

2018-2023年中国煤炭物流 市场深度调研与投资前景研究报告

报告目录及图表目录

博思数据研究中心编制

www.bosidata.com

报告报价

《2018-2023年中国煤炭物流市场深度调研与投资前景研究报告》信息及时，资料详实，指导性强，具有独家，独到，独特的优势。旨在帮助客户掌握区域经济趋势，获得优质客户信息，准确、全面、迅速了解目前行业发展动向，从而提升工作效率和效果，是把握企业战略发展定位不可或缺的重要决策依据。

官方网站浏览地址：<http://www.bosidata.com/report/057504E1UI.html>

【报告价格】纸介版7000元 电子版7200元 纸介+电子7500元

【出版日期】2017-11-24

【交付方式】Email电子版/特快专递

【订购电话】全国统一客服务热线：400-700-3630(免长话费) 010-57272732/57190630

博思数据研究中心

特别说明：本PDF目录为计算机程序生成，格式美观性可能有欠缺；实际报告排版规则、美观。

说明、目录、图表目录

报告说明:

博思数据发布的《2018-2023年中国煤炭物流市场深度调研与投资前景研究报告》介绍了煤炭物流行业相关概述、中国煤炭物流产业运行环境、分析了中国煤炭物流行业的现状、中国煤炭物流行业竞争格局、对中国煤炭物流行业做了重点企业经营状况分析及中国煤炭物流产业发展前景与投资预测。您若想对煤炭物流产业有个系统的了解或者想投资煤炭物流行业，本报告是您不可或缺的重要工具。

前言

煤炭物流是指从煤炭生产所需物料进入企业开始，直至把商品煤运达客户为止的全过程物流活动。广义的讲，煤炭物流包括煤炭企业原材料的采购、原煤开采、洗选加工、储存、运输、销售以及矿岩等废弃物的综合利用诸多环节。狭义的讲，煤炭物流是指以原煤开采为起点，经过销售、运输、中间商配煤加工并中转等程序和环节，最后交付终端用户消费而终止的流通过程，即描述了煤炭产品在煤炭企业和用户之间的实体流动。具体而言，煤炭综合物流主要包括煤炭生产物流、煤炭销售物流和煤炭回收物流三部分。

过去10年，我国地质勘查发展迅速，从2003年底至2013年底，我国主要矿产查明资源储量中，煤炭由10.2万亿吨增长到14.8万亿吨，

我国煤炭资源在地理分布上的总格局是西多东少、北富南贫。而且主要集中分布在目前经济还不发达的山西、内蒙古、陕西、新疆、贵州、宁夏等6省(自治区)，它们的煤炭资源总量为4.19万亿t,占全国煤炭资源总量的82.8%；截止1996年末煤炭保有储量为8 229亿t,占全国煤炭保有储量的82.1%，而且煤类齐全，煤质普遍较好。而我国经济最发达，工业产值最高，对外贸易最活跃，需要能源最多，耗用煤量最大的京、津、冀、辽、鲁、苏、沪、浙、闽、台、粤、琼、港、桂等14个东南沿海省(市、区)只有煤炭资源量0.27万亿t,仅占全国煤炭资源总量的5.3%；煤炭保有储量只有548亿t,仅占全国煤炭保有储量的5.5%，资源十分贫乏。

我国煤炭资源赋存丰度与地区经济发达程度呈逆向分布的特点，使煤炭基地远离了煤炭消费市场，煤炭资源中心远离了煤炭消费中心，从而加剧了远距离输送煤炭的压力，带来了一系列问题和困难。从目前我国的主要煤炭生产基地——山西大同，到东部和南部的用煤中心沈阳、上海、广州、京津等地，分别为1 270、1 890、2 740和430km。随着今后经济高速发展，用煤量日益增大，加之煤炭生产重心西移，运距还要加长，压力还会增大。因此，运输已成为而且还将进一步成为制约煤炭工业发展，影响国民经济快速增长的重要因素。为此，国家必须高度重视煤炭运输问题。只有方便的交通运输，才能使煤炭顺利进入消费市场，满足各方面的需要，保证我国国民经济快速、持续、健康地向前发展。

煤炭成为18世纪工业革命中的主要能量来源，蒸汽火车、蒸汽船等开始成为工业国家中的主要交通运输工具。同时炼钢业也需要大量的煤矿。城市的照明、暖气和烹调等也需要使用煤气。英国在18世纪末发明了许多地下采煤的科技，从此采煤进入了大规模商业开采的时代。

据博思数据发布的《2018-2023年中国煤炭物流市场深度调研与投资前景研究报告》表明：

指标						2016
年12月	2016年11月	2016年10月	2016年9月	2016年8月	2016年7月	
原煤产量_当期值(万吨)			31097.7	30800.7	28185.2	27696.4
27808.9	27000.7	原煤产量_累计值(万吨)		336398.6	305253.4	
273932.2	245632.1	217887.4	190079.9	原煤产量_同比增长(%)		
-3	-5.1	-12	-12.3	-11	-13.1	原煤产量_累计增长(%)
-9.4	-10	-10.7	-10.5	-10.2	-10.1	

