

行業概覽

本節及本文件其他章節所載資料及統計數據乃摘錄自不同的政府官方刊物、可供查閱的公開市場調查資料來源及其他獨立供應商的資料來源，以及由弗若斯特沙利文編製的獨立行業報告。我們委聘弗若斯特沙利文就[編纂]編製獨立行業報告弗若斯特沙利文報告。來自政府官方來源的資料並未經我們、獨家保薦人、其任何董事及顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方獨立核實，且概無就有關資料的準確性發表任何聲明。因此，本節所載來自政府官方來源的資料未必準確，不應被過分依賴。

資料來源及可靠性

我們委託獨立第三方弗若斯特沙利文研究中國及廣東的石油市場(專注於成品油及燃料油市場)。弗若斯特沙利文於一九六一年創立，全球設有40多個辦事處及超過2,000名行業顧問、市場研究分析師、科技分析師及經濟師。

研究方法

於編製弗若斯特沙利文報告期間，弗若斯特沙利文進行了一手研究(涉及與行業參與者及行業專家探討行業狀況)及二手研究(涉及審閱公司報告、獨立研究報告及弗若斯特沙利文自身的數據庫)。

基準及假設

弗若斯特沙利文報告乃根據以下各項假設編製：(i)於未來十年，中國經濟可能會保持穩定增長；(ii)中國的社會、經濟及政治環境可能會於二零二一年至二零二六年(「預測期」)保持穩定；(iii)民用汽車數量不斷增多，下游行業的潛在增長以及政府的利好政策可能會推動該行業的未來增長。該等假設已囊括COVID-19的影響。

中國石油行業概覽

中國石油行業介紹

中國是世界上最大的能源消費國，約佔世界一次能源消費量的26%。作為世界第二大經濟體，中國需要大量能源支持現代化及城市化。煤炭及石油等傳統能源被廣泛用作燃料，但仍佔中國一次能耗的主導地位。於二零二一年，煤炭及石油消費量佔中國一次能耗總量的約55.8%及19.4%。

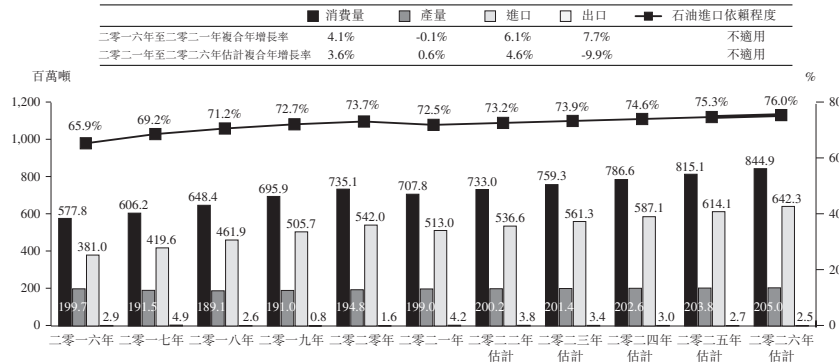
中國的主要油田包括大慶油田、遼河油田、卡拉瑪依油田及勝利油田等。中國的石油產量從二零一六年的199.7百萬噸下降到二零二一年的199.0百萬噸。鑒於國內石油儲備有限，中國於很大程度上依賴石油進口。中國主要向俄羅斯、沙特阿拉伯及安哥拉等國進口石油。自二零一六年到二零二一年，中國的石油進口量由381.0百萬噸增加到513.0百萬噸，同期複合年增長率為6.1%。

自二零二一年至二零二六年，根據中國政府能源計劃，預期中國全年石油產量將保持在約200百萬噸的水平，石油產量的複合年增長率估計將為0.6%。同時，中國汽車保有量日益增多，帶動石油需求，從而導致石油進口量持續增長。預計於二零二六年，中國的石油進口量將達到642.3百萬噸，二零二一年至二零二六年的複合年增長率為4.6%。

行業概覽

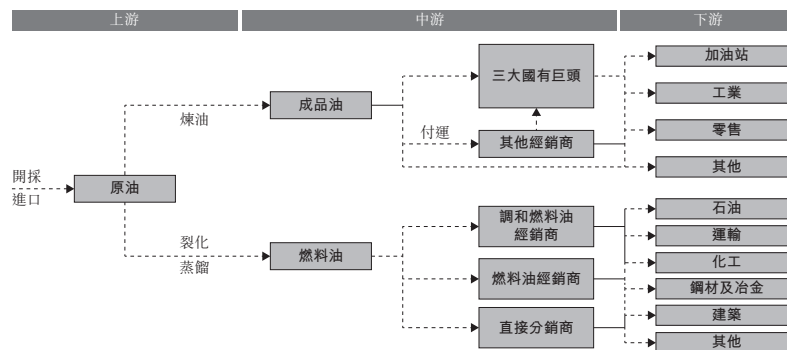
由於中國自身的石油供應有限，因此石油進口量攀升，從而於總供應量中佔據較大份額。預計該趨勢將會於預測期內持續。進口依賴程度由二零一六年的65.9%上升到二零二一年的72.5%。預期到二零二六年前達到76.0%。

