

แนวโน้มตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในอิตาลี



สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองมิลาน

พฤษภาคม 2566

+39 02 89011467



@ E-mail: ttomilan@thaitradeitaly.com

f FB Page: @ThaiTradeCenterMilan

Instagram: @ThaiTradeMilan

สารบัญ

	หน้า
1. สถานการณ์ทั่วไป	3
2. ประเภทของรถยนต์ไฟฟ้า	6
2.1 รถยนต์ไฮบริด "เบา" (MHEV: Mild Hybrid Electric Vehicle)	6
2.2 รถยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด (PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle)	7
2.3 รถยนต์ไฟฟ้าไฮบริดเต็มรูปแบบ (ไม่มีปลั๊ก) (HEV: Full Hybrid Electric Vehicle)	7
2.4 รถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV: Battery Electric Vehicle)	8
2.5 รถยนต์เซลล์เชื้อเพลิงไฮโดรเจน (FCEV: Fuel Cell Electric Vehicle)	8
3. สถานการณ์ตลาดรถยนต์ไฟฟ้า	9
3.1 ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าโลก	9
3.2 ตลาดรถยนต์ไฟฟ้ายุโรป	9
3.3 ตลาดรถยนต์อิตาลี	11
3.4 ตลาดรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) อิตาลี	12
3.4.1 ช่องทางการจำหน่าย	13
3.4.2 ยี่ห้อรถยนต์ไฟฟ้าที่จำหน่ายได้ดีที่สุด	14
3.4.3 รถยนต์ไฟฟ้าในแต่ละภูมิภาค	15
3.4.4 จุด/สถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า	15
3.4.5 ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์	16
3.4.6 การจำหน่ายและส่วนแบ่งตลาด	17
4. การค้าระหว่างประเทศ	17
4.1 การนำเข้าของอิตาลี	17
4.2 การส่งออกของอิตาลี	18
4.2 การค้าระหว่างไทยกับอิตาลี	19
5. แนวโน้มตลาดรถยนต์ไฟฟ้า	20
6. หน่วยงานและสมาคมที่เกี่ยวข้องรถยนต์	22
7. งานแสดงสินค้าที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์	24
8. ข้อเสนอแนะและความคิดเห็น สคต.มิลาน	24
9. แหล่งที่มาของข้อมูล	25

รายงานแนวโน้มตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในอิตาลี

1. สถานการณ์ทั่วไป

สถิติการขยายตัวของจุดชาร์จไฟฟ้าและข้อมูลด้านการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าในอิตาลี เป็นสัญญาณสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นของผู้ขับขี้อยนต์ที่ใช้ไฟฟ้า (BEV) แต่ยังคงห่างไกลจากระดับส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์ทั้งหมด ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในอิตาลียังสามารถเติบโตได้อีกมาก ขึ้นอยู่กับแรงสนับสนุนที่มุ่งเน้นในการซื้อสำหรับบุคคลทั่วไปและบริษัทที่ซื้อรถเชิงพาณิชย์ ด้วยนโยบายการอัดฉีดโบนัสส่วนลดของรัฐบาล และการทำงานอย่างระมัดระวังของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง จึงจะทำให้อิตาลีสามารถลดระยะห่างกับประเทศอื่นๆ ในสหภาพยุโรป และให้เข้าถึงส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ไฟฟ้าที่ตั้งไว้ประมาณ 6.5% ในขณะนี้ปัจจุบันอยู่ที่ 3.7%

การตัดสินใจของสหภาพยุโรปที่จะยกเลิกการจำหน่ายรถยนต์ที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง ตั้งแต่ปี 2578 ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของยุโรปมีแนวโน้มในการปรับตัว 2 ประการ กล่าวคือ ประการแรกทำให้เกิดการลดลงของการใช้รถส่วนตัวในใจกลางเมือง เนื่องจากรถใช้น้ำมันต้องเสียอากรแต่ละครั้งในการเข้าเขตตัวเมืองชั้นใน และไม่ได้สิทธิประโยชน์ต่างๆ โดยเฉพาะที่จอดรถ และทัศนคติการครอบครองรถด้วยรูปแบบการเช่าทั้งระยะยาวและสั้นแทนการซื้อรถส่วนตัว เนื่องจากไม่มั่นใจในกฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงอีก อีกประการหนึ่งเกี่ยวกับการผลิตรถยนต์ในยุโรป ซึ่งหลังจากวิกฤตโรคระบาดโควิด-19 เกิดความขาดแคลนส่วนประกอบต่างๆ (เช่น ไมโครชิป สายไฟฟ้า) อันมีสาเหตุมาจากความขัดแย้งทางการเมือง (ตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นไป การผลิตเริ่มลดลงอย่างชัดเจน)

อิตาลีประสบปัญหาการผลิตลดลงตั้งแต่ก่อนเกิดวิกฤตดังกล่าว ในปี 2533 การผลิตมีประมาณ 2 ล้านคัน/ปี ลดลงเป็น 1.7 ล้านคัน ในปี 2543 ลดลงเป็นเกือบ 850,000 คัน ในปี 2553 และประมาณ 800,000 ในปี 2564 เนื่องจากอุตสาหกรรมของอิตาลีต้องประสบกับสถานการณ์ที่ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์อ่อนแอลง ได้แก่

1. อิตาลีไม่เหมือนกับประเทศผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ในยุโรปอื่นๆ ได้แก่ เยอรมัน ฝรั่งเศส สเปน อังกฤษ สโลวาเกีย และสาธารณรัฐเช็ก เพราะเป็นเพียงประเทศเดียวที่มีการผลิตขึ้นอยู่กับผู้ผลิตรายเดียว ได้แก่ *เครือ Stellantis แม้ว่าในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาการส่งออกเติบโตขึ้นก็ตาม (ในปี 2564 มูลค่าการส่งออกเติบโต +9.9% มากกว่าเยอรมนี (+7%) และฝรั่งเศส (+3%)) เครือสเทลแลนดิสยังคงเป็นผู้ครองตลาดโดยเฉลี่ย 50% ของชิ้นส่วนรถยนต์ และเป็นผู้ตัดสินใจด้านการผลิตในอิตาลี หากปริมาณการผลิตยังคงอยู่ในระดับปัจจุบันและองค์ประกอบต่างๆไม่เอื้ออำนวยต่อการผลิตรถยนต์พลังงานไฟฟ้า ก็ยากที่จะเห็นการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์อิตาลีในระยะเวลายั่งยืน โดยไม่คำนึงถึงทางเลือกของซัพพลายเออร์อิตาลีในระดับกลยุทธ์ตลาดและเทคโนโลยี

*สเทลแลนดิส เอ็น.วี. (Stellantis N.V.) เป็นบริษัทผลิตรถยนต์ข้ามชาติที่ก่อตั้งขึ้นในปี 2564 โดยการควบรวมกิจการข้ามชาติ 50-50 ระหว่างกลุ่มบริษัท Fiat Chrysler Automobiles (FCA) ของอิตาลีและอเมริกา และ PSA Group ของฝรั่งเศส บริษัทมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่กรุงอัมสเตอร์ดัม ในแง่ของยอดขายรถยนต์ทั่วโลก ในปี 2564 เครือ Stellantis เป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่อันดับ 5 ของโลก รองจาก Toyota, Volkswagen Group, Hyundai Motor Group และ General Motors ยี่ห้อรถยนต์ที่อยู่ในการบริหารจัดการของเครือฯ ได้แก่ Abarth, Alfa Romeo,



Chrysler, Citroën, Dodge, DS, Fiat, Fiat Professional, Jeep, Lancia, Maserati, Mopar, Opel, Peugeot, Ram และ Vauxhall ในช่วงเวลาของการควบรวมกิจการ สเทลแลนต์มีพนักงานประมาณ 300,000 คน และมีสำนักงานในกว่า 130 ประเทศ โดยมีโรงงานผลิตใน 30 ประเทศ

2. ขนาดของบริษัทอิตาลีในห่วงโซ่อุปทานมีขนาดเล็ก และเป็นสมาชิกของกลุ่มใหญ่กว่าที่เป็นกลุ่มต่างชาติเป็นหลัก บริษัทซัพพลายเออร์อิตาลีประมาณ 50% มีพนักงานต่ำกว่า 50 คน ในขณะที่บริษัทขนาดใหญ่ที่มีพนักงานมากกว่า 250 คน มีเพียง 13% สถานการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการเลือกในอิตาลีด้วย กล่าวคือ บริษัทยักษ์ใหญ่ Fiat ได้อำนวยความสะดวกในการนำกลุ่มต่างชาติขนาดใหญ่เข้าสู่ตลาดอิตาลี แต่กลับลงทุนเพียงเล็กน้อยในการผลักดันการเติบโตของซัพพลายเออร์อิตาลีเอง (ซึ่งแตกต่างจากผู้ผลิตประเทศอื่นๆที่พยายามรักษาสัมพันธ์ภาพและสร้างสิทธิพิเศษกับซัพพลายเออร์ท้องถิ่น และสนับสนุนการเติบโตทางการผลิตและเทคโนโลยีของซัพพลายเออร์ในเชิงกลยุทธ์) ผลลัพธ์คือห่วงโซ่อุปทานของอิตาลีขึ้นอยู่กับทางเลือกสถานที่ผลิตที่สั่งการมาจากสำนักงานใหญ่ที่ตั้งอยู่ในประเทศอื่น (เช่น Bosch, Vitesco และ Magneti Marelli) และขึ้นอยู่กับข้อจำกัดต่างๆ เช่น ภาษี การจ้างงาน ระบบราชการที่ล่าช้า ฯลฯ (ทำให้ย้ายสำนักงานไปจากอิตาลี) ซัพพลายเออร์อิตาลีขนาดเล็กทั้งหลาย จึงล้มลุกคลุกคลานกับการฝ่าวิกฤตการณ์ล่มสลายของตลาด และความจำเป็นของการมีเงินลงทุนใหม่เพื่อรักษาสภาพคล่อง

3. ซัพพลายเออร์อิตาลีลงทุนน้อยกว่าคู่ค้าในยุโรปอื่นๆ โดยเฉพาะด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) บริษัทที่ลงทุนใน R&D ลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา จาก 73% ของบริษัท ในปี 2562 เป็น 70% ของบริษัท ในปี 2563 และเป็น 67% ของบริษัท ในปี 2564 ปริมาณการลงทุนใน R&D ในบริษัทอิตาลีเทียบเท่ากับประมาณครึ่งหนึ่งของเยอรมัน ดังนั้น ดูเหมือนว่า แนวโน้มการผลิตและการตลาดในอิตาลีกำหนดโดยเครือบริษัทเพียง 3 ราย ได้แก่ FIAT, FCA และ Stellantis

แผนการผลิตของเครือ Stellantis ในอิตาลี ช่วงไตรมาสแรกของปี 2566

ข้อมูลการผลิตในช่วงสามเดือนแรกของปี 2566 มีแนวโน้มเป็นบวก (+4.8%) เมื่อเทียบกับไตรมาสของปี



2565 โดยมีการผลิตรถยนต์ส่วนบุคคลและรถตู้เพื่อการพาณิชย์จำนวน 188,910 คัน (เทียบกับ 180,174 ในปี 2565) การผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้น (+11,9%) หรือเท่ากับ 138,210 คัน ในขณะที่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ลดลง (-10.6%) หรือ น้อยลงเท่ากับ 6,000 คัน เนื่องจากการผลิตชะงักจากการขาดวัสดุ

ศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในอิตาลีของเครือฯอยู่ที่เมือง Torino และ Pomigliano d'Arco ที่

มีการผลิตเพิ่มขึ้นในแง่ปริมาณ ด้วยรถยนต์ไฟฟ้ารุ่น Fiat 500e และ Alfa Romeo Tonale นอกจากนี้ โรงงานที่เมือง Cassino เริ่มต้นการผลิตรุ่น Maserati Grecale ที่มีความสำคัญในแง่ของปริมาณเช่นกัน

แผนการผลิต "Dare Forward 2030" ตั้งเป้าที่จะบรรลุเป้าหมายการปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ภายในปี 2581 และลดลง 50% ภายในปี 2573 โดยตั้งการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) สำหรับตลาดยุโรป (100%) และสำหรับตลาดสหรัฐอเมริกา (50%) โดยวางแผนผลิตไว้ 75 รุ่น (45 รุ่นภายในปี 2567) ด้วยปริมาณรถยนต์ BEV ประมาณ 5 ล้าน

คัน/ปี ภายในปี 2568 การลงทุนด้านพลังงานไฟฟ้าทั้งหมดจะอยู่ที่ 30 พันล้านยูโร รวมถึงการพัฒนากำลังการผลิต แบตเตอรี่จาก 140 GWh เป็น 400 GWh โดยแบ่งการผลิตในโรงงาน 3 แห่ง (1 แห่งในอิตาลี ที่เมือง Termoli) และ อีก 2 แห่งในสหรัฐอเมริกา คาดการณ์ว่าระหว่างปี 2565-2573 ทั่วโลกจะมีการเปิดตัวรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ ๆ ทั้งหมดไม่ ต่ำกว่า 100 รุ่น จะมีการผลิตรถยนต์ใหม่จากกลุ่มรถพรีเมียมและรถหรู (Maserati, Alfa Romeo, Lancia และ DS) ให้เพิ่มขึ้นเป็นสามเท่าภายในปี 2573 (จาก 4% เป็น 11%) และจะเพิ่มความแข็งแกร่งในตลาดรถยนต์เพื่อการ พาณิชยกรรม รวมถึงการลงทุนในการวิจัยและพัฒนาที่ตั่งไว้ 8% ของรายได้

ปัจจุบันบริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์อิตาลีส่วนใหญ่ไม่มีข้อจำกัดทางเทคโนโลยีมากนัก แต่ประสบกับการ ลดลงของคำสั่งซื้อที่แต่ละระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ เนื่องจากการลดขนาดอย่างต่อเนื่องของการผลิตในเครือ Stellantis และการเข้ามาแข่งขันในตลาดของรถยนต์ไฟฟ้าราคาถูกจากจีน รถยนต์พลังงานไฟฟ้าสามารถเปิดโอกาส ทางธุรกิจใหม่ๆสำหรับบริษัทที่ดำเนินกิจการในอิตาลีอยู่แล้ว เพื่อสนับสนุนโอกาสเหล่านี้ จำเป็นต้องยกเครื่องและ ปรับปรุงระบบอุตสาหกรรมให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้มีอำนาจตัดสินใจของภาครัฐ ต้องสนับสนุนเงิน ลงทุนเพื่อปรับรูปแบบของอุตสาหกรรมใหม่ และชดเชยการสูญเสียตลาดและแรงงานที่เกิดจากการเปลี่ยนผ่านระบบ เครื่องยนต์ รัฐบาลต้องตระหนักว่าหากไม่มีแผนเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมที่ทันท่วงทีและมีประสิทธิภาพ ความเสี่ยงของ การเลิกจ้างและการปิดโรงงานอุตสาหกรรมจะกลายเป็นสิ่งที่ใกล้ตัว การให้เงินโบนัสส่วนลด (Ecobonus) สำหรับคน ทั่วไปในการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า ไม่ช่วยแก้ปัญหาให้อุตสาหกรรมในประเทศ ในการดำเนินนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรม ยานยนต์ รัฐบาลต้องตระหนักถึงเป้าหมายหลักดังต่อไปนี้

> สร้างห่วงโซ่อุปทานครบวงจรในอิตาลี ที่สามารถผลิตส่วนประกอบทั้งหมด ตั้งแต่เซมิคอนดักเตอร์ แบตเตอรี่ ไปจนถึงส่วนประกอบที่จำเป็นสำหรับมอเตอร์ไฟฟ้า การขับเคลื่อนอัตโนมัติ การแปลงเป็นดิจิทัลและการเชื่อมต่อ

> สนับสนุนบริษัทในอิตาลีที่มีความสามารถในการสร้างสรรค์นวัตกรรมใหม่ๆ ให้มีการลงทุนด้าน R&D อย่างมี ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และการผลิตที่แข่งขันได้ เช่น บริษัท Vitesco หรือ Bosch ที่ประสบปัญหาการผลิตที่ลดลง

> อำนวยความสะดวกในการพัฒนาการลงทุนในส่วนประกอบและระบบที่เกี่ยวข้องกับการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ยกกระดับอุตสาหกรรมรถยนต์ของอิตาลีให้สามารถขยายตลาดระบายสินค้าและเสริมความแข็งแกร่งในตลาด ต่างประเทศได้

> สนับสนุนการก่อตั้งโรงงานรับผลิต (OEM) ในอิตาลี เพื่อลดความเสี่ยงของการพึ่งพาเครือ Stellantis และ การผลิตของเยอรมันและฝรั่งเศสที่เป็นคู่แข่ง



2. ประเภทของรถยนต์ไฟฟ้า

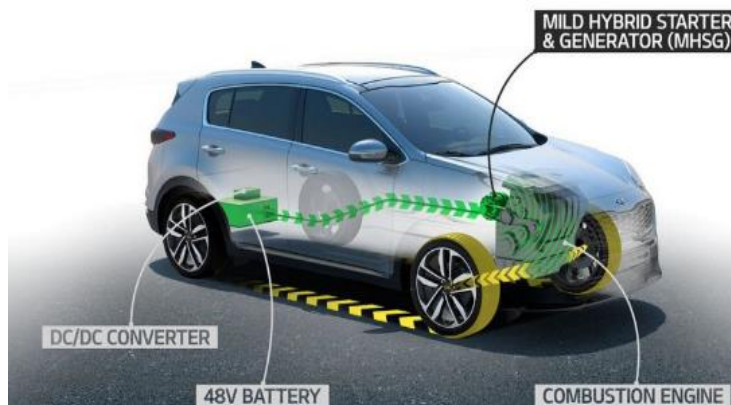
ในตลาดมีรถยนต์ไฟฟ้าหลายรุ่นและหลายประเภท จากผู้ผลิตรถยนต์หลายราย แต่ละรายนำเสนอรถยนต์รุ่นต่างกันไป ที่มีมอเตอร์ไฟฟ้ากำลังต่างกัน มีทั้งที่รวมเข้ากับเครื่องยนต์สันดาปและการปล่อยมลพิษต่ำหรือเป็นศูนย์ที่มีลักษณะเฉพาะและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกันอีกด้วย จึงควรทำการรู้จักรถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่างๆเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการตัดสินใจสำหรับการซื้อรถยนต์

รถยนต์ไฟฟ้าเป็นสินค้าแห่งอนาคต ไม่เพียงเพราะเป็นเรื่องของการจัดสัมปทานใหม่ทั้งหมด เช่น ที่จอดรถในเส้นสีน้ำเงินหรือการอนุญาตให้ขับขี่ในเขตที่มีการจราจรหนาแน่น ซึ่งปัจจุบันต้องจ่ายค่าธรรมเนียมและมีกฎระเบียบที่เข้มงวด จนถึงการปรับหากมีการฝ่าฝืน หรือการสร้างสถานีชาร์จไฟฟ้า เป็นต้น รถยนต์ไฟฟ้าเป็นทางเลือกที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมที่จะมาแทนที่รถยนต์ใช้น้ำมันเบนซินหรือดีเซลแบบดั้งเดิม เป็นทางเลือกที่แสดงความรับผิดชอบต่อโลก

รถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่างๆ มีรายละเอียดดังนี้

2.1 รถยนต์ไฮบริด "เบา" (MHEV: Mild Hybrid Electric Vehicle)

รถยนต์ไฮบริด คือรถยนต์ที่ผสมผสานด้วยเครื่องยนต์สันดาปน้ำมันเชื้อเพลิงและมอเตอร์ไฟฟ้าที่เสริมกำลังขับเคลื่อนและสนับสนุนการเบรกแบบผันกลับ (Regenerative Braking) เป็นระบบการขับเคลื่อนที่มีประสิทธิภาพสูงชัน สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำกว่ารถยนต์ปกติที่ใช้น้ำมันอย่างเดียว

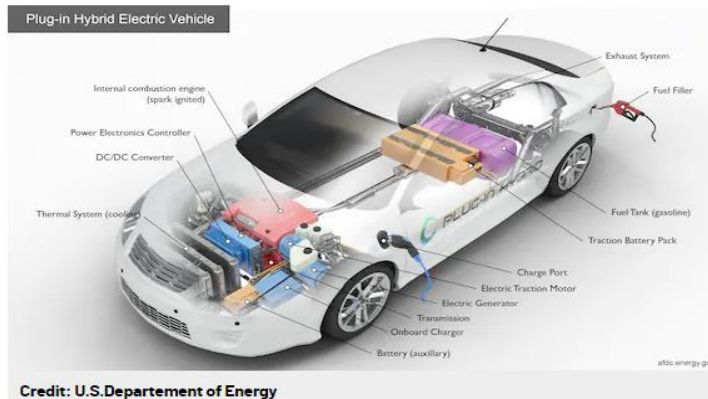


รถยนต์ไฮบริด "เบา" สามารถใช้ร่วมกับทั้งเกียร์ธรรมดาและเกียร์อัตโนมัติ มีทั้งเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) และมอเตอร์ไฟฟ้า รถยนต์เหล่านี้เรียกอีกอย่างว่า "รถไฮบริดที่ชาร์จไฟเอง" รถยนต์ใช้การเบรกในการสร้างพลังงานขึ้นใหม่ (พลังงานไฟฟ้าที่นำกลับมาใช้ใหม่) มีจุดประสงค์เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงและลดการปล่อยไอเสีย (CO₂ กรัม/กม.) ไม่สามารถชาร์จไฮบริดเหล่านี้จากแหล่งพลังงานภายนอก เช่น วอลล์บ็อกซ์ (Wallbox) พลังงานไฟฟ้าที่กักเก็บมายังใช้เพื่อช่วยเครื่องยนต์สันดาปด้วยการปรับปรุงอัตราเร่ง โดยพื้นฐานแล้ว ระบบนี้จะวิวัฒนาการมาจากระบบสตาร์ท&สตอป (Start&Stop) แบบคลาสสิก นำไปสู่ระดับที่สูงขึ้น ทำให้ในบางกรณีสามารถดับเครื่องยนต์สันดาปภายในระหว่างออกตัวได้

ข้อดี ไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนรูปแบบการขับขี่ ไม่ต้องหยุดรถเพื่อชาร์จไฟ ได้ลดหย่อนภาษีในบางภูมิภาค เช่น การยกเว้นอากรแสตมป์ชั่วคราว ที่จอดรถฟรีบนเส้นสีน้ำเงินในบางเมือง

ข้อเสีย ได้แก่ ไม่ได้ประโยชน์จากโบนัสสูงใจในการซื้อจากรัฐบาล แม้ว่าการปล่อยมลพิษน้อย แต่ยังมีมากกว่ารถยนต์ไฟฟ้าระบบพูลไฮบริดและปลั๊กอิน

2.2 รถยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด (PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle)

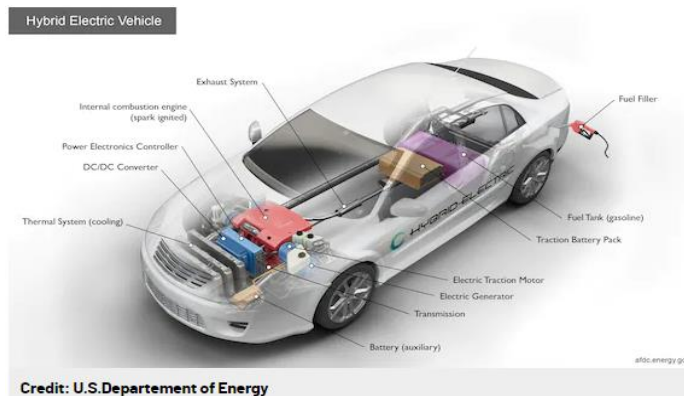


ระบบส่งกำลังแบบปลั๊กอินไฮบริดประกอบด้วยเครื่องยนต์ 2 เครื่องยนต์ ที่ใช้แหล่งพลังงานต่างกัน ได้แก่ เครื่องยนต์สันดาปภายใน (เบนซินหรือดีเซล) และเครื่องยนต์ไฟฟ้า (แบตเตอรี่ขนาดกลางหรือขนาดใหญ่) ซึ่งจะแปรผันตั้งแต่ประมาณ 7 กิโลวัตต์ชั่วโมง ถึงประมาณ 32 กิโลวัตต์ชั่วโมง จำเป็นต้องเสียบปลั๊กเพื่อชาร์จไฟให้แบตเตอรี่ รถประเภทนี้มีการจัดการโดยระบบเกียร์อัตโนมัติ ที่มีตัวเลือกต่างๆกันขึ้นอยู่กับผู้ผลิต โหมดมอเตอร์ไฟฟ้าเหมาะกับการเดินทางระยะสั้นในเมือง ในขณะที่เครื่องยนต์เบนซินสำหรับการเดินทางไกล

ข้อดี สามารถเดินทางได้ตั้งแต่ 30 ถึง 100 กิโลเมตร ในโหมดไฟฟ้า ขึ้นอยู่กับรุ่นและขนาดแบตเตอรี่ การมีรถยนต์ PHEV จำเป็นต้องมีวอลล์บ็อกซ์ในบ้าน คอนโดมิเนียมหรือบริษัท เพื่อใช้ประโยชน์สูงสุดจากประเภทของมอเตอร์นี้ เนื่องจากการใช้อย่างถูกวิธี จะได้ประโยชน์จากศักยภาพของระบบไฟฟ้าอัตโนมัติที่มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่ำมาก และมีการปล่อย CO₂ ต่ำช่วยให้คุณได้รับโบนัสสิ่งจูงใจจากรัฐบาลมากมาย (ภายในราคาที่กำหนด)

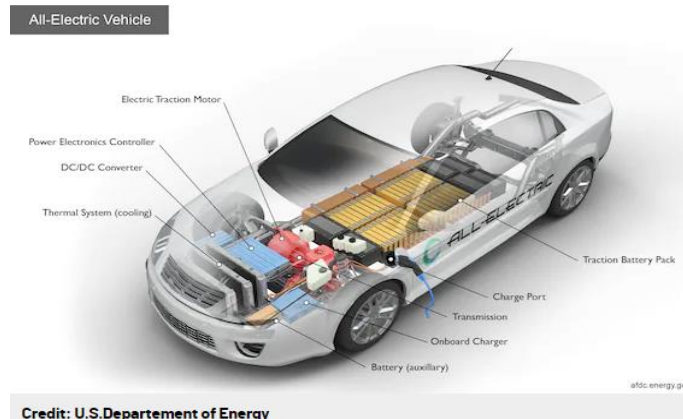
ข้อเสีย เมื่อแบตเตอรี่หมด การบริโภคจะเพิ่มขึ้น และยังทำให้น้ำหนักของระบบไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอีกด้วย และหากไม่มีจุดชาร์จไฟฟ้าที่บ้าน ที่ทำงาน ก็หรือสถานีชาร์จสาธารณะใกล้บ้าน ก็หมดประโยชน์จากระบบ PHEV

2.3 รถยนต์ไฟฟ้าไฮบริดเต็มรูปแบบ (ไม่มีปลั๊ก) (HEV: Full Hybrid Electric Vehicle)



รถยนต์ไฮบริดเต็มรูปแบบและรถยนต์ไฮบริดปลั๊กอินต่างก็มีเครื่องยนต์คู่หนึ่ง เครื่องยนต์ไฟฟ้าและเครื่องยนต์น้ำมัน ข้อแตกต่างที่ไม่เหมือนกับไฮบริดปลั๊กอิน คือ มอเตอร์ไฟฟ้าจะเชื่อมต่อโดยตรงกับส่วนสันดาปภายใน กล่าวคือ มีการชาร์จแบตเตอรี่ระหว่างการเบรก ไม่จำเป็นต้องชาร์จจากแหล่งพลังงานภายนอก (wallbox) มอเตอร์ไฟฟ้าทำหน้าที่ขับเคลื่อน ส่วนเครื่องยนต์จะทำหน้าที่ในการปั่นกระแสไฟฟ้าเข้ามาเก็บในแบตเตอรี่ การมีมอเตอร์สองตัวในกรณีนี้ โหมดไฟฟ้าสามารถแทนโหมดใช้น้ำมันได้ ช่วยลดการใช้พลังงานโดยรวม มากกว่าการใช้รถยนต์ใช้น้ำมันอย่างเดียว