报告目录：

第一章 煤炭资源概述	1
第一节 世界煤炭资源分布及概况	1
一、世界煤炭资源的分布	1
二、世界煤炭生产分布的特点	1
世界各地的煤炭资源分布并不平衡，煤炭主要集中在北半球，世界煤炭资源的70%分布在北半球北纬30°-70°之间。其中，以亚洲和北美洲最为丰富，分别占全球地质储量的58%和30%，欧洲仅占8%；南极洲数量很少。	
世界煤炭资源的地理分布，以两条巨大的聚煤带最为突出，一条横跨欧亚大陆，西起英国，向东经德国、波兰、原苏联，直到我国的华北地区；另一条呈东西向绵延于北美洲的中部，包括美国和加拿大的煤田。南半球的煤炭资源也主要分布于温带地区，比较丰富的有澳大利亚、南非和博茨瓦纳。	
三、世界煤炭资源的管理方式	3
四、世界煤炭供需分析	10
五、金融危机后的世界煤炭运输分析	10
六、西海岸港口扩大 美国将向亚洲出口更多煤炭	11
第二节 中国煤炭资源的概况	12
一、中国煤炭资源量及其分布	12
二、中国煤炭资源种类及煤质特征	13

三、我国新探明煤炭资源情况	14
四、中国煤炭资源开发开采条件	15
第三节 中国煤炭资源投资策略	18
一、提高中国煤炭资源保障能力的对策	18
二、提高煤炭资源回收率的策略及经济性分析	20
三、中国急需实施优质煤炭资源储备战略	23

第二章 2016年中国煤炭供需总体形势分析 24

第一节 2016年中国煤炭产业运行总况 24

一、煤炭在国民经济中的地位	24
1、煤炭资源在能源资源中的地位	24
2、煤炭在一次能源生产中的地位	24
3、煤炭在一次能源消费中的地位	25
二、2009-2016年中国煤炭产量分析	25
1、烟煤	25
2、无烟煤	26
3、原煤	26
四、2016年中国煤炭需求分析	27
1、煤炭业需求回暖	27
2、中国煤炭需求在全球产生蝴蝶效应	27
3、中国煤炭需求旺盛	28

第二节 2017-2023年中国煤炭供需预测分析 28

一、我国煤炭供给预测	28
1、现有国有煤矿供给能力趋势预测	28
2、在建和拟再建国有煤矿供给能力趋势预测	29
3、乡镇煤矿产量调控目标	29
4、未来煤炭供给总量预测	29
二、我国煤炭需求预测	30

第三章 2016年中国煤炭运输运行环境分析 32

第一节 2016年全国煤炭运输结构分析 32

一、全国煤炭运输格局	32
------------	----

- 1、西煤东运 32
- 2、北煤南运 32
- 3、煤炭出“关” 33
- 4、北煤入川 33

二、全国煤炭运输方式 34

- 1、铁路运输 34
- 2、水路运输 34
- 3、公路运输 35

第二节 2016年中国煤炭省间调运形势分析 36

- 一、输入输出地区概述 36
- 二、调运数量概述 37
- 三、主要调出地区分析 37
 - 1、“三西”地区 37
 - 2、其他地区 37
- 四、主要调入地区分析 38
 - 1、华东地区 38
 - 2、华南地区 38
 - 3、东北地区 39
 - 4、华中地区 39

第三节 2017-2023年全国煤炭运输趋势分析 40

- 一、建立煤炭运输中心 40
- 二、中长期铁路网规划 40

国家《中长期铁路网规划》于2004年经国务院审议通过，其发展目标为：到2020年，全国铁路营业里程达到10万公里，主要繁忙干线实现客货分线，复线率和电化率均达到50%，运输能力满足国民经济和社会发展需要，主要技术装备达到或接近国际先进水平。

一、规划方案。

（一）客运专线。

建设客运专线1.2万公里以上，客车速度目标值达到每小时200公里及以上。具体建设内容：

1、“四纵”客运专线：北京～上海客运专线，贯通京津至长江三角洲东部沿海经济发达地区；北京～武汉～广州～深圳客运专线，连接华北和华南地区；北京～沈阳～哈尔滨(大连)客运专线，连接东北和关内地区；杭州～宁波～福州～深圳客运专线，连接长江、珠江三角洲和东南沿海地区。

2、“四横”客运专线： 徐州～郑州～兰州客运专线，连接西北和华东地区；杭州～南昌～长沙客运专线，连接华中和华东地区； 青岛～石家庄～太原客运专线，连接华北和华东地区； 南京～武汉～重庆～成都客运专线，连接西南和华东地区。

3、三个城际客运系统：环渤海地区、长江三角洲地区、珠江三角洲地区城际客运系统，覆盖区域内主要城镇。

（二）完善路网布局和西部开发性新线。

规划建设新线约1.6万公里。

1、新建中吉乌铁路喀什～吐尔尕特段，改建中越通道昆明～河口段，新建中老通道昆明～景洪～磨憨段、中缅通道大理～瑞丽段等，形成西北、西南进出境国际铁路通道；

2、新建太原～中卫(银川)线、临河～哈密线，形成西北至华北新通道；

3、新建兰州(或西宁)～重庆(或成都)线，形成西北至西南新通道；

4、新建库尔勒～格尔木线、龙岗～敦煌～格尔木线，形成新疆至青海、西藏的便捷通道；

5、新建精河～伊宁、奎屯～阿勒泰、林芝～拉萨～日喀则、大理～香格里拉、永州～玉林和茂名、合浦～河唇、西安～平凉、柳州～肇庆、桑根达来～张家口、准格尔～呼和浩特、集宁～张家口等西部区内铁路，完善西部地区铁路网络；

6、新建铜陵～九江、九江～景德镇～衢州、赣州～韶关、龙岩～厦门、湖州～嘉兴～乍浦、金华～台州及东北东边道等铁路，完善东中部铁路网络。

（三）路网既有线。

规划既有线增建二线1.3万公里，既有线电气化1.6万公里。

1、在建设客运专线的基础上，对既有线进行扩能改造，在大同(含蒙西地区)、神府、太原(含晋南地区)、晋东南、陕西、贵州、河南、兖州、两淮、黑龙江东部等十个煤炭外运基地，形成大能力煤运通道。近期要优先考虑大秦线扩能、北同蒲改造、黄骅至大港铁路建设和石太线扩能，实现客货分运，加大煤炭外运能力。

