# 汇众蓄电池6-FM-75 12V75AH 价格

| | |
|---|---|
| 产品名称 | 汇众蓄电池6-FM-75 12V75AH 价格 |
| 公司名称 | 山东帕丽达电源有限公司 |
| 价格 | 10.00/只 |
| 规格参数 | 品牌:汇众蓄电池<br>型号:6-FM-75<br>电压容量:12V75AH |
| 公司地址 | 广州市南沙区黄阁镇莲溪村同乐巷七横巷支巷10号 |
| 联系电话 | 4008233598 15550433310 |

# 产品详情

人们相信，好的计算机是用电信号来处理而用光信号来传输。 ”美国东北大学物理学副教授斯瓦迪克 · 卡尔说。为此人们迫切需要一种芯片整合设备，既能用光输入，也能用电输入来进行逻辑操作。美国东北大学和韩国庆熙大学科学家共同发表在新一期《自然 · 光子学》杂志上的论文显示，他们在一块电子芯片上整合了电子和光的性质，并开发出一系列基于这种芯片的创新型设备，为制造混合光电逻辑元件提供了一种可升级平台，也代表了未来光电计算机制造中的一项关键性突破。去年，卡尔和本校机械与工业工程系副教授容俊中(音译)合作发现，如果把碳纳米管和硅连接，其界面上产生光感应电流的速度比传统光电二极管中的硅—金属界面更快。“ 这种能让电流 ‘ 突然激增 ’ 的性质有助于我们设计出用光开关的。 ”卡尔说。据物理学家组织网2月25日报道，他们利用这一发现，开发出一种新的基于光电二极管的逻辑设备，用碳纳米管和硅的混合连接，就可以用光和电两种输入来操控输出电流。他们还与韩国庆熙大学教授权永昆(音译)合作，运行了这些连接的计算模型。这些新开发的创新型设备包括三种新元件和一个升级设备。种是“ 与门 ”(AND-gate)，需要同时有电子和光输入而产生一个输出，这种开关要两因素同时具备才会触发;第二种是“ 或门 ”(OR-gate)，只要两个感光器其中之一输入，就会产生一个输出;第三种是一个4-比特光电数字—模拟转换器，可用于把数字信号转换为模拟信号，比如把MP3文件的数字内容转换成真实音乐，这种能力非常重要。升级设备是把25万个微芯片集成在一个约1厘米见方的晶片上，就像一个摄像机传感器的前端。虽然这种设备要充分发挥功能还要更多微芯片，但目前可用来测试他们的汇编程序是否可重复。

?????????????