二零一六年至二零二六年估計中國原油市場規模概覽



資料來源：國家統計局、弗若斯特沙利文分析

中國成品油及燃料油行業的整體產業價值鏈



資料來源：弗若斯特沙利文分析

中國石油行業價值鏈包括三個主要部分：(i)上游勘探與生產；(ii)中游分銷；及(iii)下游零售及消費者。上游勘探與生產一般由三大國有巨頭主導，亦有少數地方非國有煉油廠從事生產及煉油活動。

儘管三大國有巨頭亦參與中下游分銷，尤其是成品油產品(即加油站業務)，但其主要業務重點為勘探石油資源並煉制及研發產品。因此，由於中游經銷商具有資金、物流、儲存、加工及網絡能力以助成品油及燃料油產品可及時交付，從而使彼等能夠縮短上游生產商與下游用戶的距離，故該等經銷商透過填補並無三大國有巨頭滿足的市場需求於成品油及燃料油行業價值鏈中發揮重要作用。

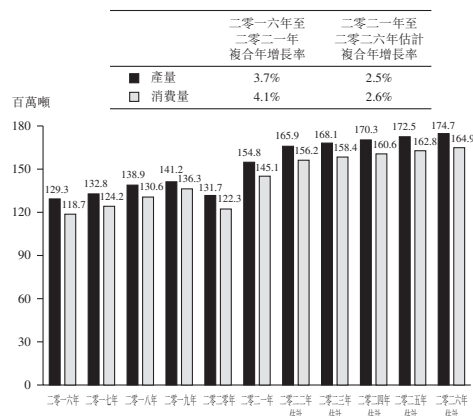
中國及廣東省成品油交易市場概覽

中國的成品油主要指汽油、煤油及柴油。汽油、煤油及柴油是從精煉石油中以液體形式提取的烴類化合物。汽油及柴油主要用作發動機燃料，而煤油被廣泛用作燈及照明燃料、加熱燃料、化學特性等。

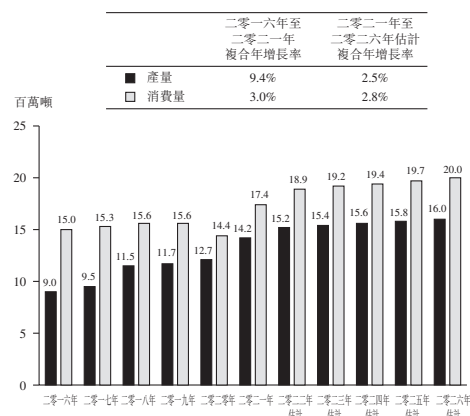
行業概覽

中國及廣東省汽油的市場規模

(中國)汽油產量及消費量
(二零一六年至二零二六年估計)



(廣東省)汽油產量及消費量
(二零一六年至二零二六年估計)



資料來源：國家統計局；弗若斯特沙利文分析

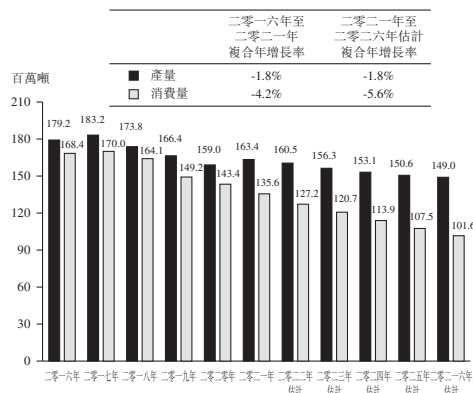
於二零一六年至二零二一年期間，中國的汽油消費量以約4.1%的複合年增長率增長，而同期產量則以約3.7%的複合年增長率增長。

