



オーストラリアにおける燃料品質規定及び基準

オーストラリア連邦政府の経済規模は世界第13位に位置し、その2200万人にも及ぶ人口は、主に大都市中心部(60%)に集中しています。この「大陸島」は7600平方キロメートルの面積を持ち、多種多様な地形及び生息環境、天候及び天然資源を網羅しています。オーストラリアの経済成長は、過去15年の間、年間平均で3.6%伸びており、OECD平均を上回り、1人当たりのGDPの高さは11番目となっています。

オーストラリアの環境水資源文化遺産芸術省は、自動車環境委員会を通じて燃料品質基準を制定しています。オーストラリアの燃料品質は、2006年に制定された欧州連合のそれにほぼ一致しています。一般的には、RON91の無鉛石油(ULP)及びRON95の高級無鉛石油(PULP)の2種のガソリン等級が市場に出回っています。鉛代替石油(LRP)は市場シェアの5%以下にとどまり、市場から消えつつあります。現在のガソリン消費は1日当たり325,000バレルとなっています。

現状のULPの硫黄限度は最大150ppmに制定されています。2008年1月以降は、PULPの硫黄限度は最大50ppmまでに削減されました。現時点では、自動車環境委員会において更にガソリンの硫黄レベルを削減する計画はありません。

州政府は、地域、気候及び季節毎の状態を考慮してのガソリン蒸気圧の規制を担当しています。パース、アデレード及びブリズベンといった都市では、夏期のガソリンRvpは67kPaまでに規制されています。メルボルンでは、規制値は62kPaまでに設定されています。シドニー都市部は2004年に、夏期の月平均の揮発度限度を62kPaに設定し、各々のガソリンの量産については最大64kPaまでに規制しました。オーストラリアにおけるその他のガソリン基準は表1に示します。

オーストラリアの石油生産は、そのほとんどがニューサウスウェールズやクイーンズランドの成熟した油田で行われています。輸入については全体の石油需要の25%であり、2015年までにはその割合は35%まで上昇すると見込まれています。精油所は大手7社が運営しており、ガソリン、ディーゼル及びジェット燃料及びその他精油製品を59万バレル生産しています。燃料品質基準が段々と上昇しているため、改善が図られていますが、精油生産量の拡大は考えにくくなっています。

本号の内容

オーストラリアにおける燃料品質規定及び基準

燃料エーテルの堅実な見直し

フィリピンが更に厳しい車両排気基準制定

アジアMTBE、ガソリン添加剤サミットの注目点

燃料業界最新情報

オーストラリアの環境大気基準は国家自然環境保護対策(NEPM)を通じて実施されています。大気基準は、一酸化炭素、窒素酸化物、オゾン、二酸化硫黄、鉛及び粒子物質の6項目の汚染条件を基に設定されています。これらの基準は全般的に国際的ガイドラインに準拠しています。NEPMでは、汚染基準条件を満たしているかを監視し、状況を報告することを必須としています。粒子物質及び時折発生するオゾン超過量を除き、ほとんどの都市ではこの基準を満たしています。NEPMによる見直しが現在実施されています。(p3/に続く)

表1 - オーストラリアにおける現状のガソリン基準抜粋

Specification Name	Standard	Test Method
RON, min (two grades)	91/95	ASTM D 2699
Sulphur, ppm, max	150/50	ASTM D 5453
Lead, g/l, max	0.005	ASTM D 3237
Benzene, vol.%, max	1	ASTM D 5580
Aromatics, vol.%, max	45	ASTM D 1319
Olefins, vol.%, max	18	ASTM D 1319
RVP @ 37.8°C, kPa, max	(Each state sets limit)	
Oxygen, wt.%, max	2.7	ASTM D 4815
Oxygenates, Ethanol vol.%, max	10	ASTM D 4815
Oxygenates, Ethers vol. % max	1	ASTM D 4815
Distillation		
T ₁₀ , °C, max	No standard	
T ₅₀ , °C, max	No standard	
T ₉₀ , °C, max	No standard	
FBP, °C, max	210	

