- **เส้นทางหมายเลข N2** – เป็นถนนชายฝั่งทางตะวันออกเฉียงใต้ เริ่มต้นจากเมืองเออร์เมลโล (Ermelo) ที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงของกรุงพริทอเรียในพื้นที่จังหวัดกาวเต็ง (Gauteng) ต่อไปยังเมืองริชาร์ดเบย์ (Richards Bay) และเดอร์บัน (Durban) ในจังหวัดอีสเทิร์นเคป และไปจรดยังเมืองเคปทาวน์ (Cape Town) ในจังหวัดเวสเทิร์นเคป (Western Cape)
- **เขตอุตสาหกรรมในพื้นที่** – อีสเทิร์นเคปมีพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) 2 แห่ง ได้แก่
 - **Coega Industrial Development Zone (Coega IDZ)** – ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเมืองพอร์ตเอลิซาเบท เป็นพื้นที่ IDZ แห่งแรกของแอฟริกาใต้ โดยมีอุตสาหกรรมยานยนต์ แปรรูปทางการเกษตร เคมีภัณฑ์ การผลิตทั่วไป การให้บริการทางธุรกิจ (Business Process Outsourcing) และพลังงาน เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายหลัก



- **East London Industrail Development Zone (East London IDZ)** – ตั้งอยู่ติดกับท่าอากาศยานอีสต์ลอนดอน มีอุตสาหกรรมยานยนต์ แปรรูปทางการเกษตร การเลี้ยงสัตว์น้ำ การผลิตทั่วไป อิเล็กทรอนิกส์ และพลังงานทดแทน เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายหลัก

7.4.3 จังหวัดควาซูลู-นาตัล (Kwazulu-Natal)

➤ ข้อมูลทั่วไป

จังหวัดควาซูลู-นาตัลตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทางตะวันออกของแอฟริกาใต้ มีประชากรมากที่สุดเป็นอันดับ 2 ของประเทศ หรือประมาณ 10.27 ล้านคน มีผลผลิตทางเศรษฐกิจระดับจังหวัดคิดสัดส่วนได้ประมาณร้อยละ 16 ของ GDP แอฟริกาใต้ในปี 2558 หรือมากเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ และเป็นแหล่งรวมอุตสาหกรรมของประเทศ โดยส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในเมืองเดอร์บัน (Durban) ริชาร์ดเบย์ (Richards Bay) ปีเตอร์มาริตซ์เบิร์ก (Pietermaritzburg) ไพน์ทาวน์ (Pinetown) และนิวคาสเซิล (Newcastle) ทั้งนี้ โตโยต้า (Toyota) มีโรงงานประกอบยานยนต์ในเมืองเดอร์บัน โดยเปิดทำการมาตั้งแต่ปี 2504

➤ โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่สำคัญในจังหวัดควาซูลู-นาตัล ได้แก่

- **ท่าอากาศยานนานาชาติคิงชากา (King Shaka International Airport)** – อยู่ในเมืองเดอร์บัน มีเที่ยวบินโดยสารเชื่อมโยงกับหลายเมืองในแอฟริกาใต้ และเมืองการบินสำคัญในแถบตะวันออกกลาง ได้แก่ ดูไบ และโตฮา ส่วนเที่ยวบินขนส่งสินค้า มีให้บริการเฉพาะจุดหมายในประเทศ
- **ท่าเรือเดอร์บัน (Port of Durban)** – เป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในแอฟริกาใต้ และใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 2 ในทวีปแอฟริกา สามารถรองรับเรือยาวสูงสุด 500 เมตร และมีร่องน้ำลึก 17.5 เมตร
- **ท่าเรือริชาร์ดเบย์ (Port of Richards Bay)** – เป็นท่าเรือของเมืองริชาร์ดเบย์ สามารถรองรับเรือยาวสูงสุด 500 เมตร และมีร่องน้ำลึก 12.8 เมตร
- **เส้นทางหมายเลข N2** – เป็นถนนชายฝั่งทางตะวันออกและใต้ เริ่มต้นจากเมืองเออร์เมลโล (Ermelo) ที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของกรุงพริทอเรียในพื้นที่จังหวัด



กาวเต็ง (Gauteng) ต่อกันไปยังเมืองริชาร์ดเบย์ (Richards Bay) และเดอร์บัน (Durban) ในจังหวัดอีสเทิร์นเคป และไปจรดยังเมืองเคปทาวน์ (Cape Town) ในจังหวัดเวสเทิร์นเคป (Western Cape)

- **เขตอุตสาหกรรมในพื้นที่** – จังหวัดควาซูลู-นาตัลมีพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ 2 แห่ง ได้แก่
 - Richards Bay Industrial Development Zone (Richards Bay IDZ) – ตั้งอยู่ติดกับท่าเรือริชาร์ดเบย์ โดยมีอุตสาหกรรมยานยนต์ แปรรูปทางการเกษตร เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และการแปรรูปผลิตภัณฑ์หลัก เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายหลัก
 - East London Industrial Development Zone (East London IDZ) – ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเมืองเดอร์บัน มีอุตสาหกรรมยานยนต์ การเกษตรรูปแบบใหม่ (High-Tech Agriculture and Horticulture) อิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องนุ่งห่ม เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายหลัก

7.5 นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

7.5.1 นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบด้านการลงทุนภายในประเทศ

กฎหมายของแอฟริกาใต้มีได้จำกัดการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ และ Industrial Policy Action Plan 2016/2017 – 2017/2018 ได้กำหนดให้เป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริม โดย Department of Trade and Industry (DTI) กำหนดสิทธิประโยชน์หลายแบบกับทั้งผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วน ตามชนิดยานยนต์ที่ผลิต ดังต่อไปนี้

- **Automotive Investment Scheme (AIS)** – เป็นการให้เงินสนับสนุนการลงทุนกับผู้ผลิตชิ้นส่วนอย่างเป็นทางการ (Original Equipment Manufacturer) หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีคาดการณ์ยอดขายไม่ต่ำกว่า 10 ล้านแรนด์ในภายในปีแรกของการดำเนินธุรกิจ หรือคาดการณ์รายได้ (Total Entity Turnover) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของมูลค่าการลงทุน ในปีแรกของการดำเนินธุรกิจ



- **Medium and Heavy Commercial Vehicles Automotive Investment Scheme (MHCV-AIS)** – เป็นสิทธิประโยชน์ที่ให้การลงทุนในธุรกิจการผลิตยานยนต์ขนส่งสินค้า (Truck) แชสซีรถบัส (Bus Chassis) และชิ้นส่วน อุปกรณ์ และโครงยานยนต์ขนส่งสินค้าและรถบัส (Component Manufacturers, Deemed Component Manufacturers, Tooling companies and Bus and Truck Body Manufacturers)
- **People-Carrier Automotive Investment Scheme (P-AIS)** – เป็นสิทธิประโยชน์ที่ให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขนส่งมวลชน ที่มีสัญญาการผลิตจากผู้ผลิตยานยนต์ในแอฟริกาใต้หรือต่างประเทศ และคาดว่าจะมีรายได้คิดเป็นสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของมูลค่าการลงทุนหรือมากกว่า 10 ล้านแรนด์ในปีแรกของการผลิต

สิทธิประโยชน์เหล่านี้ให้เงินทุนสนับสนุนสูงสุดร้อยละ 25 – 35 ของมูลค่าการลงทุน ซึ่งจะแปรผันตามประเภทการลงทุนและยอดขายในปีต่อไป รายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนได้รับการนำเสนอไว้ในส่วนที่ 4.2.1.2

นอกจากนี้ แอฟริกาใต้ยังให้สิทธิประโยชน์ 12I Tax Allowance Incentive ซึ่งให้ Investment Allowance หรือการหักรายได้เพื่อลดหย่อนภาษี ทั้งกับการลงทุนแบบ Brownfield และแบบ Greenfield และสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ ภาษีเงินได้อัตราพิเศษ (ร้อยละ 15 ของรายได้ ลดลงจากอัตราปกติที่ร้อยละ 28) การลดหย่อนภาษีจากค่าใช้จ่ายการก่อสร้าง (Building Allowances) การคืนภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรนำเข้าส่งออก โดยรายละเอียดของสิทธิประโยชน์ทั้งสองนี้ได้รับการนำเสนอไว้ในส่วนที่ 4.2.1 และ 4.2.3 ตามลำดับ

7.5.2 มาตรการด้านการค้าระหว่างประเทศ

หากพิจารณาถึงสิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่แอฟริกาใต้ได้รับจากประเทศที่มีการจัดทำความตกลงการค้าเสรี พบว่าหลายประเทศยกเว้นภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ ดังที่นำเสนอในตารางที่ 7-5



ตารางที่ 7-5 สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่แอฟริกาใต้ได้รับจากประเทศที่มีการจัดทำ
ความตกลงการค้าเสรี ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

ความตกลงการค้า	ประเทศคู่ภาคี	สิทธิประโยชน์ทางภาษีที่ได้รับ
Southern African Customs Union (SACU)	บอตสวานา นามิเบีย เลโซโท และสวาซิแลนด์	ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า
Southern African Development Community (SADC) FTA	มาดากัสการ์ มาลาวี มอริเชียส โมซัมบิก แทนซาเนีย แซมเบีย และซิมบับเว	มาดากัสการ์: ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า มาลาวี: ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า เกือบทุกประเภทสินค้า โมซัมบิก: ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า แซมเบีย: ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า เกือบทุกประเภทสินค้า ซิมบับเว: ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า
Trade, Development and Cooperation Agreement (TDCA)	สหภาพยุโรป	ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า
EFTA-SACU Free Trade Agreement (FTA)	ไอซ์แลนด์ ลิกเตนไฮน์ นอร์เวย์ และสวิตเซอร์แลนด์	ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า
Economic Partnership Agreement Between the SADC EPA States, of the One Part, and the European Union and Its Member States, of the Other Part	โมซัมบิก และสหภาพยุโรป	ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า
SACU-Southern Common Market (Mercosur) PTA	อาร์เจนตินา บราซิล ปารากวัย และอุรุกวัย	ภาษีนำเข้าไม่เกินร้อยละ 22
Generalised System of Preferences (GSP)	สหภาพยุโรป นอร์เวย์ สวิตเซอร์แลนด์ รัสเซีย ตุรกี สหรัฐฯ แคนาดา และญี่ปุ่น	ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า
Africa Growth and Opportunity Act (AGOA)	สหรัฐฯ	ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า
Trade, Investment and Development Cooperation Agreement (TIDCA)	สหรัฐฯ	ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า
Trade and Investment Framework Agreement (TIFA)	สหรัฐฯ	ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า
SACU-India PTA	อินเดีย	ภาษีนำเข้าร้อยละ 7 ถึง 10

ที่มา: Trade and Market Intelligence, International Trade Centre



7.6 ปัญหาและอุปสรรคที่อาจพบในการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

7.6.1 ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน

➤ ขนาดตลาดในประเทศ

ตลาดยานยนต์ในแอฟริกาใต้กำลังขยายตัว มียอดขายยานยนต์ส่วนบุคคลประมาณ 520,000 คันในปี 2559 ซึ่งสูงเป็นอันดับที่ 23 ของโลก และเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดในทวีปแอฟริกา อย่างไรก็ตาม หากเทียบกับประเทศอื่นๆ เช่น ประเทศไทย หรือประเทศอินโดนีเซีย จะถือว่าตลาดแอฟริกาใต้ยังไม่ขนาดไม่ใหญ่นัก (ยอดขายยานยนต์ในไทยและอินโดนีเซียในปี 2559 อยู่ที่ประมาณ 768,000 และ 1.05 ล้านคัน ตามลำดับ) นอกจากนี้ จำนวนประชากรที่ไม่สูงนัก (ประมาณ 54 ล้านคน) และสภาพเศรษฐกิจที่กำลังฟื้นตัว ยังเป็นข้อจำกัดต่อการเติบโตของอุตสาหกรรม ดังนั้น ตลาดในประเทศจึงยังไม่ใหญ่พอต่อการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) ซึ่งมีผลให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยอยู่ในระดับสูง ระยะเวลาคืนทุนจึงยาวนานขึ้น

➤ ทักษะแรงงาน

World Economic Forum ได้รายงานในปี 2559 ว่า อัตราการว่างงานในแอฟริกาใต้ที่คงอยู่ในระดับสูงมาเป็นเวลานาน มีสาเหตุสำคัญจากการขาดทักษะ เนื่องจากประชากรจำนวนมาก โดยเฉพาะประชากรชาวผิวดำ ยังขาดการเข้าถึงระบบการศึกษา ถึงกระนั้น คาดได้ว่าปัญหาเรื่องทักษะแรงงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์อาจไม่รุนแรงมากนัก เนื่องจากอุตสาหกรรมนี้มีการพัฒนาในแอฟริกาใต้มาเป็นเวลานานแล้ว

➤ การขาดแคลนไฟฟ้า

ในอดีตแอฟริกาใต้มีโครงข่ายพลังงานที่มีความสามารถในการผลิตสูง มีกำลังการผลิตไฟฟ้าสำรอง (Reserve Margin) อยู่ที่ร้อยละ 40 ของปริมาณการใช้งานในปี 2533 อย่างไรก็ตาม การพัฒนากลับเป็นไปอย่างล่าช้า เนื่องจาก Eskom ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจผู้ผลิตไฟฟฟาร์้อยละ 95 ของแอฟริกาใต้ ไม่สามารถสร้างโรงผลิตไฟฟ้าแห่งใหม่ได้ หากมิได้รับอนุญาตจากรัฐบาลกลาง โรงผลิตไฟฟ้าเก่าจึงมีอายุมากยิ่งขึ้น ทำให้กำลังการผลิตลดลง ประกอบกับไม่สามารถแปลงสภาพเป็นเอกชนได้ หลังจากมีความพยายามในช่วงปี 2540 ซึ่งทำให้ Eskom ขาดความคล่องตัว



ทางการลงทุน อีกสาเหตุหนึ่งเป็นเพราะรัฐบาลยังขาดการสนับสนุนผู้ผลิตไฟฟ้าอิสระ (Independent Power Producer: IPP) ซึ่งทำให้ผู้ผลิตเอกชนมีจำนวนจำกัด

ในขณะเดียวกัน อัตราการเข้าถึงโครงข่ายไฟฟ้าที่สูงขึ้น และภาคอุตสาหกรรมที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว (ร้อยละ 43 ของการใช้งานไฟฟ้าทั้งหมดในปี 2554) ส่งผลให้แอฟริกาใต้ประสบปัญหาการขาดแคลนไฟฟ้าในปัจจุบัน

➤ การขาดแคลนน้ำประปา

การศึกษาของ United Nations Economic Commission for Africa ที่ได้จัดทำขึ้นในปี 2549 ระบุว่า แอฟริกาใต้ประสบภาวะแห้งแล้งแบบ Physical Water Scarcity กล่าวคือ ปริมาณน้ำที่มีอยู่ตามธรรมชาติไม่เพียงพอต่อการใช้อุปโภคบริโภค การใช้ในภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในจังหวัดฟรีสเตต (Free State) ควาซูลู-นาตัล (Kwazulu-Natal) และ นอร์ทเวสต์ (North West)

ทั้งนี้ ในปี 2559 Presidential Infrastructure Coordinating Commission (PICC) ซึ่งเป็นหน่วยงานพิเศษของรัฐบาลแอฟริกาใต้ที่วางแผนและกำกับดูแลการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแอฟริกาใต้ ได้ประกาศว่ารัฐบาลจะให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการบริหารจัดการน้ำมากยิ่งขึ้น โดยในเบื้องต้น ได้ประกาศจะสร้างเขื่อนใหม่ทั้งหมด 6 แห่ง ในจังหวัดเอสเทิร์นเคป เวสเทิร์นเคป ลิมโปโป และควาซูลู-นาตัล

7.6.2 ความเสี่ยงในอนาคต

➤ นโยบายทางการลงทุนที่คุ้มครองนักลงทุนในประเทศมากยิ่งขึ้น

ในปี 2560 แอฟริกาใต้ได้ร่างกฎหมายควบคุมสัดส่วนหุ้นต่างชาติในธุรกิจให้บริการความปลอดภัย (Private Security Service) และกฎหมายที่ห้ามชาวต่างชาติถือครองที่ดินทางการเกษตร (Agriculture Land) ซึ่งอาจเป็นสัญญาณบ่งชี้ที่ต่อการลงทุนจากต่างประเทศที่กำลังเปลี่ยนแปลงไป อย่างไรก็ตาม สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน คาดว่ารัฐบาลแอฟริกาใต้ยังคงเปิดรับนักลงทุนชาวต่างชาติต่อไป เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่มีสัดส่วนรายได้ต่อ GDP และสร้างงานในระดับสูง และการพัฒนาห่วงโซ่อุตสาหกรรมยังคงต้องพึ่งพาองค์ความรู้และความเชี่ยวชาญของชาวต่างชาติ



➤ ความผันผวนของค่าเงิน

เงินสกุลแรนด์ได้อ่อนค่าลงมาเป็นอย่างมากจาก 8.56 แรนด์ต่อดอลลาร์สหรัฐเมื่อต้นปี 2556 โดยลงมาต่ำสุดที่ 16.79 แรนด์ต่อดอลลาร์สหรัฐเมื่อต้นปี 2559 อันส่งผลให้การลงทุนเพื่อผลิตยานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อส่งออกนាំถึงดูตมากยิ่งขึ้น เนื่องจากค่าเงินที่อ่อนตัวลงทำให้สินค้าจากแอฟริกาใต้ราคาถูกลงกว่าสินค้าจากประเทศอื่นโดยเปรียบเทียบ ถึงกระนั้น อัตราแลกเปลี่ยนยังคงมีความผันผวนสูง อีกทั้งหากค่าเงินแข็งค่าขึ้น อาจมีผลกระทบต่อ การส่งออกด้วยเช่นกัน

7.7 ข้อเสนอแนะสำหรับนักลงทุนไทยในการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

7.7.1 รูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย

ตลาดในประเทศที่มีขนาดใหญ่ พัฒนาการของอุตสาหกรรมที่มีมาอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับตลาดประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศในทวีปแอฟริกาที่กำลังเติบโต ล้วนเป็นปัจจัยที่ทำให้การลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของแอฟริกาใต้มีความน่าดึงดูด อย่างไรก็ตาม ความสามารถแรงงาน หรือการใช้เทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นในการกระบวนการผลิต ยังต้องได้รับการพัฒนาอีกพอสมควร ซึ่งเป็นประเด็นที่ผู้ประกอบการไทยสามารถเข้ามาเติมเต็มได้ โดยการใช้ทักษะความสามารถของบุคลากรชาวไทย และการใช้เทคโนโลยีเพื่อการผลิตที่มีต้นทุนต่ำ และได้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพ ได้รับการยอมรับในระดับสากล

โอกาสการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของแอฟริกาใต้ อาจเป็นไปได้ทั้งการส่งสินค้าให้บริษัทผู้ประกอบยานยนต์ (Original Equipment Manufacturer: OEM) ตลาดหลังการขาย (Aftermarket) และการส่งออก โดยการผลิตชิ้นส่วนให้กับบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ที่มีอยู่หลายรายทั่วประเทศ ได้แก่ BMW, Ford, Isuzu, Mercedes Benz, Nissan, Renault, Toyota และ Volkswagen จะเป็นโอกาสที่เด่นชัดที่สุดสำหรับผู้ประกอบการที่มีความสัมพันธ์กับบริษัทเหล่านี้ในประเทศไทยอยู่แล้ว ทั้งนี้ สำหรับตลาดหลังการขาย (Aftermarket) นักลงทุนไทยควรมีพันธมิตรที่เป็นผู้จำหน่ายชิ้นส่วน เพื่อสร้างเครือข่ายผู้ซื้อ ทั้งที่เป็นผู้ซ่อมรถ หรือผู้ขายยานยนต์ทั่วไป



ในส่วนการลงทุนเพื่อส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ อาจมีความน่าดึงดูดเป็นอย่างมากในขณะนี้ เนื่องจากการอ่อนค่าของเงินแรนด์ ซึ่งทำให้สินค้าจากแอฟริกาใต้ราคาถูกลงกว่าโดยเปรียบเทียบ โดยอาจส่งออกไปยังประเทศในทวีปแอฟริกา เช่น นามิเบีย บอตสวานา โมซัมบิก ซิมบับเว หรือแซมเบีย เป็นต้น ที่ยังไม่สามารถผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ได้ในประเทศ อย่างไรก็ตาม ความผันผวนอัตราแลกเปลี่ยนเป็นความเสี่ยงสำคัญที่ผู้ส่งออกต้องคำนึงถึง

การส่งออกไปยังประเทศนอกทวีปแอฟริกา เช่น สหราชอาณาจักร สหรัฐฯ ออสเตรเลีย หรือญี่ปุ่น (ประเทศเหล่านี้นำเข้ายานยนต์จากแอฟริกาใต้) อาจเป็นการดำเนินธุรกิจที่ไม่คุ้มค่านัก ถึงแม้จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางการค้าที่เอื้ออำนวย (ดังที่นำเสนอไปในตารางที่ 7-5) แต่ด้วยระยะเวลาการขนส่งที่ค่อนข้างไกล อาจส่งผลให้ราคาขายสูงขึ้น อีกทั้งประเทศเหล่านั้นอาจเลือกนำเข้าสินค้าจากแหล่งการผลิตอื่นๆ ที่ตั้งอยู่ใกล้กว่า และมีตลาดในประเทศที่แข็งแกร่งอยู่แล้ว

7.7.2 สินค้าเป้าหมายสำหรับการลงทุน

ชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนบุคคล (Personal Car) โดยเฉพาะชิ้นส่วนสำหรับยานยนต์ขนาดเล็กหรือยานยนต์ประหยัดน้ำมัน เป็นโอกาสการลงทุนที่เด่นชัดที่สุดในแอฟริกาใต้ รองลงมาเป็นยานยนต์ส่วนบุคคลที่มีขนาดความจุระบอบสูบในช่วง 1,400 ถึง 2,500 ซีซี เนื่องจากเป็นตลาดยานยนต์ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศ มีปัจจัยบวกเป็นแนวโน้มพฤติกรรมผู้บริโภคที่หันมานิยมยานยนต์อัตราการสิ้นเปลืองต่ำ และราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับสูงเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน นอกจากนี้ สินค้าอีกกลุ่มหนึ่งที่มีศักยภาพ คือชิ้นส่วนยานยนต์สำหรับกระบะและยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก (Small Commercial Vehicle) ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ผู้ประกอบการไทยมีความเชี่ยวชาญในการผลิตสูงอยู่แล้ว

7.7.3 สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย

จากการวิเคราะห์ทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมได้ดังที่ปรากฏในตารางที่ 7-6

ตารางที่ 7-6 สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย

ประเด็นพิจารณา	รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม
ห่วงโซ่การลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อป้อนวัตถุดิบเข้าสู่โรงงานประกอบยานยนต์ของ BMW, Ford, Isuzu, Mercedes Benz, Nissan, Renault, Toyota และ Volkswagen โดยอาจเป็นโอกาสของ



ประเด็นพิจารณา	รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม
	<p>ผู้ประกอบการไทยที่ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้กับบริษัทเหล่านี้อยู่แล้วในประเทศไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ตลาดหลังการขาย (Aftersales Market)
รูปแบบการทำธุรกิจที่เหมาะสม	<p>การลงทุนอาจไม่จำเป็นต้องมีหุ้นส่วนเป็นบุคคลในท้องถิ่น แต่ควรต้องมีช่องทางในการติดต่อกับผู้ประกอบการยานยนต์ในประเทศ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการ และสามารถส่งมอบผลิตภัณฑ์ได้อย่างถูกต้อง อย่างไรก็ตาม สำหรับตลาดหลังการขาย หรือการค้าปลีกชิ้นส่วนยานยนต์ ควร มีหุ้นส่วนที่มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับตลาดในประเทศ และพันธมิตรที่เป็นผู้จำหน่ายชิ้นส่วน</p>
ตลาดเป้าหมายที่สำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ตลาดในประเทศ รวมถึงการส่งสินค้าให้ OEM หรือตลาดหลังการขาย ควรเป็นเป้าหมายทางการลงทุนอันดับแรก ▪ การส่งออก
ประเด็นสำคัญในการทำธุรกิจ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ประเภทยานยนต์ที่มีโอกาสสูงได้แก่ ยานยนต์ขนาดเล็ก ยานยนต์ประหยัดน้ำมัน หรือยานยนต์ที่มีขนาดลูกสูบไม่เกิน 2,500 ซีซี ▪ พื้นที่ลงทุนควรอยู่ในจังหวัดกาวเต็ง (Gauteng) อีสเทิร์นเคป (Eastern Cape) หรือควาซูลู-นาทาล (Kwazulu-Natal)

ที่มา: บริษัท โบลีเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด





บทที่ 8

โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในอุตสาหกรรมเกษตร และอาหารแปรรูปในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

สาระสำคัญ

อุตสาหกรรมเกษตรเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ มีการว่าจ้างงานเป็นจำนวนมาก โดยหากพิจารณาถึงสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป พบว่ามีสัดส่วนถึงร้อยละ 14.5 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และในมิติการส่งออกและนำเข้า พบว่า แอฟริกาใต้ยังเป็นผู้นำเข้าสุทธิสินค้าแปรรูปทางการเกษตร แต่เป็นผู้ส่งออกผลิตผลทางการเกษตรสุทธิ ซึ่งอาจบ่งชี้ว่า อุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตรยังมีช่องว่างให้พัฒนาต่อไป

ทั้งนี้ ภาคส่วนของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และผู้ประกอบการไทยมีความเชี่ยวชาญอยู่แล้ว มีด้วยกันสามส่วน ส่วนแรกคือการแปรรูปพืชกรรมสวน โดยเฉพาะกับผลไม้ตระกูลส้ม ซึ่งแอฟริกาใต้ส่งออกได้ในปริมาณมาก ส่วนที่สองคืออาหารแปรรูปพร้อมรับประทาน ซึ่งในอดีตอาจจะมีตลาดค่อนข้างเล็กในแอฟริกาใต้ แต่ในปัจจุบันเติบโตขึ้นตามประชากรที่เริ่มโยกย้ายเข้ามาอยู่ในเมือง และส่วนสุดท้ายคือ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ยังมีขนาดเล็ก และยังมีโอกาสในการเติบโตอีกพอสมควร



8.1 ภาพรวมของอุตสาหกรรม

ภาคการเกษตรและการเกษตรแปรรูปมีมูลค่าต่อ GDP แอฟริกาใต้ประมาณร้อยละ 14.5 โดยมีมูลค่าของผลผลิตประมาณร้อยละ 2.5 และอีกร้อยละ 12 เป็นเป็นมูลค่าจากการแปรรูป นับเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศ ซึ่งมีการว่าจ้างแรงงานถึง 1 ล้านคน¹

ในด้านการส่งออก แอฟริกาใต้เป็นผู้ส่งออกพืชเพาะปลูกสุทธิ โดยสินค้าที่มีการส่งออกเป็นอันดับต้นๆ คือกลุ่มพืชกรรมสวน ได้แก่ ส้มเปิ้ลอบบาง ข้าวโพด องุ่นสด และแอปเปิลสด (มีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยสูงสุด 4 อันดับแรกระหว่างปี 2554 – 2558) อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาในมิติของสินค้าแปรรูป พบว่ามีการนำเข้าสุทธิ ซึ่งบ่งชี้ว่า แอฟริกาใต้สามารถผลิตสินค้าทางการเกษตรได้ในปริมาณมาก แต่ขาดอุตสาหกรรมแปรรูปในประเทศ ซึ่งอาจเป็นโอกาสการลงทุนของผู้ประกอบการไทย ที่จะเข้าไปตั้งโรงงานผลิตน้ำผัก/ผลไม้ ผัก/ผลไม้แห้ง และผัก/ผลไม้กระป๋อง

อีกภาคส่วนหนึ่งที่ผู้ประกอบการไทยมีโอกาส คืออาหารแปรรูปแบบพร้อมรับประทาน (Ready-to-Eat) ซึ่งเติบโตตามการโยกย้ายถิ่นฐานเข้าเมือง (Urbanization) ของประชากรในแอฟริกาใต้ อีกส่วนหนึ่งคือการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ซึ่งเป็นภาคส่วนที่ยังมีขนาดเล็ก มีช่องว่างในการพัฒนาอีกมาก

นอกจากพื้นดินที่อุดมสมบูรณ์ ยังมีอีกหลายปัจจัยที่ทำให้แอฟริกาใต้มีความน่าดึงดูดต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป ประการแรกคือระบบเศรษฐกิจที่มีพัฒนาการสูง กล่าวคือ มีตลาดค้าขายสินค้าเกษตรที่มีการจัดระบบเป็นอย่างดี มีห่วงโซ่อุตสาหกรรมเกษตรที่มีผู้ประกอบการแล้วจำนวนไม่น้อย ซึ่งบ่งชี้ว่า นักลงทุนจะสามารถหาอุปกรณ์ทางการเกษตร และบริการสนับสนุนที่เกี่ยวข้องต่างๆ ได้ในประเทศ นอกจากนี้ รัฐบาลแอฟริกาใต้มีท่าทีสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร เกษตรแปรรูป อาหารแปรรูป และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเป็นอย่างมาก มีการให้เงินทุนสนับสนุน (Grant) แบบให้เปล่า อีกทั้งพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษหลายแห่งได้จัดสรรพื้นที่เพื่อรองรับการลงทุนด้านการเกษตรโดยเฉพาะ

ทั้งนี้ อุปสรรคต่อการลงทุนการเกษตรหรือเกษตรแปรรูปประการหนึ่ง คือปัญหาภาวะแห้งแล้งที่มีความรุนแรงในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา สร้างผลกระทบต่อภาคการเกษตรในแอฟริกาใต้

¹ ตัวเลขนี้รวมถึงแรงงานในภาคการเกษตร การล่าสัตว์ การป่าไม้ และการประมง (ข้อมูลปี 2558 จาก Department of Agriculture, Forestry and Fisheries)



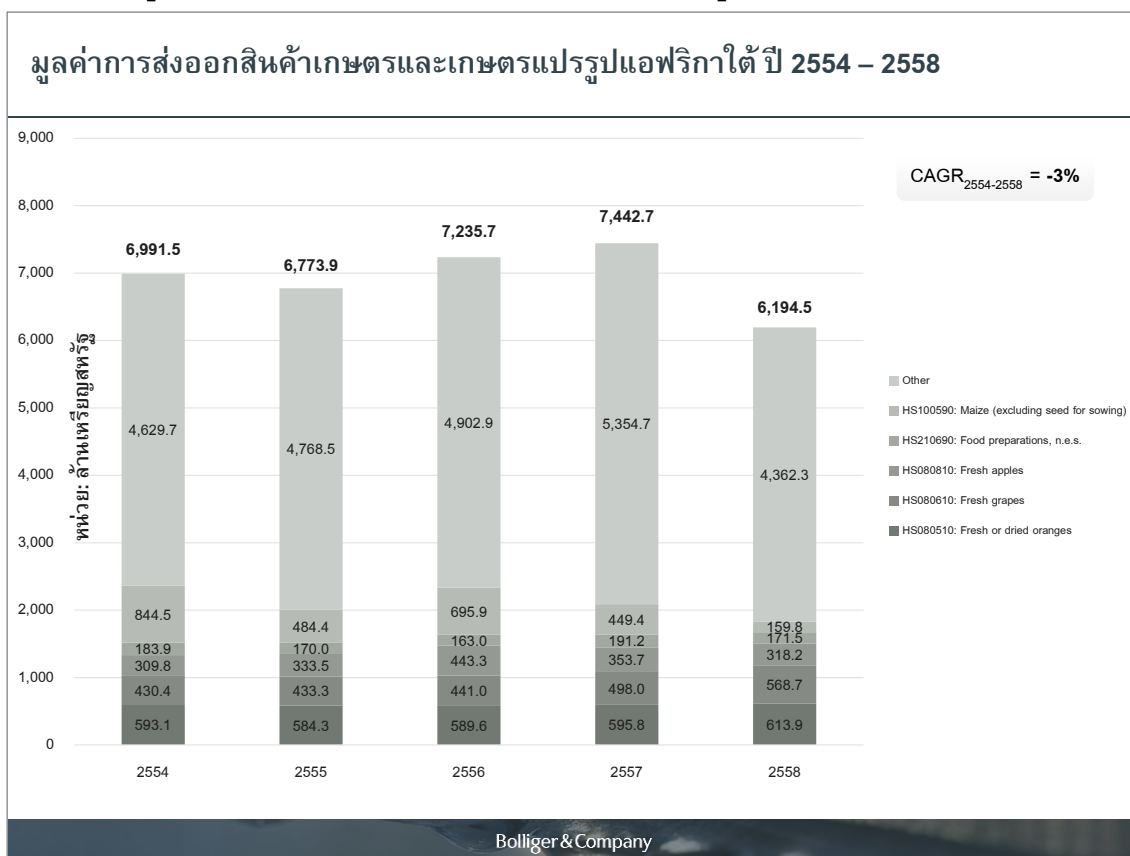
อย่างไรก็ดี รัฐบาลใต้มีแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบบริหารจัดการน้ำ ทำให้คาดหมายได้ว่าสถานการณ์จะดีขึ้นเป็นลำดับ

8.2 สถิติด้านการค้า การลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

➤ มูลค่าการส่งออก

ในปี 2558 แอฟริกาใต้ส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปคิดเป็นมูลค่า 6,194.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงจากปี 2554 ที่มีมูลค่าการส่งออกที่ 6,991.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือลดลงเฉลี่ยต่อปี (อัตราการเปลี่ยนแปลงแบบ CAGR) ร้อยละ 3 ดังที่นำเสนอในภาพที่ 8-1

ภาพที่ 8-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปของแอฟริกาใต้ ปี 2554 – 2558



หากพิจารณาเฉพาะช่วงปี 2557 ถึง 2558 พบว่ามูลค่าการส่งออกปรับตัวลดลงกว่าร้อยละ 16.7 อันเป็นผลมาจากภาวะแห้งแล้งรุนแรงที่เกิดกับจังหวัดจังหวัดฟรีสเตต (Free State) ควาซูลู-นาทัล (Kwazulu-Natal) และนอร์ทเวสต์ (North West) ซึ่งเป็นแหล่งเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ (Cash Crop) เช่น ข้าวโพด ข้าวสาลี และอ้อย

สินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปที่แอฟริกาใต้ส่งออกมากที่สุดในช่วงปี 2554 – 2558 ได้แก่ สัมเป็ลือกบาง มีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย 595.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 8.6 ของมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยทั้งหมดในเวลาเดียวกัน รองลงมาคือข้าวโพด องุ่นสด และแอปเปิลสด ในสัดส่วนร้อยละ 7.6, 6.8 และ 5.1 ตามลำดับ ดังที่ปรากฏในตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1 สินค้าส่งออกหลัก 10 อันดับแรก
ของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปแอฟริกาใต้ ปี 2554 – 2558

อันดับ	รหัสพิกัด ศุลกากร	รายการสินค้า	มูลค่าส่งออกเฉลี่ย ปี 2554 – 2558	อัตราการเติบโตเฉลี่ย ปี 2554 – 2558	ส่วนแบ่งมูลค่าส่งออก ปี 2554 – 2558
		รายการสินค้าทั้งหมดในอุตสาหกรรม	6194.5		
1	HS080510	สัมเป็ลือกบาง	595.3	0.9%	8.6%
2	HS100590	ข้าวโพด	526.8	-34.0%	7.6%
3	HS080610	องุ่นสด	474.3	7.2%	6.8%
4	HS080810	แอปเปิลสด	351.7	0.7%	5.1%
5	HS210690	อาหารปรุงแต่ง	175.9	-1.7%	2.5%
6	HS080550	มะนาวฝรั่ง (ซิทรัสไลมอน ซิทรัสไล โมนัม) และมะนาว (ซิทรัสออแรนติโฟ เลีย ซิทรัสลาติโฟเลีย)	166.4	14.7%	2.4%
7	HS170199	น้ำตาลที่ได้จากอ้อยหรือหัวบีต และ ซูโครสที่บริสุทธิ์ในทางเคมีในลักษณะ ของแข็ง	149.4	-17.4%	2.2%
8	HS080830	แพร์สด	141.7	0.5%	2.0%
9	HS080520	สัมมนดาริน (รวมถึงสัมเขี้ยวหวาน และสัมชัตสุมา) รวมทั้งสัมคลิเมนทีน สัมวิลกิง และสัมพันธุ์ผสมที่คล้ายกัน	121.4	3.7%	1.8%
10	HS170114	น้ำตาลที่ได้จากอ้อยอื่นๆ	107.3	-14.5%	1.5%