2、结合客运专线的建设，对既有京哈、京沪、京九、京广、陆桥、沪汉蓉和沪昆等七条主要干线进行复线建设和电气化改造。

3、以北京、上海、广州、武汉、成都、西安枢纽为重点，调整编组站，改造客运站，建设机车车辆检修基地，完善枢纽结构，使铁路点线能力协调发展。

4、建设集装箱中心站，改造集装箱运输集中的线路，开行双层集装箱列车。

二、实施计划。

（一）“十五”建设计划调整。

到2005年铁路营业里程达到7.5万公里，其中复线铁路2.5万公里，电气化铁路2万公里以上。具体建设项目调整如下：

建设客运专线，开工建设北京～上海、武汉～广州、西安～郑州、石家庄～太原、宁波～厦门等客运专线。建设城市密集地区城际客运系统，开工建设环渤海地区北京～天津，长江三角洲南京～上海～杭州，珠江三角洲广州～深圳、广州～珠海、广州～佛山城际客运系统。

加快完善路网结构，开工建设宜昌～万州、烟台～大连轮渡、合肥～南京、麻城～六安、太原～中卫(银川)、精河～伊宁、永州～玉林(茂名)、铜陵～九江、大理～丽江、龙岗～敦煌、黄骅～大家洼铁路等新线。

加快既有线扩能改造，实施京沪线、焦柳线、黔桂线、兰新线武威至嘉峪关段、沪杭线、天津～沈阳、石德线电化改造，开工建设沪汉蓉既有段、昆明～六盘水、滨洲线海拉尔至满洲里、湘桂线衡阳至柳州复线，进行大秦线、西延线扩能改造。

加快主要枢纽及集装箱中心站建设，对北京、上海、广州、武汉、成都、西安枢纽进行改造，建设上海、昆明、哈尔滨、广州、兰州、乌鲁木齐、天津、青岛、北京、沈阳、成都、重庆、西安、郑州、武汉、大连、宁波、深圳等18个集装箱中心站。

（二）2010年阶段目标。

到2010年，铁路网营业里程达到8.5万公里左右，其中客运专线约5000公里，复线3.5万公里，电气化3.5万公里。

进一步建设客运专线。建成北京～上海、武汉～广州、西安～郑州、石家庄～太原、宁波～厦门等客运专线。开工建设北京～武汉、天津～秦皇岛、厦门～深圳等客运专线。

进一步扩大路网规模，建设云南进出境、中吉乌、合浦至河唇、赣州至韶关、龙岩至厦门、湖州至乍浦、兰州(或西宁)至重庆(或成都)、西安至平凉、隆昌至黄桶、东北东边道等铁路。

进一步提高既有线能力，建设邯济线、宁芜线、西康线、平齐线、大郑线、滨绥线等复线。从云南入藏的滇藏线仍继续做好地质调查和技术经济分析，是否建设视研究论证结果再定。

三、规划特点。

（一）实现客货分线。

针对目前我国主要铁路干线能力十分紧张，除秦沈客运专线外，均为客货混跑模式，客运快速与货运重载难以兼顾，无法满足客货运输的需求，并影响旅客运输质量提高的实际情况，

《中长期铁路网规划》提出，实施客货分线，专门建设客运专线，在建设较高技术标准“四纵四横”客运专线的同时，为满足经济发达的城市密集群的城际间旅客运输日益增长的需求，规划以环渤海地区、长江三角洲地区、珠江三角洲地区为重点，建设城际快速客运系统。

（二）完善路网布局。

长期以来，我国铁路网布局一直呈现着不合理态势，特别是在广大西部地区，路网稀疏，运

能严重不足，与东中部的联络能力差。为此，《中长期铁路网规划》提出，2020年前，以西部地区为重点，新建一批完善路网布局和西部开发性新线，全面提高对地区经济发展的适应能力。西部地区在加快青藏铁路等新线建设的同时，集中力量加强东西部之间通道的建设，在西北至华北及华东、西南至中南及华东间形成若干条便捷、高效的通道，形成路网骨架，满足东西部地区客货交流的需要。东中部地区新建一批必要的联络线，增强铁路运输机动灵活性。新建和改扩建新疆通往中亚，东北通往俄罗斯，云南通往越南、老挝等东南亚国家的出境铁路通道，为扩大对外交流服务。

（三）提升既有能力。

根据我国资源分布、工业布局的实际，结合国民经济和社会发展的需要，《中长期铁路网规划》提出，在建设客运专线和其他铁路线路的同时，加强既有铁路技术改造，扩大运输能力，提高路网质量。第一，以京哈、京沪、京九、京广、陆桥、沪汉蓉、沪昆等七条既有干线为重点，增建二线和电气化改造，扩大既有主干线的运输能力。第二，根据煤炭行业发展规划，结合铁路煤炭运输径路的实际，通过建设客运专线实现客货分线和对既有煤运通道进行扩能改造，形成铁路煤运通道18亿吨的运输能力。第三，在加快新线建设和既有线改造的同时，系统安排枢纽建设，强化重点客站，并与其他交通运输方式有机衔接；调整主要编组站，建设机车车辆检修基地，完善枢纽结构，使铁路点线能力协调发展，系统提高运输能力、运输质量和运输效率，最大限度地发挥路网整体作用。第四，在北京、上海、广州等省会城市及港口城市布局并建设18个集装箱中心站和40个左右靠近省会城市、大型港口和主要内陆口岸的集装箱办理站，发展双层集装箱运输通道，使中心站间具备开行双层集装箱列车的条件。

