

最近在淮海路咖啡馆和几位老朋友聊天，话题不知怎么就绕到了新能源上。一位做外贸的朋友问，现在满街跑的电车，它们退役下来的电池，是不是只能当废品处理了？他这个问题提得蛮好，格记（这次）倒是让我想起我们平时讨论的一个核心议题：电车的清洁属性，是否在其退役后依然延续？这背后，其实隐藏着一个关于“储能电池”的关键角色。

## 电车储能清洁有储能电池吗

最近在淮海路咖啡馆和几位老朋友聊天，话题不知怎么就绕到了新能源上。一位做外贸的朋友问，现在满街跑的电车，它们退役下来的电池，是不是只能当废品处理了？他这个问题提得蛮好，格记（这次）倒是让我想起我们平时讨论的一个核心议题：电车的清洁属性，是否在其退役后依然延续？这背后，其实隐藏着一个关于“储能电池”的关键角色。

我们首先来看一个现象。随着全球电动汽车产业的蓬勃发展，一个不可避免的“甜蜜的负担”正在形成——那就是动力电池的退役潮。根据行业预测，到2030年，中国累计退役的动力电池规模或将达到一个惊人的数字，比如国际能源署的相关报告就曾指出，如何管理这些退役电池将是影响整个电动汽车产业链环境效益的关键一环。如果处理不当，它们可能成为新的环境挑战；但如果能进行有效的梯次利用，它们就能从“移动能源包”变身为“静止储能库”，实现价值的二次跃迁。这恰恰回答了最初的问题：电车要实现全生命周期的清洁，储能电池不仅是“有”，更是“必须有”的一环。

那么，这些从电车上“退休”的电池，如何安全、高效地转变为可靠的储能单元呢？这绝非简单的拆装组合。它需要对电芯健康状况的精准评估、复杂的重组集成技术，以及一套能确保长期稳定运行的智能管理系统。这个领域，正是像我们海集能这样的企业深耕的方向。自2005年在上海成立以来，海集能近二十年来一直专注于新能源储能技术的研发与应用。我们在江苏的南通和连云港布局了两大生产基地，前者擅长为特定场景定制化设计储能系统，后者则专注于标准化产品的规模化制造，这种“双轮驱动”的模式，让我们有能力从电芯级评估开始，到PCS（变流器）、系统集成乃至智能运维，为客户提供一站式的储能解决方案。我们始终相信，真正的清洁能源，其价值应贯穿于产品的整个生命周期。

让我分享一个具体的案例，它或许能让你更直观地理解这个过程。在东南亚某国的偏远通信基站，电网覆盖薄弱，过去严重依赖柴油发电机，不仅运营成本高，噪音和污染也大。我们与当地运营商合作，利用经过严格筛选和重组后的电动车退役电池，搭配高效的光伏板，构建了一套“光储一体”的站点能源解决方案。

数据表现：这套系统部署后，该站点的柴油发电依赖度降低了超过70%，年均节省能源成本约40%。系统核心：其关键就在于我们为其定制的站点电池柜和智能能源管理系统，它们能够精准调度光伏发电、储能电池放电和柴油机备用，确保7x24小时不间断供电。

环境效益：原本可能被废弃的电池，在这里获得了第二次生命，持续为清洁供电贡献力量。

这个案例生动地说明，电车退役电池通过专业的梯次利用技术，完全可以在储能领域，特别是像通信基站、安防监控这类关键站点能源场景中，发挥巨大作用。这不仅是技术的胜利，更是一种循环经济理念的完美实践。

所以，当我们再回头审视“电车储能清洁有储能电池吗”这个问题时，答案已经非常清晰。电车的清洁，不应止步于行驶的零排放，更应延伸至电池生命终点的绿色闭环。储能技术，特别是梯次利用储能，正是闭合这个环的核心钥匙。它让电车的环保故事有了一个更负责任、更可持续的结尾。这不仅仅是技术路径的选择，更是我们对未来能源生态的一种责任与承诺。海集能在全全球多个国家和地区的项目实践也反复验证了这一点，无论是工商业储能、户用储能，还是我们重点深耕的站点能源领域，让每一份能源价值最大化、全周期绿色化，始终是我们的追求。

展望未来，随着电池技术的不断进步和回收体系的日益完善，你认为除了通信基站，退役的动力电池还能在哪些我们意想不到的场景中，继续发挥它的“余热”，照亮更多角落呢？

---

来源: <https://hjaiot.com>