

继火电、钢铁行业之后 焦化行业将实施超低排放改造

■本报记者 梁沛然

国务院近期印发的《空气质量持续改善行动计划》提出,到2025年全国地级及以上城市PM2.5浓度下降10%的目标要求。为统筹高水平保护和高质量发展,促进空气质量持续改善,生态环境部会同有关部门日前印发《关于推进实施焦化行业超低排放的意见》(以下简称《意见》)。焦化行业成为继火电、钢铁行业之后又一个即将实施超低排放的行业。

明确时间表

焦化是钢铁工业的重要组成部分,中国作为世界焦炭生产大国,年均焦炭产量超过4.5亿吨,占世界总产量68%以上。我国炼铁工艺以长流程为主,因此焦化工序在可预见的较长时期内将一直存在。

“我国焦炭产量占全世界的70%,大气污染防治重点区域以全国13%的国土面积,生产了全国58%的焦炭。近年来,我国焦化行业产业结构绿色转型升级取得积极成效,但结构和布局优化调整不可能一蹴而就,仍需要通过实施超低排放等重大工程加快产业绿色改造升级。”生态环境部环境工程评估中心副主任邹世英在解读《意见》时指出。

焦化行业是大气污染防治重点行业,对空气质量影响较大,焦化行业挥发性有机物(VOCs)排放量在各行中排名第二,且废气中含有大量苯、苯并芘等有毒有害物质,危害人体健康。生态环境部大气环境司有关负责人指出,《意见》将推动行业绿色低碳转型升级,促进空气质量持续改善,为深入打好污染防治攻坚战提供有

力支撑。

《意见》也给出阶段性目标,以推动实施焦化企业(含半焦生产)超低排放改造。到2025年底前,重点区域力争60%焦化产能完成改造;到2028年底前,重点区域焦

核心阅读

焦化是钢铁工业的重要组成部分,中国作为世界焦炭生产大国,年均焦炭产量超过4.5亿吨,占世界总产量的68%以上。为统筹高水平保护和高质量发展,促进空气质量持续改善,生态环境部会同有关部门印发《意见》,推动焦化行业实施超低排放。

化企业基本完成改造,全国力争80%焦化产能完成改造。已完成超低排放改造的钢铁联合企业,要对标对表、查漏补缺,确保焦化工序按期达到本《意见》要求。

协同减污降碳

邹世英表示,实施焦化行业超低排放,可以助力产能集中城市空气质量持续改善,全面提升行业污染治理和环境管理水平。

我国焦炭产能主要分布在山西、河北、山东、陕西、内蒙古等省区。在我国大气污染防治重点区域内,焦炭产能占全国总产能的一半。吕梁、长治、邯郸、临汾、运城、太原、安阳、渭南等焦化产能集中的城市,空气质量长期在168个重点城市中

排名靠后。在《意见》发布之前,各地方政府尤其是焦化产能比较集中的重点地区,对焦化行业的大气污染物排放早就提出相关要求。

邹世英表示,此次《意见》的实施,将有效降低焦化企业大气污染物排放,改善重点区域和焦化产能集中城市的空气质量。重点区域唐山、吕梁、长治、运城等焦炭产能1000万吨以上的城市完成超低排放改造后,PM2.5浓度可平均下降2—3微克/立方米。

生态环境部大气环境司有关负责人表示,《意见》实施后,焦化行业VOCs、氮氧化物排放量将大幅下降,也将有效推动焦化集中城市和区域细颗粒物(PM2.5)浓度

下降。同时,通过积极鼓励企业更多采取原料替代、燃料替代、煤气回收、节能减污降碳改造、清洁运输改造等源头防控措施,推动两个行业 and 全社会碳排放量下降,产生显著的降碳效益。

