

4年前已摘掉“高污染燃料”的帽子,如今却又在生态环境部文件中被冠以“高污染”的名头——

# 生物质成型燃料“高污染”争议再起

■本报记者 姚金楠

生态环境部办公厅日前就黑龙江省生态环境厅《关于生物质锅炉等项目环评类别判定事宜的请示》给出正式复函——《关于生物质锅炉等项目环评类别判定事宜的复函》(以下简称《复函》)。《复函》明确,生物质锅炉的环境影响评价类别应按照《建设项目环境影响评价分类管理名录(2021年版)》(以下简称《名录》)的“91 热力生产和供应工程(包括建设单位自建自用的供热工程)”中“使用其他高污染燃料的”要求编制环境影响报告表。

《复函》的发布随即引发了生物质能行业关注。早在2017年便已“摘帽”高污染燃料的生物质成型燃料为何在生态环境部的《复函》中又被冠以“高污染”的名头?《复函》同时抄送了国内其他省、自治区、直辖市生态环境厅(局)、新疆生产建设兵团生态环境厅和生态环境部环境工程评估中心。那么近年来,各地对生物质燃料的燃用又抱以何种态度?

## “《复函》的重点在于判定生物质锅炉的环评类别”

《复函》指出,“《名录》的‘91 热力生产和供应工程(包括建设单位自建自用的供热工程)’规定‘使用其他高污染燃料的’编制环境影响报告表。《高污染燃料目录》包括生物质成型燃料,考虑到生物质非成型燃料的污染程度一般高于成型燃料,应

同样加强环境准入管理。”

然而,根据原环境保护部2017年4月印发的《高污染燃料目录》,按照控制严格程度,将禁燃区内禁止燃用的燃料组合分为I类(一般)、II类(较严)和III类(严格)。生物质成型燃料并未出现在I类、II类名录之列,即使在最为严格的III类名录中,也仅对其燃用方式进行规范,将非专用锅炉或未配置高效除尘设施的专用锅炉燃用的生物质成型燃料进行管控。

在随后举行的新闻发布会上,原环保部大气环境管理司司长刘炳江表示,近年来,我国部分城市在燃煤锅炉改造过程中,由于天然气等清洁能源的供应和成本问题,开始选择使用生物质成型燃料来替代煤炭,且使用量不断增加。但在当前生物质成型燃料工业化标准体系尚未建立,缺乏设备、产品、工程技术标准和规范的情况下,燃用生物质成型燃料还存在不少问题。“因此,我们在III类最严格的管控要求下,对生物质成型燃料的燃用方式进行了规范。我们绝对不是要禁止或限制使用成型燃料,相反,在规范的燃用方式下,我们是鼓励发展的。”

对于此次《复函》的内容,中国产业发展促进会生物质能产业分会指出,要结合《高污染燃料目录》的具体规定进行理解,《复函》并未简单地将生物质燃料判定为高污染燃料。“《复函》的重点在于判定生物质锅炉的环评类别,强调燃用生物质成型燃料和散料的热力生产项目在建设时需要编制环评报告表。”

## “不同地方、不同部门、不同主管领导理解不同”

### “《复函》里一句‘《高污染燃料目录》包括生物质成型燃料’,容易让人产生误解,以为生物质就是高污染燃料,这类项目不能上。特别是对于对行业了解不深的人来说,很容易从字面上就这样理解,这对生物质行业而言可能产生负面影响。”

“《复函》里一句‘《高污染燃料目录》包括生物质成型燃料’,容易让人产生误解,以为生物质就是高污染燃料,这类项目不能上。特别是对于对行业了解不深的人来说,很容易从字面上就这样理解,这对生物质行业而言可能产生负面影响。”全国工商联新能源商会生物质专委会副主任委员王彪表示,即便是在最近几年,部分地方政府还是持“生物质燃料就是高污染”的观点,谈“生物质”而色变。

“此前,广州就提出要取缔生物质成型燃料。理由是根据国家编制的《高污染燃料目录》,生物质成型燃料在不使用专用锅炉、未配置高效除尘装置的情况下是高污染燃料。这种表述明显是对国家规定的‘调包’。生态环境部强调的是生物质成型燃料在什么情况下是清洁的、可用的,而广州强调的是在什么情况下是污染的、禁止的。”王彪透露,“虽然通过各方努力,广州对政策进行了调整,但其在后续的实施和管控上,总体还是趋紧的。”

“就全国而言,现在不同地方、不同部门、不同主管领导理解不同,不同的政策效果也不一样。”王彪坦言,目前,对生物质成型燃料的政策各方还存在争议。“所以,有的地方领导支持,出台的政策就

