
行業概覽

我們已委聘Wood Mackenzie為行業顧問，就中國及蒙古國能源行業編製一份獨立專家報告（「Wood Mackenzie報告」），以全部或部分用於本招股章程。Wood Mackenzie目前擁有約650名僱員，為全球最具規模的商業研究及諮詢公司之一。其總部位於蘇格蘭愛丁堡，並於全球逾20個城市設有辦事處。其分析屬石油、氣體、煤炭、碳、金屬及發電領域的資產、市場及在上游及下游市場營運的公司。於二零零七年，Wood Mackenzie收購一家美國煤炭研究及諮詢公司Hill & Associates及澳洲國際煤炭及電力市場分析及顧問服務供應商Barlow Jonker。

Wood Mackenzie報告的主要目的包括：

- 為UHG煤炭於中國物色最具前景的銷售地區及買家；
- 分析該等地區內的煤炭供應／需求趨勢及UHG煤炭和相類品牌的目前與大致未來價格；及
- 描述蒙古國煤炭產品目前如何於中國銷售及營銷。

Wood Mackenzie根據其行業知識、內部數據庫、獨立第三方報告及知名業內機構的公開數據編製其報告。必要時，Wood Mackenzie會造訪業內公司，收集及綜合市場及價格資料以及其他相關資料。Wood Mackenzie假設其所依據的資料及數據是完整及準確的。

Wood Mackenzie報告所載的預測及假設本身具不確定性，原因為事件或多宗事件未能合理地預測，該等事件包括（但不限於）政府、個人、第三方及競爭者的行動。可能導致實際結果出現重大差異的個別因素包括（但不限於）煤價波動、採礦業的內在風險、融資風險、勞工風險、礦產儲量及資源估計的不確定性、設備及供應風險、監管風險以及環境問題。

Wood Mackenzie提供本節所載的部分統計及圖表資料，包括有關歷史數據及估計未來供應、需求及市場趨勢的圖表，該等圖表乃透過收集、詮釋及分析來自眾多第三方來源的工程、生產、經濟、統計及技術資料而編製。本節所載資料來自Wood Mackenzie認為可靠的來源，但無法保證所載資料為準確或完整。本節所列所有關於中國煤炭行業的大部分數據均摘錄自Wood Mackenzie報告。我們向Wood Mackenzie支付合共125,000美元，以作為有關編製及更新其報告的專業服務費用。

除另有說明外，本節所列示的有關中國煤炭儲量及資源的所有數據均指根據中國國家《固體礦產資源／儲量分類》(GB/T 17766-1999)標準而計算出的數據。

儘管我們、售股股東、聯席全球協調人、包銷商及參與全球發售的其他各方已就從Wood Mackenzie報告摘錄、編纂及轉載資料及統計數據作出合理處理，我們、售股股東、聯席全球協調人、包銷商或參與全球發售的任何其他各方概無獨立核實從官方政府來源直接或間接取得的資料及統計數據或就其準確性作出任何聲明。有關資料及統計數據可能過期及可能與蒙古國境內外編纂的其他資料及統計數據不一致。閣下不應過分依賴本節所載的有關資料及統計數據。

煤炭簡介

煤炭為全球儲量最多的化石燃料之一，並為全球能源消耗的主要燃料。煤炭的用途廣泛，包括發電、生產焦炭用以製鋼以及作工業用途（如製造混凝土）。

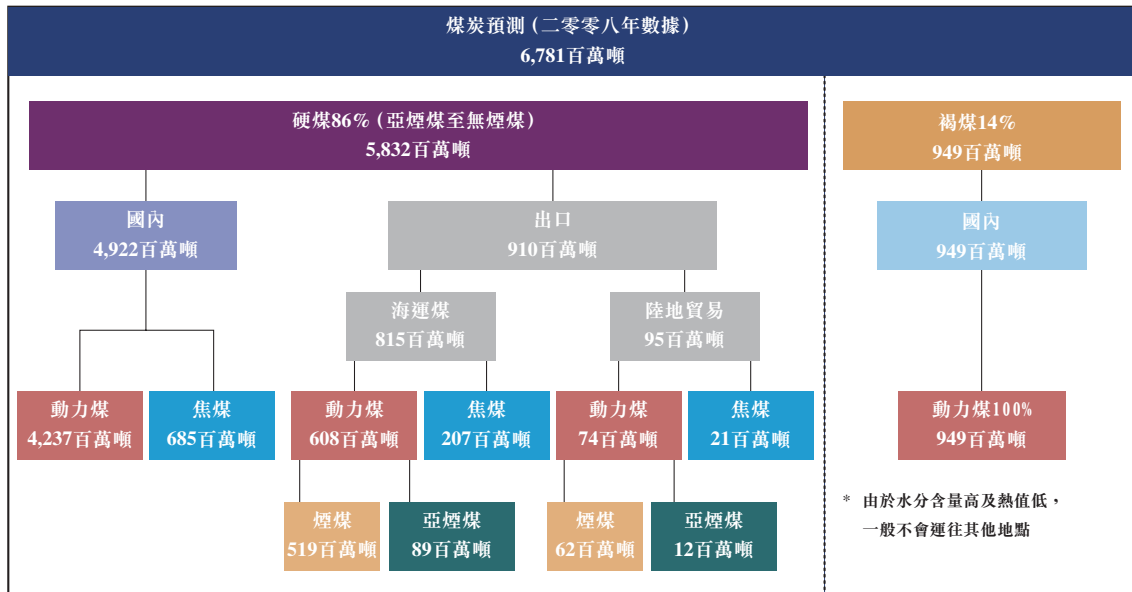
儘管世界各國家使用多種煤炭分類制度，焦煤可廣泛分類為四個主要級別，即硬焦煤、半硬焦煤、半軟焦煤及軟焦煤。硬／半硬焦煤為生產焦炭的必要材料。半軟／軟焦煤一般用作混合用途，以提升焦炭的若干物理及化學參數，所用方式為透過盡量提高價格較低煤炭的使用比例以減低成本。

全球各地均耗用動力煤，以作為基礎發電的主要燃料。煤炭的熱值一般按其於空氣中或氧氣中充分燃燒所釋放的熱量而定，用每單位重量煤炭（以千克計）釋放的熱量（以千卡路里計）或「千卡／千克」表示。一般而言，較高熱值的煤炭即為優質煤炭產品，其價格也較高。由於其屬大宗商品，相對煤價而言，其運輸成本高昂，因此所生產的大部分動力煤均於區內消耗。

行業概覽

下表列示二零零八年全球煤炭產量及貿易：

二零零八年全球貿易細目



中國煤炭行業

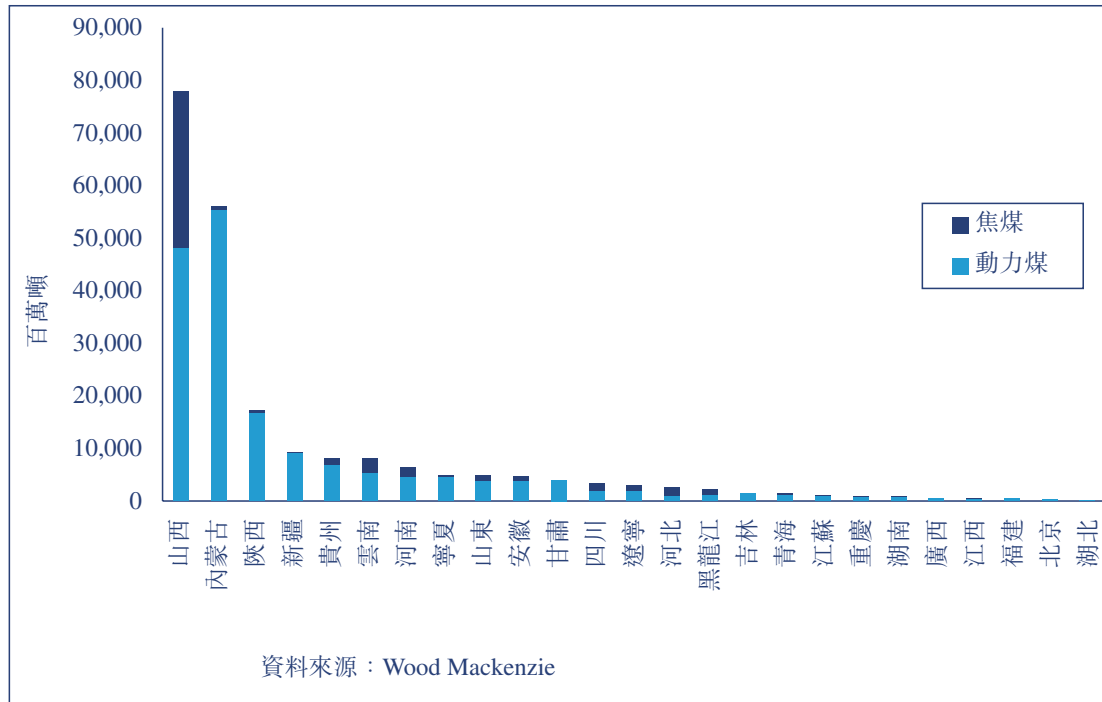
資源

Wood Mackenzie估計中國於二零零九年底的可開採煤資源總量為2,210億噸。動力煤比焦煤資源的比例為78%比22%。

中國大量可開採的煤炭資源位於山西及內蒙古，該等省份蘊藏約1,340億噸煤炭資源，佔總資源量的60%。山西的資源分為焦煤及動力煤，分別佔約40%及60%，而內蒙古的資源則主要為動力煤，佔該省總資源量逾98%。