ที่มา: International Trade Center (ITC)

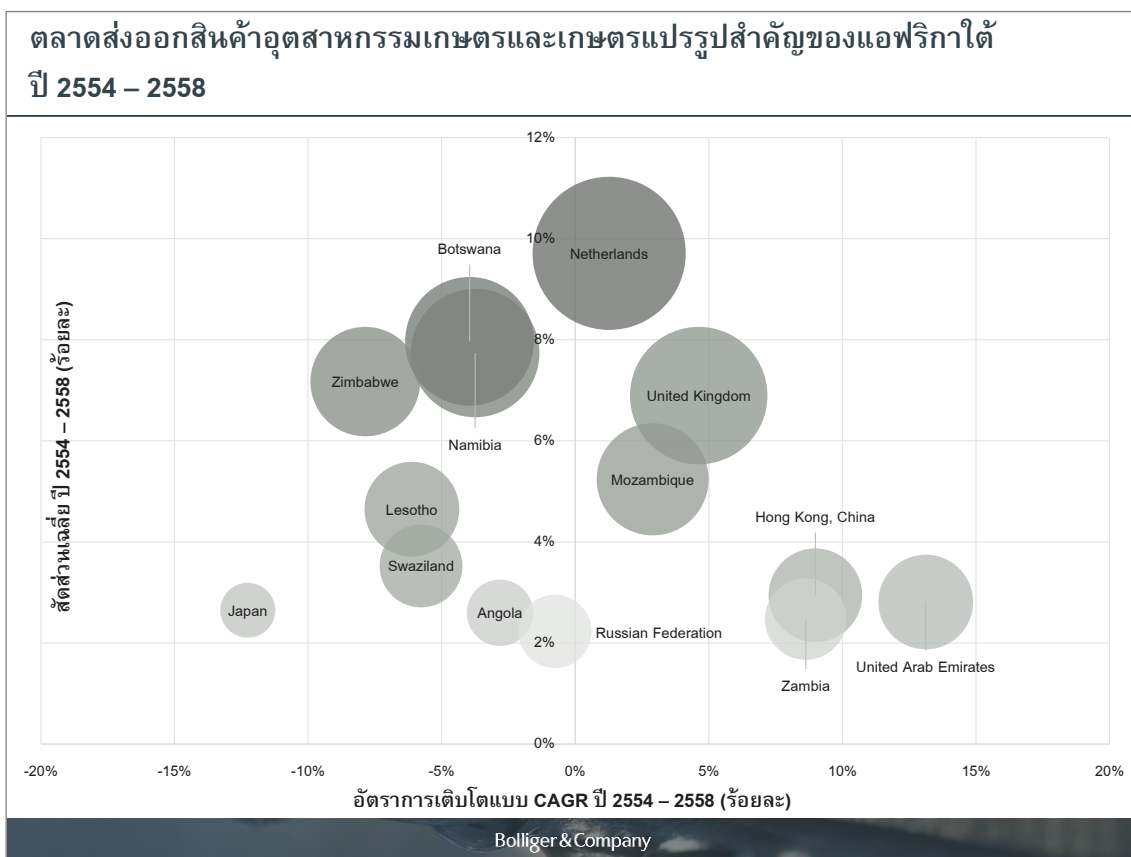
หมายเหตุ: หน่วยของมูลค่าส่งออกเฉลี่ย ปี 2554 – 2558 เป็นต่อล้านดอลลาร์สหรัฐ



ตลาดส่งออกสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปที่สำคัญของแอฟริกาใต้ ได้แก่ เนเธอร์แลนด์ (ร้อยละ 9.7) บอตสวานา (ร้อยละ 8) นามิเบีย (ร้อยละ 7.7) ซิมบับเว (ร้อยละ 7.2) และสหราชอาณาจักร (ร้อยละ 6.9) ตามลำดับ โดยตลาดนำเข้าที่มีการเติบโตสูงที่สุดคือสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (มีสัดส่วนการส่งออกร้อยละ 2.8) มีการเติบโตเฉลี่ย (การเติบโตแบบ CAGR) ที่ร้อยละ 13.1 ระหว่างปี 2554 – 2558 ดังที่ปรากฏในภาพที่ 8-2

ส่วนประเทศไทยเป็นคู่ค้าอันดับที่ 67 ของแอฟริกาใต้ในปี 2558 มีมูลค่าการส่งออก 5.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มีการเติบโตเฉลี่ยช่วงปี 2554 – 2558 ร้อยละ 4.53

ภาพที่ 8-2 ตลาดส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปของแอฟริกาใต้ ปี 2554 – 2558



ที่มา: International Trade Center (ITC)

หมายเหตุ: ขนาดของ Bubble คือมูลค่าการส่งออกหรือนำเข้าปี 2558

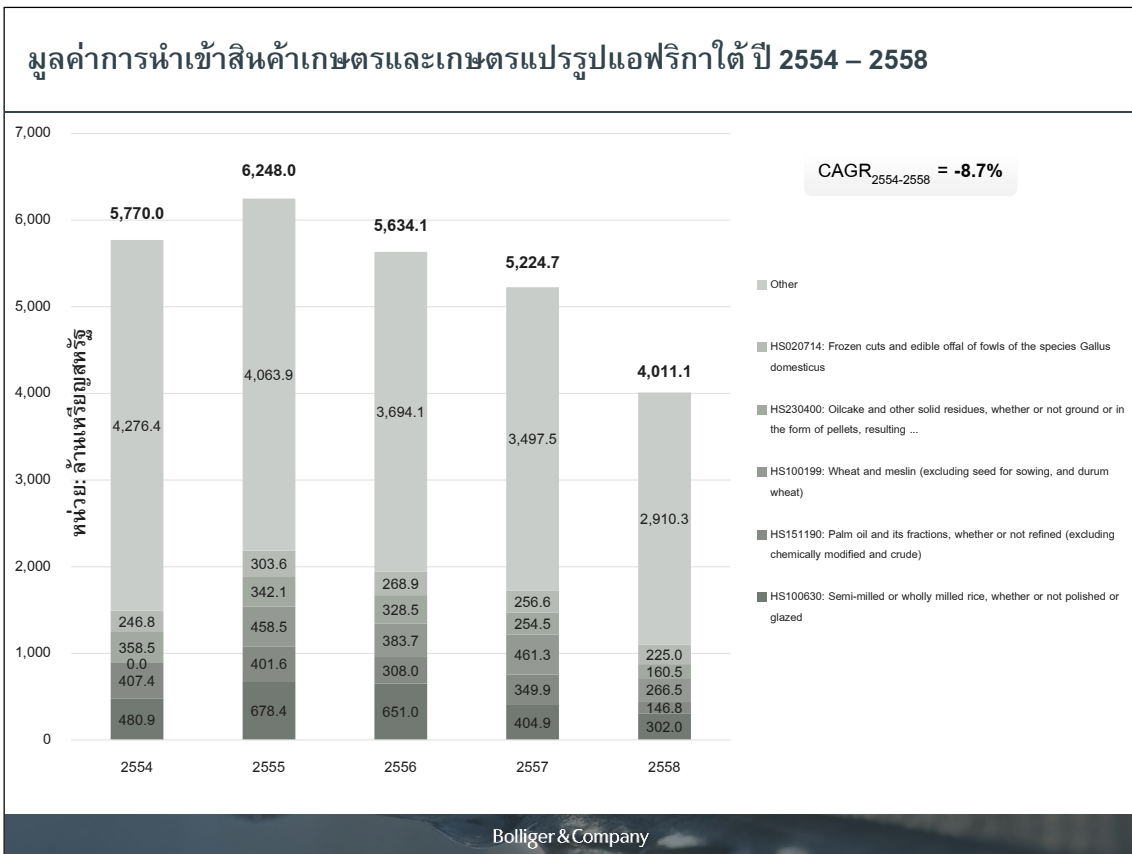


➤ **มูลค่าการนำเข้า**

ในปี 2558 แอฟริกาใต้นำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปคิดเป็นมูลค่า 4,011.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงจากปี 2554 ที่มีมูลค่าการส่งออกที่ 5,770 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือลดลงเฉลี่ยต่อปี (อัตราการเปลี่ยนแปลงแบบ CAGR) ร้อยละ 8.7 ดังที่นำเสนอในภาพที่ 8-3

สาเหตุที่มูลค่าการนำเข้าสินค้าของแอฟริกาใต้ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องเช่นนี้เป็นเพราะเงินสกุลแรนด์แอฟริกาใต้อ่อนตัวลงมากกว่าเท่าตัวนับตั้งแต่ต้นปี 2554 จนถึงปัจจุบัน โดยอัตราแลกเปลี่ยนปรับตัวจาก 6.63 แรนด์แอฟริกาใต้ต่อดอลลาร์สหรัฐเมื่อเดือนมกราคม 2554 เป็น 12.9 แรนด์แอฟริกาใต้ต่อดอลลาร์สหรัฐในเดือนสิงหาคม 2560² ซึ่งทำให้สินค้านำเข้ามีราคาสูงขึ้นหากคิดมูลค่าเป็นเงินสกุลแรนด์

ภาพที่ 8-3 มูลค่าการนำเข้าสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปของแอฟริกาใต้ ปี 2554 – 2558



ที่มา: International Trade Center (ITC)

² ข้อมูลจาก Bloomberg



สินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปที่แอฟริกใต้นำเข้ามากที่สุดในช่วงปี 2554 – 2558 ได้แก่ ข้าว (HS100630) มีมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ย 503.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 9.4 ของมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยทั้งหมดในเวลาเดียวกัน รองลงมาเป็นน้ำมันปาล์ม ข้าวสาลีและเมสลิน และกากน้ำมัน ในสัดส่วนร้อยละ 6.0, 5.8 และ 5.4 ตามลำดับ ดังที่ปรากฏในตารางที่ 8-2

**ตารางที่ 8-2 สินค้านำเข้าหลัก 10 อันดับแรก
ของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปแอฟริกใต้ ปี 2554 – 2558**

อันดับ	รหัสพิกัด ศุลกากร	รายการสินค้า	มูลค่านำเข้าเฉลี่ย ปี 2554 – 2558	อัตราการเติบโตเฉลี่ย ปี 2554 – 2558	ส่วนแบ่งมูลค่าส่งออก ปี 2554 – 2558
รายการสินค้าทั้งหมดในอุตสาหกรรม			537.8		
1	HS100630	ข้าวที่สีบ้างแล้วหรือสีทั้งหมด จะขัดหรือไม่ก็ตาม	503.4	-11.0%	9.4%
2	HS151190	น้ำมันปาล์มและแฟรกชันของน้ำมันปาล์ม จะทำให้บริสุทธิ์หรือไม่ก็ตาม แต่ต้องไม่ตัดแปลงทางเคมี	322.7	-22.5%	6.0%
3	HS100199	ข้าวสาลีและเมสลิน	314.0	-23.2%	5.8%
4	HS230400	กากน้ำมัน (ออยล์เค้ก) และกากแข็งอื่น ๆ ที่ได้จากการสกัดน้ำมันถั่วเหลือง จะบดหรือทำเป็นเพลเลตหรือไม่ก็ตาม	288.8	-18.2%	5.4%
5	HS020714	เนื้อและส่วนอื่นที่บริโภคได้ของสัตว์ปีกเลี้ยง แซ่เย็นจนแข็ง	260.2	-2.3%	4.8%
6	HS150790	น้ำมันถั่วเหลืองและแฟรกชันของน้ำมันถั่วเหลือง จะทำให้บริสุทธิ์หรือไม่ก็ตาม แต่ต้องไม่ตัดแปลงทางเคมี	185.7	-24.5%	3.5%
7	HS210690	อาหารปรุงแต่ง	162.9	-2.6%	3.0%
8	HS151211	น้ำมันดิบที่ได้จากเมล็ดทานตะวันหรือเมล็ดดอกคำฝอย	133.4	-32.4%	2.5%
9	HS160413	ปลาซาร์ดีน ปลาซาร์ดีเนลล่า และปลาบรอสลิง หรือปลาสด	121.8	3.3%	2.3%
10	HS170199	น้ำตาลซูโครสที่บริสุทธิ์ในทางเคมีในลักษณะของแข็ง	92.3	4.5%	1.7%

ที่มา: International Trade Center (ITC)

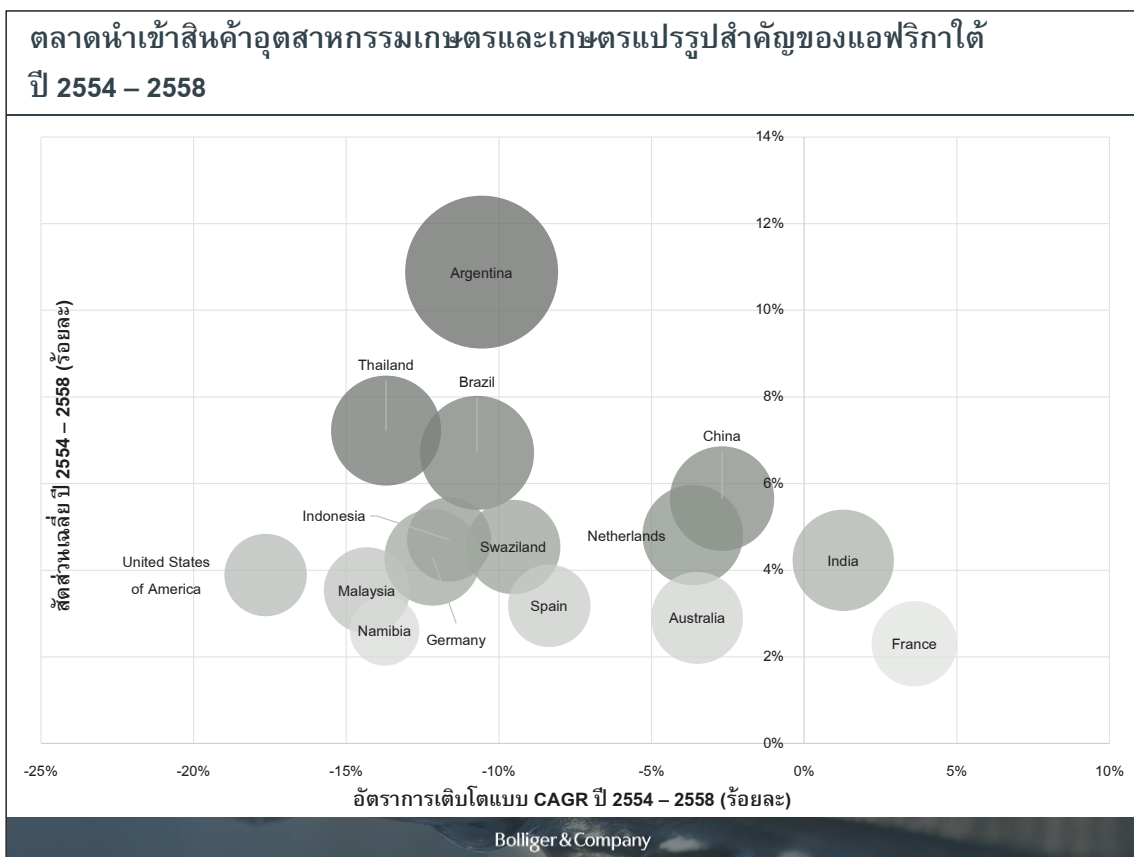
หมายเหตุ: หน่วยของมูลค่าส่งออกเฉลี่ย ปี 2554 – 2558 เป็นต่อล้านดอลลาร์สหรัฐ



ตลาดส่งออกสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปที่สำคัญของแอฟริกาใต้ ได้แก่ อาร์เจนตินา (ร้อยละ 10.9) ไทย (ร้อยละ 7.2) บราซิล (ร้อยละ 6.7) จีน (ร้อยละ 5.7) และเนเธอร์แลนด์ (ร้อยละ 4.8) ตามลำดับ ดังที่ปรากฏในภาพที่ 8-4

ระหว่างปี 2554 – 2558 แอฟริกาใต้นำเข้าสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากประเทศไทยเฉลี่ยปีละ 393.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมูลค่าการนำเข้าลดลงเฉลี่ยร้อยละ 10.7 ต่อปี

ภาพที่ 8-4 ตลาดนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปของแอฟริกาใต้ ปี 2554 – 2558



ที่มา: International Trade Center (ITC)

หมายเหตุ: ขนาดของ Bubble คือมูลค่าการส่งออกหรือนำเข้าปี 2558

➤ มูลค่าการลงทุน

ในปี 2558 แอฟริกาใต้มีการลงทุนด้านการแปรรูปสินค้าเกษตร 12,348.1 ล้านแรนด์ (ประมาณ 31,379.5 ล้านบาท) ลดลงจากปี 2557 เล็กน้อย จากระดับ 13,626.5 ล้านแรนด์ (ประมาณ 34,636.1 ล้านบาท) ดังที่ปรากฏในตารางที่ 8-3



ตารางที่ 8-3 ปริมาณการลงทุนในอุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตร

ประเภทการลงทุน	2556	2557	2558
การแปรรูปสินค้าเกษตรเป็นอาหาร			
อุปกรณ์และเครื่องจักร	7,377.7	8,519.0	8,050.4
อาคารและสิ่งก่อสร้าง	786.2	688.5	703
อุปกรณ์ขนส่งสินค้า	93.2	124	91.8
ทั้งหมด	8,257.1	9,331.5	8,845.2
การแปรรูปสินค้าเกษตรเป็นเครื่องดื่ม			
อุปกรณ์และเครื่องจักร	5,248.6	4,083.2	3,118.6
อาคารและสิ่งก่อสร้าง	146.1	171.2	350.1
อุปกรณ์ขนส่งสินค้า	30.8	40.7	34.2
ทั้งหมด	5,425.5	4,295.0	3,502.9
ทั้งหมด (อาหารและเครื่องดื่ม)	13,682.6	13,626.5	12,348.1

ที่มา: Annual Economic Review of the Agro-processing Industry in South Africa 2015

8.3 ข้อมูลรายสินค้าของอุตสาหกรรมเกษตรในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

แอฟริกาใต้เป็นประเทศที่มีภาคเกษตรกรรมแบบทวิลักษณ์ (Dual Agricultural Economy) ซึ่งประกอบไปด้วยการทำเกษตรเพื่อการค้า และการทำเกษตรแบบยังชีพที่พบได้ในพื้นที่ชนบทของประเทศเป็นหลัก เกษตรกรที่ทำเกษตรเพื่อการค้าซึ่งมีพื้นที่ทำการเกษตรมากกว่า 1,000 เฮกเตอร์ มีจำนวนประมาณ 36,000 ราย ส่วนเกษตรกรที่ทำเกษตรแบบยังชีพโดยผลิตเพื่อใช้ในครัวเรือนเท่านั้นมีจำนวนประมาณ 2,300,000 ราย นอกจากนี้ยังมีเกษตรกรรายย่อยประมาณ 300,000 ราย ซึ่งมีพื้นที่ทำการเกษตรไม่เกิน 1,000 เฮกเตอร์ ในการทำการเกษตรเชิงพาณิชย์ร่วมกับการผลิตเพื่อใช้ภายในครัวเรือน

แอฟริกาใต้มีพื้นที่ประมาณ 1,219,090 ตร.กม. ในจำนวนนี้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมประมาณ 968,410 ตร.กม. ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 79 ของพื้นที่ทั้งหมด ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่แตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ แอฟริกาใต้จึงสามารถเพาะปลูกพืชได้หลายชนิด ทั้งธัญพืช ผัก และผลไม้ โดยร้อยละ 70 ของธัญพืช และร้อยละ 90 ของข้าวโพดแอฟริกาใต้ปลูกในพื้นที่ที่พึ่งพิงน้ำฝนจากธรรมชาติ ได้แก่ บริเวณจังหวัดฟรีสเตต กวาเต็ง และบางส่วนของนอร์ทเทิร์นเคป อีสเทิร์นเคป นอร์ทเวสต์ พูมาลังกา และลิมโปโป พืชสำคัญที่มีการเพาะปลูกในแอฟริกาใต้ ได้แก่ ข้าวโพด ข้าวสาลี อ้อย ดอกทานตะวัน มันฝรั่ง ถั่วลิสง ส้ม องุ่น เป็นต้น



เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ของแอฟริกาใต้มีปริมาณน้ำฝนไม่สูงนัก จึงทำให้พื้นที่ร้อยละ 69 ของประเทศเหมาะแก่การเลี้ยงสัตว์และทำฟาร์มปศุสัตว์ การเลี้ยงโคพบมากพื้นที่แถบตะวันออกของประเทศ หรือบริเวณ Bushveld ซึ่งครอบคลุมจังหวัดลิมโปโป และบางส่วนของนอร์ทเวสต์ ส่วนการเลี้ยงแกะจะพบมากในพื้นที่ที่แห้งแล้งของประเทศ ทั้งนี้ปศุสัตว์ถือเป็นภาคการเกษตรที่ใหญ่ที่สุดของแอฟริกาใต้ การทำปศุสัตว์ที่สำคัญ ได้แก่ ฟาร์มโคเนื้อ โคนม ไก่ แกะ แพะ สุกร เป็นต้น

แอฟริกาใต้มีพื้นที่ชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 3,000 กม. ทำให้สามารถเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำทะเลได้ เช่น กุ้ง หอยแมลงภู่ หอยนางรม หอยเป่าฮือ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด เช่น ปลาเทราต์สายพันธุ์ต่าง ๆ ปลาดุก จระเข้ ปลาสวยงาม โดยสัตว์น้ำจืดมีการเลี้ยงมากในตอนเหนือของประเทศ ได้แก่ จังหวัดลิมโปโป พูมาลังกา และควาซูลู-นาทาล

ภาคเกษตรกรรมของแอฟริกาใต้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศในปี 2557 อย่างไรก็ตามหากคิดรวมทั้งห่วงโซ่มูลค่าทั้งอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปพบว่ามีสัดส่วนถึงร้อยละ 14.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (DAFF, 2015) อุตสาหกรรมนี้จ้างงานคนในประเทศประมาณ 1 ล้านคน

➤ พืชยืนต้นและพืชกรรมสวน

ข้าวโพด

ข้าวโพดถือเป็นพืชที่สำคัญที่สุดของแอฟริกาใต้ ข้าวโพดสามารถปลูกได้ในพื้นที่ที่มีปริมาณน้ำฝนมากกว่า 350 มิลลิเมตรต่อปี เกษตรกรจะปลูกข้าวโพดในช่วงเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม ซึ่งเวลาปลูกก็จะแตกต่างกันในฝั่งตะวันออกและตะวันตกของประเทศ เนื่องจากรูปแบบปริมาณน้ำฝน อุณหภูมิ และฤดูกาลที่ต่างกัน โดยหากเป็นภาคตะวันออกจะเริ่มปลูกในช่วงเดือนพฤศจิกายน แต่หากเป็นภาคตะวันตกจะเริ่มปลูกในเดือนกุมภาพันธ์ นอกจากนี้การเตรียมดินสำหรับปลูกข้าวโพดก็มีตั้งแต่การไถไปจนถึงไม่ต้องเตรียมขึ้นอยู่กับคุณภาพของดินและปริมาณน้ำฝน

พื้นที่ปลูกข้าวโพดมีประมาณ 380,000 ถึง 480,000 ตร.กม. คิดเป็นประมาณร้อยละ 25 ของพื้นที่ที่ทำการเพาะปลูกได้ โดยพื้นที่ที่เหมาะสมที่จะเข้าไปลงทุนและเป็นแหล่งเพาะปลูก



สำคัญ ได้แก่ ฟริสเตต นอร์ทเวสต์ และพุมาลังกา และควาซูลู-นาทล โดยประมาณกึ่งหนึ่งของข้าวโพดที่ผลิตได้ถูกนำไปใช้เป็นอาหารสัตว์ โดยเฉพาะไก่

ข้าวสาลี

ข้าวสาลีเป็นพืชที่สำคัญเป็นอันดับที่สองของแอฟริกใต้ ข้าวสาลีที่ปลูกในแอฟริกใต้ถูกนำไปแปรรูปเพื่อการบริโภคเป็นหลัก เช่น ขนมปัง บิสกิต ส่วนที่เหลือเพียงเล็กน้อยที่ใช้เป็นเมล็ดเพาะพันธุ์ อาหารสัตว์ และวัตถุดิบตั้งต้นในการผลิต

ข้าวสาลีที่ปลูกในเขตฝนตกในฤดูหนาวจะปลูกช่วงกลางเดือนเมษายนถึงกลางเดือนมิถุนายน ส่วนเขตฝนตกในฤดูร้อนจะปลูกในช่วงกลางเดือนพฤษภาคมถึงปลายเดือนกรกฎาคม ข้าวสาลีปลูกได้ทั่วทุกพื้นที่ของแอฟริกใต้ โดยจังหวัดเวสเทิร์นเคป นอร์ทเทิร์นเคป และฟริสเตตมีการปลูกข้าวสาลีมากที่สุด ทั้งนี้ การปลูกข้าวสาลีกว่าร้อยละ 80 ใช้ระบบชลประทาน

อย่างไรก็ดี ปริมาณผลผลิตข้าวสาลีในแต่ละปีค่อนข้างผันผวน และมีแนวโน้มลดลงในปี 2558 (1.5 ล้านตัน) ในขณะที่ปริมาณการบริโภคข้าวสาลียังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสืบเนื่องจากการประชากรที่เพิ่มขึ้น โดยปริมาณการบริโภคอยู่ที่ประมาณ 3 ล้านตันในปี 2558 จึงทำให้ต้องนำเข้าข้าวสาลีจำนวนมากเพื่อตอบสนองต่ออุปสงค์ของในคนประเทศ

อ้อย

พื้นที่ปลูกอ้อยในแอฟริกใต้ คือทางเหนือของจังหวัดอีสเทิร์นเคป แนวชายฝั่งของจังหวัดควาซูลู-นาทล ไปจนถึงพุมาลังกา ร้อยละ 68 ปลูกบริเวณแถบชายฝั่งทะเล การเพาะปลูกอ้อยในควาซูลู-นาทลพึ่งพาน้ำฝนจากธรรมชาติเป็นหลัก ส่วนในพุมาลังกาจะเป็นการปลูกโดยใช้ระบบชลประทาน

เมล็ดทานตะวัน

พื้นที่เพาะปลูกพืชชนิดนี้ส่วนใหญ่อยู่ใน 6 จังหวัดของแอฟริกใต้ ได้แก่ นอร์ทเวสต์ ฟริสเตต กาวเต็ง ลิมโปโป พุมาลังกา และนอร์ทเทิร์นเคป โดยที่จังหวัดนอร์ทเวสต์และฟริสเตตผลิตเมล็ดทานตะวันได้ถึงร้อยละ 85 ของเมล็ดทานตะวันทั้งหมด เมล็ดทานตะวันสามารถปลูกได้ตั้งแต่นั้นเดือนพฤศจิกายนไปจนถึงปลายเดือนธันวาคม (ช่วงเวลาใกล้เคียงกับการปลูกข้าวโพด)



ผลไม้

แอฟริกาใต้มีชื่อเสียงในการส่งออกผลไม้สกุลส้ม และผลไม้ผลัดใบ โดยกว่าครึ่งหนึ่งของผลผลิตได้รับการส่งออก และปริมาณการส่งออกก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ผลไม้ผลัดใบ เช่น แอปเปิ้ล ลูกแพร์ ลูกพีช จะปลูกในเวสเทิร์นเคปและอีสเทิร์นเคปเป็นหลัก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีอากาศหนาวและมีฤดูร้อนที่แห้งแล้งเหมาะกับการปลูก

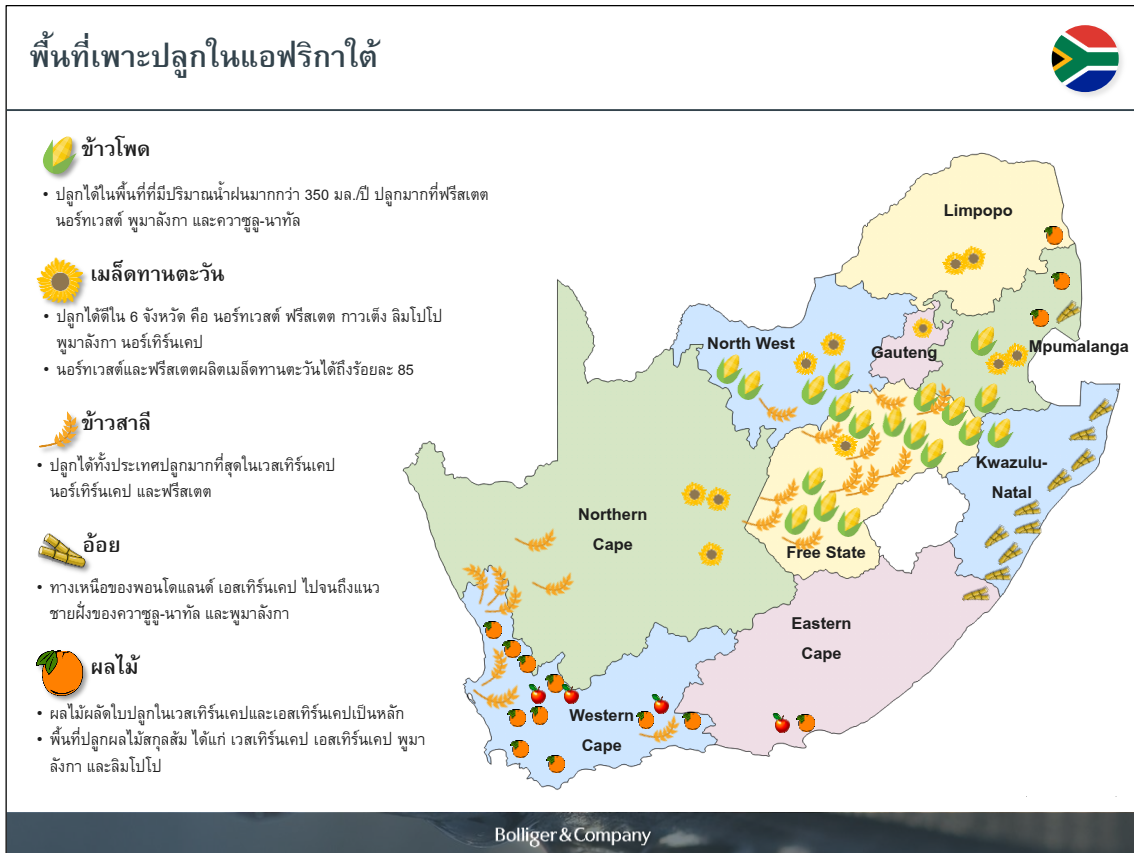
ส่วนผลไม้สกุลส้มสามารถปลูกได้ในสภาพดินที่หลากหลาย สิ่งจำเป็นในการปลูกผลไม้สกุลส้มคือความชุ่มชื้นของดิน ดังนั้น การมีระบบชลประทานที่ดีจึงเป็นสิ่งจำเป็นมากในการปลูก

สภาพอากาศที่หลากหลายของแอฟริกาใต้ทำให้สามารถปลูกผลไม้ในสกุลส้มได้หลายชนิดทั่วทั้งประเทศ พื้นที่ปลูกผลไม้สกุลส้มที่สำคัญ ได้แก่ เวสเทิร์นเคป อีสเทิร์นเคป พูมาลังกา และลิมโปโป

นอกจากนี้ผลไม้เขตร้อน เช่น กล้วย อะโวคาโด และมะม่วงจะปลูกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศรวมถึงพื้นที่ชายฝั่งทะเล สับปะรดปลูกในอีสเทิร์นเคปและความซูลู-นาทล ทั้งนี้แอฟริกาใต้ยังมีการปลูกองุ่นในจังหวัดเวสเทิร์นเคป ซึ่งถูกนำไปใช้ผลิตไวน์อันเป็นสินค้าที่มีชื่อเสียงของประเทศ



ภาพที่ 8-5 พื้นที่เพาะปลูกในแอฟริกาใต้



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจากฐานข้อมูลของ Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)

➤ การปศุสัตว์และสัตว์น้ำ

ฟาร์มโค

การเลี้ยงโคพบได้ทั่วทั้งแอฟริกาใต้ โดยเฉพาะเอสเทิร์นเคป ควาซูลู-นาทาล ฟรีสเตต และจังหวัดทางเหนือของประเทศ การเลี้ยงโคนมจะมีขนาดฟาร์มประมาณ 50 – 300 ตัว ส่วนการเลี้ยงโคเนื้อจะมีขนาดฟาร์มเล็กกว่า 50 ตัว ไปจนถึง มากกว่า 1,000 ตัวต่อฟาร์ม

ฟาร์มโคนมมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของแอฟริกาใต้ พื้นที่ที่เหมาะสมกับการทำฟาร์มโคนม ได้แก่ ควาซูลู-นาทาล และเวสเทิร์นเคป การทำฟาร์มโคนมในแอฟริกาใต้จะเน้นไปที่การเลี้ยงวัวเพศเมียระยะยาวเพื่อผลิตนมเพื่อใช้ในกระบวนการผลิตต่อไป ฟาร์มจำนวนมากยังมีการปลูกพืชที่ใช้เป็นอาหารของโคนมเอง เช่น ข้าวโพด และอัลฟัลฟา (alfalfa) เป็นต้น โคนมที่เลี้ยงในแอฟริกาใต้มีหลายสายพันธุ์ พันธุ์ที่นิยมเลี้ยงมากที่สุด คือ โฮลสไตน์ ฟรีเซียน (Holstein-Friesian)



เจอร์ซี (Jersey) และ แอร์ไชร์ (Ayrshire) ทั้งนี้แม้การเลี้ยงโคนมของแอฟริกาใต้จะผลิตนมได้ค่อนข้างคงที่ แต่ปริมาณการนำเข้าผลิตภัณฑ์นมยังสูงกว่าการส่งออกมาตั้งแต่ปี 2543

ฟาร์มโคนมส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่จังหวัดอีสเทิร์นเคป และลิมโปโป พันธุ์โคนมที่นิยมเลี้ยงในแอฟริกาใต้ คือ เฮียร์ฟอร์ด (Hereford) บราห์มัน (Brahman) ทั้งนี้คนแอฟริกาใต้มีการบริโภคเนื้อวัวเฉลี่ย 19 กก. ในปี 2558 การผลิตเนื้อวัวในประเทศสามารถตอบสนองต่อความต้องการการบริโภคได้ อย่างไรก็ตามทิศทางการค้าเนื้อวัว แอฟริกาใต้มีการส่งออกเนื้อวัวคุณภาพสูงและนำเข้าเนื้อวัวที่มีคุณภาพต่ำลงมา

ฟาร์มแกะ

การเลี้ยงแกะพบได้ในทุกจังหวัดของประเทศ โดยพบมากในพื้นที่ที่แห้งแล้ง โดยเฉพาะอีสเทิร์นเคป นอร์เทิร์นเคป ฟรีสเตต และเวสเทิร์นเคป จำนวนแกะในประเทศมีประมาณ 24 ล้านตัวในปี 2557

การเลี้ยงแกะในแอฟริกาใต้มีวัตถุประสงค์เพื่อผลิตขนแกะและเนื้อแกะ ขนแกะนับเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของแอฟริกาใต้ โดยร้อยละ 60 ของแกะในประเทศเป็นแกะพันธุ์เมอริโน (Merino) ซึ่งมีขนสวยงาม ทั้งนี้ พื้นที่ที่มีชื่อเสียงเรื่องผลิตภัณฑ์จากขนแกะคือเออร์เมโน จังหวัดพุมาลังกา