出典: 国際燃料品質センター、2010年11月11日
オーストラリア自動車環境委員会



特別レポート

燃料エーテルの堅実な見通し

Hart Energy Consultingの世界精油燃料サービスの最近の調査によると、国際的燃料エーテルの需要は主にアジア太平洋地域での拡大により、今後5年間で成長すると予想されています。クリーンに燃焼する高性能オクタン成分への必要性に対するガソリン仕様のより高度化による拡大、2002年にピークを迎えた後の市場低下に続き、メチル第三ブチルエーテル(MTBE)、エチル第三ブチルエーテル(ETBE)及び第三アミルメチルエーテル(TAEE)を含む燃料エーテルの需要は過去数年間で回復しています。南米や中近東地域においてもその需要は成長しています。特定市場の移り変わりも発生しており、特に欧州ではバイオ燃料についての指令が広まる中、MTBEからETBEへと移行しています。Hart Energyの調査では、エーテルの需要は今後十年間においては安定し、ETBEからTAEEへの更なる移行も見られると予想しています。

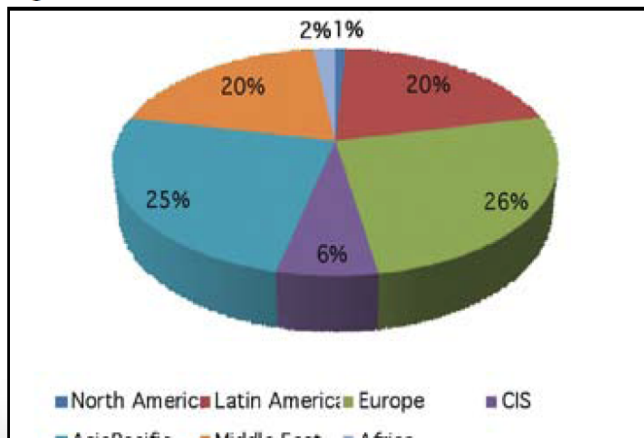
世界的なエーテル需要とその展望

2009年度のMTBE、ETBE、TAME及びTAEEを含む世界的なエーテル需要は年間1650万トンでした。(1日当たり38万5千バレル)その内、エーテルはガソリン供給の1.7%を占めています。欧州及びアジア太平洋市場のエーテル需要は最大となっており、市場シェアは各26%及び25%に上り、南米及び中近東がそれに続いています。図1では地域別エーテル需要の割合を示しています。

地域的展望

エーテル需要は2009年から2015年の間に年間180万トンずつ増加すると予想されており、そのほとんどがアジア太平洋地域における成長によるとみられています。この地域での需要が引き続き成長する中、中近東、南米での需要量はバイオエタノールにとって代わられるでしょう。

図1 - 2009年度の世界的なエーテル需要市場シェア



出典: Hart Energy Consulting, 2010年

エーテル市場は78%がMTBE、14%がETBE及び残りがTAMEで占められており、TAEEは非常に少量となっています。(図2) 欧州では、欧州連合のバイオ燃料目標達成を目指してほとんどのMTBE及びTAMEはETBE及びTAEEへと移り変わっています。CIS及び南米では、ETBE及びエタノールへの移行が見られており、日本では昨年よりETBE混合品を導入開始しました。2030年までには、エーテル市場におけるMTBEのシェアは64%に低下し、ETBE及びTAEEは32%を占めると予想されています。

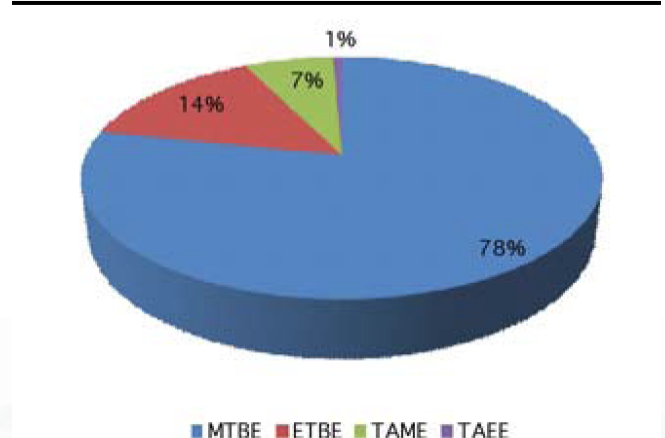
アジア太平洋におけるエーテル需要は年間410万トンになっています。2015年までにはその需要は、中国での需要及び日本におけるETBE導入より41%にまで上るとみられています。エーテル需要は2030年までは2015年レベルの状態に保たれるでしょう。アジア太平洋地域では供給量の13%を輸入し、2030年までの需要の高まりは、特に中近東からの輸入によるものになるでしょう。

