

# 动力电池第三方检测报告遭质疑

■本报记者 卢奇秀

“那根本不是一份权威检测报告,测试标准都没用对,结果如何可信?”针对安徽皖鹏动力科技有限公司(下称“皖鹏动力”)提供的试验报告,合肥国轩高科动力能源有限公司(下称“国轩高科”)相关人士给出了这样的回应。

日前,皖鹏动力专门召开媒体吹风会,指控国轩高科生产的电芯存在质量缺陷,并提供了由第三方检测机构——上海机动车检测认证技术研究中心有限公司(简称“上海汽检”)出具的试验报告,但国轩高科相关人士表示,这份报告试验标准误用,根本不具有说服力。

第三方检测机构是产品质量重要“把关人”。然而作为国家级产品认证机构的上海汽检却受到质疑,这其中是否存在工作疏漏?在动力电池快速发展的今天,经过层层检测的产品仍频繁发生安全事故,是否检测环节本身就存在问题?

## 试验标准存在争议

据皖鹏动力相关负责人介绍,此前公司采购了国轩高科大量电芯产品,并于去年4月开始批量供货,这些产品在此后数月中接连发生多起电池包自燃和爆炸事故。皖鹏动力怀疑电芯存在质量缺陷,并于今年5月,委托其他企业到第三方机构进行检测。

欧鹏动力向记者提供的这份标注由上海汽检6月29日出具的试验报告显示,今年5月24日至6月16日,上海汽检依据GB/T 31485-2015《电动汽车用动力电池安全要求及试验方法》、GB/T 31486-2015《电动汽车用动力电池性能要求及试验方法》、GB38032-2020《电动客车安全要求》以及企业提供的《电池测试方法》,对国轩高科生产型号为IFR32135-15Ah的14个锂离子电池单体进行加热、挤压、针刺、热失控等8项试验,有1颗出现起火,2颗起火且爆炸,样品试验后呈“报废”状态。

对此,国轩高科相关人士回应称,为皖鹏动力提供的电芯用于两轮车领域,试验应采用针对两轮车的试验标准,而非针对电动汽车和客车的标准,“即便是用汽车的检测标准,也应该用新国标进行试验,而不是采用2015年的旧标准。”

据介绍,我国汽车动力电池检测标准大致分为3个阶段:2015年之前的汽车行业标准、2015年的国家推荐性标准、2020年的国家强制性标准。工信部组织制定的GB/T 18384-2020《电动汽车安全要求》、GB/T 38031-2020《电动汽车用动力电池安全要求》强制性国家标准已于今年1月1日起开始实施。而针对电动自行车试验的GB/T 36972-2018《电动自行车用锂离子蓄电池》国家标准也早在2019年7月开始实施。

## 抽样检测应获双方认可

既然有新标准和具体应用场景的标准,检测机构为何不采用?记者致电上海汽检报告主检人采访相关问题,对方不予回应,后又多次拨打电话,均无人接听。

上海汽检官方网站显示,上海汽检是华东华南地区唯一的第三方国家级机动车产品检测机构,公司已经获得汽车、摩托车产品的全部国家授权,包括国家工信部《道路机动车辆生产企业及产品公告》(下称《公告》)检测、国家认监委车辆及零部件产品3C认证检测等。

据介绍,采用不同标准对试验结果有直接影响。上海汽检出具报告中挤压试验测试变形量为30%,而在新国标中针对单体电池试验变形量要求是15%,30%的变形量是针对电池包或系统的试验方法。热失控试验也是对电池包或系统而非电池单体。新国标也取消了针刺试验。