ฟาร์มสุกร

การเลี้ยงสุกรในแอฟริกาใต้พบมากในอีสเทิร์นเคป เวสเทิร์นเคป และพุมาลังกา โดยในปี 2558 พบว่ามีจำนวนสุกรทั้งหมดประมาณ 1.5 ล้านตัวในแอฟริกาใต้

แม้ว่าจำนวนสุกรทั้งหมดในแอฟริกาใต้จะค่อนข้างคงที่ แต่ปริมาณผลผลิตเนื้อสุกรของแอฟริกาใต้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับปริมาณการบริโภคเนื้อสุกร ซึ่งมากกว่าที่ผลิตได้ในประเทศเล็กน้อย โดยปริมาณการบริโภคเฉลี่ยอยู่ที่คนละ 4.7 กก. ต่อปี



สัตว์ปีก

แอฟริกาใต้มีจำนวนไก่ทั้งหมดประมาณ 160 ล้านตัวในปี 2557 ฟาร์มไก่แบ่งออกเป็น ฟาร์มไก่เนื้อ และฟาร์มไก่ไข่ โดยฟาร์มไก่เนื้อจะพบมากในจังหวัดนอร์ทเวสต์ พูมาลังกา ลิมโปโป เวสเทิร์นเคป นอร์ทเวิร์นเคป และควาซูลู-นาทาล ส่วนไก่ไข่พบมากในปูมาลังกา ลิมโปโป เวสเทิร์นเคป นอร์ทเวิร์นเคป และกาวเต็ง

ปริมาณการผลิตเนื้อไก่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมากในหลายปีที่ผ่านมา แต่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชากรในประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีการบริโภคเนื้อไก่เฉลี่ยคนละ 39.6 กก. ในปี 2558 เนื้อไก่จึงเป็นหนึ่งในสินค้าเกษตรที่มีการนำเข้ามากที่สุด ด้วยเหตุนี้จึงเป็นโอกาสของนักลงทุนที่จะเข้าไปเพิ่มผลผลิตเนื้อไก่ในแอฟริกาใต้

นอกจากฟาร์มไก่แล้ว แอฟริกาใต้ยังมีการเลี้ยงนกกระจอกเทศ เพื่อผลิตเนื้อ หนัง และขนของนกกระจอกเทศ อย่างไรก็ตามฟาร์มนกกระจอกเทศยังมีขนาดเล็กอยู่ โดยพบมากในจังหวัดเวสเทิร์นเคป และนอร์ทเวิร์นเคป

การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในแอฟริกาใต้มีทั้งสัตว์น้ำจืดและสัตว์น้ำเค็ม โดยสัตว์น้ำจืดที่สำคัญประกอบไปด้วยปลาเทราต์สายพันธุ์ต่างๆ ปลาดุก ปลาสวยงาม และปลาทิลapia ส่วนสัตว์น้ำเค็ม เช่น กุ้ง หอยแมลงภู่ หอยนางรม หอยเป่าฮื้อ สาหร่าย ปลาการ์ตูน และปลาแซลมอน เป็นต้น

การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืดส่วนใหญ่จะเลี้ยงในระบบหมุนเวียน ในบ่อดิน หรือในรางยาว (Raceway) พื้นที่สำคัญในการเพาะเลี้ยง ได้แก่ ลิมโปโป พูมาลังกา ตอนเหนือของควาซูลู-นาทาล ส่วนปลาเทราต์จะเลี้ยงที่ภูเขาสูงในลิเดนเบิร์ก ควาซูลู-นาทาล และเวสเทิร์นเคป

ส่วนสัตว์น้ำเค็มจะถูกเลี้ยงในแพ ทู่น หรือแทงก์ เป็นต้น การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็มถือเป็นอุตสาหกรรมที่เติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ เวสเทิร์นเคปมีจำนวนฟาร์มเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำมากที่สุด รองลงมาได้แก่ พื้นที่ชายฝั่งของเอสเทิร์นเคป นอร์ทเวิร์นเคป และควาซูลู-นาทาล การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำทะเลจะเน้นไปที่หอยแมลงภู่ หอยนางรม หอยเป่าฮื้อ สาหร่ายทะเล และกุ้ง



ภาพที่ 8-6 พื้นที่การเลี้ยงปศุสัตว์และสัตว์น้ำในแอฟริกาใต้



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากหลายแหล่งข้อมูล

8.4 การวิเคราะห์ห่วงอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

ห่วงโซ่อุตสาหกรรมของกลุ่มสินค้าเป้าหมาย ได้แก่ การเพาะปลูกพืชกรรมสวน อาหารแปรรูปและเครื่องดื่ม และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เป็นดังที่ปรากฏในภาพที่ 8-7



ภาพที่ 8-7 ห่วงโซ่อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป และการเลี้ยงสัตว์น้ำในแอฟริกาใต้



ขายผ่านช่องทางอื่นๆ โดยอาจเป็นขายโดยตรงกับผู้บริโภค ผ่านพ่อค้าคนกลาง หรือขายให้กับบริษัทแปรรูปหรือบรรจุสินค้า

Fresh Produce Market (FPM) เป็นตลาดขายส่งสินค้าพืชกรรมสวน ที่รัฐบาลจังหวัดเป็นเจ้าของ ผู้รับซื้อสินค้าจาก FPM ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการแปรรูปสินค้าเกษตรหรือผู้ค้าปลีก โดย ณ เดือนกรกฎาคม 2560 แอฟริกาใต้มี FPM ทั้งหมด 18 แห่ง ในโจฮันเนสเบิร์ก (Johannesburg) 프리ทอเรีย (Pretoria) เคปทาวน์ (Cape Town) เดอร์บัน (Durban) สปริงส์ (Springs) อีสต์ลอนดอน (East London) พอร์ตเอลิซาเบท (Port Elizabeth) ปีเตอร์มาริตซ์เบิร์ก (Pietermaritzburg) เคลลิสดอร์ป (Klerksdorp) โบลมฟอนแทน (Bloemfontein) เวลคัม (Welkom) วีรีนิกิง (Vereeniging) เนลสปรูท (Nelspruit) คิมเบอร์ลี (Kimberly) วิทแบงก์ (Witbank) อีเทนเฮก (Uitenhage) เอ็มทาทา (Umtata) และโพลเควน (Polokwane)

ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตพืชกรรมสวนในแอฟริกาใต้เป็นดังที่ปรากฏในตารางที่ 8-4

ตารางที่ 8-4 ปริมาณการผลิตพืชกรรมสวนในแอฟริกาใต้ ปี 2550 – 2559

ชนิดพืช	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
แอปเปิล	710.2	757.7	800.8	753.2	768.1	790.6	883.8	799.5	916.0	917.4
แอปปริคอต	43.2	61.2	50.1	56.3	50.5	66.8	60.8	48.8	57.7	41.8
องุ่น	1,812.4	1,865.3	1,748.6	1,743.5	1,680.4	1,841.4	1,979.9	1,949.3	2,007.3	2,008.8
แพร์	346.4	345.3	348.4	373.7	359.9	346.6	379.5	412.9	408.5	438.9
พีช	177.6	182.8	164.3	167.4	171.1	191.3	183.7	155.1	210.2	203.6
พลัม	54.9	62.7	60.0	56.0	67.1	61.2	75.7	69.8	75.3	80.6
พ룬	3.8	4.0	4.1	3.8	3.6	3.5	3.2	1.8	2.2	3.6
สตอเบอร์รี่	5.0	5.2	6.9	5.7	5.6	6.5	7.9	7.7	6.6	7.3
แต้โม	87.9	89.4	72.6	113.5	151.0	93.4	82.6	90.5	81.5	90.5
อาโวคาโด/กล้วย	72.3	72.1	95.9	64.1	81.9	88.1	87.0	97.7	98.4	87.6
กระทกรก/ลิ้นจี่	0.7	0.7	0.6	0.6	0.7	0.5	0.8	0.7	0.8	0.7
ฝรั่ง/ไลควอท	27.0	27.5	26.3	25.9	31.4	23.7	33.6	31.6	31.8	26.6
มะม่วง	80.1	90.6	48.4	55.3	52.7	65.1	52.6	57.6	75.7	41.0
สับปะรด	160.1	144.8	117.4	110.2	98.5	108.7	96.8	96.7	95.9	104.4
ส้ม	1,347.3	1,407.8	1,523.2	1,367.7	1,415.4	1,496.4	1,646.4	1,808.1	1,797.5	1,761.1
มะนาว	214.1	195.2	230.8	203.1	216.2	261.0	240.8	257.8	329.1	353.1
เกรปฟรุท	354.1	388.8	340.8	406.7	343.0	415.6	308.7	443.1	417.4	390.5
มันฝรั่ง	1,946.0	1,979.0	1,927.0	1,955.0	2,165.0	2,205.0	2,202.0	2,194.0	2,344.0	2,318.0



ชนิดพืช	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
มะเขือเทศ	528.0	500.0	515.0	575.0	523.0	545.0	527.0	538.0	539.0	561.0
ฟักทอง	232.0	230.0	229.0	234.0	237.0	244.0	247.0	245.0	256.0	254.0
หัวหอม	475.0	445.0	472.0	489.0	563.0	625.0	596.0	619.0	675.0	687.0
มันเทศ	53.0	51.0	63.0	60.0	63.0	55.0	57.0	69.0	63.0	61.0
ถั่วเขียว	16.0	14.0	15.0	17.0	12.0	8.0	11.0	12.0	9.0	11.0
บีทรูท	59.0	64.0	61.0	67.0	62.0	66.0	66.0	61.0	78.0	77.0
กะหล่ำดอก	17.0	17.0	18.0	25.0	16.0	16.0	14.0	13.0	13.0	14.0
ผักกาดขาว	146.0	150.0	141.0	141.0	153.0	141.0	136.0	146.0	146.0	139.0
แครอท	146.0	144.0	164.0	151.0	152.0	178.0	183.0	184.0	202.0	214.0
ถั่วแขก	25.0	24.0	25.0	23.0	25.0	25.0	24.0	19.0	25.0	24.0

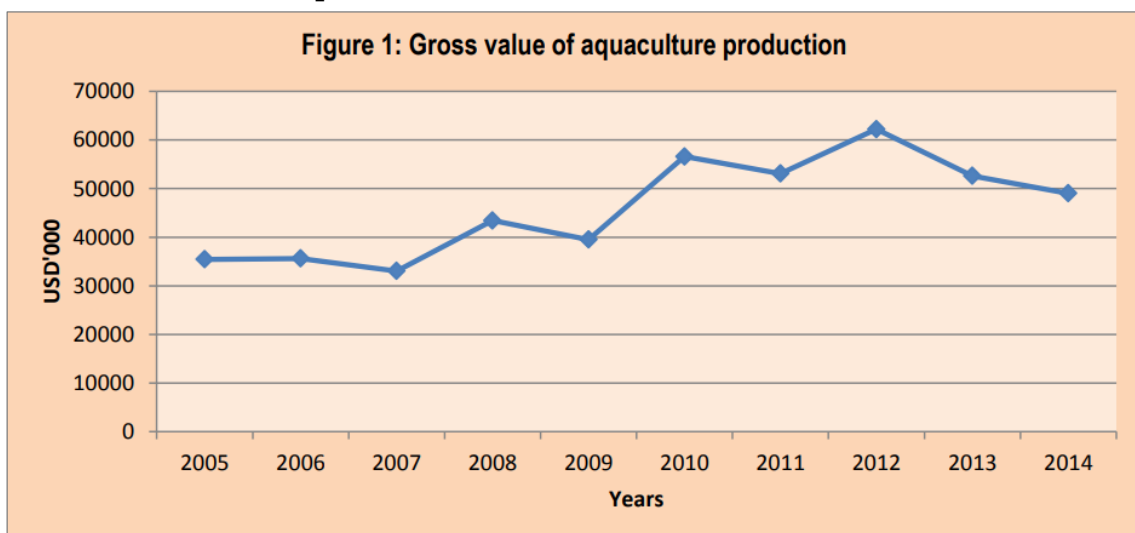
หน่วย: พันตัน

ที่มา: Abstract of Agricultural Statistics, Department of Agriculture Forestry and Fisheries

8.4.1.2 การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

มูลค่าอุตสาหกรรมการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในแอฟริกาใต้เป็นดังที่ปรากฏในภาพที่ 8-8 โดยอุตสาหกรรมมีขนาดใหญ่ที่สุดในปี 2555 ที่มูลค่า 62.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หลังจากนั้นได้ปรับตัวลงมาเล็กน้อยสู่ระดับ 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2557

ภาพที่ 8-8 มูลค่าสัตว์น้ำเพาะเลี้ยงในแอฟริกาใต้ ปี 2548 – 2557



ที่มา: Department of Agriculture, Forestry and Fisheries



ในปี 2557 ร้อยละ 67 ของฟาร์มเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็มของแอฟริกาใต้อยู่ในจังหวัดเวสเทิร์นเคป ร้อยละ 20 อยู่ในอีสเทิร์นเคป ร้อยละ 10 อยู่ในจังหวัดนอร์เทิร์นเคป และอีกร้อยละ 3 อยู่ในจังหวัดควาซูลู-นาทล โดยสัตว์น้ำที่ผลิตจะถูกขายต่อไปให้กับผู้แปรรูป

8.4.2 การแปรรูปและการขาย

➤ อาหารแปรรูปและเครื่องดื่ม

ในอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป ภาคส่วนที่มีขนาดใหญ่ที่สุดคือการอาหารแปรรูปและเครื่องดื่ม โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 54 ของมูลค่าอุตสาหกรรมทั้งหมด

ผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมการแปรรูปเกษตร มีทั้งบริษัทแอฟริกาใต้และต่างชาติ มีผลิตภัณฑ์หลากหลายชนิด โดยสินค้าสำคัญแปรรูปสำคัญที่มีการเพาะปลูกในแอฟริกาใต้ ได้แก่ สินค้าจำพวกขนมปัง ขนมอบเคี้ยว เครื่องดื่ม และน้ำผลไม้ ทั้งนี้ พบว่ามีผู้ประกอบการจำนวนไม่มากนักที่ทำธุรกิจเกี่ยวกับอาหารพร้อมรับประทาน โดยส่วนใหญ่เป็นการผ่านร้านค้าปลีก (Retail) ขายส่ง (Wholesale) ขายให้กับกลุ่มโรงแรม ร้านอาหาร หรือสถาบัน (Hotel, Restaurants and Institution: HRI) ดังที่ปรากฏในตารางที่ 8-5

ตารางที่ 8-5 ผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมการแปรรูปเกษตร

ชื่อบริษัท	ผลิตภัณฑ์ / รายได้บริษัท
Tiger Brands	<ul style="list-style-type: none"> ลูกกวาด/ขนมหวาน เครื่องดื่ม เนื้อสัตว์แปรรูป ผักและผลไม้ ขายผ่านร้านค้าปลีก ขายส่ง และกลุ่มโรงแรม ร้านอาหาร หรือสถาบัน รายได้บริษัทในปี 2556 ประมาณ 1,398 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
Astral Food Ltd	<ul style="list-style-type: none"> อาหารสัตว์ เนื้อไก่ และไข่ ขายผ่านร้านค้าปลีก ขายส่ง และกลุ่มโรงแรม ร้านอาหาร หรือสถาบัน รายได้บริษัทในปี 2556 ประมาณ 850,000 ดอลลาร์สหรัฐ
AVI Group	<ul style="list-style-type: none"> ชา กาแฟ บิสกิต ขนมอบเคี้ยว การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ อาหารทะเล ผัก (สดและใส่กระป๋อง) ผัก และเห็ด ขายผ่านร้านค้าปลีก ขายส่ง และกลุ่มโรงแรม ร้านอาหาร หรือสถาบัน รายได้บริษัทในปี 2556 ประมาณ 922 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
Premier Foods	<ul style="list-style-type: none"> ขนมปัง แปังสาาลี ข้าวโพด และข้าว



ชื่อบริษัท	ผลิตภัณฑ์ / รายได้บริษัท
	<ul style="list-style-type: none"> • ขายผ่านร้านค้าปลีก และร้านสะดวกซื้อ
Pioneer Foods Group Ltd	<ul style="list-style-type: none"> • ผลิตภัณฑ์ช่วยอบ (Baking Aid) ซา กาแฟ ซีเรียล บิสกิต เครื่องปรุงรส เครื่องดื่ม น้ำผลไม้ ผลไม้แห้ง ไข่ไก่ และอาหารสัตว์ • มีศูนย์กระจายสินค้า และขายผ่านร้านค้าปลีก ขายส่ง และกลุ่มโรงแรม ร้านอาหาร หรือสถาบัน • รายได้บริษัทในปี 2556 ประมาณ 1,016 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
FoodCorp Pty Ltd	<ul style="list-style-type: none"> • ขนมปัง เนื้อปลาแปรรูป เครื่องดื่ม และอาหารพร้อมรับประทาน • ขายผ่านร้านค้าปลีก และกลุ่มโรงแรม ร้านอาหาร หรือสถาบัน
Clover Industries Ltd	<ul style="list-style-type: none"> • ครีม นม นมปรุงแต่งรส นมข้น และเนย โยเกิร์ต ซีส และซา • มีศูนย์กระจายสินค้า และขายผ่านร้านค้าปลีก และกลุ่มโรงแรมร้านอาหาร หรือสถาบัน • รายได้บริษัทในปี 2556 ประมาณ 818 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
Unilever South Africa Holdings Pty Ltd	<ul style="list-style-type: none"> • เครื่องปรุงรส ซอส มากาρίน ซา และน้ำเชื่อม • มีศูนย์กระจายสินค้า และขายผ่านร้านค้าปลีก และกลุ่มโรงแรมร้านอาหาร หรือสถาบัน
Rainbow Chicken Ltd	<ul style="list-style-type: none"> • ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไก่ • มีศูนย์กระจายสินค้า และขายผ่านร้านค้าปลีก ขายส่ง และกลุ่มโรงแรม ร้านอาหาร หรือสถาบัน
Parmalat South Africa	<ul style="list-style-type: none"> • ผลิตภัณฑ์ที่ทำนม ครีม โยเกิร์ต และไอศกรีม • มีศูนย์กระจายสินค้า และขายผ่านร้านค้าปลีก ขายส่ง และกลุ่มโรงแรม ร้านอาหาร หรือสถาบัน
Kellogg Company of South Africa Pty Ltd	<ul style="list-style-type: none"> • ซีเรียล • ขายผ่านร้านค้าปลีก ขายส่ง และกลุ่มโรงแรม ร้านอาหาร หรือสถาบัน
SAB Miller PLC	<ul style="list-style-type: none"> • น้ำอัดลมและเบียร์ • ขายผ่านร้านค้าปลีก ขายส่ง และกลุ่มโรงแรม ร้านอาหาร หรือสถาบัน • รายได้บริษัทในปี 2554 ประมาณ 2,426 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
Distell Group Ltd	<ul style="list-style-type: none"> • เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ • ขายผ่านร้านค้าปลีก ขายส่ง และกลุ่มโรงแรม ร้านอาหาร หรือสถาบัน • รายได้บริษัทในปี 2554 ประมาณ 1,541 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
Illovo Sugar Ltd	<ul style="list-style-type: none"> • แปรรูปอ้อย และน้ำตาล • ขายผ่านร้านค้าปลีก ขายส่ง และกลุ่มโรงแรม ร้านอาหาร หรือสถาบัน • รายได้บริษัทในปี 2554 ประมาณ 1,014 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ที่มา: South African Fruit & Vegetable canners' Associatio



ในด้านความต้องการผู้บริโภค การโยกย้ายเข้าสู่เมืองและการเติบโตของชนชั้นกลาง ส่งผลให้ความต้องการอาหารพร้อมรับประทาน (Ready-to-Eat Meal) สูงยิ่งขึ้น โดยหากพิจารณาจากข้อมูลของ Euromonitor International ในเดือนธันวาคม 2559 พบว่า ชี้นำวงสินค้าของห้างสรรพสินค้าในแอฟริกาใต้ที่ได้รับการสำรวจถูกจัดสรรเพื่อการขายอาหารพร้อมรับประทานมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ผลิตภัณฑ์ที่มีขายอยู่ในขณะนี้ส่วนใหญ่มีราคาค่อนข้างสูง เข้าถึงได้เฉพาะในกลุ่มผู้มีรายได้สูงเท่านั้น ส่วนผลิตภัณฑ์สำหรับผู้บริโภคที่มีรายได้ปานกลางยังมีจำนวนน้อย ขาดความหลากหลาย

ทั้งนี้ แนวโน้มความต้องการของผู้บริโภคจะแตกต่างกันไปตามระดับรายได้ สำหรับผู้มีรายได้สูง อาหารพร้อมรับประทานต้องมีสารอาหารครบถ้วน ผ่านกระบวนการผลิตที่ถูกหลัก สุขอนามัย รสชาติดี สดใหม่ ภูมิความเป็นอาหารปรุงสุก และมีราคาที่สมเหตุสมผล ในขณะที่กลุ่มลูกค้าที่มีรายได้น้อยจะพิจารณาจากปัจจัยด้านราคาเป็นหลัก

ผลิตภัณฑ์ออร์แกนิก (Organic Products) เช่น ผัก ผลไม้ ไข่ และเนื้อสัตว์ออร์แกนิก เป็นอีกผลิตภัณฑ์ที่ได้รับความนิยมมากขึ้นเช่นกัน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ซื้อที่รายได้สูง

ดังนั้น จุดแข็งที่ผู้ประกอบการแปรรูปอาหารรูปไทยควรใช้เพื่อสร้างมูลค่าให้กับอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปในแอฟริกาใต้ คือความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาอาหารพร้อมรับประทาน โดยเฉพาะในด้านการผลิตและการบริหารห่วงโซ่อุปทาน ส่วนในมิติการตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคนั้น อาจต้องทดลองกับสินค้า บรรจุภัณฑ์ และราคาขายหลากหลายประเภท/ระดับก่อน เพราะหากเปรียบเทียบกับตลาดในประเทศไทยหรือทวีปเอเชียแล้ว ชาวแอฟริกาใต้ยังไม่คุ้นเคยกับอาหารพร้อมรับประทานนัก

ในส่วนของการส่งออกสินค้าแปรรูป เช่น อาหารบรรจุกระป๋อง น้ำผลไม้ ผักหรือผลไม้อบแห้ง ผู้ประกอบการควรทำให้ผลิตภัณฑ์แตกต่างกันไปตามระดับรายได้ของประชากรในตลาดเป้าหมาย เช่น หากเป็นการส่งออกไปยังประเทศในทวีปแอฟริกาทางตอนใต้หรือตะวันออก อาจพิจารณาเลือกผลิตสินค้าที่มีราคาเข้าถึงได้ แต่หากเป็นประเทศที่มีกำลังซื้อ เช่น สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ อาจเลือกผลิตสินค้าที่ใช้วัตถุดิบคุณภาพสูง และขายในราคาที่สูงได้



➤ การแปรรูปสินค้าประมง

แอฟริกาใต้มีผู้แปรรูปสินค้าประมง 355 รายในปี 2557 โดยผู้เล่นสำคัญ 6 รายครองส่วนแบ่งการตลาดประมาณร้อยละ 47 ได้แก่ Oceana (ร้อยละ 16) Premier (ร้อยละ 9) Pioneer (ร้อยละ 7) FoodCorp (ร้อยละ 5) Gansbaai (ร้อยละ 5) และ Saldanha (ร้อยละ 5)

สัตว์น้ำเพาะเลี้ยงส่วนใหญ่ในแอฟริกาใต้ถูกส่งออกต่างประเทศ โดยตลาดสำคัญในปี 2557 คือสเปน (ร้อยละ 17) อิตาลี (ร้อยละ 14) และฮ่องกง (ร้อยละ 9) รองลงมาเป็นโปรตุเกส สหรัฐฯ เวียดนาม จีน ญี่ปุ่น และโมซัมบิก

8.4.3 กรณีศึกษาบริษัท

ณ เดือน กรกฎาคม 2560 ยังไม่มีบริษัทไทยเข้าไปลงทุนด้านการเกษตรหรืออาหารแปรรูปในแอฟริกาใต้ มีเพียงเข้าไปประกอบธุรกิจด้านการนำเข้าส่งออกสินค้าและอุปกรณ์ทางการเกษตร ได้แก่ CP Intertrade South Africa Pty Ltd

➤ ZZ2 South Africa

ZZ2 South Africa เป็นบริษัททำฟาร์มเพาะปลูกเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ของแอฟริกาใต้ โดยมีพื้นที่เพาะปลูกในจังหวัดลิมโปโป กวาเต็ง เวสเทิร์นเคป รวมถึงฟาร์มในประเทศนามิเบีย ผลิตภัณฑ์ของบริษัทได้แก่การเพาะปลูกและการแปรรูปแอปเปิล ลูกแพร์ และผลไม้เมล็ดแข็ง อะโวคาโด มะม่วง มะเขือเทศ และการเลี้ยงโคเนื้อ

ความสำเร็จของ ZZ2 ส่วนหนึ่งเกิดจากแนวทางการทำฟาร์มเพาะปลูกที่เป็นเอกลักษณ์หรือวิธีที่เรียกว่า *Natuurboerdery* โดยได้รับการคิดค้นขึ้นเนื่องจากบริษัทประสบปัญหาการใช้สารกำจัดวัชพืชสังเคราะห์ (Inorganic Pesticide) ซึ่งมีราคาแพง และไม่สามารถกำจัดวัชพืชหรือป้องกันโรคพืชได้อย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้ปริมาณผลผลิตลดลง

Natuurboerdery เป็นวิธีการทำฟาร์มเพาะปลูกที่มีจุดมุ่งหมายย่อย 5 ส่วน ได้แก่ การดูแลระบบนิเวศการเกษตร การดูแลดิน การดูแลพืช การดูแลอาหาร และการดูแลสุขภาพมนุษย์ ผ่านการใช้สารกำจัดวัชพืชสังเคราะห์ร่วมกับสารปรับปรุงดินออร์แกนิก (Organic Soil Amendment) เพื่อปรับปรุงดินให้มีคุณภาพ ส่วนในด้านการอารักขาพืช (Plant Protection) จะใช้



สารออร์แกนิกและสารสังเคราะห์หลายชนิดรวมกัน ได้แก่ ยาฆ่าแมลงสังเคราะห์ สารควบคุมแมลงศัตรูพืช (Biological Control Agents) ผลิตภัณฑ์ EM และสารจากพืชหมักที่มีคุณสมบัติในการไล่แมลง

หลังจาก *Natuurboerdery* ได้เริ่มถูกนำมาใช้ในฟาร์มของ ZZ2 ในช่วงหลังปี 2544 พบว่าผลผลิตภาพการเพาะปลูกเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 21 และนอกจากปริมาณผลิตผลที่เพิ่มขึ้น สภาพดินที่ใช้เพาะปลูกก็มีคุณภาพดีขึ้นด้วยเช่นกัน โดยหากพิจารณาจากปริมาณคาร์บอนในดิน (Soil Carbon) พบว่าเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 80 ถึง 85 อีกทั้งเป็นการลดการใช้สารสังเคราะห์ ซึ่งเป็นผลดีต่อทั้งผู้บริโภคและลูกจ้างของบริษัท

เป้าหมายของบริษัทในอนาคต นอกเหนือจากการพัฒนาสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพสูง คือการสร้างกระบวนการผลิตที่มีประสิทธิภาพทางพลังงานสูงและประหยัดการใช้น้ำ ผ่านการใช้ปั๊มน้ำแบบแปรผัน และการใช้ระบบชลประทานแบบอิสระ (Gravitational Irrigation)

8.5 พื้นที่เป้าหมายสำหรับการลงทุนเกษตรแปรรูปและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

ผู้ประกอบการควรเลือกลงทุนด้านการเกษตรหรือการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำโดยพิจารณาจากปัจจัยสามประการ ได้แก่ การเข้าถึงวัตถุดิบ การเข้าถึงตลาด (หรือช่องทางการส่งสินค้าระหว่างประเทศ) และโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ระบบสาธารณูปโภค พลังงาน และพื้นที่อุตสาหกรรมที่พร้อมรองรับการจัดตั้งโรงงาน

ในการนี้ ระหว่างการเดินทางศึกษาข้อมูลเชิงลึกในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้ คณะเดินทางได้เข้าเยี่ยมชมพื้นที่จังหวัดกาเว็ง (กรุงพริทอเรีย และนครโจฮันเนสเบิร์ก) และจังหวัดควาซูลูนาทาล (นครเดอร์บัน และเมืองริชาร์ดเบย์) ซึ่งแต่ละแห่งมีความพร้อมรองรับการลงทุนด้านเกษตรแปรรูป มีโครงสร้างพื้นฐาน และระบบขนส่งขนส่งที่มีคุณภาพ อีกทั้งอยู่ใกล้แหล่งเพาะปลูก ซึ่งเป็นปัจจัยที่เอื้ออำนวย ในด้านการขนส่งวัตถุดิบ

ในด้านการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ คณะเดินทางได้เข้าเยี่ยมชม Amatikulu Aquaculture Development Zone ในเมืองอามาติกุลู จังหวัดควาซูลูนาทาล ซึ่งเป็นพื้นที่จัดสรรพร้อมรองรับการ



ลงทุนด้านการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำโดยเฉพาะ โดยรายละเอียดของพื้นที่การลงทุนแต่ละแห่งจะได้รับการนำเสนอในส่วนต่อไป

8.5.1 การเพาะปลูกและแปรรูปสินค้าเกษตร

8.5.1.1 จังหวัดกาวเต็ง

จังหวัดกาวเต็งเป็นที่ตั้งของนครโจฮันเนสเบิร์ก ศูนย์กลางการค้าและเศรษฐกิจของแอฟริกาใต้ เป็นจังหวัดที่ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวสูงที่สุดในประเทศ และมี GPP หรือผลผลิตทางเศรษฐกิจระดับจังหวัดสูงที่สุดในประเทศ หรือคิดสัดส่วนประมาณร้อยละ 34 ในปี 2558 ประชาชนจึงมีกำลังซื้อค่อนข้างสูง จึงเป็นตลาดที่น่าสนใจสำหรับสินค้าเกษตรแปรรูป

พืชที่มีการปลูกในพื้นที่นี้ ได้แก่ เมล็ดทานตะวัน หัวหอม และมะเขือเทศ (บริษัท ZZ2 มีพื้นที่เพาะปลูกมะเขือเทศที่ใหญ่ที่สุดในจังหวัดกาวเต็ง ประมาณ 1,500 เฮกเตอร์หรือประมาณ 15 ตร.กม. โดยมีผลผลิตต่อปีประมาณ 160,000 ตัน) ส่วนในด้านการปศุสัตว์ มีการเลี้ยงไก่เนื้อสูงเป็นอันดับ 5 ในแอฟริกาใต้ (เทียบในระดับจังหวัด) และมีการเลี้ยงไก่ไข่สูงเป็นอันดับ 1

ถึงแม้ว่าจังหวัดกาวเต็งมิใช่ศูนย์กลางการเพาะปลูกหรือการเลี้ยงปศุสัตว์ของประเทศแอฟริกาใต้ แต่บริษัทแปรรูปสินค้าเกษตรหลายแห่งยังเลือกที่จะลงทุนในพื้นที่นี้ และยังมีตลาดซื้อขายสินค้าเกษตร (Fresh Produce Market) ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ เนื่องจากความพร้อมในมิติอื่นๆ เช่น พื้นที่พร้อมรองรับการจัดตั้งโรงงาน จำนวนแรงงานที่พร้อมได้รับการว่าจ้าง และระบบการคมนาคมที่มีคุณภาพ การขนส่งวัตถุดิบหรือผลผลิตทางการเกษตรจากจังหวัดโดยรอบ เช่น จังหวัดฟรีสเทท ควาซูลู นาทัล หรือลิมโปโป ซึ่งเป็นแหล่งเพาะปลูกพืชและเพาะเลี้ยงสัตว์ขนาดใหญ่ จึงสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว มีต้นทุนไม่สูงนัก

ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยจึงควรพิจารณาด้วยว่า การลงทุนในจังหวัดกาวเต็งมิได้จำกัดห่วงโซ่อุปทานเฉพาะในจังหวัดเท่านั้น แต่ยังรวมถึงจังหวัดข้างเคียงด้วย ซึ่งทำให้พื้นที่จังหวัดกาวเต็งมีความน่าดึงดูดยิ่งขึ้นไปอีก

โครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมรองรับการลงทุน

โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่สำคัญในจังหวัดกาวเต็ง ได้แก่



- **ท่าอากาศยานนานาชาติโออาร์ แทมโบ (O.R. Tambo International Airport)** – เป็นสนามบินของนครโจฮันเนสเบิร์กและพริทอเรีย มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดในทวีปแอฟริกา และมีเที่ยวบินขนส่งสินค้าให้บริการไปยังเมืองอื่นๆ ในแอฟริกาใต้ และประเทศในทวีปยุโรปและเอเชีย
- **เส้นทางหมายเลข N3** – เป็นถนนจากนครโจฮันเนสเบิร์กไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านเมือง เลดีสมิธ (Ladysmith) ปีเตอร์มาริตซ์เบิร์ก (Pietermaritzburg) ไพน์ทาวน์ (Pinetown) ต่อยังนครเดอร์บัน (Durban) และท่าเรือเดอร์บัน (Port of Durban)
- **เส้นทางหมายเลข N1** – ตัดผ่านกรุงพริทอเรีย เชื่อมต่อกับชายแดนของประเทศบอตสวานาในทิศตะวันตก และโมซัมบิกในทิศตะวันออก
- **เส้นทางหมายเลข N1** – เป็นถนนจากนครโจฮันเนสเบิร์กไปทางทิศเหนือ เชื่อมต่อกับชายแดนของประเทศบอตสวานา
- **Fresh Produce Market** – นครโจฮันเนสเบิร์กและกรุงพริทอเรียเป็นที่ตั้งของ Joburg Market และ Tshwane Market ซึ่งเป็นตลาดซื้อขายสินค้าเกษตร (Fresh Produce Market) ที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 1 และ 2 ของแอฟริกาใต้ ผู้ประกอบการแปรรูปที่ตั้งโรงงานอยู่ในพื้นที่นี้จึงสามารถเข้าถึงวัตถุดิบได้อย่างรวดเร็ว ไม่ต้องแบกรับต้นทุนค่าขนส่งมากนัก

8.5.1.2 จังหวัดควาซูลู-นาทัล

ข้อมูลทั่วไป

จังหวัดควาซูลู-นาทัลตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทางตะวันออกของแอฟริกาใต้ มีประชากรมากที่สุดเป็นอันดับ 2 ของประเทศ หรือประมาณ 10.27 ล้านคน มีผลผลิตทางเศรษฐกิจระดับจังหวัดคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 16 ของ GDP แอฟริกาใต้ในปี 2558 หรือมากเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ

พืชที่มีการเพาะปลูกในพื้นที่นี้เป็นจำนวนมาก ได้แก่ อ้อย โดยเป็นจังหวัดที่มีการส่งออกอ้อยมากที่สุดในแอฟริกาใต้ มีมูลค่าส่งออก 1,493 ล้านแรนด์ หรือประมาณ 3,800 ล้านบาทในปี 2556 คิดสัดส่วนเป็นร้อยละ 49.5 ของมูลค่าอ้อยส่งออกทั้งหมด ส่วนในด้านปศุสัตว์ มีการเลี้ยงไก่เนื้อและไก่ไข่สูงเป็นอันดับ 4 ของประเทศ



โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่สำคัญในจังหวัดควาซูลู-นาทล ได้แก่