中近東のMTBE需要は年間320万トンになっています。需要は2030年まで着実に伸び、2009年から2030年にかけての伸びは18%になるでしょう。中近東ではその生産量の9%を輸出しています。生産量は国内消費量増加及びアジア太平洋へ輸出量の多少の増加に対応するために、増加するとみられています。

独立国家共同体(CIS)のエーテル利用量は年間100万トンになります。その需要は2009年から2030年までの間に18%増加するとみられています。欧州のように、2009年には8%であったETBEのシェアは、2030年には43%に上昇すると予想されています。基本的には、その供給は国内施設生産でまかなわれています。

エーテル供給は将来的には大幅に変更はありませんが、ガソリン市場においては引き続き重要な役割を果たしていくでしょう。エーテルは2030年までには世界的ガソリン供給の1.5%を占めることになるでしょう。中近東やアジア太平洋といったガソリン品質改善が多くみられ、オクタン需要が高い地域での市場成長が大きな要因となると予想されています。

図2 - 各種エーテル需要



出典: Hart Energy Consulting, 2010年



注目の話題

フィリピンが更に厳しい車両排気基準制定

フィリピンの環境天然資源省(DENR)は、先月、行政規定第2010-23号を發布し、新規ガソリン車両に対して炭化水素(HC)及び窒素酸化物(NOx)排気制限を改訂し、既存、再生及び輸入中古車に対しても制限を設けました。改訂は、2007年7月以降初めてで、徐々にEuro-4と同等の排気基準に近づいています。2016年1月には、対応可能燃料基準の状況により、本要求事項が実施されます。

新規車両排気要求事項は、環境規制庁の発行する準拠証明書(CoC)を以って満たされます。CoCはEMBを通じて、自動車メーカー、組み立てメーカー又は輸入業者を対象にしており、特定の新车や車種がクリーン大気令(共和国法8749)にて制定する要求事項を満たしていることを証明するために、DENRより発行されます。CoCは発行日より6年間有効です。

再生、輸入中古車又は中古車及び事前登録済みの車両で中古エンジンを利用して組み立てた車両については、車両輸入業者又は持主が同様の目的で、交通局(LTO)より排気基準準拠証明書(CCES)を取得する必要があります。

新規乗用車及び軽量車は、2008年1月より、硫黄限度500ppmのEuro-IIと同等の排気基準を満たさなければならないことになっています。

表1では、新規乗用車及び軽量車の排気限度を示しています。排気基準に関する重要な変更としては以下になります。

- クラスII分類の軽量車については、HC+NOxの限度は0.6g/kmまで削減。
- クラスIII分類の軽量車に関しては、HC+NOxの限度は0.7g/kmまで削減

行政規定第2010-23号では、2016年以降、50ppmの硫黄燃料が入手可能である場合、全ての新規乗用車及び軽量車はEuro 4の排気基準を満たさなければならないとしています。政府は、本要求規定を2015年から2016年にかけて実施する予定です。

2010年8月、DENRは、2011年に総浮遊粒子(TSP)の削減をマニラ市内で30%削減する計画を発表しました。DENRは、2009年度のマニラ市内のTSPレベルが、1立方メートル辺り平均130マイクログラム($\mu\text{g}/\text{Nm}^3$)に至ったため、本決定を下すことになりました。汚染基準向けのクリーン大気令国家環境大気質ガイドラインにおいては、TSPは $90\mu\text{g}/\text{Nm}^3$ を超過してはならないとしています。DENRの監視結果によると、認可済私立排気試験センター(PETCS)の実際のテストを受けていない車両は、登録車両の内の50%以上に上ることが判明しています。その結果、DENRはLTOと共に車両登録前に、一段階上の排気テストを実施するように強化しています。

出典：フィリピン環境天然資源省

オーストラリアにおける燃料品質規定及び基準

(ページ1より続く) 2010年8月1日、2020年度オーストラリア自動車ロードマップが発表されました。オーストラリア自動車産業革新委員会による依頼で、州政府がサポートしたこのロードマップは国内の自動車産業が技術的ニーズ、能力及び経済と環境の維持力に対応していくための長期的機会をまとめたものです。これらの機会は、既存の自動車電動化、燃料、車両の軽量化及び最新のデータ通信システムといった革新的開発をもとに存在するものです。