“这并不是说,新国标没有旧国标严格。”中国汽车动力电池产业创新联盟测试验证分会相关负责人指出,国家强制性

标准取消了单体针刺试验和降低单体挤压试验变形量,主要考虑是标准的普适性,且重点加严了系统层级的安全要求,试验项目更贴近整车实际使用场景。

如今,双方纠纷已经诉诸司法。那么,一份存在争议的试验报告会被司法部门采纳?上海化工院检测有限公司电化学测试部部长许铤向记者表示,动力电池发生重大安全事故会由相关部门成立专案调查组。“一般的产品质量纠纷,司法部门会查验收生产方的标准认证情况,若存在争议抽取产品送检,也应由双方在场,采用双方都认可的标准,项目进行试验。”

## 不合规操作依然存在

近年来,频频发生的安全事故引发了人们对动力电池安全的担忧,第三方检测机构在确保产品质量方面被市场寄予厚望。

但多位受访者表示,检测机构对委托方送检的样品进行检验,送检样品的代表性和真实性由委托方负责。这就意味着,这里面存在一定的“活动空间”。例如,检测认证要耗费大量人力、物力和财力,动力电池企业基于产品快速上市需求,就可能滋生“伪造产品检测报告”“先出检测报告再补试验”等投机行为。

2018年9月,国家市场监督管理总局就曾对“买证卖证、关键认证环节走过场”等乱象进行过严厉打击。

然而,市场上仍然存在号称“动力电池强检快速通道”的机构。其中一家机构的张姓工作人员称,他们拥有汽车领域国家级检测机构工作十几年的资深检测人员,对于各类检测任务流程有深刻了解,与国内各大检测机构都有联系,最快10天就能出具国家强制测试认证报告。“尤其善于解决时间有限、产品测试不合格等复杂问题。”

据了解,对强制认证产品,企业应向主管部门授权的认证机构申请产品质量认证,

认证合格后,由认证机构颁发产品质量认证证书或报告。也就是说,通过国家强制检测,是动力电池流向市场的前提。目前,全国具备工信部车辆《公告》强制性检测资质的动力电池检测机构约有30家。

许铤向记者坦言,目前,绝大多数检测机构都能按照有关标准客观、公正地出具检验结果或认证证明,但不排除个别小机构存在不合规操作。

## 安全需要全产业链把关

值得注意的是,即使通过规范的测试认证,也不意味着动力电池产品在安全性和可靠性方面完全没有问题。

“动力电池通过一系列检验认证项目,发生起火爆炸的概率非常低,但并不是不会发生。在实际应用中,动力电池系统所遭受的误用、滥用环境很可能比试验条件更加恶劣。比如,导致电池包严重变形的交通事故、长达几十分钟的外部火灾等。”业内人士向记者进一步表示,除了外部因素之外,锂电池产业链包括原材料供应商、电芯生产商、整包生产商、整车厂和终端用户,任何一个环节出现问题,都会导致事故的发生。

上述人士强调,制造业没有绝对安全,尤其是动力电池还属于新兴产业,要通过技术进步等手段,提高产品质量。整体而言,动力电池安全是一个系统课题,检测认证仅是其中一环。加强产品质量、抽查监督等,都是提高产品安全性的重要手段。

许铤表示,产品质量的责任主体应该是生产者。检测机构仅对来样负责,企业送样时,应挑选具有代表性的产品进行送测。认证机构也要核对产品,确保送检产品与生产产品是一致的。在他看来,产品检测认证应采用全生命周期理念,从产品概念或设计初期即开展认证评估工作,并且把工作延伸到零部件的认证,以提供更全面的质量保证。

上接1版

# 油气稳产保供底气足

中国石油大学(北京)油气政策与法律研究中心主任陈守海表示,以前“三桶油”都需要依赖自己有限的管道来布局销售市场,管网公平开放后,他们可以在全国各地组建销售公司,市场布局不再受到限制。

“三桶油”市场扩围的同时,城燃企业也开始携手国际天然气资源商,主动寻求海外资源,不断推动市场化改革加速向前。以佛燃能源与bp的合作为例,根据双方签订的天然气购销协议,bp自今年起向佛燃能源提供为期两年的管道天然气资源,年合同量为30万吨。该合作成为国内城市燃气企业与国际天然气资源商直接合作的一次新突破。城燃企业向国际供应商采购天然气资源,有利于丰富气源采购渠道,引入多元化气源,保障稳定供应。

