

自小客車使用率高 需求提升 肯亞車市蓬勃發展

肯亞由於欠缺大眾運輸基礎建設，間接提高自小客車使用率，加上道路品質欠佳，帶動車市與汽車相關零配件的需求發展。然而因價格因素，進口二手車仍較受民眾青睞，占肯亞車市高達 9 成。

圖文 ■ 奈洛比台灣貿易中心

肯亞人口眾多，但缺乏基礎大眾運輸，使得自小客車使用率大為提高。然而，肯亞道路系統多為英國殖民時期所留下，道路寬度有限，加上未妥善維護，道路坑洞不斷，連帶造成車輛損壞及交通事故頻傳，使得肯亞交通狀況惡名昭彰。

價格便宜 二手車較新車受歡迎

近幾年肯亞首都奈洛比（Nairobi）如同大型工地般，到處造橋鋪路、蓋大樓。不過因為建設需要大量的物資運輸，連帶推升運輸設備的增加。2000 年車輛進口總額為 6,110 萬美元，到 2017 年進口車輛已超過 5 億美元，整體車輛市場已超過 8 倍，凸顯車市蓬勃發展。

肯亞車市超過 9 成是自國外進口二手車。根據 2017 年統計，整體進口車輛產值達 5 億美元，日本車輛占 78%，約 3 億 9,000 萬美元；英國車占 6.4%；南非車占 6.1%，全年掛牌

註冊車輛則達 25 萬輛。

肯亞政府自 2008 年起，積極倡議建立汽車組裝廠，國際大廠福斯一直到 2019 年才在當地販售於肯亞組裝的 Polo Vivo 系列車型，建議售價約為 170 萬肯亞先令（約 1.7 萬美元），年銷售約 100 到 150 輛。

相比肯亞二手進口車輛售價自 5,000 美元起，甚至有機會尋找到更便宜的二手車或四手車來說，新車價

國際車廠福斯 2019 年在肯亞販售當地組裝的車款。





肯亞交通狀況惡名昭彰。圖■達志影像

格就顯得非常「高貴」，更別提肯亞車輛進口稅為 25%，再加計消費稅（VAT）18%。對肯亞一般民眾來說，二手車輛更具採購優勢，且較新車有更多元的選擇。

道路品質欠佳 汽車零配件銷量大

因汽車進口量大，也進一步帶推動汽車零配件的銷售與使用。肯亞汽車配件經銷商表示，車身件及車內傳動零件的銷量大。由於肯亞道路品質欠佳，道路坑洞多，所以避震器、引擎零件、輪軸等需求眾多，不過由於原廠件非常少或缺乏，所以都採購二線廠商的零件，或將車輛解體後販售二

手料件。

基本上，肯亞的汽車零件全為國外進口，絕大多數來自亞洲，主要因為二手車型多為亞洲型號的關係。從價格來說，雖然歐美料件品質精良，但消費稅加上進口關稅使得進口成本高達 41%，近乎是產品成本的半價，因此多數肯亞及東非民眾會受價格吸引，選購中國大陸或亞洲製產品。

肯亞汽車及汽車零配件業，目前面臨缺乏優秀的汽車售後維修保養人才、汽車維修廠設備不完全且過於老舊、以及設備妥善率非常差等問題。大型汽車裝運設備更是老舊欠缺汰換，所以運輸過程也會造成很多損

傷，進而增加維修成本及難度。

肯亞政府沒有對車輛進行增稅，所以車輛也不需要定期檢驗。肯亞車輛稅收是隨汽油費徵收，不像臺灣每年繳交汽車牌照稅及燃料稅。本地車輛最主要規範是車輛定期保險，如果沒有取得車輛保險資料，或是過期未續保卻上路，會被警察攔查罰款。

對車輛的檢查，多是街上警察就外觀檢查，如車燈、胎壓或車體外觀毀損未維修，因此，肯亞多數民眾較注意外觀缺失，易忽略車內零件等肉眼無法直接察覺的部分。

國情不同 應熟習當地法令規範

目前肯亞與臺灣多為貿易交易，極少臺商於肯亞設立行銷據點。肯亞

所有法令均為英國殖民時期所建立，因此相當完整，尤其針對勞動規範與公司證照的相關申請特別詳細，有興趣進入肯亞的業者需要注意。有許多亞洲經商者因不熟習肯亞法規而觸法，造成罰款甚至是被驅逐出境。

臺商若要進入肯亞市場，建議除貿易方式外，最好是能像中國大陸或南韓廠商一樣，投資或自行設立代表處、發貨倉庫。非洲在人員管理及行銷方式上，與其他國家仍有很大差異，須特別花費心力經營管理。

另外，因肯亞市場變化較小，採購行為較不積極。且曾發生當地詐騙與貨款不按時繳付等情況，建議初期以現金交易為主，避免金額或財物損失。視日後交易狀況再行調整交易或付款模式。

肯亞道路品質欠佳，避震器、引擎零件、輪軸等零配件需求較高。
圖■ 達志影像