オーストラリアの経済安定性及び環境に対する責任は、本業界及び業界の人々に競争を伴う機会をもたらしました。

表1 - 新規乗用車及び軽量車排気限度

Category	Class	Reference Mass, RW (kg)	CO (g/km)		HC + NO _x (g/km)	
			Gasoline	Diesel ⁽¹⁾	Gasoline	Diesel ⁽¹⁾
M ⁽²⁾	-	All	2.2	1.0	0.5	0.7 (0.9)
N1 ⁽³⁾	I	RW ≤ 1,250	2.2	1.0	0.5	0.7 (0.9)
	II	1,250 < RW ≤ 1,700	4.0	1.25	0.6	1.0 (1.3)
	III	1,700 < RW	5.0	1.5	0.7	1.2 (1.6)

備考:

1. 2011年1月までの直接噴射型ディーゼルエンジン車両の限度はカッコ内に示しています。
2. 6人乗り以上(運転手を含む)の車両以外の新規乗用車で、最大重量が2.5トン以上のもの。
3. 6人乗り以上(運転手を含む)の車両を含む新規乗用車で、最大重量が2.5トン以上のもの。

近日開催のイベント

国際エネルギー自動車技術会議
2010年11月5日
イスタンブール、トルコ

アジア国際メタノール会議
2010年11月2~4日
シンガポール

精油アジア会議
2011年1月18日~21日
シンガポール

第12回欧州燃料会議
2011年3月8日~11日
パリ、フランス

第17回定例燃料潤滑油会議
2011年3月9日~11日
シンガポール



アジアMTBEガソリン添加剤サミットの注目点

先日、2010年度アジアMTBEガソリン添加剤サミットが中国の成都で開催されました。この重要な会議は中国における交通燃料の需要の高まり及びガソリン品質及び性能改善へのニーズを踏まえて開催されました。中国では、Euro-IVと同等の排気能力の国家全体での実施に向けてガソリン仕様の改善に対応しています。これら仕様では、硫黄レベルが2013年には50ppmまで削減される予定で、2016年には更に10ppmまで削減される予定です。本サミットでは、燃料生産メーカー及び販売会社、クリーン燃料成分メーカー、自動車メーカー、政府高官及びガソリン供給の課題に対応する関係者との間での話し合いの場が持たれました。主な議題は以下にまとめます。

アジアクリーン燃料協会のコミュニケーションマネージャーであるJoanne Sofia Chong女史はサミットでの基本方針を発表しました。同女史のプレゼンテーション、「アジア及び中近東におけるMTBE、上昇中の産業」では、健全な科学によるガソリン評価及びクリーン燃焼燃料成分の評価実施の重要性を考察し、成長市場及びアジア太平洋及び中近東経済市場における燃料エーテル利用の増加についてまとめました。

Chong女史は、対象製品が安全で有益なガソリン成分であると評価し、ガソリンの適切な環境管理により継続的な安全保管、輸送及び利用を可能にするとして欧州連合によるMTBEの3年間に及ぶ長期リスク評価プロセスの詳細に関して説明しました。同女史は、大気質改善、蒸気圧規制、高オクタン数、混合における柔軟性代替性、供給安定性及びコスト効果などの製品の性能や性質に関して説明しました。酸化物利用における重要なメリットは、図1に示すように、排気の削減にあります。

Chong女史は、アジア太平洋地域が国際的な大気質基準を満たし、適切な交通燃料の供給を確保していくための挑戦事項について重要な点を語りました。同女史は、本地域での個人所得上昇に伴い、道路上での車両数が増加し、燃料の需要が高まっていることを指摘しました。中国では、2035年までに、車両数は4万台以上に増加すると予測されており、その他の国々でも同様の増加傾向が見られるとされています。大気質の改善が見られているとはいえ、ほとんどの大都市では世界保健機構の基準を大きく下回っています。本地域においては、燃料仕様の多様性において更なる挑戦が待ち構えており、その供給及びコストはさまざまのため、市場調整に影響を与えるでしょう。同女史は、アジア太平洋及び中近東地域に関して以下の点をまとめました。

