生物质乙醇燃料会引领未来的火爆商机吗？

为发展绿色能源，并消化部分粮食品种过多库存，8月22日，召开常务会议确定了生物燃料乙醇产业总体布局。

会议要求，坚持控制总量、有限定点、公平准入，适量利用酒精闲置产能，适度布局粮食燃料乙醇生产，加快建设木薯燃料乙醇项目，开展秸秆、钢铁工业尾气等制燃料乙醇产业化示范。

会议决定有序扩大车用乙醇汽油推广使用，除黑龙江、吉林、辽宁等11个试点省份外，今年进一步在北京、天津、河北等15个省份推广。

哪些省市可能入列？

去年9月，国家等十五部委联合印发了《关于扩大生物燃料乙醇生产推广使用车用乙醇汽油的实施方案》，要求到2020年，全国范围内将推广使用车用乙醇汽油，基本实现全覆盖。

根据上述《实施方案》，到2020年，车用乙醇汽油的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，力争纤维素燃料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。

《实施方案》发布后，到目前，山东省、天津市先后发布了推广车用乙醇汽油的实施方案。其中，山东省表示将在2017年先行推广的8个市基础上，到2020年1月1日起全省行政区域内将实现封闭销售、使用车用乙醇汽油；天津则要求在2018年8月31日前开始推广乙醇汽油，9月30日实现全市封闭运行，除军队特需、国家和特种储备、工业生产用油外，全市区域内基本实现车用乙醇汽油替代普通汽油。

据安迅思统计数据显示，现有11个全部或部分使用乙醇汽油的省区包括，黑龙江、吉林、辽宁、安徽、广西、河南6省（区）全境，以及河北、山东、内蒙古、江苏、湖北5省的31个地市。

对于今年国务院要进一步推广乙醇汽油的省份，业内猜测，北京、天津、山西、陕西、上海、浙江均有可能进入之

列。其中北京市政府就曾于不久之前公开表态，要尽快使用乙醇汽油并全面取消92号和95号传统汽油。

值得注意的是，在6月11日启动的最新一轮蓝天保卫战、共动用约1.8万人（次）的强化督查中，继京津冀区域之后，长三角区域、汾渭平原首次被纳入督查范围内。因此，有市场人士指出，今年被选中推广乙醇汽油的省市也有可能出自汾渭平原或长三角地区。

多技术路线上马热潮将启

但让人耳目一新的是，这次会议首次公开提及钢铁工业尾气制燃料乙醇产业化示范，“这折射出随着2020年全国推广乙醇汽油大限来临，各种技术路线各显神通，未来两年可能掀起上马热潮。”

“缺口”或有解决之道

需要指出的是，我国发展生物燃料乙醇技术是立足于“陈化粮”问题的解决。东北三省和内蒙古的玉米库存达到约2.3亿吨，如果放置超过3年，就会变成陈化粮，如不能加以及时处理，会带来一系列问题，而“10多年试点经验已经证明燃料乙醇是处理陈化粮的最佳渠道，也是我国提升能源自给能力的举措。”

市场数据显示，目前我国生物燃料乙醇年消费量约为260万吨。据业内权威人士测算，按《方案》设想，到2020年，全国范围将需要约生物燃料乙醇1100万吨，届时将可形成近4%的石油替代，预计将累计消化玉米6000多万吨。近些年，由于我国肉蛋奶的消费增加带动了饲料粮生产的大幅增加，目前已达到2.2亿—2.8亿吨/年。

“发展乙醇的最大原料来源就是饲料粮，若只拿出2亿吨饲料粮中的10%，即2000万吨，即可生产约800万吨乙醇。”

与此同时，燃料乙醇的生产过程本身就是乙醇和高蛋白饲料的联产过程，3吨玉米可以生产1吨乙醇，同时联产1吨DDGS高蛋白饲料。而1吨饲料的营养价值要大于3吨玉米作为饲料的营养价值。这意味着联产乙醇的同时，亦可提升

饲料粮的营养价值。

此外，根据美国航空航天公布数据，全球由于光合作用产生的生物量每年新增的有2000亿吨，若纤维乙醇产业化，对这些纤维资源利用量达到当年新增量的10%，也就是200亿吨，可生产40—50亿吨乙醇，相当于2016年全球的石油开采量（44亿吨）。

纤维乙醇从2016年开始进入全球产业化元年。随着纤维乙醇产业化，业内认为，根据《实施方案》，到2025年以后，纤维素燃料乙醇实现规模化生产后，燃料乙醇就转变为主要以纤维为原料生产，届时“可彻底放下粮食安全的包袱”。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/127965.html