（四）推进技术创新。

由于对国外高新技术的跟踪、研究、推广应用力度不够，关键技术的自主研发能力、引进技术的消化吸收能力和国产化水平不高，使得目前我国铁路技术装备水平总体上仅相当于发达国家八十年代水平，高速动车组的技术尚处于研发阶段。《中长期铁路网规划》提出，要把提高装备国产化水平作为“十一五”和今后铁路建设一项重要内容来抓。以客运高速和货运重载为重点，坚持引进先进技术与自主创新相结合，快速提升铁路装备水平，早日达到或接近发达国家水平。时速200公里以上的机车车辆及动力组，充分整合国内资源，采取国际合作，科研攻关等措施尽快实现国产化。重载货运机车、车辆系统引进关键技术，提升设计制造水平。适应客运高速、快速和货运重载的要求，提高线桥隧涵、牵引供电、通信信号技术水平。广泛应用信息网络技术，实现铁路信息化。装备水平的提升要与铁路体制的改革相结合，提高劳动生产率、资源使用效率和运输效益。

图表：中长期铁路网规划图

资料来源：数据中心整理

图表：“十一五”中长期铁路网规划		- 规划目标及内容	
货运	加强港口和口岸后方通道建设	加强东中西部通道建设、	
扩大西部路网覆盖面		围绕十大煤炭基地强化煤炭通道建设	
铁路集装箱运输	建设上海、天津、广州等18个		
集装箱物流中心和40个专门办理站		改造既有线路，积极推进双层	
集装箱运输通道建设		大力发展多式联运，实现“门到门”	
铁路建设及改造	建设新线17000公里；既有线电气化改造15000公里		
铁路总投资	十一五期间基本建设投资1.25万亿元，机车购置2500亿元		
2010年里程及运营能力目标		营业里程	全国铁路营业里程达到9万公
里以上	复线、电化率	复线、电化率均达到45%以上	运营能
力(2010年目标)	货物发送量	达到35亿吨左右	货物周
转量	达到27000亿吨公里	铁路集装箱运输	达到1000万标准箱；2020
年，			
占全部铁路货运的比重达到10%		煤炭通道	煤炭通道总能力达到18亿
吨			

资料来源：数据中心整理

图表：“十一五”中长期铁路网规划				百万吨		2005	2010
五年复合增长率		大秦线	200	400	15%	神朔黄	
120	200	11%	丰沙大线	35	60	11%	京
原线和吉通线		22	26	3%	石太、邯长、太焦	160	255
10%							

资料来源：数据中心整理

三、国家发改委规划 46

第四节 2017-2023年全国煤炭运输需求预测 47

一、全国煤炭铁路运输量预测 47

二、全国煤炭水运运输量预测 48

三、全国煤炭公路运输量预测 48

第四章 2016年中国煤炭运输产业整体运行态势分析 49

第一节 2016年中国煤炭运输综述 49

一、中国煤炭工业运输格局基本概述 49

二、我国煤炭运输的可靠性分析 51

三、我国掀起“交建”热潮以缓解煤炭运输紧张局面 53

四、我国煤炭运输结构存在的不合理问题 53

五、今后几年中国煤炭行业运输格局分析 54

六、煤炭物流整合艰难寻路 55

第二节 2016年中国煤炭运输业动态分析 57

二、煤炭物流业发展加速 首个数字化配储基地开工 57

三、煤炭物流拟在建项目分析 57

四、第三方物流与煤炭物流的发展 59

五、煤炭物流遇瓶颈 绿色物流供应链管理成关键 61

六、煤炭物流价格 62

七、环渤海湾港口群煤炭物流竞争力分析的比较分析 63

第三节 2017-2023年中国煤炭物流业战略定位分析 67

一、现货补偿 + 中间仓模式是煤炭业趋势 67

二、煤炭物流产业的投资前景定位 68

三、浅论煤炭企业集团物流业的发展定位 71

第五章 2016年中国煤炭铁路运输动态分析 75

第一节 2016年中国煤炭铁路运输总体形势 75

一、我国铁路煤炭运输现状及发展规划 75

二、中国专线铁路煤炭运输运行分析 75

三、我国煤炭运输铁路和港口发展不同步 76

四、盗窃铁路运输煤炭案件情况的统计与分析 76

五、煤炭铁路运输体制改革的分析及建议 78

六、改善我国未来煤炭运输的主要铁路项目规划措施 84

第二节 2016年中国煤炭运输通道现状分析 85

一、东西运输通道 85

1、北通道	85
2、中通道	85
3、南通道	86
4、出关运煤通道	86
二、南北运输通道	86
第三节2016年中国煤炭运输主要铁路分析	87
一、大秦铁路	87
二、朔黄铁路	87
三、侯月铁路	87
第六章 2017-2023年中国煤炭铁路运输趋势预测	89
第一节 2017-2023年中国煤炭铁路运输规划	89
一、铁道部规划	89
1、总体框架	89
2、中长期铁路网规划	89
二、国家发改委规划	91
1、大同基地通道	91
2、神府基地通道	91
3、太原基地通道	91
4、晋东南基地通道	91
5、陕西基地通道	91
第二节 2017-2023年中国煤炭运输通道预测分析	92
一、煤炭铁路运输总体趋势	92
二、东西运输通道趋势	92
三、南北运输通道趋势	93
1、京沪通道	93
2、京九通道	93
3、京广通道	94
第三节 2017-2023年中国煤炭运输主要铁路趋势分析	94
一、大秦铁路	94
二、朔黄铁路	94
三、集通铁路	94

