

陕西提前3年供应国V车用油品,成本由省属国企消化承担

油品升级能比标准跑得快?

◆本报记者肖颖 冯永强

油品质量是影响机动车尾气排放的重要因素之一。去年10月1日,陕西省范围内的加油站开始全面供应国V标准车用

汽、柴油,继北京、上海、广东等一线城市市后,成为西部首个率先提前3年实施国V标准车用油品的省份。为何提前3年实施?如何确保顺利实施?目前实施的情况如何?记者日前就此展开了调查。

●陕西省较国家规定的时间表提前3年供应国V油品,一方面迫于严重的雾霾环境压力,另一方面在于陕西国V成品油生产技术研发已储备到位,推行条件较为成熟

●为了避免价格频繁波动对群众生活和企业的成本造成影响,陕西油品升级未对汽、柴油零售价格调整,相关成本由国有生产和经销企业承担消化

为何决定提前3年供应国V油品?

汽车保有量快速增加,迫于环境压力;国V车用汽油降低了硫含量、锰含量、烯烃含量的指标限值

为推进油品升级,去年5月,国家发改委印发的《能源行业加强大气污染防治工作方案的通知》,明确要求到2017年底,全国范围内供应国V标准车用汽、柴油。

随后,陕西省发改委、环保厅等相关部门发文要求,从去年10月1日起在全省范围内实施成品油质量升级行动,全面推广使用国V标准车用汽、柴油。

为什么较国家规定的时间表提前3年实施国V油品?

陕西省环保厅相关负责人解释说,一方面迫于严重的雾霾污染环境压力,另一方面在于陕西国V成品油生产技术研发已储备到位,推行条件较为成熟。

根据2013年环境保护部公布的74个城市空气质量评价结果显示,西安排在后8位;虽然2014年后10个月西安连续退出后10位,但仍处于后10位的边缘,PM₁₀和PM_{2.5}分别超标110%和117%。