- **ท่าอากาศยานนานาชาติคิงชากา (King Shaka International Airport)** – อยู่ในนครเดอร์บัน มีเที่ยวบินโดยสารเชื่อมโยงกับหลายเมืองในแอฟริกาใต้ และเมืองการบินสำคัญในแถบตะวันออกกลาง ได้แก่ ดูไบ และโดฮา ส่วนเที่ยวบินขนส่งสินค้า มีให้บริการเฉพาะจุดหมายในประเทศ
- **ท่าเรือเดอร์บัน (Port of Durban)** – เป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในแอฟริกาใต้ และใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 2 ในทวีปแอฟริกา สามารถรองรับเรือยาวสูงสุด 500 เมตร และมีร่องน้ำลึก 17.5 เมตร เป็นท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าผ่าน (Goods Throughput) สูงที่สุดในแอฟริกาใต้ และสูงที่สุดในทวีปแอฟริกาใต้ ฆะฮารา (Sub-Saharan Africa)
- **ท่าเรือริชาร์ดเบย์ (Port of Richards Bay)** – เป็นท่าเรือของเมืองริชาร์ดเบย์ สามารถรองรับเรือยาวสูงสุด 500 เมตร และมีร่องน้ำลึก 12.8 เมตร
- **เส้นทางหมายเลข N2** – เป็นถนนชายฝั่งทางตะวันออกและใต้ เริ่มต้นจากเมืองเออร์เมลโล (Ermelo) ที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของกรุงพริทอเรียในพื้นที่จังหวัดกาวเต็ง (Gauteng) ต่อกันไปยังเมืองริชาร์ดเบย์ (Richards Bay) และเดอร์บัน (Durban) ในจังหวัดอีสเทิร์นเคป และไปจรดยังเมืองเคปทาวน์ (Cape Town) ในจังหวัดเวสเทิร์นเคป (Western Cape)
- **เขตอุตสาหกรรมในพื้นที่** – จังหวัดควาซูลู-นาทลมีพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ 3 แห่ง ที่นักลงทุนสามารถขอรับสิทธิประโยชน์ด้านการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล และการยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักรได้ อันได้แก่
 - Richards Bay Industrial Development Zone (Richards Bay IDZ) – ตั้งอยู่ติดกับท่าเรือริชาร์ดเบย์ โดยมีอุตสาหกรรมแปรรูปทางการเกษตร โดยมุ่งเน้นการตั้งอุตสาหกรรมขั้นต้น ได้แก่ การอบแห้งพืช (Crop-Drying) การนวดหรือการกะเทาะเมล็ด (Threshing/Shelling) การทำความสะอาด การคัดกรองคุณภาพ หรือการบรรจุสินค้าเกษตร และกิจกรรมการแปรรูป เช่น การโม่แป้งหรือการผลิตน้ำตาลไม้ เป็นต้น
 - East London Industrial Development Zone (East London IDZ) – ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเมืองเดอร์บัน มีอุตสาหกรรมยานยนต์ การเกษตรและ



พืชกรรมสวนรูปแบบใหม่ (High-Tech Agriculture and Horticulture)

อิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องนึ่งห่ม เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายหลัก

- **Dube Tradeport** – เป็นเขตอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ใกล้กับกรุงเดอร์บัน มีการจัดสรรพื้นที่รองรับการลงทุนแปรรูปสินค้าเกษตร พืชกรรมสวน การปลูกดอกไม้ และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ที่มุ่งเน้นการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในกระบวนการผลิต และยังมีพื้นที่เรือนกระจกควบคุมอุณหภูมิ (Climate-Controlled Glass-Covered) เหมาะสมต่อการแปรรูปการเกษตรแบบมีอายุสั้น (Short Shelf-Life Vegetables and Other Horticultural Products) ซึ่งทำให้มีการเพาะปลูกได้ตลอดปี

- **Fresh Produce Market** – Durban Fresh Produce Market เป็นตลาดซื้อขายสินค้าเกษตร (Fresh Produce Market) ประจำนครเดอร์บัน มีขนาดใหญ่ที่สุดเป็นอันดับที่ 3 ของแอฟริกาใต้ หากพิจารณาจากมูลค่าการซื้อขาย

8.5.2 การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

แอฟริกาใต้มุ่งเน้นการเพาะเลี้ยงสัตว์ที่อาศัยอยู่ในน้ำเค็ม หรือที่เรียกว่า Mariculture โดยเฉพาะหอยเป่าฮือ (ร้อยละ 21 ของหอยเป่าฮือเพาะเลี้ยงที่ได้รับการบริโภคทั่วโลกในปี 2553 ผลิตในแอฟริกาใต้) หอยนางรม หอยแมลงภู่ กุ้ง ปลาประเภท Finfish และสาหร่ายทะเล

สำหรับการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืดในแอฟริกาใต้ พบว่ามีการเพาะพันธุ์ปลาไหล ปลาดุก ปลาคาร์พ และปลาเทราท์ แต่เนื่องด้วยข้อจำกัดของปริมาณน้ำในแผ่นดิน (Inland Water) จึงไม่เป็นที่แพร่หลายนัก

8.5.2.1 จังหวัดควาซูลู-นาทาล

Aquaculture Development Zone (ADZ) เป็นพื้นที่ที่ได้มีการกำหนดให้ทำธุรกิจการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำและพืชน้ำเท่านั้น โดยอาจเป็นสัตว์จำพวกปลา (Fish) หอย (Molluscs) ครัสเตเชีย (Crustaceans) และพืชน้ำ โดยอาจเป็นการเพาะเลี้ยงในน้ำจืดหรือน้ำเค็มก็ได้ ทั้งนี้พื้นที่ ADZ จะได้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) เป็นการเรียบร้อยแล้ว ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนที่นักลงทุนต้องแบกรับ และประหยัดเวลาก่อนการลงทุน



เมืองอามาติกุลู จังหวัดควาซูลู-นาทาล เป็นที่ตั้งของ Amatikulu Aquaculture Development Zone (AADZ) ห่างจากนครเดอร์บันไปทางตอนเหนือประมาณ 130 กม. มีพื้นที่ประมาณ 1.1 ตร.กม. ซึ่งพื้นที่เหล่านี้อยู่ภายใต้การดูแลของกองทุนดูแลทรัพย์สิน Ingonyama Trust³ โดยนักลงทุนสามารถยื่นคำขอเช่าพื้นที่ผ่าน Department of Agriculture, Forestry and Fisheries ซึ่งจะช่วยดำเนินการเช่าที่ดินในนามนักลงทุน

AADZ ส่งเสริมการเพาะเลี้ยงปลาทิลาเปีย (Tilapia) กุ้ง (Prawn) ปลาสวยงาม (Ornamental Fish) และปลาหางเหลือง (Yellow Tail) โดยเปิดให้ลงทุนแล้วส่วนหนึ่ง และจะเปิดเต็มรูปแบบ เมื่อการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ AADZ จะเสร็จสิ้นในเดือนพฤษภาคม 2560

ด้วยที่ตั้งของเมืองอามาติกุลู ซึ่งอยู่ระหว่างท่าเรือขนาดใหญ่ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือริชาร์ด เบย์ และท่าเรือเดอร์บัน จึงทำให้ AADZ เหมาะสมต่อการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเพื่อส่งออกทางเรือ นอกจากนี้ นครเดอร์บันมีประชากรอยู่อาศัยมากที่สุดเป็นอันดับ 3 ของแอฟริกาใต้ และด้วยระยะทางจากนครโจฮันเนสเบิร์กที่ไม่ห่างกันมากนัก ประกอบกับระบบขนส่งทางบกที่มีคุณภาพ การลงทุนใน AADZ จึงเปิดช่องทางสู่ตลาดในประเทศได้เป็นอย่างดี

8.5.2.2 พื้นที่อื่นๆ

นอกจากเมืองอามาติกุลู รัฐบาลแอฟริกาใต้ยังมีแผนการจัดตั้ง Aquaculture Development Zone (ADZ) ในอีกหลายเมือง ได้แก่

- Coega Industrial Aquaculture Development Zone ในเมืองพอร์ตเอลิซาเบท จังหวัดอีสเทิร์นเคป – เป็นพื้นที่เพาะเลี้ยงบนบก (Land-Based Zone) ขนาดประมาณ 300 เฮกเตอร์ โดยสัตว์น้ำเป้าหมายได้แก่ ปลา เป้าฮื้อ และสาหร่าย
- Algoa Bay Aquaculture Development Zone ตั้งอยู่ใกล้เมืองพอร์ตเอลิซาเบท จังหวัดอีสเทิร์นเคป – เป็นพื้นที่เพาะเลี้ยงในทะเล (Sea-Based Zone) ขนาดประมาณ 285 เฮกเตอร์ โดยสัตว์น้ำเป้าหมายได้แก่ ปลาหางเหลือง (Yellowtail)
- East London Industrial Development Zone ตั้งอยู่ที่เมืองอีสต์ลอนดอน จังหวัดอีสเทิร์นเคป – เป็นพื้นที่เพาะเลี้ยงบนบก (Land-Based Zone) ขนาดประมาณ

³ พื้นที่นี้ในอดีตเป็นของกษัตริย์ซูลู (King Zulu) ชนเผ่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มาเป็นเวลานาน ในปัจจุบัน ความเป็นเจ้าของตกอยู่กับหัวหน้าชนเผ่า แต่กองทุนดูแลทรัพย์สิน Ingonyama Trust จะเป็นผู้ดูแลผลประโยชน์และเป็นตัวแทนในการบริหารจัดการ

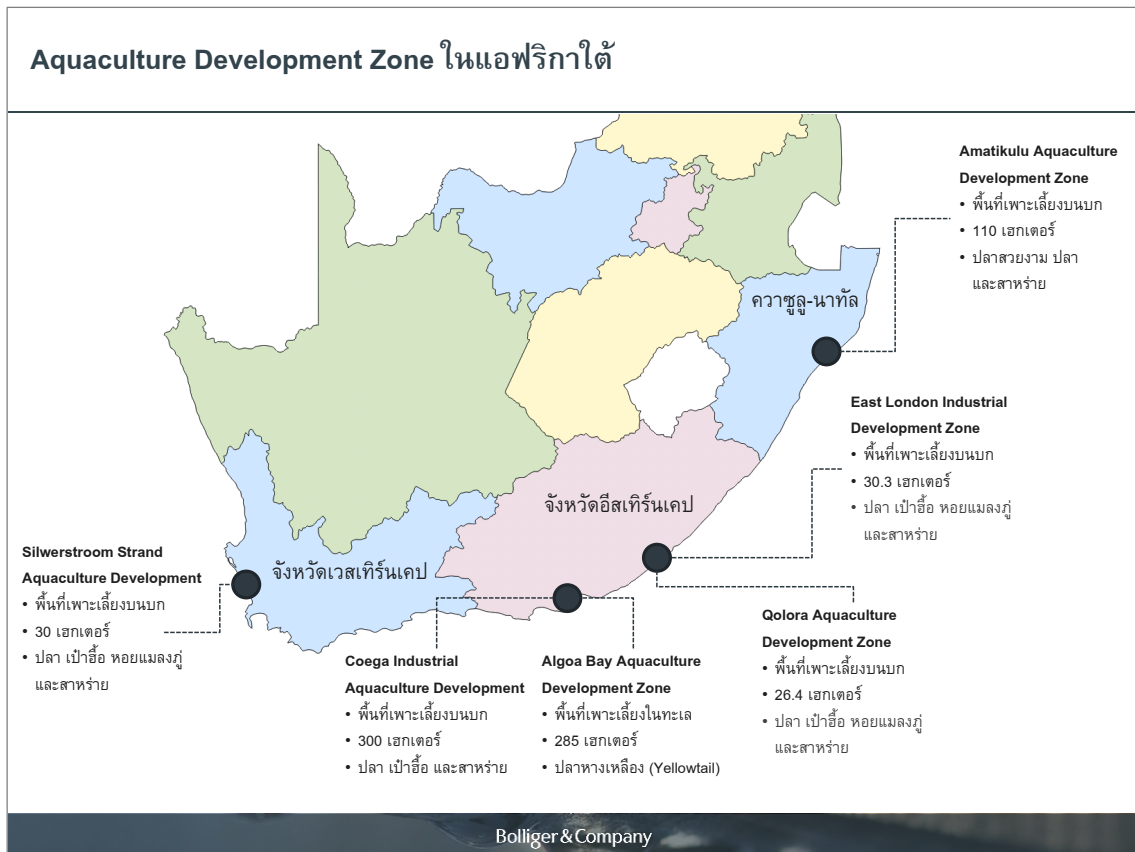


30.3 เฮกเตอร์ โดยสัตว์น้ำเป้าหมายได้แก่ ปลา เป๋าฮื้อ หอยแมลงภู่ และสาหร่าย

- Qolora Aquaculture Development Zone ตั้งอยู่ในเมืองอีสต์ลอนดอน จังหวัดอีสเทิร์นเคป – เป็นพื้นที่เพาะเลี้ยงบนบก (Land-Based Zone) ขนาดประมาณ 26.4 เฮกเตอร์ โดยสัตว์น้ำเป้าหมายได้แก่ ปลา เป๋าฮื้อ หอยแมลงภู่ และสาหร่าย
- Silwerstroom Strand Aquaculture Development ตั้งอยู่ใกล้เมืองเคปทาวน์ จังหวัดเวสเทิร์นเคป – เป็นพื้นที่เพาะเลี้ยงบนบก (Land-Based Zone) ขนาดประมาณ 30 เฮกเตอร์ โดยสัตว์น้ำเป้าหมายได้แก่ ปลา เป๋าฮื้อ หอยแมลงภู่ และสาหร่าย

ที่ตั้ง Aquaculture Development Zone (ADZ) แต่ละแห่งในแอฟริกาใต้ เป็นดังที่ปรากฏในภาพที่ 8-9

ภาพที่ 8-9 พื้นที่ตั้ง Aquaculture Development Zone (ADZ) ในแอฟริกาใต้



8.6 นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

แอฟริกาใต้สนับสนุนการลงทุนการแปรรูปสินค้าเกษตรและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ จัดเป็น Priority Sector ที่ผู้ประกอบการมีโอกาสได้รับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน โดยให้การสนับสนุนทางการเงิน และการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล หากลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

การศึกษาหัวข้อนี้จะเป็นการนำเสนอกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง สิทธิประโยชน์ทางการลงทุน และมาตรการด้านการค้าระหว่างประเทศ ตามลำดับ

8.6.1 นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบด้านการลงทุนภายในประเทศ

กฎหมายด้านการลงทุนในอุตสาหกรรม

แอฟริกาใต้ไม่มีกฎหมายที่จำกัดสัดส่วนการถือหุ้นบริษัทที่ดำเนินกิจการด้านการเกษตร การแปรรูปสินค้าเกษตร หรือการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ผู้ประกอบการไทยจึงสามารถเป็นเจ้าของแต่เพียงผู้เดียวได้ ไม่จำเป็นต้องมีหุ้นส่วนหรือร่วมทุนกับชาวแอฟริกาใต้

อย่างไรก็ตาม แอฟริกาใต้มีนโยบายส่งเสริมโอกาสทางเศรษฐกิจของประชากรผิวดำ หรือโครงการ Broad-Based Black Economic Empowerment (BB-BEE) ซึ่งเป็นการประเมินผลกระทบของการลงทุนและวิธีการประกอบธุรกิจต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตประชากรผิวดำ โดยเป็นการประเมินแบบให้คะแนน ไม่มีเกณฑ์ผ่านการประเมิน กล่าวคือ โครงการ BB-BEE มีใช้ข้อบังคับที่ธุรกิจใแอฟริกาใต้ต้องปฏิบัติตาม แต่คะแนนที่ได้รับจะมีผลกระทบต่อสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนที่บริษัทอาจได้รับพิจารณาจาก Department of Trade and Industry (DTI) (คะแนน BB-BEE เป็นข้อแม้เบื้องต้นต่อการรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนและโครงการสนับสนุนการลงทุนหลายโครงการ) โดยมีมิติที่จะได้รับการพิจารณา คือความเป็นเจ้าของ (Ownership) การควบคุมธุรกิจ (Management Control) การพัฒนาฝีมือ (Skills Development) การพัฒนาองค์กรและซัพพลายเออร์ (Enterprise and Supplier Development) และการพัฒนาเศรษฐกิจสังคม (Socio-economic Development) ทั้งนี้ รายละเอียดโครงการ BB-BEE สามารถหาเพิ่มเติมได้ในบทที่ 4



ดังนั้น ไม่ว่าผู้ประกอบการไทยจะเลือกลงทุนโดยมีหรือไม่มีหุ้นส่วนชาวแอฟริกาใต้ ควรศึกษาข้อแม้ของนโยบาย BB-BEE อย่างถี่ถ้วนก่อน โดยเฉพาะข้อแม้เบื้องต้นในการรับสิทธิประโยชน์ ซึ่งจะแตกต่างกันไปตามอุตสาหกรรมที่ลงทุน

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

ณ เดือนกรกฎาคม 2560 แอฟริกาใต้ยังไม่บังคับใช้กฎหมายในระดับรัฐบาลกลางที่กำกับธุรกิจการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำโดยเฉพาะ (กฎหมายการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็มอยู่ระหว่างการพิจารณาโดยรัฐสภาแอฟริกาใต้) ดังนั้น ข้อบังคับจะแตกต่างกันไปแล้วแต่จังหวัด

อย่างไรก็ตาม ข้อบังคับเรื่องการทำรายงานประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ถูกกำหนดไว้ในกฎหมายอีกฉบับหนึ่ง ได้แก่ National Environmental Management Act (1998) ซึ่งระบุไว้ว่า ผู้ประกอบการต้องทำการประเมินเบื้องต้น (Basic Assessment) หากจะเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ซึ่งรวมถึงการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด น้ำเค็ม และการเพาะเลี้ยงสาหร่าย โดยมีปริมาณการผลิตไม่ต่ำกว่า 10,000 กก. ต่อปี

ทั้งนี้ ถึงแม้ปริมาณการผลิตไม่สูงถึง 10,000 กก. ต่อปี แต่หากมีการดำเนินการดังต่อไปนี้ จะต้องทำการประเมินเบื้องต้นด้วยเช่นกัน

- มีการขุดเจาะหรือก่อสร้างเขื่อนหรือที่กักเก็บน้ำที่มีขนาดใหญ่กว่า 50,000 ลูกบาศก์เมตร
- มีการก่อสร้างในทะเล หรือในพื้นที่ไม่เกิน 100 เมตรจากชายฝั่ง
- มีการนำเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำที่มีการดัดแปลงพันธุกรรม

โครงการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำต้องมีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมฉบับเต็ม หากมีการสร้างบ่อหรือเขื่อนกักเก็บน้ำสูงกว่า 5 เมตร หรือมีการเพาะเลี้ยงสัตว์ชนิดใหม่ที่ไม่ได้อาศัยอยู่ตามธรรมชาติมาก่อนอยู่แล้ว หรือพื้นที่ที่มีการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (พื้นที่โครงการ ซึ่งรวมโครงสร้างอื่นๆ ในพื้นที่) มีขนาดใหญ่กว่า 20 เฮกเตอร์

กฎหมายการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็ม (Mariculture) กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาในรัฐสภาแอฟริกาใต้ ซึ่งจะปิดช่องว่างความแตกต่างระหว่างกฎหมายในแต่ละจังหวัด



8.6.2 สิทธิประโยชน์ทางการลงทุน

Department of Trade and Industry ให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ผ่านการให้เงินอุดหนุนการลงทุน ดังต่อไปนี้

➤ Aquaculture Development and Enhancement Programme (ADEP)

Aquaculture Development and Enhancement Programme (ADEP) เป็นโครงการส่งเสริมการลงทุนเพื่อเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการลงทุนเพาะเลี้ยงพืชและสัตว์น้ำ ทั้งการเพาะเลี้ยงการแปรรูป และบริการสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง โดยธุรกิจที่เข้าเกณฑ์การรับสิทธิประโยชน์นี้ต้องได้รับการจัดอยู่ในหมวด 132⁴, 301 หรือ 3012⁵ ตาม Standard Industrial Classification (SIC) โดยนักลงทุนผู้ประสงค์จะรับสิทธิประโยชน์จากโครงการนี้ ต้องยื่นคำภายในวันที่ 31 มีนาคม 2561

กิจกรรมที่ได้รับการสนับสนุน

- **กิจกรรมปฐมภูมิ** ได้แก่ การเพาะเลี้ยง การผลิตลูกปลา (Fingerling) และการเพาะฟักปลา
- **กิจกรรมทุติยภูมิ** ได้แก่ การแช่แข็ง การบรรจุ การแลเนื้อ การแปรรูปโดยการหมักเกลือหรือการรมควัน รวมถึงการจัดการของเสียที่เกิดจากการเพาะเลี้ยง เช่น การสกัดน้ำมันปลา การแต่เติมคุณค่าของโปรตีน (Protein Beneficiation) การทำปุ๋ยออร์แกนิก และการทำอาหารสัตว์
- **กิจกรรมตติยภูมิ** – การผลิตอาหารที่ใช้เลี้ยงสัตว์น้ำ การพัฒนาและวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ และบริการสุขอนามัยสัตว์น้ำเพาะเลี้ยง

⁴ SIC 132 ได้แก่ โรงเพาะฟักปลาและการทำฟาร์มเพาะเลี้ยงปลา (Fish Hatcheries and Fish Farms)

⁵ ISIC 301 และ 3012 ได้แก่ การผลิต การแปรรูป และการเลี้ยงดู (Preserving) ปลาที่ถูกเพาะเลี้ยง



การรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน

สิทธิประโยชน์ภายใต้โครงการ ADEP จะมาในรูปของเงินสนับสนุน ที่สามารถนำไปลงทุนซื้อ/เช่าที่ดิน การจัดซื้อเครื่องจักร ยานพาหนะ โครงสร้างที่ใช้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ และอาหารที่ใช้เลี้ยงสัตว์น้ำเพาะเลี้ยง โดยมูลค่าเงินสนับสนุนจะต่างไปตามมูลค่าการลงทุน จำนวนตำแหน่งงานที่จะมีการว่าจ้าง พื้นที่การลงทุน และคะแนน BB-BEE ของบริษัท ซึ่งจะได้รับการนำเสนอไว้ในตารางที่ 8-6 และตารางที่ 8-7 ตามลำดับ

ตารางที่ 8-6 มูลค่าเงินสนับสนุนที่จะได้รับจากโครงการ

Aquaculture Development and Enhancement Programme (ADEP)

มูลค่าการลงทุน	ได้รับคะแนน EBC อย่างน้อย 4 คะแนน	ได้รับคะแนน EBC อย่างน้อย 4 คะแนน	เงินสนับสนุนสูงสุด
สัดส่วนเงินสนับสนุนเทียบกับมูลค่าการลงทุน			
น้อยกว่า 5 ล้านแรนด์	ร้อยละ 40	ร้อยละ 45	2.25 ล้านแรนด์
5 ถึง 30 ล้านแรนด์	ร้อยละ 30	ร้อยละ 35	10.5 ล้านแรนด์
30 ถึง 200 ล้านแรนด์	ร้อยละ 20	ร้อยละ 25	40 ล้านแรนด์

หมายเหตุ: คะแนน EBC คือคะแนน Economic Benefit Score ซึ่งจะได้รับการนำเสนอในลำดับต่อไป

ที่มา: Department of Trade and Industry (DTI)

ตารางที่ 8-7 ข้อแม้การรับสิทธิประโยชน์จากโครงการ

Aquaculture Development and Enhancement Programme (ADEP)

ข้อแม้	เกณฑ์การพิจารณา	คะแนน
มูลค่าการลงทุน	น้อยกว่า 5 ล้านแรนด์	1
	5 ถึง 30 ล้านแรนด์	2
	30 ถึง 200 ล้านแรนด์	3
ตำแหน่งงานที่มีการว่าจ้าง	1 ตำแหน่งต่อการลงทุน 1 ล้านแรนด์	1
	มากกว่า 1 แต่ไม่เกิน 2 ตำแหน่งต่อการลงทุน 1 ล้านแรนด์	2
	มากกว่า 2 ตำแหน่งต่อการลงทุน 1 ล้านแรนด์	3
พื้นที่การลงทุน	พื้นที่ที่มีอัตราการว่างงานสูงกว่าร้อยละ 25	1
	Aquaculture Development Zone (ADZ) และ Special Economic Zone (SEZ)	2
	Aquaculture Development Zone (ADZ) และ Special Economic Zone (SEZ) ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีอัตราการว่างงานสูงกว่าร้อยละ 25	3



ข้อแม้	เกณฑ์การพิจารณา	คะแนน
คะแนน BB-BEE	คะแนนสูงกว่าหรือเท่ากับ 65 แต่ไม่เกิน 75	1
	คะแนนสูงกว่าหรือเท่ากับ 75 แต่ไม่เกิน 85	2
	คะแนนสูงกว่าหรือเท่ากับ 85 แต่ไม่เกิน 100	3
	คะแนนสูงกว่า 100	4

ที่มา: Department of Trade and Industry (DTI)

➤ Agro-Processing Support Scheme (APSS)

Agro-Processing Support Scheme (APSS) เป็นโครงการสนับสนุนเงินลงทุนในด้านการแปรรูปและการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตร โดยอาจเป็นได้ทั้งการลงทุนใหม่ หรือการลงทุนเพื่อปรับปรุงกระบวนการผลิต ซึ่งรวมถึงกิจกรรมดังต่อไปนี้

- การสร้างมูลค่าเพิ่ม/การแปรรูปอาหารและเครื่องดื่ม
- การผลิตเฟอร์นิเจอร์
- การแปรรูปใย (Fiber Processing)
- การผลิตอาหารสัตว์
- การผลิตปุ๋ย

ข้อแม้การรับสิทธิประโยชน์ภายใต้โครงการ APSS ต้องได้รับการประเมิน BB-BEE อย่างระดับ 4 ขึ้นไป และวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตร้อยละ 50 ต้องจัดซื้อมาจากประชากรผิวดำในแอฟริกาใต้ โดยปริมาณเงินลงทุนสนับสนุนที่อาจได้รับ เป็นดังที่ปรากฏในตารางที่ 8-8



**ตารางที่ 8-8 เงินทุนสนับสนุนที่อาจได้รับภายใต้โครงการ
Agro-Processing Support Scheme (APSS)**

ประเภทการลงทุน	มูลค่าการลงทุน	สัดส่วนเงินสนับสนุน	มูลค่าเงินสนับสนุนสูงสุด
การลงทุนใหม่	1 ถึง 10 ล้านแรนด์	ร้อยละ 30 ของมูลค่าการลงทุน	3 ล้านแรนด์
การลงทุนใหม่	มากกว่า 10 ล้านแรนด์	ร้อยละ 20	20 ล้านแรนด์
การลงทุนเพื่อปรับปรุงการผลิต (มีมูลค่าการลงทุนเดิมน้อยกว่า 10 ล้านแรนด์)	1 ถึง 10 ล้านแรนด์	ร้อยละ 30	3 ล้านแรนด์
การลงทุนเพื่อปรับปรุงการผลิต (มีมูลค่าการลงทุนเดิมมากกว่า 10 ล้านแรนด์)	มากกว่า 10 ล้านแรนด์	ร้อยละ 20	20 ล้านแรนด์

ที่มา: Department of Trade and Industry (DTI)

8.6.3 มาตรการด้านการค้าระหว่างประเทศ

ดังที่ได้นำเสนอไปในบทที่ 2 แอฟริกใต้เป็นสมาชิกของ Southern African Customs Union (SACU) ซึ่งเป็นความตกลงทางการค้าระหว่างประเทศในแอฟริกาตอนใต้ ได้แก่ แอฟริกาใต้ บอตสวานา นามิเบีย เลโซโท และสวาซิแลนด์ รวมทั้งเป็นสมาชิกของ Southern African Development Community (SADC) FTA ซึ่งประกอบไปด้วยประเทศกลุ่ม SACU และอีก 7 ประเทศแอฟริกาใต้ มาดากัสการ์ มาลาวี มอริเชียส โมซัมบิก แทนซาเนีย แซมเบีย และซิมบับเว ดังนั้น แอฟริกาใต้จึงสามารถส่งออกสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปไปยังประเทศเหล่านี้ได้โดยเสียอากรน้อยกว่าประเทศอื่นๆ ในทวีปแอฟริกา

อัตราอากรนำเข้าสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากแอฟริกาใต้ไปยังตลาดสำคัญในทวีปต่างๆ ของโลก เป็นดังที่ปรากฏในตารางที่ 8-9 และตารางที่ 8-10

ส่วนคำอธิบายประเภทสินค้าเป็นดังที่ปรากฏในตารางที่ 8-11

ตารางที่ 8-9 อัตราอากรนำเข้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากแอฟริกาใต้ (ตารางที่ 1 จาก 2)

รหัสสินค้า	02	04	06	07	08	09	10	11	12	13
อเมริกาเหนือ										
แคนาดา	53%	212%	6%	5%	1%	0%	24%	12%	0%	0%
คิวบา	10%	14%	2%	10%	6%	18%	6%	3%	5%	8%
สหรัฐ	2%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%



รหัสสินค้า	02	04	06	07	08	09	10	11	12	13
อเมริกาใต้										
บราซิล	10%	21%	3%	9%	10%	10%	6%	12%	4%	7%
นิการากัว	27%	34%	6%	14%	13%	13%	11%	3%	0%	0%
ปารากวัย	10%	15%	6%	6%	10%	10%	6%	12%	4%	7%
ยุโรป										
อาร์เมเนีย	18%	10%	4%	9%	4%	2%	2%	5%	1%	4%
ออสเตรีย	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
เบลเยียม	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
บัลแกเรีย	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
โครเอเชีย	20%	16%	4%	1%	4%	0%	3%	9%	0%	2%
สาธารณรัฐเช็ก	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
เดนมาร์ก	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
เอสโตเนีย	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
ฟินแลนด์	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
ฝรั่งเศส	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
เยอรมนี	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
กรีซ	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
ฮังการี	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
ไอซ์แลนด์	149%	70%	99%	20%	0%	0%	18%	7%	0%	0%
ไอร์แลนด์	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
อิตาลี	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
ลิทัวเนีย	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
ลักเซมเบิร์ก	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
มาซิโดเนีย	17%	19%	13%	35%	21%	9%	14%	10%	1%	0%
มอลตา	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
มอลโดวา	21%	12%	11%	13%	11%	9%	9%	6%	6%	6%
เนเธอร์แลนด์	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
นอร์เวย์	156%	68%	55%	18%	3%	0%	30%	34%	15%	0%
โปแลนด์	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
โปรตุเกส	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
โรมาเนีย	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
เซอร์เบีย	30%	25%	13%	20%	13%	6%	25%	20%	7%	3%
สโลวาเกีย	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
สโลวีเนีย	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
สเปน	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%



รหัสสินค้า	02	04	06	07	08	09	10	11	12	13
สวีเดน	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
สวิตเซอร์แลนด์	336%	73%	4%	49%	14%	0%	21%	24%	5%	0%
ตุรกี	186%	127%	28%	27%	65%	44%	91%	35%	7%	4%
สหราชอาณาจักร	15%	15%	3%	2%	4%	0%	2%	11%	0%	1%
เอเชียแปซิฟิก										
ออสเตรเลีย	0%	3%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	2%
นิวซีแลนด์	3%	2%	0%	0%	0%	1%	0%	2%	0%	0%
ตะวันออกกลาง										
บาห์เรน	4%	5%	4%	2%	1%	1%	0%	2%	2%	5%
อิสราเอล	33%	69%	8%	31%	24%	1%	42%	1%	1%	2%
คูเวต	13%	5%	14%	3%	28%	2%	0%	4%	2%	0%
อียิปต์	4%	5%	4%	2%	1%	1%	0%	2%	2%	5%
ปาเลสไตน์	26%	70%	8%	20%	20%	3%	22%	5%	1%	2%
กาตาร์	4%	5%	4%	2%	1%	1%	0%	2%	2%	5%
สหรัฐอเมริกา เอมิเรตส์	4%	5%	4%	2%	1%	1%	0%	2%	2%	5%
เยเมน	10%	5%	5%	19%	23%	5%	0%	5%	6%	7%
เอเชีย										
บังกลาเทศ	25%	20%	11%	10%	22%	24%	3%	13%	1%	9%
บรูไน	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
จีน	16%	12%	9%	12%	15%	11%	52%	26%	3%	16%
ฮ่องกง	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
อินเดีย	38%	35%	30%	31%	32%	93%	60%	33%	28%	30%
ญี่ปุ่น	34%	57%	0%	9%	9%	4%	42%	43%	3%	2%
ลาว	5%	6%	17%	10%	13%	30%	2%	3%	2%	11%
เนปาล	10%	18%	10%	10%	11%	22%	10%	10%	10%	10%
โอมาน	5%	5%	4%	2%	1%	1%	0%	2%	2%	5%
ปากีสถาน	10%	19%	9%	4%	18%	10%	10%	13%	3%	16%
รัสเซีย	36%	11%	4%	9%	3%	2%	3%	7%	1%	4%
สิงคโปร์	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
เวียดนาม	16%	7%	7%	15%	17%	21%	19%	14%	2%	5%
แอฟริกา										
เบลีซ	35%	9%	22%	14%	42%	18%	14%	16%	12%	5%
เบนิน	35%	11%	13%	24%	19%	13%	8%	15%	8%	5%
บอตสวานา	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%



รหัสสินค้า	02	04	06	07	08	09	10	11	12	13
บุรันดี	25%	53%	8%	25%	25%	25%	9%	31%	5%	0%
สาธารณรัฐแอฟริกากลาง	11%	10%	12%	30%	30%	30%	6%	12%	7%	10%
โกตดิวัวร์	35%	11%	13%	24%	19%	13%	8%	15%	8%	5%
กานา	35%	11%	13%	24%	19%	13%	14%	15%	8%	5%
เคนยา	25%	53%	8%	25%	25%	25%	23%	34%	5%	0%
เลโซโท	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
มาลาวี	0%	3%	5%	7%	11%	11%	0%	6%	0%	0%
มาลี	35%	11%	13%	24%	19%	13%	8%	15%	8%	5%
มอริเชียส	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
โมร็อกโก	138%	63%	9%	27%	32%	12%	24%	40%	3%	3%
นามิเบีย	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
ไนเจอร์	35%	11%	13%	24%	19%	13%	8%	15%	8%	5%
ไนจีเรีย	35%	10%	13%	24%	19%	11%	8%	15%	8%	5%
รวันดา	25%	53%	8%	25%	25%	25%	27%	34%	5%	0%
เซเนกัล	35%	11%	13%	24%	19%	13%	8%	15%	8%	5%
สวาซิแลนด์	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
โตโก	35%	11%	13%	24%	19%	13%	8%	15%	8%	5%
ยูกันดา	25%	53%	8%	25%	25%	25%	29%	34%	5%	0%

ที่มา: International Trade Center (ITC) Market Access Map

**ตารางที่ 8-10 อัตราอากรนำเข้าเกษตร
และเกษตรแปรรูปจากแอฟริกากลาง (ตารางที่ 2 จาก 2)**

รหัสสินค้า	14	15	16	17	18	19	20	21	23
อเมริกาเหนือ									
แคนาดา	0%	9%	47%	2%	51%	24%	5%	32%	5%
คิวบา	4%	6%	15%	22%	29%	11%	16%	21%	9%
สหรัฐ	0%	0%	0%	10%	4%	2%	1%	5%	1%
อเมริกาใต้									
บราซิล	6%	10%	16%	17%	17%	17%	15%	16%	7%
นิการากัว	4%	8%	16%	33%	12%	11%	13%	11%	7%
ปารากวัย	6%	10%	16%	22%	10%	15%	14%	16%	7%
ยุโรป									
อาร์เมเนีย	7%	7%	12%	17%	5%	10%	7%	11%	4%



