

推广使用车用乙醇汽油是一项具有显著综合效益的国家战略性举措,但当前玉米等原料价格上涨引发乙醇价格飙升,继而导致江苏、安徽、山东等地加油站停售乙醇汽油

# 乙醇汽油推广再遇波折

■本报记者 李玲

## 记者调查

近日,中石化销售股份有限公司江苏徐州石油分公司(下称“中石化徐州分公司”)的一份《告客户书》引发了市场关注。《告客户书》指出,“公司近期将停止供应 92# 乙醇汽油,后期油库发货更改为 92# 车用汽油,请客户尽快将未提的乙醇汽油提走。”

除了徐州,据记者了解,当前安徽宿州、山东临沂、山东枣庄等多地也已开始或准备停止供应乙醇汽油,转供普通汽油。

推广使用车用乙醇汽油是国家战略性举措,本世纪初便开始在我国多个省市进行试点。2017 年,国家发改委、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》(下称《实施方案》),提出到 2020 年实现乙醇汽油全国基本覆盖;2018 年,国务院常务会议决定有序扩大车用乙醇汽油推广使用,北京、天津、河北等 15 个省、直辖市榜上有名,这意味着全国推广乙醇汽油的省级行政区将增至 26 个,期间相应的鼓励、扶持政策接连出台。在此背景之下,多地乙醇汽油推广工作为何突然“喊停”?推广遇挫会对这一战略性市场产生什么影响?

### 多地停售乙醇汽油

《实施方案》指出,乙醇汽油排放较为清洁,且可消化陈化粮库存,因此推广乙醇汽油是我国的一项战略性举措,有利于优化能源结构、改善生态环境、调控粮食市场,促进农业农村和区域经



CFP/图

济发展。在粮食生产连年丰收、陈化粮问题引发各界高度关注的新形势下,《实施方案》提出了“2020 年实现乙醇汽油全国基本覆盖”的目标。但由于此后推广并不顺利,国家发改委、国家能源局于 2019 年底召开会议,将全国覆盖的推广计划调整为“鼓励但不强制”。不过,国家能源局今年发布的《2020 年能源监管重点任务清单》中,乙醇汽油推广专项监管仍位列其中,监管内容包括安徽、江苏、山东等地乙醇汽油推广运行情况。

而当记者日前致电江苏徐州一家中石化加油站时,对方表示:“现在已经加不

了乙醇汽油了,我们这边中石化的加油站最近全部都换成了普通汽油,至于后面会不会重新卖乙醇汽油,我们也不太清楚。”

当地一家中石化下属加油站工作人员也告诉记者,他们已接到停售乙醇汽油的通知,并已开始置换为普通汽油。除了江苏徐州,记者还调研了山东枣庄、临沂及安徽宿州等地的多个加油站,多数已将乙醇汽油置换或即将置换为普通汽油。“我们现在还没开始置换,但最近已在准备更换汽油牌,应该近期就会换成普通汽油。”安徽宿州一中石化加油站工作人员称。

### 原料稀缺推涨乙醇价格

对于停止供应乙醇汽油的原因,中石化徐州分公司在《告客户书》中给出的解释是“今年以来乙醇厂家生产大幅减少,上游炼厂乙醇组分供应严重不足”。此外,中石化徐州分公司表示,如果未来汽油市场需求恢复正常,乙醇供应增加,那么企业将严格按照国家相关政策恢复乙醇汽油正常供应。



下转 3 版

### Highlights 重点推荐

晋能控股集团正式挂牌

2

如何做好今冬保供“必答题”?

13

动力电池原材料供应风险浮现

18

中环装备断臂求生?

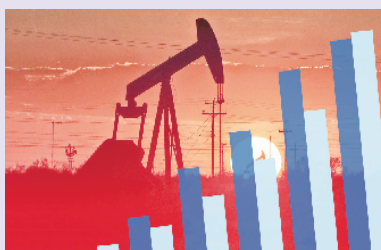
20



欧盟抛出首个甲烷减排战略

欧委会指出,甲烷是仅次于二氧化碳的第二大气候变化“元凶”,《欧盟甲烷战略》不仅限于欧洲大陆,也可以成为整个国际社会应对甲烷减排的指导准则。

5



北美油气业困局再“升级”

