目 录

我国矿石码头通过能力与需求分析

……1

我国原油码头通过能力与需求分析

……9

本期发送范围：

中国港口协会会长、常务副会长、副会长、常务理事、港口企业会员单位、秘书处各部室

送：交通运输部何建中副部长、部水运局

另：往期《港口视点与研究》可从中国港口协会网站下载

我国矿石码头通过能力与需求分析

一、我国铁矿石市场情况

2014 年，我国粗钢产量小幅增长，国内表观消费同比下降。全国粗钢产量 8.2 亿吨，同比增长 0.9%，增幅下降 6.6 个百分点；钢材（含重复材）产量 11.3 亿吨，同比增长 4.5%，增幅下降 6.9 个百分点。国内粗钢表观消费 7.4 亿吨，同比下降 3.4%，成为 1996 年以来国内钢材消费首次出现负增长，钢铁消费进入平台期特性显现；钢材表观消费 10.5 亿吨，同比增长 1.7%，增幅下降 10.6 个百分点。

2014 年，国内钢材市场价格水平不断走低，见图 2。截至 12 月末，中国钢铁协会 CSPI 钢材综合价格指数为 83.09 点，同比下降 16.05 点，降幅为 16.19%。2014 年我国出口钢材 9378 万吨，同比增长 50.5%；进口钢材 1443 万吨，同比增长 2.5%，折合净出口粗钢 8153 万吨，占我国粗钢总产量的 10.2%。然而，铁矿石、煤炭等大宗原材料价格降幅大于钢材价格，钢铁企业总体经济效益有所起色。

受国际主要原燃料生产企业生产能力大幅提高及我国钢铁产量增幅下滑影响，2014 年钢铁原燃料供需格局逆转，价格大幅下降。从 2014 年中国铁矿石价格指数（CIOPI）来看，全年进口铁矿石价格指数整体保持持续下跌的态势。中国进口铁矿石价格指数从 2014 年年初为 429. 82，年末降至 260.61，降低 232.21 点。2014 年我国分别从世界上 67 个国家或地区进口了铁矿石。但从

进口数量来看，主要集中在澳大利亚、巴西和南非3个国家，从上述3个国家共进口了7.63亿吨，占我国铁矿石进口总量9.33亿吨的81.8%。进口铁矿石价格(以现货贸易进口62%品位干基粉矿计算)从2013年底的131.18美元/吨，降到2014年底的70.39美元/吨，降低60.79美元/吨，同比下降46.3%，全年平均价格为96.3美元/吨，比2013年平均137.13美元/吨，降低40.83美元/吨，同比下降29.8%。

2014年我国铁矿石原矿产量为15.1亿吨，折合铁精粉产量4.05亿吨，全年进口铁矿石进口9.33亿吨，国内铁矿石总供应量达到13.38亿吨。2014年，我国铁矿石的进口依存度达69.73%，较上一年度提高近2个百分点。据统计，2014年全国共有27个省市、自治区844家企业（含钢铁生产企业和铁矿石贸易企业）进口了铁矿石，河北、山东、江苏3省进口了5.31亿吨，占全国进口总量的56.86%，是主要铁矿石进口地区。其中河北进口了2.33亿吨，占全国进口总量的24.95%。我国生铁产量为7.12亿吨，同比上年增加334万吨，仅增长0.47%，折合铁矿石需求量11.75亿吨。从国内铁矿石供需情况分析，2014年国内铁矿石供大于求的量达到1.63亿吨，远远超过国内生铁增产的需求，从供需总体情况看，国内市场铁矿石的供给远远超过需求，今后继续保持供大于求的局面。