รหัสสินค้า	14	15	16	17	18	19	20	21	23
ออสเตรเลีย	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
เบลเยียม	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
บัลแกเรีย	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
โครเอเชีย	0%	0%	5%	33%	0%	12%	5%	3%	1%
สาธารณรัฐเช็ก	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
เดนมาร์ก	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
เอสโตเนีย	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
ฟินแลนด์	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
ฝรั่งเศส	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
เยอรมนี	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
กรีซ	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
ฮังการี	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
ไอซ์แลนด์	0%	2%	53%	1%	3%	2%	7%	6%	33%
ไอร์แลนด์	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
อิตาลี	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
ลิทัวเนีย	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
ลักเซมเบิร์ก	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
มาซิโดเนีย	0%	4%	9%	5%	14%	22%	30%	20%	3%
มอลตา	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
มอลโดวา	10%	13%	14%	62%	11%	11%	15%	13%	6%
เนเธอร์แลนด์	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
นอร์เวย์	0%	13%	51%	8%	10%	15%	27%	3%	29%
โปแลนด์	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
โปรตุเกส	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
โรมาเนีย	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
เซอร์เบีย	2%	10%	22%	19%	14%	29%	19%	23%	10%
สโลวาเกีย	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
สโลวีเนีย	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
สเปน	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
สวีเดน	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
สวิตเซอร์แลนด์	0%	46%	38%	2%	4%	13%	28%	5%	3%
ตุรกี	0%	23%	98%	107%	6%	15%	54%	26%	6%
สหราชอาณาจักร	0%	0%	7%	29%	0%	13%	5%	4%	0%
เอเชียแปซิฟิก									
ออสเตรเลีย	0%	2%	3%	3%	3%	4%	5%	2%	0%



รหัสสินค้า	14	15	16	17	18	19	20	21	23
นิวซีแลนด์	0%	0%	2%	2%	3%	5%	3%	3%	1%
ตะวันออกกลาง									
บาห์เรน	5%	5%	5%	0%	5%	3%	5%	5%	2%
อิสราเอล	29%	8%	9%	0%	0%	3%	14%	5%	3%
คูเวต	3%	1%	13%	18%	13%	18%	17%	166%	5%
อียิปต์	5%	5%	5%	0%	5%	3%	5%	5%	2%
ปาเลสไตน์	42%	7%	7%	0%	1%	3%	14%	5%	2%
กาตาร์	5%	5%	5%	0%	5%	3%	5%	5%	2%
สหรัฐอาหรับ เอมิเรตส์	5%	5%	5%	0%	5%	3%	5%	5%	2%
เยเมน	15%	7%	20%	5%	9%	7%	8%	9%	5%
เอเชีย									
บังกลาเทศ	14%	9%	25%	12%	21%	25%	25%	18%	1%
บรูไน	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	41%	0%
จีน	8%	11%	11%	34%	11%	18%	18%	19%	7%
ฮ่องกง	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
อินเดีย	30%	17%	49%	66%	30%	31%	30%	87%	19%
ญี่ปุ่น	1%	4%	9%	19%	17%	27%	15%	28%	0%
ลาว	20%	10%	24%	10%	10%	15%	10%	6%	5%
เนปาล	10%	11%	15%	13%	25%	18%	20%	19%	9%
โอมาน	5%	5%	9%	1%	18%	3%	9%	5%	2%
ปากีสถาน	58%	8%	20%	18%	16%	20%	19%	19%	12%
รัสเซีย	7%	7%	12%	17%	5%	11%	7%	11%	4%
สิงคโปร์	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
เวียดนาม	5%	12%	28%	53%	13%	18%	28%	20%	1%
แอฟริกา									
เบลีซ	5%	7%	11%	31%	16%	15%	30%	24%	6%
เบนิน	5%	20%	25%	19%	31%	20%	21%	16%	10%
บอตสวานา	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
บูร์กินดี	10%	13%	25%	72%	12%	21%	25%	15%	9%
สาธารณรัฐ แอฟริกากลาง	10%	18%	30%	30%	30%	15%	30%	23%	10%
โกตดิวัวร์	5%	20%	25%	19%	31%	20%	21%	16%	10%
กานา	5%	20%	25%	19%	31%	20%	21%	16%	10%
เคนยา	10%	13%	25%	72%	12%	21%	25%	15%	9%



รหัสสินค้า	14	15	16	17	18	19	20	21	23
เลโซโท	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
มาลาวี	0%	10%	9%	14%	14%	15%	18%	21%	2%
มาลี	5%	20%	25%	19%	31%	20%	21%	16%	10%
มอริเชียส	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
โมร็อกโก	3%	15%	39%	35%	15%	16%	34%	21%	4%
นามิเบีย	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
ไนเจอร์	5%	20%	25%	19%	31%	20%	21%	16%	10%
ไนจีเรีย	5%	20%	25%	19%	31%	20%	20%	15%	10%
รวันดา	10%	13%	25%	31%	12%	21%	25%	15%	9%
เซเนกัล	5%	20%	25%	19%	31%	20%	21%	16%	10%
สวาซิแลนด์	0%	0%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	0%
โตโก	5%	20%	25%	19%	31%	20%	21%	16%	10%
ยูกันดา	10%	13%	25%	72%	12%	21%	25%	15%	9%

ที่มา: International Trade Center (ITC) Market Access Map

ตารางที่ 8-11 คำอธิบายรหัสสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป

รหัส	คำอธิบาย
02	เนื้อสัตว์และส่วนอื่นของสัตว์ที่บริโภคได้
04	ผลิตภัณฑ์นม ไข่สัตว์ปีก น้ำผึ้งธรรมชาติผลิตภัณฑ์จากสัตว์ที่บริโภคได้ซึ่งไม่ได้ระบุหรือรวมไว้ในที่อื่น
06	ต้นไม้และพืชอื่น ๆ ที่มีชีวิต หัว รากและสิ่งที่คล้ายกัน ดอกไม้และใบไม้ที่ใช้ประดับ
07	พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้
08	ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้จำพวกส้มหรือเปลือกแดง
09	กาแฟ ชา ชามาเต้ และเครื่องเทศ
10	ธัญพืช
11	ผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมไม้สีเมล็ดธัญพืชมอลต์ สตาร์ช อินูลิน และกลูเทนจากข้าวสาลี
12	เมล็ดพืชและผลไม้ ที่มีน้ำมัน เมล็ดธัญพืชเมล็ดพืชและผลไม้เบ็ดเตล็ด พืชที่ใช้ในอุตสาหกรรมหรือใช้เป็นยา พางและหญ้าแห้งที่ใช้เป็นอาหารสัตว์
13	ครั้ง รวมทั้งกัม เรซิน น้ำเลี้ยง (แซป) และสิ่งสกัดอื่น ๆ จากพืช
14	วัตถุดิบจากพืชที่ใช้ถักสาน ผลิตภัณฑ์จากพืชที่ไม่ได้ระบุหรือรวมไว้ในที่อื่น
15	ไขมันและน้ำมันที่ได้จากสัตว์หรือพืช และผลิตภัณฑ์ที่แยกได้จากไขมันและน้ำมันดังกล่าว ไขมันที่บริโภคได้ซึ่งจัดทำแล้ว ไขที่ได้จากสัตว์หรือพืช
16	ของปรุงแต่งจากเนื้อสัตว์ ปลาหรือสัตว์น้ำจำพวกครัสตาเซีย โมลลัสก์หรือจากสัตว์น้ำที่ไม่มีกระดูกสันหลังอื่น ๆ
17	น้ำตาลและขนมทำจากน้ำตาล (ซูการ์คอนเฟกชันเนอร์รี่)



รหัส	คำอธิบาย
18	โกโก้และของปรุงแต่งที่ทำจากโกโก้
19	ของปรุงแต่งจากรัฐพีช แอปเปิ้ล สตาร์ช หรือนมผลิตภัณฑ์อาหารจำพวกเพสทรี
20	ของปรุงแต่งทำจากพีชฝัก ผลไม้ ลูกนัตหรือจากส่วนอื่นของพีช
21	ของปรุงแต่งเบ็ดเตล็ดที่บริโภคได้
23	กากและเศษที่เหลือจากอุตสาหกรรมผลิตอาหารอาหารที่จัดทำไว้สำหรับเลี้ยงสัตว์

ที่มา: International Trade Center (ITC) Market Access Map

8.7 ปัญหาและอุปสรรคที่อาจพบในการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร และเกษตรแปรรูปในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

8.7.1 ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน

Broad-Based Black Economic Empowerment (BB-BEE) มีความซับซ้อนและไม่เอื้ออำนวยต่อการลงทุนจากต่างประเทศ – กระแส BB-BEE สะท้อนถึงควมมีส่วนร่วมของประชากรผิวดำกับธุรกิจ ในมิติด้านความเป็นเจ้าของ (Ownership) การควบคุมธุรกิจ (Management Control) การพัฒนาฝีมือ (Skills Development) การพัฒนาองค์กรและซัพพลายเออร์ (Enterprise and Supplier Development) และการพัฒนาเศรษฐกิจสังคม (Socio-economic Development) โดยวิธีการคำนวณจะแตกต่างกันไปตามอุตสาหกรรม ข้อแม้การได้คะแนนบางข้ออาจเป็นไปได้ยากสำหรับชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุน เช่น สัดส่วนความเป็นเจ้าของของประชากรผิวดำ สัดส่วนคะแนนเสี่ยงในคณะกรรมการบริษัท

สภาวะแห้งแล้ง – ในปี 2559 ถึง 2560 แอฟริกาใต้ต้องเผชิญกับสภาวะแห้งแล้งที่ค่อนข้างความรุนแรง ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคการเกษตรเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม รัฐบาลแอฟริกาใต้มิได้นิ่งนอนใจกับปัญหานี้ โดยได้ประกาศว่ารัฐบาลจะให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการบริหารจัดการน้ำมากยิ่งขึ้น ในเบื้องต้น ได้ประกาศจะสร้างเขื่อนใหม่ทั้งหมด 6 แห่ง ในจังหวัดอีสเทิร์นเคป เวสเทิร์นเคป ลิมโปโป และควาซูลู-นาทาล ซึ่งล้วนเป็นจังหวัดที่พึ่งพารายได้จากอุตสาหกรรมการเกษตร



8.7.2 ความเสี่ยงในโอกาส

นโยบายการถือครองที่ดินที่อาจมีการเปลี่ยนแปลง – ในปี 2560 แอฟริกาใต้ได้ร่างกฎหมายที่ห้ามชาวต่างชาติถือครองที่ดินทางการเกษตร (Agriculture Land) ซึ่งอาจเป็นสัญญาณบ่งชี้ทำที่ต่อการลงทุนจากต่างประเทศที่กำลังเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งหากกฎหมายนี้ถูกบังคับใช้จริงผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเกษตรจะได้รับผลกระทบโดยตรง ผู้ประกอบการไทยที่ลงทุนทำฟาร์มเพาะปลูกในแอฟริกาใต้จึงควรมีแนวทางรองรับปัญหานี้ โดยอาจเลือกเช่าที่ดินแทนการซื้อขาด และติดตามความคืบหน้าในประเด็นนี้อย่างใกล้ชิด

8.8 ข้อเสนอแนะสำหรับนักลงทุนไทยในการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

8.8.1 รูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย

กฎหมายการลงทุนของแอฟริกาใต้ไม่ได้จำกัดสัดส่วนการถือครองหุ้นชาวต่างชาติไว้ ผู้ประกอบการไทยที่จะเข้าไปลงทุนจึงสามารถเป็นเจ้าของแต่เพียงผู้เดียวได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อบังคับของโครงการ Broad-Based Black Economic Empowerment (BB-BEE) ที่ค่อนข้างซับซ้อน จึงควรรหาหุ้นส่วนที่เป็นชาวแอฟริกาใต้ผิวดำ หรือในกรณีที่ประสงค์จะถือครองหุ้นแต่เพียงผู้เดียว ควรมีที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับโครงการนี้ ซึ่งสามารถให้คำแนะนำเกี่ยวกับการปรับปรุงคะแนนให้ไม่น้อยไปกว่าระดับที่จะมีผลกระทบต่อการได้รับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน

ภาคส่วนของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพมากที่สุดคือ (1) การทำฟาร์มเพาะปลูกและแปรรูปพืชกรรมสวนโดยเฉพาะผลไม้ตระกูลส้ม องุ่น แอปเปิ้ล ลูกแพร์ ลูกพีช และมะนาว ซึ่งมีการส่งออกเป็นสินค้าสดในปริมาณมาก เป็นช่องทางที่ผู้ประกอบการไทยสามารถเข้าไปเติมเต็มได้ (2) อาหารพร้อมรับประทาน (Ready Eat Meal) เพื่อสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคในเมืองใหญ่ และ (3) การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เช่น ปลาเทราต์สายพันธุ์ต่างๆ ปลาทิลapia หอยแมลงภู่ หอยเป่าฮื้อ และปลาแซลมอน

อนึ่ง มีหลายปัจจัยที่จะเกื้อหนุนให้การลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปในแอฟริกาใต้ ได้แก่



- **ความพร้อมด้านการขนส่งสินค้าในประเทศและระหว่างประเทศ** – แอฟริกาใต้เป็นประเทศที่มีพัฒนาการทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับต้นๆ ในทวีปแอฟริกา มีระบบการขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศที่มีคุณภาพ มีเส้นทางถนนและรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศในทวีปแอฟริกาตอนใต้ รวมถึงมีช่องทางการขนส่งสินค้าทางเรือทั้งในทิศตะวันออกและตะวันตกของประเทศ ซึ่งทำให้การขนส่งสินค้าไปยังทั้งสองชายฝั่งทวีปแอฟริกา รวมถึงประเทศในทวีปอื่นๆ เป็นไปได้โดยสะดวก จึงเหมาะแก่การเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออก
- **รัฐบาลให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมเกษตร** – รัฐบาลแอฟริกาใต้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคการเกษตรเป็นอย่างมาก มีโครงการสิทธิประโยชน์ทั้งต่อการลงทุนด้านการแปรรูปสินค้าเกษตรและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ
- **ห่วงโซ่อุปทานและบริการสนับสนุนมีความพร้อม** – แอฟริกาใต้มีอุตสาหกรรมเกษตรที่มีความพร้อมอยู่แล้ว มีบริษัททำฟาร์มเพาะปลูกแปรรูปสินค้าอยู่จำนวนมาก ซึ่งอาจบ่งชี้ว่า ผู้ประกอบการจะสามารถจัดซื้ออุปกรณ์ทางการเกษตรในพื้นที่ได้ ไม่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ อีกทั้งบริการสนับสนุน เช่น การจัดเก็บสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ การขนส่งสินค้าแช่เย็น มีความพร้อมอยู่แล้ว

8.8.2 สินค้าเป้าหมาย

การเพาะปลูกพืชกรรมสวนและการแปรรูป – ความพร้อมของทรัพยากรธรรมชาติเป็นปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดการลงทุน ถึงแม้จะมีบริษัทผู้ผลิตและแปรรูปสินค้าประเภทนี้อยู่จำนวนหนึ่งแล้ว แต่เมื่อพิจารณาถึงมูลค่าการส่งออกนำเข้าผลไม้สด เช่น ส้ม องุ่น แอปเปิ้ล ลูกแพร์ ลูกพีช มะนาว พบว่าแอฟริกาใต้ส่งออกสินค้าสดในปริมาณมาก ซึ่งบ่งชี้ว่ามีวัตถุดิบที่สามารถนำมาแปรรูปได้ โดยอาจผลิตเป็นน้ำผัก/ผลไม้ เครื่องดื่ม ผัก/ผลไม้ตากแห้ง หรือผัก/ผลไม้กระป๋อง โดยตลาดเป้าหมายสำหรับผลิตภัณฑ์ชนิดนี้ เป็นได้ทั้งในแอฟริกาใต้ กลุ่มประเทศในตะวันออกกลาง และประเทศในเอเชียใต้

ทั้งนี้ เนื่องจากกฎหมายแอฟริกาใต้อนุญาตให้ชาวต่างชาติถือครองที่ดินได้ ผู้ประกอบการจึงเลือกได้ว่าจะทำฟาร์มเพาะปลูกเอง รับซื้อจากบริษัทที่ทำฟาร์มในเชิงพาณิชย์ (เช่นบริษัท ZZ2) หรือรับซื้อจากเกษตรกรก็ได้



อาหารพร้อมรับประทาน (Ready Eat Meal) – อุปสงค์ต่ออาหารพร้อมรับประทานมักมาพร้อมกับการโยกย้ายถิ่นฐานเข้าเมือง (Urbanization) ซึ่งเป็นแนวโน้มสำคัญที่เกิดขึ้นในแอฟริกาใต้ สำหรับผลิตภัณฑ์ชนิดนี้ ความต้องการผู้บริโภคจะแปรผันไปตามระดับรายได้ กล่าวคือ กลุ่มที่มีรายได้สูงผลิตภัณฑ์มีคุณค่าทางโภชนาการ มีความสดใหม่ สะอาด ส่วนผู้มีรายได้น้อยจะมีความสนใจกับราคาขายมากกว่า แต่ต้องการสินค้าที่มีความหลากหลาย

การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ – ภาคส่วนนี้ยังมีการพัฒนาและขยายต่อไปได้อีก ยังเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดไม่ใหญ่นัก เป็นได้ทั้งการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด เช่น ปลาเทราต์สายพันธุ์ต่าง ๆ และปลาทิลapia และสัตว์น้ำเค็ม เช่น กุ้ง หอยแมลงภู่ หอยนางรม หอยเป่าฮื้อ และปลาแซลมอน

8.8.3 สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย

จากการวิเคราะห์ทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมได้ดังที่ปรากฏในตารางที่ 8-12

ตารางที่ 8-12 สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย

ประเด็นพิจารณา	รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม
ห่วงโซ่อุตสาหกรรมที่เหมาะสม	<ul style="list-style-type: none"> ห่วงโซ่กลางน้ำ ได้แก่ การเพาะปลูกพืชกรรมสวน และการเลี้ยงสัตว์น้ำ ห่วงโซ่กลางน้ำ ได้แก่ การแปรรูปสินค้าเกษตร
รูปแบบการจดทะเบียนธุรกิจ	<ul style="list-style-type: none"> การลงทุนแต่เพียงผู้เดียว โดยจดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ร่วมทุนกับชาวแอฟริกาใต้ สร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อรักษาสถานะคะแนน BB-BEE ให้อยู่ในระดับที่สามารถรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนได้
สินค้าและพื้นที่เป้าหมาย	<ul style="list-style-type: none"> พืชกรรมสวนแปรรูป เช่น น้ำผัก/ผลไม้ เครื่องดื่ม ผลไม้ตากแห้ง หรือผลไม้กระป๋อง อาหารพร้อมรับประทาน (Ready Eat Meal) สัตว์น้ำจืด เช่น ปลาเทราต์สายพันธุ์ต่าง ๆ และปลาทิลapia (เพาะเลี้ยง) สัตว์น้ำเค็ม เช่น กุ้ง หอยแมลงภู่ หอยนางรม หอยเป่าฮื้อ และปลาแซลมอน (เพาะเลี้ยง)
ตลาดเป้าหมาย	<ul style="list-style-type: none"> ตลาดในประเทศ โดยผลิตภัณฑ์ควรทำให้แตกต่างตามระดับรายได้



ประเด็นพิจารณา	รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม
	<ul style="list-style-type: none"> ตลาดในเอเชียใต้ โดยเฉพาะอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง
ประเด็นที่ควรพิจารณาก่อนการตัดสินใจลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ประกอบการที่จะลงทุนด้านการแปรรูปสินค้า ไม่จำเป็นต้องตั้งโรงงานในพื้นที่เพาะปลูก แต่ควรตั้งในพื้นที่ที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และระบบการขนส่ง

ที่มา: บริษัท โบลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด





บทที่ 9

สรุปผลการเดินทางศึกษาข้อมูลเชิงลึก (Fact Finding) ณ สาธารณรัฐแอฟริกาใต้

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สำนักงานฯ) ร่วมกับบริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ได้ดำเนินการศึกษาภายใต้โครงการศึกษาระเบียบการลงทุนและเส้นทางในการดำเนินธุรกิจในประเทศตลาดใหม่ ประจำปี 2560 โดยหนึ่งในขอบเขตการศึกษา คือการเดินทางไปศึกษาและสำรวจข้อมูลเชิงลึก (Fact Finding) ณ ประเทศตลาดใหม่ที่ทำการศึกษาทั้ง 5 ประเทศ เพื่อศึกษาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ สำรวจพื้นที่การลงทุนจริง รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่จะเป็นประโยชน์ต่อนักลงทุนไทย

ในการนี้ สำนักงานฯ และคณะผู้วิจัยจากบริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด (คณะผู้วิจัย) ได้เดินทางไปยังสาธารณรัฐแอฟริกาใต้ ในช่วงวันที่ 10 – 14 กรกฎาคม 2560 โดยการเดินทางดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาและรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมจากการศึกษาข้อมูลทั่วไปผ่านแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ สำนักงานฯ และคณะผู้วิจัยได้เข้าพบกับตัวแทนจากทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ซึ่งข้อมูลที่ได้รับจากการเดินทาง ได้ถูกนำมาใช้ประกอบการวิเคราะห์โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในแอฟริกาใต้ นอกจากนี้การเดินทางดังกล่าวได้รับการคาดหวังว่าจะมีส่วนในการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างทั้งสองประเทศ โดยเฉพาะระหว่างสำนักงานฯ และหน่วยงานสำคัญที่มีความเกี่ยวข้องด้านการค้าและการลงทุนของแอฟริกาใต้ อันจะเป็นการสร้างโอกาสและเส้นทางด้านการค้าและการลงทุนระหว่างทั้งสองประเทศต่อไปในอนาคต

9.1 สรุปการเตรียมการเดินทาง

การเตรียมการเดินทางเริ่มต้นจากสำนักงานฯ และคณะผู้วิจัยได้ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้ เพื่อทำการนัดหมายและหารือกับหน่วยงานเป้าหมายถึงจุดประสงค์ของการเข้าพบ ประเด็นที่จะขอสอบถาม และสร้างความสัมพันธ์ระหว่างสำนักงานฯ และหน่วยงานในประเทศเป้าหมาย ซึ่งอาจเป็นช่องทางการติดต่อที่เป็นประโยชน์ต่อนักลงทุนชาวไทยในอนาคต ทั้งนี้ ในการติดต่อประสานงาน คณะผู้เดินทางยังได้รับความ



อนุเคราะห์จากสถานเอกอัครราชทูตแอฟริกาใต้ประจำประเทศไทย ซึ่งความอนุเคราะห์ดังกล่าวเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการเดินทาง

9.2 สรุปผลการหารือ

คณะผู้เดินทางได้เข้าพบกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชนในแอฟริกาใต้ เพื่อประชุมหารือและรวบรวมข้อมูลเชิงลึกที่จำเป็นต่อการศึกษา โดยหน่วยงานที่นัดหมายเข้าพบต่างเป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญ และ/หรือมีความเกี่ยวข้องในด้านเศรษฐกิจ และ/หรือการลงทุน รายละเอียดของบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานที่นัดหมายเข้าพบ รวมถึงวัตถุประสงค์ของการนัดหมายเข้าพบ แสดงไว้ดังตารางที่ 9-1

ตารางที่ 9-1 หน่วยงานที่นัดหมายเข้าพบ บทบาทหน้าที่รับผิดชอบ และประเด็นการหารือ

Organizations	Roles and Responsibility	Discussion Points
Government Agencies		
Department of Trade and Industry (DTI)	<p>The Department of Trade and Industry is a department of the South African government with responsibility for commercial policy and industrial policy. Its current functions are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promote structural transformation, towards a dynamic industrial and globally competitive economy • Provide a predictable, competitive, equitable and socially responsible environment, conducive to investment, trade and enterprise development • Broaden participation in the economy to strengthen economic development • Continually improve the skills and capabilities of the DTI to effectively deliver on its mandate and respond to the needs of South Africa's economic citizens. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sectorial investment opportunity in South Africa • Reason to invest in South Africa • Investor facilitation and support provided by the Department of Trade and Industry • Investment incentives offered by the Department of Trade and Industry and other organizations • Infrastructure readiness in South Africa • Cost of doing business in South Africa
Department of Small Business Development	<p>The Department of Small Business Development (DSBD) was established as a standalone national department in May 2014. Its missions are to</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Government's policy on small business incubation scheme



Organizations	Roles and Responsibility	Discussion Points
	<p>support the radical transformation of the economy through the promotion and development of sustainable and competitive entrepreneurs, small businesses and co-operatives, which contribute to job creation and economic growth.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Small automotive parts/components and agriculture business in South Africa ● Business culture in South Africa
Other Agencies		
<p>Gauteng Growth and Development Agency (GGDA)</p>	<p>The GGDA's key purpose is to maximize the effect of developing the economy of Gauteng, through support growth of the cooperatives economy, facilitation of trade and investment and increased strategic economic infrastructure. GGDA currently offers the following services to businesses or incoming investors:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Project Appraisal: Working with our development finance (DFI) partners to assess a case for proceeding with a project or proposal ● Site Identification and Evaluation: Undertaking the co-ordination, pre-planning and evaluation of sites for our clients and post-investment site visits ● Sector Economic Data Provision: Providing and disseminating market intelligence on sectoral and regional economic data ● Business Permits (with the DTI): Assisting with company registrations and work permits ● Incentives: Facilitating access to national and local government incentives ● Facilitating local & foreign business retention, expansion and after-care services ● Inward and Outward Investment Promotion Missions: Hosting and coordinating inbound foreign and local business delegations and undertaking outbound missions to promote Gauteng as a premier investment destination 	<ul style="list-style-type: none"> ● Potential investment opportunity in Gauteng province especially in automotive, agriculture and aquaculture area ● Suitable areas for investment in Gauteng: industrial plots, industrial parks or vacant land ● Investors facilitation and support provided by the GGDA ● Infrastructure readiness in Gauteng ● Business culture in South Africa ● Cost of doing business



Organizations	Roles and Responsibility	Discussion Points
Japan External Trade Organization (JETRO) Johannesburg	<p>JETRO, or the Japan External Trade Organization, is a government-related organization that works to promote mutual trade and investment between Japan and the rest of the world. Originally established to promote Japanese exports abroad, JETRO's core focus in the 21st century has shifted toward promoting foreign direct investment into Japan and helping small to medium size Japanese firms maximize their global export potential.</p> <p>JETRO's current activities include:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Promoting foreign direct investment (FDI) into Japan ● Promoting trade and business between Japan and the rest of the world ● Assisting business expansion of developing countries ● Contributing to trade policies and economic partnerships ● Researching developing economies (IDE-JETRO) ● JETRO Membership: providing support and information on overseas business 	<ul style="list-style-type: none"> ● Overall business climate in South Africa ● Why to investment in South Africa, especially in Gauteng and Kwazulu Natal Province ● Viewpoint on South African Government's policy on foreign investment ● Obstacles to doing business in South Africa ● Japanese investment in South Africa ● Support provided to member of other branches of JETRO
Richard Bay Industrial Development Zone	<p>The purpose of the RBIDZ is to develop an industrial estate in order to:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Attract local and foreign investors who will beneficiate South Africa's raw materials ● Create production capacity ● Provide investor facilitation services ● Create employment and improve the skills base 	<ul style="list-style-type: none"> ● Why to invest in the RBIDZ, compared to other areas in Kwazulu-Natal ● Incentives provided for investing in South Africa's industrial development zone ● Investor facilitation and support provided by the RBIDZ ● Potential sectors for investment in the RBIDZ ● Cost of doing business in the RBIDZ
Amatikulu Aquaculture Development Zone (AADZ)	<p>Amatikulu Aquaculture Development Zone (AADZ) is designated aquaculture development area in Amatikulu, Kwazulu Natal, South Africa. It is approximately 130 km. north of Durban and</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Why to invest in the AADZ ● Incentives provided for investing in South Africa's aquaculture development zone



Organizations	Roles and Responsibility	Discussion Points
	<p>comprised of 110 hectares of land. It targets ornamental, finfish and seaweed.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Investor facilitation and support provided by the AADZ ● Type of aquaculture investment available in AADZ ● Cost of doing business in the AADZ
<p>Trade & Investment KwaZulu-Natal</p>	<p>Trade & Investment KwaZulu-Natal (TIKZN) is a South African trade and inward investment promotion agency, established to promote the province of KwaZulu-Natal as an investment destination and to facilitate trade by assisting local companies' access international markets.</p> <p>The organization came into being following the national government's decision to divest investment promotion to the provinces, rather than retaining it as a national function as had previously been the case. Internationally, the Department of Trade & Investment promotes the country as an investment destination, whereas Trade & Investment KwaZulu-Natal presents a seamless trade and inward investment promotion for, specifically, KwaZulu-Natal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Why to invest in the Kwazulu-Natal ● Sectorial investment opportunity in Kwazulu-Natal ● Investor facilitation and support provided by the TIKZN ● Infrastructure readiness in Kwazulu-Natal province ● Cost of doing business ● Laws and regulations related to investment specific to Kwazulu-Natal
<p>Transnet National Ports Authority: Port of Durban and Port of Richards Bay</p>	<p>Transnet National Ports Authority provides port infrastructure and marine services at the eight South African commercial seaports. In line with the provisions of the National Ports Act, the core functions of the national ports authority are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● To plan, provide, maintain and improve port infrastructure ● To provide or arrange marine-related services ● To ensure the provision of port services, including the management of port activities and the port regulatory function at all south African ports 	<ul style="list-style-type: none"> ● Current state of development and specification of ports in South Africa ● Port statistics: number of ships, amount of freights carried, etc. ● Customs regulations and procedures ● Cost associated with importing and exporting goods through Transnet-managed ports



Organizations	Roles and Responsibility	Discussion Points
	<ul style="list-style-type: none"> To provide aids to navigation and assistance to the maneuvering of vessels within port limits and along the coast 	
Toyota South Africa	Toyota South Africa is a world-class automotive manufacturer. Its plant is currently based in Ispingo, south of Durban.	<ul style="list-style-type: none"> Current state of the South African automotive industry Future trend in South African automotive industry Toyota's expectation of contracted or 3rd party auto parts/components supplier: quality standard, factory standard, inspection procedure, etc.
National Association of Automobile Manufacturers in South Africa	NAAMSA - The National Association of Automobile Manufacturers of South Africa - is an organization of automotive manufacturer and dealer in South Africa. Its members include major international automotive brand: BMW, Ford, General Motors, Mercedes-Benz, Nissan, Toyota, and Volkswagen Group,	<ul style="list-style-type: none"> Current state of the South African automotive industry Future trend in South African automotive industry Why to invest in South Africa auto parts/components industry Potential sector for investment in auto parts/components industry Investor facilitation and support provided by NAAMSA
Automotive Industry Development Centre (AIDC)	The Automotive Industry Development Centre (AIDC) was established as a government support center to increase the local automotive industry's global competitiveness and to promote Gauteng as the automotive industry investment destination of choice. It specialises in Skills Development and Training, Enterprise Development, Incubation Programmes, Management of Incentive Programmes, and offers state-of-the-art manufacturing support facilities.	<ul style="list-style-type: none"> Current state of the South African automotive industry Future trend in South African automotive industry Why to invest in South Africa auto parts/components industry Potential sector for investment in auto parts/components industry Investor facilitation and support provided by AIDC
South African Chamber of Commerce and Industry (SACCI)	The South African Chamber of Commerce and Industry represents business body in the Republic of South Africa, as well as others in Southern Africa continent. Its functions are as follows:	<ul style="list-style-type: none"> Overall business climate in South Africa Why to investment in South Africa, especially in Gauteng and Kwazulu Natal Province Support provided to member of SACCI



Organizations	Roles and Responsibility	Discussion Points
	<ul style="list-style-type: none"> • ensure adequate protection of the interests of business • formulate the policy and viewpoint of business on key issues that affect it • influence constructively the environment in which business operates • help business to adapt to realities that cannot be changed • assist chambers in helping their members to grow their businesses and fulfil a leading role in their communities • promote the private enterprise system and market-orientated approach with equal opportunities for all • be the voice of business 	

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากแหล่งข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ

➤ **Gauteng Growth and Development Agency**

ในวันจันทร์ที่ 10 ก.ค. 2560 เวลา 8.30 น. คณะเดินทางเข้าพบตัวแทนของ Gauteng Growth and Development Agency (GGDA) ในนครโจฮันเนสเบิร์ก โดยสรุปประเด็นการหารือได้ดังต่อไปนี้

บทบาทหน้าที่ขององค์กร

Gauteng Growth and Development Agency (GGDA) เป็นองค์กรของรัฐบาลจังหวัดกาวเต็ง (Gauteng Provincial Government) เป็นการรวมตัวของหน่วยงานสองแห่ง ได้แก่ Gauteng Economic Development Agency (GEDA) ซึ่งมีบทบาทในการส่งเสริมการลงทุนและการค้าขายของกาวเต็งกับจังหวัดอื่นๆ และประเทศอื่นๆ และ Blue IQ Holdings (Pty) Ltd. ซึ่งมีบทบาทด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัด และในปัจจุบัน GGDA มีบทบาทหน้าที่ทั้งหมดตามที่ได้กล่าวไป

นอกจาก GGDA แล้ว รัฐบาลจังหวัดกาวเต็งยังมีองค์กรย่อยอื่นๆ ที่มีบทบาทหน้าที่เฉพาะด้าน ดังต่อไปนี้



- **Gauteng ICT Park SEZ¹** เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) มีเป้าหมายเพื่อดึงดูดการลงทุนด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและเทคโนโลยีขั้นสูงอื่นๆ โดยบริษัทที่เลือกลงทุนในพื้นที่นี้อาจได้รับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนตามกฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษของแอฟริกาใต้ ซึ่งรวมถึงการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล การยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบ ฯลฯ
- **Gauteng Innovation Hub** เป็นอุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (Science and Technology Park) ที่มีเป้าหมายหลักเพื่อดึงดูดธุรกิจและการลงทุนเพื่อการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร นวัตกรรมดิจิทัล และการพัฒนาธุรกิจประเภทใหม่ (SMEs Ideaization)
- **Gauteng Industrial Development Zone (Gauteng IDZ)** เป็นเขตพัฒนาอุตสาหกรรม (Industrial Development Zone: IDZ²) ตั้งอยู่ใกล้สนามบินกรุงโจฮันเนสเบิร์ก³ มุ่งเน้นการดึงดูดการลงทุนในธุรกิจการแปรรูปอัญมณี การแปรรูปสินค้าเกษตร และการพัฒนาและผลิตเซลล์เชื้อเพลิง

การอำนวยความสะดวกนักลงทุน

Gauteng Investment Center (GIC) เป็นหน่วยงานที่ GGDA จัดตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกการลงทุน โดยนักลงทุนชาวต่างประเทศและชาวแอฟริกาใต้สามารถขอเข้ารับคำปรึกษาหรือคำแนะนำเกี่ยวกับโอกาสทางการลงทุน กฎหมายกฎระเบียบ ภาระทางภาษี พื้นที่การลงทุน การจัดหาพันธมิตร ซัพพลายเออร์ ลูกค้า การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) และการขอใบรับรองการจัดสรรพื้นที่ (Zoning Certificate) อีกทั้ง GIC ยังเป็น One-Stop Shop ที่รวบรวมหน่วยงานด้านการจดทะเบียนธุรกิจ (Companies and Intellectual Property Commission: CIPC) การขอสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน (Department of Trade and Industry: DTI) และการขอใบอนุญาตทำงานสำหรับชาวต่างชาติ

¹ เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones: SEZ) ของแอฟริกาใต้ แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ (1) Industrial Development Zone (IDZ) (2) Free Port (3) Free Trade Zone และ (4) Sector Development Zone ซึ่งผู้ประกอบการที่ลงทุนในพื้นที่เหล่านี้ อาจได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (หรือการลดหย่อน) เงินสนับสนุนการก่อสร้างโครงสร้างโรงงานและระบบสาธารณูปโภค และการยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบและเครื่องจักร แล้วแต่การพิจารณาของ DTI

² เขตพัฒนาอุตสาหกรรม (Industrial Development Zone: IDZ) ถือเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) รูปแบบหนึ่ง ผู้ประกอบการที่ลงทุนใน IDZ สามารถขอรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน ดังที่กฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษกำหนดไว้ได้

³ สนามบินของนครโจฮันเนสเบิร์กมีชื่อว่า O. R. Tambo International Airport



(Department of Home Affairs) มาไว้ในที่เดียวกัน ซึ่งอาจทำให้กระบวนการการเริ่มดำเนินธุรกิจเป็นไปได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น

➤ Joburg Market⁴

ระหว่างการประชุมกับ GGDA ตัวแทนของ Joburg Market ซึ่งเป็นผู้ให้บริการตลาดซื้อขายผลผลิตพืชกรรมสวนขนาดใหญ่ของนครโจฮันเนสเบิร์ก ได้เข้าร่วมการประชุมครั้งนี้ด้วย โดยได้มีการนำเสนอถึงภาพรวมกิจการ และโอกาสทางการลงทุนที่อาจดำเนินการร่วมกับ Joburg Market ได้

