



## 中国电池产量世界第一

中国可再生能源学会副理事长赵玉文在第十届中国太阳能光伏会议暨展览会此间表示,截至去年底,我国电池产量达1000MW,超过日本,位居世界第一。

赵玉文说,在世界光伏市场的拉动下,我国光伏产业得到了迅猛发展,原本基础非常薄弱的超纯多晶硅产业也得到快速发展。2007年有3个千吨级超纯硅生产线投入生产,产量第一次突破千吨大关,达到1130吨。2008年产量有望超过4000吨,今后几年还将以高于100%的增长速率发展。中国光伏产业技术水平已与世界快速拉近,许多设备完全实现了国产化且有部分出口,如组件封装设备、扩散炉、单晶炉等。

但赵玉文也表示,在光伏产业迅猛发展的同时,中国光伏市场发展却依然缓慢。2007年光伏系统安装了20MWp,只是太阳能电池生产量的1.84%。截至去年底,光伏系统累计安装100MWp,约占世界累计安装量的1%,产业和市场之间发展极不平衡。

## 我国电池产业20年巨变

1988年,我国电池年产量为59.84亿只,电池出口为9.47亿只,出口创汇0.38亿美元。2007年,我国电池产量达到337亿只,出口量为251.68亿只,出口额为80.46亿美元。电池产量已经超过世界总产量的一半以上。

锂离子电池、氢镍电池、太阳能电池、等新能源电池产品形成产业化,燃料电池、超级电容器的研究取得快速发展。2007年我国电池销售额达到1640亿元,电池企业数量超过3000家,已经形成初具完整的电池产业,在国民经济中具有重要地位和作用。

## 短期铅价 难逃金融恐慌打压

本轮因美国次贷危机引发的经济危机,使得西方经济体面临经济下行风险,而中国在2002年末触及经济周期低谷后,持续走出上行态势。在全球经济危机的爆发下,国内经济能否独善其身,保持健康的经济增长趋势值得关注。

国内现货走势紧随LME价格走势。铅的现货价格走势15500元附近会形成一定的价格支撑,是否是底部,很大程度上依赖于金融氛围的稳定。铅供给进入小幅过剩局面,产量增速大于消费增速。但国内消费增长趋势仍保持较高的增长水平。尤其是铅酸蓄电池的消费,增长快速。这也使得国内的铅出口逐渐萎缩,进口增幅在放大。金融动荡令铅价仍面临下行风险,但空间有限。尽管各大央行表现积极救市态度,但经济危机的恐慌氛围仍难令金融市场企稳,震荡下行的风险仍然存在,但鉴于铅的价格十分接近生厂商的心理成本,下跌空间有限。

## 向西班牙出口电池 必须为电池回收买单

2008年9月26日,西班牙废旧电池回收法令本月起正式生效。今后向西

班牙出口电池,须为电池回收买单。

根据该法令,西班牙的电池生产厂家和进口商必须通过设立回收点、向公共财政缴纳处理费等方式参与废旧电池的回收利用,并规定有关部门应采用最先进的技术对回收的废旧电池进行环保处理。法令设定了废旧电池的回收率:2011年应达25%,2015年为45%,回收范围涉及干电池、蓄电池、工业用电池等各类废旧电池。除了西班牙外,欧盟也制订了类似的法规。今年5月2日欧盟通过一项指令,要求强制回收废旧电池,回收费用将由生产厂家承担。从2009年开始,所有在欧盟境内销售的电池都必须标明具体使用寿命。

我国电池年产量占世界总产量的三分之一。行业有关专家指出,电池出口企业应抓紧研发无汞、无镉的新型环保电池以替代传统电池,同时应联合研究在境外设立回收系统,研发废旧电池的无害化处理和循环再生利用的新技术。

## 杭州交警澄清 禁止电动车上路谣传

近期,一则消息在网上传得沸沸扬扬—杭州要全面禁止电动车上牌上路了。消息一出,人心惶惶,许多网友对消息真实性表示怀疑,也有的网友说,如果是真的,得把电动车换成自行车了。

10月31日,杭州市交警部门负责人给大家吃了颗定心丸:目前不会采取全面禁止电动车的措施,只要大家的电动车有合法号牌,骑得规矩,完全可以放心骑。

日益增多的电动车,引发了不少安全问题。今后在日常的执法外,交警部门将会同质检、工商等部门加强源头监管,禁止不符合国家安全技术标准的电动车上牌。同时也提醒要购买电动车的市民多长个心眼,看清楚想买的车是否符合国家相关标准要求,特别是限速装置必须是内置式且固封安装的,否则,将有可能上不了牌。

尽管目前不会全面禁止电动车上牌上路,但交警部门也透露,考虑到杭州的道路交通实际通行能力和安全要求,他们将在报请市政府同意后,出台禁止外地电动车在杭州市区通行的措施。

## 中国电子商会 将为动力锂电池定标准

日前,中国电子商会电源专业委员会将负责“动力锂电池系统”七项基础标准的组织、制定、起草工作。

本次动力锂电池系统标准的制定,全部是行业基础通用标准,标准项目为《动力电池充电装置通用要求》、《动力电池总成通用要求》、《动力锂电池充电装置接口和通讯协议》、《动力锂电池模块箱通用要求》、《动力锂电池总成通讯接口和通讯协议》、《磷酸铁锂动力电池模块通用要求》、《锰酸锂动力电池模块通用要求》七项标准的制定工作。