陝西、貴州、雲南、河南、寧夏及山東亦為中國目前大量煤炭資源的所在地。新疆將會是國內煤炭的主要來源，目前已有多個大型項目於該地進行，儘管該省大部分資源均為動力煤。

按省份及煤炭類別劃分中國煤炭資源

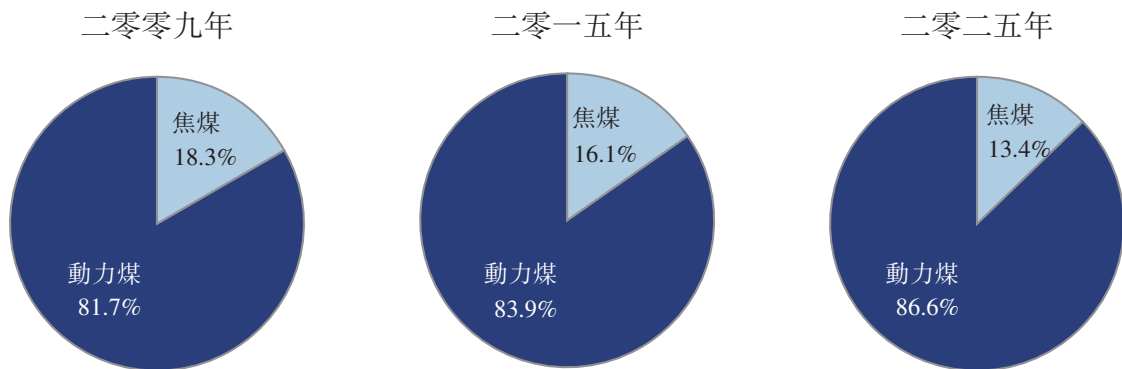


總括而言，中國擁有大量煤炭資源，但焦煤僅佔總煤炭資源一小部分，並且在地理上的分佈較為集中。

產量

於二零零九年，估計中國生產了2,684百萬噸煤炭，當中82%為動力煤，而18%為焦煤。估計中國於二零二五年的總產量將達4,373百萬噸，而增幅大部分來自西部省份。

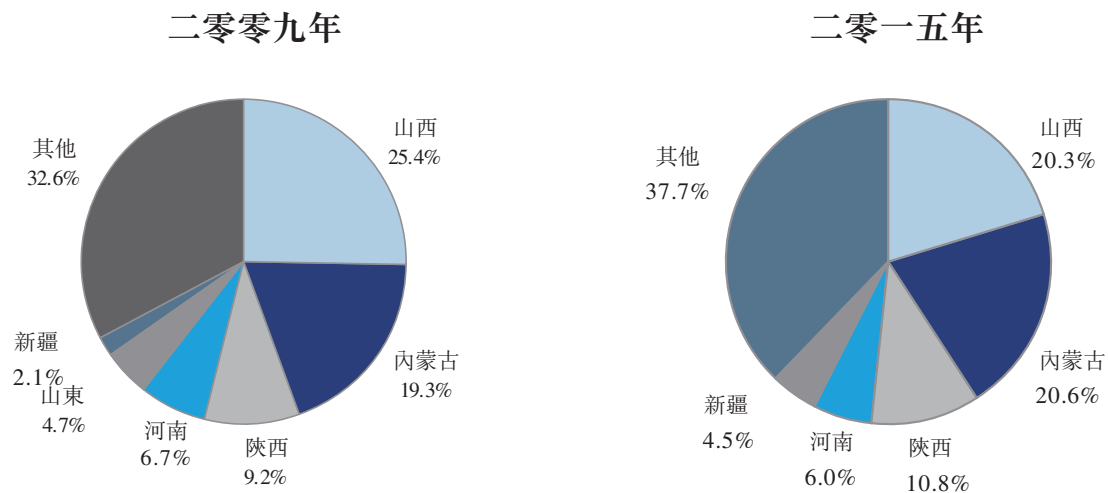
按類別劃分中國煤炭產量



資料來源：Wood Mackenzie

山西為目前生產煤炭最多的省份，於二零零九年佔中國全國總產量25.4%。內蒙古為另一個主要煤炭產量增加的地區，於二零零九年估計佔中國全國總產量19.3%。內蒙古輸出的產量逾95%為動力煤，該等煤炭供應予區內及沿岸省份的客戶。新疆的產量亦預期將於未來大幅增長，佔總產量預計將由二零零九年的2.1%增加至二零一五年的4.5%。相反，某些中國傳統採煤地區，例如吉林、河北及遼寧則正面對資源耗竭問題，而該等地區的產量將逐漸下降。

按省份劃分中國總產量



資料來源：Wood Mackenzie

儘管數家大型煤炭生產商佔據大部分市場，但仍有成千上萬的小型煤礦為市場提供少量煤炭。此分散情況產生了多個問題，包括安全及環境問題、成本增加、採礦環境惡劣及低效率地使用資源（小型礦場的資源回採率一般遠低於大型礦場）。近年，中國政府採取措施鼓勵透過關閉小型／次要礦場而將礦場合併。於二零零七年一月刊發的煤炭行業第十一個五年計劃中，國家發展和改革委員會（「國家發改委」）載列業內的特定合併目標，包括減低小型礦場的煤炭生產比例，以及建立數家年產量超過100百萬噸的「龐大生產商」。

作為保存其天然資源基礎的長期策略，中國政府鼓勵從世界各地入口煤炭，並同時限制出口。

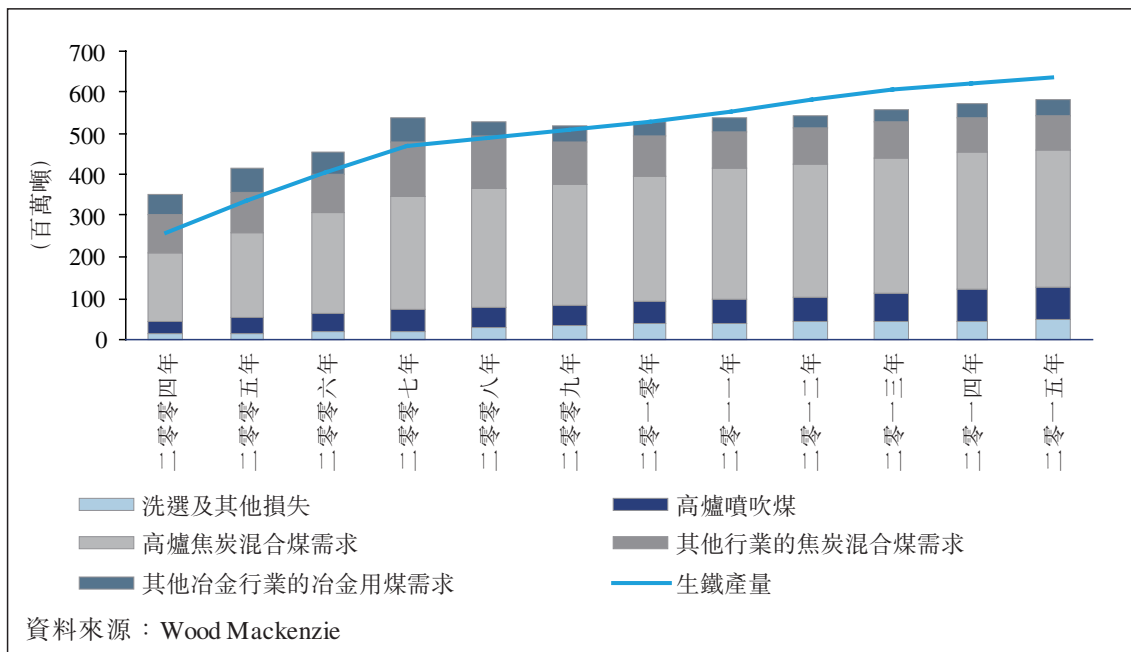
中國焦煤市場

中國為全球最大的焦煤消耗國，而焦煤為製鋼的主要材料。焦煤於中國的消耗量自二零零三年起大幅增長，主要由於鋼材生產顯著擴展所致。根據世界鋼鐵協會的資料所示，中國於二零零九年所生產的鋼材較北美洲、歐洲及亞洲其他國家合計的數量為多，佔全球鋼產量46.6%。中國鋼材產量的擴張為焦煤需求增長的動力。