第七章 2016年中国煤炭内河运输形势运行新形势分析 96

第一节 2016年中国煤炭内河运输总况 96

- 一、我国沿海煤炭运输特点分析 96
- 二、我国水路煤炭运输基本概况 98
- 三、内河运输现状分析 98
- 四、全国主要港口煤炭发运情况 99
- 五、内河航道建设新进展 100
- 六、煤炭内河运输（煤炭流向、受益省份等）新形势 101
- 七、煤炭水上运输需求分析 101
- 八、2016年我国沿海煤炭运输市场宽松态势明显 101

第二节 2016年中国煤炭内河主要运输通道现状分析 102

- 一、长江通道 102
 - 1、长江运输概况 102
 - 2、长江中下游运输——“三口一枝”转运 102
 - 3、长江上游煤炭运输 103
 - 二、京杭运河通道 103
 - 三、其他内河通道煤炭运输分析 104
 - 1、珠江 104
 - 2、黑龙江 104
- ### 第三节 2017-2023年中国煤炭内河运输发展预测分析 104
- 一、长江通道趋势煤炭运输趋势 104
 - 二、京杭运河通道规划与煤炭运输趋势 105

第八章 2016年中国煤炭海运新格局分析 106

第一节 2016年中国煤炭海运总体形势分析 106

- 一、沿海港口煤炭运输回顾 106
- 二、港口煤炭运输将继续保持均衡态势 106
- 三、海运总体格局 106
 - 1、北方发运 106
 - 2、南方接卸 107
- 四、港口煤炭运输竞争力分析 107

煤炭是我国的主要能源，煤炭生产约占全国能源生产总量的70%以上，在我国能源结构中，现在和将来都将占据主导地位。特别是在石油供应日趋紧张的今天，保证煤炭这一重要能源的供应，对我国的经济发展和社会稳定，都具有十分重要的战略意义。

从我国煤炭资源分布上看，45%的煤炭产量集中在华北能源基地，而消费地则主要在华东、华南沿海地区，这种产业布局形成我国西煤东运、北煤南运、铁海联运的煤炭运输基本格局。并且煤炭运输已经成为我国运输行业特别是港航运输企业赖以生存的支柱性货源。

随着社会主义市场经济体制的逐步建立以及我国加入世界贸易组织的影响，沿海煤炭运输市场面临着十分激烈的竞争。研究我国的煤炭运输竞争力，对我国的港航运输企业而言，又有着特殊的意义。

1、煤炭运输竞争力评价模型的构建

1.1 构建煤炭运输竞争力评价模型的原则

（1）针对性原则

港口竞争力不同于国家和企业竞争力，港口业由于其特殊性，其竞争对象的研究不能仅局限于本国和自身，也不能只针对国外相关产业进行研究。选取的评价指标体系应能科学、客观地表明港口业竞争力的现状与差异。

（2）科学性原则

评价指标体系要能科学地反映所评价对象的基本状况和运行规律。指标的确定要建立在科学的基础上，必须做到物理意义明确，测定方法标准，计算方法规范。应以现代科技统计理论的基础结合必要的专项调查和查证、定性定量分析结合，通过综合评价得出科学合理、真实、客观的评价结果。

（3）可操作性原则

建立的指标应该具有准确性。在选择港口竞争力评价指标时，可能有很多指标可供选择，但是评价指标不是越多越好，指标选取太多，即使在一定程度上提高了评价的准确性，却会影响关键的作用的体现。因此，港口竞争力评价指标的选择与构建必须注重道港口竞争力的主要方面和本质特征。

（4）可行性原则

评价指标的可能性是指建立的港口竞争力指标体系的数据必须能够收集，在可行的基础上，确保所选取的指标反映港口竞争力特点并能进行定量测算和分析。

（5）应用性原则

不同时期、不同行业，企业竞争力的决定因素是不一样的。建立的指标体系要适应技术飞速发展，信息网络广泛应用，以及行业自身的特点。

1.2 煤炭运输竞争力影响因素分析

由于港口本身具有社会特性，是国民经济的基础设施，有明显的地域界限，它沟通社会经济的各个方面，因此港口竞争力的涉及面极为广泛。为了对港口竞争力进行全面的评估，建立评价指标体系是必要的，为此，首先要对影响港口竞争力的主要因素进行分析。

煤炭沿海系统涉及到船舶、码头、库场、装卸设备、货流以及运作方式等众多因素，是一个复杂的大系统，需要用系统的方法分析、评价系统的运行情况。本文侧重研究有关沿海煤炭港口的总体评价指标。为简化评价工作，使计算便于进行，在设置指标时遵循可操作性原则，将重点放在系统整体在港口的整体运行情况上。

许多文献论及港口竞争力的影响因素，概括起来包括港口地理位置、腹地综合运输发达程度、腹地和所在城市的经济实力、自然条件、政策环境、基础设施、集疏运系统发达程度、运营条件、管理水平和服务水平等多方面要素。针对煤炭运输的特点，本文将众多要素归纳为以下几个方面。

（1）港口地理位置及自然条件

港口的地理区位条件是决定港口的竞争地位的最重要的因素之一。一个港口要想成为国际航运中心，首先必须具备接近国际主干航线的战略地理位置、优良的深水航道和得天独厚的港口自然条件。

由于港口竞争的主要对象是腹地货源和中转货源，因而如果港口位于背靠广大的经济发达地区大陆的边缘，并且靠近国际航线，则在与其他港口的争夺腹地货源的竞争中就会处于非常有利的地位。相反，如果一个港口远离经济发达地区，或者远离国际航线，纵然该港口具有先进的现代化的港口设备，但是货物在本港装卸需要进行较长距离的内陆运输，这不仅需要花费较长的运输时间，而且还要支付内陆运输费用，也很难与其他港口直接展开真正的竞争。