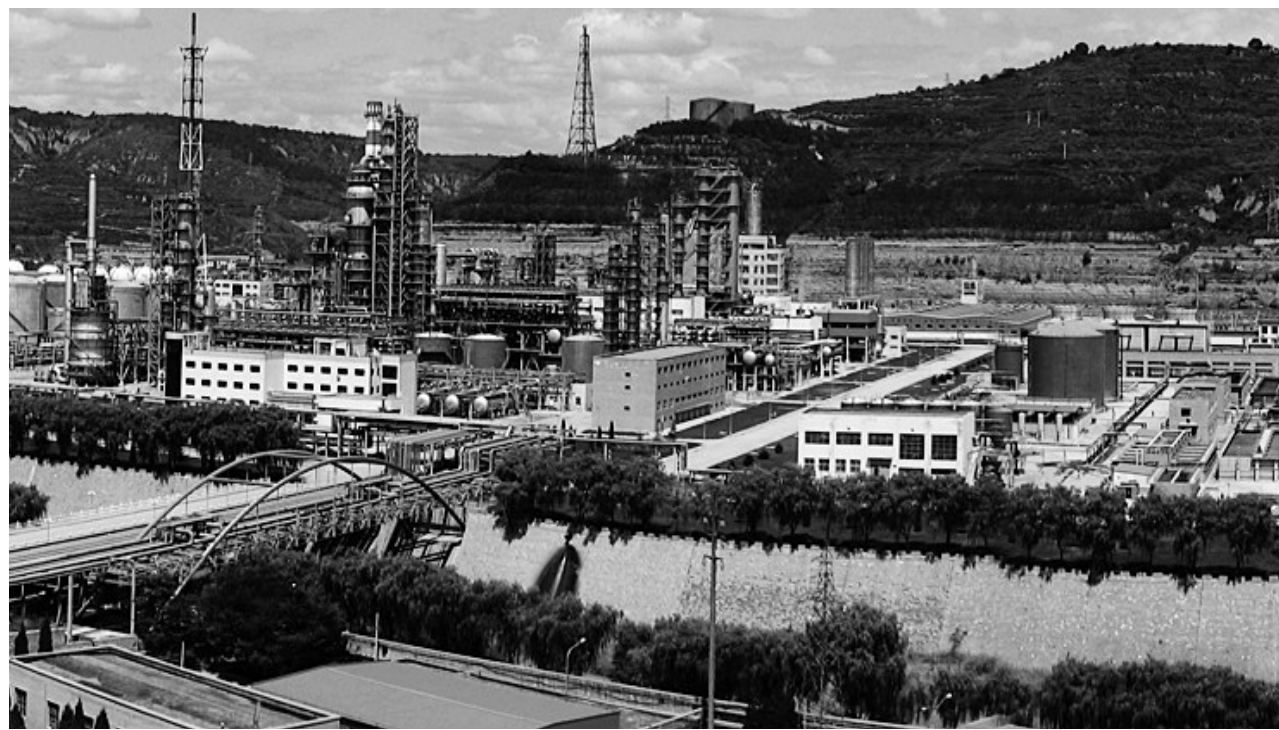
关中的渭南、咸阳污染程度紧随西安,即使身处陕南水乡的汉中情况也不容乐观。

研究表明,对大城市而言,机动车尾气是雾霾的重要“元凶”之一。据了解,2013年年底陕西省机动车保有量已达603万辆。2014年7月,西安市机动车保有量突破200万辆。随着西安乃至全省汽车保有量快速增加,机动车尾气对空气质量的影响也日趋严重。

相关人士告诉记者,国V车用汽油相比国IV的环保优势主要在于,降低了硫含量、锰含量、烯烃含量的指标限值。

其中,硫含量是车用汽油中最关键的环保指标,其指标限值由50ppm降为10ppm,即每公斤国V车用汽油硫含量不超过10毫克,较国IV降低了80%。

对人体健康和汽车排放系统都有不利影响的锰,其含量指标限值由8mg/L降低为2mg/L;烯烃含量由不大于28%降低到不大于24%,将进一步降低汽油蒸发排放造成的光化学污染,减少汽车发动机进气系统沉积物。



陕西延长石油集团为了实现汽、柴油质量升级,精心备战近3年,投资53亿元,建成了6套汽、柴油质量升级装置,这6套质量升级装置把低标准的汽、柴油进一步进行脱硫处理,使产品更清洁、更环保。
图为延长石油集团石油炼化生产装置

油品升级 吐槽无用

应当尽快形成合理的油品标准制定、成本消化和分担机制

●急需弥补的短板不只是油品升级这一块,目前机动车污染治理、监管还存在诸多制度缺陷

◆陈湘静

关于机动车油品升级滞后,近一段时间以来,很多公开讨论的焦点都在垄断企业。纪录片《穹顶之下》的爆红更是“火上浇油”。这一回,中石化董事长傅成玉公开回应说:“中石化具备生产国IV、国V等更清洁油品的能力,但不是我想卖到哪儿就卖到哪儿,而是政府批到哪儿我就到哪儿。”

言下之意,“我可以供应啊,但地方政府自己不提标有什么办法。”皮球又一次踢回来了。但事实上,“两桶油”在地方政府面前,是不是“服从指挥”的角色,本身就是个未知数。

陕西省能提前3年供应国V油,有地方政府的魄力和决心。但不可否认的是,离不开省属国企、地方炼化企业的全力配合。在其背后是围绕升级成本消化、分担等更复杂问题在政企之间的博弈。

在这一“个案”中,国有企业服从了地方政府关于大气治理的政策安排。但其他地方政府是否具备对“两桶油”的博弈能力,还真不好下结论。对于油品升级滞后,厦门大学中国

能源经济研究中心主任林伯强曾表示,地方政府迟迟不愿下令油品升级的原因是,担心油价上涨影响消费和经济发展。他呼吁尽快建立升级成本形成及合理分担机制,加速油品升级。

这话也没错,可惜公众并不容易那么买账。因为尽管出于对空气质量的担忧,消费者对于为环保买单有了更强烈的支付意愿。但对于国内成品油的升级成本,大家普遍没有合理怀疑。“为何美国的油,各项污染物指标更低,价格反而更便宜?为何不趁油价下行消化环保成本,反而要加消费税?消费税能直接用于污染治理吗……”

还有不少观点也值得去验证和深究。一位圈内人在微博上说:“现在如果立刻在全国实施国V标准,立刻关门的是已经投资几千亿的山东地方炼油厂,然后中石化60%的炼油厂关门。中石化大概30%的炼油厂关门。”油品升级反而成为了“两桶油”与地方炼化竞争的有力工具。

围绕油品升级,政府和企业,央企和地方国企,立场、利益盘根错节,果真是一句话说不清楚,一边倒的舆论倾向更于事无益。不过,在大气治理的空前严峻形势下,还被各方利益掣肘而止步不前的老路是显然不能再走了。

应当尽力理顺关系,做好信息公开,形成合理的油品标准制定、成

本消化和分担机制,争取公众的理解和支持。公共媒体的关注点也不应再停留在“吐槽”模式,而是要成为传播常识、争取共识的重要平台。

与此同时,各界也应意识到,对于机动车污染治理而言,急需弥补的短板可不只是油品升级这一块。正如北京市环保局机动车排放管理处处长李昆生在本报撰文时反映的那样,目前机动车污染治理、监管还存在诸多制度缺陷。

