

车用燃料甲醇标准

国家标准化委员会相继发布了《车用燃料甲醇》和《车用甲醇汽油（M85）》两项国家标准。车用甲醇标准的密集发布，让众多身陷生存危机的甲醇企业大有严冬过后春光无限之感的同时，也对市场前景充满期待。

针对目前市场上甲醇汽油种类繁多、添加剂组分差别较大等现状，国家确定分3个阶段完成车用燃料组分甲醇标准，即第一阶段制订车用燃料甲醇标准，只在某些性能指标上对工业甲醇进行修改，使之适合车用燃料，且无需对甲醇生产设施进行大规模改扩建，不失时机地推动甲醇汽油与甲醇汽油汽车产业的发展。第二阶段制订变性燃料甲醇标准，在车用燃料甲醇中按一定比例加入变性剂，其目的是当甲醇使用范围扩大后，提高其安全性。第三阶段待甲醇汽油添加剂技术比较成熟，市场趋于稳定，生产企业相对集中时，制订车用燃料组分甲醇标准。

全国醇醚燃料标准化技术委员会副秘书长降连葆在会上强调，推动车用甲醇燃料由试点走向推广很大程度取决于“6+1”个支撑条件，即科技支撑、法制支撑、资源支撑、市场支撑、系统支撑、管理支撑，以及与这6个刚性支撑条件相匹配的柔性支撑——企业经营者、政府部门、社会公众认可的心理支撑条件。其中，科技支撑和法制支撑是上述支撑条件中的重中之重。

在这个过程中，政府、企业、行业社团协调配合，联手推动市场化进程，才能共同推动车用甲醇燃料标准的贯彻和实施，促进我国甲醇产业的健康发展。这是此次研讨会得出的重要结论。

会议提出，政府部门需尽快出台征求意见达两年之久的《关于我国替代能源发展的指导意见》，以便与首批国家标准的颁布实施相配套；进一步针对社会关注的热点、焦点问题开展深入研究，尽早得出权威结论；确定国家级的产业化示范基地，组织区域联片试点；认真总结山西、陕西等试点省份出台的一系列规范性政策和鼓励性政策的实施效果，制定普适性强的双向导向政策，搭建起醇醚燃料标准化体系，并建立清洁汽车与替代燃料两大行业的有效互动机制。

同时，业内中小企业应主动转型变轨，找准最佳切入点，主动融入产业链，先抢位子，后选位子；和上下游企业，特别是拥有较强的加注系统和油醇生产经营能力的企业联合，通过扩大终端网络来提高效益，壮大自己，实现多赢。与会企业代表也纷纷表态，发展不能只注重经济上的回报，而忽视人民群众的生命安全和环境保护，企业管理应融入涵盖环境健康安全和社会责任的理念，发展才能持久。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/tech/12427.html>