十五部委发文推广 到2020年车用乙醇汽油将实现全覆盖

近日，国家发改委、国家能源局、财政部等十五部门联合印发了《关于扩大生物燃料乙醇生产和推广使用车用乙醇汽油的实施方案》。根据方案，到2020年，全国范围内将基本实现车用乙醇汽油全覆盖。到2025年，力争纤维素乙醇实现规模化生产，先进生物液体燃料技术、装备和产业整体达到国际领先水平，形成更加完善的市场化运行机制。

2017年9月13日，经国务院同意，近日，国家发展改革委、国家能源局、等十五部门联合印发《关于扩大生物燃料乙醇生产和推广使用车用乙醇汽油的实施方案》，明确了扩大生物燃料乙醇生产和推广使用车用乙醇汽油工作的重要意义、指导思想、基本原则、主要目标和重点任务。

《方案》指出，以生物燃料乙醇为代表的生物能源是国家战略性新兴产业。车用乙醇汽油推广使用是国家战略性举措，也是复杂的系统工程。在当前形势下，扩大生物燃料乙醇生产和推广使用车用乙醇汽油具有重要的现实意义和战略意义，不但有利于优化能源结构、改善生态环境、调控粮食市场，而且有利于促进农业农村和区域经济发展。

《方案》强调，扩大生物燃料乙醇生产和推广使用车用乙醇汽油，要在保障国家粮食安全基础上，立足国内供应，科学有序推进生物燃料乙醇生产和车用乙醇汽油推广使用，着力处理超期超标粮食，增强粮食市场调控能力和提升质量安全水平;着力提高农林废弃物资源综合利用技术水平，推动先进生物能源产业发展;着力落实东北振兴战略部署，建设生物燃料乙醇产业基地，为促进我国替代化石能源、减排温室气体、培育农业农村发展新动能做出新贡献。

《方案》要求，各有关单位要按照“严控总量，多元发展”、“规范市场，有序流通”、“依法推动、政策激励”的基本原则，适度发展粮食燃料乙醇，科学合理把握粮食燃料乙醇总量，大力发展纤维素燃料乙醇等先进生物液体燃料，满足持续增长的市场需求。到2020年，在全国范围内推广使用车用乙醇汽油，基本实现全覆盖，市场化运行机制初步建立，先进生物液体燃料创新体系初步构建，纤维素燃料乙醇5万吨级装置实现示范运行，生物燃料乙醇产业发展整体达到国际先进水平。到2025年，力争纤维素乙醇实现规模化生产，先进生物液体燃料技术、装备和产业整体达到国际领先水平，形成更加完善的市场化运行机制。

此外，《方案》还部署了保障生物燃料乙醇供应、积极做好车用乙醇汽油推广工作、加强监督管理、推动创新发展、强化保障落实等五项重点任务。

将燃料乙醇以一定比例添加到汽油中，形成车用乙醇汽油。这种汽油可有效减少汽车尾气中的碳排放、细颗粒物排放以及其他有害物质的污染，根据十五部委的联合《实施方案》，我国将全面推广E10乙醇汽油，也就是在汽油调合组分油中加入10%的变性燃料乙醇调合而成的环保汽油。

其实，燃料乙醇产业15年前就在我国应运而生。说白了，它曾经是咱们消化多余玉米的重要手段之一。用超期超标的玉米、废物秸秆等作为原料，产生清洁的汽油，帮助解决目前困扰很多人的雾霾等问题，这就是十五部委日前发布的《实施方案》的基本逻辑。

根据国家发改委《可再生能源中长期发展规划》给出的目标，到2020年我国生物燃料乙醇的年利用量将达到1000万吨。而按照《实施方案》操作，到2020年，乙醇汽油的使用就将基本覆盖全国。全面推广燃料乙醇和它调和出的乙醇

汽油将如何改变我们的生活呢？

还没有进入秋天烧秸秆的日子，冬天传统的燃煤季节更是还远，然而挥不去的雾霾却已经间歇性地笼罩京津冀地区。从这个角度讲，生物燃料乙醇和乙醇汽油的推广势在必行。中国国际工程咨询公司石化轻纺部副主任乐有华表示，乙醇汽油的使用对于环境的友好是全面的。

乐有华：总的来说以玉米为原料的燃料乙醇，大的结果就是全生命周期里大概一吨乙醇可以减排34%，如果2025年纤维素乙醇商业化运行并得到快速发展，那么这个环保效益就更加明显了，可以达到75%以上。特别是作为纤维素乙醇这个产业，应该说可以有效解决我们这个秸秆焚烧污染大气的问题。