於廣東省，自二零一六年至二零二一年消費量以約3.0%的複合年增長率增長，而同期產量按9.4%的複合年增長。

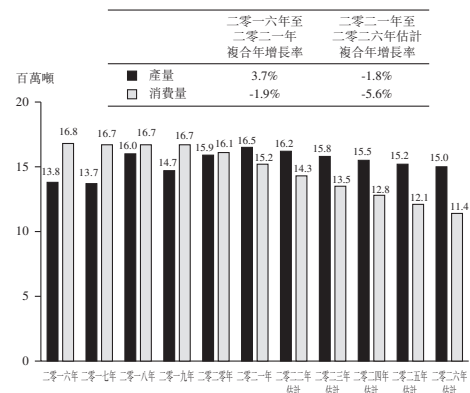
由於COVID-19疫情蔓延，於年初數月中國及廣東省的交通運輸受到限制，因此二零二零年汽油市場略有下滑。由於COVID-19疫情於中國已基本得到控制，因此從長期來看，汽油市場不太可能受到重大影響。

中國及廣東省柴油的市場規模

(中國)柴油產量及消費量
(二零一六年至二零二六年估計)



(廣東省)柴油產量及消費量
(二零一六年至二零二六年估計)



資料來源：國家統計局；弗若斯特沙利文分析

於二零一六年至二零二一年期間，中國柴油的消費量以約-4.2%的複合年增長率下降。同時，同期柴油產量僅以約-1.8%的複合年增長率下降。

於二零一六年至二零二一年期間，廣東省的柴油產量由約13.8百萬噸增至約16.5百萬噸，同期複合年增長率約為-1.9%。

由於環保意識增強，預計中國的柴油市場將呈下降趨勢，而廣東省的增長率預計將出現下降。

中國的成品油交易市場由二零一六年的179.6百萬噸增加至二零二一年的180.7百萬噸，複合年增長率約為0.1%。二零二一年，民營企業的交易量佔總交易市場的約31.0%。

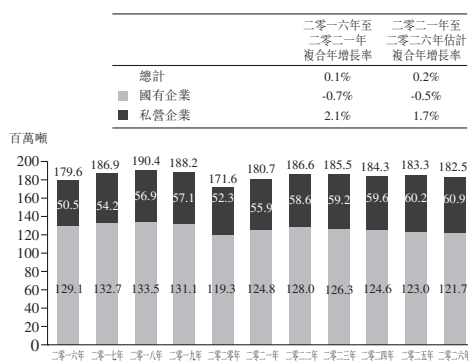
行業概覽

二零二一年，民營企業的交易量佔廣東省總交易市場的約34.6%。該分部由二零一六年的6.0百萬噸增加至二零二一年的7.3百萬噸，複合年增長率約為3.8%。由於中國封城，該市場受到二零二零年前數月COVID-19傳播的影響。然而，在中國，由於政府的嚴格隔離及預防措施，COVID-19受到嚴格控制，預計不會影響廣東省及中國其他地區的長期市場。

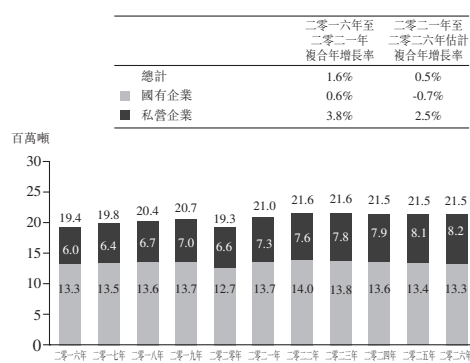
預計廣東省成品油交易市場於二零二一年至二零二六年的增長較二零一六年至二零二一年有所放緩，原因是預計廣東省於同期的宏觀經濟增長較二零一六年至二零二一年有所放緩。此外，預計國有企業的交易量於二零二一年至二零二六年經歷下滑，降低整體市場增長，而預計私營企業於二零二一年至二零二六年仍將穩定增長，複合年增長率為2.5%。

中國及廣東省成品油交易的市場規模

(中國)成品油交易市場，
二零一六年至二零二六年估計



(廣東省)成品油交易市場，
二零一六年至二零二六年估計



中國及廣東省成品油市場的競爭格局

據中國商務部稱，二零二一年大多數成品油經銷商集中於山東省、廣東省及福建省，分別有約80間、60間及30間公司合資格從事成品油批發業務。二零二一年底，已有400多家公司(包括分公司)獲得於中國從事成品油批發業務的資格。並無一家私營企業佔全國市場份額1%以上。中國金泰豐於二零二一年佔中國整個成品油貿易市場的約0.1%。

根據弗若斯特沙利文報告，成品油市場主要由三大國有巨頭控制。然而，由於近年來成品油的生產及消費增長，市場上的私營經銷商數目有所增加。下表列出二零二一年廣東省五大私營成品油經銷商的成品油交易量：