- 更にクリーンな燃料の促進は必須であり、継続していくべき。
- 従来の石油ベースの燃料は引き続き主要な供給燃料となる。
- 車両及び燃料への需要は大幅に増加している。
- 挑戦事項は、従来及び代替燃料の最適化によるエネルギー維持である。

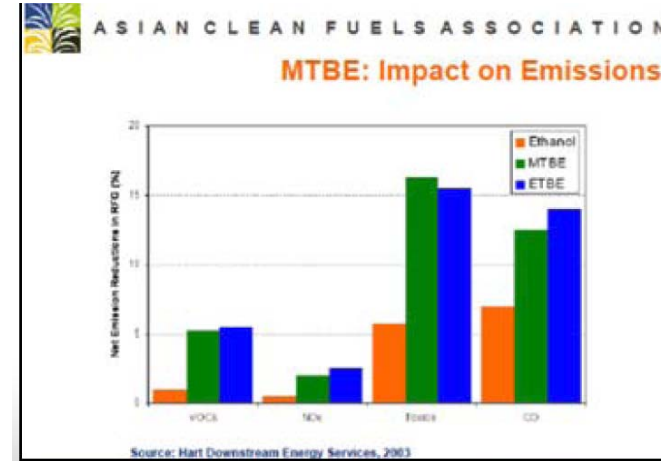
中国石油計画技術機関(CPPI)のLuo Yantuo博士は、「ハイグレードガソリンの消費と中国国内での需要供給についての見通し」と題した発表を行いました。同博士は、中国国内でのガソリン生産における現状の需要供給及び品質、予測と拡大、技術開発及び添加剤についての3点について説明しました。着実な国内ガソリン生産量増加は、年間平均率で5.8%にも及び、2009年には680万トンになっています。更に重要な点では、昨年度、ハイグレードの

RON93ガソリンが生産量の74%を占めた点です。国内のガソリン消費は10年間で平均7.1%になっています。

Luo博士は、中国国内のガソリン国家基準及び規定に関してまとめました。車両エンジン設計を含む経済及び交通開発が、基準の制定及び実施のカギとなる要因となっています。消費者の知識及び傾向も、利用ガソリン等級に影響を与えています。高いグレード(RON 93及びRon97)のガソリンの市場シェア増加により、必要とされるオクタン成分の精油所での生産能力が拡大することでしょう。

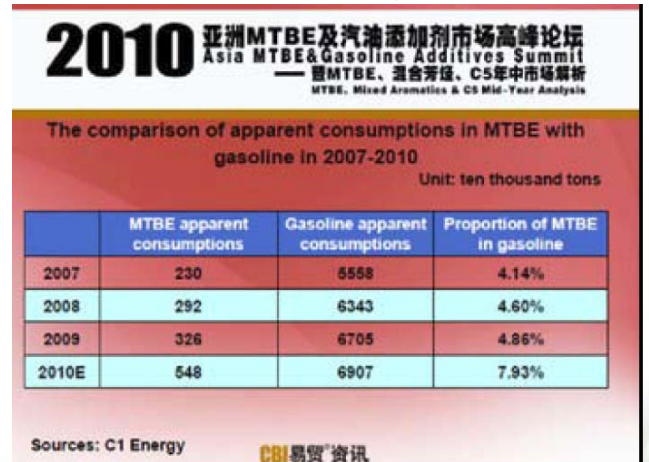
CIエネルギーの市場分析員のYun Zhu女史は、「2007年から2010年にかけての中国におけるMTBE市場のまとめ及び予測」について語りました。同女史の分析によると、中国でのガソリン需要により、MTBE消費量が2009年には326万トンに達し、2010年には548万トンに達すると予想されています。(6ページに続く)

図1: 酸化物排気のメリット



出典: ACFA, 2010年

図2: 中国におけるMTBEの顕著な消費量



出典: ACFA, 2010年



燃料業界最新情報

インドにて大気汚染レポート発行

インドの環境森林国務大臣は、インド下院のLok Sabhaによるインド国内の大気質に関する質問に回答しました。インド中央汚染規制庁(CPCB)及び州の汚染規制機関では国家プログラムの一部として175都市での大気質を監視しています。監視は、都市の424カ所で実施され、2009年の結果が大臣により報告されました。

