



Tech Disruption จากทรนตร์รถยนต์ไฟฟ้าโลก...

กระทบผู้ผลิตชิ้นส่วน โดยเฉพาะกลุ่ม Tier-2 กว่า 600 ราย หลังปี 2570

CURRENT ISSUE

ปีที่ 25 ฉบับที่ 3057

วันที่ 28 พฤศจิกายน 2562

▶ ประเด็นสำคัญ

- การมาของรถยนต์ไฟฟ้าก่อให้เกิดผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ ICE เดิมในหลายมิติ โดยนอกเหนือจากความต้องการชิ้นส่วนรถยนต์บางประเภทที่จะลดลง โดยเฉพาะชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์แล้ว ยังมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญอีก 2 ด้าน คือ การสั้นลงของห่วงโซ่อุปทานอันเนื่องมาจากการสร้างหน่วยธุรกิจใหม่ที่เกิดจากการรวมกลุ่มธุรกิจมากขึ้น และการต้องพัฒนาคุณสมบัติของชิ้นส่วนเดิมบางประเภทให้สามารถรองรับรถยนต์ไฟฟ้าได้ ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในห่วงโซ่อุปทานเดิมต่างจำเป็นต้องหันมาเตรียมปรับแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาธุรกิจของตนเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมากขึ้น
- นอกจากนี้ การพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศยังจะก่อให้เกิดการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ใหม่ขึ้นในไทยด้วยเช่นกัน คือ ห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งแม้จะมีโอกาสทางธุรกิจเพิ่มขึ้นจากการเติบโตของตลาดในอนาคต แต่ก็มาพร้อมกับการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นเช่นกันระหว่างผู้ผลิตเดิมที่อยู่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งพยายามยกระดับตนเองสู่การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้า และผู้ผลิตชิ้นส่วนใหม่ที่มาจากอุตสาหกรรมอื่น เช่น อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และอุตสาหกรรมพลังงาน

กว่า 100 ปี ที่เครื่องยนต์สันดาปภายในได้กลายมาเป็นหัวใจหลักของการผลิตรถยนต์ทั่วโลก และเป็นจุดขายสำคัญที่แต่ละค่ายรถพยายามเน้นพัฒนาเพื่อสร้างความแตกต่างเหนือกว่าคู่แข่ง ก่อให้เกิดห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ขนาดใหญ่อันประกอบไปด้วยผู้ผลิตชิ้นส่วนจำนวนมากที่ดำเนินธุรกิจร่วมกับค่ายรถแต่ละค่าย อย่างไรก็ตาม ในระยะ 2 ถึง 3 ปีหลังมานี้ วงการอุตสาหกรรมรถยนต์ได้เกิดการตื่นตัวขนานใหญ่เพื่อก้าวเข้าสู่ยุครถยนต์ไฟฟ้าอย่างจริงจังมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนโครงสร้างและภูมิทัศน์การแข่งขันในห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์โลก รวมถึงประเทศไทย ซึ่งเป็นประเทศแรกในภูมิภาคอาเซียนที่ค่ายรถญี่ปุ่นและยุโรปเข้ามาลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าอย่างจริงจังในปริมาณสูง

การมาของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในไทยดังกล่าว ย่อมก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ที่มีอยู่เดิมในหลายมิติ ได้แก่ การหดสั้นลงของห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนที่มีอยู่เดิมจากการปรับตัวของค่ายรถยนต์ที่พยายามพัฒนา Platform ร่วมของรถยนต์เพื่อยกระดับศักยภาพทางการแข่งขัน รวมไปถึงการปรับตัวของผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อผลิตชิ้นส่วนเดิมบางประเภทที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติบางประการเพื่อรองรับการใช้งานในรถยนต์ไฟฟ้า เช่น ระบบเบรก และระบบเกียร์ เป็นต้น