近几年，在铁矿石需求高速增长的带动下，国内外铁矿山投资高涨，这些投资项目已

经完成或接近完成，形成新的铁矿石产能目前开始大量释放。国际四大矿山企业全年铁矿发货量可达 9 亿吨水平，国际铁矿石供应环境非常宽松，今后一段时期供大于求的局面很难改变。2014 年由于国内钢铁生产增速的减缓，从 2014 年 2 月份开始，每月港口库存都保持在 1 亿吨左右。12 月末进口铁矿石港口库存为 9824 万吨，较 2013 年末 8862 万吨，增加约 1000 万吨。

2014 年全国港口完成铁矿石吞吐量 17.97 亿吨，同比增长 7.6%；铁矿石吞吐量与进口量的比值虽低于上一年度，但趋势并未变化，铁矿石水运的中转运输频率在加大，这一频率仍与船舶大型化、泊位深水化等因素有关。

表 1　2010～2014 年我国近年来铁矿石进口量和吞吐量　单位：万吨

年份	2010	2011	2012	2013	2014
进口量	61863	68606	74355	81941	93251
吞吐量	115600	123500	132900	167000	179700
吞吐量/进口量	1.87	1.80	1.79	2.04	1.93

二、我国港口矿石码头发展与建设现状

2014 年新建码头为：丹东港大东港区 20 万吨级矿石码头工程，泊位总长 450m，采用栈桥式布置，码头卸船作业采用桥式抓斗卸船机，卸船机额定能力 3000t/h，设计年通过能力 1100 万吨；唐山港京唐港区四港池 20 万吨级散货泊位（主要接卸铁矿石），岸线总长 355m，设计年通过能力 800 万吨，功能定位为 20 万吨级通用散杂货码头，主要用于 CAPE 型船舶的清舱作业及货物流动性差、杂物较多的船舶作业；

黄骅港散货港区矿石码头一期工程2个20万吨级铁矿石卸船泊位（码头水工结构按靠泊25万吨级散货船设计和建设）及相应配套设施，码头长736米，设计年通过能力3000万吨和湛江港霞山港区散货码头工程1个30万吨级铁矿石接卸泊位，长度为450米，年通过能力1500万吨，1个5万吨级铁矿石装船泊位（水工结构按靠泊7万吨级散货船设计），长度为331米，年通过能力500万吨。合计新增铁矿石接卸泊位6个、能力6900万吨。其中，新增10万吨级及以上矿石码头泊位5个，比去年多出5个，具体如表2所示：

表2　2014年我国主要10万吨级及以上矿石码头泊位情况

序号	港口	泊位名称	主要用途	水深（米）	泊位长度（米）	靠泊能力（万吨级）	通过能力（万吨）	建成日期
1	丹东港	大东港区	矿石码头		450	20（兼30）	1100	2014
2	大连港	大孤山半岛	矿石专用泊位	-23	436	30	2300	2004.9
3	大连港	大孤山半岛	转水泊位	-18.6	450	15		2006
4	营口港	鲅鱼圈16#	通用散货泊位	-15.5	340	20	195	2006.12
5	营口港	鲅鱼圈17#	通用散货泊位	-20	405	20	1200	2004
6	营口港	鲅鱼圈26#	通用散货泊位	-16	330	10	400	2002
7	营口港	鲅鱼圈18#	矿石码头	-25	452	30	1800	2010.11
8	唐山港	曹妃甸1#	散矿专用泊位	-25	808	25	1500	2005.11
9	唐山港	曹妃甸2#	散矿专用泊位	-25		25	1500	2005.11
10	唐山港	曹妃甸二期	矿石码头	-25	792	25（兼30）	3200	2010.1
11	唐山港	曹妃甸二期	矿石码头	-25		25（兼30）		2010.1
12	唐山港	曹妃甸三期	矿石码头	-25	790	23（兼38.8）	3500	2012
13	唐山港	曹妃甸三期	矿石码头	-25				2012
14	唐山港	京唐14、15#	矿石码头	-13.5	394	10	500	2003
15	唐山港	京唐港区	矿石码头	-19.5	855	20	3500	2011
16	唐山港	京唐港区	矿石码头	-19.5		20		
17	唐山港	京唐港区第四港池	通用散杂货码头		355	20	800	2014
18	黄骅港	散货港区	矿石码头		736	20	3000	2014
19	黄骅港	散货港区	矿石码头			20		
20	天津港	北疆25#26#	矿石码头	-19	466	10	600	1999
21	天津港	南疆11#	通用散货泊位	-20.8	431	20	1400	2004.1