在油气需求恢复迟缓的情况下,北美地区油气公司的“破产潮”仍在持续,而债务水平预计还将持续上升。

7

## Comments 评论

# 乙醇汽油必须摆脱粮食依赖

■本报评论员

中石化销售股份有限公司江苏徐州石油分公司一则停售乙醇汽油的通知,日前在行业内引起了不小震动,在行业外也引发了热议。事实上,乙醇汽油自诞生之日起,就享受到了与其“较低市场份额”极不相称的“极高市场关注度”。在粮食和能源安全问题广受关注的当下,这一“停售”通知的发布,更是直接触动了民众本已敏感的神经,也再次暴露出生物燃料乙醇行业“以粮食为主要生产原料”的短板。在此紧要时刻,有必要重新审视行业发展思路,立足长远调整优化技术路线。

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,推广车用乙醇汽油,既符合构建清洁低碳、安全高效现代能源体系的战略方向,又有助于解决秸秆等农林废弃物焚烧问题、改善大气环境质量;既利于解决“陈化粮”问题,提升粮食质量安全水平,又有助于提高我国对粮食生产、库

存和价格的调控能力;既利于促进农民开辟新的增收渠道,带动农业增效,又有助于提高农林废弃物资源综合利用,推动先进生物能源产业发展。换言之,推广乙醇汽油具有重要的现实意义和战略价值。

另外,发展乙醇汽油“天时、地利、人和”,条件齐备:绿色低碳的能源转型大战略,为乙醇汽油行业发展创造了前所未有的发展空间;国内每年可利用的秸秆和林业废弃物超过 4 亿吨,为行业的可持续发展提供了充沛原料基础;20 多年的行业发展,培养和储备了一大批专业技术人才,为行业的转型升级提供了坚实智力保障。

但乙醇汽油行业的短板同样明显。“87%的原料来源为玉米”的生产结构,是悬在行业头上的达摩克利斯之剑,也是我国生物燃料乙醇行业的“七寸”。

我国人口众多,粮食安全的重要性,再怎么重视都不为过。因此,生物

燃料乙醇的发展不能、也绝不该建立在高比例依赖粮食原料的基础之上。但现实是,当前全球成熟的生物燃料乙醇生产技术无不是以玉米、小麦、稻米等粮食作物为主要原料,“与人争粮”“与粮争地”始终是行业发展绕不开的难题。

巧妇难为无米之炊。当前来看,乙醇汽油的生产和使用是能源问题,也是粮食安全问题;没有粮食安全的支撑,技术再先进、规划再宏大也必将是无源之水、无本之木,行业发展不可持续。

穷则变,变则通。要想实现大规模、可持续发展,行业必须另辟蹊径,从“粮食”转向“非粮”。即另起炉灶,转向以资源丰富的玉米秸秆、干草、树叶和其它种类的植物纤维材料为主,减少对粮食作物的依赖。在粮食原料制备乙醇技术已经高度商业化的今天,“另立门户”式的技术升级之路注定艰辛,但计从长远不得不走。

值得一提的是,我国在此方面已经有了一些有益探索。2001 年,为了解决大量“陈化粮”处理问题,我国正式启动生物燃料乙醇试点,但经历 5 年快速发展后,“与人争粮”转为主要问题,因此从 2006 年起,我国暂停了粮食为基础原料的燃料乙醇发展,并陆续在广西、内蒙古、山东、河南等地建成多个非粮燃料乙醇示范项目或产业化装置,且此类项目目前已具备产业化示范条件。

实干为要。燃料乙醇的核心问题从来不在于“要不要发展”,而在于“如何发展”。“停售”只是行业发展中的小波折,不应以偏概全、刻意夸大其负面影响;同时,“停售”也给行业敲响了警钟,未雨绸缪的思维不可或缺。“非粮燃料乙醇”的技术创新和应用实践,应该成为行业、企业和主管部门下一步的工作重点。唯有如此,才能让乙醇汽油发展与粮食安全脱钩,从而助力实现粮食、能源“双安全”。

## 欢迎订阅 2021 年《中国能源报》

作为国内第一张针对整个能源产业并为其服务的综合性产业经济类报纸,《中国能源报》以其独有的权威性、可读性、影响力,成为能源人首选的行业读物。未来我们将继续努力做出更加专业、权威、好读的原创新闻,回馈广大读者朋友。

目前,新一年的报纸订订已经开始,希望广大读者一如既往地支持我们,前往各地邮局订阅 2021 年《中国能源报》,邮发代号 1-6,全年定价 388 元,或扫描二维码,一键快速订阅。



《中国能源报》社

□ 主 编:贾科华 □ 版 式:侯进雪