排名	公司	二零二一年 估計交易量 (千噸)	估計市場份額
1	公司A	630	3.0%
2	公司B	393	1.9%
3	中國金泰豐	246	1.4%
4	公司C	241	1.1%
5	公司D	238	1.1%
	五大私營成品油經銷商	1,748	8.3%
	其他	19,264	91.7%
	總計	21,012	100.0%

資料來源：弗若斯特沙利文分析

附註：公司A為於一九九八年在珠海成立的私營公司。公司A主要從事成品油及燃料油買賣。

行業概覽

公司B為於二零零六年在鶴山成立的私營公司。公司B主要從事成品油業務。

公司C為於一九九九年在深圳成立的新三板上市公司。公司C主要從事成品油及油品產品買賣。

公司D為於一九九六年在湛江成立的私營公司。公司D主要從事成品油買賣及物流業務。

中國及廣東省成品油市場的市場驅動因素

日益增多的汽車保有量

隨著可支配收入增加及城市化，中國越來越多居民有能力購買汽車。由於汽車工業為汽油及柴油的主要下游市場，故預期中國日益增多的汽車保有量於未來數年將推動成品油消耗量的增長。於所有省份中，廣東擁有中國最大的乘用車保有量之一。於二零二一年，廣東省乘用車保有量為23.7百萬輛，而二零一六年則為14.9百萬輛。於二零一六年至二零二一年，廣東省乘用車的擁有量以複合年增長率約9.8%增長，且預期廣東省乘用車市場的增長趨勢將會持續。

行業發展

廣東的成品油消費量相對集中，珠江三角洲所佔市場份額較高。根據廣東省「十三五」規劃，珠三角以外城市的工業區發展亦將得到政府的大力支持。該行業的潛在發展可能會促進對包括成品油在內的能源的需求。

車輛排放標準更為嚴格

隨著環境問題，特別是空氣污染問題於中國引起人們的高度關注，預期將實行更為嚴格的車輛排放標準。輕型車輛(中國第五階段)的排放限值及測量方法已於全國範圍內實施，而中國第六階段已於二零二零年逐步實施。更為嚴格的標準推動市場升級價格較高的產品，並從而帶動市場收益。

推進「一帶一路」戰略

廣州一直為中國的中心城市之一。隨著「一帶一路」戰略於全國範圍內推廣，廣東有可能成為中國日益重要的交通中心。預期車流量的增長將帶動廣東的汽油及柴油市場。此外，地方政府於二零一五年六月發佈《廣東省參與建設「一帶一路」的實施方案》。地方政府已投資超過550億美元，用於改善包括基礎設施、能源及製造業在內的六大行業的建設。

中國及廣東省燃料油貿易市場概覽

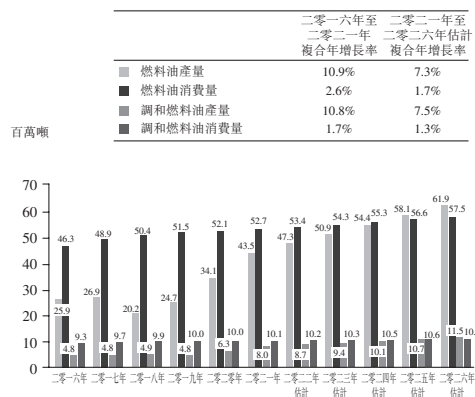
燃料油為概述熔爐及其他工業發動機所用的燃料的泛稱，為分餾過程中由原油產生的油產品混合物(蒸餾渣油)。燃料油亦可分為非調和(單級)及調和(混合級)產品。非調和燃料油產品實例包括減壓渣油及煉油廠的油漿。

調和燃料油主要用作大型船舶及工業熔爐的燃料。非調和燃料油的質量有時未能達到該等熔爐的燃燒要求(即黏度)。因此，兩種或兩種以上(通常為非調和)燃料油產品會經調和，以改變其物理化學性質供特定發動機使用。

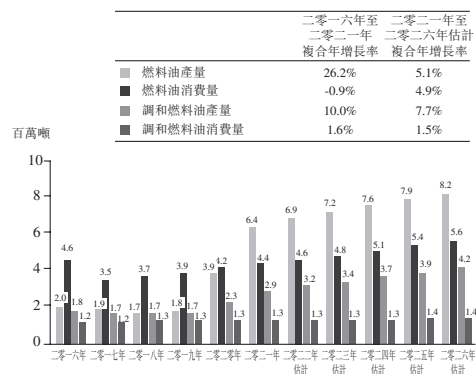
行業概覽

中國及廣東省燃料油產品的市場規模

(中國)燃料油產量及消費量 (二零一六年至二零二六年估計)