比如,对于新车车型是否环保达标,目前的一致性监管难以落实,造假空间大。特别是重型车,从国2起就没认真执行过排放标准。

车型合乎新车环保达标公告要求,这是机动车排放达标的基础。由于目前实施了“机动车六年免检”等政策,这个基础如果不牢靠,会导致后续的油品升级等工作的减排效果大打折扣。

而对于更大量的在用车而言,使用年限、车况千差万别,导致排放水平的差异性非常大。但目前对于环保超标车辆的监管和处罚,公安交警部门不管,环保部门也无权管。

山东省在去年针对机动车排放进行了云检测试点,试点中获取的数据显示,近85%的机动车属于低排放和中等排放,只有15.93%的机动车排放量在每公里10克以上,而这部分机动车的排放量占到总量的68.95%。如何识别并实现这部分高污染车的有效治理,也是各地机动车环保监管的重要内容。

资金投入和技术支撑为何能跟上?

提前3年准备,产品质量升级不能跟着标准跑,必须前瞻性、跨越式升级

油品升级可以有效减少机动车污染物排放,但是油品升级是需要大量资金投入和过硬的技术支撑。

作为能源大省的陕西,油气供应一直不存在短缺问题。但油品要提标,且与国际先进水平接轨,资金投入和技术储备怎样?

作为陕西省国V油品的主要生产商和供应商,延长石油集团2013年全面完成所属炼油厂国V油品生产升级技术改造。而在去年陕西省要求油品升级的通知发出后,延长石油、中石油陕西分公司、中石化陕西分公司均按期完成了所属各油站的置换工作,油品升级按期顺利实现。

据了解,从2009年起,延长石油集团就开始着手汽、柴油的升级准备工作,并且提出了“产品品质升级不能跟着标准跑,必须前瞻性、跨越式升级”的规划方案。

据延长石油集团党委工作部白栋介绍,延长石油集团为了要实现汽、柴油质量升级,精心备战近3

年,投资53亿元,建成了6套汽、柴油质量升级装置,这6套质量升级装置把低标准的汽、柴油进一步进行脱硫处理,使产品更清洁、更环保。

“作为陕西省重要的能源供应商,延长石油集团在此次油品升级过程中确实承担了很大的成本压力,而且还遭遇了国内油价持续下跌的压力。”白栋坦陈。

记者了解到,延长石油集团建设的6套汽、柴油质量升级装置,其中一套在延安石油化工厂建成的180万吨/年汽油精制装置,是全球单套规模靠前的S-Zorb汽油精制装置,重229吨、长47米、最大直径4.62米,仅公路运输就用了3个多月时间。

白栋介绍说,在技术上,2013年延长石油集团与中科院大连化物所合作攻关,开发出了具有自主知识产权达到国际领先水平的汽油脱硫组合技术,突破了国V标准油品生产技术瓶颈,对于加快炼化企业油品质量升级步伐具有重要意义。

供应充足,价格未涨

延长石油集团国V汽、柴油的年生产能力能够全面保障全省市场需求;油品升级相关成本由生产和经销企业承担消化

在油品升级实施了4个多月后,近日记者走访了省会城市西安市数10家加油站。不管是在中石油、中石化的加油站,还是延长壳牌的加油站,受访人士均表示,目前只销售国V标准的92号和95号汽油,国IV标准的93号和97号汽油从去年10月1日起已开始停止销售,国V汽油的供应没有问题。

记者了解到,目前延长石油集团国V汽、柴油的年生产能力分别达到530万吨、630万吨,每天可生产国V标准汽油9000吨、柴油15000吨,能够全面保障全省国V汽、柴油市场需求。

油品升级,消费者最初担心的是价格随着上涨,但此次陕西省则并没有提高油品价格。

陕西省发改委有关负责人此前曾明确表示,油品升级更换当中,质

量不够稳定,为了避免价格频繁波动对群众生活和企业的成本造成影响,陕西油品升级未对汽、柴油零售价格调整,相关成本由生产和经销企业承担消化。

对此,境内的石油生产企业并没有过多异议。

“作为省属国有企业,支持油品升级是延长石油义不容辞的责任,我们将努力克服困难,全力做好全省国V标准油品的供应。”白栋表示。

国家从去年12月26日起降低国内成品油价格,陕西省结合成品油质量升级工作进展情况,借助此次价格调整窗口,适时对省内汽、柴油零售价格进行了调整,开始执行国V油品价格。

调整后,陕西省92号汽油最高零售价格每升降低0.28元,0号柴油最高零售价格每升提高0.03元。

相关报道

油品升级是否增加油耗?