中國具規模及多元化的冶金行業使用不同類別的焦煤。用於在高爐中製鋼的焦炭混合煤於二零零八年佔中國所耗共529百萬噸焦煤中約54%。另外52百萬噸高爐噴吹煤亦於高爐中使用。

下表列示於二零零四年至二零一五年期間的歷史及預計焦煤消耗量：

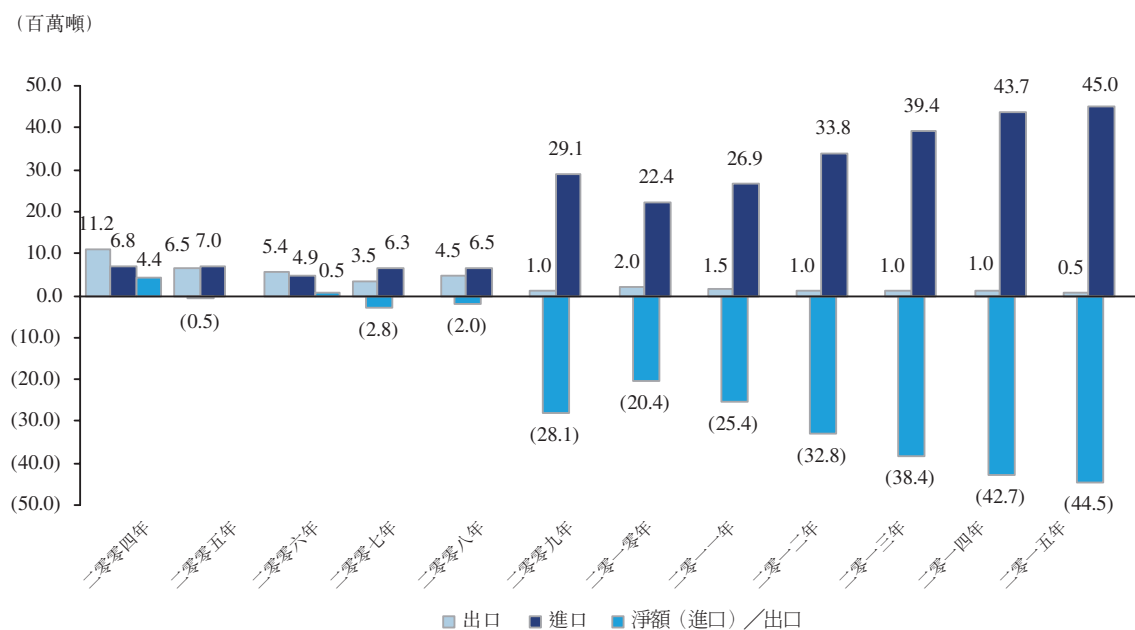
二零零四年至二零一五年的歷史及預計焦煤消耗量



行業概覽

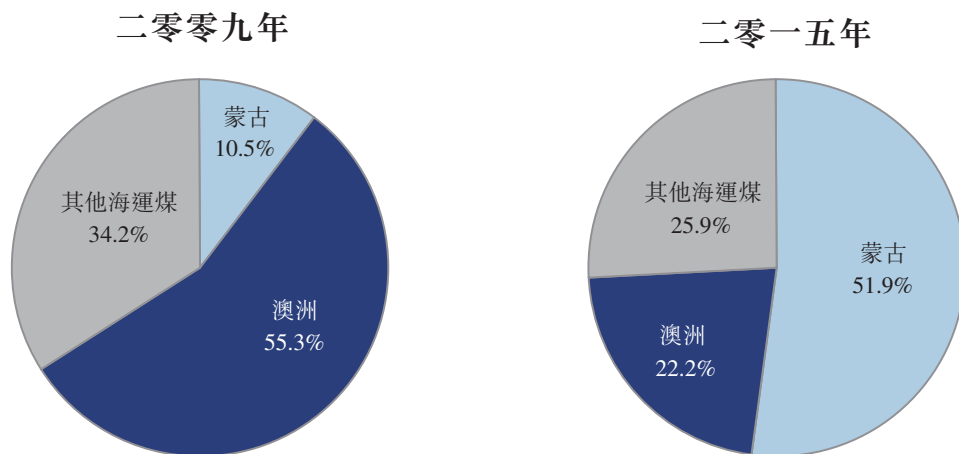
近年，中國政府頒佈若干政策以遏止數個行業的急速增長，尤其是房地產業。然而，鑑於中國的宏觀經濟發展迅速，以及全球及中國市場的不穩定性，我們相信中國焦煤業所受影響有限。根據Wood Mackenzie的資料，中國的焦煤國內供應量由二零零八年的527百萬噸大幅下跌至二零零九年的488百萬噸。中國於二零零九年錄得總焦煤進口量29百萬噸，較二零零八年水平增加22百萬噸。預計焦煤進口量將持續上升，於二零一零年至二零一五年期間將增加23百萬噸，而焦煤出口量則預期於二零一五年下跌至0.5百萬噸。從蒙古國陸路進口的焦煤將補足海運煤供應（主要來自澳洲），其進口量將由二零零九年的4.8百萬噸增加至二零一五年的28百萬噸，複合年增長率為34%。

中國焦煤貿易



資料來源：Wood Mackenzie

預測從澳洲及蒙古國進口至中國的焦煤

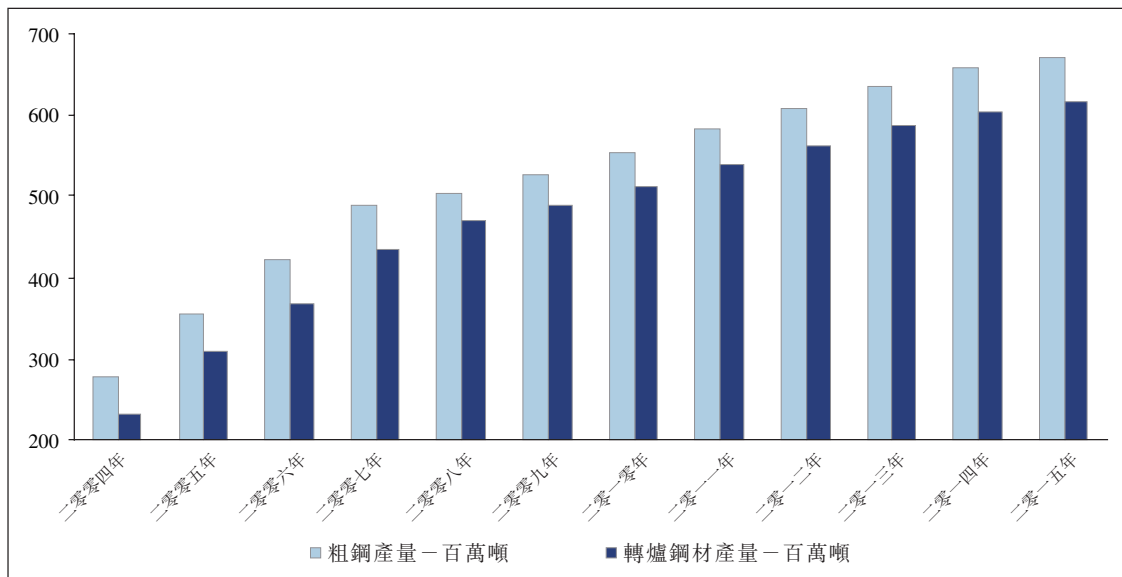


資料來源：Wood Mackenzie

鋼材產量

中國近年的鋼材產量快速增長。該行業目前正進行結構性轉變，政府機關要求關閉小型高爐，並強制規定高爐最小須為300立方米。中國於二零零九年的粗鋼產量估計為528百萬噸，並預期將於二零一五年穩步增長至671百萬噸，二零零九年至二零一五年的複合年增長率為4.1%。