22	天津港	南疆 12#	散货泊位	-20.8	375	20（兼 25）	1000	2006.8
23	天津港	南疆 26#	矿石码头	-20.8	400	30	2300	2013.5
24	青岛港	65#	矿石通用泊位	-14.1	300	10	1020	1993
25	青岛港	76#	矿石通用泊位	-21	420	20	2300	1999
26	青岛港	87#	矿石通用泊位	-14.1	315	15	800	2005
27	青岛港	董家口港区	矿石码头	-24.5	510	30（兼 40）	2900	2010.12
28	青岛港	董家口港区	转水泊位	-15	372	20		2010.12
29	日照港	东 10#	矿石泊位	-20.5	381	20	3500	2005.8
30	日照港	东 11#	矿石泊位	-24.5	391	30		2005.8
31	秦皇岛港	301#	矿石码头	-17	410	20	2000	2003.6
32	烟台港	63、64#	通用散货码头	-16	418	20	680	2006 核准
33	烟台港	65、66#	通用散货码头	-20	608	20		2007
34	烟台港	西港区	矿石码头	-26	400	30	1600	2013.7
35	宁波-舟山港	北仑矿石 1#	矿石卸船泊位	-18.2	351	10	3000	1982.12
36	宁波-舟山港	北仑矿石 2#	矿砂码头	-20.5	360	20（兼 30）		1994.1
37	宁波-舟山港	武港码头	矿石码头	-27	388	25（兼 30）	3000	2013.4
38	宁波-舟山港	马迹山一期	矿石卸船泊位	-24.2	456	25（兼 30）	1000	2002.5
39	宁波-舟山港	马迹山二期	矿石卸船泊位	-24.2	465	30	3000	2007.1
40	上海港	宝钢 1、2#	原料码头	-12.5	644	20	2200	1999，
41	上海港	宝钢 8、9#	原料码头	-12.5	621	20		2006 核准
42	上海港	罗泾 1#	矿石卸船码头	-12.5	770	20	2200	2007.6
43	上海港	罗泾 2#	矿石卸船码头	-12.5		20		2007.6
44	连云港	庙岭港区 34#	矿石泊位	-18.2	345	15	700	2004.6
45	连云港	旗台港区 87#	矿石码头	-22.5	410	15	1200	2009.9
46	连云港	旗台港区 88#	矿石码头	-22.5	345	30		2009.9
47	南通港	狼山三期	矿石码头	-15.2	710	10	1500	2006.8
48	南通港	狼山三期	矿石码头	-15.2		10		2006.8
49	苏州港	太仓武港 1#	矿石码头	-16.5	1095	20（兼 25）	3600	2013 扩建
50	苏州港	太仓武港	矿石码头	-16.5		15		
51	福州港	可门港区 4#	干散货码头	-27.5	395	30	1500	2011
52	厦门港	海沧港区 7#	通用散货码头	-17.5	325	12（兼 15）	95	2007.6
53	珠海港	高栏港区	散货码头	-16.2	308	15（兼 20）	800	2011
54	珠海港	高栏港区	散货码头	-16.2	360	15（兼 20）	800	2012
55	湛江港	霞山港区 400#	矿石码头	-18.9	412	20（兼 25）	1500	2005.7
56	湛江港	霞山港区	散货码头		450	30	1500	2014
57	湛江港	调顺港区 300#	矿石码头	-15.1	349	15	1600	2009
58	防城港	18#	装卸矿石码头	-19.5	462	20	1500	2007.4