航道水深是指港口的航道水深值，短期内各个港口随时间变化水深值变化不大。当前，船舶大型化趋势使煤炭运输正在发生深刻的变化。船舶的营运对港口航道和泊位水深条件的要求越来越高，目前，世界上一些著名的港口为了争取主流船型的靠泊，争夺枢纽港的地位，大量建造-15米以上的深水泊位和航道，并且建设宽阔的港域和锚地。

（2）港口的基础设施

煤炭港口在煤炭海运的整个系统中主要是对煤炭进行装卸和堆存，这就对港口的基础设施提出了一定的要求。煤炭运输对港口的基础设施的要求一般包括煤炭专用泊位数、设计通过能力、装卸设备、堆场及仓储能力等。

煤炭专用泊位的数量直接影响到可同时靠泊的船舶数量，从而影响到煤炭通过能力。

每一个港口由于泊位数，泊位吨级以及码头上装卸机械的限制，都存在一个年设计通过能力，设计通过能力是各个港口通过能力的限制指标。

基础设施综合反映了港口泊位、堆场、库场的能力，而设备条件主要包括岸边装卸机械、堆场作业机械及水平搬运机械。港口硬件设施的好坏是船公司和货主选择服务港口时所考虑的主要指标之一。

（3）煤炭运输规模

港口如果想提高和保持自己在竞争中的优势，就必须注重港口的自身规模。港口吞吐量是衡量港口规模的一个重要依据。港口吞吐量反映在一定的技术装备和劳动组织条件下，一定时间内港口为船舶装卸货物的数量，以吨数来表示。港口煤炭吞吐量反映了港口目前的煤炭运输规模，也是港口实力的一种表现形式。

港口通过能力主要由泊位、库场、铁路装卸线、道路等部分所组成，其中泊位能力是主要的，港口通过能力经常受到薄弱环节能力的限制，其大小与劳动组织、管理水平、设备状况和数量、船型等有关，也受货物种类及其比重变化情况、生产的季节性、车船到港的均衡性等许多因素的影响。

通过能力利用率和泊位利用率则反映了现有能力的利用程度与现有能力之比，从另一个侧面反映了煤炭运输的规模。

（4）港口经营环境

港口腹地的经济实力是影响港口竞争力的主要外部因素之一。国际知名港口都有着深厚的腹地经济实力。由于强大的腹地经济实力，进出煤炭数量必然较大，因此使得港口的航线密集，集疏运发达，而且由于马太效应，这样的港口还会吸引更多的中转货物，进一步提高港口的竞争力。

港口考虑的是长期运营，所以港口运营费用的影响特别深远。港口的费用必须考虑到当地的社会经济发展状况、区位优势。平均每吨煤炭的通过成本通过货代或其它中间环节，最终将影响到货主的综合运输(物流)费用，从而也影响到货主对港口的评价和选择。

港口集疏运条件的好坏直接影响到腹地货源能否顺利进出港口，是决定港口腹地范围的重要因素。集疏运状况良好，则货物的周转时间缩短，其运输成本降低，对货物具有较强的吸引力。而煤炭的集疏运方式包括公路运输、铁路运输和水运等方式。总之港口作为海陆运输的交汇点，其发展受到整个内陆运输网络的影响，同时，也影响到港口在整个煤炭运输体系中的地位和作用。

（5）服务水平

港口服务管理水平的高低影响到客户对港口的选择。港口作为服务性的行业，只有使客户满意才能吸引业务。港口服务水平是港口对外形象的窗口，也是船东和货主关心的方面。影响煤炭运输的服务水平，具体涉及到平均在港时间、物流服务规模、客户稳定性、电子商务水平等方面。

港口的基础条件对客户的影响集中反映在对客户的综合服务方面。港口作业效率、拥挤程度和船舶进港时间延滞程度，这些将直接影响船舶公司的效益。在港口作业效率中，平均在港时间对货主(货代)产生较大影响。

港口所能提供的物流服务程度也是货主十分关心的问题。物流服务的好坏直接影响到货物集港及货物疏港的方便性、快捷性，从而影响港口效率。

对现代码头而言，除了要加速装卸外，其一系列配套设施和信息的传递和车辆、物流、箱流的大进大出等问题都必然会出现。因此港口管理的现代化、科学化成为当务之急。

目前港口正在推广应用EDI（电子数据交换）和MIS（管理信息系统）。因此，随着港口信息化水平的不断提高，港口知名度也会不断增加，在整个运输体系中的地位也会发生变化。

1.3 煤炭运输竞争力评价模型的构建

根据经济学原理，结合前面分析的煤炭运输竞争力影响因素和港口行业的实际情况，煤炭运输竞争力的层次结构可从地理位置及自然条件、煤炭运输基础设施、煤炭运输规模、煤炭经营环境、服务水平五个方面来建立。

通过港口调查、客户调查、货代调查，对各个准则重要度进行两两比较，分层次建立判断矩阵。采用ExpertChoice软件对模型进行计算，得到各层次的权重如竞争力层次模型权重表所示。

2、实证研究

本算例的研究对象为汕头港煤炭运输的竞争地位，从汕头港的地理位置考虑，应该选取那些位于粤东地区附近且距离汕头港较近的港口。

从煤炭运量及发展规模上比较，粤东附近的港口中，与汕头港上在煤炭运输规模上较具竞争力的对手有厦门港、深圳港、广州港、揭阳港。其中，广州港作为华南地区综合性主枢纽港，是华南最大的能源中转港。煤炭运输起步早、规模大，并成立了煤炭交易中心。通过水运输送的煤炭量占广东全省电力用煤量的70%，是汕头港的最大竞争对手。厦门、深圳两港虽然核心业务侧重在集装箱上，但由于其优越的地理位置及综合实力，以及近年来对煤炭业务的发展，煤炭运输也形成了一定规模。揭阳港位于广东东部揭阳市榕江中游。