中國的粗鋼產量預測



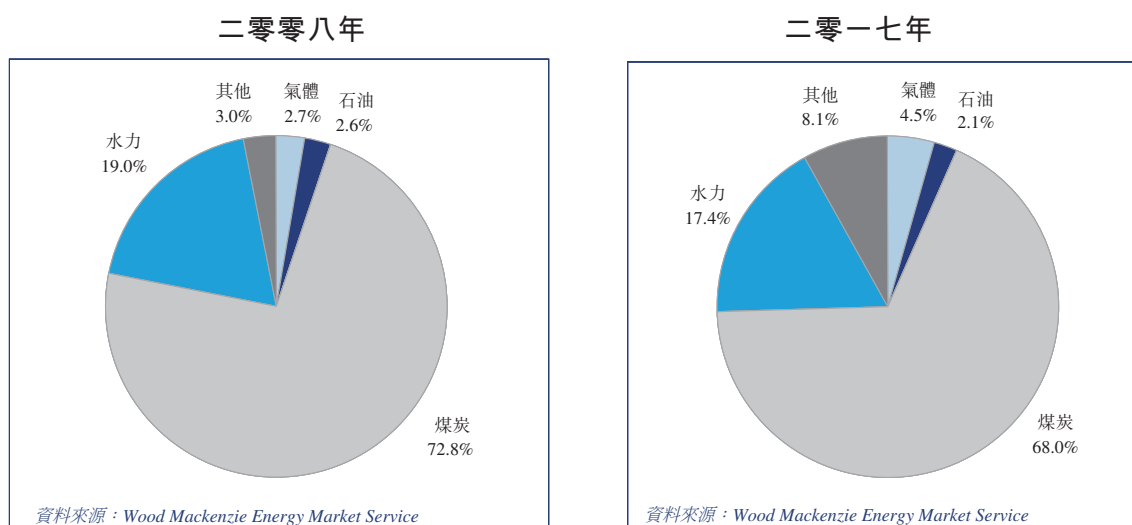
資料來源：Wood Mackenzie

鋼材產量將仍為焦煤日後需求的主要動力。過去兩年的全球金融危機促使全球鋼鐵業出現結構性轉變。鋼材生產商藉著鋼材產量放緩重組業務，關閉不經濟的高爐業務或將生產遷至成本較低地區。於歐洲及美國的鋼廠關閉，由東南亞、印度、中國、東歐及巴西興建的新高爐取代，該等地區重工業及鋼材需求的高速增長將帶動焦煤的進口需求增長。

中國動力煤市場

中國為全球最大的動力煤消耗國，而煤炭於二零零八年佔中國總發電量約73%。中國的動力煤需求由二零零四年約16億噸增加至二零零九年約22億噸，相等於6.9%的複合年增長率。Wood Mackenzie預測中國的動力煤需求將於二零零八年至二零一五年期間增加超過533百萬噸，為全球最大的增長，有關增幅主要受燃煤發電量大幅上升所帶動。

電能組合



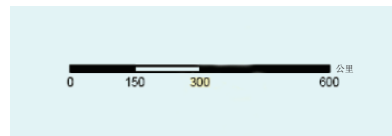
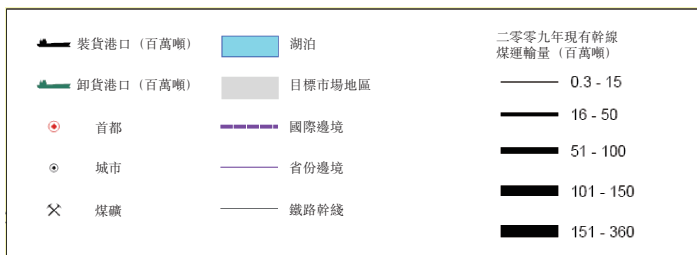
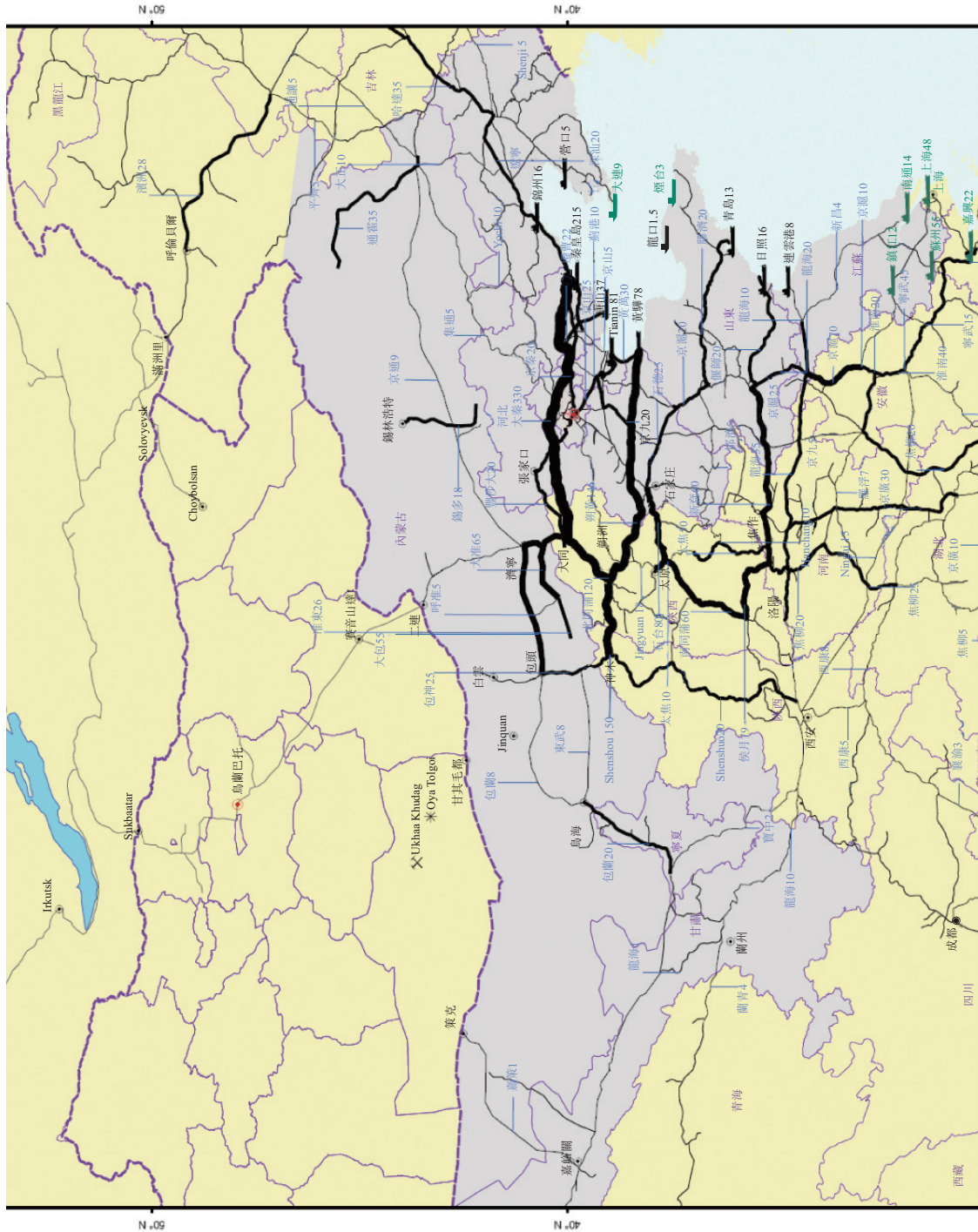
近期動力煤進口增加及動力煤出口減少的趨勢預期將於未來持續，而中國將繼續為動力煤的淨進口國。

中國的運輸基礎設施

鐵路為中國長途煤炭運輸的主要方法。中國煤生產主要集中於山西、陝西及中國北部的內蒙古省，然而消耗却相對集中於工業化的東部及南部省份。此情況決定了中國煤炭的一般流程遵循從西到東的煤炭分佈路線。

中國煤炭的鐵路系統於以下地圖中列示，其包括所有主要煤運輸的鐵路幹線的名稱及二零零九年煤運輸量，以及裝卸煤炭的主要港口。

二零一零年現有運輸基礎設施



中國北部652公里長的大同至秦皇島鐵路乃中國主要的運煤鐵路。該鐵路將大同及山西的產煤地區與河北的秦皇島港口連接，並在滿足華東及華南省份發電廠的煤炭需求方面發揮著舉足輕重的作用。秦皇島乃中國國際及國內煤炭進出口的主要港口之一。

全長802公里的神木至黃驊鐵路為華北另一條主要運煤鐵路。該鐵路將鄂爾多斯及神木的煤礦與河北省沿海的黃驊港連接。

多條新的鐵路幹線及現有幹線的擴建正在建設當中，並會影響目標市場地區的市場。中國政府已大幅提高鐵路發展項目的支出，並承諾於未來發展專門的運煤鐵路，以提高煤運輸量。

鐵路運輸成本視乎保險費及建設資金費，以及其是否為煤炭專用及電氣化的鐵路而有所不同。例如，大同至秦皇島的鐵路為一條煤炭專用及全面電氣化的鐵路，目前就每噸運輸煤每公里收取的費用約人民幣0.12元（已包括所有費用）。

卡車運輸亦被廣泛用作運輸煤炭，對300公里距離之內的動力煤及最多850公里的較高熱量值的焦煤而言被視為合算。卡車運輸費主要視距離及路況而定。在內蒙古北部為人民幣0.25-0.40元／噸公里，在中國為最低的費用，主要由於該地區公路收費較少及超載政策較為寬鬆。

最接近UHG的卸煤港口位於渤海地區的秦皇島、天津及黃驊。國內煤炭貨運的平均卸載費為約人民幣20元／噸，出口煤則為人民幣35元／噸。

蒙古國煤炭行業

資源量及國內消耗

蒙古國擁有具巨大潛力的龐大煤資源量，惟其大部份仍未開發。根據Wood Mackenzie的資料，蒙古國擁有的可開採煤資源總量額估計為5,824百萬噸，其中約56%為焦煤資源量。

