



## มูลค่าขึ้นส่วนรถยนต์ในไทยหายไป 22% ใน 20 ปีข้างหน้า หลังการเติบโตรถยนต์ไฟฟ้าและการปรับโครงสร้างค่ายรถญี่ปุ่น

CURRENT ISSUE

ปีที่ 25 ฉบับที่ 3009

วันที่ 18 กรกฎาคม 2562

### ▶ ประเด็นสำคัญ

- การเติบโตของตลาดรถยนต์ไฟฟ้าโลกในปัจจุบันซึ่งนำมาสู่การปรับโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานของค่ายรถญี่ปุ่นสู่การใช้กลยุทธ์การกระจายห่วงโซ่อุปทานในแนวนอนด้วยการจับมือกับพันธมิตรเพื่อพัฒนาแพลตฟอร์มร่วมกัน ส่งผลดีต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์โดยรวมของไทยในระยะช่วง 10 ปีแรกที่ตลาดรถยนต์ส่วนใหญ่ยังเป็นรถยนต์ที่ต้องใช้เครื่องยนต์เป็นหลักในการขับเคลื่อน ทั้งนี้เป็นผลจากการลงทุนเพื่อผลิตรถยนต์ HEV และ PHEV ที่มีทิศทางเพิ่มขึ้นมากในไทย ทำให้ผลกระทบต่อความต้องการชิ้นส่วนเกี่ยวกับเครื่องยนต์ยังมีไม่มาก
- อย่างไรก็ตามในระยะยาวต่อไป รถยนต์ BEV จะมีบทบาทมากขึ้นเรื่อยๆ ในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของไทย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนเกี่ยวกับเครื่องยนต์ ทั้งในกลุ่มระบบส่งกำลังและระบบไฟฟ้า ทำให้เกิดการแข่งขันที่สูงขึ้นจากความต้องการชิ้นส่วนที่ลดลง ขณะที่การใช้ชิ้นส่วนร่วมกันของค่ายรถตามแผนกลยุทธ์การใช้แพลตฟอร์มร่วมเพื่อลดต้นทุนนั้นก่อให้เกิดผลทางอ้อมทำให้จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนลดลงด้วย ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าในระยะยาวกว่า 20 ปีนับจากนี้มูลค่าขึ้นส่วนเกี่ยวกับเครื่องยนต์จะหายไปกว่าร้อยละ 22 เมื่อเทียบกับกรณีที่ไม่มีรถยนต์ BEV ในตลาด

ปัจจุบันกระแสการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมรถยนต์โลก โดยเฉพาะการเปลี่ยนผ่านจากยุคที่รถยนต์ใช้ระบบขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายในเพียงอย่างเดียว (Internal Combustion Engine: ICE) ไปสู่ยุคที่รถยนต์ใช้ระบบขับเคลื่อนผสมผสานระหว่างเครื่องยนต์ร่วมกับมอเตอร์ไฟฟ้าทั้งในรูปแบบไม่เสียบปลั๊ก (Hybrid Electric Vehicle: HEV) และแบบเสียบปลั๊ก (Plug-in Hybrid Electric Vehicle: PHEV) จนถึงการใช้ระบบขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าเพียงอย่างเดียวโดยรับพลังงานจากแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) ซึ่งการเปลี่ยนผ่านของเทคโนโลยีดังกล่าว ทำให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจต่างๆ ที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมรถยนต์ในหลากหลายมิติ โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงความต้องการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ ทำให้ต่างต้องหันมาปรับแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาธุรกิจเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีดังกล่าวมากขึ้น

ทั้งนี้ ในระยะข้างหน้า ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า เราจะได้เห็นทิศทางการปรับโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์มากขึ้น โดยเฉพาะของค่ายรถญี่ปุ่นที่จะนำกลยุทธ์การกระจายห่วงโซ่อุปทานในแนวนอน (Horizontal Specialization) มาใช้แทนที่กลยุทธ์การรวมห่วงโซ่อุปทานในแนวตั้ง (Vertical Integration) หรือที่ในการทำธุรกิจแบบ

