

“共享+”给储能市场带来资源利用新思路



如今以共享单车为代表的共享模式已成潮流，且由于其可以实现最大化的资源利用率而备受瞩目，被部分相关专家认为未来社会发展的一种方向。若将共享模式放到储能领域是否也能够产生相应的效果呢？在经过了共享充电宝等移动储能方式后，共享模式又在储能领域迎来了新的发展机遇。

共享模式打开电池回收新局面

中国作为全球电动交通工具存量最多的国家，电池污染成为了制约当前电动车发展的重点问题。全国人大代表、浙江天能集团董事长张天任在两会期间有关电池回收的议案指出，非法回收模式回收的废旧铅蓄电池量占回收总量的80%，长期占据回收市场主导，导致合法正规的回收企业生存空间愈发狭小，形成了“劣币驱逐良币”的局面。而在电动车行业，废弃和报废的蓄电池、锂电池等产品，造成了严重的电池污染。

这些随意丢弃的废旧电池会造成多种多样的污染，如丢弃电池后会造成的电解液污染，六氟磷酸锂遇水变为氢氟酸，以国家排放标准（6毫克/立方米、10毫克/升）来计算，若20千瓦时的电动车电池未进行回收处理，就可能污染40万立方米的空气或2000吨水；另外，电池的石墨电极与炭黑会造成粉尘污染，电池里面含有的钴和镍不但无法重新有效利用还会造成相应的重金属污染，电池的隔膜与密封件等含有的塑料成分也很难被自然降解。

而事实上，除了电池污染，电瓶车驾驶人员在小区私拉充电线，私自接充电头给电动车充电，也造成了很大的安全隐患，全国各地因此发生了多起电动车燃烧、爆炸等事故。

从2015年至今，全国各地不间断地治理电池污染、电池不规范充电问题，但取得的效果却不如想象中明显。作为减少电池污染的有效措施，“共享电池解决方案”或许能够成为业界的另一种新思路——其集中管理的特性刚好能够在一定程度上改善电池回收工作中非法遗弃电池太过分散的痛点。

在共享模式下，这些电池将被统一管理、利用与回收，理论上，只要充电柜足够，就会减少大部分电池随意丢弃所造成的粉尘污染、电解液污染与重金属污染，也能避免各种不规范的废旧电池处理，做到电池“0污染”使用。同时，在充电柜里充电不用担心过度使用自家电费，从而杜绝私拉电线、私接充电头等不良行为，大幅提高这些电池的使用寿命与安全性。

大幅提升两轮电动车使用效率

让更换电池也和加油一样简单，中国电动车的发展前景或许将更加宽广。如今外卖行业发展速度加快，但有时“外卖小哥”在送餐途中却经常出现电动车没电的情况。

传统电动车配置是铅酸电池，一次充电续航里程一般为30公里~50公里，1年之后骑行里程衰减至少一半，一个普通的送餐员仅送餐高峰期的骑行距离就有50公里以上，全天平均行驶里程甚至超过100公里，在这种高强度使用中，一个可更换的大功率电池几乎成为了外卖送餐员的标配。且若是忘记携带备用电池，那么就需要花费3~6个小时给电动车充电，充电的时间长、费用高，严重影响了送餐员的工作效率和收入。

共享电池颠覆了电动车的用电模式，让送餐员能够享有更低的骑行成本与更高的效率。首先，由于共享电池将使用锂电池，在铅酸电池换成锂电池的情况下，可以使电池本身更安全、更稳定、损耗少、寿命长；其次，预约换电只需要手机操作，更加便捷——无需到处寻找充电的地方，只要到附近换电柜即可操作；而换电柜则多在网点和送餐范围内的诸多取餐点内，布点广而密，换电柜24小时充电，保证柜内随时有可更换的电池（正常每个换电柜有9组可换电池），送餐员可预约在任何换电柜换电，杜绝半路没电的尴尬。

“共享电池一旦普及，两轮电动车将真正进入电池‘0污染’使用的新‘锂电时代’。”国内首家电单车一站式解决方案商的上海行乎互联网科技有限公司相关负责人表示，这将会成为一个相当大的蓝海市场。（鲁珈瑞）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/125337.html>