含硫量大降低,油品标号下降,产生同样动能油耗略有增加

要的油耗就会略有增加。事实上,早在国V标准送审的过程中,就考虑过降硫的同时能否通过其他途径弥补辛烷值的降低,但现在的技术还做不到,我国生产汽油高辛烷值组分的资源非常缺乏,国外也是如此。

但他也指出,根据中国汽研中心的实验结果,原使用97号油品的车辆切换到95号油品后,油耗平均升高0.37%;原使用93号油品的车辆切换到92号油品后,油耗没有明显变化。“从实际状况来看,汽车的油耗主要与个人驾驶行为习惯有较大关系。”

为了确保车主能够用上放心汽油,西安市环保局和市工商局在油品升级之

后,加大了执法检查力度。去年年底联合对市区内的350多家加油站进行了检查,检查内容主要包括各加油站落实国V油品升级配套情况、加油站营运手续是否齐全、油品来源是否正规和油品质量是否合格。

而今年2月10日,陕西省发改委、环保厅等5部门就推进全省油品质量升级有关事项再次发出补充通知,明确要求,非国V标准汽柴油油品严禁在省内销售,省内各成品油经营企业和加油站终端销售网点不得调入和销售不符合国V标准的油品,所售油品必须明码标价。并要求加大监督检查力度,及时查处违规行为,切实保护消费者利益。

打造风光 储输工程技术体系 张家口实现清洁 电力就地消纳

本报讯 记者日前了解到,截至目前,河北张家口市风电装机容量达到610万千瓦,并网580万千瓦,光伏发电装机容量18.3万千瓦,已成为华北重要的新型能源产业基地。

张家口是国内少有的风能、太阳能资源丰富地区,据测算全市风能资源可开发容量达2000万千瓦以上,光伏可开发容量在2000万千瓦以上。

近年来,张家口市紧紧抓住国家鼓励清洁能源发展机遇,积极推进风电项目建设。2007年,坝上地区被确定为全国第一个百万千瓦级风电基地;2009年,又被确定为全国首个百万千瓦级风电基地。截至目前,全市已建成风电场87个。

张家口市利用荒坡、荒滩等闲置土地,积极推进太阳能发电示范项目。目前,全市太阳能发电装机容量已达18.3万千瓦。去年9月,恒大集团与张家口市政府签订太阳能光伏发电战略合作协议,将在张家口投资约900亿元,建设920万千瓦太阳能光伏发电项目。

据介绍,2009年张家口市引进的国家风光储输示范工程项目,总投资95亿元,一期建设风电9.85万千瓦、光伏发电4万千瓦和储能2万千瓦,二期建设规模为风电40万千瓦、光伏6万千瓦、储能5万千瓦。

据悉,张家口风电研究检测达到世界领先水平。其中国家风电研究检测中心试验基地已有电网适应性检测、低电压穿越特性检测、多种储能与风电联合运行研究和试验、低频风电机组研发和试验4项技术能力居世界领先。截至目前,基地已累计输出平稳可控绿色电能超过7.7亿千瓦时。

据了解,正在建设中的张北云联数据中心建设项目总投资49亿元,可容纳20万台服务器,实现清洁电力就地消纳。同时,500千伏“三站四线”项目工程近期已全部竣工,可缓解风电开发外送难题。

周迎久 张慧颖

山东加快发展 太阳能光热产业 计划到2020年 总产值达到1600亿元

本报见习记者桑志朋报道 山东省经济和信息化委员会、住房和城乡建设厅、财政厅等部门日前联合下发了《关于深化太阳能光热应用加快太阳能光热产业转型发展的指导意见》(以下简称《意见》)。

《意见》指出,将光热产业培育成为全省节能环保产业的重要支柱产业,到2020年,太阳能光热产业基本形成以技术创新为先导,以延长产业链条为基础,以提供一揽子太阳能光热服务解决方案为亮点的现代化产业体系。

到2020年,计划全省太阳能光热产业总产值达到1600亿元左右,年均增长15%以上;培育10家主营业务收入超过20亿元的太阳能光热企业;全省建筑一体化太阳能光热产品应用建筑面积达到8000万平方米;工业领域推广应用中高温太阳能集热面积达到600万平方米;在机关、医院、学校和养老院等公共领域,推广应用规模化太阳能集热面积达到700万平方米。

据了解,近年来山东省太阳能光热产业发展迅速,太阳能光热产品生产规模和推广应用量均位居全国首位。2009年~2013年,全省太阳能热水器年产能从1500万平方米增加到4600万平方米,企业销售收入从260亿元增加到620亿元,太阳能热水器产量从1300万平方米增加到2800万平方米,热水器产量占到了全国的40%以上。

全省太阳能光热产品集热面积保有量从5300万平方米增加到1.2亿平方米,相当于替代1460万吨标准煤。