大気汚染レベルが最も高いと報告されたのはジャールカンド州のジャーリアで、粒子物質(PM10)レベルは $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ を超え、国家環境大気質基準(NAAQS)よりもほぼ40%近く上回っています。主要な都市に関しては、ムンバイでは平均PM10が $109 \mu\text{g}/\text{m}^3$ で37位に位置しました。プーンでは平均PM10が $82 \mu\text{g}/\text{m}^3$ で69位に位置しました。呼吸浮遊粒子物質(RSPM)の基準は $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ で、CPCBの公表したデータによると、北インドは大気汚染レベルが南部より高いとされています。南部都市でも、特にハイデラバード、バンガロール及びコイナトールといった都市では特に大気汚染レベルが高まる傾向が表れ始めています。高いPM10のレートに加え、窒素酸化物(NO_2)の排気も多くの都市で増加しています。最も高いレベルはハウラーで $81 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 、カルカッタで $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 及びデリーで $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 記録されています。 NO_2 汚染の増加は主に路上の車両数増加によるものです。

ベトナムで古い自動二輪車の検査、排気規制へ

ベトナムは世界でも最大の自動二輪車国家、2600万台の自動二輪車を8600万人の国民が利用しています。昨年度、2011年に厳しくする大気質基準強化を実施するにあたり、政府は自動二輪車の検査を開始する計画を発表しました。自動二輪車検査プログラムは2009年に試行され、成功を収めました。今月、ベトナムの車両登記庁では、6%の二酸化炭素(CO_2)の限度排気及び100万(ppm)辺り2.0の炭化水素(HC)排気限度を含む総合検査プログラムを実施しました。

本計画では、初年度は、10年以上使用している自動二輪車の排ガスを検査する予定です。2年目には、7年以上の車両全てを検査します。3年目以降は、3年以上利用している車両全てを検査します。検査結果を表示した排ガス排気シールが各自動二輪車に添付されます。車両の持ち主は、基準を満たすための修理実施を要求され、限度超過については最高30万ドン(17米ドル)の罰金が科されます。

排気検査は、国家全体での実施前に、ハノイ及びホーチミン市から開始され、続いてその他の大都市にて実施されます。本庁は、現状、路上の自動二輪車の半分程度のみが基準を満たしていると見込んでいます。

中国の自動車販売台数、今年度の世界販売台数の4分の1を占める

2010年 7月

最新のJD Powerの予測によると、中国の消費者は今年度内で1580万台の自家用車を購入し、世界全体の軽量車販売台数の4分の1を占めると見込まれています。中国の自動車所有率は1000人の成人当たり50台程度になっています。もう一つの傾向としては、北京、上海及びその他大都市に続いて、二番手の都市部での車両購入が売り上げ上昇を促進させていることです。

その他地域の車両購入者は価格に敏感で、メーカーにおいては多様な機器や性能備える他の車種の販売の機会がもたらされています。JD Powerの調査によると、中国の自動車販売台数は本年度内に更に20%上昇し、容易にその他の世界自動車市場を超えています。反対に、米国の自動車販売市場は引き続き横ばい状態です。2010年度前半の米国内の小売販売台数は昨年度同時期より11%のみの上昇ですが、消費者の経済への懸念が継続する中、歴史的なレベルを下回っています。

インドがアジア最大の石油製品輸出国に

Plattsの最近公表のデータによると、インドは韓国を抜いてアジアで最大の製品輸出国に躍り出ました。2009年度末までにはインドは、新しい精油所であるジャムナガルのReliance Industries立ち上げ及びバンディナールのEssar Oilにおける生産量増加により、地域内の先頭に立ちました。

現在の精油能力は1日当たり369万バレル(b/d)で、インドは960万b/dを持つ中国及び464万b/dを持つ日本に続いて第3の規模を持っています。インドの総輸入量は、現在、平均で100万b/dをやや上回っており、韓国を90万b/dの差で抜いています。

インドの石油製品輸出は、Reliance Industriesの持つ14万4千メータトン規模のハジラ(グジャラート)のMTBE工場での生産開始をきっかけに、来年も拡大する見込みです。本工場は現在、同社の石油化学コンプレックス内で建設中です。Plattsの調査書によると、同社は、工場で量産開始時には、MTBE生産量のうちの90%、13万メータトンまでを輸出する予定です。

