

# 油品升级了,霾咋还这么重

## 战霾治污还缺“燃油添加破题模式”



转型突围·鲁企正能量

连日雾霾不散,不少市民心存疑问:油品升级了,油价也涨了,怎么没感觉雾霾轻点呢?显然,解决PM2.5第一大污染源——汽车尾气污染,不是一蹴而就的事。

12月13日,省科技厅科技成果鉴定组专家对我省烟台一家企业燃油添加剂新产品的鉴定,又让人们通过科技创新治霾寄予厚望。记者在采访中却发现,其实,政府、企业以及科研人员,早已在探索另一条利用燃油添加剂提高油品燃烧效果的治霾之路。

►山东吉利达公司车间工人在进行剂料计量作业。



文/片 见习记者 陈川

## A 油品升级只是治霾其中一步

作为今年政府治理大气污染的重大举措,第一阶段国III标准汽油升级国IV标准工作已接近尾声。山东省内,大部分中石化、中石油加油站都已置换完毕,济南、青岛两市448座中

石化加油站早在12月1日起对外销售国IV标准汽油。

与此同时,按照“谁污染谁买单”的原则,从11月28日开始,我省国IV标准93号汽油每升最高加价0.23元,97号汽油每升最高加价0.25元。

油品升级了,消费者也买单了,但怎么雾霾没感觉减轻呢?进入12月份以来,连日驱之不散的雾霾再次让人头痛。12月17日,中国环科院车用油品排放实验室主任岳欣接受记者采访时

表示,虽然汽油目前已经升级,但柴油尚未升级,也会影响汽车颗粒物排放总量。同时,大气污染也受到冬季供暖、气压变化的影响,所以汽油标准升级对雾霾治理很难立竿见影。

## 治霾是个长期工程

见习记者 陈川

几年前,“霾”还是个生僻字,如今却天天见诸报端,“霾伏”、“霾没”、“抗霾”也早已不是新词。同样,PM2.5即细颗粒物,这一科技名词也早已妇孺皆知。连老太太都知道到药店买口罩点名要“PM2.5专用口罩”。

但谈到治理雾霾,我们又像个惊慌失措的病人,病急乱投医。统计称汽车尾气是第一污染源,拖了很多年的油品升级火速推进;汽车越来越多,城市越来越堵,汽车限购也慌忙中施行,甚至都没来得及给市民个缓冲期;听说植被能吸收雾霾,“植物大战雾霾”的消息也在网上乱飞……

治霾的药方越来越多,雾霾未见明显减轻的迹象。甚至有国外专家悲观预测,雾霾问题将笼罩中国至少50年。

是我们的药方开错了吗?努力当然不会白费,但也说明,我们对雾霾、PM2.5的认识仍远远不够。

等油品升级后,我们才发现,光有好油还不行,还需要添加剂帮忙让汽车发动机充分燃烧。

许国权告诉记者一件事。去年,他们公司研发成功了能够减少PM2.5排放的燃油添加剂。为了验证效果,这一产品被送到国家环保部检测部门。偌大一个环保部居然找不出一台能够进行这一试验的检测设备。无奈之下,相关部门只能临时从国外进口了一套设备以测定新型燃油添加剂的减排效果。

这件事,一方面说明我们的企业技术创新跑在了国家环保部门的前面;另一方面,也说明全社会对雾霾治理,对PM2.5的认识还远远不够。从环保治理的角度看,雾霾、PM2.5仍是个新事物,环境治理不会一蹴而就,而是个长期的社会工程。

## B 燃油添加剂能降低PM2.5

岳欣强调,油品升级也不是简单的汽油生产标准的提高,燃油添加剂的使用也非常有必要。他介绍,燃油添加剂可以消除发动机积碳,让燃烧更充分,更彻底,从而达到减少排放的目的。

12月13日,山东省科技厅科技成果鉴定组专家对山东吉利达能源科技有限公司研发的燃油添加剂新产品的鉴定,

让人们通过科技创新治霾寄予厚望。

来自北京、上海、济南、青岛四地的环境专家一致认定,山东吉利达能源科技有限公司研发的燃油添加剂新产品能够同步降低PM2.5和氮氧化合物,有效解决了以往同类产品PM2.5降低、氮氧化合物上升的技术难题。

今年六十岁出头的山东吉

利达能源科技有限公司董事长许国权,是汽车专业科班出身,1998年他把关注点放在了燃油添加剂领域。2011年,环保问题持续升温,PM2.5进入大众视野,许国权的研究方向也转向尾气减排。为了新产品研发,这3年,他几乎把2/3时间花在北京和济南的科研检测工作上。