2.4 รถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV: Battery Electric Vehicle)

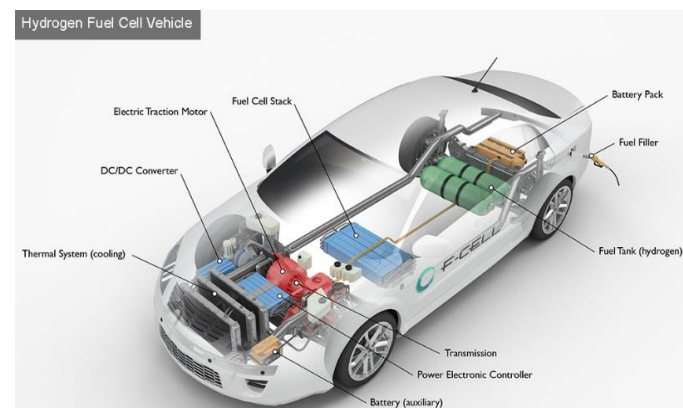


รถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่หรือไฟฟ้า "100%" คือรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าเพียงอย่างเดียวในการขับเคลื่อน โดยไม่มีเครื่องยนต์สันดาปภายใน (จากน้ำมันเบนซินและดีเซล) การเติมเชื้อเพลิงไฟฟ้าทำได้โดยการต่อปลั๊กโหดเข้ากับแหล่งจ่ายไฟหลักผ่านวอลต์บ็อกซ์ เป็นรถยนต์สีเขียวที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission) รวดเร็วและไม่มีท่อไอเสีย รถยนต์ไฟฟ้าที่มีแบตเตอรี่ขนาดใหญ่กว่าปลั๊กอินไฮบริดถึง 120 กิโลวัตต์ชั่วโมง แม้ว่าค่าเฉลี่ยจะอยู่ที่ 60 กิโลวัตต์ชั่วโมงก็ตาม รถยนต์ไฟฟ้าส่วนใหญ่มีแบตเตอรี่มากกว่า 30kWh ซึ่งสามารถชาร์จไฟใหม่ได้โดยใช้วอลต์บ็อกซ์เท่านั้น ระยะทางของรถยนต์ไฟฟ้าจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ แต่โดยเฉลี่ยแล้วระยะทางจะอยู่ระหว่าง 160 ถึง 480 กิโลเมตร ต่อการชาร์จหนึ่งครั้ง

ข้อดี ค่าใช้จ่ายต่ำด้วยการชาร์จที่บ้าน ได้ลดหย่อนภาษีในบางภูมิภาค เช่น การยกเว้นอากรแสตมป์ชั่วคราว ที่จอดรถฟรีบนเส้นสีน้ำเงินในเมือง ประสิทธิภาพที่ยืดเยื้อ ว่างเงียบ การบำรุงรักษาต่ำ

ข้อเสีย ราคาสูงเพราะยังไม่แพร่หลาย ความเป็นอิสระยังไม่เทียบเท่ากับรถยนต์ทั่วไป การบริโภคที่เชื่อมโยงกับอุณหภูมิแวดล้อม (กินไฟสูงขึ้นในฤดูหนาว) ชาร์จไฟใช้เวลานาน และที่ชาร์จไฟแบบเร็วพิเศษยังไม่แพร่หลาย

2.5 รถยนต์เซลล์เชื้อเพลิงไฮโดรเจน (FCEV: Fuel Cell Electric Vehicle)



ในทางเทคนิค รถยนต์ประเภทนี้ยังจัดอยู่ในประเภทรถยนต์ไฮบริด (hybrid series) มีรถยนต์เซลล์เชื้อเพลิงไฮโดรเจนน้อยรุ่นที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับรถยนต์ไฟฟ้า เนื่องจากมอเตอร์ไฟฟ้าส่งแรงขับเคลื่อนไปที่ล้อแทนที่จะใช้เครื่องยนต์เบนซินหรือดีเซลทั่วไปแบบที่ใช้กันสำหรับรถยนต์ไฮบริดทั่วไป รถยนต์ไฮโดรเจนมีเซลล์เชื้อเพลิงซึ่งเป็นระบบไฟฟ้าเคมีที่ผลิตกระแสไฟฟ้าโดยใช้ไฮโดรเจนที่อยู่ในถังและออกซิเจนในอากาศ จึงต้องเติมไฮโดรเจนลงในถังเหมือนการเติมน้ำมัน การปล่อยของเสียออกจากท่อไอเสียคือไอน้ำ จึงไม่สร้างมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม

ในปัจจุบัน รถยนต์เซลล์เชื้อเพลิงไฮโดรเจนที่มีจำหน่ายในอิตาลี มีเพียง Toyota Mirai และ Hyundai Nexo และตัวแทนจัดจำหน่ายรถเพียงสองแห่งเท่านั้น จึงยังไม่เป็นที่ต้องการนัก ปี 2565 มียอดจำหน่ายเพียง 11 คัน และในช่วงเดือนมกราคม-เมษายน 2566 มียอดจำหน่ายเพียง 2 คัน

ข้อดี เทคโนโลยีสะอาดอย่างแท้จริง (โดยมีเงื่อนไขว่าไฮโดรเจนได้มาจากแหล่งพลังงานหมุนเวียน) ไม่มีการปล่อยไอเสีย ราคาขายสูง เครื่องทำงานเงียบ

ข้อเสีย แทบไม่มีเครื่องจ่ายไฮโดรเจนในอิตาลี มีเพียง 2 แห่ง ค่าใช้จ่ายต่อกิโลเมตรสูงกว่าแหล่งจ่ายไฟอื่นๆ

3. สถานการณ์ตลาดรถยนต์ไฟฟ้า

3.1 ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าโลก

BEV Market Share Q3

		2021	2022	Market Share variation
1	Finland	10.45%	20.05%	+9.60
2	Ireland	9.41%	16.69%	+7.28
3	Romania	2.56%	8.90%	+6.34
4	Sweden	24.91%	30.13%	+5.22
5	Netherlands	18.91%	23.54%	+4.63
6	Iceland	30.26%	34.54%	+4.28
7	France	10.20%	13.93%	+3.74
8	Denmark	17.21%	20.49%	+3.28
9	Norway	71.54%	74.40%	+2.86
10	Latvia	2.22%	4.73%	+2.51
11	Cyprus	0.79%	3.26%	+2.48
12	Belgium	7.60%	10.03%	+2.43
13	United Kingdom	12.60%	14.84%	+2.25
14	Austria	15.73%	17.53%	+1.80
15	Portugal	10.09%	11.88%	+1.79
16	Slovenia	3.67%	5.20%	+1.53
17	Poland	1.52%	2.97%	+1.44
18	Switzerland	14.60%	16.02%	+1.43
19	Croatia	3.15%	4.26%	+1.10
20	Czechia	1.16%	2.13%	+0.97
21	Spain	2.93%	3.51%	+0.58
22	Hungary	3.6%	4.0%	+0.39
23	Slovakia	1.4%	1.8%	+0.39
24	Estonia	1.86%	1.91%	+0.05
25	Serbia	0.15%	0.08%	-0.07
26	Lithuania	4.18%	4.10%	-0.07
27	Greece	1.92%	1.52%	-0.39
28	Italy	5.95%	3.72%	-2.24
29	Luxembourg	10.51%	8.04%	-2.47
30	Germany	13.95%	9.68%	-4.27

ในปี 2565 ส่วนแบ่งตลาดรถไฟฟ้าต่อรถยนต์ทั้งหมดของประเทศต่างๆ ส่วนใหญ่จะเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังมีบางประเทศที่มีส่วนแบ่งตลาดลดน้อยลง เมื่อเทียบกับปี 2564 ดังนี้

ประเทศที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ ฟินแลนด์ (สัดส่วน 20.05% เพิ่มขึ้น +9.60%) ไอร์แลนด์ (สัดส่วน 16.69% เพิ่มขึ้น +7.28%) โรมาเนีย (สัดส่วน 8.90% เพิ่มขึ้น +6.34%) สวีเดน (สัดส่วน 30.13% เพิ่มขึ้น +5.22%) เนเธอร์แลนด์ (สัดส่วน 23.54% เพิ่มขึ้น +4.63%) ไอซ์แลนด์ (สัดส่วน 34.54% เพิ่มขึ้น +4.28%) เป็นต้น

ส่วนประเทศที่ลดลง ได้แก่ เซอร์เบีย (สัดส่วน 0.08% ลดลง -0.07%) ลิทัวเนีย (สัดส่วน 4.10% ลดลง -0.07%) กรีซ (สัดส่วน 1.52% ลดลง -0.39%) อิตาลี (สัดส่วน 3.72% ลดลง -2.24%) เป็นต้น

ที่มา: quattroruote.it

3.2 ตลาดรถยนต์ไฟฟ้ายุโรป

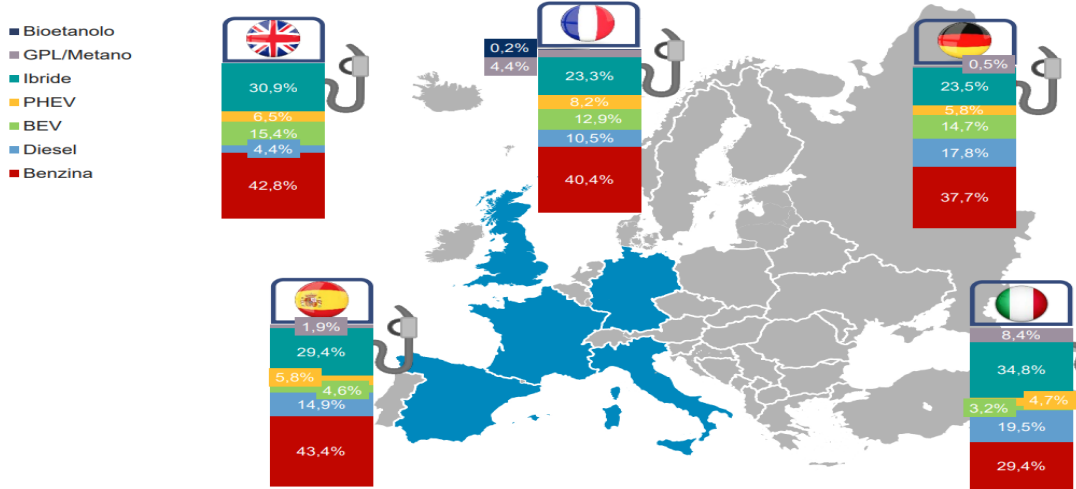
ในปี 2565 ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าอิตาลีมีส่วนแบ่งตลาดน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศยุโรปหลักอื่นๆ คิดเป็น 3.7% ของรถยนต์ทั้งหมด รถยนต์ไฟฟ้าไฮบริด มีแนวโน้มดีกว่า มีส่วนแบ่งตลาด 34.1% ส่วนรถยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน มีส่วนแบ่งตลาด 5.1%

ในยุโรป การจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้ามากที่สุดได้แก่ เยอรมัน (17.1%) และสหราชอาณาจักร (16.6%)

เดือนเมษายน 2566 ตลาดรถยนต์หลัก 5 ตลาดในยุโรป สหราชอาณาจักรเป็นตลาดที่มีสัดส่วนการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) มากที่สุด คิดเป็น 15.4% ของรถยนต์ทั้งหมด ตามด้วยเยอรมนี (14.7%) ฝรั่งเศส (12.9%) สเปน (4.6%) และอิตาลี (3.2%)

อิตาลีเป็นประเทศที่มีส่วนแบ่งรถยนต์ประเภทไฮบริดสูงสุด คิดเป็น 34.8% ของรถยนต์ทั้งหมด รองลงมาคือรถยนต์เบนซิน (29.4%) รถยนต์ดีเซล (12.9%) รถยนต์ใช้ก๊าซมีเทน (8.4%) และรถยนต์ไฟฟ้าไฮบริด (4.7%)

ส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์ประเภทต่างๆใน 5 ประเทศหลักของยุโรป เดือนเมษายน 2566



ที่มา: ANFIA

จำนวนรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศหลักๆของยุโรป เดือนมีนาคม 2566

Distribuzione geografica europea YTD (mese precedente)

ITALIA	BELGIO	FRANCIA	GERMANIA	OLANDA	SPAGNA	REGNO UNITO
16.372	20.782	64.884	94.806	25.161	11.597	76.230

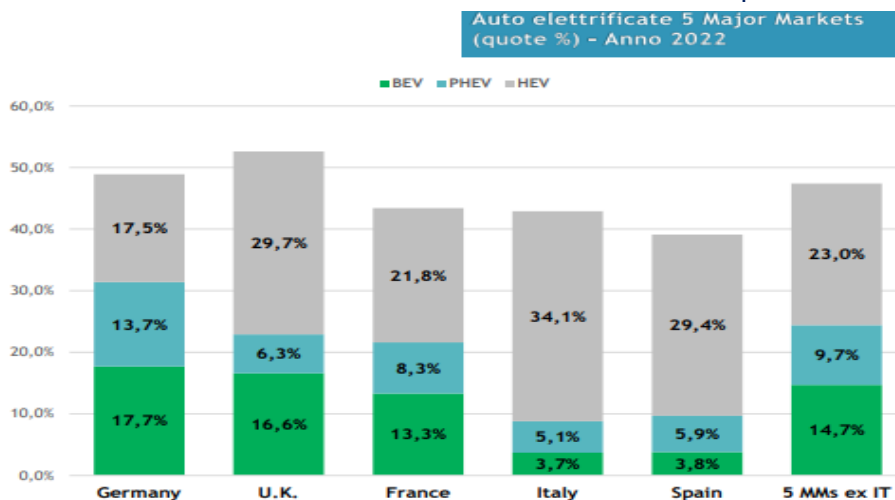
ที่มา: Motus-E

หน่วย: คัน

ในไตรมาสแรกของปี 2566 รถยนต์ไฟฟ้าที่จดทะเบียนในประเทศยุโรปหลักๆที่ครอบคลุมส่วนแบ่งตลาดระหว่าง 14% ถึง 25% ของจำนวนรถยนต์ทั้งหมด ได้แก่ เบลเยียม ฝรั่งเศส เยอรมนี อังกฤษ และเนเธอร์แลนด์ (สูงสุดถึง 25.6%) ส่วนประเทศที่มีส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ไฟฟ้าต่ำที่สุด ได้แก่ สเปน (4.8%) และอิตาลี (3.8%)