(廣東省)燃料油產量及消費量 (二零一六年至二零二六年估計)



資料來源：國家統計局；弗若斯特沙利文分析

於二零一六年至二零二一年期間，中國燃料油消費量的複合年增長率約為2.6%。有關消費量增加乃由主要消費行業(石油煉製、海運及化學品)的穩步發展所驅動。然而，廣東省的消費量略有下降，二零一六年至二零二一年的複合年增長率約為-0.9%，主要歸因於下游重工業、發電及原油加工業的未調和燃料油消費量下降所致。二零一六年至二零二一年，下游行業對燃料油的需求下降乃主要由於(i)下游重工業(如鋼鐵、冶金及化工生產)中的小型公司為滿足中國政府對環境保護及排放要求的不斷提高而進行的翻新及關閉；及(ii)中國政府於能源消費總量中的石油消耗量的減少以及清潔能源的推廣。於二零二零年，廣東省的燃料油消耗量回升至4.2百萬噸，主要由於二零二零年初COVID-19疫情全國封鎖後二零二零年三月以來強勁及彈性的工業生產需求所帶動。

隨著下游產業的重大發展以及政府削減產能過剩及推行「一帶一路」戰略後工業生產得以恢復，預期自二零二一年至二零二六年中國及廣東省燃料油的消費量均將保持穩定水平。中國及廣東省燃料油產量於二零二一年錄得明顯增長，分別按年增長27.6%及64.1%。二零二零年中國及廣東燃料油產量的顯著增長主要由於國內生產及極低硫燃料油(VLSFO)的供應增加，以符合國際海事組織的海洋硫化礦含硫量0.5%上限於二零二零年一月生效的燃料。

作為一種定制的調和燃料油產品，調和燃料油可實現完全燃燒且發熱量高。調和燃料油逐漸被下游燃料消費者廣泛接受，該等消費者通常對燃料產品的理化指標要求較高。中國的調和燃料油消費量由二零一六年的9.3百萬噸增加至二零二一年的10.1百萬噸，複合年增長率為1.7%。廣東省是中國主要海洋貿易省份之一，佔二零一六年至二零二一年中國調和燃料油消費量約13%。同期，廣東省調和燃料油產品的消費量及產量分別以複合年增長率約1.6%及10.0%穩步增長。

調和燃料油通常作為大型船舶及工業熔爐的燃料消耗。隨著水運能力的提高以及中國建設粵港澳大灣區的國家策略，中國及廣東省調和燃料油的需求估計將於未來得到進一步刺激。根據弗若斯特沙利文報告，中國及廣東省的混合燃料油消費量可能會

行業概覽

於二零二一年至二零二六年期間保持穩定水平。二零二零年調和燃料油的需求因全球COVID-19疫情而受到阻礙，惟預計將於二零二零年後未來數年逐步恢復。

中國及廣東省燃料油市場的競爭格局

根據弗若斯特沙利文報告，中國及廣東省的整體燃料油貿易市場高度分散，中小型燃料油經銷商數量多。於中國的燃料油經銷商中，約有200多家具備燃料油調和能力。截至二零二一年，中國的調和燃料油市場相對分散；按產量計算，前五大參與者約佔市場份額的約29%，而中國金泰豐約佔中國市場份額的0.4%。於廣東省的燃料油經銷商中，有30多家燃料油經銷商具備燃料油調和能力。截至二零二一年，廣東省的調和燃料油市場相對集中；按產量計算，前五大參與者約佔市場份額的29.1%，而中國金泰豐約佔市場份額的0.9%。此集中式市場架構乃主要由於新參與者於獲得必要的燃料油調和能力以滿足下游客戶需求的進入門檻高所致。

下表載列二零二一年廣東省五大調和燃料油經銷商的調和燃料油產量：

排名	調和燃料油貿易商	二零二一年 調和燃料 油估計產量 (千噸)	估計市場份額
1	公司E	227.1	7.8%
2	公司F	208.1	7.1%
3	公司G	165.1	5.7%
4	公司H	141.3	4.8%
5	公司I	108.1	3.7%
	五大調和燃料油貿易商	849.7	29.1%
	中國金泰豐	27.2	0.9%
	其他	2,044.5	70.0%
	總計	2,921.4	100.0%