据统计，截至 2014 年底，沿海港口拥有 10 万吨级及以上铁矿石接卸泊位 58 个，总接卸能力约 7.53 亿吨。2014 年建成的 5 个码头中，有 3 个是专用矿石泊位，造成非专用矿

石泊位比例上升至28.89%，通过能力所占比例上升至15.97%，泊位数上升比例高于通过能力上升比例，说明专用矿石泊位发挥着更大的效用。

2014年在建的矿石码头泊位有：董家口港区万邦矿石码头工程、日照港岚山港区岚桥港务公司4号30万吨级矿石泊位、湄洲湾港东吴港区罗屿作业区9#10#泊位等工程。

三、我国港口铁矿石码头供求平衡分析

根据我国10万吨级及以上矿石码头泊位情况表所示，2014年，我国港口铁矿石大码头核定通过能力比上年增加6400万吨，增量部分比去年减少1100万吨。根据2014年我国港口矿石码头供求平衡分析表3所示，能力缺口为2.07亿吨，这一数值首次突破2亿，这主要与铁矿石进口量大涨过亿吨有关。

表3　2014年我国港口矿石码头供求平衡分析表　单位：万吨

港口	外贸进口接卸量	大码头通过能力	码头能力缺口	泊位数
丹东	1200	1100	-100	1
青岛	10963	7020	-3943	5
日照	12243	3500	-8743	2
天津	9748	5300	-4448	4
黄骅	1069	3000	1931	2
唐山	20894	14500	-6394	10
营口	2965	3595	630	4
烟台	829	2280	1451	3
大连	1214	2300	1086	2
秦皇岛	511	2000	1489	1
北方小计	**61636**	**44595**	**-17041**	**34**
宁波-舟山	11697	10000	-1697	5
上海	4710	4400	-310	4
连云港	4675	1900	-2775	3
南通	586	1500	914	2
苏州	4138	3600	-538	2
长三角小计	**25806**	**21400**	**-4406**	**16**

湛江	2381	4600	2219	3
防城	2450	1500	-950	1
珠海	930	1600	670	2
福州	2129	1500	-629	1
厦门	730	95	-635	1
南方小计	**8620**	**9295**	**675**	**8**

注：负数表示能力缺口，正数表示能力富余

将表 3 统计的 20 个港口分区域来看，2014 年新增的 5 个大码头泊位中有 4 个属于北方港口，并且有两个港口新加入拥有大码头泊位的序列当中，北方港口的泊位数达到 34 个，占全部大码头泊位的比例为 58.62%，然而能力缺口也最大，达 1.7 亿吨，继续主导着全国港口矿石码头供求的失衡；长三角港口的泊位数保持不变，泊位数仍为 16 个，但矿石码头能力缺口增加至 4406 万吨，打破了本区域的平衡状态；南方港口的泊位数比去年增加 1 个，泊位数有 8 个，矿石码头能力继续呈富余状态，与其它两个区域相比，可以算作较为平衡。

分港口来看，北方区域的 10 个港口中有 5 个港口的码头通过能力有缺口，5 个港口的码头通过能力有富余。2014 年新增的两个港口中，丹东港能力缺口为 100 万吨，能力与接卸量较为平衡，黄骅港能力富余为 1931 万吨，主要原因是新建成泊位体量较大，需要一定的过渡期。日照港的能力缺口依然在所有港口中最大，对港口产生巨大的压力。长三角区域的 5 个港口中有 4 个港口的码头通过能力有缺口，1 个港口的码头通过能力有富余，连云港港的能力缺口在本区域中仍列首位，苏州港由能力富余

转为能力存在缺口，进口接卸量的四分之一来自张家港港区的小码头，两个大码头都位于太仓港区，其能力释放还未完全。南方区域的 5 个港口中有 3 个港口的码头通过能力有缺口，2 个港口的码头通过能力有富余，与去年相比有了很大的变化。防城港作为两个年度都存在能力缺口的南方港口，2014 年的缺口值高于 2013 年。福州港进口接卸比例较上一年度大涨造成能力缺口。厦门港由于设计通过能力过低，属于历史问题，应计算技术改造后实际能力，可不比计较。湛江港因 2014 年度有新建成大码头而造成能力富余量增大，亦属正常。