蒙古國內煤炭消耗量於過去數年穩定維持於約每年5.5百萬噸。當地消耗的煤炭大部份為鄰近首都烏蘭巴托的火電廠使用的低質褐煤。相比之下，出口至中國且數量不斷增加的蒙古國煤炭主要為焦煤。

煤出口

蒙古國的煤出口量自二零零七年起大幅增長。蒙古國於二零零九年出口約6.6百萬噸煤炭，較二零零七年煤出口量3.3百萬噸有顯著增加。中國目前為蒙古國煤出口的主要目的地，原因是蒙古國鄰近中國所致。以往出口至中國的蒙古國煤主要為焦煤，惟近期動力煤出口量已開始增加。

目前，蒙古國有五個礦場向中國出口煤炭，即我們的UHG礦場；SouthGobi Energy Resources Ltd.所擁有的Ovoot Tolgoi礦場；Tavan Tolgoi Joint Stock Company（在蒙古國證券交易所上市，由南戈壁省持有51%權益及由私人投資者持有49%權益）擁有的現時稱為「小型」Tavan Tolgoi礦場（「小型TT」）。Tavan Tolgoi Joint Stock Company並無擁有及／或營運我們過去擁有的任何礦場；及Nariin Sukhait煤礦，其中一個煤礦為蒙古國的Mongolyn Alt Corporation（「MAK」）與中國慶華集團的合資企業，以及由MAK營運的另一個礦場。所有礦場均有露天開採營運。於二零一五年，Wood Mackenzie預期另外兩個新的主要項目將會展開營運，即由國有公司Erdenes MGL LLC擁有的新Tavan Tolgoi礦場（「大型TT」）及由QGX Limited擁有的Baruun Naran礦場，屆時所有蒙古國煤礦將向中國供應合共約30百萬噸煤炭，其中大部份將為焦煤。

蒙古國煤炭透過三個主要邊境口岸運進中國：甘其毛都、策克及二連邊境控制站。預期合共13百萬噸煤炭將於二零一零年售予中國，該等煤炭全部均未經洗選。蒙古國出口的大部分煤炭目前以卡車運往中國，一般沿著非柏油路由煤礦運至蒙古國邊境，並於該處的儲料堆設施卸貨。在蒙古國及中國支付邊境費用後，煤炭將以卡車運送至中國邊境的儲料堆設施。部分買方會從儲料堆直接運送原煤至最終用戶。然而，大部份煤堆會由卡車運輸至南部的中國煤炭處理及洗選廠，以將煤炭加工為價值較高的產品（即經壓碎、調整大小，以及在若干情況下經洗選的煤炭）。運輸成本為決定蒙古國煤礦項目在中國及國際海運市場競爭力的關鍵因素。

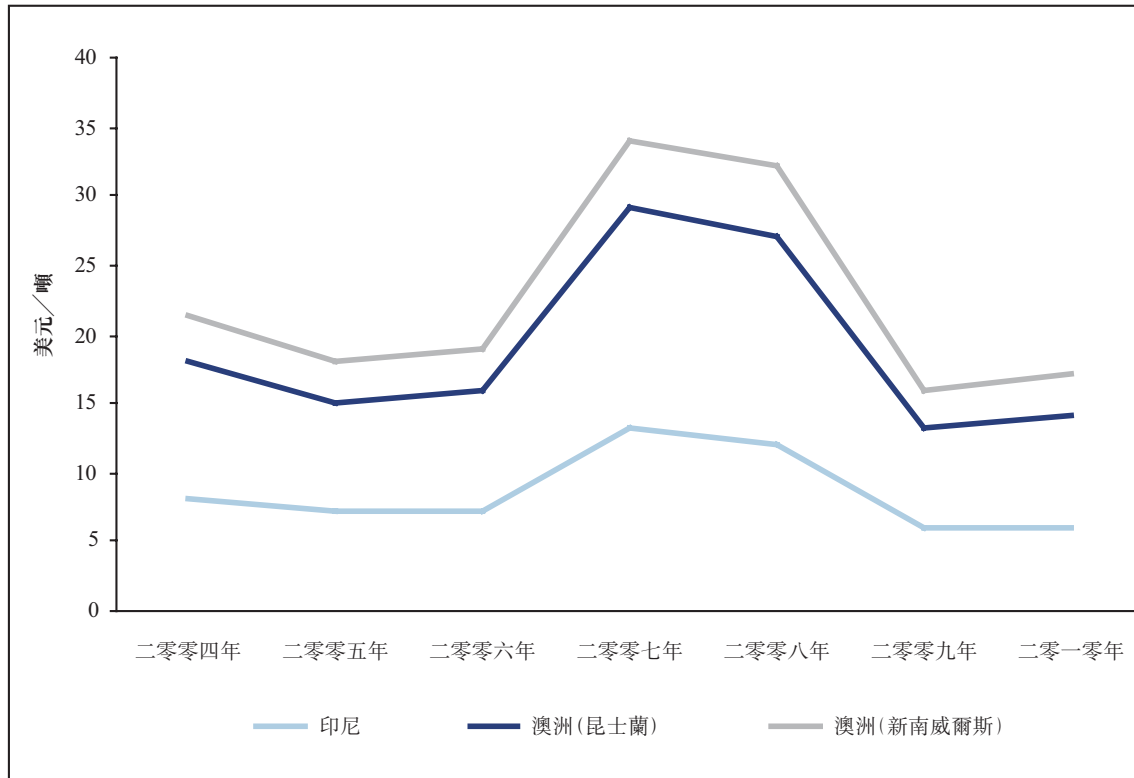
現時由UHG至TKH的運輸成本約為每噸18美元（包括增值稅）。儘管成本並無出現重大波動，但二零零六年至二零零八年期間運煤成本出現上升趨勢，主要由於：(a) 二零零六年至二零零八年期間燃料價格上升，當時的柴油價格上升逾一倍；(b) 美元兌圖格里克匯率於二零零九年上升逾20%，自此一直維持於該水平；及(c) 蒙古國整體的通脹趨勢。由於從TKH至中國目的地的煤炭運輸由客戶安排，故我們無法取得關於中國運煤成本的資料。

行業概覽

根據Wood Mackenzie的資料，截至二零一零年四月，由我們的礦場運輸至蒙古國與中國接壤邊境的運輸成本約為人民幣80元／噸（12美元／噸）。下列圖表反映從澳洲及印尼運送煤炭至中國（香港）的歷史運費，以供比較：

到中國的裝運費

運送至中國的歷史運費



資料來源：Wood Mackenzie

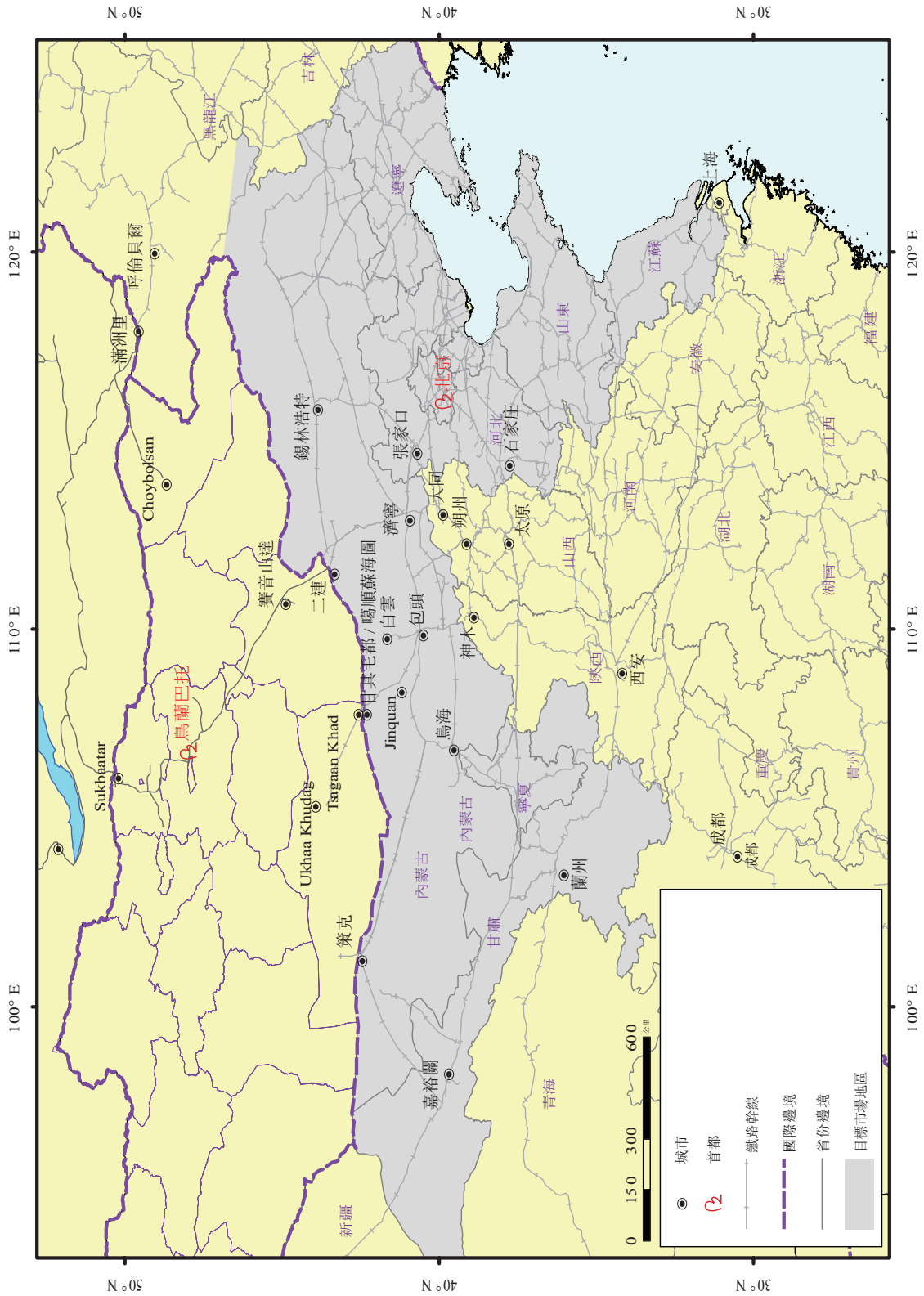
近年，有關蒙古國境內煤礦項目的新鐵路幹線發展存在若干建議計劃，包括我們建議興建UHG至噶順蘇海圖的236公里鐵路幹線，初步流量約每年20百萬噸。就從噶順蘇海圖連接現有的中國鐵路系統而言有兩項主要建議／路線。請參閱「業務－物流及運輸－鐵路」。