如今,这一新产品已被国家环保部确定为《国家重点环境保

护实用技术》,2012年11月份,经国家环保部机动车排污监控中心检测,这种燃油添加剂新产品使用后,汽车尾气中碳氢化合物下降率为13.64%,柴油车的颗粒物下降率为30%,其中PM2.5下降率23.3%。

今年5月份,产品还被交通运输部列入“十二五”期间《全国重点推广公路水路交通运输节能产品(技术)》项目。

## C 添加剂不仅减排还能省钱

作为国家交通运输部重点推广的公路、水路交通运输节能产品(技术)项目,山东吉利达生产的燃油添加剂新产品的节能效果也已经得到认可。

根据交通运输部汽车运

输行业能源利用监测中心的检测,新产品在柴油车上的节油率为3.36%左右,汽油车节油率为3.74%左右。以油箱容量60升的汽车为例,使用这一燃油添加剂后,同样一箱油可以多跑几十公

里。

我省2012年度车用汽、柴油年消耗总量达1690万吨左右,其中汽油640万吨,柴油1050万吨。如全年推广使用汽、柴油品质提升剂,全省年可节省汽油23.94万

吨,柴油35.28万吨,节省费用51亿元,减少二氧化碳排放200多万吨。

目前,因为节油效果突出,吉利达的产品被烟台港务局、扬汽集团等集团客户采用,经济效益明显。

## D 发达国家也在用燃油添加剂

许国权介绍,油品质量升级固然重要,但并非一劳永逸。汽、柴油标准升级只是第一步,第二步、第三步也需要跟上。推广使用燃油添加剂就是这重要的第二步。

中国环科院车用油品排放实验室主任岳欣也告诉记者,燃油添加剂应当成为油品升级

的一部分,而不能将它们分开。

许国权表示,在油品升级过程中,前期大家把重点放在了油品质量标准升级上,对燃油添加剂的作用考虑较少。

“或许有人会认为,以前油品差的时候用清洁剂之类的添加剂清理发动机,如今油品质

量高了,还用得着添加剂吗?”

其实这是个误区,许国权介绍,在北京,汽油油品已经升级为更严格的京V标准,但仍在强制使用燃油添加剂。

不久前,北京市环保局邀请了国内外7家燃油添加剂企业,开会讨论如何在国V柴油的基础上

使用添加剂解决PM2.5和氮氧化合物的问题,其中不乏巴斯夫、中石化、中石油等国内外石油巨头,山东吉利达是唯一受邀的鲁企。

据介绍,在美、日等油品标准更高的国家,仍然一直使用燃油添加剂,巴斯夫、3M等都是世界知名的燃油添加剂品牌。

记者观察

# 燃油添加剂市场推广期待政府助力

“减排效果虽然好,但因为推广不开,我们只能干着急。”许国权介绍,目前公司的燃油添加剂多被企业客户采用,而在大众消费市场,只靠加油站零售的几十毫升“小包装”,不仅单价降不下来,也很难形成应用规模。

许国权坦言,小包装价格相对较高,消费者首先考虑的还是价格,其次才是自己汽车

的排放问题。光靠消费者的自觉行为,很难达到全社会减排的目的。据他估算,大概每300辆车才有一辆购买“小包装”添加剂,“要想让燃油添加剂真正起作用,还需要政府牵头大范围使用才行”。

许国权透露,之所以不能在加油站大范围推广,“说到底,就是个6分钱的事”。

据了解,我省在2000年

2008年也曾有过强制大规模使用燃油添加剂的经验。当时,全省加油站统一在燃油中添加清洁剂,每升加收0.06元。但在2008年,随着新成品油定价机制的出台,清洁剂加价被取消,改为消费者选购,清洁剂销量也从此一落千丈。

就是因为这6分钱的事,高效产品和技术进不了供油主渠道。

根据测算,山东省汽车颗粒物年排放量约6万吨,90%以上为柴油车排放,如全面推广燃油清洁剂增效剂,保守计算仍可减排颗粒物2.1万吨左右。

许国权建议,我省也可参考北京等地的做法,出台本区域提价添加剂政策。如今,随着治霾迫在眉睫,燃油添加剂强制使用的时机再次成熟,莫让几分钱挡住了治理雾霾的好产品。



讲品牌故事 悟成功背后  
探产业路径 育品牌经济

齐鲁晚报李岩侠品牌工作室策划

微博: <http://weibo.com/u/3870363721>  
品牌企业QQ群: 260469383 主持人: 李岩侠  
电话: 18678859550 邮箱: daxia@sina.com