我国原油码头通过能力与需求分析

一、我国原油市场与海运量

2014年国际原油价格走势震荡走跌，国际油价整体下行且波动幅度逐渐加大。2014年布伦特原油自年初的每桶107.78美元跌至每桶59.45美元；2014年美国WTI原油则自年初的每桶95.34美元跌至每桶54.73美元；中东阿曼原油期货自107.4美元跌至54.24美元/桶；OPEC一揽子原油指导价自107.94美元/桶下调至54.44美元/桶。主要因素是全球供需结构突破供需平衡后的市场反应，其次为沙特阿拉伯为排挤美国页岩油大打价格战，加之地缘政治因素和经济增长放缓等诸多因素，造成2014年原油价格重挫，最终跌破每桶60美元大关。我国进口原油价格的走势与国际原油价格的走势呈正比例关系，详见图1。

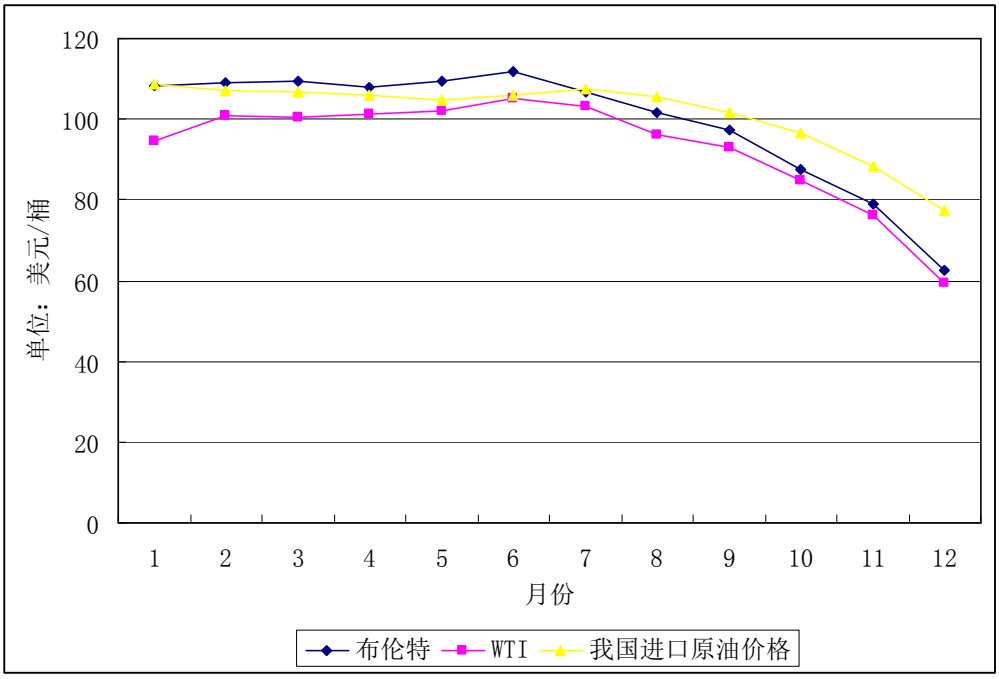


图1　国际原油价格与我国进口原油价格对比图

2014 年，我国原油表观消费量为 5.18 亿吨，同比增长 5.9%；全国炼厂共加工原油 5.03 亿吨，同比增长 5.3%。原油产量 2.1 亿吨，净增长 138 万吨，同比增长 0.7%，连续 5 年保持 2 亿吨以上，继续保持世界第四位，整体呈稳中有升态势。全球原油产量前三位的国家依然是俄罗斯、沙特阿拉伯和美国，产量分别同比增长 0.1%、0.5%和 15.6%，美国原油产量大增。原油进口量 3.08 亿吨，同比增长 9.5%，进口额 14017 美元，同比增长 2.8%。原油出口量 60 万吨，同比下降 63%，相比进口量，出口量已可忽略。

