

绿动中国

Lü dong zhong guo

环保部重拳治污
将启动一批重大项目

导报讯 2013年全国环境保护工作会议即将召开。相关人士表示,更严格地开展节能减排工作,优先解决损害群众健康的突出环境问题,是今年全国环保工作的重点。鉴于近期发生的大范围空气污染,环保部将强化空气监测,鼓励有条件的地方提前实施空气质量新标准监测,并细化区域联防联控规划。

据悉,依托“十二五”循环经济相关科技发展规划,选择启动一批关系全局的重大技术项目和重点工程,加大对节能减排科技研发的支持力度也将是环保工作的重点。

(李玲)

灰霾污染监控预警机制
亟待建立

导报讯 近日,在中国环境科学学会等召开的“雾霾与公众参与”科普沙龙上,中国环境科学院研究员白志鹏说,我国应建立灰霾污染监控预警机制,一旦预测到可能发生大规模、严重的灰霾污染,就要提前启动污染源削减行动,警示公众。

白志鹏说,“我们需实施监控预警,动态解析污染源。还要研究停产多少企业、停驶多少机动车,将需花多少钱,而公众的健康和社会收益是多少,经济影响会怎样……只有通过这样系统的科学研究,才能形成更好的决策。”

(李禾)

北京:大气严重污染时
拟强制部分机动车停驶

据新华社电 《北京市大气污染防治条例(草案送审稿)》19日起向社会公开征求意见。其中规定,在大气受到严重污染时,市政府可采取包括部分机动车停驶在内的限制性应急措施。

根据草案送审稿,北京市对主要大气污染物排放实行总量控制,按照空气质量改善计划,逐步削减主要大气污染物排放总量。

(赵仁伟)

湖北整治油气污染



导报讯 湖北省环保厅日前下发通知,要求切实加强全省储油库、加油站和油罐车油气污染治理工作。通知强调,对新建、改建、扩建储油库和加油站,未按要求落实油气污染治理措施(包括在线监控设施)的,环保部门不予通过环评审批和环保“三同时”验收。对已建储油库和加油站未配套油气污染治理设施的,要分期分批下达限期治理通知书。对不落实环保要求的单位,环保部门要加大执法力度,实施限期改正、挂牌督办、限期治理、停产整治或关停等措施。

(喻妙 余桃晶)

天津将建我国首个聚酯
循环利用产业化项目

据新华社电 中国运载火箭技术研究院18日在天津宣布,其下属企业北京航天万源科技公司将投资3.8亿元在天津开发区建设我国首个PET原级资源化循环利用产业化项目,年可回收5万吨旧可乐瓶、矿泉水瓶等聚酯瓶,生产可多次循环利用的食品级聚酯瓶,相当于年减少约30万吨石油消耗,具有较高环保价值。

据北京航天万源科技公司总经理刘宏斌介绍,该项目将回收旧可乐瓶、矿泉水瓶、果汁瓶等聚酯瓶,经过粉碎、清洗、挤出造粒等工艺,生产出再生瓶级聚酯切片,然后将再生聚酯切片与原生聚酯切片按照一定配比加工,最终制作可多次循环利用的食品级PET瓶。

(孙洪磊)

E 写在前面

裹挟着雨雪,消散仅两三日的雾霾大有卷土重来之势,如何拔“雾”见日成为社会各方亟待思量的重要问题。环保部日前表示,汽车已成为城市空气污染物的主要来源。如何通过减少机动车尾气排放等措施改善城市环境空气质量?如何做做大燃油添加剂这一节能环保市场?车用油品质量升级缘何举步艰难?导报记者带你一探究竟。

(徐松丽)

E|呼吸之痛·探访

环保部政策加码治理机动车尾气污染

燃油添加剂市场迎转机

在山东加油的所有机动车中,大概每300辆车才有一辆加添加剂。随着环保部出台政策加强机动车尾气排放监管,燃油添加剂这一巨大的节能环保市场或迎转机



20日下午,济南经十路上,望不到头的雾霾与机动车排放的尾气“交相辉映”

张宜俊 摄

◆导报记者 孙秀红
见习记者 张宜俊 济南报道

虽然遮天蔽日的雾霾上周已经从北方的多数城市散去,但如何通过减少机动车尾气排放等措施改善城市环境空气质量却不能就此放松。环保部近日表示,我国将全面实施机动车氮氧化物总量控制,从行业发展规划、城市公共交通、清洁燃油供应等方面采取综合措施,协调推进“车、油、路”同步发展,大力防治机动车尾气污染。