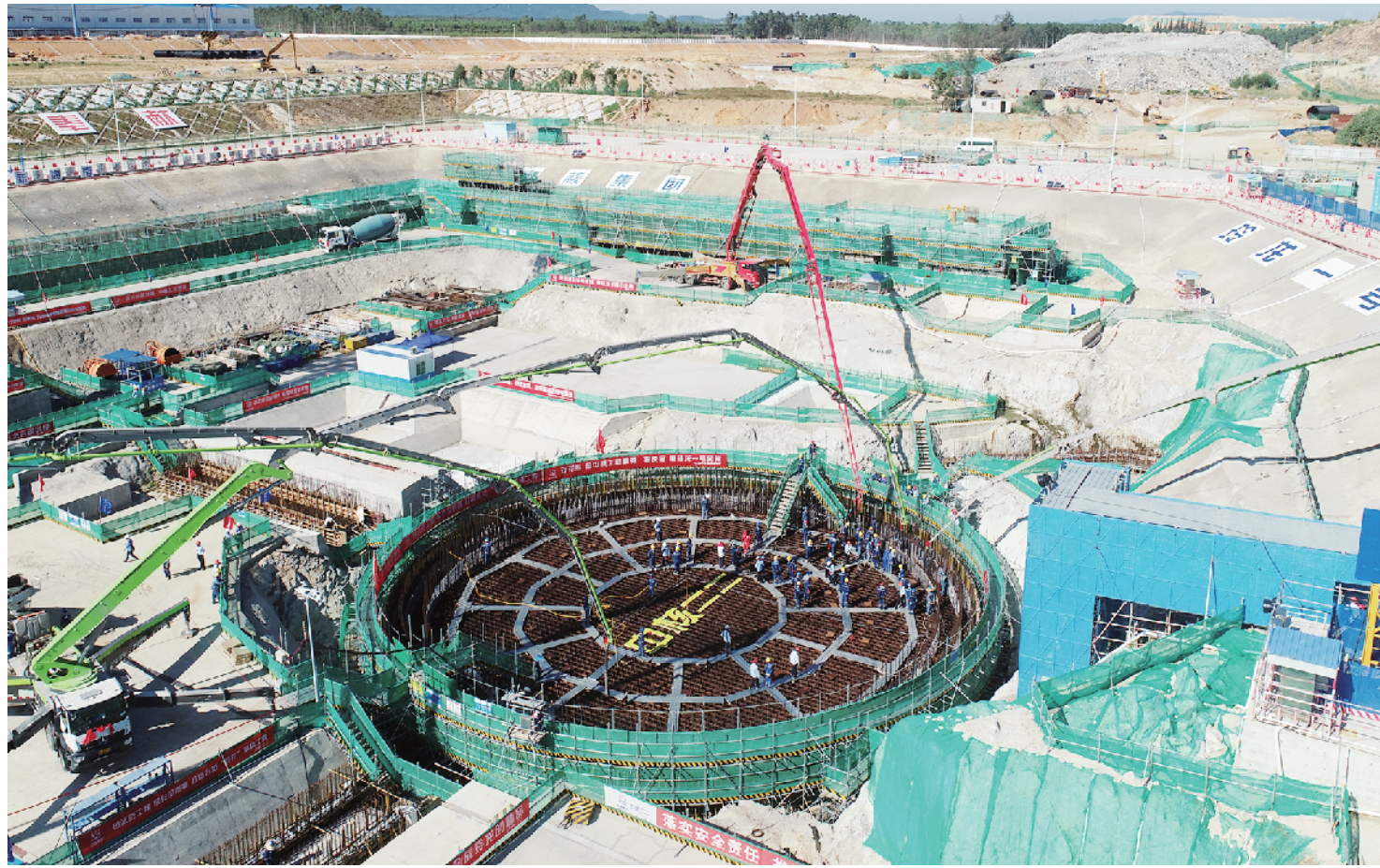
更多强调生物质能是可再生能源,要鼓励支持。但是也有一些地方可能不太关注或者不感兴趣,政策就会模糊不清,甚至是有禁止、取缔的倾向。”

## “不应笼统地以目录形式予以归并”

“其实,纵观《高污染燃料目录》,只有标题上有‘高污染’,但具体目录中的正文却丝毫没有提及‘高污染’,而是强调对不同燃料的管控。”在王彪看来,“高污染燃料目录”更适合叫做“城市污染控制区可用燃料目录”。