資料來源：弗若斯特沙利文分析

附註：公司E為於二零零一年在珠海成立的一家私營公司。公司E主要從事成品油、燃料油及化工產品的交易。

公司F為於二零零三年在廣州成立的一家私營公司。公司F主要從事化工產品、燃料油及成品油的交易。

公司G為於一九九六年在茂名成立的一家私營公司。公司G主要從事燃料油及化工產品的交易。

公司H為於二零零五年在東莞成立的一家私營公司。公司H主要從事燃料油及潤滑油的交易。

公司I為於二零零四年在深圳成立的一家私營公司。公司I主要從事燃料油及化工產品的交易。

據弗若斯特沙利文對本集團部分競爭對手進行初步訪談表示，本集團的競爭對手亦從事出口貿易。

行業概覽

中國及廣東省燃料油市場的市場驅動因素

下游行業的重大發展

燃料油廣泛用作石油加工、化學及鋼材等各行業中工業鍋爐的主要燃料。於二零一六年至二零二一年，燃料油產品的主要下游行業發展穩定。於二零一六年至二零二一年，原油加工量、化學產品產量及原鋼產量穩定增長，複合年增長率分別為5.4%、3.8%及5.0%。下游行業的大幅增長預期將進一步帶動燃料油產品的消費量。

恢復工業生產

若干行業減少產能過剩已重新激發行業活力。工業生產正在恢復。同時，預期中國政府的「一帶一路倡議」戰略將刺激商品及服務貿易，從長遠來看將推動工業生產。工業生產恢復預期將進一步帶動燃料油的消費量，從而推動燃料油市場的發展。

國家級政策及計劃支持

由於燃料油為化學行業及冶金行業等各類製造業的必需生產燃料，故全國性的戰略政策及生產計劃亦對燃料油產生影響。近年來，諸如「一帶一路」等國家戰略整合及深化製造業及基礎設施領域的區域合作，而該等戰略估計會為中國製造業帶來增長潛力，並間接推動中國燃料油市場進一步發展。

海運業的持續發展及政策支持

根據廣東省政府最新發佈的《廣東省人民政府關於促進海運業健康發展的實施意見》，海運業計劃發展成為廣東的支柱產業之一。直至二零二零年，廣東海運船隊的規模估計將達致約20百萬載重噸。作為主要的下游燃料消費領域之一，廣東海運業的進一步發展及具體政策支持預期亦會帶動廣東省的燃料消費量及需求。

中國及廣東省成品油及燃料油市場的機會及威脅

機會

由於環境問題於中國日益引起人們的關注，中國政府及消費者更傾向優質環保油品產品。隨著於二零一七年一月一日實施中國第五階段標準以及於二零二零年七月一日實施中國第六階段標準，預期將推出更高標準及更佳質量的成品油以滿足相關政策及法規的規定。

隨著廣東省宏觀經濟的快速發展，乘用車保有量自二零一六年的14.9百萬輛增加至二零二一年的23.7百萬輛，複合年增長率為9.8%，高於汽車總保有量。發展中的汽車市場未來可能會推動廣東省對汽油的需求，原因為中國大多數的乘用車均使用汽油作為燃料。因此，未來數年汽油／柴油比率或會上升。

行業概覽

威脅

交通運輸業為最重要的下游產業之一，因此對成品油市場影響巨大。隨著新能源汽車(NEV)市場的發展，未來數年成品油市場或會受到影響。中國政府現正全面促進綠色安全運輸。於政府的扶持下，新能源汽車市場有望於未來得到進一步發展，此可能對成品油市場產生影響。中國非新能源汽車的數量由二零一五年的171.7百萬輛增加至二零二零年的約276.1百萬輛，並預計二零二五年將增加至348.9百萬輛。中國傳統燃油汽車的佔有率佔二零一五年民用汽車佔有率總數的99.7%，而佔二零二零年的98.2%，傳統燃油汽車的份額預期於二零二五年降至約97.0%。

中國新能源汽車的佔有率由二零一五年的約0.6百萬輛增加至二零二零年的約4.9百萬輛，預計將於二零二五年進一步增加至9.8百萬輛。中國新能源汽車的佔有率佔二零一五年民用汽車總量的約0.4%，而佔二零二零年的1.8%，新能源汽車的份額預計將於二零二五年進一步增加至約3.0%。

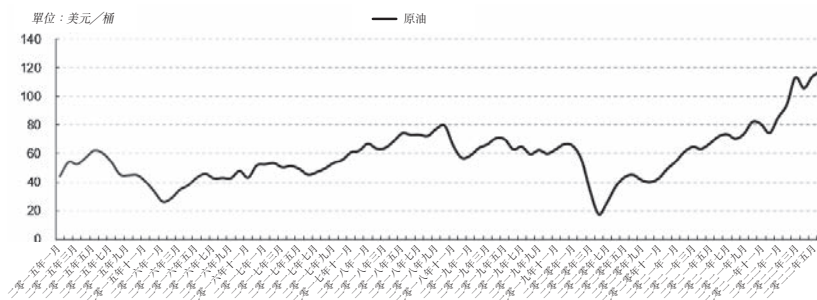
COVID-19疫情於全球範圍內蔓延。航空業受到COVID-19蔓延的重大影響。於二零二零年，中國的空運營業額及旅客營業額分別下降38.3%及36.7%。煤油的消費量將因此受到影響。