車両排気が血液循環系に悪影響を及ぼすことを確認する調査結果公表

米国の研究者は、車両からの大気汚染物吸引が脈管構造系(血液循環系)に影響するという新しい証拠を発見しました。Lovelace Respiratory Research Instituteにより実施された調査では、特定の血液循環系の血管毒性への各種汚染物の相対的な影響について調査しました。環境衛生予想誌(2010年; 111(7): pp 921-7)に掲載された調査結果によると、燃焼排気と体内吸収汚染を間接的に比較すると、一酸化炭素と揮発性炭化水素が血管毒性の重要な要因になっていることが判明しました。研究関係者側では、これらデータは心肺系疾患及びそれによる死を促す要因として交通に関わる汚染物があることを裏付けています。 CO 及び炭化水素の削減により、結果的にこのような汚染吸引のリスクが削減されるでしょう。



燃料業界最新情報

マレーシアでバイオディーゼル混合品義務付けを2011年中旬に延期

マレーシアの農林通商大臣は、バイオディーゼル混合品の義務付けを当初の計画より数年遅らせ、2011年6月まで延期することを決定しました。政府の従来のディーゼル燃料への価格支援により、世界で二番目の規模のヤシ油フィードストック(インドネシアに続く)の生産国として、バイオディーゼル混合品の競争力が低下しています。マレーシアヤシ油庁の情報によると、バイオディーゼル生産量は今年度初頭には12,640メートルトンであったのが7月には137メートルトンまでに低下しました。政府では、従来のディーゼル燃料価格支援を削減し、バイオ燃料生産増加への補助実施を検討しています。ヤシ油価格の上昇に伴い、バイオ燃料の生産コストは上昇しています。マレーシア政府は、バイオディーゼル混合施設を立ち上げ、利用を奨励するよう働きかけています。

欧州法廷でMMT限度維持決定

英国及びウェールズ高等裁判所では、欧州法廷(ECJ)に関し、先日、改訂版燃料基準である2009/30/EC指令第1(8)条及び98/70/EC指令第8a条におけるメチルシクロペンタジエンマンガントリカルボニル(MMT)の限度に対する挑戦について却下する裁定を下しました。同裁判所では、この限度は欧州連合(EU)の平等な取扱い及び均整に関する法律に違反していないとしました。MMT

はメタルベースの添加材で、ガソリンのオクタンレベルを上げるものです。

本裁定では、燃料品質指令が適用された際、MMTについて「公共機関又は独立機関が科学的にリスクを評価していない」と述べています。本法廷では、指令は「2012年12月31まで、国会及び議会の決定前の試験測定を開発及び結果提示について規定するもの」であると述べています。更には、「(t)燃料内のMMT含有量限度はかかる試験測定法の開発を待っており、しかるべく設定した。そのため、暫定的なものであり、開発結果に対応して改訂できるものである。」としています。健康に対するリスクや車両エンジンに対する損害のリスクに関しては、本法廷では「燃料内のMMT含有量の制限などの抑制策は、本目的を果たすために必要とされる指令を超えないもの。」とし、「予防対策の原則の正しいな適用」であると述べています。

本法廷では、「メタル添加剤を含む」ことを表示したラベルをMMTを含む燃料も添付するという要求事項に対しての不服についても却下しました。本法廷では、消費者保護のために、ラベルを必須にすることは「目的に見合った適切な対応である」としました。

法廷の裁定については、<http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=ren> をご覧ください。

(4ページより続く)この拡大については中国での全体のガソリン需要増加に伴うもので、図2に示すようにガソリンプールの7.9%を占めています。

Yun女史は、ガソリン品質基準が施行されたため中国にて急速に10%以上も拡大したと予想されるMTBE生産能力に関してのデータを提示しました。国内での生産能力は2010年では年間64万トンとみられています。国内市場の変化の結果として、MTBEの輸出入状況も、ガソリンに比例して価格の原動力を反映するようになりつつあります。Yun女史は、最後にMTBEの利用増加及び中国のガソリン供給におけるMTBEの重要性についてまとめました。

ACFAニュースに対するご質問または、ご感想は、info@acfa.org.sgにお問い合わせ下さい。
もしくはジョアン・チョンまでお電話(+65) 6866 3209 またはメールでご連絡ください