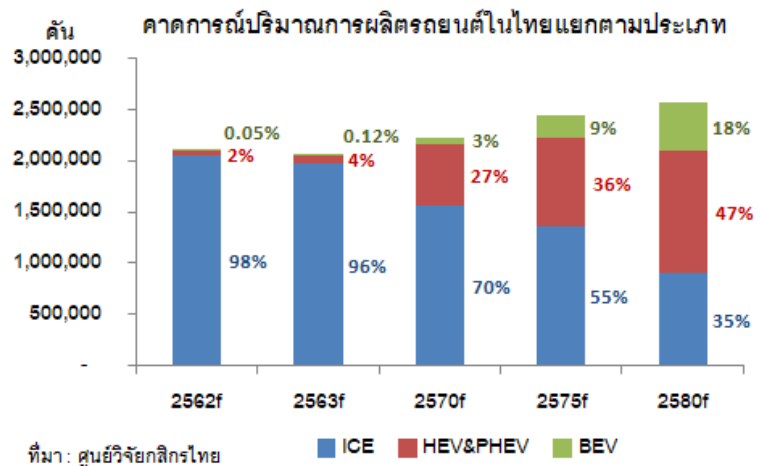
นอกจากห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ ICE เดิมที่คาดว่าจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงแล้ว ยังก่อให้เกิดการสร้างห่วงโซ่อุปทานใหม่ที่เกี่ยวข้องกับการผลิตชิ้นส่วนสำคัญสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าที่ไม่มีการใช้ในรถยนต์ ICE ด้วย เช่น

แบตเตอรี่ขับเคลื่อน อินเวอร์เตอร์ และตัวชาร์จประจุแบบติดตั้งบนรถยนต์ (On-board Charger) เป็นต้น ซึ่งเดิมมักจะกระจุกตัวอยู่แต่ในประเทศพัฒนาซึ่งเป็นทั้งเจ้าของเทคโนโลยีและฐานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า เช่น ญี่ปุ่น จีน และเยอรมัน เป็นต้น ก็เริ่มทยอยเข้ามาลงทุนในไทยเพื่อพัฒนาให้เป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้าอีกแห่งเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศและส่งออก **ส่งผลให้เริ่มเกิดการยกระดับห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยให้สูงขึ้นสู่การผลิตชิ้นส่วน Hi-tech ที่มีมูลค่าเพิ่มสูง (Moving up the value chain) และสามารถเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่เข้ามามีบทบาทในห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนยานยนต์มากขึ้น**

โดย **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** ได้วิเคราะห์ถึงภาพห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ในไทยที่จะเปลี่ยนรูปแบบไปจากเดิมจากการเข้ามาของรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งจะวิเคราะห์ในรายละเอียดตามประเภทของห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนดังต่อไปนี้

ห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนเดิม...หดสั้นลงจากการมาของรถยนต์ไฟฟ้า พร้อมกับต้องปรับตัวรับเทคโนโลยีใหม่

สำหรับห่วงโซ่อุปทานกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ICE ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนเดิมที่อยู่ในอุตสาหกรรมมานานนั้น แม้ปัจจุบันเราจะยังเห็นภาพการเปลี่ยนแปลงไม่ได้อย่างชัดเจน เนื่องจาก**ศูนย์วิจัยกสิกรไทย**คาดว่า ในช่วงระยะ 8 ปี นับจากนี้จนถึงปี 2570 รถยนต์ไฮบริด (HEV) และรถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) ที่ยังคงต้องการใช้ชิ้นส่วนระบบส่งกำลังจากเครื่องยนต์สันดาปภายในอยู่นั้น จะยังคงเป็นรูปแบบหลักที่ค่ายรถจะพัฒนาในไทย เนื่องจากค่ายรถส่วนใหญ่ยังต้องรักษากลุ่มธุรกิจห่วงโซ่อุปทานเดิม รวมถึงด้วยระดับเทคโนโลยีปัจจุบัน ค่ายรถยังไม่สามารถพัฒนารถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) ขึ้นมาแข่งขันกับรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ได้ในระดับตลาด Mass ทำให้เรา**จะยังเห็นความต้องการชิ้นส่วนรถยนต์ ICE ที่มีโอกาสขยายตัวเพิ่มขึ้นได้อีกมากในช่วงปีดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ในอนาคตช่วงระยะหลังจากปี 2570 ซึ่งคาดว่าค่ายรถต่างๆ น่าจะสามารถพัฒนารถยนต์ BEV ที่มีราคาแข่งขันกับตลาดรถยนต์ ICE ในระดับ Mass ได้ การเติบโตของตลาดรถยนต์ BEV นับจากช่วงนี้ไปน่าจะมีโอกาสเติบโตขึ้นชัดเจนสวนทางกับความต้องการรถยนต์ ICE ที่คาดว่าจะทยอยลดลงไปตามลำดับ**