新世纪以来，能源安全和环境问题日益成为制约可持续发展的焦点问题,生物燃料乙醇因为它的可再生、环境友好、技术成熟、使用方便、易于推广等综合优势，成为替代化石燃料的理想汽油组分，在很多国家得到推广，生产消费规模也在全球范围内快速增长，从2005年的3628万吨，增加到2016年的7915万吨。

据不完全统计，已经有超过40个国家和地区推广生物燃料乙醇和车用乙醇汽油，年消费乙醇汽油约6亿吨，占世界汽油总消费的60%左右。其中，美国作为世界上最大的燃料乙醇生产消费国，去年一年就用掉了4000多万吨。我国排名第三，但目前年消费量只有近260万吨，发展相对滞后。

对于一个石油消耗大国来说，乙醇汽油的使用可以替代部分石油，对于能源安全非常重要。

中国石油化工集团科技部原主任教授级高工乔映宾：4000多万吨（一年）美国的燃料乙醇（使用量）在提高他的能源自给率里占了8个百分点。我们国家大力发展的话也会对我们的这个能源自给率大大提高。2016年我们国家进口了3.81亿吨的石油，石油对外的依存度是65.4%。

更重要的是，国际经验表明，发展生物燃料乙醇可以为大宗农产品建立长期、稳定、可控的加工转化渠道，提高国家对粮食市场的调控能力。

乐有华：就是国家战略需要的时候，就是加快地把这些超期超标的粮食进行转化，如果供求紧张的时候，主要是用木薯这些淀粉质的原料来生产燃料乙醇，形成一个良好的调控手段。

同时，生物燃料乙醇产业也是处置超期超标等粮食的有效途径。而我国目前恰恰处在一个玉米大量过剩的状态。

乔映宾：两会期间我得到的（消息），两会上的报道，我们国家东北三省和内蒙古，玉米的库存超储了。储存了多少？2.3亿吨玉米。这些玉米如果再放一年、两年、三年，三年以后这玉米就不好吃了。

除了超期超标的粮食支撑燃料乙醇生产，据有关权威机构测算，国内每年还有可利用的秸秆和林业废弃物超过4亿吨，其中的30%就可以生产生物燃料乙醇2000万吨。业内人士普遍认为，担心燃料乙醇推高粮价的“小伙伴们”可以放心地洗洗睡了。

当然，就算燃料乙醇各种好，值得全面推广，但是，对于挣工资加油的广大车主们来说，更环保的汽油是不是也有着更让老百姓心跳加速的高价格？普通老百姓的用车成本到底会不会因此上升？

我国生物燃料乙醇产业自2001年就开始发展了。截至目前，全国已经有11个省区试点推广乙醇汽油，乙醇汽油消费量占到同期全国汽油消费总量的1/5。根据辽宁省发改委相关负责人的介绍，试点地区乙醇汽油与传统汽油同价。

当然，也曾有车主反映，感觉使用了乙醇汽油车的油耗似乎更高了。对此，多位接受采访的专家都明确表示，并不存在这种差别。

中石化石科院教授级高工张永光：就是热值，加E10（乙醇汽油）的话比普通汽油理论上（热值）是差3.8%。但是你不能说就完全损失了3.8，因为它的辛烷值就比我们的烯烃、芳烃高基本上十几个辛烷值单位，弥补了大概我们认为1%-2%油耗的损失，它可以更好地适用于高压缩比（发动机）汽车性能的发挥。第二点就是本身它含氧，促进了它（汽油）的燃烧，一些未完全燃烧的碳氢化合物已经得到比较好的燃烧，从这个角度上可能又弥补了1%-2%。

根据业内人士介绍，美国权威研究机构曾做过16辆实车样本的测试，结果表明E10，也就是添加10%燃料乙醇的乙醇汽油与普通汽油在油耗上的差距可以忽略不计。

清华大学环境学院教授吴烨：10%的乙醇放进去，为了满足我们最新的国Ⅴ国VI汽油的标准，它那个汽油（组分油）是要进行一些调整的。我们过去这两年时间里面已经做了将近10辆车，大概做了上百组试验。目前来看几种普通的车型，在国Ⅲ国Ⅳ国Ⅴ的车里面都没有发现，它的能耗（因为）用了乙醇汽油而上升了。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/114202.html