电池短板制约整车生产 8月21日，在《电动汽车时代》与上海决策会议集团共同主办的“ 谁解新能源汽车零部件空心化危机 ”的沙龙活动中，汽车评论人士贾新光表示，新能源汽车的销量在整体车市下行的情况下保持了很好的增长态势，这种良好增长的主要原因还是高额补贴、免征车辆购置税、免费上牌等政策利好的驱动。“ 一旦补贴结束，部分新能源汽车好日子就不多了。 ”《中国汽车要闻》中文版主编、北京《智驾》杂志总编辑钟师也认为：“ 车企盯着补贴看，终有会出大问题的。 ” 毫无疑问，是政府补贴造就了新能源汽车的火热，但同时，在新能源汽车销量高涨也让很多企业措手不及，在产能不足的情况下，汽车销售浪费了很多机会。“ 爆发式增长 ”背后，暴露出电池在内的关键零部件出现大量供应缺口的问题，被快速激活的市场需求让上游零部件供应难题开始逐渐暴露。贾新光认为，在我国，根本就没有发展起强大的新能源汽车零部件产业。“ 有一种论调‘ 弯道超车 ’或者叫跨越式发展，以为可以在新能源汽车方面超过国际水平。但是，弯道超车战略的实施，是以整车发展为重点，企图以整车带动零部件产业发展。但是，实际上零部件并没有带动起来。 ” 而正是由于新能源汽车零部件发展特别是电池发展的短板，多家企业在新能源汽车销量大涨的情况下出现了产能不足问题，比较典型的是上汽，荣威550Plug-in是采用美国A123的电池，虽然，美国A123电池公司已经破产，且被万向公司收购，但其技术能力是非常不错的，美国A123电池生产基地是在上海，供应链是有周期的，销量井喷的情况下电池供货却不能及时跟进，产能也就不能满足市场的需求。荣威550Plug-in很长一段时间都陷在产能不足的状态中，眼下刚刚在产能方面刚刚有了起色。 比亚迪秦的电池虽然是自己生产，但也难保证供应。在不久前8月11日，比亚迪曾在全景网互动平台表示，比亚迪混合动力唐和秦无法按时交货，是由于目前公司的新能源汽车仍存在供不应求的情况，主要原因是公司的电池产能有限。新能源汽车生产大户北汽新能源同样也面临这样的问题和困境，北汽方面表示，虽然电池厂已经满负荷运转，但由于今年市场需求激增，新能源汽车的供应依然很紧张。今年前7个月，北汽已经销销售新能源车7500辆，但这也才是订单数量的四分之三。江淮也同样因为电池供应不上而无法让新能源汽车满足市场的需求。 电池这个新能源汽车的关键零部件已经成为整个新能源汽车产业链上的关键环节，而动力电池供应不足已成为制约新能源汽车销量增长的瓶颈。 明年产销会否双双跳水？ “ 国家对新能源汽车进行补贴，主要是对车企补贴，对电池企业没有资金支持，然而整车汽车并不做电池研发。 ”贾新光指出，电池成产应从成本导向型转向技术导向型。韩国和日本做动力电池的就8家（日本5家加上韩国3家），这8家占了全球动力电池近80%产量，而我国能做动力电池的有两三百家，实际做电池的却有2000多家，这2000家电池企业供货量约占了全世界17%-18%左右。贾新光建议：. 政府补贴应倾向电池生产企业，同时应该集中有限资金，突破几项核心技术，如电池隔膜、电极材料、永磁电机、碳纤维、芯片等。钟师则认为，造成产业集中度如此分散是因为“ 中国大多数电池企业都是成本导向型，而非技术导向型，要解决这个问题，产业体系和行业管理体制需要变革 ”。 给予新能源汽车补贴，是希望在电池技术还没有突破、成本又居高不下的情况下，鼓励企业加大对于新能源汽车的研发，同时鼓励消费者进行购买。等到2020年补贴政策取消后，笑到后的是那些能够将成本降下来，真正做到与汽油车相抗衡的企业。但企业必须掌握核心技术，才能降低零部件的生产成本。但眼下我们必须面对的现状是，电池核心技术瓶颈在短时间内无法突破。nbsp; 虽然企业已经开始砸巨资布局新能源汽车产业链，7月，江淮汽车宣布拟募集资金不超过45亿元，用于新能源乘用车及核心零部件等三个项目。比亚迪在6月也宣布拟募集资金总额不超过150亿元，用于投资铁动力锂离子电池扩产项目、新能源汽车研发项目。但这些布局和投资一来有一个产业周期问题，二来，这些项目的核心技术竞争力情况如何还有待观察。所以即便我们看到很多企业在向这个方面推进，但真正用到新能源汽车的生产上还需要有一个过程。 从这一角度看，我们就不难理解清华大学汽车研究所所长、汽车安全与节能国家重点实验室副主任陈全世的“ 双双跳水 ”论了，《证券日报》在引用陈世全的观点时是这样描述的：“ 能源汽车产业的爆发并不能掩盖关键技术的缺失，目前我国在整车集成、轻量化、电池、电机、电控领域存在的问题仍未得到妥善解决。可以预见的是，如果这些问 题一直没有得到有效的解决，批用户的满意度下降，可能会导致明年新能源汽车产量、销量双双陷入低谷。 ”

??????????????