自二零二零年初以來，於COVID-19疫情及全球經濟下滑的綜合影響下，全球海運業亦受到負面影響。BDI(波羅的海幹散貨運價指數)為衡量全球運輸能力需求的基準指數，自過往五年的最高水平(即二零一九年九月約2,500噸)下降至二零二零年四月底的不足700噸。海運為主要的下游燃料油消費行業之一，海運市場低迷可能會對燃料油市場帶來威脅及不確定性。

中國原油、成品油及燃料油的價格走勢

原油價格

原油價格受到部分地緣政治因素的極大影響，例如世界範圍內石油輸出國組織主要國家的外交行為。總體而言，於二零一五年至二零一九年，原油價格介乎約每桶40美元至80美元。自二零一五年一月至二零二零年十月期間，原油價格分別於二零一六年初及二零二零年初出現兩次下跌。二零一六年初的下降趨勢乃主要由於美國頁岩油產量增加所致。自二零二零年一月一日以來，於二零二零年三月石油輸出國組織未能與盟國就減產達成協議後，國際市場油價暴跌，沙特阿拉伯透過降低石油價格及促進生產的應對措施加劇了局勢。全球爆發的COVID-19疫情亦抑制對原油的需求，從而進一步加劇石油供應與需求失衡。於二零二零年四月，原油價格暴跌至每桶20美元以下。自二零二零年五月起，由於沙特阿拉伯、阿聯酋及科威特等世界主要石油生產國結束其自願額外的石油生產，石油供求關係重新恢復平衡，原油價格開始觸底反彈。原油價格於二零二零年七月升至每桶40美元以上，並於二零二零年七月後保持增長。下圖載列二零一五年一月至二零二二年六月的國際原油價格：



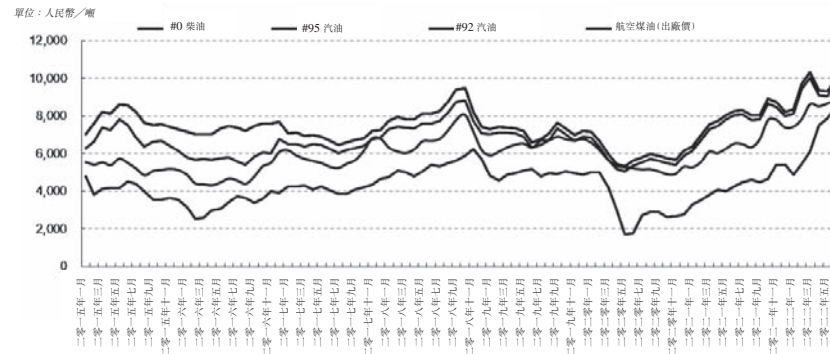
資料來源：石油輸出國組織；弗若斯特沙利文分析

行業概覽

成品油價格

自二零一五年一月至二零二一年一月，柴油的國內平均零售價由每噸約人民幣5,548.7元增至每噸約人民幣6,370.7元。整體而言，汽油的國內平均零售價由每噸約人民幣6,640.2元降至每噸約人民幣5,703.0元。

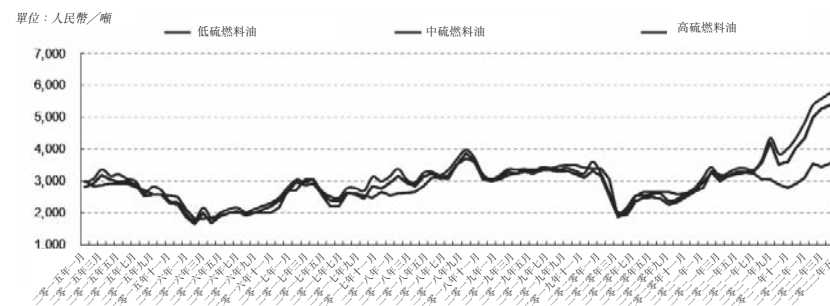
中國的石油產品價格亦隨全球原油價格而波動。汽油、煤油及柴油的零售價格自二零一五年五月至二零一六年四月亦呈下降趨勢，而自二零一六年五月到二零一八年十一月呈上升趨勢，自二零一八年十一月至二零二零年五月呈下降趨勢，此後一直上升。