Joburg Market เป็นตลาดค้าผลผลิตผลพืชกรรมสวน (Horticulture) มีสถานะเป็นบริษัทที่สภานครโจฮันเนสเบิร์ก (Johannesburg Metropolitan Council) เป็นเจ้าของทั้งหมด เป็นหนึ่งในตลาดผลผลิตทางการเกษตร (Fresh Produce Market) 18 แห่งในแอฟริกาใต้ ที่ให้บริการเป็นศูนย์กลางการซื้อขาย โดยคิดอัตราค่าบริการที่ร้อยละ 12 ของมูลค่าสินค้า (ร้อยละ 7 เป็นค่าดำเนินการที่ Joburg Market ได้รับ และอีกร้อยละ 7 เป็นค่านายหน้า) ธุรกรรมทั้งหมดที่เกิดขึ้นใน Joburg Market ต้องทำผ่านบัตรชำระเงินพิเศษที่สามารถใช้ได้กับ Joburg Market เท่านั้น และไม่สามารถใช้เงินสดในการซื้อขายสินค้าได้ ซึ่งทำให้กระบวนการทั้งหมดมีความรวดเร็วยิ่งขึ้น

อุตสาหกรรมพืชกรรมสวน (Horticulture) ในแอฟริกาใต้มีมูลค่าประมาณ 60 ล้านแรนด์ (ประมาณ 148.8 ล้านบาท) ส่วนใหญ่ปลูกในฟาร์มเชิงพาณิชย์ (ร้อยละ 90) ส่วนที่เหลือปลูกโดยเกษตรกรรายย่อย โดยเป็นการส่งออกร้อยละ 30 และประมาณร้อยละ 15.3 เป็นการขายผ่าน Joburg Market ถือได้ว่าเป็นตลาดผลผลิตทางการเกษตรที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในแอฟริกาใต้ ราคาเฉลี่ยที่ใช้ซื้อขายผลผลิตที่ Joburg Market จึงสามารถใช้เป็นราคาอ้างอิงการซื้อขายในที่อื่นๆ ได้

นอกจากนี้ Joburg Market ยังสามารถให้บริการการจัดเก็บ การตรวจสอบคุณภาพ การขนส่ง การเก็บรักษาด้วยสารเคมี (Chemical Treatment) การบ่ม (Ripening) การทดสอบความสุก (Maturity Test) กับผลผลิตทางการเกษตรที่มีการซื้อขายผ่าน Joburg Market ได้อีกด้วย

⁴ ในหมู่ชาวแอฟริกาใต้ นครโจฮันเนสเบิร์กถูกเรียกอย่างย่อว่า “โจเบิร์ก” ซึ่งกลายเป็นชื่อของตลาดแห่งนี้



โอกาสการลงทุนกับ Joburg Market

นอกจากเป็นตัวกลางการซื้อขายสินค้าเกษตร Joburg Market ยังมีเป้าหมายส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจเกษตรแปรรูปในพื้นที่รอบ Joburg Market อีกด้วย ทั้งธุรกิจการบรรจุผลผลิต (Fresh Produce Packaging) การแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร (Fresh Produce Processing) และการผลิตผักบรรจุกระป๋อง (Vegetable Canning) โดยมันฝรั่ง หัวหอม และมะเขือเทศ เป็นผลผลิตทางการเกษตรที่แอฟริกาใต้สามารถผลิตได้เป็นจำนวนมาก นักลงทุนจึงไม่ต้องกังวลความเสี่ยงต่อการขาดแคลนวัตถุดิบ โดยอาจสรุปปัจจัยดึงดูดทางการลงทุนที่ Joburg Market ได้ดังต่อไปนี้

- ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงวัตถุดิบที่ใช้แปรรูปได้โดยตรง และเนื่องจาก Joburg Market เป็นแหล่งรวมสินค้าเกษตรในจังหวัดกาวเต็งและจังหวัดข้างเคียงอื่น ๆ จึงสามารถหาวัตถุดิบได้ตลอดทั้งปี
- สามารถขอใบรับรองการส่งออกได้ที่ Joburg Market ซึ่งทำให้กระบวนการส่งออกสินค้าเป็นไปได้ง่ายขึ้น
- มีที่ดินขนาด 25 เฮกเตอร์ที่พร้อมลงทุนและจัดตั้งโรงงาน สามารถขอเช่าได้จาก Joburg Market (จำนวนพื้นที่เป็นข้อมูลล่าสุดเดือนกรกฎาคม 2560 โดย Joburg Market มีแผนจะจัดซื้อที่ดินเพิ่มเติม เพื่อรองรับการลงทุนในอนาคต)

➤ **Japan External Trade Organization Johannesburg**

ในวันจันทร์ที่ 10 ก.ค. 2560 เวลา 11.00 น. คณะเดินทางเข้าพบตัวแทนของ Japan External Trade Organization (JETRO) สาขาโจฮันเนสเบิร์ก โดยสรุปประเด็นการหารือได้ดังต่อไปนี้

บทบาทของ JETRO

JETRO เป็นองค์กรของรัฐบาลญี่ปุ่น มีบทบาทด้านการส่งเสริมการค้าและการลงทุนโดยบริษัทสัญชาติญี่ปุ่นในต่างประเทศ ปัจจุบันมีสำนักงานในต่างประเทศ 76 สาขาใน 57 ประเทศ รวมถึงประเทศไทย สำหรับทวีปแอฟริกา JETRO มีสำนักงาน 7 แห่ง ได้แก่ นครโจฮันเนสเบิร์ก ประเทศแอฟริกาใต้ กรุงไนโรบี ประเทศเคนยา กรุงลากอส ประเทศไนจีเรีย กรุงบิตจัน ประเทศ



โกตดิวัวร์ กรุงไคโร ประเทศอียิปต์ กรุงราบัต ประเทศโมร็อกโก และกรุงแอดดิสอาบาบา ประเทศเอธิโอเปีย

สรุปข้อมูลทางเศรษฐกิจและการลงทุนในทวีปแอฟริกา

ญี่ปุ่นเริ่มสานความสัมพันธ์ในด้านการค้าและการลงทุนผ่านงาน Tokyo International Conference on African Development (TICAD) ซึ่งจัดขึ้นเป็นครั้งแรกในปี 2536 และปัจจุบันมีบริษัทญี่ปุ่นประกอบธุรกิจในทวีปแอฟริกาทั้งหมด 686 บริษัท โดยส่วนใหญ่อยู่ในประเทศแอฟริกาใต้ อียิปต์ และเคนยา

ทวีปแอฟริกาประกอบไปด้วย 54 ประเทศ มีขนาดเศรษฐกิจหรือ GDP รวมทุกประเทศประมาณ 2.18 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ มีการเติบโตในปี 2558 ประมาณร้อยละ 2.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และหากพิจารณาตลอดระยะเวลา 15 ปีที่ผ่านมา พบว่า เศรษฐกิจแอฟริกามีอัตราการเติบโตสูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยทั่วโลกในเกือบทุกปี ส่วนประชากรมีประมาณ 1,170 ล้านคน น้อยกว่าประชากรในประเทศจีนและอินเดีย ที่ 1,380 และ 1,310 ล้านคน ตามลำดับ

แอฟริกาตะวันออกและตะวันตกเป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตสูงสุดในทวีป โดย Deloitte คาดการณ์ไว้ว่าระหว่างปี 2559 และ 2560 เศรษฐกิจจะเติบโตประมาณร้อยละ 4.9 และ 4.5 ตามลำดับ รองลงมาเป็นทวีปแอฟริกาตอนใต้ แอฟริกากลาง และแอฟริกาตอนเหนือ ที่ร้อยละ 2.7, 2.3 และ 1.6 ตามลำดับ และในปี 2561 ถึง 2563 เศรษฐกิจทวีปแอฟริกาจะโตที่ร้อยละ 3.5, 3.5 และ 3.7 ต่อปี ตามลำดับ

ในปี 2559 ไนจีเรียเป็นประเทศที่มีขนาด GDP สูงที่สุดในทวีป ที่ 405.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รองลงมาเป็นอียิปต์ ที่ 332.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนแอฟริกาใต้อยู่ในอันดับที่ 3 ที่ 294.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่เป็นประเทศที่มีรายได้ต่อหัวสูงที่สุดในทวีปแอฟริกา ทั้งนี้ หากเทียบกับประเทศในอาเซียน พบว่า มีขนาดเศรษฐกิจและรายได้ต่อหัวต่ำกว่าประเทศไทยเล็กน้อย

ในมิติพัฒนาการอุตสาหกรรมของประเทศในทวีปแอฟริกา พบว่า หลายประเทศยังคงพึ่งพารายได้จากการค้าขายทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะประเทศแองโกล่า (ร้อยละ 98 ของสินค้าส่งออก) สาธารณรัฐประชาธิปไตยคองโก (ร้อยละ 94) สาธารณรัฐอิเควทอเรียลกินี (ร้อยละ 92) สำหรับแอฟริกาใต้ อยู่ที่ประมาณร้อยละ 40 ส่วนที่เหลือเป็นการส่งออกสินค้าเกษตรและสินค้าบริโภค (Manufactured Goods) ที่ร้อยละ 5 และ 55 ตามลำดับ ซึ่งหากพิจารณาเฉพาะ



สินค้าผลิต พบว่ามีสัดส่วนสูงสุดเป็นอันดับ 2 ในทวีป รองจากประเทศโมร็อกโก ที่ร้อยละ 85 ของมูลค่าการส่งออก

ไนจีเรียเป็นประเทศเดียวในทวีปแอฟริกาที่มีจำนวนประชากรสูงติด 10 อันดับแรกของโลก โดยในปี 2558 ไนจีเรียมีประชากร 182 ล้านคน หรือสูงเป็นอันดับที่ 7 ของโลก แต่จากการคาดการณ์ขององค์การสหประชาชาติ พบว่า ในปี 2593 (35 ปีต่อจากนี้) ไนจีเรียจะมีประชากรมากเป็นอันดับที่สามของโลก หรือที่ประมาณ 400 ล้านคน และเอธิโอเปียจะเป็นประเทศที่สองในทวีปแอฟริกาที่มีประชากรสูงติด 10 อันดับแรกของโลก อีกทั้งค่ากลางอายุของประชากรในแอฟริกายังต่ำเป็นอันดับต้นๆ ของโลก ซึ่งข้อมูลเหล่านี้สะท้อนว่าเศรษฐกิจแอฟริกายังมีโอกาสเติบโตได้อีกมาก

สภาวะเศรษฐกิจการลงทุนในแอฟริกาใต้

- รัฐบาลแอฟริกาใต้มีนโยบายทางเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นการช่วยเหลือประชาชนกลุ่มที่ด้อยโอกาส มีการกำหนดค่าแรงขั้นต่ำ มาตรการส่งเสริมการว่าจ้างประชากรในพื้นที่ และโครงการ BB-BEE ซึ่งกระตุ้นให้บริษัทในแอฟริกาใต้ให้ดำเนินธุรกิจที่เอื้อประโยชน์กับประชากรผิวดำมากยิ่งขึ้น โดยมีการคำนวณคะแนน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนที่บริษัทอาจได้รับ
- อัตราการว่างงานยังอยู่ในระดับสูง โดยมีสาเหตุหลักจากแรงงานขาดฝีมือ และต้นทุนค่าแรงค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับประเทศในทวีปแอฟริกาประเทศอื่นๆ อีกทั้งมีการหยุดงานประท้วงบ่อยครั้ง
- ระบบเศรษฐกิจมีเสถียรภาพ แต่ค่าเงินมีความผันผวนสูง
- ในอดีตภาคการผลิตและเหมืองแร่เป็นอุตสาหกรรมหลักที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ แต่ในปัจจุบันภาคบริการมีการเติบโตสูง โดยเฉพาะภาคการเงิน และอสังหาริมทรัพย์
- ประเทศจีนเป็นคู่ค้าอันดับหนึ่งของแอฟริกาใต้ โดยสินค้าที่แอฟริกาใต้ส่งออก ได้แก่ แร่ (ทองคำ ทองคำขาว เพชร) กากแร่ และถ่านหิน ส่วนสินค้าที่มีการนำเข้าสูง ได้แก่ เครื่องจักร และน้ำมันดิบ



- มีโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งที่มีคุณภาพ แต่สาธารณูปโภคด้านอื่นๆ ยังมีพัฒนาการไม่เทียบเท่า
- เครื่องหนึ่งของบริษัทข้ามชาติ (Multinational Corporation) ที่มีรายได้มากกว่า 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐดำเนินธุรกิจในแอฟริกาใต้
- แอฟริกาใต้เป็นสมาชิกของ Southern African Development Community (SADC) ซึ่งเป็นความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง 15 ประเทศในทวีปแอฟริกาตอนใต้ โดยวิสัยทัศน์ของ SADC มุ่งหมายที่จะสร้างตลาดร่วม (Single Market) ซึ่งจะทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศสมาชิกเป็นไปอย่างเสรี

อุตสาหกรรมยานยนต์ในแอฟริกาใต้

ในเดือนพฤษภาคม 2560 General Motors (GM) ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ของสหรัฐฯ ได้ประกาศขายกิจการในแอฟริกาใต้ให้กับ Isuzu Motors ของประเทศญี่ปุ่น ก่อนหน้านี้ GM มีโรงงานประกอบยานยนต์ในเมืองพอร์ตเอลิซาเบธ จังหวัดอีสเทิร์นเคป ซึ่งประกอบยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก (Light Commercial Vehicle) รุ่นที่เป็นแบรนด์อิซูซุ เซฟโรเลต และโอเปิล ทั้งนี้ Isuzu Motors จะยังผลิตรถยนต์อิซูซุที่มีสายการผลิตอยู่แล้วต่อไป เริ่มการผลิตยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดกลางและขนาดใหญ่ (Medium and Heavy Commercial Vehicle) รุ่นอื่นๆ และสร้างเครือข่ายตัวแทนการขายของตนเอง เพื่อขยายตลาดยานยนต์อิซูซุในแอฟริกาใต้ต่อไป

หากพิจารณาภาพรวมของตลาดในประเทศ แอฟริกาใต้มียานยนต์ทั้งหมดประมาณ 9.6 ล้านคัน โดยเครื่องหนึ่งเป็นยานยนต์นำเข้า ส่วนในด้านการผลิต เกินครึ่งของยานยนต์ที่ผลิตได้ถูกส่งออก เป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลแอฟริกาใต้ให้การสนับสนุนมาเป็นเวลานาน ผ่านการยกเว้นภาษีนำเข้าและการสนับสนุนเงินลงทุน หรือที่เรียกว่าโครงการ Automotive Production and Development Programme (APDP)⁵

อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นประสบปัญหาในการดึงดูดบริษัทชิ้นส่วนยานยนต์ให้มาลงทุนในแอฟริกาใต้ เนื่องจากขนาดตลาดยานยนต์ในแอฟริกาใต้ยังมีขนาดเล็กเพียงพอ

⁵ รายละเอียดของโครงการนี้จะได้รับการนำเสนอต่อไปในส่วนที่ 2.2.4



➤ Department of Trade and Industry

ในวันอังคารที่ 11 ก.ค. 2560 เวลา 8.30 น. คณะเดินทางเข้าพบกับตัวแทนของ Department of Trade and Industry (DTI) และ Department of Small Business Development (DSBD) ในกรุงพริทอเรีย โดยสรุปประเด็นการหารือได้ดังต่อไปนี้

Department of Trade and Industry (DTI) เป็นกระทรวงหนึ่งของรัฐบาลแอฟริกาใต้ มีหน้าที่ส่งเสริมการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรม เป็นผู้วางยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจ มาตรการและสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones: SEZ)

National Development Plan (NDP), New Growth Path (NGP) และ Industrial Policy Action Plan (IPAP) และแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับอื่นๆ แนวทางการส่งเสริมอุตสาหกรรม ได้รับการจัดทำขึ้นมาจากแนวคิดดังต่อไปนี้

- การสร้างงาน – รัฐบาลแอฟริกาใต้มุ่งหวังสร้างงานให้ประชากรในประเทศทั้งหมด 5 ล้านตำแหน่งภายในปี 2563
- การเติบโตแบบมีส่วนร่วม (Inclusive Growth) – เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ในประเทศ และสร้างโอกาสการทำงานให้กับประชากรชายขอบ
- การสร้างมูลค่าในประเทศ – สินค้าส่งออกหลักของแอฟริกาใต้ในปัจจุบันคือทรัพยากรธรรมชาติ อาทิ แร่ธาตุ อัญมณี และถ่านหิน ซึ่งมีได้มีการแปรรูปหรือแต่ง รัฐบาลแอฟริกาใต้จึงพยายามส่งเสริมอุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับทรัพยากร เหล่านี้ มีการถ่ายโอนเทคโนโลยีและองค์ความรู้ และสร้างงานให้กับประชากรในแอฟริกาใต้
- ภูมิภาคที่มีความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ – แอฟริกาใต้อยู่ระหว่างการเจรจา ข้อตกลงทางเศรษฐกิจกับประเทศในทวีปแอฟริกาตอนใต้ เพื่อนำไปสู่ความเป็นตลาดร่วม (Single Market) ที่การเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นไปได้อย่างเสรี ไม่มีกำแพงภาษีและอุปสรรคทางการค้าระหว่างกัน

สำหรับภาพรวมของเศรษฐกิจ แอฟริกาใต้เป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่แห่งเดียวของทวีปแอฟริกา (Newly Industrialized Country) มีภาคบริการซึ่งมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะภาคการเงิน และการประกันภัย ซึ่ง ณ ปัจจุบันมีสัดส่วนต่อ GDP สูงสุดเมื่อเทียบกับ



อุตสาหกรรมอื่นๆ และนับตั้งแต่การยกเลิกระบบการแบ่งแยกสีผิว (Apartheid) ในปี 2534 การส่งออกของแอฟริกาใต้ก็ได้เติบโตอย่างรวดเร็ว จาก 8,700 เป็น 81,650 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2554 หรือมีการเติบโตมากกว่า 38 เท่า ซึ่งเป็นผลจากการที่นานาประเทศยกเลิกมาตรการคว่ำบาตรทางการค้า ซึ่งผลักดันให้แอฟริกาใต้เปิดประเทศต่อการค้าการลงทุนจากประเทศทั่วโลก

แอฟริกาใต้ถูกจัดอยู่ที่อันดับ 74 ใน World Bank Ease Doing Business Ranking ซึ่งวัดความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจ ลดลง 2 อันดับเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 46 ในปี 2560) และหากพิจารณา Global Competitiveness Index (GCI) ซึ่งจัดอันดับความสามารถทางการแข่งขันในด้านแรงงาน โครงสร้างพื้นฐาน บรรยากาศทางธุรกิจ นวัตกรรม ฯลฯ แอฟริกาใต้ถูกจัดอยู่อันดับที่ 47 ปรับตัวขึ้นจากปีก่อนหน้า 2 อันดับ (ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 34 ในปี 2560)

DTI เป็นหน่วยงานหลักของรัฐบาลกลางที่มีบทบาทในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ที่เปิดให้คำปรึกษาและคำแนะนำต่อนักลงทุน ในด้านการชี้แนะโอกาสทางธุรกิจ กฎหมายกฎระเบียบ การขอรับสิทธิประโยชน์ การหาพื้นที่ลงทุน และให้ความช่วยเหลือนักลงทุน ในการจัดตั้งธุรกิจ การขอใบอนุญาตต่างๆ ที่จำเป็น ผ่าน Invest SA ซึ่งเป็นศูนย์บริการแบบครบวงจร (One-Stop Shop) ตั้งอยู่ในพื้นที่ของสำนักงาน DTI

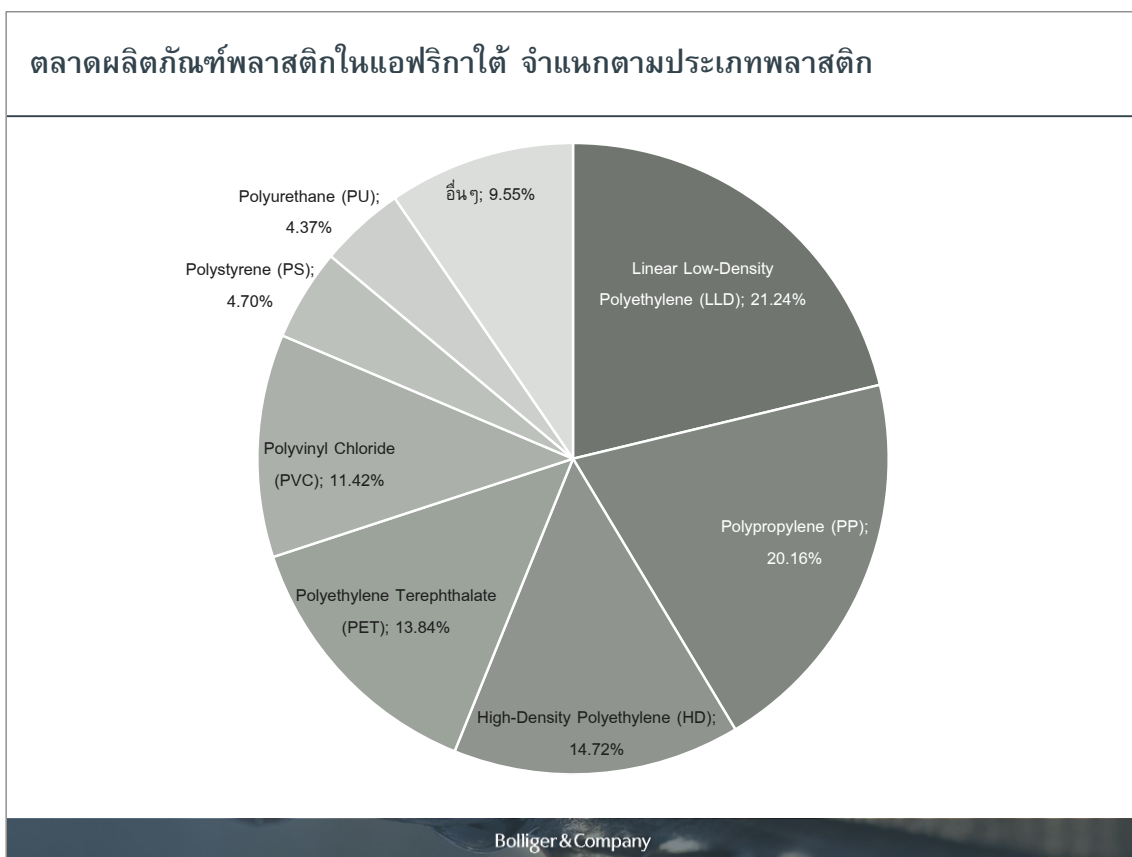
โอกาสการลงทุนในอุตสาหกรรมพลาสติกแอฟริกาใต้

แอฟริกาใต้เป็นประเทศที่ไม่มีแหล่งน้ำมันหรือก๊าซธรรมชาติ ซึ่งเป็นวัตถุดิบพื้นฐานของผลิตภัณฑ์พลาสติก แต่กลับเป็นประเทศที่มีอุตสาหกรรมพลาสติกที่พัฒนาแล้ว โดยในปี 2560 อุตสาหกรรมนี้มีมูลค่าราว 15,000 ล้านแรนด์ (ประมาณ 37,650 ล้านบาท) มีบริษัทในอุตสาหกรรม 18,000 บริษัท ซึ่งจ้างงานประมาณ 60,000 ตำแหน่ง อีกทั้งอุตสาหกรรมต้นน้ำยังมีขนาดใหญ่ (การผลิตโพลีเมอร์) สามารถรองรับความต้องการของบริษัทผู้แปรรูปพลาสติกได้ โดยตัวอย่างบริษัทเหล่านี้ได้แก่ (1) บริษัท **Sasol** ซึ่งเป็นผู้ผลิตพลาสติกประเภท Low-Density Polyethylene (LDPE), Linear Low-Density Polyethylene (LLD), Polypropylene (PP) และ Polyvinyl Chloride (PVC) (2) บริษัท **Hosat** ซึ่งเป็นผู้ผลิต Polyethylene Terephthalate (PET) และ (3) บริษัท **Safripol** ซึ่งเป็นผู้ผลิต Polypropylene (PP) และ High-Density Polyethylene (HD)



หากพิจารณาตามประเภทพลาสติก พบว่า Linear Low-Density Polyethylene (LLD) มีสัดส่วนมากที่สุด หรือที่ประมาณร้อยละ 21.24 รองลงมาเป็น Polypropylene (PP) (ร้อยละ 20.16) High-Density Polyethylene (HD) (ร้อยละ 14.72) Polyethylene Terephthalate (PET) (ร้อยละ 13.84) Polyvinyl Chloride (PVC) (ร้อยละ 11.42) ส่วนที่เหลือเป็น Polystyrene, Polyurethane และพลาสติกประเภทอื่นๆ ดังที่ปรากฏในภาพที่ 9-1

ภาพที่ 9-1 ตลาดผลิตภัณฑ์พลาสติกในแอฟริกาใต้ จำแนกตามประเภทพลาสติก



ที่มา: Department of Trade and Industry (DTI)

จากที่นำเสนอไป พลาสติกบรรจุภัณฑ์ (Packaging) ทั้งแบบแข็งและแบบอ่อน เช่น พลาสติก หรือขวดน้ำ มีส่วนแบ่งตลาดรวมกันเกินครึ่งของตลาดพลาสติกทั้งหมดในแอฟริกาใต้ ซึ่งเริ่มเกินความต้องการของตลาด ดังนั้น โอกาสทางการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้จะอยู่กับภาคส่วนอื่นๆ ที่ยังมีส่วนแบ่งตลาดน้อย ดังต่อไปนี้

- พลาสติกเพื่อการก่อสร้าง เช่น แผ่นปูหลังคา (Roof Sheeting) กระเบื้อง และกรอบหน้าต่าง



- โพลีเมอร์นำไฟฟ้า
- พลาสติกที่ใช้ในยานยนต์
- พลาสติกที่ใช้กับเครื่องใช้ในบ้าน
- พลาสติกที่ใช้กับเฟอร์นิเจอร์

รัฐบาลแอฟริกาใต้ยังคงให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมพลาสติกต่อไป โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนา 3 ด้าน ดังต่อไปนี้

- การรวมกลุ่มผู้ประกอบการในพื้นที่เดียวกันหรือ Cluster – รัฐบาลแอฟริกาใต้จะผลักดันให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม ทั้งผู้ผลิตโพลีเมอร์ (อุตสาหกรรมต้นน้ำ) และผู้แปรรูป (อุตสาหกรรมปลายน้ำ) มาลงทุนในพื้นที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งและต้นทุนการประกอบธุรกิจอื่นๆ ได้ โดยอาจดำเนินการด้วยการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) หรือเขตพัฒนาอุตสาหกรรม (IDZ) ที่ดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้โดยเฉพาะ
- การให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนกับสินค้าที่ผลิตเพื่อทดแทนการส่งออก (Import Substitution) – แอฟริกาใต้ยังเป็นประเทศผู้นำเข้าสุทธิพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก ดังนั้น รัฐบาลจะให้สิทธิประโยชน์การลงทุนกับผลิตภัณฑ์ที่แอฟริกาใต้ยังนำเข้าอยู่ โดยส่วนใหญ่ผลิตภัณฑ์เหล่านี้จะมีมูลค่าสูง เช่น พลาสติกที่ใช้ในยานยนต์ อุปกรณ์กีฬา อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์ทางการแพทย์
- การให้สิทธิประโยชน์ในการรับซื้อจากรัฐบาล (Government Procurement) – รัฐบาลแอฟริกาใต้จะเลือกซื้อสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่ผลิตในประเทศ เพื่อใช้ในโครงการสาธารณะ เช่น การก่อสร้างระบบขนส่ง อาคารสำนักงานของรัฐ หรือเครื่องใช้ในสำนักงานทั่วไป

การส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกาใต้

แอฟริกาใต้ส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ผ่านโครงการ Automotive Production Development Program (APDP) โดยโครงการนี้มีเป้าหมายหลัก 2 ประการ ได้แก่ (1) ขยายปริมาณการผลิตยานยนต์ในประเทศให้ถึง 1 ล้านคันในปี 2563 และ (2) เพิ่มมูลค่าที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Content) ซึ่งสิทธิประโยชน์ที่นักลงทุนอาจได้รับแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่



- การลดหย่อนภาษีนำเข้ายานยนต์ โดยลดภาษีนำเข้ายานยนต์แบบ Completely Build Up (CBU) เหลือร้อยละ 25 (ร้อยละ 18 หากนำเข้าจากสหภาพยุโรป) ส่วนยานยนต์แบบ Completely Knock Down (CKD) เหลือร้อยละ 20 (ร้อยละ 18 หากนำเข้าจากสหภาพยุโรป) และลดภาษีนำเข้ายานยนต์เหลือร้อยละ 30
- **Volume Assembly Allowance** หรือการหักลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนสำหรับบริษัทที่ผลิตยานยนต์ได้มากกว่า 10,000 คันต่อปี กล่าวคือ สามารถใช้มูลค่าของยานยนต์ที่ขายเพื่อขอสิทธิการลดหย่อนภาษีนำเข้าชิ้นส่วน (Import Credits) โดยคิดมูลค่าการลดหย่อนที่ร้อยละ 18 ของราคาขายยานยนต์
- **Production Incentive (PI)** หรือการหักลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนตามมูลค่าเพิ่มที่สร้างในประเทศ กล่าวคือ หากชิ้นส่วนยานยนต์ที่ถูกนำเข้าได้รับการปรับปรุงหรือมีการสร้างมูลค่าเพิ่ม มูลค่าเพิ่มนั้นสามารถนำมาใช้ลดหย่อนภาษีนำเข้าได้ (Import Credits) โดยคิดมูลค่าการลดหย่อนที่ร้อยละ 50 ของมูลค่าเพิ่ม ทั้งนี้ ผู้รับสิทธิการลดหย่อนภาษีนี้ต้องเป็นผู้ขายคนสุดท้ายเท่านั้น
- **Automotive Investment Scheme (AIS)** เป็นการให้เงินสนับสนุน (Grant) เพื่อลงทุนโรงงานผลิตยานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์ ปรับปรุงโรงงาน หรือจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องมือที่จำเป็นต่อการผลิต โดยมูลค่าเงินสนับสนุนจะอยู่ที่ระหว่างร้อยละ 20 ถึง 30 ของมูลค่าการลงทุน

แนวคิดของการให้สิทธิประโยชน์สามข้อแรกที่น่าเสนอไปข้างต้น คือการดึงดูดให้บริษัทผู้ผลิตยานยนต์ต่างชาติเข้ามาลงทุนสร้างโรงงานประกอบยานยนต์เพื่อส่งออกหรือขายในประเทศ แลกกับสิทธิลดหย่อนภาษีนำเข้ายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งจะมีช่วยขยายตลาดในประเทศและสร้างเครือข่ายผู้ผลิตในแอฟริกาใต้ ส่วนสิทธิประโยชน์ Automotive Investment Scheme (AIS) มีเป้าหมายเพื่อกระตุ้นให้มีการลงทุน ซึ่งจะสร้างงานให้กับประชากรในประเทศ

ภาพรวมและการส่งเสริมอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปในแอฟริกาใต้

อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปมีสัดส่วนต่อ GDP ประมาณร้อยละ 3.4 ผลิตภัณฑ์ส่งออกหลักคือ ส้มสด (Fresh Orange) ส้มตากแห้ง (Dried Orange) ข้าวสาร (Milled Rice) ข้าวสาลี (Wheat) และน้ำมันปาล์ม (Palm Oil)



แอฟริกาใต้มีทรัพยากรทางธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ พื้นดินที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูก มีผลผลิตทางการเกษตรหลากหลายชนิด แต่ที่ผ่านมามาภาคการเกษตรยังถูกจำกัดอยู่เฉพาะการเพาะปลูก การเก็บเกี่ยว และการส่งออก รัฐบาลแอฟริกาใต้จึงมุ่งหวังให้มีการสร้างมูลค่า (Value-Addition) กับผลผลิตทางการเกษตรมากยิ่งขึ้น โดยสรุปโอกาสการลงทุนได้ดังต่อไปนี้

- **ผลิตภัณฑ์นม** เช่น นมผง หางนมปราศจากแร่ธาตุ (Demineralized Whey) รวมถึงการทำฟาร์มโคนม
- **ผักกรรมสวน** เช่น การทดลองผักหรือผลไม้พันธุ์ใหม่ บรรจุภัณฑ์สำหรับผักหรือผลไม้
- **น้ำมันพืช** เช่น น้ำมันคาโนลา น้ำมันมะกอก และน้ำมันมะคาเดเมีย
- **อาหารประเภทแป้ง** เช่น ข้าวโพด มันฝรั่ง ข้าวสาลี และมันสำปะหลัง
- **การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ** เช่น หอยแมลงภู่ หอยนางรม ปลานิล (Tilapia) และปลาเทราท์

โครงการ Agro-Processing Support Scheme (APSS) เป็นมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปของรัฐบาลแอฟริกาใต้ โดยการช่วยแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายการลงทุน คิดเป็นสัดส่วนระหว่างร้อยละ 20 ถึง 30 ของมูลค่าการลงทุน แต่สูงสุดไม่เกิน 20 ล้านแรนด์ (ต้นทุนการลงทุนนี้รวมถึงเครื่องจักร ยานพาหนะที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ อาคาร ค่าใช้จ่ายเพื่อการตรวจสอบรับรองคุณภาพสินค้า ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และระบบโลจิสติกส์) โดยโครงการ APSS จะเริ่มเปิดรับสมัครในปี 2561

➤ Department of Small Business Development (DSBD)

Department of Small Business Development (DSBD) เป็นหน่วยงานระดับกระทรวง มีบทบาทในการส่งเสริมธุรกิจขนาดเล็กและขนาดกลาง และธุรกิจที่มีประชากรผิวดำเป็นเจ้าของ แยกการดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (1) การให้การสนับสนุนด้านการเงินกับธุรกิจในกลุ่มเป้าหมาย ดำเนินการโดย Small Enterprise Finance Agency (SEFA) และ (2) การวางแผนนโยบาย และมาตรการส่งเสริมธุรกิจในกลุ่มเป้าหมาย ดำเนินการโดย Small Enterprise Development Agency (SEDA)

DSBD บรรลุวัตถุประสงค์ที่กล่าวไปข้างต้น ด้วยการร่วมมือกับกลุ่มธุรกิจเป้าหมาย และให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงานและผลิตภาพของธุรกิจ อีกทั้ง DSBS ยังมีโครงการพิเศษเพื่อส่งเสริมการว่าจ้างงานในกลุ่มสตรี เยาวชน ผู้พิการ และประชาชน



ผู้ด้อยโอกาส ทั้งนี้ DSDB มุ่งส่งเสริมธุรกิจกลุ่มเป้าหมายทั้งในภาคการผลิต การเกษตร และการบริการ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมดังต่อไปนี้

- ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
- พลาสติก
- สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม
- การเกษตรขั้นต้น (การเพาะปลูก) และการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร

นอกจากนี้ DSDB ยังให้ความช่วยเหลือและคำแนะนำกับธุรกิจขนาดใหญ่ ในการจัดหาพันธมิตรทางธุรกิจที่เป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม อันจะเป็นประโยชน์ต่อการประเมินคะแนน Broad-Based Black Economic Empowerment (BB-BEE) ซึ่งอาจส่งผลต่อการได้รับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนของบริษัท

➤ Ernst & Young (EY) Johannesburg

ในวันอังคารที่ 11 ก.ค. 2560 เวลา 14.00 น. คณะผู้เดินทางเข้าพบกับตัวแทนของบริษัท Ernst & Young (EY) ในนครโจฮันเนสเบิร์ก โดยได้มีการหารือถึงภาพรวมของเศรษฐกิจและการลงทุนในแอฟริกาใต้และประเทศอื่นๆ ในทวีปแอฟริกา กฎหมายด้านการลงทุน การว่าจ้างชาวต่างชาติ และรูปแบบการจดทะเบียนธุรกิจที่เหมาะสมต่อบริษัทต่างชาติ ซึ่งตัวแทนของ EY ได้ให้คำแนะนำไว้ดังต่อไปนี้

