

中达电通蓄电池DCF126/100S炼钢厂

产品名称	中达电通蓄电池DCF126/100S炼钢厂
公司名称	山东北华电源科技有限公司
价格	.00/只
规格参数	
公司地址	山东省济南市槐荫区美里路美里花园26号楼1单元301室（注册地址）
联系电话	15552529528 15552529528

产品详情

中达电通整合母公司台达集团优异的电力电子及控制技术，持续引进国内外性能的产品，在深入了解中国客户营运环境下，依据各行各业工艺需求，提出完整解决方案，为客户创建竞争优势。秉持"环保、节能、爱地球"的经营使命，成为中国移动的绿色行动战略伙伴，在节能减排、楼宇节能的技术上，陆续开展多项新应用。

蓄电池充电阶段充电法

此方法包括二阶段充电法和三阶段充电法

二阶段法采用恒电流和恒电压相结合的快速充电方法，首先，以恒电流充电至预定的电压值，然后，改为恒电压完成剩余的充电。一般两阶段之间的转换电压就是第二阶段的恒电压。

三阶段充电法在充电开始和结束时采用恒电流充电，中间用恒电压充电。当电流衰减到预定值时，由第二阶段转换到第三阶段。这种方法可以将出气量减到少，但作为一种快速充电方法使用，受到一定的限制。充电脉冲使蓄电池充满电量，而间歇期使蓄电池经化学反应产生的氧气和氢气有时间重新化合而被吸收掉，使浓差极化和欧姆极化自然而然地得到消除，从而减轻了蓄电池的内压，使下一轮的恒流充电能够更加顺利地进行，使蓄电池可以吸收更多的电量。间歇脉冲使蓄电池有较充分的反应时间，减少了析气量，提高了蓄电池的充电电流接受率。

脉冲充电法充电电路的控制一般有两种：

1) 脉冲电流的幅值可变.

2) 脉冲电流幅值固定不变.

脉冲电流幅值和PWM信号的频率均固定，PWM占空比可调，在此基础上加入间歇停充阶段，能够在较短的时间内充进更多的电量，提高蓄电池的充电接受能力。

铅酸蓄电池是目前世界上广泛使用的一种化学电源，该产品具有良好的可逆性，电压特性平稳，[1] 使用寿命长，适用范围广，原材料丰富（且可再生使用）及造价低廉等优点。主要应用在交通运输，通信，电力，铁路，矿山，港口等国民经济各个部门，是社会生产经营活动中不可缺少的产品，具有广阔的发展前景。

在使用免维护蓄电池时,简单地认为免维护就是无须任何维护是错误的想法。免维护虽然可以降低维护成本和次数,但对于外表上的清理还是*的,所以说“免维护”更多的指向于蓄电池内部。

一般汽车的蓄电池使用寿命为2年,如果保养得好可以使用3年以上。汽车蓄电池使用寿命的长短不仅仅与结构和质量有关,还与平时的使用和维护密不可分。许多朋友只是注重车的外表保养,对蓄电池的检查却很少,并且在认识上存在一定的误区。

中达电通蓄电池DCF126/100S炼钢厂

国家环境保护铅酸蓄电池生产和回收再生污染防治工程技术中心主任、超威集团副总裁陈中华日前接受中国证券报记者专访时表示，随着无镉内化成工艺在电池行业普及、自动化连铸连轧工艺在车间应用、关键节点的机械手替代操作、微负压工作环境、废水回收技术推广，使得整个电池行业生产面貌焕然一新。下一步，超威集团在电池领域布局仍以铅蓄电池为主，逐步加大对回收板块的投资力度，落实生产者责任，坚定铅蓄电池行业循环利用和绿色供应链发展方向。

加强废铅酸蓄电池回收管理

中国证券报：国内废铅酸蓄电池回收市场现状如何？

陈中华：我国是世界铅生产和消费大国，铅酸蓄电池每年耗铅330万吨以上，约占我国铅生产总量的70%左右，废铅酸蓄电池已成为涉铅企业铅原料的主要来源。铅酸蓄电池本身循环利用率高，然而回收环节存在很多问题：回收利用率低、回收企业集中度差、规模小、技术装备落后、铅回收率低、环保措施差，收集、运输、贮存管理体系不完备。同时，回收渠道混乱，以无证经营的个体回收为主，环境风险大。据统计，我国每年废铅酸蓄电池产生量超过500万吨，80%以上的废铅酸蓄电池流入非法流通渠道，非法个体回收每年拆解倒酸超过30万吨，造成严重的环境污染和资源浪费。因此，亟须加强废铅酸蓄电池回收管理，制定相关规范制约铅酸蓄电池回收乱象，使铅酸蓄电池生产及回收行业健康有序发展。