UHG煤炭的目標市場地區

一般情況

UHG煤炭的中國目標市場地區已由Wood Mackenzie就有關運輸物流、供應成本、需求及價格水平的多項因素作出釐定。在以下地圖中灰色陰影部分被視為最有可能在具競爭力的情況下出售UHG煤炭的地區，包括蒙古國南部邊境與中國內蒙古及甘肅省接壤的地區鄰接的大部分中國領土，往西伸延至新疆省邊界，往東伸延至遼寧省，以及往南伸延至江蘇省，涵蓋三個主要煤炭出口港（秦皇島、天津及黃驊）。

Ukhaa Khudag目標市場地區(目標市場地區)



行業概覽

如下表所示，Wood Mackenzie預期目標市場地區於二零一零年總煤炭消耗量為1,726百萬噸，其中1,510百萬噸為動力煤及216百萬噸為焦煤；而國內供應預期為1,537百萬噸。

**目標市場地區國內煤炭消耗量及
供應（二零一零年，百萬噸實物煤）**

	需求			供應
	總計	動力煤	焦煤	總計
內蒙古	159	134	25	379.7
遼寧	170	140	30	62.5
河北	267	209	58	92.2
北京	26	24	2	4.3
天津	53	46	7	-
山東	359	307	52	140.8
寧夏	48	42	6	47.4
甘肅	53	45	8	28.4
江蘇	226	209	17	22.3
秦皇島港口	200	195	5	-
天津港	80	74	6	-
黃驊港	85	85	-	-
黑龍江	-	-	-	22.1
河南	-	-	-	36.9
陝西	-	-	-	130.5
吉林	-	-	-	4.6
山西	-	-	-	521.7
青海	-	-	-	7.8
新疆	-	-	-	8.8
安徽	-	-	-	27.0
總計	1,726	1,510	216	1,537

資料來源：根據二零零八年中國能源統計年鑑的二零零八年煤炭消耗量數字；及Wood Mackenzie根據包括電力、鋼材、化工／肥料、建築材料及國內生產總值的二零零九年各省產量數字的多項輸入進行的二零一零年估算。

供應

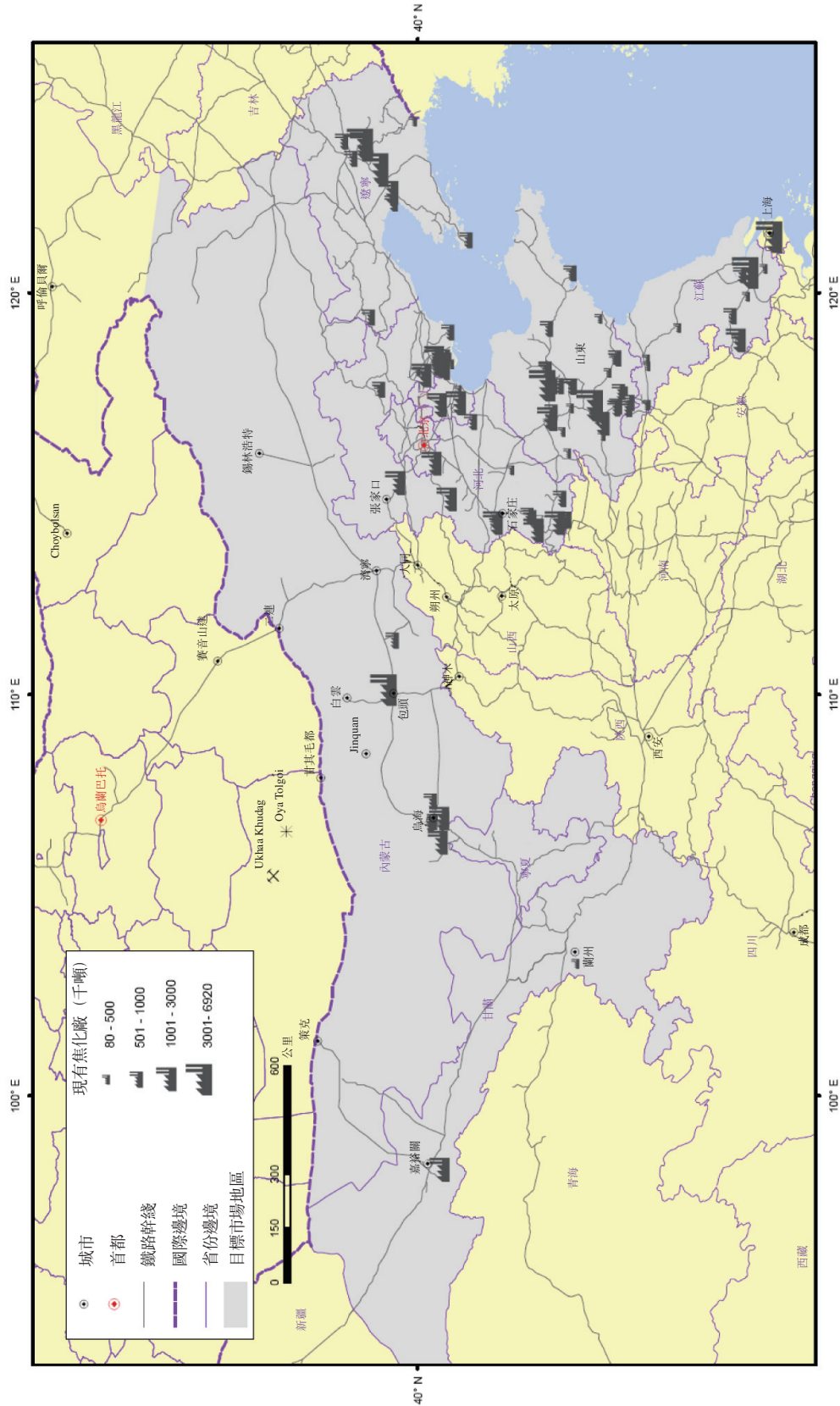
Wood Mackenzie已識別向目標市場地區供應煤炭的逾600個大型礦場／地區。然而，仍有逾千個小型礦場向該地區銷售煤炭。鄂爾多斯、山西北部及陝西北部地區合計為目標市場地區最大的國內煤炭供應來源，其中大部分均為動力煤。其他重要煤炭供應來源包括山西省中部、內蒙古、安徽及黑龍江。目標市場地區的進口目前由來自甘其毛都、策克及二連邊境控制站的蒙古國煤炭主導。該地區亦從澳洲、印尼、俄羅斯、加拿大及越南進口煤炭。

需求

二零一零年目標市場地區的煤炭需求總額預期為1,726百萬噸。Wood Mackenzie 估計二零一零年焦煤需求總額為216百萬噸，其中約36百萬噸為高爐噴吹煤，該等煤炭的特點為高階及低揮發物質，其餘為焦炭混合煤。上述需求當中大部分為目標市場地區內的消耗量，僅有約11百萬噸焦炭混合煤於渤海港口卸載。目標市場地區內的需求由區內的大型焦化廠支持。Wood Mackenzie已識別125個每年需要約170百萬噸焦炭混合煤的運營中的大型焦化廠，與該等工廠相關的鋼廠於二零一零年消耗27百萬噸高爐噴吹煤。