อย่างไรก็ตาม **ทิศทางการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงไปจากที่มองไว้เบื้องต้นนี้ได้ ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขหลายอย่างทั้งที่ควบคุมได้ เช่น ทิศทางการส่งเสริมการลงทุนของบีโอไอที่จะเดินหน้าอย่างรวดเร็วในการสนับสนุนรถยนต์ BEV หรือจะดำเนินการด้วยความระมัดระวัง ขณะเดียวกันก็อาจเกิดปัจจัยใหม่ ๆ ที่ควบคุมไม่ได้ เช่น ตลาดรถยนต์ BEV เติบโตเร็วกว่าที่คาด โดยเฉพาะหากจีนเร่งพัฒนาจนสามารถผลิตรถยนต์ BEV ที่นำเชื่อถือและแข่งขันกับรถยนต์ ICE ในตลาด Mass ได้จริงแม้ไม่ต้องมีมาตรการช่วยจากภาครัฐ ก็อาจทำให้ไทยได้รับผลกระทบจากรถยนต์ BEV นำเข้าจากจีนที่ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้า ทำให้สามารถตั้งราคาในระดับที่แข่งขันได้มากกว่ากับรถยนต์ BEV ที่ผลิตในไทย**

อนึ่ง **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย**มองว่า ทิศทางการเติบโตของตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในอนาคต โดยเฉพาะรถยนต์ BEV ย่อมมีผลทำให้ห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ ICE ไม่สามารถจะดำรงอยู่ในรูปแบบเดิมได้ตลอด ซึ่งนอกจากที่ความ

ต้องการขึ้นส่วนระบบส่งกำลังจะต้องลดลงไปแล้ว ภาพการเปลี่ยนแปลงอื่นที่สำคัญและมีโอกาสสูงที่จะเกิดขึ้นกับห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ ICE เดิมของไทยน่าจะมี 2 รูปแบบที่สำคัญ ดังนี้

- **ห่วงโซ่อุปทานหดสั้นลงจากการสร้างหน่วยธุรกิจใหม่ที่เกิดจากการรวมกลุ่มธุรกิจมากขึ้น**

หลังจากการที่ทั้งค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เคยอยู่ในห่วงโซ่อุปทานการผลิตรถยนต์ ICE ต้องปรับยุทธศาสตร์การแข่งขันครั้งใหญ่ จากเดิมที่แต่ละค่ายรถและแต่ละผู้ผลิตชิ้นส่วนจะพัฒนาผลิตภัณฑ์ของตัวเองเพื่อสร้างความแตกต่างให้เหนือกว่าคู่แข่ง กลายเป็นการสร้าง Platform ร่วมทั้งในค่ายและระหว่างค่ายมากขึ้นนั้น ทำให้เกิดการออกแบบโครงสร้างรถยนต์ที่สามารถใช้ร่วมกันระหว่างรุ่นรถ หรือแม้แต่ระหว่างค่ายรถ ซึ่งจะช่วยในการลดต้นทุนจากการเกิด Economies of Scale ที่รวดเร็วขึ้น รวมถึงส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นและทันต่อการแข่งขันในตลาด อย่างไรก็ตาม การใช้ Platform ร่วมดังกล่าวย่อมส่งผลให้เกิดการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ร่วมกันมากขึ้นด้วย ทำให้จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนมีโอกาสลดลงในระยะข้างหน้า

ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ภาพที่จะเกิดในห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ไทยในระยะต่อไป คือ

