

伦敦的地沟油去哪儿了?

文/奥利维亚·博伊德

地沟油加油站

9月初的一个早晨，Uptown 门店门口热闹非凡。每隔两分钟，加油站就会迎来一辆伦敦标志性的黑色出租车。司机们或打着呵欠，或听着收音机，或是在付款和掉头之前和服务员搭个讪，接着驶上繁忙的街道去寻找下一个乘客。

这是伦敦车库边再常见不过的场景，但这里与众不同——加入油罐的都是处理过的地沟油，它们来自当地的餐馆、酒吧和咖啡厅。

这个位于伦敦南华克区的一个铁路桥下的油厂利用炸过鱼和薯条的油来生产燃油，这样具有商业规模的公司

在伦敦只有两家。目前，Uptown 每周用地沟油生产的生物燃料已达 2.5 万-3 万公升。

Uptown 的老板奈杰尔·杰维森、约翰·厄普顿和詹森·阿斯基伍德说，他们不仅利用当地资源解决了城市最紧迫的环境问题，同时还赚满了腰包。

和中国一样，英国也面临着地沟油的烦恼——仅仅餐饮业每年就要产生 5000 万-9000 万公升地沟油，如果加上家庭的产生量，数目会更大。尽管早在 2004 年英国就有法令要求餐饮业必须“负责任”地丢弃废油，但是大量的废油还是被倒入下水道，造成堵

塞并引起洪水，气味难闻，老鼠遍行。

“我们每年清理 55000 次堵塞，其中大多数都是由于油污导致的，大概要花费 1200 万英镑（1.19 亿人民币），除了人的粪便和厕纸，什么都倒入下水道，我们称之为‘虐待下水道’。”泰晤士水务分管伦敦供水和污水处理的发言人西蒙·埃文斯解释说。

伦敦还面临清洁空气的压力。今年 6 月份，英国政府称可能到 2025 年才能完成欧盟 2015 年的空气质量目标。如果明年 8 月份英国超过了欧盟的污染限制，还可能受到国际奥委会



超过 1.75 亿英镑的罚款。此外,英国政府还决定到 2025 和 2050 年分别减少相对于 1990 年水平 50%和 80%的碳排放,都是些非常紧迫的挑战。Uptown 这样的小生物燃料公司能够帮上忙吗?

事实上,他们确实可以帮忙。

奈杰尔·杰维森拿着两只装着液体的试管,一只浑浊,一只清澈。“想一想,你车子烧的油曾经炸过薯条,是不是很有满足感?”

这是一个很好的广告,他的顾客似乎也确信这一点。“一切都非常好——油价低了,对我生活的环境有利,对我的引擎也有利。”出租车司机马克·仁肖说。“我一向热衷于绿色的产品,自从我来到这里加油,就没有去过其他加油站。”另一位司机补充道。

地沟油大生意

在经手生物燃料公司之前,杰维森开了 20 年餐饮公司,和同伴创办 Uptown 油厂后,他发现,商机终于来了。

早期,Uptown 油厂产量很低,每周才生产 50 公升来供自己的汽车使用,现在产量已经达到了五万公升了。

回收后的油经过 Uptown 的一系列处理后,除了主要产品可直接供车辆使用外,副产品也可以销售。比如甘油可用于制作肥皂。油的储存罐、纸板和塑料都被送到一个叫做“更绿的世界”的公司来将它们变为包装用品。

在城市的另一端,伦敦北部的恩菲尔德,坐落着“Pure Fuels”——伦敦的另一家加工“炸薯条油”公司。它只有两个人经营,每周产量 5000-10000 公升。

Pure Fuels 的老板直接从个体户或是有资质的收集商那里购买废油,视油的质量,每升 25-50 便士不等。然后和 Uptown 一样将地沟油加工成生物燃油。

相比普通的燃油来说,这两个公司的产品对于环境都更加友好,杰维

森说。二氧化碳的排放量比普通的油低 80%,颗粒物低 60%。颗粒物和人的心肺疾病相关,在伦敦每年导致 4000 人早逝。

在政府的税收政策下,像 Uptown 这样产量的燃油公司,每月需要对燃油进行独立检测来确保其达到 EN14214 的标准,即汽车制造商接受的国际燃油质量标准。对于 Uptown 来说,它的一个当地客户——当地的市政委员会愿意来支付检测的费用。

这种低排放的油生产出来后,伦敦大约 1100 名出租车司机成为 Uptown 和 Pure Fuels 的客户,他们的汽车尾气贡献了内伦敦地区 10%的 PM10(粒径在 10 微米以下的颗粒物)。近年来,为了通过一年两次的排放测试,生物燃料在司机们中变得更为火热起来。

最近 Uptown 又揽到了一笔大生意,普华水道成了新的客户。在普华水道崭新的伦敦总部,25%的电力设备、20%的制冷及制暖设施都将使用这种燃料,占 Uptown 一半收益。

多少年可抵墨西哥湾溢油量?

这看似是一个成功的配方,然而让其更红火,还有诸多挑战。

Pure Fuels 的合伙人基特·胡夫解释说,严格的许可证管理制度和相对高昂的前期投入,使得这个行业的起步比较困难。

要想在英国成为一个生物柴油制造商,公司需要获得两个部门的许可:环境署和税务海关总署。“第一个障碍就是被称作是 PPC 的执照,这个将会花费半年的时间。在此期间,我们需要一个场地,还得付租金,用有限的资金支撑生意,靠一些陌生人的热心帮助维持机器的运转,还要和食用油的收集者建立联系。”胡夫说。

而汽车行业也并不帮忙。回收的油只能用于柴油车,而不能用于汽油发动机。尽管两家公司认为他们的燃

料适用于所有的柴油发动机,但是一些汽车制造商接受生物柴油含量最高只为 5%。雷诺和大众把他们在欧洲的汽车标准提高到了 30%,而大众和斯堪尼亚的大部分汽车则可以使用 100%的生物燃料。

“但是 Uptown 的标志可能会被刻意抹去,”杰维森说,“因为如果标志使用生物燃料的汽车去了修理厂,他们会说各种毛病都是生物燃料造成的。”

网络上还充满了有关生物柴油产业失败的消息。最近,英国绿色生物的网站主页上发布了一条信息称,“由于多方面的资金困难,信贷紧缩……我们非常抱歉地宣布,在可预见的时间内,我们不再支持任何人进行有关生物燃料的活动。”胡夫曾记得他接到一个电话问他是否愿意购买他们的机器,但卖机器的公司还没开业就倒闭了。

此外,税收政策也让这些生物燃料公司生存困难。杰维森说,“世界上做回收利用的人中,我们可能是唯一的纳税者。我们应该免税,相对于化石燃料公司上交给政府的税而言,我们交的税根本不算什么。”

这些都造成了不稳定的市场。“我们看不到未来,五年之后我们的行业又将如何?”胡夫说。“我们就是一个小公司,我们不知道是否还有立足之地。或许我们应该被大公司收购,或者完全被挤出市场。”

根据交通部门的数据,生物燃料还只占到英国汽车动力的极少部分——2010 年只有 3.1%,再利用的食用油是其中重要的组成部分,它在运输行业的生物燃料中占到了 1/3 的份额,但因数量太少并没有纳入政府统计。在伦敦 21000 辆黑出租车中,也只有约 1000 个使用者。

这些数字听上去好像大海中的一滴水,但杰维森仍充满信心,他说自己正在尝试计算 Uptown 需要运转多少年,产量才能与去年墨西哥湾 7.95 亿公升的溢油量相当。“只能说我还要工作很长、很长的时间。”