科学稳步推进

当下,焦化行业正积极落实节能降耗措施,全力冲破发展难关。

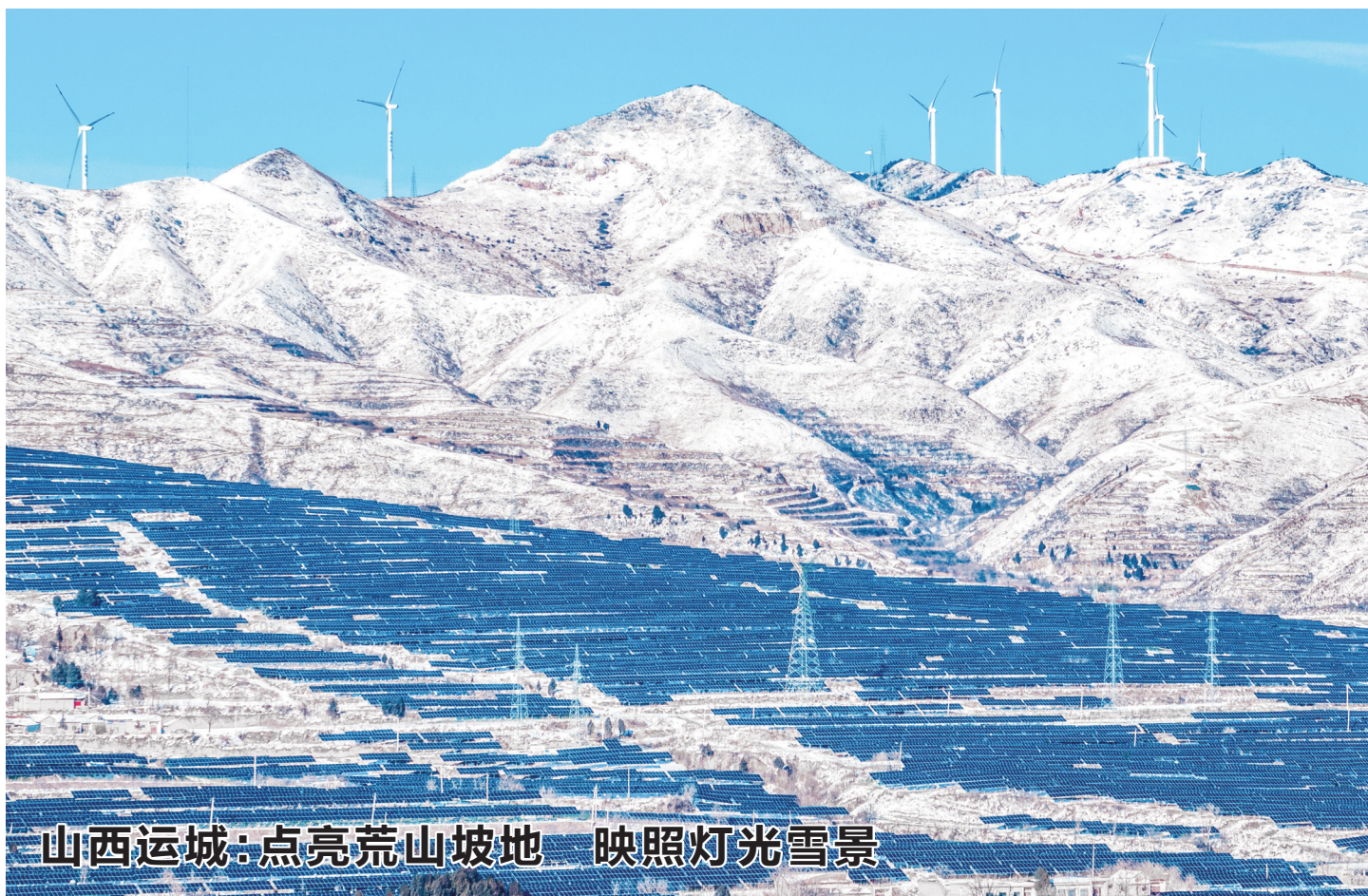
业内人士指出,焦化行业这一“超级改造”工程涉及流程、工序和部门繁多,需要充分认识超低排放改造的艰巨性。

对比2023年的征求意见也可以看出,此次《意见》中,将2025年底重点区域改造

范围由80%降至60%。

邹世英建议,未来,各级管理部门要科学引导,稳步推进。尽快出台焦化行业超低排放改造和评估监测相关技术指导文件,鼓励企业尽早开展超低排放改造。

中国炼焦行业协会会长石岩峰指出,独具中国特色的焦化产业正面临着深化改革、优化结构、转型升级、化解过剩产能、节能降碳等艰巨任务和诸多困难的严峻挑战。焦化企业要在新的市场环境求得生存和发展,必须努力提高综合竞争力,积极推进转型升级,优化管理体系与工艺,提高全要素生产率,实现生产经营全过程安全稳定、低消耗、低排放、高效率运行,提高发展质量和效益。