2014 年向中国出口原油的主要国家依次是沙特阿拉伯、安哥拉、俄罗斯联邦、阿曼、伊拉克和伊朗等六个国家，占进口总量的 68%。历年来，这个顺序变化比较小。中东国家对中国出口原油占 48%。

2014 年，我国原油的对外依存度第六次突破 50%警戒线，达 59.42%，比 2013 年上升了 1.86 个百分点，上升幅度超过 2013 年。2009-2014 年我国原油消费量、生产量、进出口量和对外依存度，如表 1 所示。

表 1　2009～2014 年我国原油数据　　单位：万吨

年份	2009	2010	2011	2012	2013	2014
原油消费量	38811	43936	45400	47613	48700	51800
原油生产量	19000	20301	20365	20748	20800	21000
原油进口量	20379	23931	25378	27102	28192	30837
原油出口量	507	303	252	244	162	60
原油进口依存度	52.51%	53.78%	55.34%	56.41%	57.56%	59.42%

2014 年的世界航运市场总体平稳，呈现结构性行情。2014 年的油运市场总体来说是三大航运市场中表现最好的，波罗

的海原油运价指数（BDTI）全年均值 775.9 点，同比增长 20.9%;波罗的海成品油运价指数（BCTI）全年均值 599.0 点，同比下降 1.0%。中国因素在油运市场上的驱动作用较明显，一方面，由于炼油产能内迁和战略储备提升，中国成为世界最大原油进口国，且原油进口绝对量高速扩张；另一方面，由于中国进口原油的平均航距较长，因此运力的消耗被放大。2014 年原油市场各船型运价皆有改善，其中 VLCC 受益最大，租金由去年的 1.6 万美元/天上涨至 2.3 万美元/天。全球能源消费升级的大背景下，各种新能源对原油需求的威胁导致油运需求长期低迷，但在双重利好的影响下出现阶段性回暖。据克拉克松统计，2014 年运输需求增速为 0.5%，相比 2013 年的-1.1%有了明显改善。供给方面，全球原油油船运力增速的下降趋势自 2011 年延续至今，全年运力增加约 5.08 亿 DWT，运力增速仅为 1.4%，低于 2013 年的 1.8%。成品油运输市场表现相对乏力，由于炼油产能调整，欧美航线交易活跃，而亚洲航线则相对平淡，总体来说成交量平稳，但运价震荡中略有下滑。以 MR 型成品油船为代表，平均租金较 2013 年下跌 19%至 1.1 万美元/天。这一现象也促使了油船订单的增大，2014 年的油船订单量总计 188 艘、2527.5 万 DWT。从艘数来看要比 2013 年下降不少，同比减少约 22%，但以 DWT 计却反而有所增长，增幅在 17.5%左右，大型化趋势明显。从细分船型看，两年的 VLCC 数量相差不多，均在 40 艘左右，