早在2017年《高污染燃料目录》出台前的意见征求中,就有企业曾提出:“‘高污染燃料’,其实并没有明确定义和具体标准。而且在实际应用中,所谓的‘高污染燃料’是可以向‘清洁燃料’转化的。如在火电厂,超低排放的高污染燃料——电煤,比一般意义上的‘天然气’排放还要低。同样,‘生物质成型燃料’在生物质锅炉中使用,配套多管除尘加布袋除尘,其排放也可以达到‘天然气’的排放标准。”

王彪认为,对于燃料的污染与否,不能简单通过目录管控,判定依据应该是统一的排放标准。“设定一个标准,燃料在什么条件下达到什么标准,就确定为什么品类,而不应该笼统地以目录形式予以归并。”



图片新闻

## 玲龙一号开工

7月13日,中核集团海南昌江多用途模块式小型堆科技示范工程(小堆示范项目)在海南昌江核电现场正式开工,标志着我国在模块化小型堆技术上走在了世界前列。

玲龙一号发电功率125万千瓦。区别于传统核电技术,模块式小型堆技术具有小型化、模块化、一体化、非能动的特点,安全性高,建造周期短,部署灵活,可以作为清洁的分布式能源,供电的同时可满足海水淡化、区域供暖/冷、工业供热等多种用途。

中核集团/供图

虽然数千家企业争相涌入,充电桩数量大幅增加,但盈利难、社区充电难等问题愈发凸显,大部分运营商均处于亏损状态——

# 充电桩要赚钱必须精细化运营

■本报记者 卢奇秀

近日,上海市城市数字化转型工作领导小组办公室发布的《推进上海生活数字化转型 构建高品质数字生活行动方案(2021—2023年)》提出,到2023年新建电动汽车充电桩超5万个。

不止上海,今年以来全国多地发布充电桩建设规划,为快速发展的新能源汽车市场提供基础设施保障。与此同时,充电运营商盈利难、社区充电难等问题愈发凸显,成为行业再进一步的关键症结。

## 上千家运营商涌入

中国电动汽车充电基础设施促进联盟数据显示,今年1—6月,充电基础设施增量26.6万台,其中公共充电基础设施增量同比上涨176%、随车配建充电设施增量同比上升147.9%。截至6月,全国充电基础设施累计194.7万台,同比增加47.3%。

有业内人士认为,在碳达峰、碳中和目标以及“新基建”政策激励下,充电基础设施有望开启新一轮高速增长,不少中小型运营商正在加速涌入。业内估计,目前充电桩行业的运营商数量超过上千家,仅深圳、广州等单一大型城市的充电运营商

就多达上百家。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟信息部主任全宗旗指出,当前行业涌现出了不同类型的运营商,催生多种充电服务模式。行业运行模式由此前的运营商主导,逐步转变为运营商主导、多方产业合作。同时,运营商收入来源多渠道化,由原来的单一充电服务费,逐步转变为设备运维模式,可提供包括代运营、大数据价值挖掘等在内的站点增值服务。

在云快充联合创始人朱海涛看来,充电桩行业已走过大规模“洗牌期”。未来2年,随着新能源汽车渗透率的提升,充电桩理性投资机会将大幅增加。基于土地碎片化和电力本身去中心化特点,充电桩投资主体类型将越来越多,并进一步分散市场投资。

## 盈利难仍是痛点

尽管充电桩建设大提速,但仍不及预期。易事特集团副总裁吴代立指出,充电桩已成为影响新能源汽车持续发展的核心要素,其建设滞后主要归咎于行业盈利难。他坦言,目前行业除了个别企业凭借品牌、网络效应有较好业绩外,大部分运

营商均处于亏损状态。

“这个行业本身就是一度电几毛钱的生意。”滴滴小桔能源资产运营总经理梁皓杰指出,充电桩建设运维成本项目繁琐,包括含电损的电费,场地租金,日常运营的人工、营销和维护等费用。城市充电桩补贴政策已逐渐从建设补贴转向运营补贴,这对充电场站的运营能力提出了高要求。

“司机对充电价格很敏感,某场站降价活动一结束,就会跑到别的地方充电。用户数量和充电量并不会与补贴力度一样指数型上升,甚至可能下降,收益甚至抵不过营销投入。”吴代立说。

有业内人士进一步指出,当前充电桩行业竞争非常激烈,部分企业甚至以远低于成本的价格恶性竞争,严重扰乱市场秩序。

## 未来增量来自私人市场

上述困境该如何破解?