ญี่ปุ่นจะเรียกกันว่า Keiretsu<sup>1</sup> ซึ่งเป็นแนวทางที่ค่ายรถญี่ปุ่นส่วนใหญ่ใช้กันในการบริหารจัดการธุรกิจชิ้นส่วนรถยนต์ที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานของตนมาอย่างยาวนานต่อเนื่องตลอดหลายปี โดยการปรับโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานดังกล่าวของค่ายรถยนต์ ผนวกกับทิศทางตลาดรถยนต์ในประเทศของไทยเองก็เดินตามกระแสโลกสู่การพัฒนาการผลิตไฟฟ้าในประเทศด้วย ก็ย่อมส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในไทย โดยเฉพาะชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์ อย่างไม่อาจเลี่ยง เนื่องจากไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญของค่ายรถญี่ปุ่น และหลายบริษัทที่อยู่ในกลุ่ม Keiretsu ก็มีการดำเนินธุรกิจในไทยร่วมกับผู้ผลิตชิ้นส่วนใน Tier ต่างๆ ด้วย

### การเติบโตของตลาดรถยนต์ไฟฟ้าโลกส่งผลกระทบต่อโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานค่ายรถญี่ปุ่น

ล่าสุดจากตัวเลขปี 2561 ยอดขายรถยนต์ BEV ทั่วโลกขยับขึ้นมาสู่ระดับ 1,261,000 คัน<sup>2</sup> หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.3 ของยอดขายรถยนต์รวมทั้งหมด โดยขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็วถึงร้อยละ 66 จากปีก่อนหน้า ที่มียอดขายประมาณ 757,000 คัน จากการเติบโตอย่างรวดเร็วของตลาดรถยนต์ BEV ในจีน ซึ่งการเติบโตที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องนี้ ทำให้ในอีก 10 ปีข้างหน้า มีการคาดการณ์กันว่ายอดขายรถยนต์ BEV ทั่วโลกจะขยับขึ้นมาสู่สัดส่วนถึงกว่าร้อยละ 10<sup>3</sup> ของยอดขายต่อปีของรถยนต์ทั้งหมดทั่วโลก บ่งชี้ให้เห็นถึงทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ชัดเจนขึ้นตามลำดับว่ามีแนวโน้มเปลี่ยนจากการใช้เครื่องยนต์เป็นหลักในการขับเคลื่อนมาสู่การใช้แบตเตอรี่และมอเตอร์ไฟฟ้าเป็นหลักในการขับเคลื่อน ซึ่งคาดว่ากระแสดังกล่าวจะเปลี่ยนทิศทางตลาดรถยนต์โลกอย่างต่อเนื่องในอีก 10 ถึง 20 ปี ข้างหน้า ส่งผลกระทบต่อการลงทุนผลิตและพัฒนาชิ้นส่วนรถยนต์หลายตัวที่มีแนวโน้มจะต้องลดบทบาทความสำคัญลงไปเรื่อยๆ โดยเฉพาะชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์ ดังจะเห็นได้จากจำนวนชิ้นส่วนในระบบส่งกำลังและระบบไฟฟ้าของรถยนต์ BEV ที่ลดลงร้อยละ 71 และ 10 เมื่อเทียบกับรถยนต์ ICE ตามลำดับ



ที่มา: ศูนย์วิจัยกสิกรไทย วิเคราะห์จากพิมพ์เขียวชิ้นส่วนรถยนต์ยี่ห้อ Mercedes Benz (C-segment)

BEV ก็ยังมีไม่เพียงพอ รวมไปถึงค่ายรถยนต์ส่วนใหญ่ยังต้องการเวลาสำหรับการเปลี่ยนผ่านทางเทคโนโลยีเพื่อไม่ให้เกิดกระทบกับโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานเดิมที่ได้ลงทุนไปแล้วก่อนหน้านี้ สำหรับรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ในการขับเคลื่อน

