HP / December 28, 2009 12:14PM
[專題報導] 世界各主要國家對電動車的政策與目標
【經濟日報／記者陳信榮 / 專題報導】 2009.12.21

http://money.udn.com/report/storypage.jsp?f_ART_ID=201457

「縱然台灣在發展電動車產業上有很多先天優勢，但也只剩下大概一年的發展黃金期；一旦錯過，機會將永不再來。」

裕隆汽車總經理陳國榮說，日本三菱汽車早在四年多年前，就開發出的純電動車i-MiEV，今年已上市，先販售給郵局等公家機關，並藉此蒐集更多電動車進行路測的資料，提供後繼車款改進參考。大陸比亞迪也賣給公家機關使用，「台灣現在是和時間賽跑，再不做，機會就錯過了！」

電動車發展過程中，一直困擾於三大問題，製造成本太貴、電池可能會爆炸、充電系統不完全，這些疑慮阻礙了推廣，也是業者急需克服的難題。但政府相關政策與態度更具有關鍵的助力，電動車上下游產業的業者，希望台灣政府能加速對電動車產業政策的定訂與落實，包括最基本的認證、領牌與上稅法規。

能元科技總經理李家駿說，電動車最重要的核心 - 動力電池，儘管尚未有規格標準訂出，但各大電池廠、電動車廠，美國、中國、日本等大國，都想爭取主導權。

李家駿認為，台灣最應該要做的事，就是趕快加入國際上正在形成中的動力電池「規格圈」，無論是美方、中方或日方領導的規格圈都好，最重要的是，要快；這項工作要在一年內落實，台灣才有機會，否則，未來也只有任憑大國、跨國大廠宰割。

陳國榮舉例，台灣內需有限，何以能成為全球筆記型電腦代工大國，因為台灣的代工廠，可以將製造成本，硬是壓得比競爭對手還低5%；同樣的道理，台灣若能搶得發展電動車的先機，搶先量產，就有機會讓電動車產品的成本，降得比競爭對手更快。

「誰先量產，誰就能較快將成本壓低；就算只要便宜5%，一樣的電動車，若日本賣150萬元，台灣的賣140萬元，台灣就可以吃下整個市場。」陳國榮說：「這是個贏者全拿的世界」。

但發展電動車，很多時間是省不了的。例如為了驗證車用鋰電池在充放電2,000次後，還能保留八成的效能，電動車廠必須花很長的時間加以測試；以每次充飽電能行駛300公里計算，2,000次等於要開車超過60萬公里，試車手一天測試行駛300公里的極限來看，也需要2,000天（將近五年半）的連續開車，才能完成電池衰竭程度的測試。

陳國榮心中估算，以目前台灣電動車業萬事具備的情況，仍需要一年以上，才有可能讓電動車正式量產。

金富田電機總經理張金鋒建議，台灣政府應該要先從區域示範運行先做起。

離島示範計畫的構想，近期也開始獲得交通部的支持。「電動車無煙、無噪音，讓綠島可以成為名副其實、真正的綠島」。這個電動車示範園區，不僅可以讓業者有實地測試，蒐集產品資訊的環境，以改進產品；還可以秀出具體的成績單，給國外廠商眼見為憑，更具說服力。

台灣的電動車業者大聲問，「我們都準備好了，政府你準備好了嗎？電動車政策再不端出來，就來不及了！」

Edited 1 time(s). Last edit at 12/28/2009 12:16PM by HP.