ส่วนยอดการจดทะเบียนในเดือนมีนาคม 2566 เรียงลำดับจากมากไปหาน้อยได้ดังนี้ เยอรมนี (94,806 คัน) สหราชอาณาจักร (76,230 คัน) ฝรั่งเศส (64,884 คัน) เนเธอร์แลนด์ (25,161 คัน) เบลเยียม (20,782 คัน) อิตาลี (16,372 คัน) และสเปน (11,597 คัน)

สัดส่วนของรถยนต์ไฟฟ้าแต่ละประเภทในประเทศหลักๆของยุโรป ปี 2565



ที่มา: www.unrae.it

3.3 ตลาดรถยนต์อิตาลี

เดือนเมษายน 2566 มีการจดทะเบียนรถยนต์จำนวน 125,824 คัน เพิ่มขึ้น 29.2% เมื่อเทียบกับเดือนเมษายน 2565 แบ่งเป็น

- 1) รถยนต์เบนซิน จำนวน 37,031 คัน เพิ่มขึ้น 39.3% มีส่วนแบ่งตลาด 29.4%
- 2) รถยนต์ดีเซล จำนวน 24,577 คัน เพิ่มขึ้น 21.5% มีส่วนแบ่งตลาด 19.5%
- 3) รถยนต์ใช้ก๊าซ จำนวน 10,539 คัน เพิ่มขึ้น 30.6% มีส่วนแบ่งตลาด 8.4%
- 4) รถยนต์ไฟฟ้าไฮบริด จำนวน 43,744 คัน เพิ่มขึ้น 28.3% มีส่วนแบ่งตลาด 34.8%
- 5) รถยนต์ชาร์จไฟฟ้า (รถยนต์ไฟฟ้า/ไฮบริดปลั๊กอิน) จำนวน 9,933 คัน เพิ่มขึ้น 18.3% มีส่วนแบ่งตลาด 7.9%

ตารางแสดงการจดทะเบียนรถยนต์อิตาลี ปี 2564/2565 และ เดือนเมษายน/เดือนมกราคม-เมษายน 2566

	TOTALE 2021	%	TOTALE 2022	%	Var % 22/21	Aprile 2023	%	Var % Aprile 23/22	Gen-apr 2023	%	Var % 23/22
BENZINA/Petrol	437.068	30,0	365.465	27,8	-16,4	37.031	29,4	39,3	153.831	27,8	29,5
DIESEL	323.038	22,2	257.968	19,6	-20,1	24.577	19,5	21,5	106.697	19,3	20,8
GAS	138.252	9,5	128.743	9,8	-6,9	10.539	8,4	30,6	50.487	9,1	18,5
- GPL/LPG	106.834	7,3	118.023	9,0	10,5	10.447	8,3	44,9	49.668	9,0	32,0
- METANO/CNG	31.418	2,2	10.720	0,8	-65,9	92	0,1	-89,3	819	0,1	-83,6
IBRIDE mild-full/HEV	423.247	29,0	450.938	34,2	6,5	43.744	34,8	28,3	196.586	35,6	31,3
- IBRIDA BE/Petrol-Electric	366.147	25,1	392.610	29,8	7,2	37.302	29,6	28,3	169.787	30,7	29,0
- IBRIDA GE/Diesel-Electric	57.100	3,9	58.328	4,4	2,2	6.442	5,1	28,1	26.799	4,8	48,7
RICARICABILI/ECV	136.706	9,4	113.801	8,6	-16,8	9.933	7,9	18,3	45.250	8,2	24,5
- ELETTRICA/Electric	67.274	4,6	49.169	3,7	-26,9	3.985	3,2	31,4	20.338	3,7	42,0
- PHEV/Plug-in Hybrid	69.432	4,8	64.632	4,9	-6,9	5.948	4,7	10,8	24.912	4,5	13,0
IDROGENO/Hydrogen	10	0,0	11	0,0		0			2		
TOTALE	1.458.321	100,0	1.316.926	100,0	-9,7	125.824	100,0	29,2	552.853	100,0	26,9
TOTALE ALIM. ALTERN.	698.215	47,9	693.493	52,7	-0,7	64.216	51,0	27,0	292.325	52,9	27,9

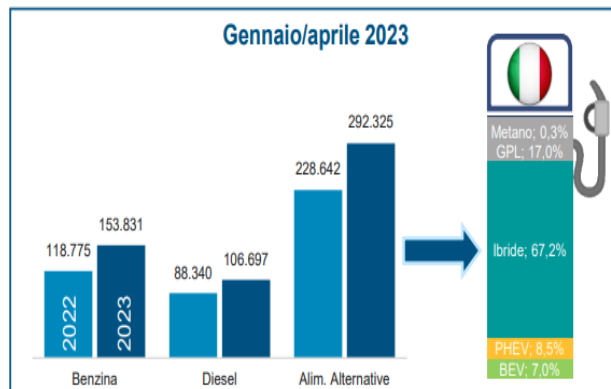
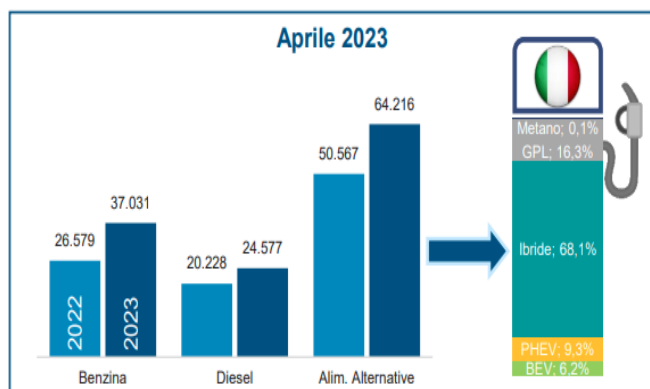
ที่มา: ANFIA

เดือนมกราคม-เมษายน 2566 มีการจดทะเบียนรถยนต์จำนวน 552,853 คัน เพิ่มขึ้น 26.9% เมื่อเทียบกับเดือนมกราคม-เมษายน 2565 แบ่งเป็น

- 1) รถยนต์เบนซิน จำนวน 153,831 คัน เพิ่มขึ้น 29.5% มีส่วนแบ่งตลาด 27.8%
- 2) รถยนต์ดีเซล จำนวน 106,697 คัน เพิ่มขึ้น 20.8% มีส่วนแบ่งตลาด 19.3%
- 3) รถยนต์ใช้ก๊าซ จำนวน 50,487 คัน เพิ่มขึ้น 18.5% มีส่วนแบ่งตลาด 9.1%
- 4) รถยนต์ไฟฟ้าไฮบริด จำนวน 196,586 คัน เพิ่มขึ้น 31.3% มีส่วนแบ่งตลาด 35.6%
- 5) รถยนต์ชาร์จไฟฟ้า (รถยนต์ไฟฟ้า/ไฮบริดปลั๊กอิน) จำนวน 45,250 คัน เพิ่มขึ้น 24.5% มีส่วนแบ่งตลาด 8.2%

ยอดรถยนต์จดทะเบียนเดือนเมษายน 2566

ยอดรถยนต์จดทะเบียนเดือนมกราคม-เมษายน 2566



ที่มา: ANFIA

เดือนเมษายน 2566 มีการจดทะเบียนรถยนต์จำนวน 125,824 คัน เพิ่มขึ้น 29.2% เมื่อเทียบกับเดือนเมษายน 2565 ในส่วนของรถยนต์อื่นๆ (ไม่รวมรถยนต์เบนซินและดีเซล) มีจำนวน 64,216 คัน เพิ่มขึ้น 27.0% มีส่วนแบ่งตลาด 51.0% แบ่งเป็น รถยนต์ไฮบริด (68.1%) รถยนต์ใช้ก๊าซ LPG (16.3%) รถไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน (9.3%) รถยนต์ไฟฟ้า (6.2%) และ รถยนต์ใช้ก๊าซมีเทน (0.1%)

ส่วนเดือนมกราคม-เมษายน 2566 มีการจดทะเบียนรถยนต์จำนวน 552,853 คัน เพิ่มขึ้น 26.9% เมื่อเทียบกับเดือนมกราคม-เมษายน 2565 ในส่วนของรถยนต์อื่นๆ (ไม่รวมรถยนต์เบนซินและดีเซล) มีจำนวน 292,325 คัน เพิ่มขึ้น 27.9% มีส่วนแบ่งตลาด 52.9% แบ่งเป็น รถยนต์ไฮบริด (67.2%) รถยนต์ใช้ก๊าซ LPG (17.0%) รถไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน (8.5%) รถไฟฟ้า (7.0%) และ รถยนต์ใช้ก๊าซมีเทน (0.3%)

3.4 ตลาดรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) อิตาลี

ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าอิตาลีขยายตัวขึ้นต่อเนื่อง และขึ้นสูงสุดในปี 2564 เริ่มลดลงในปี 2565 โดยมีการขยายตัวที่โดดเด่นในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา (2563-2564) พอสรุปได้ดังนี้

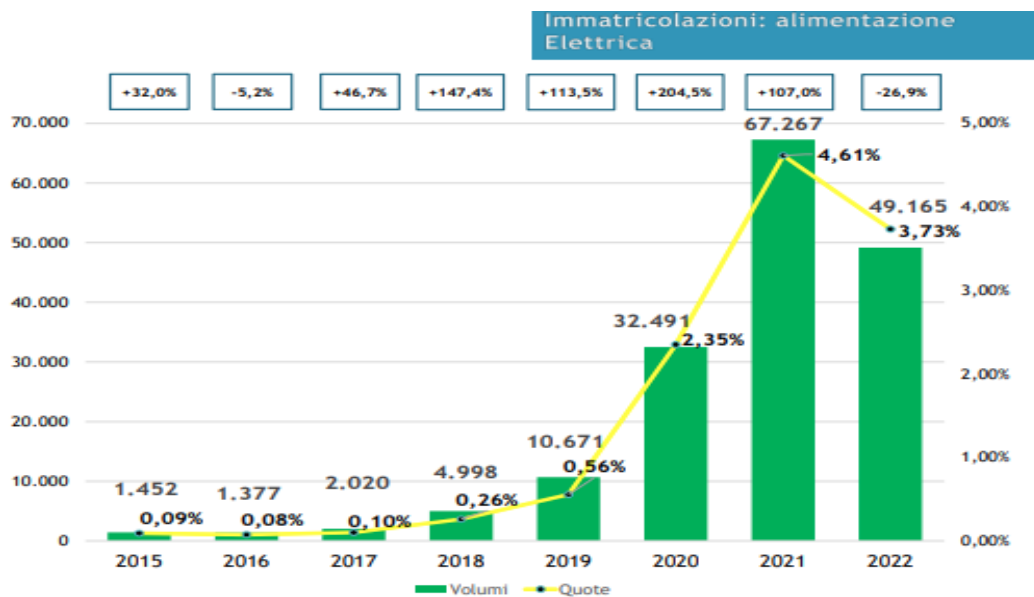
ในปี 2558 รถยนต์ไฟฟ้าจดทะเบียนมีจำนวน 1,452 คัน คิดเป็น 0.09% ของรถยนต์ทั้งหมด เพิ่มขึ้น +32.0%

ในปี 2563 รถยนต์ไฟฟ้าจดทะเบียนมีจำนวน 32,491 คัน คิดเป็น 2.35% ของรถยนต์ทั้งหมด เพิ่มขึ้น +204.5%

ในปี 2564 รถยนต์ไฟฟ้าจดทะเบียนมีจำนวน 67,267 คัน คิดเป็น 4.61% ของรถยนต์ทั้งหมด เพิ่มขึ้น +107.0%

ในปี 2565 รถยนต์ไฟฟ้าจดทะเบียนมีจำนวน 49,165 คัน คิดเป็น 3.73% ของรถยนต์ทั้งหมด ลดลง -26.9%

การจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ระหว่างปี 2558 – 2565



ที่มา: www.unrae.it

การจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ในอิตาลี ปีที่ผ่านมาจนถึง 30 เมษายน 2566 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 187,455 คัน เดือนเมษายน 2566 รถยนต์ไฟฟ้า มียอดจดทะเบียนจำนวน 3,988 คัน เพิ่มขึ้น +31.53% เมื่อเทียบกับเดือนเมษายน 2565 (ที่มีจำนวน 3,032 คัน) ส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยเพิ่มขึ้นเป็น 3.16% จาก 3.10% ในเดือนเมษายน 2565 ของรถยนต์ทั้งหมด

ในช่วงเดือนมกราคม-เมษายน 2566 มีการจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าจำนวน 20,360 คัน เพิ่มขึ้น +42.12% เมื่อเทียบกับช่วงเดือนมกราคม-เมษายนปี 2565 (ที่มีจำนวน 14,326 คัน) มีส่วนแบ่งตลาด 3.67% ของรถยนต์ทั้งหมด