“从去年夏天到现在只卖出一两盒燃油宝,从上周开始,我们开始搞促销,每盒燃油宝从80元降到50元,但仍没卖出一瓶。”19日,位于济南二环东路的轮库汽车服务连锁店前停满了排队等候洗车的汽车,却没有哪名车主主动询价燃油宝。该店工作人员告诉经济导报记者,他们打算处理掉最后的五六盒燃油宝后,就不再上这类产品了。

环保部机动车排污监控中心研究员韩应健向导报记者介绍说,油品质量直接影响机动车尾气颗粒物排放的多少,选用优良的燃油清净剂是减少颗粒物排放简便有效的方法,应积极鼓励使用。

不过,山东首家获得自主知识产权的第五代燃油清净剂生产企业——山东吉利达能源科技有限公司董事长许国权20日告诉导报记者,在山东加油的所有机动车中,大概每300辆车才有一辆加添加剂。也许,随着环保部出台政策加强机动车尾气排放监管,燃油添加剂这个巨大的节能环保市场将迎来转机。

司机有的追捧有的质疑

为了解燃油添加剂的销售状况,19日16时-17时,导报记者在位于济南市山大路的中石油加油站观察了一个小时,发现在几十辆前来加油的汽车中,只有3名车主购买了添加剂类产品。

导报记者采访了刚从加油站内存35元购买了一瓶100ML昆仑之星汽油复合剂的司机李睿。他说,听朋友说,这类产品挺有效,但他加过两次并没有感觉到明显的节油效果。“也许时间久了才有效果。”

来此加油的司机高先生说,他的车跑了

8万多公里,估计发动机内积聚的沉淀物比较多,因而从去年开始,他定期使用昆仑之星汽油复合剂,但都是从网上购买的。“加油站卖的35元一瓶,网上15元就能买到。”

不过,对燃油宝之类的产品,司机武平不屑一顾。他说,第一次使用燃油宝,是加油站的销售人员推荐的,试用了一次,但没发现什么效果,以后就再也不买了。“节能能节省多少升汽油呢?一瓶35元,这些钱可以加近5升93号汽油,节能能节省5升吗?”

据了解,和武平一样,对添加剂效果持怀疑态度的司机并不少,这是他们拒绝此类产品的主要原因。山东新南方物流有限公司董事长孙玉奎坦言,该公司的货车曾加过清净剂类产品,“但早就不加了,不知道效果如何,现在来推销柴油节能清洁产品的都被我拒绝了。”他直言不讳,尽管节能降耗是物流公司降低成本的重要手段,但在柴油添加剂类产品效果不明确的情况下,他不能不谨慎。

上述加油站工作人员告诉导报记者,最多时每天能卖出100多瓶添加剂,消费者以高档私家车为主。

当导报记者以消费者身份在位于济南市二环东路山东财经大学附近的中石油加油站询问汽油添加剂时,工作人员表示,一天能卖出几十瓶昆仑之星汽油复合剂。但据导报记者观察,实际上主动购买汽油添加剂的司机很少。

添加剂弥补燃油不足

韩应健告诉导报记者,使用汽、柴油添加剂,弥补油品质量的缺陷和不足,是国外成品油市场的通行做法。

在我国,为提高燃油品质,成品油在销售前一度添加清洁剂。但2008年底,国家发改委发布了取消燃油清净剂加价的通知。此后,燃油添加剂以小包形式在全国各地加油站、汽车美容店及汽车4S店销售,由消费者自主购买添加。

“降低机动车尾气排放,要协调推进‘车、油、路’。”在韩应健看来,在我国成为全球第一机动车产销国的背景下,机动车尾气排放成为环境污染的重要来源,是造成灰霾、光化学烟雾污染的重要原因,降低机动车尾气排

放迫在眉睫。在影响机动车尾气排放的三大因素中,油品质量还有很大提升空间。

提高油品质量,除了要提高汽、柴油车排放标准促进燃油标准外,适量添加燃油添加剂可起到立竿见影的效果。

据许国权介绍,去年该公司生产的燃油品质提升剂经环保部有关部门检测,能使柴油车PM2.5降低21%,同时能有效降低柴油车尾气中的氮氧化物、碳氢化合物及一氧化碳。因而许多炼油厂都使用其产品,部分物流公司也与他达成了合作协议。