图片说明

近年来,山西省运城芮城县依托中条山的荒山坡地,大力发展绿色清洁能源,建设光伏领跑技术基地项目,助力碳达峰碳中和目标实现。图为芮城县的光伏领跑技术基地雪景。

视觉中国

山西运城:点亮荒山坡地 映照灯光雪景

关注

32家机场获“双碳机场”星级评价

本报讯 2023年度“双碳机场”评价结果日前发布,郑州新郑国际机场、杭州萧山国际机场、北京大兴国际机场等16家机场获得2023年度“双碳机场”星级评价。至此,我国已有32家机场获得“双碳机场”星级评价。

据了解,经中国民航局批准,中国民用机场协会于2022年起组织实施“双碳机场”评价工作。“双碳机场”评价指的是运输机场碳排放管理评价,根据协会专家团队制定的运输机场碳排放管理评价指标,从制度、行动、绩效3个维度对机场进行星级评价,包含开展碳排放量报告、完成碳排放核查、实现碳减排、控制碳排放强度等数十个方面的指标。

据介绍,开展“双碳机场”评价,能够有效引导我国机场推进减污、降碳、扩绿,持续提升碳排放综合管理能力。与其他机场相比,获得星级评价的“双碳机场”的可再生能源利用占比更高,节能降碳宣传力度更大。旅客在“双碳机场”出行,能更充分感受到民航业对绿色低碳的重视,享受到绿色高效能源系统提供的优质服务。(邱超奕)

企业有了“绿色身份证”

■本报记者 林水静

近日,工信部新闻发言人、运行监测协调局局长陶青在新闻发布会上表示,我国工业绿色低碳转型取得积极成效,绿色动能加快释放。截至2023年底,累计在国家层面创建绿色工厂5095家,产值占制造业总产值的比重超过17%。下一步,工信部将着力构建绿色制造和服务体系。深入实施绿色制造工程,2024年力争新培育国家层面绿色工厂1000家,完善绿色制造服务体系,试点推行“企业绿码”。

前不久,工信部发布的《关于公布2023年度绿色制造名单及试点推行“企业绿码”有关事项的通知》也提出,将面向绿色工厂试点推行“企业绿码”。国家层面绿色工厂按照自愿原则申领“企业绿码”,申领后可向其采购商、金融机构、有关部门等出示,证明自身绿色化发展水平。“企业绿码”会给行业带来哪些影响?

倒逼企业绿色低碳转型

企业绿码是工信部依据《绿色工厂评价通则》(GB/T 36132)等相关标准,以及2023年度绿色工厂动态管理报送的绿色绩效数据开发,对绿色工厂绿色化水平进行量化分级评价和赋码,直观反映企业在所有绿色工厂中的位置以及所属行业中的位置。

浙江省绿色产业发展促进会副秘书长董力豪在接受《中国能源报》记者采访时表示,当前浙江省以湖州为示范点,对规上企业根据能源使用情况按照行业区分高、中、低碳行业,在同行业内对工业企业根据效率分为五个等级,赋予这些企业“工业碳

码”。“我认为这次工信部推行的‘企业绿码’与‘工业碳码’有相同之处。‘企业绿码’一方面可以推动企业绿色低碳转型的决心,另一方面也可以让生产企业选择‘企业绿码’等级更高的供应商,从而倒逼企业绿色低碳转型,某种程度上类似于产品碳标签,通过在产品上标明产品的碳足迹,消费者可以选择更加绿色低碳的产品。”

江苏省战略与发展研究中心主任孙志高认为,对于企业和园区发展来说,“企业绿码”是落实国家“双碳”战略的重要举措。“一方面,更加凸显绿色发展导向与示范效应,采用统一标准和统一标识,对绿色工厂绿色化水平进行量化分级评价和赋码认证,具象化企业和园区在双碳领域的等级形象,更能凸显典型引领,形成示范带动作用;另一方面,促进绿色低碳供应链构建,向采购商、金融机构、有关部门等出示‘企业绿码’,便于产业政策衔接,促进各种要素资源向绿色低碳企业、园区倾斜,提升企业和园区争创绿色工厂、绿色工业园区动力,进而促进打造绿色低碳供应链。”