- ❖ **Tier-1** ค่ายรถจะทำการรวมศูนย์การผลิตชิ้นส่วนบางชิ้นไปที่ผู้ผลิต ที่มีความถนัดในการผลิตบางรายการที่อยู่ในเครือข่ายธุรกิจของตนมากขึ้น รวมถึงอาจมีการจับคู่พันธมิตรธุรกิจนอกค่ายรถเพื่อเสริมความแข็งแกร่งในการผลิตชิ้นส่วน ซึ่งผู้ผลิต Tier-1 ต้องมีการพัฒนาอย่างแนบชิดไปกับค่ายรถอยู่ตลอด
- ❖ **Tier-2** อาจมีโอกาสถูกผู้ผลิต Tier-1 ควบรวมกิจการในอนาคต หรือแม้แต่อาจเกิดการควบรวมระหว่างผู้ผลิต Tier-2 กันเองเพื่อควบคุมคุณภาพและต้นทุนอย่างเข้มงวดมากขึ้น โดยเฉพาะในสถานการณ์ที่ปัจจุบันต้องเผชิญกับการเข้ามาของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ต่างชาติทุนหนาที่มีการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยมากขึ้นในการผลิต ทำให้สามารถผลิตชิ้นส่วนที่มีคุณภาพออกมาในปริมาณมากได้ในเวลาที่รวดเร็ว เป็นเหตุให้สามารถตั้งราคาต่ำและแย่งตลาดชิ้นส่วนจากผู้ผลิตเดิมได้
- ❖ **Tier-3** เป็นกลุ่มที่สามารถยืดหยุ่นไปผลิตสินค้าที่ใช้ในอุตสาหกรรมอื่นนอกเหนือจากอุตสาหกรรมรถยนต์ได้ เช่น นี้อตไปผลิตชิ้นส่วนรถไฟ ทำให้แม้ว่าความต้องการชิ้นส่วนดังกล่าวจะลดลงในอุตสาหกรรมรถยนต์เนื่องจากเครื่องยนต์จะต้องหายไป แต่ก็ยังสามารถปรับตัวไปอยู่อุตสาหกรรมอื่นได้ไม่ลำบากนัก

ดังนั้น จากจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ทั้งหมด 2,190 บริษัทที่มีอยู่ในปัจจุบัน กลุ่มที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบสูงกว่า Tier อื่น จากการแข่งขันและการถูกควบรวมกิจการที่น่าจะเห็นได้ชัดเจนยิ่งขึ้นในระยะข้างหน้า โดยเฉพาะหลังจากปี 2570 คือ กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระดับ Tier-2 ซึ่งน่าจะมีอยู่ราว 600 บริษัท โดยในจำนวนนี้เป็นกิจการของคนไทยกว่าครึ่งหนึ่ง ซึ่งระดับผลกระทบต่อแต่ละบริษัทจะขึ้นอยู่กับความสามารถในการปรับตัวของบริษัทด้วย อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยส่วนใหญ่ประกอบกิจการอยู่ในกลุ่ม Tier-3 โดยคิดเป็นร้อยละ 70 ของผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier-3 ที่คาดว่าจะมีอยู่ทั้งหมดกว่า 860 บริษัท ซึ่งผู้ผลิตกลุ่มนี้น่าจะได้รับผลกระทบในวงจำกัด จากความยืดหยุ่นในการปรับตัวไปผลิตในอุตสาหกรรมอื่นดังที่กล่าวข้างต้น

- **ชิ้นส่วนเดิมบางประเภทต้องมีการพัฒนาใช้เทคโนโลยีใหม่รองรับการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า** ซึ่งในระยะแรกที่ค่ายรถในไทยมุ่งเน้นการพัฒนาเครื่องยนต์ HEV และ PHEV นั้น ชิ้นส่วนที่ควรต้องมีการพัฒนาขึ้น ได้แก่ ระบบเบรกแบบ Regenerative Brake ซึ่งช่วยลดการสึกหรอของระบบเบรก และทำให้ความต้องการเปลี่ยนผ้าเบรก

ลดน้อยลง และแบตเตอรี่ประเภท AGM 12V ซึ่งมีคุณสมบัติรับและคายประจุอย่างมีประสิทธิภาพเมื่อเทียบกับแบตเตอรี่แบบเดิม เป็นต้น ส่วนในระยะถัดไปเมื่อค่ายรถลงทุนผลิตรถยนต์ BEV ในไทย ผู้ผลิตชิ้นส่วนในกลุ่มตัวถังและช่วงล่างเดิมก็ควรที่จะต้องพัฒนาใช้ชิ้นส่วนที่มีคุณภาพสูง น้ำหนักเบา แต่ทนทานมากขึ้น เพื่อช่วยในการลดน้ำหนักของตัวรถ และทำให้รถยนต์ BEV สามารถวิ่งในระยะที่ไกลขึ้นได้