减排不能仅靠消费者自觉

在油价高企的情况下,节油成为消费者的共识,但希望通过消费者提高环保意识改善环境空气质量,在许国权看来不太现实。小包装燃油添加剂销售遇冷就是例证。

“机动车尾气中的PM2.5主要是柴油车排放的,汽油车只排放微量的PM2.5,因而通过企业提高油品质量是降低机动车尾气污染的关键。”许国权说,许多加油站销售给私家车的小包装添加剂到底节能减排效果如何,没有权威部门的认定,很难明确,这也不是降低PM2.5的主要措施。货车和客车等柴油车才是PM2.5的主要“贡献者”,占了机动车排放的PM2.5的95%左右。他表示,货车和客车基本上每天都在路上行驶,不仅尾气中污染物含量高,而且消耗的柴油量大。现在我国的燃油销售中,柴油占了总销量的70%,汽油仅占30%,防治机动车尾气污染,柴油车应一马当先,炼油厂、物流企业、运公司应该成为主要的控制目标。

“治理雾霾,限行不能治本,提高油品质量,机动车排放才能达标。对此,山东有良好的法规保障。”许国权说,山东是全国首家实施机动车排气污染防治条例的,这为防治机动车尾气污染提供了强有力的政策支持。不过,自2011年10月1日开始施行的《山东省机动车排气污染防治条例》在实际执行中并不理想,他认为,这需要政府的强力推进。



E|呼吸之痛·商机

节能环保走热 产品销售难觅

环境污染将催生气候商业

◆导报记者 曹凤芹 德州报道

日前,全国多省市遭遇的雾霾天气再次引发人们对气候改善的关注,为应对雾霾天气,各地纷纷采取关停污染严重企业、停止工地施工、车辆限行等举措降低污染源。

面对日益严重的空气污染,最有效的方法之一就是发掘新能源。但由于成本高于传统能源,节能项目、可再生能源的竞争力大打折扣。在19日于德州召开的“全球气候改善高峰论坛”上,国家应对气候变化战略研究和国际合作中心主任李俊峰表示,新能源行业面临的问题是商业模式的问题,是改变消费者消费观念的问题,“新能源行业应该像房地产、汽车、IT一样,建立一个全球模式。”

应对气候变化需企业参与

李俊峰说,日前我国中东部出现大面积的雾霾天气,都是因为人类活动影响到气候

发生变化,而在雾霾中,50%-80%的颗粒物均来自燃煤排放。

“目前我国已经成为世界第一碳排放量大国。”联合国环境规划署驻华代表张世钢称,我国目前正处于经济发展转型期,经济的快速增长也伴随着对环境的负面影响,如果保持目前的经济发展模式,地球机能将可能导致不可逆转的改变,“未来气候领域的核心依然是减排。”因此,进行节能减排,实现低碳可持续发展至关重要。

“气候改善需要达成科学共识、政治共识和商业共识。”李俊峰表示,目前,虽然世界各国政治家还在对减排所承担义务讨价还价,不断争论,但绝大多数国家都已经采取行动。

李峻峰同时表示,企业是社会经济发展的主体,没有企业的参与,就不能真正应对气候变化,人类能采取的真正行动——提高能源效率,开发低碳能源,如可再生能源等,都需要形成商业的共识。通过商业的手段,推动新能源的利用,推动节能减排。

新能源产业应建新商业模式

“气候如此恶化了,全球如此重视了,可我们的身边,有低碳店、节能环保电子产品店吗?都没有。”国际太阳能学会副主席、皇明太阳能股份公司董事长黄鸣认为,汽车时代到来后,城市遍布汽车销售4S店;信息时代到来后,城市遍布电脑、手机卖场。而热热闹闹的新能源和节能环保时代,却难以找到和普通人们生活直接相关的节能环保产品,以及售卖节能产品的店面、专柜和展区。

黄鸣认为,“全球都有气候改善的需求,却没有这样一个产业,这是一个奇怪现象。”“现在的消费者可以花费几千元去购买一个iPhone,却不会用几千块去更换一个太阳能热水器,消费者的消费观念亟待改变。”李俊峰认为,新能源产业应当建立全新的商业模式,让所有人都知道更换新能源产品,保护地球环境是值得的。