加大节能降碳改造

要想获得绿码,应如何建设绿色工

厂?据了解,绿色工厂是指不断采取改进措施,在生产过程中降低资源消耗和减少环境污染,实现可持续发展和清洁生产的工厂。不仅能降低企业生产成本,提高经济效益,还能增强企业社会责任感,提升企业形象。

董力豪解释:“绿色工厂所注重的是企业内资源高效利用、能源低碳、过程清洁和废物循环等理念,企业在生产过程中应该从产品全生命周期的角度来考虑,从产品设计开始,必须要考虑到上述的四大问题。随着技术、设备的不断更新迭代,企业应注意自身生产工艺的先进性、设备的节能低碳、使用清洁的能源等相关问题。”

“通过我们的调研以及结合实际的企业的节能降碳工作来说,企业的节能降碳工作最主要还是要挖掘企业自身节能降碳潜力,随后再通过使用绿电或购买绿证进行碳排放的抵消,最后阶段才是购买碳汇来抵消,对于大部分的工业企业而言,98%以上的碳排放来源于化石能源的使用产生的直接排放以及电力等能源使用产生的间接排放,所以如何降碳还应提高能源使用效率和避免或减少化石能源的使用等方面做文章。”董力豪举例,“以浙江省某木糖醇生产企业为例,通过对其开展清洁生产审核、绿色工厂培育以及碳达峰碳中和行动方案工

作后,对企业提出30余项节能降碳改造方案。既有对员工、管理等方面设定的无免费方案,也有对于生产、能效提升等方案提出的费用较高的方案,在通过最终评估后,企业确定对21个方案进行落地,项目完成后减少二氧化碳排放两万余吨。”

孙志高也举例,江苏通过能效标杆引领节能降碳改造,出台高耗能行业重点领域能效标杆水平,引导企业加快低碳零碳负碳技术创新,2023年聚焦能源消耗占比高的钢铁、石化、印染等重点行业,推广先进节能低碳技术207项,合计节能306万吨标准煤。

亟待完善碳数据

要赋码,摸清家底是基础。孙志高表示,当前碳数据采集准确度低,缺乏有效可靠的数据采集手段,存在数据来源单一、企业上报数据不真实等问题。碳评价体系差异也大,多聚焦在电力、煤炭、钢铁、纺织等重点用能单位,其他行业缺乏统一的碳指标体系与评价机制,给行业监管带来诸多困难。此外,公共服务平台落地难,市场上双碳产品种类繁多,产品功能雷同、质量参差不齐,市场协同发展难,行业竞争力较弱,缺乏有效手段打通产品间、行业间数据壁垒。

孙志高建议加速推进碳数据服务网络构建。“以碳数据要素为核心,有序推进标准体系、基础设施、创新探索、解决方案等工作开展,实现全环节、全产业链、全价值链的碳数据可信交互,促进绿色低碳应用创新和产业生态发展。同时持续夯实碳相关新型基础设施建设,联合重点用能单位构建绿色低碳标识解析数据模板,从碳排放主体、指标体系等多维度建立绿色低碳标识数据体系。还要围绕动力电池、光伏、钢铁、石化、化工、建材等重点行业,面向产品、企业、园区、区域和行业等不同对象,开展提供碳数据汇集、碳足迹追溯、碳管理、碳绩效评价、碳资产流转、绿色金融等一站式服务的低碳公共服务平台试点建设,提升碳数据管理与产业治理水平。”

董力豪认为,目前行业标准不够。“应以重点行业为起点,加大重点行业具有特征性评价指标体系的建立,成熟一个发布一个,逐步扩散到其他行业,形成对于同行业具有统一的定性和量化的评价指标。”“现阶段我国绿色工厂‘企业绿码’的关注重点还局限于绿色制造和服务体系的完善,需高度重视碳相关新型基础设施和数据价值激发工具的建设与孵化,从‘给评价’转向‘给工具’,为制造业绿色低碳转型提供新动能。建议由向企业赋码推广至向产品、工艺、流程赋码,围绕编码、发码、赋码、用码等一系列数字化应用,有效结合大数据、人工智能、标识解析、区块链等新一代信息技术,从控制碳排放、优化碳监测核算、提升碳汇、鼓励碳交易等方面,赋能高排放、高用能企业和园区的数字化、绿色化转型。”孙志高说。