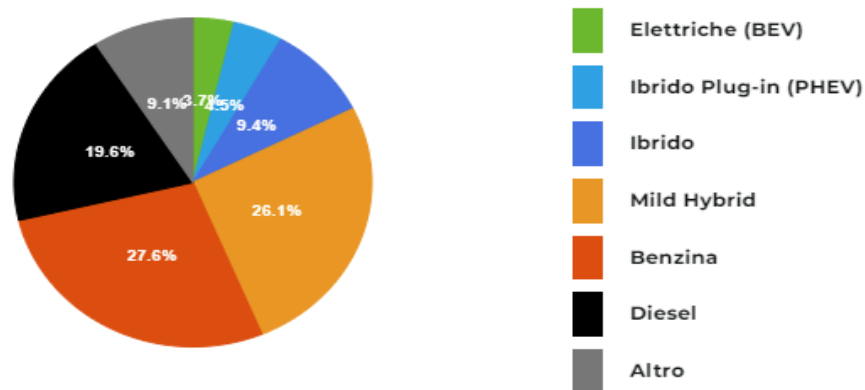
ยอดการจดทะเบียนรถยนต์ทั้งหมดและรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) เดือนเมษายน และ เดือนมกราคม-เมษายน 2566

Analisi di mercato	Aprile 2023	Aprile 2022	Diff. mese %	YTD 2023	YTD 2022	Diff. YTD %
BEV	3.988	3.032	31,53%	20.360	14.326	42,12%
Tutte le alimentazioni	126.209	97.902	28,91%	554.678	437.759	26,71%
Percentuale su tutte le alimentazioni	3,16%	3,10%	0,06%	3,67%	3,27%	0,40%

ที่มา: Motus-E

YTD = เดือนมกราคม - เดือนเมษายน

ส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์ประเภทต่างๆ ระหว่างเดือนมกราคม - เดือนเมษายน 2566



ที่มา: Motus-E

ในเดือนเมษายน 2566 ตลาดรถยนต์โดยรวมมียอดจดทะเบียน 126,209 คัน เพิ่มขึ้น +28.91% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว (+28,307 คัน) ส่วนยอดจดทะเบียนรวมในช่วงสี่เดือนแรกของปี 2566 อยู่ที่ 554,678 คัน เพิ่มขึ้น +26.7% สัดส่วนตลาดของรถประเภทต่างๆ มีดังนี้

- > รถยนต์ไฟฟ้าเต็มรูปแบบ (BEV) มีส่วนแบ่งตลาด 3.7%
- > รถยนต์แบบไฮบริดปลั๊กอิน (Hybrid Plug-in) มีส่วนแบ่งตลาด 4.5%
- > รถยนต์ไฮบริดเต็มรูปแบบ (Full Hybrid) มีส่วนแบ่งตลาด 9.4%
- > รถยนต์ไฮบริดแบบเบา (Mild Hybrid) มีส่วนแบ่งตลาด 26.1%
- > รถยนต์ใช้น้ำมันเบนซิน (Benzine) มีส่วนแบ่งตลาด 27.6%
- > รถยนต์ใช้น้ำมันดีเซล (Diesel) มีส่วนแบ่งตลาด 19.6%
- > รถยนต์ประเภทอื่นๆ มีส่วนแบ่งตลาด 9.1%

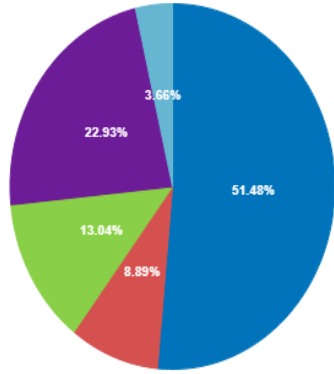
3.4.1 ช่องทางการจำหน่าย

เดือนเมษายน 2566 การจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าแบ่งตามสัดส่วนของกลุ่มลูกค้า แบ่งออกเป็นการจำหน่ายแก่บุคคลทั่วไป (51.48%) กลุ่มบริษัท (8.89%) ตัวแทนจำหน่าย (13.04%) การปล่อยเช่าระยะยาว (22.93%) และการปล่อยเช่าระยะสั้น (3.66%)

ในส่วนของการรถยนต์ทั่วไป การจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าตามสัดส่วนของกลุ่มลูกค้า แบ่งออกเป็นการจำหน่ายแก่บุคคลทั่วไป (53.97%) กลุ่มบริษัทเพื่อใช้เป็นรถสำนักงานหรือบรรทุกสินค้า (5.19%) ตัวแทนจำหน่าย (8.36%) การปล่อยเช่าระยะยาว (25.56%) และการปล่อยเช่าระยะสั้น (6.92%)

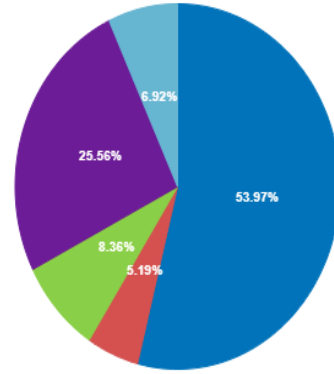
ช่องทางจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้า (BEV)

CANALI DI MERCATO - BEV YTD



ช่องทางจำหน่ายรถยนต์ทุกประเภท

CANALI DI MERCATO - MERCATO TOTALE YTD



ที่มา: Motus-E

ช่วงเดือนมกราคม-เมษายน 2566 การจำหน่ายเพื่อการปล่อยเช่าระยะสั้นเพิ่มขึ้น +104.4% หรือคิดเป็น 746 คัน การเติบโตที่ไม่โดดเด่นเป็นรถปล่อยเช่าระยะยาว โดยเพิ่มขึ้น +11.7% ด้วยจำนวนรถจดทะเบียน 4,668 คัน ส่วนการจำหน่ายแก่กลุ่มบริษัทเพื่อการพาณิชย์เติบโตเพิ่มขึ้น +36.8% และมียอดจดทะเบียนเท่ากับ 1,809 คัน ในขณะที่ช่องทางตัวแทนจำหน่ายลดลง -26.9% โดยมียอดจดทะเบียน 2,655 คัน (3,633 คัน ช่วงเดือนมกราคม-เมษายน 2565)

3.4.2 ยี่ห้อรถยนต์ไฟฟ้าที่จำหน่ายได้ดีที่สุด

Top 10 Autovetture Elettriche

N. MARCA	MODELLO	Apr. 2023
1 Tesla	Model Y	480
2 Fiat	500	372
3 Smart	Fortwo	365
4 Mg Motor	Mg 4	228
5 Tesla	Model 3	224
6 Audi	E-Tron	150
7 Dacia	Spring	145
8 Renault	Twingo	144
9 Renault	Megane	142
10 Peugeot	208	129

รถยนต์ไฟฟ้าที่จำหน่ายได้ดีในเดือนเมษายน 2566 ได้แก่ Tesla Model Y (480 คัน) Fiat 500 elettrica (372 คัน) Smart EQ fortwo (365 คัน) MG MG4 (228 คัน) Tesla Model 3 (224 คัน) Audi E-Tron (150 คัน) Dacia Spring (145 คัน) Renault Twingo Electric (144 คัน) Renault Megane E-Tech (142 คัน) และ Peugeot e-208 (129 คัน)

Top 10 Autovetture Elettriche

N. MARCA	MODELLO	Gen/Apr '23
1 Tesla	Model Y	3.435
2 Fiat	500	1.902
3 Smart	Fortwo	1.695
4 Tesla	Model 3	1.569
5 Renault	Megane	875
6 Audi	E-Tron	831
7 Renault	Twingo	774
8 Mg Motor	Mg 4	723
9 Dacia	Spring	695
10 Peugeot	208	681

รถยนต์ไฟฟ้าที่จำหน่ายได้ดีที่สุด (เดือนมกราคม-เมษายน 2566) ได้แก่ Tesla Model Y (3,435 คัน) ตามมาด้วยยี่ห้อ Fiat 500e (1,902 คัน) Smart Fortwo (1,695 คัน) Tesla Model 3 (1,569 คัน) Renault Megane e-tech (875 คัน) Audi E-Tron (831 คัน) Renault Twingo (774 คัน) MG MG4 (723 คัน) Dacia Spring (695 คัน) Peugeot e-208 (681 คัน)

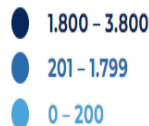
3.4.3 รถยนต์ไฟฟ้าในแต่ละภูมิภาค

การจดทะเบียนในระดับภูมิภาค ในช่วงเดือนมกราคม-เมษายน 2566 แคว้น Lombardia มีจำนวนรถยนต์ไฟฟ้าที่จดทะเบียนสูงสุด 3,774 คัน (+47.3%) รองลงมาได้แก่ แคว้น Trentino-Alto Adige ที่มีการจดทะเบียน 3,091 คัน (-1.12%) แคว้น Lazio ด้วยยอดจดทะเบียน 2,277 คัน (+77.7%) แคว้น Toscana 2,141 คัน (+44.3%) และแคว้น Veneto ที่มียอดจดทะเบียน 1,838 คัน (+65.9%) เมื่อเทียบกับเดือนมกราคม-เมษายน 2565

จำนวนการจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าตามภูมิภาคต่างๆในอิตาลี เดือนมกราคม-เมษายน 2566



Auto BEV immatricolate YTD



Distribuzione geografica auto BEV YTD

NORD OVEST	NORD EST	CENTRO	SUD	ISOLE
6.070	6.919	4.949	1.590	832

- จำนวนยอดจดทะเบียนภูมิภาคต่างๆ มีดังนี้
- > ภาคตะวันตกเฉียงเหนือ จำนวน 6,070 คัน
 - > ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 6,919 คัน
 - > ภาคกลาง จำนวน 4,949 คัน
 - > ภาคใต้ จำนวน 1,590 คัน
 - > หมู่เกาะ (Sicilia และ Sardegna) 832 คัน

ที่มา: Motus-E

3.4.4 จุด/สถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า

จากการสำรวจ จนถึงเดือนมีนาคม 2566 จุดชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าทั้งประเทศอิตาลีมีจำนวนทั้งสิ้น 41,173 จุด เพิ่มขึ้น +47.8% เมื่อเทียบกับเดือนมีนาคม 2565 ซึ่งมีจุดชาร์จ 13,316 จุด



Totale punti di ricarica

41.173

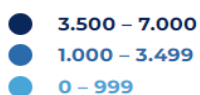
Infrastruttura

22.107

Totale location

15.262

Punti di ricarica



จุดชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า จนถึงเดือนมีนาคม 2566

- จุดชาร์จ(เดี่ยว) ใช้ชาร์จไฟฟ้าไปยังรถยนต์ไฟฟ้าที่มีระดับพลังงานต่างกัน (ตั้งแต่ 3.7kW ถึง มากกว่า 150kW)
- สถานที่ที่สร้างขึ้นเฉพาะสำหรับชาร์จไฟฟ้าให้รถยนต์ ที่มีจุดชาร์จตั้งแต่หนึ่งจุดขึ้นไป
- จุดทางภูมิศาสตร์ใหญ่ ซึ่งสามารถรองรับสถานีชาร์จตั้งแต่หนึ่งแห่งขึ้นไป

ตามแผนภาพ - สีน้ำเงินเข้มมีความหนาแน่นของจุดชาร์จมากที่สุด และสีฟ้าเป็นพื้นที่ที่มีจุดชาร์จน้อยที่สุด

ในไตรมาสสุดท้ายของปี 2565 และต้นปี 2566 มีจุดชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 4,401 จุด และมีการเร่งติดตั้งจุดชาร์จใหม่ๆกว่า 300 จุด สำหรับการใช้จ่ายประชาชนในแต่ละสัปดาห์

จากการสำรวจจนถึงสิ้นเดือนมีนาคม 2566 จำนวนจุดชาร์จมีทั้งสิ้น 41,173 จุด โดยติดตั้งเป็นสถานีสำหรับชาร์จโดยเฉพาะจำนวน 22,107 แห่ง และจำนวนอีก 15,262 แห่งในสถานที่ที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้

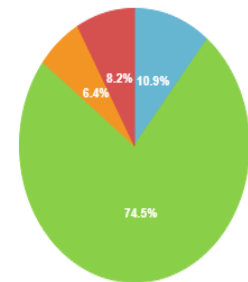
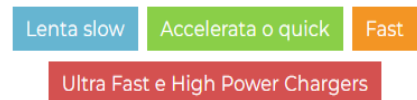
จำนวน 70% ของจุดชาร์จตั้งอยู่บนพื้นที่สาธารณะ (เช่น ตามถนน พุดบาท) ในขณะที่อีก 30% ติดตั้งบนพื้นที่ส่วนบุคคลสำหรับการใช้งานสาธารณะ (เช่น ซูเปอร์มาร์เก็ตหรือศูนย์การค้า) ส่วนแบ่งของจุดชาร์จที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ส่วนบุคคลยังคงขยายตัวดี ซึ่งเป็นสัญญาณว่าที่จอดรถที่มีอยู่ซึ่งประชาชนทั่วไปเข้าถึงได้มีการติดตั้งจุดชาร์จไฟมากขึ้นเรื่อยๆ และกลายเป็นธุรกิจที่สามารถเชื่อมต่อการให้เช่าที่จอดรถเป็นอย่างดี

ในแง่ของการกระจายจุดชาร์จทางภูมิศาสตร์ จุดชาร์จหนาแน่นที่สุดในภาคเหนือ (ประมาณ 57%) ในภาคกลาง (ประมาณ 22%) และในภาคใต้และหมู่เกาะ (21%) ส่วนการกระจายของจุดชาร์จในแต่ละแคว้น จุดชาร์จ 32% ตั้งอยู่ในเมืองหลวงของแคว้น และ 68% ที่เหลือกระจายออกไปตามเขตปริมณฑลและเทศบาลนอกเมือง

ในระดับภูมิภาค แคว้น Lombardia มีจุดชาร์จ 6,661 จุด เป็นภูมิภาคที่มีจำนวนจุดชาร์จมากที่สุด คิดเป็น 16% ของจุดชาร์จทั้งหมดในอิตาลี (ที่มี 22 แคว้น) ตามมาด้วยแคว้น Piemonte แคว้น Veneto และแคว้น Lazio ทั้งสามภูมิภาคแต่ละแห่งครอบคลุมจุดชาร์จประมาณ 10% รองลงมาคือแคว้น Emilia-Romagna (9%) และแคว้น Toscana (7%) ภูมิภาคทั้งหมดครอบคลุมประมาณ 62% ของจำนวนจุดชาร์จทั้งหมดในอิตาลี