อนึ่ง ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ในช่วงเปลี่ยนผ่านทางเทคโนโลยีนี้ ผลกระทบต่อชิ้นส่วนรถยนต์ต่างๆ ในตลาดโลกน่าจะยังไม่มากในระยะ 10 ปี นับจากนี้ เนื่องจากตลาดส่วนใหญ่ยังจำเป็นต้องใช้รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ในการขับเคลื่อนทั้งรถยนต์ ICE รถยนต์ HEV รวมถึงรถยนต์ PHEV เนื่องจากราคาของรถยนต์ BEV จะยังอยู่ในระดับสูง ขณะที่กำลังการผลิตไฟฟ้า หรือระบบสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการใช้รถยนต์

<sup>1</sup> เครือข่ายบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ญี่ปุ่นที่ถูกถือหุ้นและบริหารโดยผู้ผลิตรถยนต์เพื่อผลิตชิ้นส่วนตอบสนองต่อภายในเครือบริษัทเป็นหลัก

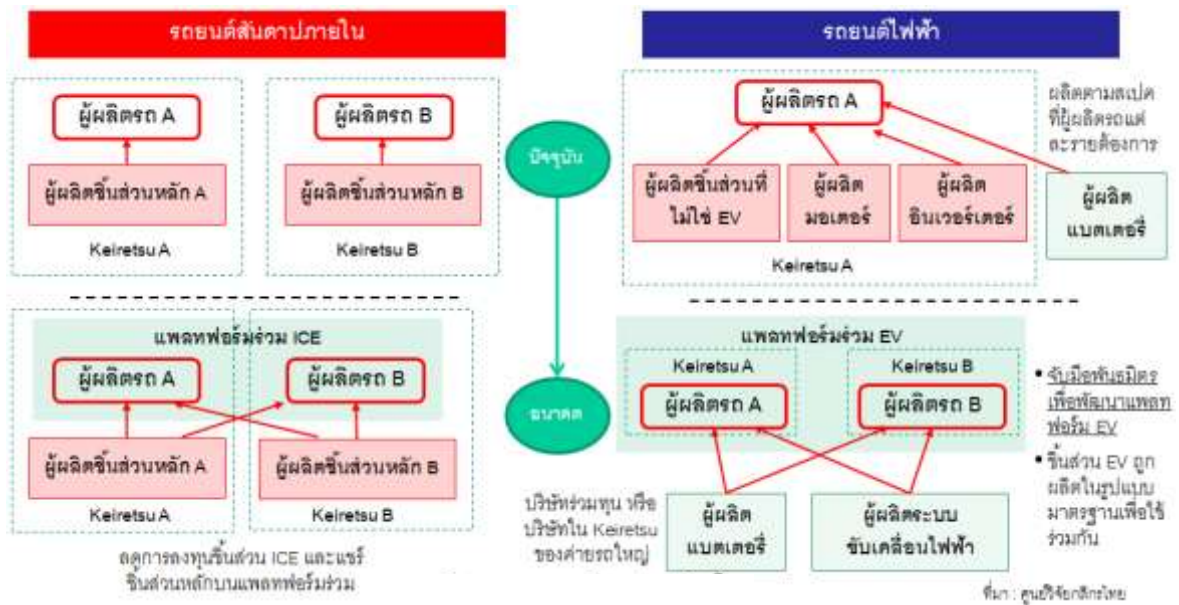
<sup>2</sup> ข้อมูลยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าโลกจาก JATO