市场化改革持续推进,国内油气资源交易形式也日益多样化。例如,为积极探索国内成品油市场化交易的创新模式,中海油广东销售有限公司通过上海石油天然气交易中心,多次开展汽柴油现货挂牌和竞价交易,已吸引众多市场主体报名参与。该交易方式可以进一步降低上下游双方交易成本,提高交易效率、整合交易资源,拓宽交易渠道。

“市场化改革使得很多市场主体进入下游领域,资源供应来源由此变得更加多元,从而提升了保供的整体能力和水平。”郭焦锋说,现在“管住中间、放开两头”才刚刚起步,一些机制还没理顺,相信随着国家管网公司运营机制的不断完善,“全国一张网”的运营机制将对油气保供起到更大促进作用。

## 自主技术应用捷报频传

日前召开的中央经济工作会议强调,要增强国内资源生产保障能力,加快油气等资源先进开采技术开发应用。在多位受访者看来,加快油气科技自主创新步伐,是实现“能源的饭碗必须端在自己手里”的关键所在。

郭焦锋指出:“技术进步是油气保供的核心,不管是油气的勘探开发,还是储存运输以及下游的生产加工,都离不开技术进步。有了技术进步,才能提高效率,提高应急能力和水平,保障能源的安全供应。”

就在近日,中国海油“深海一号”气田勘探开发项目组获评2021年第二批“央企楷模”。据了解,我国海域深水油气资源约300亿吨油当量。向深海要油气,成为保障国家能源安全的重要方向。2014年年底,“深海一号”大气田项目正式启动,项目组开启了建设“南海万亿方大气区”的征程。今年6月25日,“深海一号”气田正式投产供气。它每年将为粤港澳大湾区、海南自贸岛建设和能源结构转型提供坚强保障,为实现“双碳”目标贡献力量。

据介绍,“深海一号”能源站是我国自主研发建造的全球首座十万吨级深水半潜式生产储油平台,它的建造实现了3项世界首创技术,以及13项国内首创技术,是中国海洋工程装备领域的集大成之作。

今年5月,我国自主研发的第一套浅水水下采油树系统在渤海试油成功,打破了西方石油公司的技术垄断,与国外同类产品相比,该系统重量减轻40%,成本降低30%。

为加快天然气产供储销体系建设,中国海油攻克超大型LNG储罐核心技术,全球自行设计的27万方全容量LNG储罐于今年6月正式开工建设,为实现“双碳”目标注入新动能。

“无论从哪个领域来讲,技术创新肯定是解决能源问题的根本手段。”陈守海表示,就上游勘探开发来说,像“深海一号”这样的技术创新成果,必然使我们能够发现、开采更多的油气资源,进入新的领域。“原来不能发现、不能开采的,变得能够发现、能够开采,或以更低的成本发现和开采,大大提高了油气资源储备量和供应安全程度。”



全国内河首座岸基式LNG加注站投运

## 图片新闻

12月20日,由淮河能源控股集团投资建设的芜湖长江LNG船舶加注站完成了“新长江26007”LNG动力船加注作业,标志着全国内河首座岸基式LNG加注站建成并投入试运营,也标志着“气化长江”迈出实质性步伐。

据悉,该加注站年设计加注能力3.02万吨,对于推进长江内河航运绿色发展,助力交通行业落实“碳达峰、碳中和”目标具有重要意义。孙飞/摄

中国工程院院士王金南:

# 尽快建立碳排放总量控制制度

■本报记者 姚金楠

2030年前实现碳达峰有没有更具体的时间段?各地方要如何因地制宜实现梯次达峰?对于重点行业、重点部门该如何控制碳达峰节奏?日前,中国工程院院士王金南指出,针对碳达峰、碳中和目标的实现路径,“我们还有国家、地方和行业三个层面的问题需要进一步确认。”