การกระจายจุดชาร์จในแง่ของพลังงาน 88% เป็นพลังงานไฟฟ้ากระแสสลับ (AC) และ 12% ใช้กระแสไฟฟ้าตรง (DC) ในบรรดาจุดชาร์จไฟฟ้ากระแสสลับ (AC) 11% เป็นการชาร์จแบบช้า (ที่มีกำลังไฟเท่ากับหรือน้อยกว่า 7 กิโลวัตต์) ส่วนที่เหลืออีก 75% เป็นการชาร์จแบบเร็ว (มากกว่า 7 กิโลวัตต์ ถึง 43 กิโลวัตต์) ส่วนการชาร์จแบบเร็วที่สุดด้วยไฟฟ้าแรงสูง คิดเป็น 8.2% เป็นต้น

ในบรรดาจุดชาร์จไฟฟ้ากระแสตรง (DC) ประมาณ 3.5% เป็นไฟฟ้ากระแสตรงแบบเร็ว (สูงสุด 50 กิโลวัตต์) 1.5% มีกำลังไฟระหว่าง 50 กิโลวัตต์ ถึง 99 กิโลวัตต์ 4% มีกำลังไฟระหว่าง 99 กิโลวัตต์ถึง 150 กิโลวัตต์ และ ส่วนที่เหลืออีก 3% มีกำลังสูงกว่า 150 กิโลวัตต์



3.4.5 ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์

จำนวนรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อการพาณิชย์ เดือนมกราคม – เดือนเมษายน ปี 2566

Progressivo immatricolazioni veicoli commerciali leggeri BEV YTD

VEICOLI
COMMERCIALI
LEGGERI BEV

2.153

QUOTA DI MERCATO

3,77% di 57.142 totale veicoli commerciali leggeri

ที่มา: Motus-E

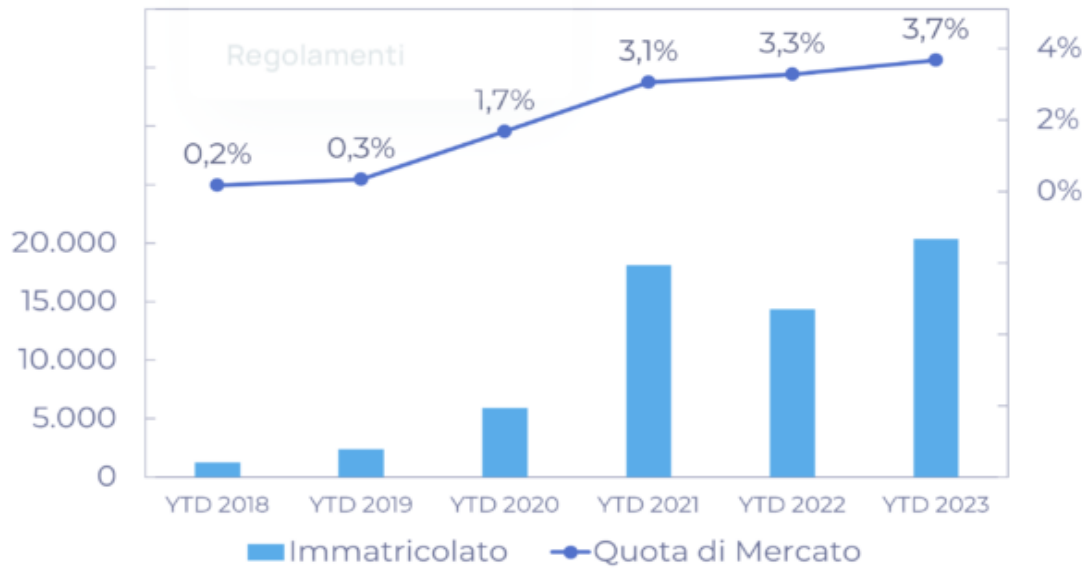
หน่วย: คัน

ช่วงเดือนมกราคม-เมษายน 2566 รถยนต์ไฟฟ้าเพื่อการพาณิชย์ขนาดเบา มียอดจดทะเบียน 2,153 คัน เพิ่มขึ้น 146% เมื่อเทียบกับเดือนมกราคม-เมษายน 2565 (ที่มีจำนวน 876 คัน) มีส่วนแบ่งตลาด 3.77% ของยอดรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ทั้งหมด (ที่มีจำนวน 57,142 คัน)

3.4.6 การจำหน่ายและส่วนแบ่งตลาด

ข้อมูลในเดือนเมษายนยืนยันแนวโน้มการเติบโตของรถยนต์ไฟฟ้า ทั้งในแง่ของส่วนแบ่งการตลาดและจำนวนการลงทะเบียน แม้จะไม่มีแรงสนับสนุนที่เอื้ออำนวยจากรัฐบาลที่เอื้ออำนวยมาซื้อรถไฟฟ้ามากเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆในยุโรป ทำให้การขยายตัวของตลาดรถยนต์ไฟฟ้าอิตาลียังไม่สูงนัก เนื่องจากผู้ซื้ออสังหาริมทรัพย์ และไม่ทราบข้อมูลที่มุ่งใจต่อการซื้อด้วยโบนัสส่วนลดจากรัฐบาล จึงยังมีคนขอใช้โบนัสน้อยมาก ที่มีความยุ่งยากในการเข้าถึงและข้อจำกัดในการขอโบนัส ประกอบกับเศรษฐกิจในปัจจุบันที่ไม่เอื้ออำนวยมากนัก เพราะรถยนต์มีแต่ค่าใช้จ่ายสารพัด

จำนวนการจดทะเบียนและส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์ไฟฟ้า ระหว่างปี 2561 - 2566



ที่มา: Motus-E

ปี 2561 ตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามีเพียง 0.2% ของรถยนต์ทั้งหมด และเพิ่มขึ้นเป็น 3.7% ในปี 2566 ซึ่งยังถือว่าเป็นการเติบโตที่ยังไม่สูง อย่างไรก็ตาม การเติบโตจะมีสูงขึ้นเรื่อยๆเมื่อถึงใกล้กำหนดปีที่สหภาพยุโรปห้ามใช้รถยนต์น้ำมันเชื้อเพลิง

4. การค้าระหว่างประเทศ

การค้ากับต่างประเทศสินค้ายานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบของอิตาลี มีดังนี้

4.1 การนำเข้าของอิตาลี

ข้อมูลจาก Global Trade Atlas แสดงให้เห็นว่าระหว่างเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ 2566 อิตาลีนำเข้ายานพาหนะและส่วนประกอบจากทั่วโลกมีมูลค่า 5,428.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ลดลง -25.75% เมื่อเทียบกับช่วงเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ 2565 (ที่มีมูลค่า 7,311.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) โดยประเทศที่อิตาลีนำเข้าสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ **เยอรมนี** มูลค่า 1,225.13 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (-45.42%) **สเปน** มูลค่า 515.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (-38.70%) **ตุรกี** มูลค่า 455.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (+10.26%) **ฝรั่งเศส** มูลค่า 389.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (-39.70%) และ **จีน** มูลค่า 357.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (-0.66%) เป็นที่น่าสังเกตว่าอิตาลีนำเข้าจากประเทศคู่ค้าหลักในสหภาพยุโรปลดลงเกือบหมด ยกเว้นจากตุรกีและโปตุเกส ที่นำเข้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศดังกล่าวกลายเป็นแหล่งผลิตสินค้าของยุโรปที่มีค่าครองชีพโดยรวมต่ำกว่า จึงทำให้สินค้ามีราคาถูกกว่าด้วย

การนำเข้ายานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบของอิตาลี เดือนมกราคม – กุมภาพันธ์ 2566

Italy Import Statistics								
Products: 87 (Vehicles, Other Than Railway Or Tramway Rolling Stock, And Parts And Accessories Thereof)								
Value: Year To Date through February 2023 (January 2023 to February 2023)								
Rank	Trade Partner	United States Dollars			% Share			Change, Feb 2023
		2021	2022	2023	2021	2022	2023	
	World	8,054,790,279	7,311,742,211	5,428,850,313	100.00	100.00	100.00	-25.75
1	Germany	2,188,910,221	2,244,772,641	1,225,125,422	27.18	30.70	22.57	-45.42
2	Spain	992,030,587	840,515,985	515,229,480	12.32	11.50	9.49	-38.70
3	Turkey	483,487,052	413,356,239	455,757,919	6.00	5.65	8.40	10.26
4	France	943,157,045	646,601,088	389,895,858	11.71	8.84	7.18	-39.70
5	China	241,809,966	359,571,735	357,202,319	3.00	4.92	6.58	-0.66
6	Poland	396,466,493	355,187,216	263,117,560	4.92	4.86	4.85	-25.92
7	United Kingdom	223,842,925	155,133,346	259,596,536	2.78	2.12	4.78	67.34
8	Japan	259,195,101	167,049,969	257,423,636	3.22	2.28	4.74	54.10
9	Czech Republic	240,542,781	198,330,678	202,141,330	2.99	2.71	3.72	1.92
10	Romania	245,722,085	236,539,240	155,517,550	3.05	3.24	2.86	-34.25
11	Belgium	234,478,861	211,336,254	152,134,617	2.91	2.89	2.80	-28.01
12	Slovakia	280,309,558	228,159,101	144,378,395	3.48	3.12	2.66	-36.72
13	Portugal	156,881,929	103,001,464	122,781,911	1.95	1.41	2.26	19.20
14	Hungary	225,414,847	144,310,094	121,293,987	2.80	1.97	2.23	-15.95
15	Netherlands	124,898,990	168,250,736	114,172,515	1.55	2.30	2.10	-32.14

ที่มา : Global Trade Atlas

ส่วนประเทศคู่ค้าสำคัญในเอเชียที่อิตาลีนำเข้ามากเรียงตามลำดับได้แก่ **ญี่ปุ่น** (อันดับที่ 8) มีมูลค่า 257.42 ล้านดอลลาร์ (+54.10%) **เกาหลีใต้** (อันดับที่ 18) มูลค่า 75.01 ล้านดอลลาร์ (-31.99%) **ไต้หวัน** (อันดับที่ 19) มูลค่า 65.78 ล้านดอลลาร์ (-13.28%) **อินเดีย** (อันดับที่ 20) มูลค่า 63.75 ล้านดอลลาร์ (+19.66%) **ไทย** จัดอยู่ในอันดับที่ 23 มีมูลค่า 38.59 ล้านดอลลาร์ (-15.11%) **เวียดนาม** (อันดับที่ 24) มูลค่า 37.76 ล้านดอลลาร์ (+14.93%) **อินโดนีเซีย** (อันดับที่ 31) มูลค่า 5.11 ล้านดอลลาร์ (+98.87%)

4.2 การส่งออกของอิตาลี

ข้อมูลจาก Global Trade Atlas แสดงให้เห็นว่าระหว่างเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ 2566 อิตาลีส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบมีมูลค่า 5,345.10 ล้านดอลลาร์ ลดลง -24.91% เมื่อเทียบกับช่วงเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ 2565 (ที่มีมูลค่า 7,118.47 ล้านดอลลาร์) โดยประเทศที่อิตาลีส่งออกสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ **สหรัฐอเมริกา** มูลค่า 914.53 ล้านดอลลาร์ (+23.60%) **เยอรมนี** มูลค่า 776.45 ล้านดอลลาร์ (-43.18%) **สหราชอาณาจักร** มูลค่า 471.14 ล้านดอลลาร์ (-2.74%) **ฝรั่งเศส** มูลค่า 414.86 ล้านดอลลาร์ (-54.02%) **สเปน** มูลค่า 239.76 ล้านดอลลาร์ (-46.09%)

การส่งออกยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบของอิตาลี เดือนมกราคม – กุมภาพันธ์ 2566

Italy Export Statistics								
Products: 87 (Vehicles, Other Than Railway Or Tramway Rolling Stock, And Parts And Accessories Thereof)								
Value: Year To Date through February 2023 (January 2023 to February 2023)								
Rank	Trade Partner	United States Dollars			% Share			e, Feb
		2021	2022	2023	2021	2022	2023	
	World	7,316,868,565	7,118,472,563	5,345,102,590	100.00	100.00	100.00	-24.91
1	United States	727,426,564	739,527,459	914,089,228	9.94	10.39	17.10	23.60
2	Germany	1,443,042,964	1,366,603,837	776,448,891	19.72	19.20	14.53	-43.18
3	United Kingdom	435,964,484	484,417,942	471,140,501	5.96	6.81	8.81	-2.74
4	France	1,044,962,596	902,305,631	414,864,303	14.28	12.68	7.76	-54.02
5	Spain	439,251,123	444,751,990	239,755,602	6.00	6.25	4.49	-46.09
6	Turkey	134,980,972	128,879,993	200,167,751	1.84	1.81	3.74	55.31
7	Switzerland	167,420,981	162,351,401	189,180,496	2.29	2.28	3.54	16.53
8	Japan	167,303,477	163,983,382	151,080,462	2.29	2.30	2.83	-7.87
9	Belgium	225,739,783	238,862,348	127,864,296	3.09	3.36	2.39	-46.47
10	Mexico	79,409,590	79,462,787	124,478,109	1.09	1.12	2.33	56.65
11	Poland	292,746,365	269,059,975	124,299,660	4.00	3.78	2.33	-53.80
12	China	198,743,966	193,028,542	118,059,817	2.72	2.71	2.21	-38.84
13	Austria	212,288,332	206,270,857	105,755,913	2.90	2.90	1.98	-48.73
14	Brazil	89,083,480	92,005,098	94,107,091	1.22	1.29	1.76	2.28
15	Australia	69,432,826	62,640,523	76,071,926	0.95	0.88	1.42	21.44