虽然与汕头港同处于粤东地区，但由于近年来粤东、闽西及赣南地区的经济发展需求，汕头港由于其基础设施的落后，船舶在港停泊时间长，近年来已有相当部分物资改从揭阳港直接进出。并且在当地电力用煤的需求带动下，揭阳港近年来煤炭运量增长较为迅速，给汕头港造成了一定威胁。

通过统计网站、各港口网站的浏览及实地调研，并与相关专家的讨论，将汕头港、厦门港、深圳港、广州港、揭阳港五个港口针对各项二级指标打分，将所得分数进行标准化处理，得到五个港口的最终竞争力评定结果如下表。

通过计算，各竞争港口的比较结果如下图。在五个港口中，煤炭运输竞争力的排序为广州港、深圳港、汕头港、厦门港、揭阳港。其中广州港的优势较其他四港更明显。广州港由于其煤炭运输历史悠久，存在较强实力，无论是在煤炭运输的硬件设施还是在煤炭运输经营环境上都具有较大优势；深圳港由于其优越的地理位置及自然条件，在煤炭运输上具有较大发展潜力；汕头港虽然其自然条件较为优越，从事煤炭运输也有一定历史，但是由于其老港陆域面积狭小，基础设施落后，陆上疏港道路不畅，船舶在港停泊时间长，已无法满足其腹地对煤炭的需求，部分货物流向周边其他港口；厦门及揭阳港虽然目前在煤炭运输上较逊于其他几个港口，但由于其腹地的需求强大，存在较大发展潜力。

研究结果表明，港煤炭运输在地理位置、水深条件及煤炭运输规模上都具有一定优势。但由于老港区陆域面积的限制，基础设备的老化以及服务水平的滞后，使汕头港的发展受到了局限。汕头港若想在煤炭运输上有更大更长远的发展目标，必须在这几个方面有所改进。

根据以上分析，煤炭经营环境、煤炭运输规模、服务水平、煤炭运输基础设施、地理位置及自然条件这些因素都对煤炭运输竞争力产生显著的影响，这些因素可以用来分析预测某一港口煤炭运输竞争力的大小。这就是说，如果要提高某一港口的煤炭运输竞争力，就必须考虑改变总体模型中的这些重要因素；而如果煤炭运输竞争力不高，也需要详细分析总体模型中的各个因素，有可能是某个因素不适合煤炭运输竞争力的提高。因而，本文构建的港口煤炭运输竞争力模型对解决煤炭运输竞争力的科学评价问题提供了较好的参考。

五、2016年中国港口煤炭运输的评价 115

第二节 2016年中国煤炭海运现状分析（主要港口） 115

一、北方煤炭发运港现状分析 115

1、秦皇岛港吞吐量 115

2、天津港吞吐量 115

4、黄骅港吞吐量 116

5、日照港吞吐量 116

二、南方煤炭接卸港现状分析 116

1、上海港 116

2、宁波港 117

3、广州港 117

第三节 未来影响港口煤炭运输三大因素分析 117

一、货源供给不足 117

二、铁路调进减少 118

三、购煤合同未签 118

第四节 2017-2023年中国煤炭海运发展预测 118

一、北方煤炭发运港趋势分析 118

二、南方煤炭接卸港趋势 119

第九章 2016年中国煤炭水运存在的问题分析 120

第一节 2016年中国内河煤炭运输存在问题 120

一、我国内河航道等级低 120

二、碍航闸坝多 120

三、航道堵航严重 120

四、船舶技术水平低，船型复杂 121

五、港口码头建设滞后 121

六、资金投入不足 121

七、航道污染严重 122

八、航运企业发展较落后 122

第二节 2016年中国海运煤炭存在问题分析 123

一、北方港口煤炭运输通过能力不足，船舶压港严重 123

二、电煤输出与输入港口之间的设施不匹配的问题 123

三、铁路运力与港口通过能力布局不够协调 123

四、港口综合集疏运系统需要进一步完善 124

第三节 解决建议 124

一、政策建议 124

二、体制建议 124

三、港口码头建设 125

第十章 2016年中国煤炭公路运输新形势分析 126

第一节 2016年中国公路运输总况 126

一、公路煤炭运输呈现四个特点 126

二、中国公路煤炭运输的重要作用 127

三、公路运输煤炭的总量及所占比重 127

四、煤炭运输专用高速公路筹建新进展 127

第二节 2016年国内煤炭公路运输存在的问题 128

一、煤源地改变使公路运输成为重要运煤方式 128

- 二、煤炭公路运输超载现象 128
- 三、中国中西部一条煤炭运输公路连续发生严重堵车 129

第十一章 2016年中国煤炭公路运输市场调研 130

第一节 2016年中国煤炭公路运输市场调研 130

- 一、煤炭公路运输量呈现稳步增长的态势 130
- 二、中小煤炭企业只能申请公路运输 130
- 三、煤炭公路运输智能调度系统的研究与开发 131
- 五、公路运输超常发展对煤炭市场影响深远 135

第二节 近期公路煤炭运价情况分析 136

- 一、煤炭公路运输中的开票权、验票权、稽查权相分离对运价影响 136
- 二、产煤中心西移拉长线路 煤炭运输价格频繁涨价 137
- 第三节 2016年中国煤炭公路运输重点区域市场调研 138
- 一、中国“三西”地区有煤炭外运公路建设情况 138
- 二、内蒙古公路运输增幅高于铁路运输 138
- 三、晋豫鲁煤炭商机凸显 139