通过该标准的制定,必将为行业用户提供系列化、标准化动力锂电池模块、动力电池总成和技术指标先进的标准化集成系统产品,达到促进动力锂电

池推广应用和产业化发展奠定坚实的基础。

据悉,中国电子商会电源专业委员会目前对承担制定动力锂电池系统相关七个行业基础标准的计划已经做出完成的时间表并上报工业和信息化部。

## 锂离子电池 负极材料国标将出台

由深圳贝特瑞新能源材料股份有限公司编写制定的锂离子电池负极材料国家标准,日前通过了行业内的专家讨论,并提出了相关的修改意见。据与会人士透露,这一标准有望今年年底正式推出。

去年11月,深圳贝特瑞公司编写制定锂离子电池负极材料国家标准。此后,中科院院士陈立泉、杨裕生,冶金工业信息标准研究所所长孙伟以及来自中科院、清华大学、北京理工大学、武汉大学的专家、教授,还有来自比克、力神等锂电池行业知名企业的管理、研发人员40多人参与讨论,并通过了该国家标准的修改意见。

据悉,深圳贝特瑞公司已把修改后的国家标准提交给国家标准委。该国家标准的推出,将有利于锂离子电池负极材料行业的规范和整合。

## 通用氢燃料 电池车驶入中国

10月21日,通用汽车旗下最新的零油耗、零污染的雪佛兰Equinox氢燃料电池车在北京奥运会“水立方”场馆西侧的北京盘古大观亮相,从而拉开了通用汽车氢燃料电池车中国展示活动的序幕。

据悉,在今后两年通用汽车将引进多辆雪佛兰Equinox氢燃料电池车,此款车会从北京启程,计划于2009年在中国启动公众展示活动,向中国普通消费者展示通用汽车清洁能源的领先科技,呼吁公众加大对环保能源发展的关注和支持。

此款Equinox氢燃料电池车利用氢能源发电能行驶320公里,加速从每小时0到100公里需费时12秒,最高时速可达160公里/小时,而其在运行中所产生的唯一排放物就是“水”。

## 台湾发明 可以吃的有机电池

食品要“有机”才健康,电池也要“有机”才环保。近日,台北第一只叶绿素纯有机电池诞生了,电力耗光了只要沾水10秒钟又能发电,丢弃时也可以在土壤中完全分解,因为是有机质,在野外饿了还可吃下肚充饥。

虎尾科技大学教授廖重宾和研究生态杨秉晃、陈俊郎研发环保有机电池,材料都取自大自然,例如从榕树叶、甚至路边野草所萃取的叶绿素制成有机电解质,制成一颗3号大小的电池电压可达1.5V,电流达150mA以上,可以连续听两天的mp3,4颗电池可以点亮LED灯维持9天以上。这项发明获得了2008年台北国际发明竞赛的金牌奖。

廖重宾说,他研发的叶绿素纯有机

电池是当前全球最大电流的有机电池,电能是日本“水电池”的一倍。不只沾水才能充电,连茶、可乐、咖啡、果汁等只要是水溶液都可以,甚至尿液也能生电。此外,这种电池非常环保,此类电池内填充物是有机、可生物分解的叶绿素聚合物,即使随意抛弃,也不会对环境造成破坏,还可吃下肚充饥。

## 仿光合作用 太阳能电池发电涂料问世

近日,英国研究人员开发出一种“太阳能电池发电涂料”,一旦涂覆到钢板上,就会奇妙地产生大量的、能满足任何需求的能源。该项目由Corus集团立项。该集团期望利用这一技术消除钢铁工业对环境所造成的污染。

这种通过辊涂工艺涂覆在钢板上的涂料是一种液体粘合剂。仿植物的光合作用而设计,随着时间的推移可能会产生太瓦(terawatts,热能单位,也叫做“兆瓦特”)级的电力。

## “山寨电池”质次价廉 拒绝售后服务

近日,福州的李先生老将“山寨”一词挂在嘴边,原因是前不久他买了个杂牌的电动车电池,结果坏了无法维修,就被儿子戏称为“山寨电池”。

10月初,李先生的电动车跑不动了,要换新电池。眼瞅着每款电池都挺贵,李先生很犹豫。店家推荐了一种牌子的电池,说也是“名牌”,才200多元,李先生觉得挺划算,就买了。不料几天,这个电池就坏了。李先生找了维修店,但对方不肯保修。找厂家,可电池上根本就没有标明厂家的地址、电话。他又想到去投诉,却又无法提供发票,这让李先生后悔不已。

一业内人士说,李先生买到的很可能是杂牌或是翻新的电池,这类电池大多生产过程很简单,租一间民房,找几个小工,将各个零部件拼装就行了,价格很低廉,甚至比回收旧电池的价格还便宜,这种电池连“三包”期都没有,出了质量问题就得消费者买单。

## 电动车省电有妙招

在日前扬州市某单位举办的电动车极限挑战赛上,不同品牌的电动车被安装上同品牌、同型号的新电池后,由参赛者骑车沿着赛场行驶。结果发现,使用相同蓄电量的电池,电动车行驶里程数却不同。业内人士指出,除与电动车有关外,参赛者成为控制电池利用率的主要因素。

在现场看到,比赛开始后,参赛者或悠闲地匀速骑行,或先行发力往前冲。最终,先前发力过猛的电动车感觉“无力”,落下马来,而匀速前行的电动车却悠然自得。据电动车维修人员介绍,骑车者可通过多种方式节约使用电池。骑车者在电动车起步及顶风上坡时,最好采用人力助车启动;因此时电池处于大电流放电状态,骑车者应少刹车而要匀速行驶,刹车对于电动车的损伤较大;而在下坡时,则可将电动车电源关掉。