ที่มา : Global Trade Atlas

ส่วนประเทศคู่ค้าสำคัญในเอเชียที่อิตาลีส่งออกมากเรียงตามลำดับได้แก่ **ญี่ปุ่น** (อันดับที่ 8) มีมูลค่า 151.08 ล้านดอลลาร์ (+7.87%) **จีน** (อันดับที่ 12) มูลค่า 118.06 ล้านดอลลาร์ (-38.84%) **เกาหลีใต้** (อันดับที่ 16) มูลค่า 74.98 ล้านดอลลาร์ (+63.85%) **ไต้หวัน** (อันดับที่ 31) มูลค่า 27.40 ล้านดอลลาร์ (+11.93%) **ไทย** จัดอยู่ในอันดับที่ 33 มีมูลค่า 21.60 ล้านดอลลาร์ (+17.51%) **อินเดีย** (อันดับที่ 37) มูลค่า 19.82 ล้านดอลลาร์ (+1.00%) **สิงคโปร์** (อันดับที่ 43) มูลค่า 13.63 ล้านดอลลาร์ (+28.23%)

การส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าหลักในยุโรปลดลงเกือบทุกประเทศ ในขณะที่การส่งออกไปยังประเทศทางแถบอเมริกา เช่น สหรัฐอเมริกา เม็กซิโก บราซิล เปรู อาร์เจนตินา ฯลฯ และแถบเอเชีย เช่น เกาหลีใต้ ไทย ไต้หวัน อินเดีย สิงคโปร์ เวียดนาม มาเลเซีย ฯลฯ มีการส่งออกเพิ่มขึ้น

4.3 การค้าระหว่างไทยกับอิตาลี

ในปี 2565 การส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปอิตาลี มีมูลค่ารวม 144.18 ล้านดอลลาร์ ลดลง -20.90% เมื่อเทียบกับปี 2564 (ที่มีมูลค่า 182.27 ล้านดอลลาร์) ส่วนการส่งออกในช่วงไตรมาสแรกของปี 2566 มีมูลค่า 35.37 ล้านดอลลาร์ ลดลง -4.95% เมื่อเทียบกับไตรมาสแรกของปี 2565 (ที่มีมูลค่า 37.22 ล้านดอลลาร์)

การส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปอิตาลี ปี 2564-2565 / และไตรมาส 1 ปี 2566

รายการ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)				อัตราการขยายตัว (%)			
	ปี 2564	ปี 2565	ม.ค.-มี.ค. 65	ม.ค.-มี.ค. 66	ปี 2564	ปี 2565	ม.ค.-มี.ค. 65	ม.ค.-มี.ค. 66
1. รถยนต์นั่ง	16.95	14.02	2.07	---	-25.50	-17.32	-45.92	---
2. รถปิคอัพ รถบัสและรถบรรทุก(พ่วงคัน)	119.04	63.16	18.29	22.79	57.32	-46.94	-55.60	24.55
3. ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์	46.29	67.01	16.85	12.59	21.30	44.77	26.01	-25.30
3.1 ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์นั่ง	0.03	4.62	0.99	1.50	1,029.17	16,937.64	---	51.47
3.2 ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถปิคอัพ รถบัสและรถบรรทุก	---	0.22	0.10	0.03	---	---	---	-70.11
3.3 ชุดสายไฟรถยนต์	11.37	12.83	3.76	2.81	55.75	12.82	29.06	-25.32
3.4 ส่วนประกอบและอุปกรณ์อื่นๆ	34.89	49.34	12.00	8.25	13.07	41.42	14.71	-31.28
รวม	182.27	144.18	37.22	35.37	33.46	-20.90	-36.28	-4.95

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือกับกรมศุลกากร

5. แนวโน้มตลาดรถยนต์ไฟฟ้า

ปี 2578 เครื่องยนต์สันดาปภายในด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงจะไม่ได้รับอนุญาตให้จำหน่ายในอิตาลีและในสหภาพยุโรป ส่งผลให้ความต้องการซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น ข้อมูลและแนวโน้มของสถานการณ์ตลาดรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นรถยนต์แห่งอนาคต จะช่วยในการตัดสินใจหากต้องเปลี่ยนรถใหม่ รายละเอียดมีดังต่อไปนี้

5.1 ข้อดี

- 1) รถยนต์ไฟฟ้าถูกพัฒนาขึ้นโดยมีจุดประสงค์หลักด้านการลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากไม่มีการสันดาปของน้ำมันเชื้อเพลิง จึงไม่เกิดการปล่อยก๊าซไอเสียระหว่างการใช้งาน ไม่ก่อให้เกิดหมอกควัน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจะลดลงมากขึ้นหากใช้ไฟฟ้าที่ผลิตจากแหล่งพลังงานที่ยั่งยืน
- 2) ช่วยลดมลพิษทางเสียง รถยนต์ไฟฟ้ามีความเงียบมาก ช่วยลดเสียงรบกวนจากการจราจรได้เป็นอย่างดี
- 3) รถยนต์ไฟฟ้าขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าหนึ่งตัวหรือมากกว่า ซึ่งใช้พลังงานจากแบตเตอรี่ขนาดใหญ่ และจำเป็นต้องชาร์จไฟฟ้าจากแหล่งจ่ายกระแสไฟภายนอก (เต้ารับในบ้านหรือจุดชาร์จสาธารณะ) ซึ่งปัจจุบันจุดชาร์จยังกระจายไม่เพียงพอและไม่สะดวกแก่การชาร์จเพราะยังต้องใช้เวลารอนาน สถานีชาร์จไฟสาธารณะส่วนใหญ่ตั้งอยู่ตามจุดต่างๆที่มีคนพลุกพล่านมาก ได้แก่ ที่จอดรถของซูเปอร์มาร์เก็ต ศูนย์การค้า สำนักงาน สถานีรถไฟ สนามบิน และเร็วๆนี้ในสถานีบริการมอเตอร์เวย์ด้วย มีแอปพลิเคชันมากมายที่จัดทำแผนที่โดยละเอียดของจุดชาร์จในอิตาลีและต่างประเทศ แอปพลิเคชันที่มีคนใช้มากที่สุด ได้แก่ Next Charge เพื่อช่วยให้ผู้ขับขี่สามารถเตรียมแผนการชาร์จไฟฟ้าได้ดียิ่งขึ้น
- 4) ประสิทธิภาพของรถยนต์ไฟฟ้า มีเช่นเดียวกับรถยนต์ดีเซล/เบนซินทั่วไป อัตราเร่งและการรับที่ยอดเยียมความแตกต่างคือความเงียบและความสบายในการขับขี่

5) ความสามารถขับเคลื่อนต่อกิโลเมตร สำหรับการชาร์จแบตเตอรี่เต็มแต่ละครั้ง ขึ้นอยู่กับความจุของแบตเตอรี่ ปัจจุบัน มาตรฐานแบตเตอรี่มีตั้งแต่ 40 กิโลวัตต์ชั่วโมง (kWh) (วิ่งได้ระยะทางประมาณ 280 กิโลเมตร) ถึง 60 kWh (วิ่งได้ระยะทางประมาณ 420 กิโลเมตร) นอกจากนี้ ยังมีซูเปอร์คาร์ไฟฟ้า เช่น ยี่ห้อเทสลา ที่มีแบตเตอรี่เกินกว่า 70 กิโลวัตต์ชั่วโมง (วิ่งได้ระยะทางมากกว่า 500 กิโลเมตร)

6) เวลาชาร์จแบตเตอรี่ขึ้นอยู่กับปริมาณพลังงานที่ต้องการชาร์จและประเภทของโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อสามารถจำแนกประเภทของการชาร์จได้ 4 ประเภท ซึ่งแตกต่างกันที่ปริมาณพลังงานที่จ่ายและความเร็วในการชาร์จ เช่น เวลาเฉลี่ยในการชาร์จแบตเตอรี่ 50 kWh (เทียบเท่ากับระยะทางประมาณ 350 กิโลเมตร) ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง

Ecoverso : Ricarica auto elettriche		
Tipologia	Potenza	Tempi
Slow	1,4 - 7,4 kW	8 ore
Quick	7,4 - 22 kW	3 ore
Fast	22 - 75 kW	1 ora
Ultrafast o HPC	75 - 350 kW	10 minuti

สิ่งสำคัญคือต้องไม่ชาร์จแบตเตอรี่ที่หมดไฟอย่างสิ้นเชิง การชาร์จทำได้สะดวกสบายที่โรงรถที่บ้านในขณะที่ไปทำธุระอื่นๆ หรือตามจุดชาร์จสาธารณะ ซึ่งมักตั้งอยู่ในที่จอดรถของซูเปอร์มาร์เก็ตขณะไปจับจ่ายซื้อของ

7) รถยนต์ไฟฟ้ามีค่าใช้จ่ายพลังงานไฟฟ้าไม่สูงเท่ารถใช้น้ำมัน โดยเฉลี่ยแล้ว ค่าไฟฟ้า 3 ยูโร ก็เพียงพอสำหรับระยะการเดินทาง 100 กิโลเมตร หากต้องการชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าจากที่บ้านขึ้นอยู่กับพลังงานที่ต้องการชาร์จและความเร็วของการชาร์จ หากต้องการชาร์จช้าๆ ปลั๊กไฟบ้านทั่วไป (ที่มีมิเตอร์ขนาด 3 กิโลวัตต์ ระบบขนาดมาตรฐานและขนาดพอเหมาะ) อาจเพียงพอแล้ว ซึ่งสามารถใช้ที่ชาร์จมือถือที่มีปลั๊ก shuko ได้

8) การวิจัยทางเทคโนโลยีและการทดลองภาคสนามแสดงผลให้เห็นว่า อายุการใช้งานของแบตเตอรี่ของรถหลายรุ่นมีอายุตลอดอายุการใช้งานรถ โดยไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนใหม่ ในขณะที่ ผู้ผลิตหลายรายเสนอการรับประกันนานถึง 10 ปี สำหรับแบตเตอรี่และส่วนประกอบของมอเตอร์ไฟฟ้า

9) การบำรุงรักษารถยนต์ไฟฟ้ามีค่าใช้จ่ายน้อยมาก เนื่องจากชิ้นส่วนที่ต้องซ่อมบำรุงมีน้อยกว่ารถยนต์ดีเซล/เบนซินทั่วไปมาก มีการสึกหรอน้อยกว่า ไม่มีไส้กรองหรือหัวเทียน ซึ่งช่วยประหยัดค่าบำรุงรักษาได้ในระยะยาว ส่วนประกอบที่ต้องเปลี่ยนคือยางรถยนต์ ผ้าเบรก (ซึ่งมีการสึกหรอน้อยกว่ารถกินน้ำมัน) ไขปัดน้ำฝน และน้ำยาล้างกระจก

10) การซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามีข้อได้เปรียบทางภาษี กล่าวคือ ได้รับประโยชน์จากแรงจูงใจด้านสิ่งแวดล้อมทั้งของรัฐบาลกลางและท้องถิ่นในการให้โบนัสส่วนลดในการซื้อ และการลดหย่อนภาษีจากการใช้รถยนต์ นอกจากนี้ เมืองบางแห่งในอิตาลียังให้ผลประโยชน์สำหรับที่จอดรถและพื้นที่จำกัดการจราจร เจ้าของรถยนต์ไฟฟ้าไม่ต้องเสียอากรรถยนต์และได้รับส่วนลดพิเศษจำนวนมากจากการประกันรถยนต์

11) ในปี 2565 รัฐบาลอิตาลีให้โบนัสเป็นแรงจูงใจ 3,000 ยูโร ในการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า โดยไม่ต้องทิ้งรถยนต์ที่มีอยู่ และ 5,000 ยูโร ด้วยการทิ้งรถยนต์ที่ใช้แล้ว เพดานกำหนดไว้ที่ 35,000 ยูโร (ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีการออกรถใหม่) ดังนั้น โบนัสสำหรับการซื้อรถยนต์ไฟฟ้าอาจสูงถึง 42,700 ยูโร (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและอื่นๆ)

12) เจ้าของรถยนต์ไฟฟ้า สามารถได้รับการยกเว้นภาษีมากมาย เช่น ไม่ต้องเสียภาษีรถยนต์รายปีใน 5 ปีแรก หลังจากนั้นจะเสียภาษีรถยนต์รายปีลดลงเท่ากับประมาณ 75% ของภาษีรถยนต์แบบดั้งเดิม นอกจากนี้ รถยนต์

ไฟฟ้าสามารถเข้าไปในพื้นที่จำกัดการจราจร(ตัวเมืองชั้นใน) โดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเข้าเมืองชั้นใน หรือได้รับส่วนลดที่จอดรถยนต์ เป็นต้น

5.2 ข้อเสีย

1) ต้นทุนการซื้อรถยนต์ไฟฟ้ายังคงสูงมากกว่ารุ่นที่ใช้เครื่องยนต์เบนซินหรือดีเซลมาก แต่ชดเชยด้วยค่าใช้จ่ายที่ลดลงในแง่ของการบำรุงรักษา การจ่ายค่าไฟที่ถูกกว่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการอื่นๆ อย่างไรก็ตาม หากไม่มีโบนัสส่วนลดสนับสนุนจากรัฐบาล รถยนต์ไฟฟ้าจะชะลอตัวอย่างมาก

2) ผลกระทบของแบตเตอรี่ต่อสิ่งแวดล้อมของรถยนต์ไฟฟ้าในด้านการผลิตแบตเตอรี่ที่มีกำลังแรง ที่ยังจำเป็นต้องใช้วัตถุดิบที่สร้างมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมและกระบวนการผลิตที่ยังไม่ยั่งยืนมากนัก แม้ว่าจะมีผลต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าการผลิตรถยนต์ใช้น้ำมันก็ตาม

3) การเปลี่ยนแบตเตอรี่ โดยเฉลี่ยแล้วต้องเปลี่ยนหลังจาก 5 ปี หรือระยะทาง 100,000 กิโลเมตร (ในกรณีของแบตเตอรี่นิกเกิล/โลหะ) หรือ หลังจาก 8 ปี หรือระยะทาง 300,000 กิโลเมตร (ในกรณีของแบตเตอรี่ลิเทียม) นี่คือน่าใช้จ่ายที่ไม่ควรมองข้าม