拉开差距的主要因素是苏伊士型，2013 年该型油船的订单量仅 4 艘，而 2014 年却高达 43 艘。

2014 年，我国规模以上港口完成原油吞吐量 4.29 亿吨，同比增长 5.8%，其中外贸吞吐量 2.95 亿吨，同比增长 8.4%。

二、我国港口原油码头发展与建设现状

我国原油码头经过几年的稳定状态，2014 年迎来了建成高峰，年内建成试投产了大连港长兴岛港区原油码头工程30 万吨原油泊位 1 个，泊位长 436 m，泊位通过能力为 1860 万；日照港岚山港区实华公司第 2 个 30 万吨级原油泊位（水工结构按靠泊 45 万吨级油船设计和建设），设计年通过能力 1750 万吨，泊位长度为 418 m；泉州港中化公司黄干岛 30 万吨级原油码头工程是中化泉州 1200 万吨/年炼油项目的配套项目，设计通过能力 1800 万吨/年；钦州港大榄坪作业区原油码头工程 2 个 10 万吨级原油泊位，设计年通过能力 960 万吨；青岛港董家口港区 30 万吨级原油码头，泊位长 450 m，引桥长 460 m，设计通过能力 1800 万吨。2014 年沿海港口合计新增原油泊位 6 个，总计通过能力 8170 万吨。20 万吨以上原油泊位有 28 个，能力为 4.27 亿吨，详见表 2。

表 2　我国 20 万吨级以上油码头泊位情况

港口码头	吨级（万吨）	通过能力（万吨）	投产日期	备　注
大连港大孤山	30（37.5）	2280	2004.9	长 510m，前沿水深 25m，效率 12000 m³/h
大连港	30（45）	1900	2009	泊位 446m，前沿水深 27m
大连港长兴岛港区	30	1860	2014	泊位长 436m
营口港仙人岛	30	1200	2009	泊位 502m

天津港	30	2000	2008.8	泊位 468m,前沿设计水深 25m
青岛港黄岛	20	1700	1990	码头长 498m,前沿水深 21.3m
青岛港	30（45）	1800	2008.12	码头长度 520m，泊位水深 24 米
青岛港董家口港区	30	1800	2014	泊位长 450 m
日照港岚山港区	30	2000	2010.6	码头长 486m
日照港岚山港区	30（45）	1750	2014	泊位长 418m
唐山港曹妃甸港区	30（45）	2000	2008.7	接卸效率 12000m^3/h
舟山港岙山码头	25	2500	1996.2	库容 158 万 m³
舟山港岙山五期	30	1200	2009	泊位 530m,前沿设计水深 24.6m
舟山港册子岛	30	2000	2006.2	码头长 510m
舟山港册子岛	30	1500	2009	码头长 510m
宁波港镇海算山	25	2000	1994	码头长 522m,前沿水深 22.5m
宁波港大榭实华	25	1900	2006.2	码头长 485m,前沿水深 25m
宁波大榭	30（45）	1200	2009	前沿水深 25m
泉州港	30	1200	2009	码头长 485m
泉州港黄干岛	30	1800	2014	
惠州港马鞭洲	30	1200	2007.3	码头长 490m
广东茂名	25	1200	1994	单点系泊卸船系统
湛江港	30	1500	2002.11	码头长 470m,前沿水深 18.6m
湛江港霞山港区	30	1680	2010	
洋浦港	30	1500	2007	卸船效率 9000t/h

2014年虽然建成了多个原油泊位，但仍有部分泊位处于在建状态当中，详见表 3，预计 2015 年可以建成投产的泊位有：舟山港黄泽山石油中转储运码头工程和光汇石油码头工程、洋浦港国投孚宝储运项目配套码头工程。

表 3　在建与拟建 30 万吨级原油码头项目　　单位:万吨

	港口	具体名称	吨级	通过能力	进度	开工时间
1	宁波-舟山港	舟山群岛新区黄泽山石油中转储运工程	30	1800	在建	2011 年 12 月
2	钦州港	钦州港三墩原油减载平台工程	30	2000	在建	2010 年 7 月
3	洋浦港	洋浦经济开发区神头港区	30	2400	在建	2011 年 11 月
4	连云港港	连云港港徐圩港区	30	1800	筹备	
5	烟台港	烟台港西港区	30	1600	筹备	
6	珠海港	珠海万山	30		拟建	