以下地圖顯示現有目標市場地區焦化廠的位置：

現有目標市場地區的焦化廠



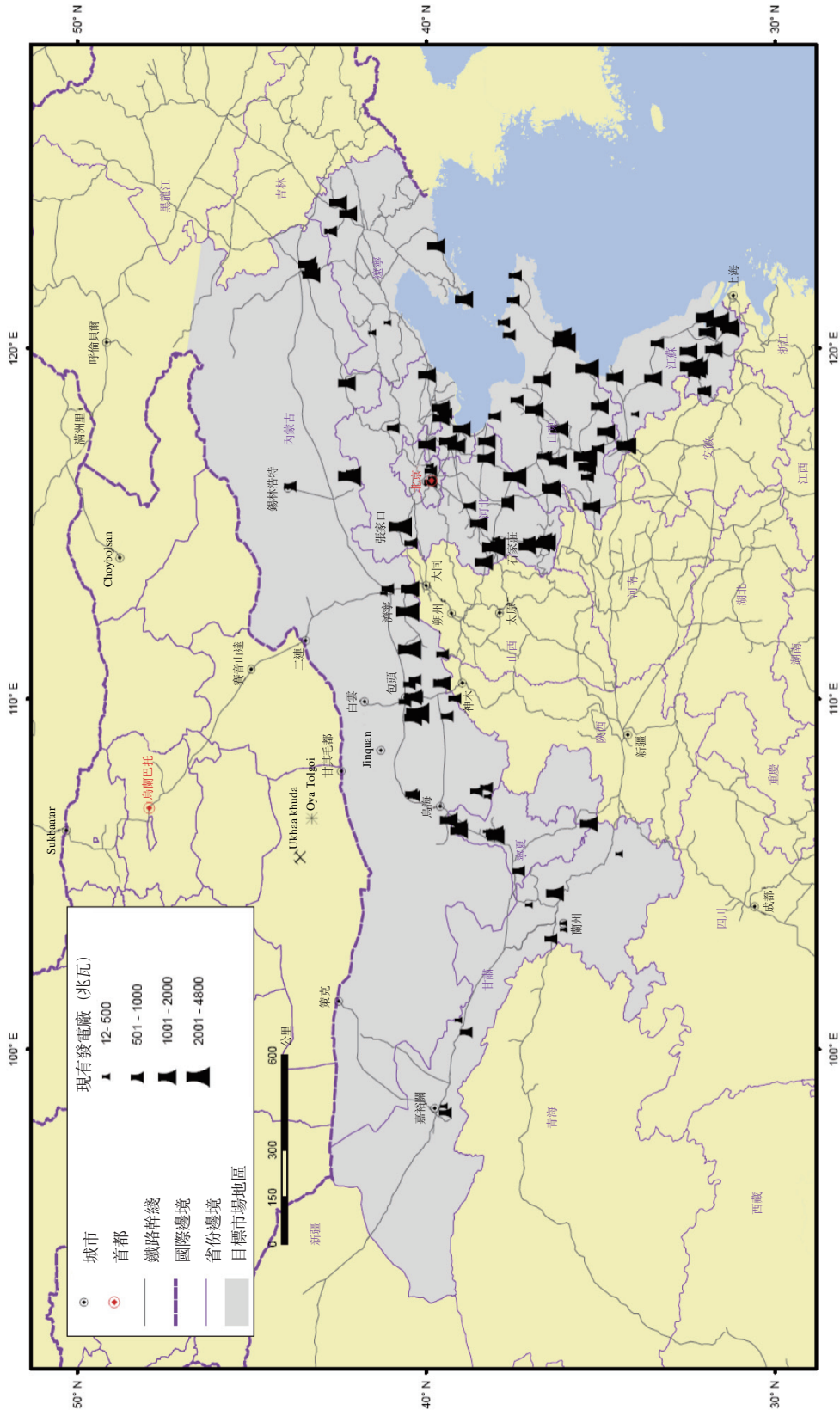
資料來源：Wood Mackenzie

行業概覽

河北省唐山地區的需求最為集中，其為主要鋼產地，每年生產逾100百萬噸生鐵。由於製鋼廠圍繞遼寧的鐵礦供應而建，故遼寧對焦煤亦有龐大需求。在山東中部烏海及江蘇省南部亦存在龐大需求，該等地區均為大型焦煤生產地區。隨著中國政府擴大及綜合河北、遼寧、山東及江蘇省主要生產基地的鋼產的政策，目標市場地區內的鋼產預期將大幅增長，引致焦煤需求不斷增長。

二零一零年目標市場地區的非焦煤需求總額估計為約1,500百萬噸，其中包括在秦皇島、天津及黃驊港卸載的約365百萬噸煤炭。因此，預期於二零一零年在目標市場地區將會消耗約1,135百萬噸其他非焦煤。發電乃此需求的最大來源。最接近UHG的發電廠集中地將會繼續在包頭其周邊地區。

目標市場地區發電廠 (二零一五年)



資料來源：Wood Mackenzie

供求平衡

Wood Mackenzie估計目標市場的中高揮發物質（「揮發物」）焦炭焦煤的供應於二零一零年將為142百萬噸，不足以應付區內需求總額145百萬噸。由於供應維持相對穩定，預期於二零一五年將為149百萬噸，而需求估計將繼續增長至二零一五年的173百萬噸，故預期目標市場地區的供應不足將會擴大。

目標市場地區的煤炭結餘預測（百萬噸）

	二零一零年
需求	
中高揮發物質焦炭混合煤.....	145
其他（主要為動力煤）.....	1,582
總計	1,726
供應	
中高揮發物質焦炭混合煤.....	142
其他（主要為動力煤）.....	1,558
總計	1,700
差額	
中高揮發物質焦炭混合煤.....	-3
其他（主要為動力煤）.....	-24
總計	-27

資料來源：Wood Mackenzie

展望未來，中高揮發物質焦炭混合煤的需求預期超過國內供應，而目標市場地區將會日益成長為來自海運及陸路市場（尤其是蒙古國）焦煤的主要進口者。

煤炭定價

以下資料僅與洗選焦煤價格有關。未洗選焦煤一般按遠低於洗選焦煤的價格出售。

全球煤炭定價

煤炭為一般按合約交易的大宗商品。焦煤價格取決於煤炭的焦化特性，動力煤價格則取決於煤炭的能源水平。

國際市場的煤價乃經買賣雙方磋商釐定，定價過程中需就買方對穩定、多元化及低價供應的需要，與生產商為股東提供理想回報及為新投資提供資金所需的利潤之間取得平衡。短期價格的主要決定因素為預期的供求平衡，長期則為生產成本。

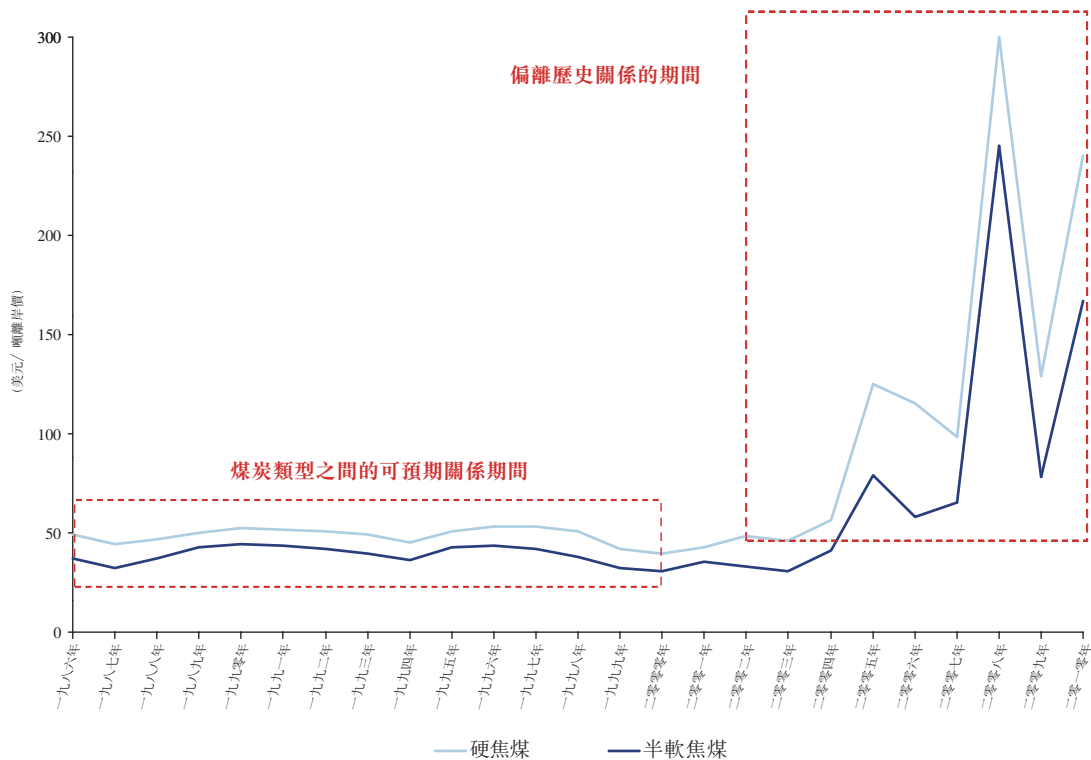
過往，每年均會舉行全球煤炭出口合約磋商，以制定各煤炭類型的基準價格。自二零一零年第二季開始，定價機制改為按季進行，有助於制定更接近現貨價格的基準價格。