E|呼吸之痛·难点

尾气排放超欧洲水平 15倍

炼厂设备改造
卡脖油品升级

◆导报记者 王伟 济南报道

17日,环保部发布汽车“国五”标准的二次征求意见稿,首次提出控制颗粒物排放。这意味着今后我国将出台最严格的“国五”汽车排放标准,车用油品的质量升级也被提上议事日程。

“油品质量升级的阻力来自炼厂设备装置的升级压力,要顺利推进油品升级,必须由国家出台强制性的标准,同时对炼油企业进行补贴,以调动其积极性。”中国石油大学中国油气产业发展研究中心主任董秀成接受经济导报记者采访时表示。

“油品质量的每一次升级,炼厂都要伴随着巨额的成本投入,通过调研和不完全统计,三大石油炼化企业若将车用汽柴油全部由国三升级为国四,其投入将达500亿元之多。”卓创资讯油品分析师王能对导报记者表示。

油品升级一次
单车污染减少30%-50%

王能认为,限行等措施只是治标,要治本,必须从源头控制,促进高清洁油品的全面置换。

然而,我国油品质量升级却滞后于相应排放标准升级的步伐。王能分析说,以汽油车为例,国五汽油车排放标准从2011年7月1日开始实施,截至目前,除北京自去年6月份开始置换为国五标准汽油,上海、广州及江苏部分城市汽油执行国四标准外,其他大部分地区仍使用国三标准汽油,多数地方炼厂甚至继续生产国二标准汽油。

按国三汽油的标准,硫含量不得大于150ppm。这一标准的硫含量比日本和欧洲高出15倍。

“使用高品质油品是减少机动车排放的重要方法之一。北京实行国五后的变化就是最好的证明。”王能说。

北京市环保局监测数据显示,北京市机动车排放标准平均每3年进行一次升级,每提高一次标准,单车污染可减少30%-50%。

山东省工商联石油与清洁燃料业商会会长张成如表示,油品升级是大势所趋,可以减少氮氧化物的排放量,在一定程度上降低PM2.5的浓度。

设备升级压力

依照《重点区域大气污染防治“十二五”规划》,我国今年年底前全面供应国四车用汽油,尾气排放中硫含量浓度将降至欧洲水平的5倍左右。

“如期完成这一进程的难度很大。炼厂设备升级投入大,没有积极性是主要原因。”董秀成说。

“地域有差异性,不可能一刀切,都换成国五,资源配置跟不上,炼厂装置的升级也很难跟上。”金银岛分析师韩景媛说。

仅从2005年启动国三汽柴油的质量升级以来,中石化改造投资累计已超过100亿元。在前两轮油品质量升级改造中,中石化的投入也在80亿元左右,还只是汽油生产装置改造,不包括配套设备的改造投入和前期研发。

“油品质量升级缓慢,最直接的原因是符合相应质量标准的资源供应量不足;更深层次的原因则是炼油企业进行油品升级的成本问题。”王能说。

在董秀成看来,国家对于油品升级没有相应的减税及补贴政策,巨额成本得不到嫁,自然就抑制了炼油企业主动进行油品质量升级的积极性。

相对于中石化、中石化等主营企业,地炼企业的设备改造压力尤甚。一家地炼企业的管理人士向导报记者透露,目前山东地炼60%-70%的厂家具备生产国三汽油的能力,能生产国四汽油的厂家只有寿光炼厂、金诚石化、海科石化等为数不多的几家,其主要原因来自设备升级的压力。“上马一套5万吨的脱硫装置,仅装置就需要2000万元。这对地炼企业的资金实力是个考验。”

在韩景媛看来,我国分阶段、分批次推进油品升级有两个主要原因,除了炼厂生产高标号汽油需要装置的配合,另外一个原因是地方消费不同,价格接受起来有差距。

“油品升级后价格提高最终会转嫁到消费者身上。”王能分析说,以国五标准汽油为例,目前,京592号汽油零售价为7.81元/升,而天津地区国三93号汽油价格仅为7.42元-7.48元/升,每升价差0.33元-0.39元。同样,柴油价格若伴随升级而提高,将通过物流、基建等传导至百姓生活的各个方面,并最终造成相关行业物价水平的提升。