4) จำนวนจุดชาร์จไฟฟ้ายังไม่แพร่หลายและไม่เพียงพอ เมื่อเทียบกับจำนวนสถานีบริการน้ำมันทั่วไป

5) ความเป็นอิสระจากพลังงานที่ใช้ ในความเป็นจริง น้ำมันเต็มถังของรถยนต์ไฟฟ้ามีระยะทางการใช้งานน้อยกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันอย่างเดียวนาน โดยเฉลี่ยน้อยกว่าประมาณ 300 กิโลเมตร ดังนั้นเจ้าของรถที่ใช้แบตเตอรี่จึงต้องเตรียมชาร์จไฟบ่อยขึ้น และเวลารอกก็ไม่เร็วเท่ากับการเติมน้ำมันเต็มถังของรถยนต์ใช้น้ำมันแบบดั้งเดิม

6. หน่วยงานและสมาคมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับสินค้ารถยนต์ มีดังต่อไปนี้



www.motus-e.org

สมาคมการขับเคลื่อนยานยนต์

ด้วยพลังงานไฟฟ้า

สมาคมการขับเคลื่อนยานยนต์ด้วยพลังงานไฟฟ้า (MOTUS-E)

Via Salaria 292, 00199 Roma

PEC: segretariogenerale@pec.motus-e.org / info@motus-e.org

MOTUS-E เป็นสมาคมแรกในอิตาลีเพื่อสนับสนุนการสร้างระบบการเร่งเปลี่ยนผ่านสู่ระบบยานยนต์ไฟฟ้า ประกอบด้วยผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ทุกประเภท โดยเฉพาะยานยนต์ไฟฟ้า ทำการวิจัยเชิงลึกด้านวิชาการ รายงาน และสำรวจความเคลื่อนไหว/ความคิดเห็น



www.anfia.it

สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งชาติอิตาลี

สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งชาติอิตาลี (ANFIA)

10128 Torino – Corso Galileo Ferraris 61

Tel. (39) 011 55 46 511, E-mail: anfia@anfia.it

เป็นสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ที่สำคัญในอิตาลี ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2455 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นตัวแทนของภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ ติดต่อหน่วยงานของรัฐและเอกชน ส่งเสริมการค้าระดับชาติและนานาชาติ และจัดให้มีการศึกษาและแก้ปัญหาทางเทคนิค เศรษฐกิจ การคลัง กฎหมาย สถิติ และคุณภาพของยานยนต์



www.osservatoriatea.it

สถาบันวิจัยยานยนต์

สถาบันวิจัยยานยนต์ (Osservatorio TEA)

E-mail: info@osservatoriatea.it

เป็นหน่วยงานวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศยานยนต์ของอิตาลี ถือกำเนิดขึ้นเมื่อปลายปี 2565 เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการและอุตสาหกรรมในกระบวนการเปลี่ยนผ่านไปสู่ระบบการขับเคลื่อนยานยนต์ที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืนมากขึ้น และได้ทำการศึกษาและจัดทำฐานข้อมูล ที่ขยายวงกว้างขึ้นเรื่อยๆ เพื่อผลิตหลักฐานทางวิทยาศาสตร์สำหรับเผยแพร่แก่บริษัทและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง

ทุกปี TEA Observatory จะจัดทำรายงานประจำปี ซึ่งนอกเหนือไปจากวัตถุประสงค์ของการศึกษาและวิจัยแล้ว ยังช่วยให้ผู้กำหนดนโยบายได้ ข้อมูลเชิงลึก และใช้ประโยชน์สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ ช่วยให้เห็นภาพที่มีรายละเอียดทุกแง่มุมของห่วงโซ่อุปทานยานยนต์อิตาลี ที่จำเป็นต่อการก้าวไปในทิศทางที่ถูกต้องในบริบทที่มีการแข่งขันสูงขึ้น



www.unive.it/pag/40244

สถาบันพัฒนา
นวัตกรรมยานยนต์

สถาบันพัฒนานวัตกรรมยานยนต์ (CAMI - Center for Automotive and Mobility Innovation) ภายใต้การวิจัยของมหาวิทยาลัย

l'Università Ca' Foscari Venezia

E-mail: cami@unive.it

เป็นเครือข่ายของนักวิจัยที่ประกอบด้วยนักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญในสาขายานยนต์และการเคลื่อนที่อย่างยั่งยืน นำโดยฝ่ายบริหารของมหาวิทยาลัย Ca' Foscari University of Venice ภารกิจคือการสร้างหลักฐานทางวิทยาศาสตร์และเผยแพร่ผลการวิจัย การสำรวจประกอบด้วยผู้ที่เกี่ยวข้องในอิตาลีในการออกแบบ การผลิต การจำหน่ายรถยนต์ รถโดยสาร และรถยนต์ รวมถึงผู้จัดหาเครื่องจักร ผู้ดำเนินการกระจายสินค้า (บริการและการขาย) ผู้จัดหาไฟฟ้าและโครงสร้างพื้นฐานของโรงงาน และผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่อาจเชื่อมโยงกับการเปลี่ยนผ่านของพลังงาน ผลงานวิจัยทำขึ้นสำหรับผู้กำหนดนโยบาย ธุรกิจ สหภาพแรงงาน และสถาบันอื่นๆ



www.unrae.it

สหภาพตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์
ต่างชาติ

สหภาพตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์ต่างชาติ (UNRAE - National Union of Foreign Motor Vehicle Representatives)

Via Abruzzi 25 - 00187 Roma

Tel. (+39) 06.42010270, E-mail: info@unrae.it

เป็นสมาคมของผู้ผลิตรถยนต์ต่างประเทศที่ดำเนินงานในอิตาลี ด้านการจัดจำหน่าย การตลาดของรถยนต์ทุกประเภท ยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์ และอุตสาหกรรม รถโดยสารประจำทาง รถพ่วง รถกึ่งพ่วงและอุปกรณ์ตกแต่ง คาราแวนและรถบ้าน โดยทำการศึกษาวิจัยตลาด สถิติ การประเมิน และความร่วมมือที่สนับสนุนงานกระทรวงและหน่วยงานที่มีอำนาจในการจัดการการสัญจรทางถนนอิตาลี

7. งานแสดงสินค้าที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์

งานแสดงสินค้าที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบในอิตาลี มีดังนี้



www.futurmotive.com/it

งานแสดงสินค้านวัตกรรมและการสัมมนา (Futurmotive – Expo and Talks)

จัดโดย Autopromotec จะจัดขึ้นระหว่างวันที่ 16 - 18 พฤศจิกายน 2566 ณ ศูนย์แสดงสินค้าเมืองโบโลญญา (Bologna Exhibition Center) ซึ่งมุ่งเป้าไปที่ผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วน ผู้จัดจำหน่าย และผู้ซื้อ

งานแสดงสินค้าและนิทรรศการยานยนต์ เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีใหม่และบริการเชิงกลยุทธ์สำหรับการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานอย่างยั่งยืนจากมุมมองด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และชุมชน เพื่อทำความเข้าใจความท้าทายและสำรวจรูปแบบธุรกิจใหม่ในภาคส่วนยานยนต์

งานนี้จะจัดขึ้นร่วมกับงาน E-Charge ซึ่งเป็นงานเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า โครงสร้างพื้นฐาน และการเคลื่อนที่ด้วยไฟฟ้า ซึ่งจัดโดย A151 ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นในวันที่ 16 และ 17 พฤศจิกายน 2566 ณ ศูนย์แสดงสินค้าเมืองโบโลญญาเช่นกัน



MILANO MONZA MOTOR SHOW
16 - 18 GIUGNO 2023

www.milanomonza.com

3°งานแสดงสินค้านวัตกรรม มิลาน มอนซ่า มอเตอร์โชว์ 2023

(MIMO - Milano Monza Moto Show) ณ ศูนย์แสดงรถยนต์

l'Autodromo Nazionale Monza เมืองมอนซ่า กำหนดจัดงานระหว่างวันที่ 16 - 18 มิถุนายน 2566 เป็นงานยานยนต์ระดับนานาชาติที่เปิดให้เข้าชมฟรี เพื่อสร้างเมืองมอนซ่าให้เป็นศูนย์ยานยนต์นานาชาติ (Monza National Circuit) งานนี้เปิดให้คนทั่วไปด้วย และสามารถทดลองขับรถ

ใหม่ๆ ชมรถต้นแบบ ซูเปอร์คาร์ ไฮเปอร์คาร์ รถยนต์โบราณ และมีส่วนร่วมในกิจกรรมบันเทิง เกม การแข่งรถ ฯลฯ ที่ค่ายรถต่างๆนำมาประชาสัมพันธ์เพื่อการตลาด นอกจากนี้ จะมีการเปิดตัวรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ๆ ทั้ง Hybrid และ Plug-In อีกด้วย

8. ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นของ สคต.มิลาน

ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าเป็นตลาดที่ยังอยู่ในระยะเริ่มต้นและยังมีความต้องการของตลาดสูง ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้

8.1 จากระยะเวลานี้เป็นต้นไป เป็นช่วงเปลี่ยนผ่านของการเผยแพร่รถยนต์ไฟฟ้าในตลาด การเปลี่ยนแปลงจึงมีมากและรวดเร็วในทุกด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านนวัตกรรมใหม่ๆในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพดียิ่งๆขึ้น ซึ่งผู้ประกอบการไทยต้องติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิด เพื่อพัฒนาและปรับปรุงสินค้าให้มีคุณภาพตามการเปลี่ยนแปลง และได้มาตรฐานตามความต้องการของตลาด

8.2 การศึกษาข้อกำหนดด้านคุณภาพและมาตรฐานของสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบของการผลิตและจำหน่ายที่อิตาลีก็ใช้กฎระเบียบเดียวกันกับประเทศอื่นในสหภาพยุโรป ที่ผู้ประกอบการไทยควรหาคู่ค้าอิตาลีที่ผลิตและจำหน่ายสินค้าประเภทเดียวกัน ในการร่วมประกอบธุรกิจในรูปแบบต่างๆ การเข้าตลาดอิตาลีได้ หมายถึง การขยายตลาดไปทั่วยุโรป และส่วนอื่นๆของโลก

8.3 การศึกษาแนวโน้ม ความต้องการของผู้บริโภค คู่แข่งตลาด และกฎระเบียบของสหภาพยุโรป เพื่อให้เข้าใจในทิศทางสินค้าและสามารถนำไปพัฒนาการผลิตสินค้าตรงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของตลาด รวมถึงการวิจัยด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีต่างๆ ที่สามารถผลักดันจุดขายและตอบสนองความต้องการได้ตรงตามพฤติกรรมของผู้บริโภค

8.4 การพัฒนาสินค้าอินนิเวชั่นที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามแนวความยั่งยืน ซึ่งต่อจากนี้ไป รถไฟฟ้าจะมีบทบาทมากขึ้นเรื่อยๆ เพราะเกี่ยวข้องกับการปล่อยมลพิษทางอากาศโดยตรง ซึ่งรถที่ใช้น้ำมันจะค่อยๆ ลดลงจากตลาด จึงจำเป็นต้องรู้จักข้อกำหนดของส่วนประกอบต่างๆ ที่ตลาดยุโรปอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้ใช้ สินค้าจึงต้องตอบโจทย์ด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนเป็นสำคัญ

8.5 พัฒนาสินค้าที่เป็นจุดแข็งของไทย ได้แก่ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เช่น แบตเตอรี่ สายไฟฟ้า เบาะรถยนต์ เป็นต้น ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามกฎระเบียบของสหภาพยุโรปในด้านวัสดุที่นำมาผลิต

8.6 ควรร่วมมือกับบริษัทข้ามชาติ ที่มีที่ตั้งและการลงทุนในไทย มองหาความร่วมมือในการผลิต เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ต่างๆ รวมถึงการเจาะตลาดในต่างประเทศ เนื่องจากตลาดรถยนต์เป็นตลาดที่ผูกขาดสำหรับเครือข่ายใหญ่ๆ และเป็นการจำหน่ายสินค้าด้วยแบรนด์

8.7 ศึกษาปัญหาและอุปสรรคสำหรับการส่งออกมายังยุโรปอย่างเคร่งครัด ได้แก่ ใบอนุญาตการนำเข้าในสหภาพยุโรป โดยขอความร่วมมือจากผู้นำเข้า

8.8 การเข้าร่วมงานแสดงสินค้าที่สำคัญในอิตาลี ซึ่งเป็นจุดนัดพบทางธุรกิจที่สำคัญของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศอิตาลีและจากต่างประเทศ และเป็นที่พบปะนักธุรกิจใหม่ๆ รวมถึงการอัปเดตแนวโน้มสินค้าและตลาดที่เป็นที่ต้องการของผู้บริโภค

ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยจึงควรมองหาโอกาสในการพัฒนารูปแบบและคุณภาพสินค้าให้เหมาะสมกับตลาดยิ่งขึ้น ด้วยการศึกษานโยบายสินค้าและตลาด อีกทั้งตรวจสอบกฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวข้องกับสินค้าในหมวดดังกล่าว เพื่อนำเสนอสินค้าที่สามารถจำหน่ายได้ในตลาดของคู่ค้า และผลักดันให้มีการส่งออกเพิ่มขึ้น

9. แหล่งที่มาของข้อมูล

- www.anfia.it
- <https://ecoverso.org>
- www.motus-e.org
- www.unrae.it
- www.ezoomed.it/blog/novita-dal-mondo-elettrico/tipologie-di-veicoli-elettrici/
- www.mycoyote.net/blog/tipologie-auto-elettriche/
- www.mycoyote.net/blog/vantaggi-svantaggi-auto-elettriche/
- www.quattroruote.it

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองมิลาน
จัดทำโดย Business Support Center
พฤษภาคม 2566