<sup>3</sup> ข้อมูลการคาดการณ์สัดส่วนยอดขาย BEV จาก BCG

อย่างไรก็ตาม จากสัดส่วนรถยนต์ BEV ที่มีแต่จะขยายตัวขึ้นเรื่อยๆ ก็เป็นปัจจัยเร่งให้การลงทุนพัฒนาชิ้นส่วนรถยนต์ต่างๆของค่ายรถจำเป็นต้องเปลี่ยนรูปแบบไปจากเดิมเพื่อการบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่รวดเร็ว รวมถึงสภาพตลาดที่มีความหลากหลายของทางเลือกรถยนต์ตามรูปแบบการใช้พลังงานที่ก็จำเป็นจะต้องพัฒนาให้เติบโตขึ้นไปพร้อมๆกันเพื่อรักษาตลาดในปัจจุบัน เป็นเหตุให้ค่ายรถโดยเฉพาะค่ายรถญี่ปุ่น ที่หากจะยังใช้กลยุทธ์การดำเนินธุรกิจที่ทำมาอย่างยาวนานด้วยการรวมหัวงโซ่อุปทานในแนวตั้งแบบ Keiretsu ต่อไป ก็อาจจะไม่สามารถคงความสามารถในการแข่งขันได้ในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วนี้ เนื่องจาก Keiretsu มีจุดอ่อนที่สำคัญ คือ ความล่าช้าของการพัฒนาเทคโนโลยีและต้นทุนที่สูง ต่างกับค่ายรถยุโรปที่ใช้กลยุทธ์การกระจายหัวงโซ่อุปทาน ทำให้การพัฒนาารถยนต์ BEV รุดหน้าไปได้เร็วกว่าในปัจจุบัน

ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า จากการตระหนักถึงจุดอ่อนดังกล่าว ประกอบกับการพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วมาก เป็นเหตุให้ค่ายรถญี่ปุ่นต้องปรับยุทธศาสตร์การดำเนินธุรกิจอย่างเร่งด่วน นำมาสู่การใช้กลยุทธ์การกระจายหัวงโซ่อุปทานในแนวนอนในกลุ่มพันธมิตรค่ายรถญี่ปุ่นและผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier-1 ที่จับมือกันเพื่อพัฒนาและใช้แพลตฟอร์มร่วม ทำให้เกิดการแชร์กันได้ในส่วนของชิ้นส่วนซึ่งมีมาตรฐานร่วมกัน และลดความจำเป็นของแต่ละค่ายในการลงทุนผลิตชิ้นส่วนที่เริ่มเข้าสู่ช่วงขาลง เช่น ชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์ เป็นต้น ซึ่งช่วยให้เกิดการประหยัดเชิงขนาดมากขึ้นในการผลิต รวมถึงลดต้นทุนการวิจัยและพัฒนา ขณะเดียวกันก็ได้ประโยชน์จากการอาศัยความชำนาญของแต่ละบริษัทมาช่วยพัฒนาตลาดใหม่ๆของแต่ละค่ายรถ เช่น รถยนต์ ICE หรือรถยนต์ไฟฟ้ารูปแบบใหม่ๆ ที่ค่ายรถอาจไม่เคยมีความถนัดมาก่อน

**แผนภาพการปรับโครงสร้างค่ายรถญี่ปุ่นสู่การกระจายหัวงโซ่อุปทานแนวนอนโดยสร้างแพลตฟอร์มร่วม**



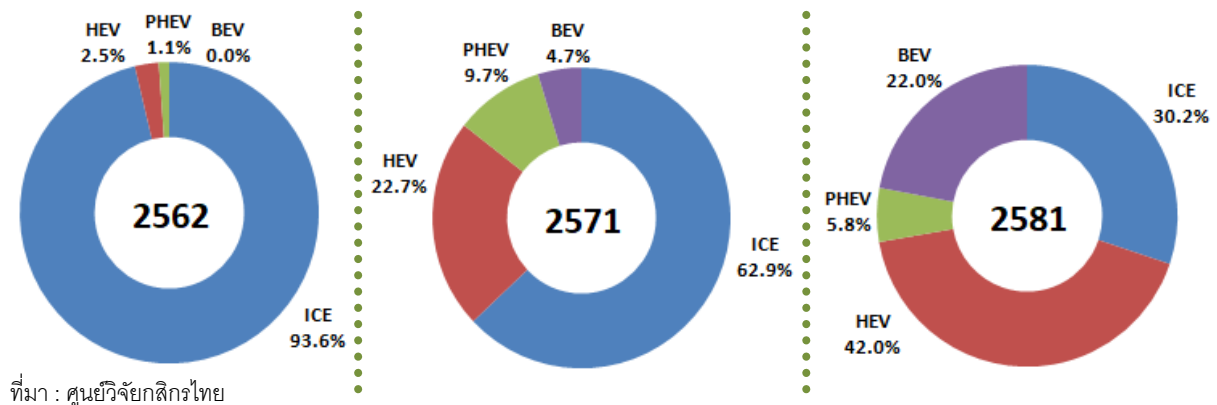
**ชิ้นส่วนไทยได้รับผลกระทบจากการเติบโตของรถยนต์ไฟฟ้าไทยและการปรับใช้แพลตฟอร์มร่วม**