## 排放总量控制制度是关键

“就国家层面而言,我们现在已经提出在2030年前实现碳达峰,但是在宏观政策层面并没有给出明确时间。”王金南判断,我国实现碳达峰的时间节点应该在2027-2029年。

此外,对于具体峰值,王金南也提出,当前,各类研究机构和学者对于我国碳达峰的峰值数据预测众说纷纭。

例如,根据全球能源互联网发展合作组织编写的《中国2030年前碳达峰研究报告》,我国全社会碳排放能够在2028年左右达峰,峰值为109亿吨左右;中信证券发布的《碳达峰全景图:新目标、新结构、新机遇》显示,2030年,我国实现碳达峰的峰值约在116亿吨;在今年4月的

“十四五”氢能产业发展论坛上,中国氢能联盟专家委员会主任、同济大学教授余卓平预计,我国将于“十五五”初期实现碳达峰,峰值不超过130亿吨。王金南表示,在后续相关工作中,“应该在国家层面给出峰值的基本范围。”

在明确时间和峰值范围的基础上,王金南强调,碳达峰、碳中和的核心就是排放总量控制,应尽快建立起国家层面的排放总量控制制度。“特别是在‘十四五’期间,主要是排放增量的总量控制,而不是存量的总量控制。”

## 各地方应落实梯次达峰

2021年中央经济工作会议指出,创造条件尽早实现能耗“双控”向碳排放总量和强度“双控”转变,加快形成减污降碳的激励约束机制,防止简单层层分解。“简单粗暴的层层分解必须杜绝。”王金南表示,“但对于各地碳达峰、碳中和工作,也要切实赋予地方相应的责任”。

王金南对各个省(区、市)2020年的二氧化碳直接排放量进行统计分析后认为,要结合不同省(区、市)碳排放的实际

情况,作出梯次达峰的安排,制定有针对性的地方达峰行动计划。

“例如,北京等地的人均国内生产总值远高于全国平均水平,且已经实现碳达峰,应着力实现碳排放量的稳中有降。江苏等东部发达省份的人均国内生产总值已经高于全国平均水平,需要努力在‘十四五’中期实现碳达峰。”王金南指出,在大多数人均国内生产总值与全国平均水平接近的地区,都要力争在“十四五”后期或者“十五五”前期达峰;而在人均国内生产总值和人均二氧化碳排放量都明显低于全国平均水平的欠发达地区,则要争取在“十五五”中后期达峰;其余个别地区在2030年左右争取尽早实现达峰。

## 抓住重点行业“牛鼻子”

“与国家地方层面相比,当前最现实的问题是明确重点行业和相关行业的碳达峰路径。比如钢铁、水泥、有色金属等工业行业什么时候达峰?峰值是多少?碳排放大户的电力行业什么时候达峰?交通、建筑两个重要领域又有哪些安排?”王金南研究发现,当前,钢铁、水泥、化工等

主要工业领域叠加电力、交通和建筑行业的碳排放量已经占到全国碳排放总量的90%以上。“抓住这些重点行业,就相当于抓住了碳达峰、碳中和工作的‘牛鼻子’。”

王金南透露,电力和工业行业到底谁应该优先实现碳达峰在研究领域一直小有争议。“我认为,还是要工业行业先达峰。毕竟电力行业情况更为复杂,还涉及到国家能源安全等问题,还有大量的准备工作要做。”

对于“情况复杂”的电力行业,王金南表示,2020年,包含热电联产在内,我国电力行业的二氧化碳排放量达到了45.8亿吨。加速风电太阳能发展,完善新能源消纳机制,落实风光开发保障政策以及提早谋划核电和生物质能等,均是推进电力行业碳达峰的主要措施。“若采取有效的控制措施,电力行业的碳排放将在‘十五五’末期至‘十六五’初期达峰,峰值约为50.6亿吨。”