第十二章 “三西”煤炭运输分析及预测 141

第一节 2016年中国“三西”煤炭调运形势 141

- 一、“三西”煤炭生产现状 141
- 二、“三西”煤炭消费现状 141
- 三、“三西”原煤调出省及比重 141
- 四、运输方式 142

1、铁路运输 142

2、公路运输 142

第二节 2016年山西煤炭运输现状及趋势 142

- 一、山西大雪造成煤炭外运困难 142
- 二、山西计划将公路上的煤全部转移到铁路，以保证煤炭运输 143
- 三、亟待构建山西煤炭销售新模式 143
- 四、山西煤炭运输通道适应性分析及对策 149

第三节 2016年陕西煤炭运输现状及趋势 151

- 一、陕西煤炭运输概况 151

二、中国神华：向陕西煤炭运输集团供应煤炭近110亿 152

三、陕西煤炭运输趋势 152

第四节 2016年蒙西煤炭运输现状及趋势 152

一、蒙西煤炭运输现状 152

二、内蒙古煤炭资源输出范围扩大 153

三、蒙西煤炭运输结构 153

四、蒙西煤炭运输趋势 153

第十三章 2016年中国东北煤炭运输形势分析 154

第一节 2016年东北煤炭调运形势分析 154

一、东北煤炭生产现状 154

二、东北煤炭消费现状 154

三、东北原煤调入省及比重 154

四、运输方式 155

1、铁路运输 155

2、沿海运输 155

第二节 辽宁煤炭运输现状及趋势 155

一、辽宁煤炭运输运行概况 155

二、沈阳铁路局提高运能确保辽宁煤炭运输 156

三、辽宁沈阳局煤炭运输成增收新亮点 157

第三节 吉林煤炭运输现状及趋势 157

一、吉林煤炭运输总况 157

二、吉林省开通冬季煤炭运输“绿色通道” 158

三、吉林煤炭运输趋势 158

第四节 黑龙江煤炭运输现状及趋势 159

一、黑龙江煤炭运输概况 159

二、黑龙江铁通助哈铁路局完成半年煤炭运输任务 159

三、黑龙江寻求“绿色通道”进一步打开煤炭运输瓶颈 160

四、黑龙江省政府加大力度 溶解在煤炭运输煤储层的矛盾 160

五、黑龙江煤炭运输趋势 160

第十四章 2016年华中煤炭运输形势分析 162

第一节 2016年华中煤炭调运形势分析 162

一、华中煤炭生产现状 162

二、华中煤炭消费现状 162

三、华中原煤调入省及比重 162

四、铁路运输 163

第二节 2016年华中细分省市场煤炭动态分析 163

一、湖北煤炭运输 163

二、湖南煤炭运输 163

三、河南煤炭运输 163

第十五章 2016年江苏省煤炭运输新局势分析 165

第一节 2016年江苏省煤炭调运形势分析 165

一、江苏煤炭生产现状 165

二、当前江苏煤炭供应形势 165

三、江苏省原煤调入省及比重 165

第二节 江苏省煤炭运输现状分析 166

一、江苏省煤炭铁路运输现状 166

二、江苏省煤炭沿海运力现状 166

1、沿海港口运输 166

2、海进江运输 167

三、内河运输现状分析 167

1、江苏省内河航道现状 167

2、江苏省煤炭内河运力现状 167

第三节 2017-2023年中国江苏煤炭运输趋势预测 168

一、铁路运输趋势 168

二、沿海运输趋势 168

三、江苏省内河运输趋势 168

第四节 2017-2023年江苏煤炭运输保障能力分析及预测 169

一、铁路运输保障能力 169

1、中通道 169

2、南通道 170

二、内河运输保障能力 170

三、海运保障能力 170

1、北通道对北方港口的保障能力 170

2、江苏海运接卸能力 171

第十六章 2017-2023年中国煤炭行业趋势预测及趋势分析 174

第一节 2017-2023年世界煤炭工业发展展望 174

一、未来世界煤炭将成为发电燃料首选 174

二、未来世界煤炭需求量增长情况预测 174

三、未来世界煤炭利用的主流方向分析 174

第二节 2017-2023年中国煤炭市场发展预测 175

一、2017-2023年中国煤炭开采和洗选业预测分析 175

二、未来中国煤炭行业或将以整合为主题 175

三、扩大内需政策下中国煤炭工业前景看好 175

四、“十三五”煤炭工业加快大型煤企整合步伐 176

五、2023年我国煤炭需求量预测 176

六、中国煤炭市场的发展趋势分析 177

第三节 2017-2023年煤炭技术趋势预测及趋势 177

一、煤炭技术开发的商业前景看好 177

二、高油价下煤炭替代空间广阔 178

三、洁净煤炭将成为煤炭产业发展趋势 178

四、简述现代煤炭气化技术的发展趋势 179

第十七章 2017-2023年中国煤炭行业投资规划建设研究 184

第一节 2016年中国煤炭行业投融资综述 184

一、美国竞相投资中国煤炭业 184

二、中国煤炭产业投资体制变革回顾 184

三、煤炭投融资体制与方法改革探究 185

第二节 2016年中国煤炭工业投资状况 186

一、中国煤炭行业固定资产投资分析 186

二、中国煤炭行业投资价值彰显 186

三、我国煤炭行业固定资产投资持续增长 187

第三节 2017-2023年主要国家煤炭工业投资环境分析 187

一、在加拿大开发煤矿的一般步骤	187
二、澳大利亚煤炭业的税收和租赁费	188
三、投资印度煤炭行业的机会分析	191
第四节 2017-2023年中国煤炭投资前景分析	192
一、煤炭产业投资热引发安全经营双风险	192
二、中国煤炭产业潜在的危机分析	193
三、我国煤炭产业潜在风险加大	195
四、煤炭业国际化延伸战略的风险分析	196

详细请访问：<http://www.bosidata.com/report/057504E1UI.html>