จากการที่ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของค่ายรถญี่ปุ่น โดยเฉพาะสำหรับการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อขายในประเทศและส่งออกไปยังตลาดโลกในอนาคตนั้น ทำให้มีการวางแผนจัดกำลังการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าปริมาณสูงในไทยเพื่อรองรับต่อความต้องการตลาดที่จะเติบโตขึ้นในระยะยาว ซึ่งทิศทางดังกล่าวย่อมส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยที่อยู่ในหัวงโซ่อุปทานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์ (ทั้งระบบส่งกำลังและ

ระบบไฟฟ้า) อย่างไม่อาจเลี่ยง ไม่เพียงเท่านั้น จากที่ได้กล่าวถึงผลของการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าที่กำลังเติบโตขึ้นทำให้ค่ายรถจำเป็นต้องทำการปรับโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานของค่ายรถโดยใช้แพลตฟอร์มร่วมเพื่อรับมือ ซึ่งก็ย่อมจะส่งผลต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในไทยซึ่งอยู่ในห่วงโซ่อุปทานดังกล่าวในทางอ้อมด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยในช่วง 10 ปีแรกนี้จะไม่มากนัก เนื่องจากเป็นช่วงของการเริ่มเข้าสู่ตลาดของรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศ ซึ่งต้องการระยะเวลาในการปรับตัวของค่ายรถ การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค รวมถึงการสร้างการรับรู้ในหมู่ผู้บริโภค ทำให้รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์เป็นส่วนประกอบอย่างรถยนต์ ICE รถยนต์ HEV และรถยนต์ PHEV ยังเป็นประเภทรถยนต์ที่ครองส่วนแบ่งตลาดเป็นส่วนใหญ่อยู่ถึงกว่าร้อยละ 95 อย่างไรก็ตามเมื่อถึงปีที่ 20 นับจากนี้ ซึ่งรถยนต์ BEV จะเริ่มเข้ามา มีบทบาทยิ่งขึ้นโดยมีส่วนแบ่งถึงกว่า 1 ใน 5 ของยอดขายรถยนต์รวมในประเทศของไทย และในขณะเดียวกันการเติบโตของตลาดรถยนต์ BEV โลกที่เพิ่มขึ้นมากแล้วนั้นในช่วงเวลาดังกล่าว ก็ทำให้การผลิตรถยนต์ BEV เพื่อการส่งออกของไทย จำต้องเร่งตัวมากขึ้นด้วย ซึ่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยในช่วงปีที่ 10 ถึง 20 นี้จะค่อยๆเห็นชัดเจนขึ้นตามลำดับ

#### ส่วนแบ่งการตลาดยอดขายรถยนต์แต่ละประเภทในไทย



ทั้งนี้ หากมองถึงผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงมากที่สุด คือ ชิ้นส่วนเกี่ยวเนื่องกับเครื่องยนต์ ทั้งกลุ่มระบบส่งกำลังและระบบไฟฟ้าแล้ว ศูนย์วิจัยกสิกรไทยเห็นว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นและการปรับตัวต่างๆจะมีลักษณะที่แตกต่างกันไปตามระยะเวลา ดังนี้