การเปลี่ยนแปลงของห่วงโซ่อุปทานและการพัฒนาเทคโนโลยีชิ้นส่วนรถยนต์รองรับรถยนต์ไฟฟ้าดังกล่าว แม้จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ICE เดิม จนต้องปรับแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาธุรกิจของตนมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ระดับการได้รับผลกระทบของแต่ละชิ้นส่วนจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับช่วงระยะเวลาของการเติบโตของการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่างๆในประเทศ ซึ่งผู้ประกอบการควรศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหวดังกล่าวอย่างใกล้ชิด

ห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนเฉพาะของรถยนต์ไฟฟ้า...ยกระดับสู่การผลิตชิ้นส่วนมูลค่าเพิ่มสูง

นอกจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ ICE เดิมแล้ว การเข้ามาลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้ารูปแบบต่าง ๆ ในไทย โดยเฉพาะรถยนต์ BEV ยังมีผลต่อห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนสำคัญใช้เฉพาะรถยนต์ไฟฟ้า อันเป็นกลุ่มชิ้นส่วนประเภทใหม่ที่เข้ามาสู่ตลาดตามการมาของรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งปัจจุบันมีผู้เล่นหลักที่สำคัญในตลาดคือ กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนในเครือข่ายของค่ายรถตั้งแต่ระดับ Tier-1 ลงไป ที่ได้รับแรงหนุนสำคัญจากเกณฑ์การได้รับสิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุนรถยนต์ไฟฟ้าของบีโอไอ ซึ่งกำหนดให้ค่ายรถต้องลงทุนผลิตชิ้นส่วนสำคัญต่างๆ ที่เกี่ยวกับระบบขับเคลื่อนไฟฟ้า เพื่อที่จะได้รับสิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุนเพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ ในเบื้องต้นพบว่าค่ายรถส่วนใหญ่เลือกที่จะลงทุนผลิตแบตเตอรี่ขับเคลื่อนเป็นชิ้นส่วนแรกเพื่อที่จะได้เข้าเงื่อนไขการได้รับสิทธิประโยชน์ในขั้นต้น ส่วนชิ้นส่วนสำคัญอื่นนั้น ปัจจุบัน ค่ายรถญี่ปุ่นเลือกที่จะนำเข้ามาจากฐานผลิตในประเทศญี่ปุ่น ในขณะที่ค่ายรถยุโรปเลือกที่จะใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้า เช่น อินเวอร์เตอร์ และตัวชาร์จประจุแบบติดตั้งบนรถยนต์ เป็นต้น จากพันธมิตรทางธุรกิจซึ่งเป็นผู้เล่นหน้าใหม่ที่ลงทุนผลิตชิ้นส่วนสำคัญดังกล่าวในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ในระยะ 3 ปีข้างหน้า ค่ายรถญี่ปุ่นน่าจะเริ่มลงทุนผลิตชิ้นส่วนสำคัญอื่นๆ ในไทย โดยเฉพาะมอเตอร์ไฟฟ้าและอินเวอร์เตอร์ ในลำดับถัดไป เมื่อการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในไทยมีจำนวนมากพอและเกิดการประหยัดเชิงขนาดขึ้น

อนึ่ง แม้การขยายตัวของการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในอนาคต จะทำให้โอกาสทางธุรกิจมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากความต้องการชิ้นส่วนใหม่ๆ สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า แต่ก็มาพร้อมกับการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นเช่นกันทั้งในส่วนของตลาด OEM และตลาดอะไหล่รถยนต์ไฟฟ้าเช่นกัน เมื่อผู้เล่นนอกกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์สามารถเข้ามาผลิตชิ้นส่วนแข่งขันในตลาดได้ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความเชี่ยวชาญด้านกาวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญในชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้า รวมถึงอุตสาหกรรมพลังงานซึ่งพยายามแสวงหาโอกาสทางธุรกิจเพิ่มเติมจากการลงทุนผลิตแบตเตอรี่เพื่อใช้ในการเก็บพลังงานไฟฟ้า

ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า สำหรับตลาด OEM ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มาจากอุตสาหกรรมอื่นอาจมีโอกาสเข้ามาแข่งขันในระดับ Tier-1 กับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็นบริษัทลูกของค่ายรถได้ยาก เพราะต้องสร้างความน่าเชื่อถือและการยอมรับจากค่ายรถก่อน ยกเว้นแต่ค่ายรถยนต์ไฟฟ้า startup ที่ไม่มีห่วงโซ่อุปทานเดิมและยอมรับกลุ่มผู้เล่นหน้าใหม่ได้ง่ายกว่า อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตชิ้นส่วนกลุ่มนี้มีโอกาสที่จะเข้าร่วมห่วงโซ่อุปทานในระดับ Tier-2 โดยเฉพาะเมื่อกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์เดิมในระดับ Tier-2 ของห่วงโซ่การผลิตรถยนต์ ICE มักเชี่ยวชาญเฉพาะชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ แต่ยังคงอาจไม่มีความชำนาญในการผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า สำหรับตลาดอะไหล่

รถยนต์ไฟฟ้า ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มาจากอุตสาหกรรมอื่นมีโอกาสเข้าไปแข่งขันในตลาดนี้ ซึ่งเปิดกว้างมากกว่าตามการเลือกของผู้บริโภคที่ส่วนใหญ่จะพิจารณาปัจจัยด้านราคาและคุณภาพเป็นหลัก ทำให้การแข่งขันในตลาดอะไหล่รถยนต์ไฟฟ้า น่าจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

โดยสรุป สำหรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีของการผลิตรถยนต์ไปสู่รถยนต์ไฟฟ้านั้น **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** มองว่า แม้ในระยะแรกจะยังไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงที่สร้างความท้าทายนักต่อธุรกิจ ในห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ แต่ในช่วงของการเปลี่ยนผ่านทางเทคโนโลยีที่ยังอยู่ระหว่างการพัฒนาและยังไม่ถึงนี้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนเดิมของรถยนต์ ICE ก็จำเป็นจะต้องตื่นตัวในการพัฒนาระดับเทคโนโลยีให้สูงขึ้นอยู่เสมอ ซึ่งกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีโอกาสปรับตัวไปตามเทคโนโลยีได้ทันนั้น ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนญี่ปุ่นที่อยู่ในเครือข่ายธุรกิจของค่ายรถญี่ปุ่น ซึ่งกลุ่มนี้จะมีโอกาสในการทำตลาดใหม่ได้เพิ่มมากขึ้น ขณะที่ผู้ผลิตชิ้นที่พัฒนาไม่ทันต่อเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป ก็ย่อมต้องเผชิญกับการแข่งขันที่สูงขึ้นตาม โดยเฉพาะหากต้องต่อสู้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนทุนหนาจากต่างประเทศที่อาจไม่ได้แข่งในเรื่องของเทคโนโลยีชิ้นส่วน แต่แข่งที่เทคโนโลยีการผลิตด้วยเครื่องจักรสมัยใหม่ที่สามารถผลิตชิ้นส่วนออกมาได้ในปริมาณมากด้วยต้นทุนที่ต่ำลง

นอกจากนี้ ในระยะยาวหากไทยสามารถสร้างห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนเฉพาะของรถยนต์ไฟฟ้าได้ก่อนประเทศอื่นในภูมิภาค โดยเฉพาะอินโดนีเซีย แล้วสามารถพัฒนาให้เกิด Economies of Scale ได้ จะทำให้ไทยมีโอกาสที่จะกลายมาเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อส่งออกไปยังฐานการผลิตอื่นได้อีกด้วย โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศที่ไทยมีข้อตกลงการค้าเสรีร่วมกัน แต่ในทางตรงกันข้าม หากการพัฒนาของรถยนต์ไฟฟ้าของไทยช้ากว่าการเติบโตของตลาด ทำให้รถยนต์ BEV จากจีนที่ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าสามารถเข้ามาแข่งขันในตลาดได้มาก อาจทำให้เกิดผลเสียต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้าในอนาคตได้



Disclaimer

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

บริการทุกระดับประทับใจ