三、我国港口原油码头供需分析

根据表 4 所示，原油码头通过能力按照年初数据计算，能

力缺口达 7440 万吨，是 2011 年以来最大缺口。但是，由于 2014 年新增通过能力会在 2015 年进行释放，未来几年原油码头的能力缺口应该能够呈下降趋势。进口原油价格对原油进口量有着重大的影响，虽然在 2014 年没有表现的很明显，但在 2015 将会有新动作。据国家统计局 2014 年 11 月发布的部分战略石油储备的正式评估显示，我国国家石油储备一期工程已经建成投用，包括舟山、镇海、大连和黄岛等 4 个国家石油储备基地，总储备库容为 1640 万立方米，储备原油 1243 万吨，相当于大约 9100 万桶。而 1243 万吨的原油储量仅约为 16 天的石油进口量（以 2014 年 10 月我国原油日均进口量计），国际能源署（IEA）建议的储量应该相当于 90 天的进口量。相较之下，有数据显示，美国目前战略石油储备容量超过 7 亿桶，日本也超过了 3 亿桶。因此，我国原油进口量还存在较大缺口，但是，随着我国与俄罗斯、中亚国家之间的原油贸易越来越频繁，除原有的海上通道外，我国会增大陆上通道建设，这些对港口接卸能力有一定缓解作用。

表 4　我国港口原油码头通过能力与吞吐量情况　　单位：万吨

年份	2010	2011	2012	2013	2014
原油吞吐量	38800	41000	39300	40600	42900
年初通过能力	30080	35460	35460	35460	35460
通过能力缺口	-8720	-5540	-3840	-5140	-7440

注：负数表示能力缺口，正数表示能力富余

根据 2014 年我国港口原油码头作业供求平衡分析进行分析，我国拥有 20 万吨级以上油码头的 12 个港口中，码头能

力存在缺口的有 3 家，比去年增加 1 家。12 个港口的大码头通过能力总计 3.55 亿吨，共接卸进口原油 2.59 亿吨，总体存在 9589 万吨的能力富余，富余量比去年减少约 2000 万吨，见表 5。

表 5　2014 年我国港口原油码头作业供求平衡分析表

序号	港口	外贸进口接卸量	大码头通过能力	码头能力缺口	泊位数
	单位	万吨	万吨	万吨	个
1	大连港	2237	4180	1943	2
2	营口港	880	1200	320	1
3	天津港	1446	2000	554	1
4	青岛港	2781	3500	719	2
5	日照港	2881	2000	-881	1
6	唐山港	1239	2000	761	1
7	宁波-舟山港	7252	12300	5048	7
8	泉州港	1759	1200	-559	1
9	惠州港	1509	1200	-309	1
10	茂名港	1166	1200	34	1
11	湛江港	1734	3180	1446	2
12	洋浦港	987	1500	513	1

注：负数表示能力缺口，正数表示能力富余

分区域来看，环渤海地区有 6 个港口拥有大码头泊位，长三角地区有 1 个港口拥有大码头泊位，南方地区有 5 个港口拥有大码头泊位；三个地区拥有的大码头个数分别为 8 个、7 个和 6 个。由此可见，虽然长三角地区拥有大码头泊位的港口最少，但大码头个数不少。从大码头通过能力和进口接卸量两个数据来看，长三角地区仍然处于第二位。这一系列排序在 2015 年可能会发生改变，因为 2014 年新增能力释放会为环渤海地区和南方地区新增大码头通过能力和泊位数。从码头能力富余量来看，长三角地区的富余值最大，其

次是环渤海地区。

分港口来看，作为长三角原油进口的支柱港口宁波-舟山港，继续保持着各项数据第一的地位，在相当长的一段时期内，这一状况将保持不变。除宁波-舟山港外，大连港和湛江港是两位 2 个能力富余量超过 1000 万吨的港口，两个港口比较而言，大连港因在 2014 年有新建成大码头，因此未来的能力富余量会更高，值得关注，以免资源浪费。日照港、泉州港和惠州港是 3 个出现能力缺口的港口，缺口绝对值不算大，但相对值非常高，鉴于原油码头操作极具危险性，应严格控制发展规模。