- ในระยะ 10 ปีแรก (ปี 2562 ถึง 2571) รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ขับเคลื่อนยังคงครองตลาดเกือบทั้งหมด โดยเฉพาะเมื่อค่ายรถต่างก็เข้ามาลงทุนในไทยเพื่อให้เป็นฐานการผลิตรถยนต์ HEV และ PHEV สำหรับรองรับตลาดในประเทศและส่งออกในระยะ 10 ปีแรกนี้ ทำให้ปริมาณคำสั่งซื้อชิ้นส่วนโดยรวมเพิ่มขึ้น เมื่อมาผนวกกับการปรับโครงสร้างสู่การใช้แพลตฟอร์มร่วมที่อาจส่งผลให้ค่ายรถเกิดการรวมคำสั่งซื้อมายังผู้ผลิตชิ้นส่วนบางรายที่มีศักยภาพมากขึ้น ก็ยิ่งทำให้ไทยซึ่งมีการผลิตชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์อยู่อย่างเกือบครบสมบูรณ์ มีโอกาสที่จะได้รับคำสั่งซื้อเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนเกี่ยวกับเครื่องยนต์ยังปรับตัวอยู่ในตลาดได้ โดยจะเน้นการเพิ่มเครื่องจักรเข้ามาช่วยในการผลิตมากขึ้นเพื่อควบคุมคุณภาพและต้นทุน ซึ่งในระยะนี้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า เนื่องจากตลาดรถยนต์ BEV ในไทยยังมีขนาดเล็ก ทำให้ความต้องการชิ้นส่วนเกี่ยวกับเครื่องยนต์ในไทยมีโอกาที่จะหดหายไปจากตลาดอันเนื่องจากการเข้ามาแทนที่ของรถยนต์ BEV คิดเป็นมูลค่าเพียง 3,784 ล้านบาท หรือหายไปจากความต้องการเดิมของตลาดในกรณีไม่มีรถยนต์ BEV เพียงร้อยละ 2.4

➤ ในระยะ 20 ปี (ปี 2572 ถึง 2581) รถยนต์ BEV เริ่มเข้ามามีบทบาทมากในตลาดทั้งการผลิตเพื่อขายในประเทศและการส่งออก โดยในระยะนี้ความต้องการขึ้นส่วนที่เกี่ยวกับรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นในส่วนระบบส่งกำลังหรือระบบไฟฟ้าจะลดน้อยลงเรื่อยๆ ทำให้ผู้ผลิตขึ้นส่วนกลุ่มนี้ต้องเผชิญกับการแข่งขันสูงขึ้น จึงอาจเกิดการควบรวมกิจการกันมากขึ้นเพื่อควบคุมต้นทุน และสนองต่อนโยบายการใช้แพลตฟอร์มร่วมที่เป็นมาตรฐานสากล ซึ่งในระยะนี้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าความต้องการขึ้นส่วนเกี่ยวกับรถยนต์ในไทยมีโอกาสที่จะหดหายไปจากตลาดอันเนื่องจากการเข้ามาแทนที่ของรถยนต์ BEV เพิ่มสูงขึ้นมากเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่า 38,252 ล้านบาท หรือหายไปจากความต้องการเดิมของตลาดในกรณีไม่มีรถยนต์ BEV ถึงมากกว่าร้อยละ 22.0 อย่างไรก็ตามหากผู้ผลิตขึ้นส่วนรถยนต์ของไทยสามารถพัฒนาเทคโนโลยีขึ้นจนเข้าไปอยู่ในสายการผลิตขึ้นส่วนมูลค่าสูงของรถยนต์ BEV โดยเฉพาะมอเตอร์และแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าได้ ก็อาจให้ผลที่ต่างออกไปกับอุตสาหกรรมขึ้นส่วนรถยนต์โดยรวม แม้ว่ามูลค่าขึ้นส่วนรถยนต์จะหายไปเป็นมูลค่าที่สูงก็ตาม