資料來源：國家統計局；弗若斯特沙利文分析

燃料油價格

作為一種石油產品，燃料油價格亦隨原油價格而波動。不同含硫量的燃料油價格走勢與原油價格的大趨勢一致。自二零一五年至二零一九年，燃料油價格介乎每噸人民幣2,000元至每噸人民幣4,000元之間。由於自二零二零年三月以來原油價出現下跌，價格於二零二零年三月跌至每噸人民幣2,000元以下。隨着原油價格自二零二零年五月以來回升，燃料油價格出現反彈。下圖載列二零一五年一月至二零二二年六月中國國內燃料油市場價格趨勢：



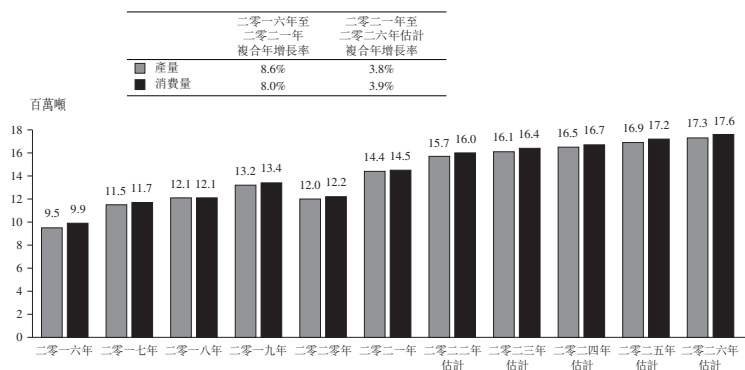
資料來源：弗若斯特沙利文分析

行業概覽

中國甲基叔丁基醚及異辛烷交易市場概覽

石化產品為衍生自原油的化學產品。其他石化產品指除成品油及燃料油以外的石化產品，主要包括有機化學材料(約200種)及合成材料(即塑料、合成纖維、合成橡膠等)。

(中國)甲基叔丁基醚產量及消費量(二零一六年至二零二六年估計)



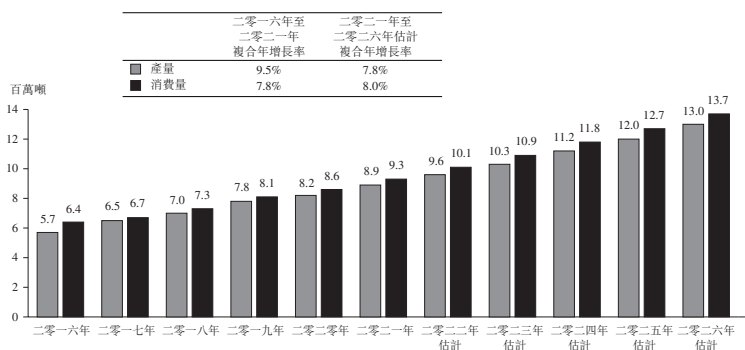
資料來源：弗若斯特沙利文分析

甲基叔丁基醚為一種結構式為(CH₃)₃COCH₃的有機化合物。甲基叔丁基醚為透過甲醇及異丁烯的化學反應生產，主要用作汽油發動機以及柴油及化學工業的燃料中的燃料成分。

甲基叔丁基醚產量由二零一六年約9.5百萬噸增加至二零二一年約14.4百萬噸，複合年增長率為8.6%。預計甲基叔丁基醚產量可能會保持穩定增長，於二零二六年將達到約17.3百萬噸，即二零二一年至二零二六年的複合年增長率為3.8%。

甲基叔丁基醚的消費量由二零一六年約9.9百萬噸增加至二零二一年約14.5百萬噸，複合年增長率為8.0%。據預測，由於汽油市場預計會增長，故甲基叔丁基醚的消費量很可能保持穩定，於二零二六年預期達到約17.6百萬噸，即複合年增長率為3.9%。

(中國)異辛烷產量及消費量(二零一六年至二零二六年估計)



資料來源：弗若斯特沙利文分析

異辛烷為自液化石油氣產生的汽油的重要成分。

異辛烷的產量由二零一六年約5.7百萬噸增加至二零二一年約8.9百萬噸，複合年增長率為9.5%。據預測，異辛烷產量可能以複合年增長率7.8%增長，到二零二六年將達到約13.0百萬噸。中國的異辛烷消費量將自二零一六年的6.4百萬噸增加至二零二一年的9.3百萬噸，即複合年增長率為7.8%。由於汽油市場出現增長，故該市場很可能會保持增長。