多位受访者认为,精细化运维是行之有效的解决策略;通过大数据对充电桩经营、效率、资产、用户习惯等核心指标定期监测,并进行归因分析,能有针对性地提

高充电桩使用率和盈利水平。

梁皓杰表示,现在很多城市的充电桩已经普及,行业接下来的目标是做到普惠,一方面让充电用户能够方便找桩,充电更实惠;另一方面让充电运营商有利可图,做长久的生意。

对私市场被认为是充电桩行业未来的主要增量部分。梁皓杰指出,目前市面上大部分充电用户以营运车辆为主,这类客源是价格敏感型群体,对服务要求并不会太高。长久来看,未来会有越来越多的私家车型、用户到充电场站消费,这部分群体对充电价格敏感度相对较低,更在意服务体验,需要的不仅仅是按摩椅、休息室等保障性服务,而是洗车、擦车、车辆监测等功能性服务。

针对社区充电难问题,企业也探索出一些应对措施,比如在小区划出专用公共充电车位、有序充电等。“现有模式还远远不够。”在业内人士看来,小区充电桩建设,扩容成本承担主体等内容有待进一步厘清,车企、充电建设运营商、地产物业应积极协同起来,共同探索出新的商业模式,只有给各参与方带来盈利,才能彻底解决社区充电问题。

国家发改委发布征求意见稿

## 天然气管网运行管理办法现雏形

本报讯 记者李玲报道:7月15日,国家发改委官方网站发布公告,为深化石油天然气体制改革,保障天然气管网设施公平开放和安全、稳定、高效运行,会同有关部门研究起草了《天然气管网设施运行调度与应急保供管理办法(征求意见稿)》(下称《征求意见稿》),并公开征求意见。

国家发改委指出,天然气管网设施运营企业(下称“管网运营企业”),接受天然气管网设施服务的企业,以及与天然气管网设施存在物理连接的产、运、储、销等企业,适用本办法。

《征求意见稿》指出,国家发改委负责指导协调国家天然气管网设施运行调度,指挥全国天然气应急保供;指导各省(区、市)人民政府有关部门开展本行政区域相关管理和天然气应急保供工作。国家能源局及其派出机构在职责范围内开展相关工作。管网运营企业依法依规运营管理其拥有的或受托管理的天然气管网设施,公平提供运输、存储等服务,按照相关政府部门指挥开展天然气应急保供。国家石油天然气管网集团有限公司为国家天然气主干管网设施运营企业。

针对储运服务,《征求意见稿》指出,管网运营企业根据天然气管网设施运行情况,公平、公正、公开为托运商提供服务,满足托运商运输或存储天然气需求。管网运营企业每年定期集中受理托运商长期容量服务申请,在保障现有容量服务的基础上对剩余容量实行公开竞争,与通过容量服务申请的托运商签订服务合同。在现有容量服务结束前,如托运商未按时提交新的容量服务申请,将被视为主动放弃现有容量服务,被释放的容量将按照规则进行再次分配。

针对运行调度,《征求意见稿》指出,管网运营企业调度机构负责组织其拥有或受托管理的天然气管网设施生产运行,实行统一调度指挥、远程监控操作、维检修作业。管网运营企业应当根据与托运商签署的服务合同,制定输气计划。托运商应当根据合同约定,按时提交明确上下载点的年度、月度输气计划以及日指定计划。管网运营企业、托运商、供气方及用户任何一方无法执行输气计划时,应当及时通知相关各方。管网运营企业可结合服务合同约定和管网运行情况,与托运商协商一致后调整输气计划。

针对应急保供,《征求意见稿》指出,国家发改委负责全国天然气应急保供指挥。国家管网集团负责全国天然气应急保供协调调度。各地人民政府承担本行政区域民生用气保障的主体责任,负责组织本行政区域天然气应急保供。供气方负责保障天然气资源供应,履行合同,配合应急保供。用户履行合同,配合应急保供。各省(区、市)组织县级以上地方人民政府建立不低于保障本行政区域3天日均消费量的地方天然气应急储备。受国家发改委会同国家能源局委托,国家管网集团储备并管理一定量的国家天然气应急储备,并配套新增采气及输送能力。

此外,《征求意见稿》明确,国家发改委会同住房和城乡建设部、应急管理部、市场监管总局、国家能源局等有关部门,依据有关法律法规和职责,对国家天然气管网设施运行实施监督管理。

国家发改委价格监测中心高级经济师刘满平表示:“基于国家石油天然气管网公司成立的大背景,《征求意见稿》迎合新形势下天然气行业高质量发展需要,明确了各主体在天然气管网运行调度、应急保供方面应承担的责任,以及天然气管网储运服务、运行调度、应急保供的基本程序与规则,能更好促进天然气统一管网高效集输运行,提升天然气资源配置效率,确保天然气应急保供。”