- นักลงทุนชาวไทยควรมองประเทศแอฟริกาใต้ในฐานะประตูสู่ประเทศอื่นๆ ในทวีปแอฟริกา โดยเฉพาะประเทศในแถบแอฟริกาตะวันออก เช่น เคนยา และเอธิโอเปีย ซึ่งมีการเติบโตสูง
- นักลงทุนควรศึกษาโครงการ Broad-Based Black Economic Empowerment (BB-BEE) อย่างละเอียดก่อนเริ่มดำเนินธุรกิจ โดยโครงการนี้จะประเมินผลกระทบของการดำเนินธุรกิจ ต่อประชากรผิวดำและประชาชนผู้ด้อยโอกาส ในด้านการจ้างงาน ความเป็นเจ้าของธุรกิจ การส่งเสริมธุรกิจขนาดเล็กที่มีประชากรผิวดำเป็นเจ้าของ ซึ่งคะแนนประเมิน BB-BEE จะส่งผลกระทบต่อการศึกษาให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุน



- Department of Trade and Industry (DTI) มีการให้สิทธิประโยชน์หลากหลายรูปแบบ ทั้งการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การให้เงินทุนสนับสนุนเพื่อการพัฒนาวิจัยผลิตภัณฑ์ และการให้เงินทุนสนับสนุนการสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค ซึ่งนักลงทุนสามารถนำไปใช้เพื่อสร้างสาธารณูปโภค เช่น ถนน เส้นทางรถไฟที่เชื่อมกับสถานีขนส่ง หรือสถานีไฟฟ้าย่อย ทั้งนี้ นักลงทุนควรยื่นขอรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนอย่าง 60 วันก่อนเริ่มดำเนินกิจการ
- แอฟริกาใต้มีได้กำหนดโควตาชาวต่างชาติที่เข้ามาทำงานไว้อย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม DTI จะอนุญาตเฉพาะชาวต่างชาติที่มีทักษะความสามารถที่ไม่สามารถหาได้ในแอฟริกาใต้เท่านั้น (Critical Skill) และมีข้อบังคับว่าชาวต่างชาติผู้นั้นต้องถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับบุคลากรในพื้นที่ ซึ่งองค์กร Construction, Education and Training Authority (CETA) จะเป็นผู้กำกับดูแล
- แอฟริกาใต้ยังไม่มีระบบประกันสังคม ดังนั้น ประกันสุขภาพจึงควรเป็นส่วนหนึ่งของสวัสดิการที่นายจ้างให้กับพนักงาน นอกจากนี้ สหภาพแรงงานยังมีบทบาทค่อนข้างสูงต่อการเจรจาต่อรองในแอฟริกาใต้
- นักลงทุนควรศึกษารูปแบบการจดทะเบียนธุรกิจแต่ละประเภทอย่างถี่ถ้วน เนื่องจากแต่ละประเภทมีภาระทางภาษีที่แตกต่างกัน ซึ่งรูปแบบภาษีที่เหมาะสมจะขึ้นอยู่กับระดับรายได้ของบริษัท เช่น หากบริษัทมีรายได้ไม่สูงนัก อาจเลือกจดทะเบียนเป็นห้างหุ้นส่วน เนื่องจากจะถูกจัดเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ซึ่งมีอัตราภาษีเป็นแบบขั้นบันได ทำให้ภาระภาษีไม่สูงนัก (อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ส่วนที่ต่ำกว่า 189,800 แรนด์อยู่ที่ร้อยละ 18 ในขณะที่อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลอยู่ที่ร้อยละ 28) อย่างไรก็ตาม หากเป็นบริษัทขนาดใหญ่ มีรายได้ต่อปีก่อนข้างสูง ไม่แนะนำให้จดทะเบียนเป็นสาขาของบริษัทต่างชาติ (External Company) เพราะถึงแม้จะถูกจัดเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา แต่อัตราภาษีสำหรับระดับรายได้สูงสุด (รายได้ส่วนที่เกิน 1.5 ล้านแรนด์ สูงถึงร้อยละ 45)



➤ Richards Bay Industrial Development Zone (RBIDZ)

ในวันพุธที่ 12 ก.ค. 2560 เวลา 09.00 น. คณะเดินทางเข้าพบกับตัวแทนของ Richards Bay Industrial Development Zone (RBIDZ) ณ เมืองริชาร์ดเบย์ จังหวัดควาซูลู-นาทาล โดยสรุปประเด็นการหารือได้ดังต่อไปนี้

Richards Bay Industrial Development Zone (RBIDZ) ตั้งอยู่ที่เมืองริชาร์ดเบย์ จังหวัดควาซูลู-นาทาล ห่างจากกรุงเดอริบันไปทางเหนือประมาณ 2 ชม. เป็นเขตพัฒนาอุตสาหกรรม (Industrial Development Zone: IDZ) ภายใต้โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษของ Depratment of Trade and Industry (DTI) ดังนั้น บริษัทผู้ลงทุนใน RBIDZ จะสามารถขอรับได้ทั้งสิทธิประโยชน์เฉพาะการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่อัตราร้อยละ 15 จากอัตราปกติที่ร้อยละ 28 การหักลดหย่อนรายได้จากค่าใช้จ่ายการก่อสร้างโรงงานและสำนักงาน และลดหย่อนภาษีนำเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบ และการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับสินค้าที่ผลิตเพื่อขายในประเทศ) และสิทธิประโยชน์อื่นๆ ที่ DTI กำหนดไว้

RBIDZ เปิดรับการลงทุนในอุตสาหกรรมทุกประเภท แต่มุ่งเน้นดึงดูดการลงทุนดังต่อไปนี้

- การแปรรูปและประมวลผลโลหะ (Metal Benefication) ซึ่งรวมถึงอลูมิเนียม ไทเทเนียม และแร่เหล็ก (ตัวแทนของ RBIDZ ยังกล่าวด้วยว่า ร้อยละ 20 ของไทเทเนียมทั่วโลกถูกผลิตขึ้นในเมืองริชาร์ดเบย์)
- การแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร ซึ่งรวมถึง จาว พืชกรรมสวน (Horticulture) และเนื้อสัตว์
- พลังงานทดแทน ซึ่งรวมถึง พลังงานแสงอาทิตย์ เซลล์เชื้อเพลิง มวลชีวภาพ (Biogas) และก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas)
- เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

โครงการ RBIDZ ได้รับการริเริ่มขึ้นเพื่อสนองต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมแร่และโลหะ และอุตสาหกรรมการผลิตในเมืองริชาร์ดเบย์ โดยปัจจุบันผู้แปรรูปและประมวลผลโลหะหลายรายประกอบกิจการในเมืองริชาร์ดเบย์ (นอกพื้นที่ RBIDZ) ทั้งที่เป็นบริษัทแอฟริกาใต้และบริษัทข้ามชาติ เช่น South32 (สำนักงานใหญ่อยู่ที่ประเทศออสเตรเลีย) หรือ Foskor และ Richards Bay Alloys (บริษัทแอฟริกาใต้) และยังมีผู้ผลิตกระดาษอีกจำนวนหนึ่ง ได้แก่ Mondi และ Sappi ซึ่งทั้งสอง



ล้วนเป็นบริษัทของแอฟริกใต้ นอกจากนี้ สำนักงานใหญ่ของ Bell ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตเครื่องจักรงานขุดและเคลื่อนย้ายดินและหิน (Earthmoving Equipment) ยังมีโรงงานและสำนักงานใหญ่ในเมืองริชาร์ดเบย์

นอกจากเมืองริชาร์ดเบย์ จังหวัดควาซูลู-นาทัลยังเป็นศูนย์กลางทางการค้าขายในภาคตะวันออกของประเทศ มีเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 2 เมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ เป็นที่ตั้งสำนักงานของบริษัทขนาดใหญ่หลายแห่ง รวมถึงบริษัทโตโยต้าแอฟริกใต้ ซึ่งมีโรงงานประกอบยานยนต์ในพื้นที่ทางตอนใต้ของเมืองเดอร์บัน มีการผลิตเหล็กดิบ (Pig Iron) ไทเทเนียม และเซรามิกเป็นจำนวนมาก ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ดึงดูดแรงงานฝีมือให้เข้ามาอยู่อาศัยในเมืองริชาร์ดเบย์และพื้นที่ใกล้เคียง เกิดชุมชนชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาทำงานให้บริษัทในพื้นที่ และส่งผลให้เมืองมีการเติบโต อีกทั้งสถาบันการศึกษาในจังหวัดยังเปิดหลักสูตรวิชาชีพที่สอดคล้องกับอุตสาหกรรมที่มีการเติบโตในจังหวัด ผู้ประกอบการที่จะเข้ามาลงทุนในเมืองริชาร์ดเบย์จึงสามารถหาแรงงานได้ตามตำแหน่งที่ต้องการ ทั้งที่เป็นผู้เชี่ยวชาญชาวต่างชาติและประชากรในพื้นที่

ทั้งนี้ ตัวแทนของ RBIDZ ยังได้กล่าวอีกว่า รัฐบาลยังคงผลักดันให้มีการว่าจ้างแรงงานในพื้นที่เป็นหลัก แต่หากประสงค์จะว่าจ้างชาวต่างชาติ รัฐบาลจะให้ใบอนุญาตการทำงาน (Work Permit) เพียงช่วงหนึ่งเท่านั้น และชาวต่างชาติผู้นั้นต้องมีฝีมือที่หาไม่ได้ในแอฟริกใต้

ต้นทุนการลงทุนและสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนใน RBIDZ

ที่ดินใน RBIDZ เป็นพื้นที่เช่า ซึ่งอาจเช่าได้นานสูงสุด 99 ปี โดนมียอัตราค่าเช่าประมาณ 6.49 แรนต์ต่อ ตร.ม. (ประมาณ 16.1 บาทต่อ ตร.ม.) โดยอัตรานี้เป็นอัตราพื้นฐาน อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามประเภทธุรกิจและพื้นที่ และมีค่าบริการจัดการอีก 0.6 แรนต์ต่อ ตร.ม. (1.49 บาทต่อ ตร.ม.)

ผู้ประกอบการที่ลงทุนในพื้นที่ของ RBIDZ สามารถขอรับสิทธิประโยชน์กับ Department of Trade and Industry ตามที่ระบุไว้ในกฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษ ดังต่อไปนี้

- อัตรากาสิโนเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 15 (ลดจากอัตรากปกติที่ร้อยละ 28) โดยมีข้อแม้ว่าร้อยละ 90 ของรายได้ต้องเกิดจากกิจกรรมทางธุรกิจในประเทศ



- การลดหย่อนภาษีจากค่าใช้จ่ายการก่อสร้าง (Building Allowances) โดยหากมีการก่อสร้างหรือปรับปรุงอาคาร จะสามารถคิดเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อลดหย่อนภาษีได้ในอัตราร้อยละ 10 ต่อ
- การคืนภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรนำเข้าส่งออก สำหรับสินค้าประเภทเครื่องจักร และวัตถุดิบการผลิต

ความพร้อมของระบบการขนส่งใน RBIDZ

ในด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าและวัตถุดิบ เมืองริชาร์ดเบย์เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายรถไฟขนาดใหญ่ มีเส้นทางครอบคลุมทั่วทั้งประเทศแอฟริกาใต้ เชื่อมโยงริชาร์ดเบย์กับเมืองสำคัญหลายเมือง ทั้งนครโจฮันเนสเบิร์ก เดอร์บัน พอร์ตเอลิซาเบธ เคปทาวน์ อีกทั้งมีเส้นทางไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งโมซัมบิก ซวาซิแลนด์ และบอตสวานาอีกด้วย

สำหรับการขนส่งทางทะเล ท่าเรือ Richards Bay เป็นท่าเรือส่งออกสินค้าที่สำคัญที่สุดของแอฟริกาใต้ หากพิจารณาจากปริมาณสินค้า และมีท่าเรือขนส่งถ่านหินโดยเฉพาะ (Richards Bay Coal Terminal) ซึ่งมีการส่งออกถ่านเฉลี่ยต่อปี 80 ล้านตัน

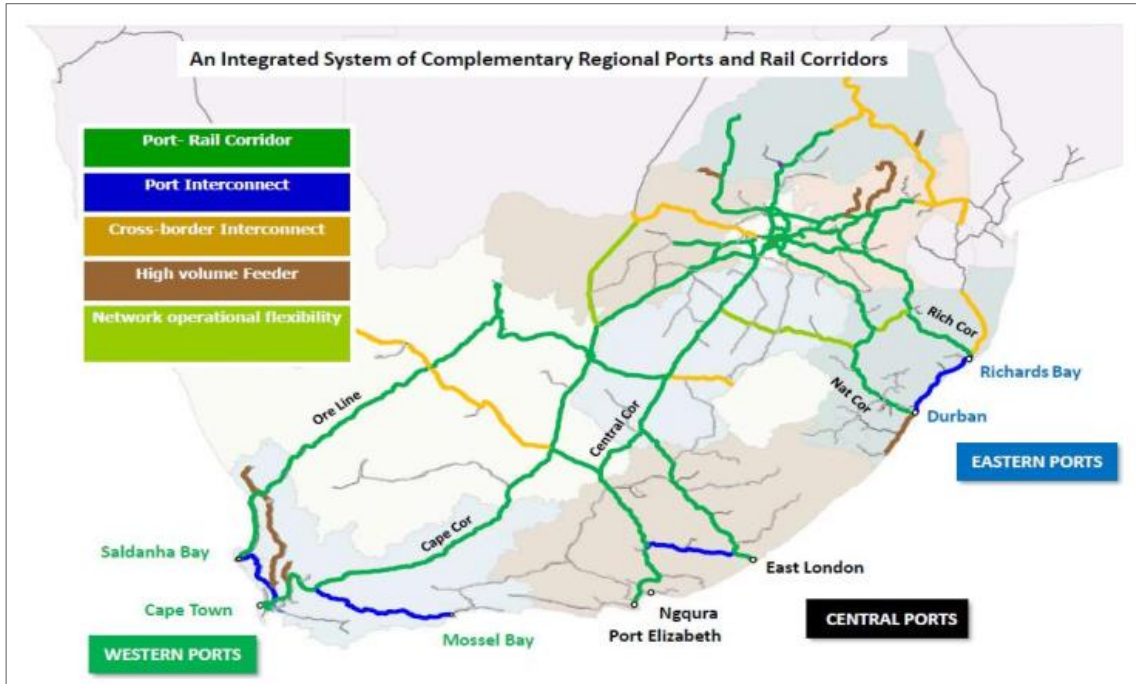
➤ **Transnet Port Authority และท่าเรือริชาร์ดเบย์ (Port of Richards Bay)**

ระหว่างการประชุมกับ Richards Bay Industrial Development Zone (RBIDZ) ในวันที่ 12 กรกฎาคม 2560 ได้มีตัวแทนจากท่าเรือริชาร์ดเบย์เข้าร่วมด้วย โดยได้มีการนำเสนอและหารือถึงความพร้อมการรองรับสินค้าของท่าเรือริชาร์ดเบย์

ท่าเรือริชาร์ดเบย์อยู่ในการดูแลของ Transnet ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีบทบาทการบริหารจัดการโครงข่ายรถไฟ ท่าเรือ และท่าส่งแก๊สในแอฟริกาใต้ ในเดือนกรกฎาคม 2560 Transnet มีท่าเรือทั้งหมด 7 แห่งในแอฟริกาใต้ ได้แก่ ท่าเรือริชาร์ดเบย์ ท่าเรือเดอร์บัน ท่าเรืออีสต์ลอนดอน ท่าเรือ Ngqura ท่าเรือพอร์ตเอลิซาเบธ ท่าเรือมอสเซลเบย์ ท่าเรือเคปทาวน์ และท่าเรือ Saldanha (เรียงจากชายฝั่งตะวันออกไปยังตะวันตก) โดยท่าเรือทุกแห่งมีสถานีรถไฟขนส่งสินค้าของตัวเอง ซึ่งโครงข่ายรถไฟมีการเชื่อมโยงกันทั่วประเทศ ดังที่ปรากฏในภาพที่ 9-2



ภาพที่ 9-2 โครงข่ายรถไฟขนส่งสินค้าของ Transnet ในแอฟริกาใต้



ที่มา: Transnet Port Authority

ท่าเรือริชาร์ดเบย์เป็นท่าเรือส่งออกสินค้าที่สำคัญที่สุดของแอฟริกาใต้ หากพิจารณาจากปริมาณ (Volume) โดยเฉพาะการส่งออกถ่านหิน ซึ่งในปี 2559 มีปริมาณประมาณ 76.4 ล้านตัน และมีสินค้านำเข้าส่งออกทั้งหมด 99.9 ล้านตัน โดยมีรายได้ทั้งหมดประมาณ 615 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ในเดือนกรกฎาคม 2560 ท่าเรือริชาร์ดเบย์มีท่าเทียบ (Berth) ทั้งหมด 22 ท่า โดยแบ่งเป็นท่าสินค้าแห่ง 8 ท่า ท่าสินค้าหีบห่อ 6 ท่า ท่าสินค้าเหลว 2 ท่า และท่าถ่านหิน 6 ท่า (ท่าขนถ่านหินนี้เรียกว่า Richards Bay Coal Terminal หรือ RBCT) ส่วนทางเข้าเทียบท่ามีความกว้าง 300 เมตร และให้บริการท่าเรือขนส่งสินค้าแบบครบวงจร ซึ่งรวมถึง การลากจูงเรือ (Tug) การนำร่อง (Pilotage) การเทียบท่า (Berthing) และพื้นที่สาธารณูปโภคท่าเรือ (Wharf)

ในอนาคต Transnet มีแผนจะขยายขนาดท่าเรือริชาร์ดเบย์ และก่อสร้างท่าเทียบใหม่หลายท่า รวมถึงท่าเคลื่อนที่ (Floating Dock) ท่าขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG Berth) สถานที่เก็บก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG Facility) และศูนย์ซ่อมแซมเรือ (Ship Repair Facility) ระหว่างปี 2565 ถึง 2587 และจะมีการปรับปรุงถนนและสะพานกันคลื่น (Tidal Bridge) โดยคาดว่าจะใช้งบประมาณทั้งหมด 13,000 ล้านแรนด์ (ประมาณ 32,500 ล้านบาท)



➤ Amatikulu Aquaculture Development Zone (AADZ)

ในวันพุธที่ 12 ก.ค. 2560 เวลา 14.30 น. คณะเดินทางเข้าพบกับตัวแทนของ Amatikulu Aquaculture Development Zone (AADZ) ณ เมืองอามาติกุลู (Amatikulu) จังหวัดควาซูลู-นาทาล โดยสรุปประเด็นการหารือได้ดังต่อไปนี้

Aquaculture Development Zone (ADZ) เป็นพื้นที่ที่รัฐบาลแอฟริกาใต้กำหนดให้มีการทำธุรกิจการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเท่านั้น ซึ่ง Department of Agriculture, Forestry and Fisheries ได้ให้นิยามธุรกิจนี้ไว้ว่า เป็นการเพาะเลี้ยงสัตว์ประเภทปลา (Fish) หอย (Molluscs) ครัสเตเชีย (Crustaceans) และพืชในน้ำ และอาจเป็นการเพาะเลี้ยงในน้ำจืดหรือน้ำเค็มก็ได้ ทั้งนี้ พื้นที่ ADZ จะต้องได้รับการปรับปรุงพื้นที่ให้พร้อมรองรับการลงทุน มีการสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน เส้นทางขนส่ง และได้มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) เป็นการเรียบร้อยแล้ว ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนที่นักลงทุนต้องแบกรับ

AADZ ตั้งอยู่ห่างจากชายฝั่งประมาณ 2 กม. ห่างจากเมืองเดอร์บันไปทางตอนเหนือประมาณ 130 กม. มีพื้นที่ประมาณ 110 เฮกเตอร์ ซึ่งพื้นที่เหล่านี้อยู่ภายใต้การดูแลของกองทุนดูแลทรัพย์สิน Ingonyama Trust⁶ โดยนักลงทุนสามารถยื่นคำขอเช่าพื้นที่ผ่าน Department of Agriculture, Forestry and Fisheries ซึ่งจะช่วยดำเนินการเช่าที่ดินในนามนักลงทุน

การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ AADZ ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นไปแล้วส่วนหนึ่ง และคาดว่าจะเสร็จสิ้นทั้งหมดในเดือนพฤษภาคม 2561 โดย AADZ มุ่งเน้นส่งเสริมการเพาะเลี้ยงปลานิล (Tilapia) กุ้ง (Prawn) ปลาสวยงาม (Ornamental Fish) และปลาหางเหลือง (Yellow Tail)

ธุรกิจการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่รัฐบาลแอฟริกาใต้ให้การสนับสนุน โดยโครงการ Aquaculture Development and Enhancement Programme (ADEP) มีการให้เงินสนับสนุน (Grant) สูงสุด 40 ล้านแรนด์ เพื่อการลงทุนอุปกรณ์และเครื่องจักร (อาจเป็นการซื้อหรือการเช่าก็ได้) โครงสร้างพื้นฐาน ที่ดิน อาคาร การปรับปรุงพื้นที่ ยานยนต์เพื่อการขนส่ง และเรือ นอกจากนี้ กฎหมายการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็ม (Mariculture) กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาในรัฐสภาแอฟริกาใต้ ซึ่งจะปิดช่องว่างความแตกต่างระหว่างกฎหมายในแต่ละจังหวัด

⁶ พื้นที่นี้ในอดีตเป็นของกษัตริย์ซูลู (King Zulu) ชนเผ่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มาเป็นเวลานาน ในปัจจุบัน ความเป็นเจ้าของตกอยู่กับหัวหน้าชนเผ่า แต่กองทุนดูแลทรัพย์สิน Ingonyama Trust จะเป็นผู้ดูแลผลประโยชน์และเป็นตัวแทนในการบริหารจัดการ



➤ Trade and Investment KwaZulu-Natal (TIKZN)

ในวันพุธที่ 12 ก.ค. 2560 เวลา 08.30 น. คณะเดินทางเข้าพบกับตัวแทนของ Trade and Investment KwaZulu-Natal (TIKZN) โดยสรุปประเด็นการหารือได้ดังต่อไปนี้

Trade and Investment KwaZulu-Natal (TIKZN) เป็นหน่วยงานส่งเสริมการลงทุนและการค้าระหว่างประเทศของจังหวัดควาซูลูนาทล เป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร ซึ่งรัฐบาลประจำจังหวัดเป็นเจ้าของ เทียบได้กับหน่วยงาน Gauteng Growth and Development Agency (GGDA) ที่คณะเดินทางได้เข้าพบไปก่อนหน้านี้ในนครโจฮันเนสเบิร์ก โดย TIKZN มีบริการให้คำแนะนำโอกาสการลงทุน ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสภาวะอุตสาหกรรม พื้นที่การลงทุน และอำนวยความสะดวกการจัดตั้งและการดำเนินธุรกิจผ่าน One-Stop Shop ซึ่งตั้งอยู่ที่สำนักงานของ TIKZN ในกรุงเดอร์บัน

จังหวัดควาซูลู-นาทลมีเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones: SEZ) 2 แห่ง ได้แก่ Dube Trade Port (DTP) และ Richards Bay Industrial Development Zone (RBIDZ) โดย DTP มุ่งเน้นส่งเสริมการลงทุนเกี่ยวกับยานยนต์ อากาศยาน เกษตรแปรรูป การผลิตยา และอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยมีพื้นที่ตั้งอยู่ใกล้สนามบินเดอร์บัน⁷ ห่างจากกรุงเดอร์บันไปทางเหนือประมาณ 35 กม. และตั้งอยู่ใกล้กับทางรถไฟสาย M2 ซึ่งมีเส้นทางจากกรุงเดอร์บันไปถึงเมืองริชาร์ดเบย์ ส่วน RBIDZ มุ่งดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปและประมวลผลโลหะและอุตสาหกรรมเบาอื่นๆ

บริษัทแอฟริกาใต้และบริษัทต่างชาติที่มีชื่อเสียงหลายแห่งมีสำนักงานหรือฐานการผลิตในจังหวัดควาซูลู-นาทล ซึ่งตัวอย่างของบริษัทเหล่านี้ ได้แก่ SRF, Toyota South Africa Motors, Samsung และ Yansi Optics โดย SRF เป็นบริษัทผู้ผลิตพลาสติกจากประเทศอินเดีย ส่วน Samsung มีโรงงานผลิตโทรทัศน์ใน Dube Trade Port (DTP) เช่นเดียวกับ Yansi Optics ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตสายไฟเบอร์ออปติก (Fibre Optic) ล่าสุด พื้นที่ระยะที่ 1 ของโครงการได้ถูกจับจองหมดแล้ว และ DTP กำลังพัฒนาพื้นที่ระยะที่ 2 โดยจะมีพื้นที่รวมประมาณ 24 เฮกเตอร์

ดังที่ได้นำเสนอไปก่อนหน้านี้ จังหวัดควาซูลู-นาทลมีท่าเรือขนาดใหญ่ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือเมืองริชาร์ดเบย์ และท่าเรือกรุงเดอร์บัน พื้นที่แถบนี้จึงเหมาะสมต่อธุรกิจที่มีการนำเข้าส่งออกสินค้า โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตดังต่อไปนี้

⁷ King Shaka International Airport



- ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ – โดยอาจเป็นการผลิตเพื่อส่งให้กับบริษัทผู้ผลิต ยานยนต์ที่มีโรงงานในพื้นที่ ได้แก่ Toyota South Africa Motors หรือบริษัท ยานยนต์อื่นๆ ในเมืองแอมบาชายฝั่ง เช่น เมอร์เซเดส-เบนซ์ในเมืองอีสต์ลอนดอน หรืออิชูซุและโพล์คสวาเกนในเมืองพอร์ตเอลิซาเบท
- จาวและกระดาษ – ทรัพยากรป่าไม้ในควาซูลู-นาทัลมีความอุดมสมบูรณ์มาก มีป่าหลายประเภทอยู่ในพื้นที่ ได้แก่ ป่าดิบเขา (Montane Forest) ทางตอนใต้ของ จังหวัด ป่าดิบเขาระดับสูง (Misbelt Forest) ในทางตอนกลาง ป่าชายฝั่งระดับต่ำ (Coastal Lowland Forest) และป่าชายเลนในพื้นที่แอมบาชายฝั่ง โดยการลงทุนใน ส่วนนี้อาจเป็นการผลิตเยื่อกระดาษ หรือผลิตภัณฑ์อื่นๆ เช่น กระดาษ หรือกระดาษ แข็งที่ใช้กับบรรจุภัณฑ์
- เคมีภัณฑ์ ปิโตรเคมี และพลาสติก – ในกรุงเดอร์บันมีโรงกลั่นน้ำมันทั้งหมด 2 แห่ง ซึ่งเป็นวัตถุดิบตั้งต้นในการผลิตหรือขึ้นรูปพลาสติก โดยอาจเป็นการลงทุนเพื่อผลิต เม็ดพลาสติกหรือขึ้นรูปเป็นผลิตภัณฑ์
- การแปรรูปและประมวลผลโลหะ – จังหวัดกาวเต็งและควาซูลู-นาทัลเป็นแหล่งแร่ เหล็กขนาดใหญ่ พร้อมแก่การนำมาสร้างมูลค่าและส่งออก

การเกษตรและการแปรรูปสินค้าเกษตรยังเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความน่าสนใจใน จังหวัดควาซูลูนาทัล เพราะดินมีความอุดมสมบูรณ์สูง มีการปลูกพืชผลหลายชนิด เช่น ข้าวโพด (Maize) อ้อย (Sugarcane) ถั่วเหลือง (Soya) ข้าวฟ่าง (Sorghum) ถั่วลิสง (Groundnuts) และผัก กรรมสวน (Horticulture) นอกจากนี้ พื้นที่ทางตะวันตกเฉียงเหนือและตอนใต้ยังเหมาะแก่การ เลี้ยงวัวนม ซึ่งสามารถนำมาต่อยอดเป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำจากนมอื่นๆ ได้ (Dairy Products)

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกาใต้

อุตสาหกรรมยานยนต์ในแอฟริกาใต้ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลแอฟริกาใต้อย่างต่อเนื่อง ทั้งผ่านโครงการ Motor Industry Development Program (MIDP) ที่เริ่มขึ้นในปี 2537 และโครงการ Automotive Production Development Program (APDP) ที่เริ่มขึ้นในปี 2556 ทั้งนี้ รัฐบาลแอฟริกาใต้ตั้งเป้าหมายปริมาณการผลิตในประเทศในปี 2578 ไว้ที่ 1.4 ล้านคัน

ใน 2559 แอฟริกาใต้ผลิตยานยนต์ได้ประมาณ 571,000 คัน โดยร้อยละ 60 ของ ยานยนต์ที่ผลิตได้ถูกส่งออก และมีการคาดการณ์ว่าปริมาณการผลิตในปี 2560 จะเพิ่มขึ้น ประมาณร้อยละ 7 ซึ่งเป็นผลจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นในต่างประเทศเป็นหลัก ส่วนในด้านการ

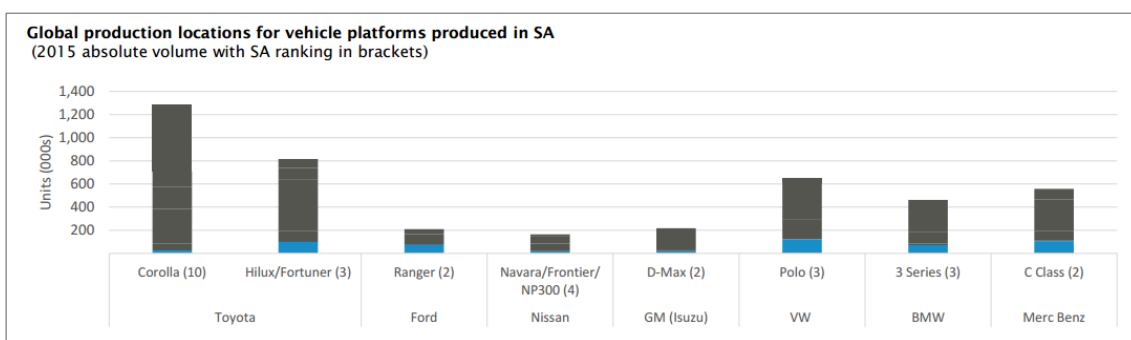


นำเข้า มีการนำเข้ายานยนต์ประมาณ 300,000 คันในปี 2559 ส่วนใหญ่เป็นยานยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Vehicle) โดยประมาณร้อยละ 60 ของยานยนต์ที่ขายได้ในประเทศถูกนำเข้ามาจากต่างประเทศ

หากพิจารณาจากปริมาณยานยนต์ที่ผลิตได้ โตโยต้าเป็นผู้ผลิตที่มีขนาดใหญ่ที่สุด หรือผลิตได้ประมาณ 120,000 คันในปี 2559 รองลงมาเป็นโฟล์คสวาเกน เมอร์เซเดส-เบนซ์ และฟอร์ด ตามลำดับ โดยบริษัทผู้ผลิตทั้ง 4 แห่งนี้มียอดการผลิตเกิน 80,000 คัน ส่วนผู้ผลิตที่มีขนาดเล็กที่สุดได้แก่นิสสัน โดยมีการผลิตในปี 2559 ประมาณ 30,000 คัน

เมื่อเปรียบเทียบรุ่นยานยนต์ที่มีการผลิตในแอฟริกาใต้ เทียบกับปริมาณทั่วโลก พบว่าแอฟริกาใต้เป็นฐานการผลิตสำคัญโตโยต้าของไฮลักซ์/ฟอร์จูนเนอร์ ฟอร์ดเรนเจอร์ โฟล์คสวาเกน โปโล บีเอ็มดับเบิลยูซีรี่ส์สาม และเมอร์เซเดส-เบนซ์ซีคลาส โดยในทุกุ่นที่ผลิตนี้ แอฟริกาใต้เป็นฐานการผลิตที่มีความสำคัญเป็นอันดับ 2 หรือ 3 เมื่อเทียบกับประเทศอื่นทั่วโลก ดังที่ปรากฏในภาพที่ 9-3 ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบยานยนต์เหล่านี้จะต้องเผชิญกับการแข่งขันจากไทย สเปน เยอรมนี และจีน เนื่องจากประเทศเหล่านี้เป็นฐานการผลิตของรุ่นยานยนต์เหล่านี้เช่นกัน และสามารถผลิตชิ้นส่วนได้ด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าและมีคุณภาพสูงกว่า

ภาพที่ 9-3 ปริมาณยานยนต์ที่มีการผลิตในแอฟริกาใต้ จำแนกตามรุ่น เทียบกับปริมาณการผลิตทั่วโลก



ที่มา: B&M Research

จังหวัดควาซูลู-นาทาล มีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประมาณ 65 ถึง 80 ราย ส่วนใหญ่เป็นบริษัทที่ผลิตชิ้นส่วนเพื่อส่งมอบให้กับบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ โดยเฉพาะโตโยต้า และบริษัทอื่นๆ ในเมืองแถบชายฝั่ง เช่น เมอร์เซเดส-เบนซ์ในเมืองอีสต์ลอนดอน อีซุซุและโฟล์คสวาเกนในเมืองพอร์ตเอลิซาเบธ



นอกจากนี้ ยังได้มีการหารือถึงประสิทธิผลของโครงการ APDP โดยสรุปได้ว่า โครงการนี้ประสบความสำเร็จในการดึงดูดให้บริษัทผู้ผลิตยานยนต์ลงทุนสร้างฐานการผลิตในแอฟริกาใต้ และทำให้ตลาดในประเทศมีการเติบโต อย่างไรก็ตาม การลดหย่อนภาษีนำเข้ายานยนต์กลับทำให้บริษัทผู้ผลิตหันไปใช้ชิ้นส่วนจากต่างประเทศ หรือนำเข้ายานยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศแทน การประกอบในประเทศ เนื่องจากมีราคาต่ำกว่า ซึ่งส่งผลให้สัดส่วนมูลค่าในประเทศ (Local Content) ต่ำกว่าที่คาดหวังไว้ หรือประมาณร้อยละ 38 ดังนั้น รัฐบาลควรสร้างแรงจูงใจให้บริษัทผู้ผลิตยานยนต์หันมาใช้ชิ้นส่วนหรือผลิตภัณฑ์ยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ และให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนต่อผู้ประกอบการในประเทศมากยิ่งขึ้น

ตัวแทนของ TIKZN ยังได้แนะนำว่า ถึงแม้ปริมาณยานยนต์ที่ผลิตในประเทศจะมีความผันผวนในช่วง 2 ถึง 3 ปีที่ผ่านมา แต่คาดว่าจะการผลิตยานยนต์ในแอฟริกาใต้ยังคงเติบโตไปอย่างต่อเนื่อง โดยมีความต้องการของตลาดต่างประเทศเป็นปัจจัยเชิงบวกหลัก โดยประเทศในทวีปแอฟริกาตะวันออก ซึ่งตลาดยานยนต์มีการเติบโตสูง จะเป็นเป้าหมายการส่งออกที่สำคัญของแอฟริกาใต้ในอนาคต นอกจากนี้ แอฟริกาใต้ยังมีแรงงานที่มีฝีมือค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในทวีปแอฟริกา และเริ่มมีความเชี่ยวชาญในการผลิตยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก (Light-Commercial Vehicle)

➤ ท่าเรือเดอร์บัน (Port of Durban)

ในวันพฤหัสบดีที่ 13 ก.ค. 2560 เวลา 10.30 น. คณะเดินทางเข้าพบกับตัวแทนของท่าเรือเดอร์บัน (Port of Durban) โดยสรุปประเด็นการหารือได้ดังต่อไปนี้