中国证券报：《废铅酸蓄电池回收技术规范》日前发布，规定了废铅酸蓄电池的收集、贮存、运输、转移过程的处理方法及管理措施。该技术规范出台的意义为何？对企业何影响？

陈中华：《废铅酸蓄电池回收技术规范》标准适用于社会源废电池的回收和管理。该项标准规定了废铅酸蓄电池的收集、贮存、运输、转移过程的处理方法及管理措施，有利于规范生产企业对废铅酸蓄电池的回收利用，防止流入非法冶炼渠道造成二次污染。同时，提高废铅酸蓄电池残值利用率，有利于进一步降低原生铅使用量，有利于相关监管部门按照统一的规范对铅酸蓄电池行业后期监督和管理。本标准填补了废铅酸蓄电池回收技术标准方面空白，有望获得行业内的普遍接受和认可。同时，可以长久指导行业发展，对规范废蓄电池回收行业的发展和环境保护都将起到重要作用。

2016年，国务院办公厅下发《生产者责任延伸制度推行方案》，目前国内大型铅蓄电池生产和再生铅企业积极布局电池回收体系，但缺乏适用标准，从生态环境部到地方生态环境厅、局都在开展试点示范。国家环境保护铅酸蓄电池生产和回收再生污染防治工程技术中心(简称“工程技术中心”)从2016年起，就与生态环境部固体废物与化学品管理技术中心联合开展铅蓄电池回收试点工作，重点进行铅蓄电池回收技术和管理体系研究，并依托超威集团实地开展试点示范工作。《废铅酸蓄电池回收技术规范》正是在这样的背景下由工程技术中心牵头起草的。2019年初，生态环境部印发3号文、5号文，在全国范围内20个省市开展铅蓄电池收集和跨区域转运制度试点工作，该技术规范出台为试点工作提供了切实可行的技术支撑，同时有力地配合了《生产者责任延伸制度推行方案》的落实。

《废铅酸蓄电池回收技术规范》国家标准对企业大的影响就是明确了铅蓄电池生产企业落实生产者责任延伸制度的工作方向和工作要求，且该标准根据社会源废铅蓄电池来源分散、产量不固定、种类复杂等特点，在不违反国家政策法规、不造成不良影响的前提下，放宽了收集、暂时贮存、短途运输从业者门槛，简化管理要求，有利于提高企业参与度，充分调动生产企业的积极性。

锂电和铅酸各有所长

中国证券报：《电动自行车安全技术规范强制性国家标准》、“低速四轮车标准”、“电动快递运输车标准”等，都给锂电池快速进入提供了有利条件，铅酸蓄电池行业如何应对挑战？

陈中华：近年来，国家一直大力扶持锂电池发展，政策倾斜推动锂电行业快速发展，但锂电行业的问题也在逐步凸显。首先锂电行业的安全性存疑，近年屡屡发生的电池爆炸起火事件多是锂电造成的；其次，锂电的循环利用价值有待考证，目前锂电还无法做到铅酸电池这样的资源循环利用率，这意味着锂电在回收再生环节将面临更大的环境风险和资源浪费；第三，锂电的梯次利用技术还不成熟，以铁塔公司为首的梯次利用企业，在梯次利用过程中出现了一些问题。比如锂电型号的多样性，导致锂电储能无法匹配，精细化的检测和电池分类需要消耗大量人力、物力；第四，锂电的贮存运输安全风险较大，即使是报废的锂电仍然具有很大的能量，在贮存运输过程中需要危险货物车辆运输和绝缘处理，锂电从业者需要培训，目前这部分的政策、技术还有待完善；第五，锂电回收利用的环保问题仍需重视。尽管锂电一直号称清洁能源，但锂电生产和再利用过程中的有机物污染、重金

属污染等问题仍然存在，且处理难度更大；第六，锂电的回收体系建设亟须完善，锂电池报废期已经来临，大量的废锂电池回收渠道尚未完全建立，目前主要依托车企4S店建设回收体系，效果有待考证。

无论是《电动自行车安全技术规范强制性国家标准》，还是即将出台的“低速四轮车标准”、“电动快递运输车标准”，都是出于对安全、环保的考虑和对广大消费者负责的态度。标准的出台将促进电池行业的技术升级和更新换代，是企业创新发展的重要推动力。锂电和铅酸各有所长，新旧事物的更替需要时间和市场考验，电池企业要做的就是发挥好自身优势，拓展产品应用渠道，提升产品质量，更好地为消费者提供优质服务。