#### มูลค่าความต้องการขึ้นส่วนเกี่ยวกับรถยนต์ในไทย

ปี	มูลค่ารวมขั้นต่ำของขึ้นส่วนที่เกี่ยวกับรถยนต์ในไทยทั้งหมด		มูลค่าขึ้นส่วนเกี่ยวกับรถยนต์ที่หายไปหากมีรถยนต์ BEV	สัดส่วนมูลค่าขึ้นส่วนเกี่ยวกับรถยนต์ที่หายไปหากมีรถยนต์ BEV
	กรณีมีรถยนต์ BEV ในตลาด	กรณีไม่มีรถยนต์ BEV ในตลาด		
2562	136,201 ล้านบาท	136,250 ล้านบาท	49 ล้านบาท	0.0
2571	152,425 ล้านบาท	156,210 ล้านบาท	3,785 ล้านบาท	2.4
2581	135,522 ล้านบาท	173,774 ล้านบาท	38,252 ล้านบาท	22.0

ที่มา : คาดการณ์และคำนวณโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

**โดยสรุป** เทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในตลาดรถยนต์โลก รวมถึงการที่ค่ายรถญี่ปุ่นต้องปรับตัวรับมือต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวด้วยการปรับมาใช้กลยุทธ์การกระจายห่วงโซ่อุปทานในแวนอน โดยการพัฒนาแพลตฟอร์มร่วมดังกล่าวนั้น ย่อมส่งผลในแง่ต่างๆต่อผู้ผลิตขึ้นส่วนรถยนต์ไทย โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับรถยนต์อย่างไม่อาจเลี่ยง แต่การที่ไทยเป็นประเทศแรกในภูมิภาคที่ค่ายรถญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าอย่างจริงจังในปริมาณที่สูงนั้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ยังน่าจะเป็นโอกาสที่ดีต่อไทยในการดึงดูดการลงทุนขึ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้าประเภทอื่นๆเข้ามาเพิ่มเติมได้ในอนาคต ภายใต้การเปลี่ยนแปลงห่วงโซ่อุปทานขึ้นส่วนรถยนต์ระดับโลกที่ยืดหยุ่นขึ้นด้วย ขณะที่ขึ้นส่วนหลายประเภทแม้ว่าจะยังมีความต้องการใช้ แต่ก็ต้องมีการปรับตัวตามเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าแต่ละประเภทที่เพิ่มสูงขึ้นด้วย เช่น การปรับใช้วัสดุที่มีน้ำหนักเบาขึ้นสำหรับขึ้นส่วนช่วงล่างและตัวถัง เป็นต้น รวมถึงอาจต้องเตรียมปรับตัวเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานของค่ายรถญี่ปุ่นในการใช้แพลตฟอร์มร่วมที่อาจส่งผลทำให้จำนวนผู้ผลิตขึ้นส่วนต้องลดลงในระยะยาวข้างหน้า

อย่างไรก็ตาม ในส่วนของผู้ผลิตขึ้นส่วนรถยนต์ในห่วงโซ่อุปทานค่ายรถยุโรปนั้นจะต่างออกไประยะเวลาในการปรับตัวจะมีเพียงแค่ช่วง 3 ถึง 5 ปีนี้ เนื่องจากค่ายรถยุโรปมีแนวทางในการเร่งพัฒนารถยนต์ PHEV และ BEV ให้เติบโตอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ผู้ผลิตขึ้นส่วนในห่วงโซ่อุปทานของค่ายรถยุโรป โดยเฉพาะขึ้นส่วนเกี่ยวกับรถยนต์อาจจำเป็นต้องเร่งปรับตัวตั้งแต่ตอนนี้ต่างกับค่ายรถญี่ปุ่นที่ยังพอมีเวลาให้ปรับตัวอีกอย่างน้อย 10 ปี

---

Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

บริการทุกระดับประทับใจ