ในลำดับแรก ตัวแทนของท่าเรือเดอร์บันได้สรุปภาพรวมของเศรษฐกิจแอฟริกาใต้ โดยอุตสาหกรรมขั้นตติยภูมิ (Tertiary Industries) หรือภาคบริการมีสัดส่วนต่อ GDP สูงสุด ที่ร้อยละ 69 รองลงมาเป็นอุตสาหกรรมทุติยภูมิ (Secondary Industries) หรือการแปรรูปและเพิ่มมูลค่า ที่ร้อยละ 20 ส่วนอุตสาหกรรมขั้นปฐมภูมิ (Primary Industries) หรืออุตสาหกรรมทรัพยากรทางธรรมชาติมีสัดส่วนน้อยที่สุด ที่ร้อยละ 11 ของ GDP ทั้งนี้ ภาคส่วนที่มีขนาดใหญ่ที่สุดคือภาคการเงินที่ร้อยละ 22 รองลงมาเป็นบริการภาครัฐ (Government Services) ที่ร้อยละ 17 ภาคการค้า (Trade) ที่ร้อยละ 15 และภาคการผลิต (Manufacturing) ที่ร้อยละ 14 ของ GDP

ประเทศไทยเป็นคู่ค้าสำคัญของแอฟริกาใต้ โดยในปี 2559 แอฟริกาใต้นำเข้าสินค้าจากประเทศไทย 31,700 ล้านดอลลาร์ (ประมาณ 79,358 ล้านบาท) โดยผลิตภัณฑ์ที่มีการนำเข้าได้แก่



ชิ้นส่วนยานยนต์ รองลงมาเป็นเครื่องจักร ผัก ยานยนต์ และพลาสติก ตามลำดับ ส่วนการส่งออกจากแอฟริกาใต้ไปยังประเทศไทยมีมูลค่าประมาณ 7,100 ล้านดอลลาร์ (ประมาณ 17,774 ล้านบาท) โดยสินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุดได้แก่ เหล็ก รองลงมาเป็นเครื่องจักร ไม้ เคมีภัณฑ์ และยานยนต์ ตามลำดับ นอกจากนี้ เศรษฐกิจไทยและแอฟริกาใต้ยังมีความคล้ายคลึงกันหลายมิติ ทั้งจำนวนประชากรที่ใกล้เคียงกัน ขนาดเศรษฐกิจ และรายได้ต่อหัว

หากพิจารณาเฉพาะการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือเดอร์บัน แอฟริกาใต้ส่งออกสินค้าไปยังประเทศไทยผ่านทางท่าเรือเดอร์บัน 532.8 ล้านดอลลาร์ (ประมาณ 1,333 ล้านบาท) ในปี 2559 และมีการนำเข้า 2,800 ล้านดอลลาร์ (ประมาณ 7,000 ล้านบาท) ส่วนการเคลื่อนย้ายสินค้านำเข้าระหว่างเดอร์บันกับประเทศในทวีปเอเชีย ในด้านการส่งออกมีมูลค่า 10,000 ล้านดอลลาร์ (ประมาณ 25,034 ล้านบาท) และมีการนำเข้า 49,500 ล้านดอลลาร์ (ประมาณ 123,919 ล้านบาท)

ท่าเรือเดอร์บัน (Port of Durban) เป็นท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าผ่าน (Goods Throughput) สูงที่สุดในแอฟริกาใต้ สูงที่สุดในทวีปแอฟริกาใต้ซะฮารา (Sub-Saharan Africa) และสูงสุดเป็นอันดับ 3 ของทวีปแอฟริกา โดยมีสินค้าเดินทางผ่าน 84 ล้านตันในปี 2559

ในเดือนกรกฎาคม 2560 ท่าเรือริชาร์ดเบย์มีท่าเทียบ (Berth) ทั้งหมด 36 ท่า โดยแบ่งเป็นท่าสินค้าแห้ง 9 ท่า ท่าสินค้าหีบห่อ 11 ท่า ท่าสินค้าเหลว 6 ท่า ท่าขนส่งยานยนต์ 3 ท่า และท่าคอนเทนเนอร์ 7 ท่า และให้บริการท่าเรือขนส่งสินค้าแบบครบวงจร ซึ่งรวมถึง การลากจูงเรือ (Tug) การนำร่อง (Pilotage) การเทียบท่า (Berthing) และพื้นที่สาธารณูปโภคท่าเรือ (Wharf)

ในอนาคต Transnet วางแผนจะสร้างท่าเรือสำราญ (Cruise Terminal) ขยายขนาดพื้นที่รองรับสินค้าจาก 700,000 เป็น 2,400,000 TEU เพิ่มความลึกท่าเทียบจาก 12.8 เป็น 16.5 เมตร และปรับปรุงสภาพท่าเทียบเรือบางแห่ง

➤ Toyota South African Motors (TSAM)

ในวันพฤหัสบดีที่ 13 ก.ค. 2560 เวลา 14.00 น. คณะเดินทางเข้าพบกับตัวแทนของ Toyota Motors South Africa (TSAM) โดยตัวแทนของ TSAM เป็นผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อและการบริหารจัดการซัพพลาย และผู้จัดการทั่วไปของ TSAM โดยช่วงแรกเป็นการนำเสนอประวัติของ TSAM ภาพรวมเศรษฐกิจ สังคม และประชากรของแอฟริกาใต้ รวมถึงข้อมูลด้านการผลิต



การส่งออก และขนาดตลาดยานยนต์แอฟริกาใต้โดยสังเขป โดยสรุปประเด็นการหารือได้ดังต่อไปนี้

- แอฟริกาใต้ได้รับผลกระทบจากวิกฤตทางเศรษฐกิจโลกช่วงปี 2552 เป็นอย่างมาก โดย GDP หดตัวลดลงร้อยละ 1.5 ในช่วงปี 2551 ถึง 2552 และระหว่างปี 2553 ถึง 2559 อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจต่อปีอยู่ระหว่างร้อยละ 0.3 ถึง 3.3 ส่วนในไตรมาสที่ 1 ของปี 2560 พบว่า GDP ของแอฟริกาใต้หดตัวลงร้อยละ 0.7 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปี 2559
- อัตราการว่างงานในแอฟริกาใต้ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 27.7 โดยจังหวัดฟรีสเตทมีอัตราว่างงานสูงที่สุด ที่ร้อยละ 35.5 รองลงมาเป็นจังหวัดอีสเทิร์นเคป ที่ร้อยละ 32.2 ส่วนจังหวัดที่มีอัตราว่างงานต่ำที่สุดได้แก่จังหวัดเวสเทิร์นเคป ที่ร้อยละ 21.5
- ในปี 2559 แอฟริกาใต้ขายยานยนต์ในประเทศได้ 547,400 คัน ลดลงจากปีก่อนหน้าที่ 617,900 คัน โดยส่วนใหญ่เป็นยานยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Vehicle) รองลงมาเป็นยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ตามลำดับ ทั้งนี้ ปี 2549 เป็นปีที่ตลาดยานยนต์ในแอฟริกาใต้มีขนาดใหญ่ที่สุด โดยมียอดขายในประเทศ 714,300 คัน หลังจากนั้นได้ลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงปี 2552 ที่ 395,000 คัน แล้วจึงมีการเติบโตอีกครั้ง
- ในปี 2560 มียานยนต์ 59 ยี่ห้อขายในแอฟริกาใต้ เพิ่มขึ้นจาก 20 ยี่ห้อในปี 2538 โดยเป็นยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่น สหรัฐฯ จีน เกาหลี อินเดีย มาเลเซีย และทวีปยุโรป
- แอฟริกาใต้ส่งออกยานยนต์ได้ 344,822 คันในปี 2559 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าที่ระดับ 333,748 คัน และคาดว่าในปี 2560 แอฟริกาใต้จะส่งออกยานยนต์ได้ประมาณ 375,000 คัน ทั้งนี้ เมอร์เซเดส-เบนซ์เป็นยานยนต์ที่มีการส่งออกมากที่สุดในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2560 คิดสัดส่วนที่ร้อยละ 32.34 ของการส่งออกทั้งหมด รองลงมาเป็นโฟล์คสวาเกนและโตโยต้า มีสัดส่วนร้อยละ 22.16 และ 13.49 ของการส่งออกทั้งหมด ตามลำดับ



- สำหรับ TSAM ร้อยละ 65 ของยานยนต์ส่งออกถูกส่งไปยังประเทศในทวีปยุโรป ส่วนอีกร้อยละ 35 ถูกส่งออกไปยังประเทศในทวีปแอฟริกา ทั้งนี้ ห้างพิจารณารวมยอดส่งออกของบีเอ็มดับเบิลยู พอร์ดี โพลีคสวาเกน และเมอร์เซเดส-เบนซ์ พบว่าตลาดส่งออกที่ใหญ่ที่สุดของยานยนต์ที่ผลิตในแอฟริกาใต้คือสหภาพยุโรป มีสัดส่วนที่ร้อยละ 29 รองลงเป็นทวีปแอฟริกา และทวีปอเมริกาเหนือ ที่สัดส่วนร้อยละ 28 และ 24 ตามลำดับ ส่วนที่เหลือส่งออกมายังทวีปเอเชียและออสเตรเลีย

การสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐบาล

ก่อนโครงการ Automotive Production Development Program (APDP) จะเริ่มขึ้นในปี 2556 แอฟริกาใต้สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ในแอฟริกาใต้ผ่านโครงการ Motor Industry Development Program (MIDP) โดยทั้งสองโครงการมีความแตกต่างกันดังที่ปรากฏในตารางที่ 9-2

ตารางที่ 9-2 ความแตกต่างระหว่างโครงการ Automotive Production Development Program (APDP) และ Motor Industry Development Program (MIDP)

MIDP	APDP
<u>การลดหย่อนอากรนำเข้ายานยนต์</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • ลดอัตราภาษีนำเข้ายานยนต์นำเข้าทั้งคัน (Completely Build Up) จากร้อยละ 65 เป็นร้อยละ 25 ระหว่างปี 2538 ถึง 2555 • ลดอัตราภาษีนำเข้ายานยนต์ประกอบ (Completely Knock Down) จากร้อยละ 49 เป็นร้อยละ 20 ระหว่างปี 2538 ถึง 2555 	ลดหย่อนภาษีนำเข้ายานยนต์นำเข้าทั้งคัน (Completely Build Up) และยานยนต์ประกอบ (Completely Knock Down) เหลือร้อยละ 25 และ 20 ตามลำดับ
<u>การลดหย่อนอากรนำเข้าชิ้นส่วน</u>	
ลดหย่อนอากรที่เก็บกับชิ้นส่วนยานยนต์นำเข้า คิดมูลค่าการลดหย่อนที่ร้อยละ 27 ของราคาขายยานยนต์ (เฉพาะยานยนต์ที่ขายในประเทศ)	ลดหย่อนอากรที่เก็บกับชิ้นส่วนยานยนต์นำเข้า คิดมูลค่าการลดหย่อนระหว่างร้อยละ 18 ถึง 20 ของราคาขายยานยนต์ (อาจเป็นยานยนต์ที่ขายในประเทศหรือส่งออกก็ได้ แต่ยอดผลิตทั้งหมดของโรงงานต้องมากกว่า 10,000 คัน)
<u>การสนับสนุนเงินลงทุน</u>	
สิทธิประโยชน์ Production Asset Allowance (PAA) – เป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตยานยนต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier 1 เท่านั้น	สิทธิประโยชน์ Automotive Invest Scheme (AIS) – เป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตยานยนต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วน (Tier 1, 2 และ 3)

ที่มา: Toyota South African Motors



กิจการของ Toyota South African Motors (TSAM)

ในปี 2559 TSAM ผลิตยานยนต์ได้ 127,000 คัน ลดลงจากปีก่อนหน้าที่ 134,800 คัน โดยปริมาณการผลิตในช่วง 10 ปีที่ผ่านมามีความผันผวนตามสภาพเศรษฐกิจแอฟริกาใต้และเศรษฐกิจโลก โดน TSAM ผลิตยานยนต์สูงสุดเป็นประวัติการณ์ในปี 2551 ที่ 176,400 คัน ก่อนได้รับผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลกในปี 2552 ซึ่งทำให้อยอดการผลิตลดลงอย่างมากที่ 122,500 คัน ส่วนระหว่างปี 2552 และ 2555 ยอดการผลิตมีการเติบโตขึ้นอีกครั้ง ก่อนปรับตัวลงภายหลังปี 2555

TSAM ผลิตยานยนต์ทั้งหมด 9 รุ่นในแอฟริกาใต้ ดังต่อไปนี้

- ยานยนต์ส่วนบุคคล 2 รุ่น ได้แก่ โคอโรลล่า (Corolla) และแควสท์ (Quest) ยานยนต์
- รถตู้ 1 รุ่น ได้แก่ ไฮเอซ (Hiace)
- ยานยนต์อเนกประสงค์ 2 รุ่น ได้แก่ ไฮลักซ์ (Hilux) และฟอร์จูนเนอร์ (Fortuner)
- รถบรรทุก 4 รุ่น ได้แก่ ไดน่า (Dyna) ฮีโน่ 300 (Hino 300) ฮีโน่ 500 (Hino 500) และฮีโน่ 700 (Hino 700)

การเพิ่มมูลค่าในประเทศ (Local Content)

แอฟริกาใต้ประสบปัญหาเกี่ยวกับค่าเงินอ่อนตัวอย่างรุนแรงในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งทำให้ TSAM ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายสูงขึ้น เนื่องจากชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบส่วนใหญ่นำเข้าจากต่างประเทศ ดังนั้น TSAM จึงพยายามหันมาใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากยิ่งขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงด้านต้นทุนที่อาจเกิดขึ้นอย่างไม่คาดคิด TSAM จึงมีแผนการที่จะใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม จำนวนซัพพลายเออร์ และคุณภาพชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศยังไม่สามารถทดแทนชิ้นส่วน นำเข้าจากต่างประเทศได้อย่างสมบูรณ์ โดยเฉพาะผู้ผลิต Tier 2 และ 3 ดังนั้น TSAM จึงพยายามร่วมมือกับผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศเพื่อร่วมกันพัฒนาชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ และมีคุณภาพตรงความต้องการของ TSAM

ความพยายามนี้แบ่งออกเป็นสองส่วน ได้แก่ (1) Deeper Localization ซึ่งคือการส่งเสริมให้ซัพพลายเออร์ที่นำเข้าสินค้าหันมาผลิตสินค้าชนิดเดียวกันในประเทศแทน และ (2) Wider Localization หรือการเพิ่มจำนวนชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ โดยเฉพาะชิ้นส่วนที่มีความ



ซับซ้อนและมีมูลค่าสูง เช่น ระบบเกียร์ (Transmission) วิทยุ (Radio) ระบบพวงมาลัยพาวเวอร์ (Power Steering Wheel) เบรก และระบบอิเล็กทรอนิกส์ในยานยนต์ (Auto Electronics System)

ดังที่ได้นำเสนอไป การสร้างห่วงโซ่อุปทานในประเทศจึงเป็นก้าวสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์แอฟริกาใต้ เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงขึ้นส่วนไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทั้งในระดับผู้ผลิตยานยนต์ และผู้จำหน่ายอะไหล่ทดแทน

➤ National Association of Automobile Manufacturers (NAAMSA)

ในวันศุกร์ที่ 14 ก.ค. 2560 เวลา 9.00 น. คณะเดินทางเข้าพบตัวแทนของ National Association of Automobile Manufacturers (NAAMSA) ในนครโจฮันเนสเบิร์ก โดยสรุปประเด็นการหารือได้ดังต่อไปนี้

แอฟริกาใต้มีบริษัทผู้ผลิตยานยนต์จำนวน 7 แห่งที่เข้ามาลงทุนตั้งโรงงานประกอบยานยนต์ในประเทศ ได้แก่ บีเอ็มดับบลิว ฟอर्ड โพลล์สวาเกน เมอร์เซเดส-เบนซ์ โตโยต้า นิสสัน และอิชูซุ และมีการนำเข้าอย่างเป็นทางการอีก 15 ยี่ห้อ โดยศูนย์กลางของอุตสาหกรรมยานยนต์อยู่ที่นครโจฮันเนสเบิร์ก ซึ่งมีโรงงานของผู้ผลิตยานยนต์สามราย และมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จำนวนมากที่สุดในแอฟริกาใต้

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เป็นองค์ประกอบสำคัญของภาคการผลิต (Manufacturing Sector) ในแอฟริกาใต้ หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 33 ของ GDP ภาคการผลิต โดยส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อส่งออก และหากเทียบกับมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของประเทศ พบว่าการส่งออกยานยนต์มีสัดส่วนที่ร้อยละ 15.6 ทั้งนี้ ตลาดส่งออกยานยนต์สำคัญของแอฟริกาใต้ คือประเทศในทวีปยุโรป ทวีปแอฟริกาตะวันออก และสหรัฐฯ ก่อนหน้านี้ไนจีเรียเป็นตลาดที่ใหญ่อีกแห่งหนึ่งของแอฟริกาใต้ แต่ต้องเผชิญกับการแข่งขันจากบริษัทจีนที่ค่อนข้างรุนแรง อีกทั้งภาชนะนำเข้ายานยนต์ของไนจีเรียอยู่ในอัตราที่ค่อนข้างสูง

นอกจากนี้ ยานยนต์ที่ผลิตในแอฟริกาใต้คิดเป็นร้อยละ 59 ของปริมาณการผลิตทั้งหมดในทวีปแอฟริกา และยอดขายในแอฟริกาใต้คิดสัดส่วนเป็นร้อยละ 42 ของการขายยานยนต์ทั้งหมดในทวีปแอฟริกา จึงกล่าวได้ว่า แอฟริกาใต้เป็นทั้งตลาดและฐานการผลิตที่สำคัญที่สุดของทวีปแอฟริกา อย่างไรก็ตาม หากเทียบปริมาณการผลิตกับประเทศอื่นๆ พบว่าแอฟริกาใต้ยังถือเป็นฐานการผลิตที่มีขนาดเล็ก มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 0.63 ของปริมาณการผลิตทั่วโลก คิดเป็นอันดับที่ 22 ของโลก



ในด้านพฤติกรรมผู้บริโภค ผู้ซื้อในแอฟริกาใต้ให้ความสำคัญกับแบรนด์ค่อนข้างมาก (Brand-Conscious) อีกทั้งรุ่นที่มีจำหน่ายมีจำนวนค่อนข้างมาก หากเทียบกับขนาดตลาด

อุตสาหกรรมนี้ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลมาอย่างต่อเนื่อง โดยโครงการส่งเสริมอุตสาหกรรมในปัจจุบัน Automotive Production Development Program (APDP) ซึ่งเริ่มขึ้นในปี 2556 มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มปริมาณการผลิตในประเทศให้ได้ 1 ล้านคันต่อปีภายในปี 2563 และเพิ่มสัดส่วนมูลค่าที่ผลิตในประเทศ (Local Content) อย่างไรก็ตาม ตลาดในประเทศที่ยังมีขนาดไม่ใหญ่มากนักเป็นข้อจำกัดประการหนึ่งที่ทำให้บริษัทผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ชะลอการลงทุนแอฟริกาใต้

การส่งเสริมการสร้างมูลค่าในประเทศ หรือ Local Content เป็นเป้าหมายหนึ่งของรัฐบาลแอฟริกาใต้ โดยในปี 2559 สัดส่วนนี้อยู่ที่ประมาณร้อยละ 40 (อาจกล่าวได้ว่า การผลิตยานยนต์หนึ่งคันสร้างรายได้ให้กับประชากรหรือบริษัทในประเทศประมาณร้อยละ 40 ส่วนที่เหลือเป็นการนำเข้าจากต่างประเทศ) โดยปรับตัวลงเล็กน้อยในช่วง 2 ถึง 3 ปีที่ผ่านมา โดยส่วนหนึ่งเป็นเพราะเงินสกุลแรนด์อ่อนค่าลงเป็นอย่างมาก ซึ่งทำให้ต้นทุนการนำเข้าชิ้นส่วนปรับตัวสูงขึ้น แต่ชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบยานยนต์มิได้มีการเปลี่ยนแปลง นอกจากนี้ สัดส่วนมูลค่าในประเทศจะแตกต่างกันไปตามยานยนต์แต่ละยี่ห้อ กล่าวคือ ฟอर्डและโพล์สวาเกนมีสัดส่วนมูลค่าในประเทศค่อนข้างสูง เนื่องจากทั้งสองบริษัทผลิตเครื่องยนต์ในประเทศ แต่บีเอ็มดับเบิลยูกลับเลือกนำเข้าเครื่องยนต์ เนื่องจากตลาดในประเทศยังมีขนาดไม่ใหญ่มาก การผลิตเครื่องยนต์ในประเทศจึงยังไม่คุ้มทุน

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกาใต้

แอฟริกาใต้มีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประมาณ 500 บริษัท โดยเป็นบริษัท Tier 1 ประมาณ 110 บริษัท ส่วนที่เหลือเป็นผู้ผลิต Tier 2 และ 3 ทั้งนี้ ประมาณร้อยละ 70 ถึง 80 ของผู้ผลิต Tier 1 เป็นบริษัทต่างชาติ และบริษัท Tier 2 และ 3 ส่วนใหญ่เป็นบริษัทแอฟริกาใต้

➤ Automotive Industry Development Institute (AIDC)

ในวันศุกร์ที่ 14 ก.ค. 2560 เวลา 11.00 น. คณะเดินทางเข้าพบตัวแทนของ Automotive Industry Development Institute (AIDC) ในนครโจฮันเนสเบิร์ก โดยสรุปประเด็นการหารือได้ดังต่อไปนี้



Automotive Industry Development Institute (AIDC) เป็นองค์กรย่อยของรัฐบาลจังหวัด กาวเต็ง (Gauteng Provincial Government) มีบทบาทในการส่งเสริมการพัฒนาและวิจัย ผลิตภัณฑ์ยานยนต์ในแอฟริกาใต้ โดยในการบรรลุวัตถุประสงค์ที่กล่าวไป AIDC ได้มีการจัดตั้ง ศูนย์ฝึกอบรมดังต่อไปนี้

- Automotive Supplier Park (ASP) – ASP เป็นนิคมอุตสาหกรรมที่ AIDC เป็นผู้สร้างขึ้น มีเป้าหมายเพื่อการดึงดูดการลงทุนในธุรกิจยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ โดยโครงการ ASP มีมูลค่าโครงการประมาณ 850 ล้านแรนด์ (ประมาณ 2,126 ล้านบาท)
- Incubation Center เป็นศูนย์ฝึกอบรมผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์รายใหม่ โดยเฉพาะผู้ประกอบการผิวดำ ให้สามารถผลิตสินค้าที่มีคุณภาพตามความต้องการของผู้ผลิตรายานยนต์ในประเทศ โดยโครงการนี้มีระยะเวลาประมาณ 3 ถึง 5 ปี
- Training Simulator at Ford Motors เป็นศูนย์ฝึกอบรมวิชาชีพระดับด้านการซ่อมแซม ยานยนต์ การประกอบยานยนต์ และการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยเป็นการฝึกฝน แบบมีการเคลื่อนไหว (Dynamic Training) ผ่านเครื่องจำลองสถานการณ์ ซึ่งจะทำให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับการปฏิบัติจริงได้รวดเร็วยิ่งขึ้น
- Township Hub เป็นศูนย์ฝึกอบรมแรงงานนอกระบบ ที่ทำงานด้านยานยนต์หรือ ชิ้นส่วนยานยนต์ โดยจะมีการให้ความรู้เชิงเทคนิค และสร้างความคุ้นเคยต่อสภาพการทำงานในสายการผลิต ให้พร้อมต่อการว่าจ้างโดยบริษัทผู้ผลิตรายานยนต์หรือ ชิ้นส่วนยานยนต์
- Gauteng Automotive Learning Centre เป็นศูนย์ฝึกอบรมด้านเมคคาทรอนิกส์ (Mechatronics) และออโตทรอนิกส์ (Autotronics)
- Trade Test Centre เป็นศูนย์ทดสอบทักษะที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์และชิ้นส่วน มีระบบ การออกใบรับรองทักษะที่ได้รับการยอมรับในอุตสาหกรรม ซึ่งแรงงานสามารถใช้ ประกอบการสมัครงานได้



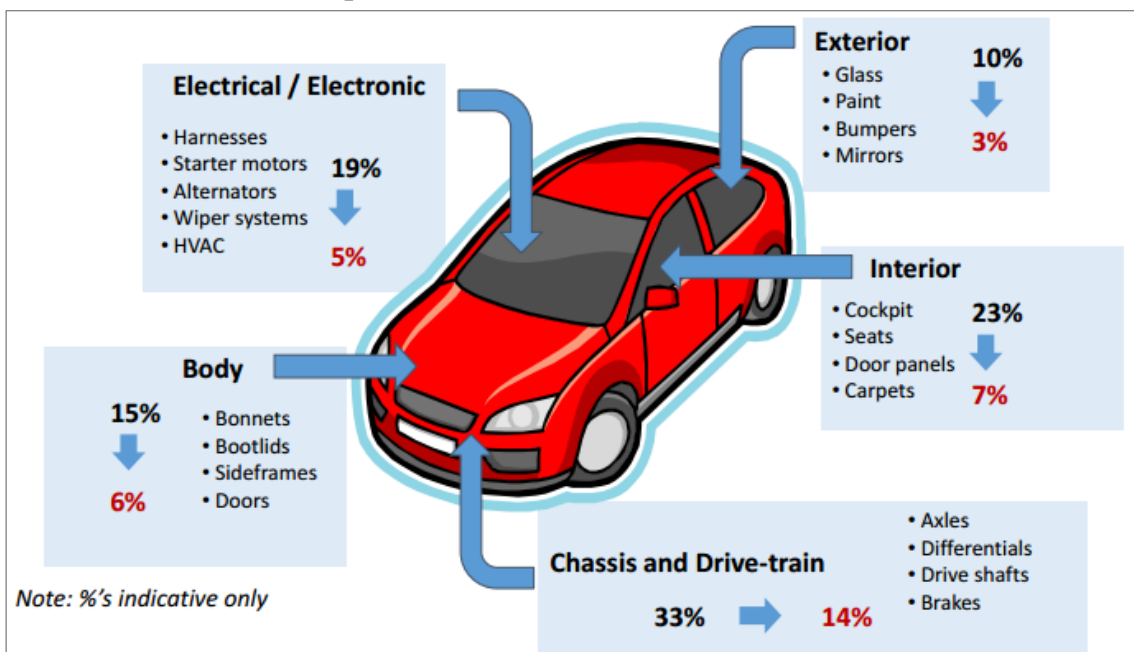
นอกจากศูนย์ฝึกอบรมที่นำเสนอไป AIDC ยังให้บริการทดสอบปริมาณการปล่อยก๊าซ (Emission Test) ตามมาตรฐานอากาศเสียจากแหล่งกำเนิด (Emission Standard) ของสหภาพยุโรป รวมถึง Euro4 และ Euro5 โดยศูนย์ทดสอบนี้ตั้งอยู่ในพื้นที่ของ Automotive Supply Park และกำลังมีการก่อสร้างศูนย์นี้อีกแห่งหนึ่งในจังหวัดอีสเทิร์นเคป

ภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในแอฟริกาใต้

ขนาดตลาดยานยนต์ในแอฟริกาใต้ที่ยังไม่ใหญ่นัก เป็นผลให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยยังอยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ประกอบกับแนวโน้มการเติบโตที่ยังไม่ชัดเจน การลงทุนในอุตสาหกรรมจึงยังไม่ขยายตัวเท่าที่ควร บริษัทผู้ผลิตยานยนต์จึงต้องนำเข้าชิ้นส่วนแทนการผลิตในประเทศ ซึ่งไม่สร้างมูลค่าและรายได้ให้กับประชากรในประเทศ

สำหรับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นบริษัทต่างชาติ มีโรงงานในจังหวัดกัวเต็ง อีสเทิร์นเคป และควาซูลู-นาทล และสัดส่วนมูลค่าที่ผลิตในประเทศ (Local Content) ยังไม่สูงนัก โดย AIDC ประเมินว่ายานยนต์ที่ประกอบในประเทศมีสัดส่วนมูลค่าที่ผลิตในประเทศโดยเฉลี่ยร้อยละ 35 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นมูลค่าของแชสซี (Chassis) และขบวนส่งกำลัง (Drive Train) ดังที่ปรากฏในภาพที่ 9-4

ภาพที่ 9-4 สัดส่วนมูลค่าในประเทศ (Local Content) ของชิ้นส่วนยานยนต์



ที่มา: Automotive Industry Development Institute



AIDC มองว่ารัฐบาลควรมีนโยบายดังต่อไปนี้เพื่อส่งเสริมการสร้างมูลค่าในประเทศ

- มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยให้ห่วงโซ่อุปทานมีความไหลลื่นมากยิ่งขึ้น
- มีการฝึกอบรม ฝึกทักษะ และให้ความรู้กับผู้ประกอบการรายใหม่ ให้พร้อมต่อการส่งมอบสินค้าที่ตรงความต้องการของบริษัทผู้ผลิตยานยนต์
- มีการให้เงินสนับสนุนและสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน

Automotive Supplier Park (ASP)

Automotive Supplier Park (ASP) เป็นนิคมอุตสาหกรรมที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของกรุงพริทอเรีย มีพื้นที่ประมาณ 130,000 ตร.ม. (ในโครงการระยะที่ 1 และ 2 ซึ่งเป็นพื้นที่พร้อมลงทุนแล้ว ณ เดือนกรกฎาคม 2560) และมีแผนขยายพื้นที่อีก 460,000 ตร.ม. (ในโครงการระยะที่ 3, 4 และ 5) เป็นพื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคครบถ้วน ทั้งระบบไฟฟ้า น้ำประปา และคลังเก็บสินค้าส่วนกลาง (Centralized Warehouses)

บริษัทที่จะเข้ามาลงทุนในพื้นที่ ASP สามารถรับคำปรึกษาด้านการลงทุนและข้อแม้การขอเช่าพื้นที่ได้จาก One-Stop Shop โดยตรง ราคาเช่าพื้นที่ใน ASP อยู่ที่ประมาณ 36 แรนต์ต่อตร.ม. (ต้นทุนค่าเช่าอาจแตกต่างกันไปตามประเภทสินค้าที่ผลิต และการเจรจาระหว่างนักลงทุนและผู้บริหารของ ASP) โดยอาจเป็นเช่าระยะสั้นหรือระยะยาวก็ได้ ซึ่งข้อได้เปรียบของการลงทุนในพื้นที่ ASP เทียบกับพื้นที่อื่นๆ คือ (1) สถานที่ตั้งของ ASP ซึ่งอยู่ใกล้บริษัทผู้ผลิตยานยนต์หลายบริษัท พื้นที่นี้จึงเหมาะสมต่อการลงทุนเพื่อผลิตสินค้าให้กับบริษัทเหล่านั้น และ (2) มีการบริหารจัดการพื้นที่โดยหน่วยงานส่วนกลาง ซึ่งเป็นการแบ่งปันภาระค่าใช้จ่ายระหว่างผู้ประกอบการในพื้นที่

➤ **South Africa Chamber of Commerce and Industry (SACCI)**

ในวันศุกร์ที่ 14 ก.ค. 2560 เวลา 14.30 น. คณะเดินทางเข้าพบตัวแทนของ South Africa Chamber of Commerce and Industry (SACCI) ในนครโจฮันเนสเบิร์ก โดยสรุปประเด็นการหารือได้ดังต่อไปนี้



South Africa Chamber of Commerce and Industry (SACCI) มีบทบาทเป็นตัวแทนของภาคเอกชน ในการเจรจาและเสนอแนะนโยบายต่อรัฐบาล ในประเด็นต่างๆ เช่น การค้าระหว่างประเทศ ภาษี นโยบายทางเศรษฐกิจ แรงงาน การศึกษาและการฝึกทักษะแรงงาน การพัฒนาธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยมีสมาชิกเป็นทั้งบริษัทขนาดใหญ่ ขนาดกลาง ขนาดย่อม และสมาคมอุตสาหกรรม ทั้งในแอฟริกาใต้และประเทศในทวีปแอฟริกาตอนใต้

ในประเด็นแรก ได้มีการหารือกันถึงภาพรวมนโยบายทางเศรษฐกิจของรัฐบาล โดยสรุปได้ว่า อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป การท่องเที่ยว และเหมืองแร่ จะได้รับความสำคัญสูงในระยะเวลาอันใกล้ โดยมีแนวคิดหลักคือการสร้างมูลค่าและสร้างงานให้กับประชากรในประเทศ

อีกประเด็นที่มีการหารือกันคือความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ ในระยะหลัง ระบบราชการของแอฟริกาใต้ได้ปรับปรุงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะกระบวนการขอจดทะเบียนธุรกิจ และการขอใบอนุญาตต่างๆ ทั้งนี้ นักลงทุนควรศึกษาโครงการ Broad-Based Black Economic Empowerment อย่างละเอียดก่อนเริ่มดำเนินธุรกิจ เนื่องจากคะแนนเพียงประเมินอาจมีผลต่อสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนที่จะได้รับ ซึ่งปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อคะแนน BB-BEE คือสัดส่วนความเป็นเจ้าของของประชากรผิวดำ ซึ่งนักลงทุนอาจต้องพิจารณาหาหุ้นส่วนที่เป็นคนในพื้นที่

นอกจากนี้ การประท้วงหยุดเกิดขึ้นบ่อยครั้งในแอฟริกาใต้ โดยเป้าหมายมักเป็นการเรียกร้องค่าแรงที่สูงขึ้น ความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหารและพนักงานจึงเป็นประเด็นหนึ่งที่นักลงทุนชาวไทยให้ความสำคัญ



บรรณานุกรม

ภาษาอังกฤษ

- AECOM. 2016. Africa Property & Construction Cost Guide 2016.
- Auditing SA. 2012. Financial statements and the public interest score.
- Automotive Industry Export Council. 2016. Automotive Export Manual 2016.
- Creamer Media. 2015. A review of South Africa's automotive industry.
- Department of Agriculture, Forestry and Fisheries. 2017. Abstract of Agricultural Statistics 2017.
- Department of Economic Development Republic of South Africa. 2011. The New Growth Path: Framework.
- PKF International. 2017. Tax Guide 2017/2018.
- The Department of Agriculture, Forestry and Fisheries. 2015. Annual Economic Review of the Agro-processing Industry in South Africa
- The Department of Trade and Industry. 2012. Policy on the Development of Special Economic Zones in South Africa (2012).
- The Department of Trade and Industry. 2015. South Africa: Investor's Handbook 2014/15.
- The Department of Trade and Industry. 2017. Industrial Policy Action Plan IPAP 2016/17 - 2018/19.
- The Department of Trade and Industry Republic of South Africa. 2016. Incentive Programmes. DEA Conference.
- United States Department of Agriculture. 2013. Food Processing Ingredients Market Report



UHY. 2014. Doing Business in South Africa.

เว็บไซต์

Department of Trade and Industry. Retrieved from www.thedti.gov.za/

South African Reserve Bank. Retrieved from www.resbank.co.za/

The National Association of Automotive Component and Allied Manufacturers (NAACAM).

Retrieved from www.naacam.co.za/

The National Association of Automotive Component and Allied Manufacturers (NAACAM).

Retrieved from www.naacam.co.za/



ภาคผนวก

รายชื่อผู้ประกอบการไทยในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้





รายชื่อผู้ประกอบการไทยในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้

ลำดับ	รายชื่อบริษัท	ประเภทอุตสาหกรรม
1	CP Intertrade South Africa Pty Ltd	นำเข้าส่งออกสินค้าและอุปกรณ์ทางการเกษตร
2	TNV PLASTICS Pty Ltd (South Africa)	ชิ้นส่วนยานยนต์
3	Thai Export 1980 (ในเครือ T Group)	ศูนย์กระจายสินค้า
4	กลุ่มธุรกิจบ้านปู	ก่อสร้าง และเหมืองถ่านหิน
5	บริษัทค้าสากลปูนซีเมนต์ไทย	ค้าเมล็ดพลาสติกและสินค้ากระป๋อง
6	บริษัทอิตาเลียนไทย	ก่อสร้าง โรงแรม และสนามกอล์ฟ
7	บริษัทโทรีเซน ประเทศไทย	ขนส่งสินค้า



