

SelectUSA 及會議前拜訪行程(一)

此行最主要的目的是了解美國EV及儲能產業的狀況，同時尋找潛在市場機會及應用，以提供台灣電池產業未來經營方向之參考：

1. 在美國聯邦政府大力支持EV及儲能產業在地化生產的大前提下，提供近500億美金獎勵EV及儲能產業在地化的建置。
2. 能源部官員明白表示只藉由美國本土產業來達成2025、2030、2040、及2050之零碳排放的目標有相當的困難，於是此次SelectUSA的峰會上邀請美國之外的自由民主友邦廠商一起來共同努力達成這些短中長期的目標。
3. 聯邦政府給予30%的投資獎勵，也就是說如果我們投資\$100，聯邦政府配合給予\$30作為工廠及設備的投資獎勵。除此之外各地方政府（含州政府）也都對EV及儲能產業也有配套的一些措施鼓勵產業在地化，各州政府的經濟發展局（或稱招商局）都積極的到會場設置攤位邀請各國廠商到當地投資並爭取市場。

SelectUSA及會議前拜訪行程(二)

5. 在參觀GM Factory Zero的過程當中，目前還是一條很沒有效率的研發的生產線(pilot line)，可以深深感受到工會的壓力，對於生產電動車有很大的排斥力.似乎要將此生產線帶入大量產的狀況可能還需要一段時間. 雖然底特律是一個汽車廠，但是要從內燃機轉成電動車的生產，其生態環境有其優勢，但是工會的力量以及高成本的營運，在底特律或在美國東北部建置電池工廠似乎不是一條可行的路，可以看到許多電池合資廠（與SK, LG, SDI或Panasonic)或生產電動車的產業鏈都往美國的營運成本較低或東南幾州（Tennessee， Georgia， North Carolina， South Carolina， Alabama， Kentucky， Texas， New Mexico)或Mexico去發展。總之，最重要的是先找到合作夥伴及淺在市場，再決定工廠要設置在那裡對未來營運最有利。
6. 在紐約市時，與紐約市經發局及紐約州儲能協會的官員共同探討未來綠能及儲能市場的機會，無論是紐約州或紐約市對於儲能系統及電動車的需求都非常強勁，目前如雨後春筍有許多的儲能及電動車的需求，他們特別指出因為人口稠密的關係，電池的安全性相當的重要，他們不容許在這些區域有任何的閃失，都有可能造成極大財產人員的損失。

SelectUSA及會議前拜訪行程(三)

7. 在高峰會上有業者提及關於無人載具所需要的高能量密度且安全的電池，其靈感來自於Amazon在未來所有最後一哩路的貨物運送上會採用無人機來完成，然而無人機若造成任何私人住宅或人員的損傷，其責任之重大很難賠償，所以電池的安全性非常的重要，此市場正在起步當中尚未獲得大電池廠的青睞，現在只有兩三家小型美國的電池組裝公司在著墨，未來所有無人載具無論是天上飛的、路上走的、水上游的或潛在水下的應用，此類的安全電池及未來的商業及軍事應用市場的相當龐大，產品亦具有獨特性及附加價值，值得台灣的電池產業投入研發能量，相信會是一個不錯的利基型市場。

結論:

1. 雖然北美市場非常大，台灣電池產業仍應從利基型市場切入，不應與世界級的電池公司硬碰硬，否則會血本無歸。
2. 美國的營運成本極高，無論如何自動化，除營運效率差異外，人力成本可能差1-2倍，如何符合美國政府所提倡“Made in USA”而又能成本不要增加太多是一個很大的挑戰。

儲能電池產業發展與國產化扶植公聽會建言

此次公聽會，各界代表經充分討論後，呼籲政府應積極推動電池國產化，提出以下建言，供政府後續政策修訂與推動，包括：

1. 工業局電動車輛及能源局電網儲能系統政策，須以國內產製鋰電池為主，明確訂定國內生產之鋰電池及系統比例須逐年增加，2025年後並達全數在地製造供應。
2. 台電研議採購輔助服務，優先導入使用國產鋰電池之系統業者，並提高其收購費率。國營企業相關採購比照辦理。
3. 建請環保署強制預收國外進口鋰電池廢棄處理費，防止國外低價傾銷，造成嚴重環境負擔；國內產製鋰電池回收處理費補助持續執行。
4. 建請標檢局強化電池安全現地抽驗制度，納入穿刺或防延燒測試，另補助國內業者產品安全認證費用，以提高消費者安全保障、建立台灣電池安全口碑。
5. 行政院提供專案無息或低利貸款，鼓勵國內設立及擴大產能之鋰電池與系統廠，提升台灣電池量產經濟規模。
6. 經濟部輔導成立台灣鋰電池能源家隊，投入電池系統驗證，引導電池技術提升，深耕自主供應鏈，鞏固能源國安。