焦煤的定價一般顯著高於動力煤。於一九八六年至二零零四年期間，焦煤與動力煤的價格差距維持相對穩定。動力煤價格的磋商結果會影響焦煤價格，反之亦然。然而，二零零四年之後，於需求大幅增長期間出現的煤炭短缺情況導致價格出現大幅度波動，而歷史定價關係亦不再有效。

焦煤定價

下表顯示焦煤的歷史定價趨勢。焦煤根據若干焦化特性（包括含灰、含硫、揮發物質含量及焦炭強度）定價。下表所示價格乃由澳洲供應商於日本財政年度向日本鋼鐵廠出售煤炭所達致的價格，並適用於每個類別的高階煤炭。

澳洲至日本焦煤合約



資料來源：Wood Mackenzie

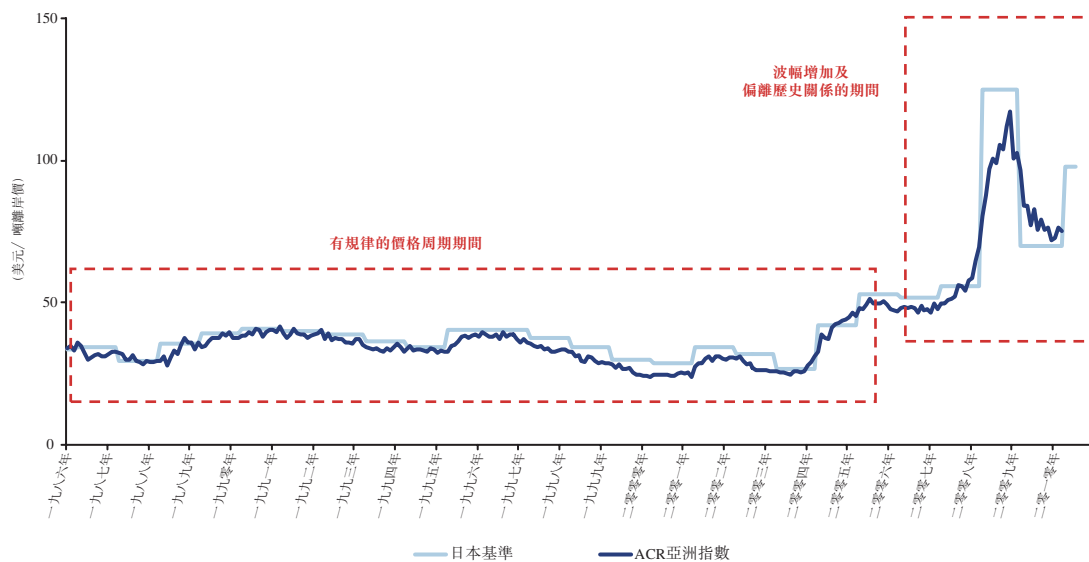
上表所示焦煤類型的價格差額如下：

- 由於硬焦煤使用價值高（製造高強度焦炭的必需品）及來源種類相對有限，故硬焦煤等級最高；
- 半硬焦煤含灰量較高，故等級較低；
- 軟焦煤一般為流動性高的煤炭，定價一般較半軟焦煤高；及
- 半軟焦煤揮發性較高（30%以上），中低含灰量（8% – 10%）並具有適度的焦化特性。

動力煤價格

動力煤主要按熱量值及含灰量定價。下列圖表顯示自一九八六年起基準紐卡素（Newcastle）類型煤炭的歷史動力煤價格：

動力煤價格歷史



資料來源：Wood Mackenzie

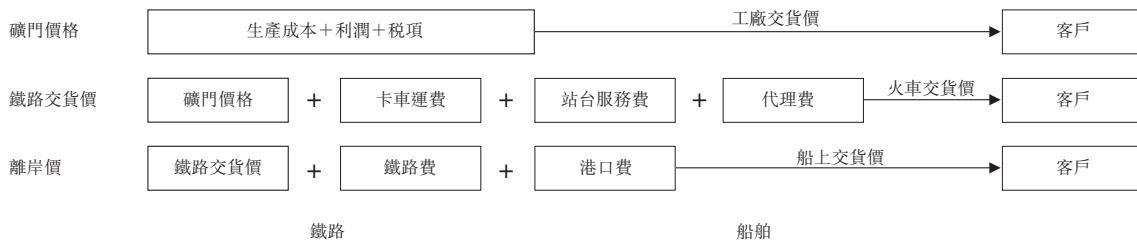
二零零四年之前，總熱值為6,322千卡／千克的紐卡素煤炭定期合約價格維持於30美元／噸至40美元／噸之間，價格周期有顯著的規律。自二零零四年起，定價情況明顯偏離此趨勢，周期性趨勢的跡象減退。

主要澳洲動力煤出口商已就日本二零一零年財政年度的定期合約價格與日本電力公用事業單位達成協議。從紐卡素港口出口的煤炭（以總熱值6,322千卡／千克為基準）合約價格，據報由日本二零零九年財政年度的70美元／噸上升至約98美元／噸，增幅達40%（按年）。

中國煤炭定價

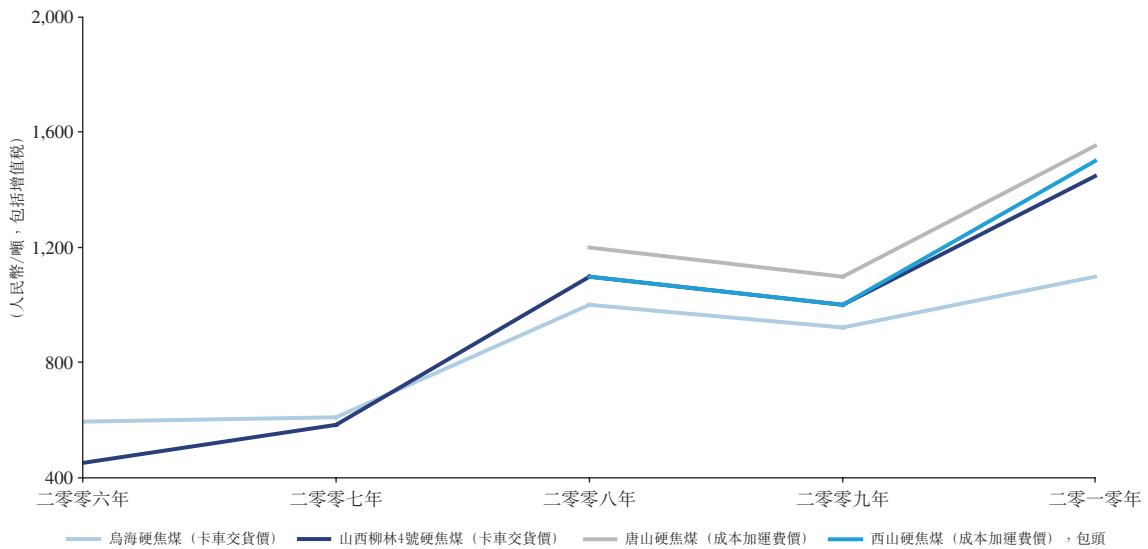
中國有三種常見的煤炭定價機制：礦門（亦稱為礦口）、鐵路交貨價及離岸價。礦門價格指在生產礦場出售的煤炭的售價。鐵路交貨價指煤炭裝載至列車時的售價，並主要受礦門價格、運費（通常為短途卡車運輸）、站台服務費及代理費影響。離岸價指裝載至貨船以運往出口市場的煤炭價格。該等定價機制概述於下表：

中國煤炭定價流程



下表列示Wood Mackenzie的預期中國焦煤價格：

華北預期焦煤價格（面值）



資料來源：Wood Mackenzie

行業概覽

就焦煤而言，包頭／唐山煤價與國際焦煤價格之間的密切關係，乃由整體缺乏焦煤（尤其是硬焦煤）所帶動。

動力煤價格主要取決於能源含量，並受含硫量及揮發物質水平所影響。一般而言，如含硫量及揮發物質水平在可接受的範圍內，能源含量較高的動力煤定價較高。與焦煤不同，包頭與國際動力煤價格之間的相互關係有限。

市場佔有率資料

我們並無有關主要市場參與者及其相應佔有率以及我們的市場佔有率的資料。