



燃料油市场 8 月份分析报告

努力做行业最优秀的资讯服务

国际市场

- 国际原油市场
- 国际燃料油市场

国内市场综述

- 燃料油产量及表观消费量数据统计与分析
- 进出口数量及产量分析
- 国内市场概述

国内市场分述

- 国内地区市场简述

燃料油市场要闻

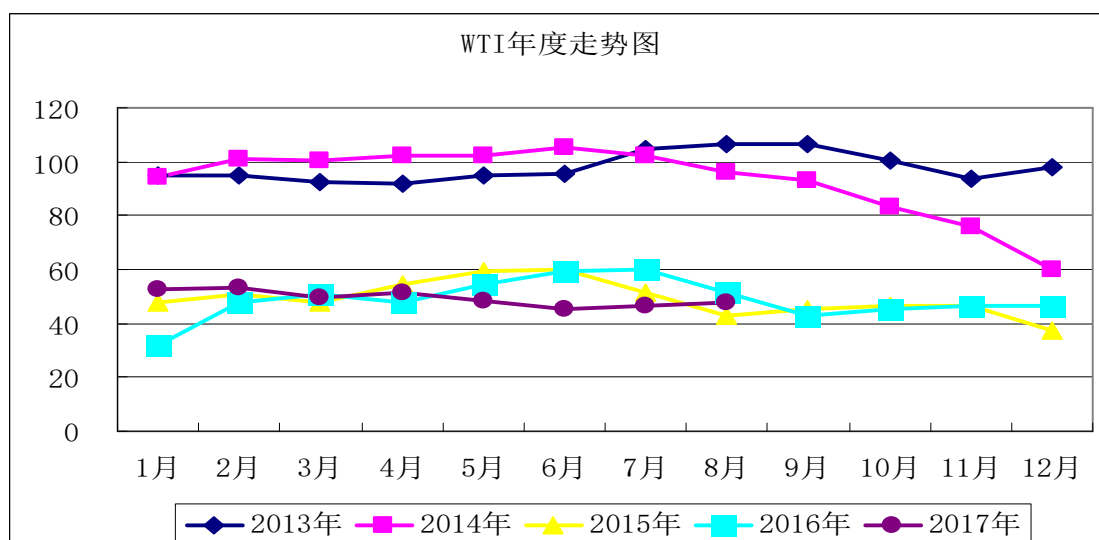
- 环保风暴再掀波澜 燃料油市场恐将难有实质好转
- 董潍管线正式投产 地炼绿色物流时代来临

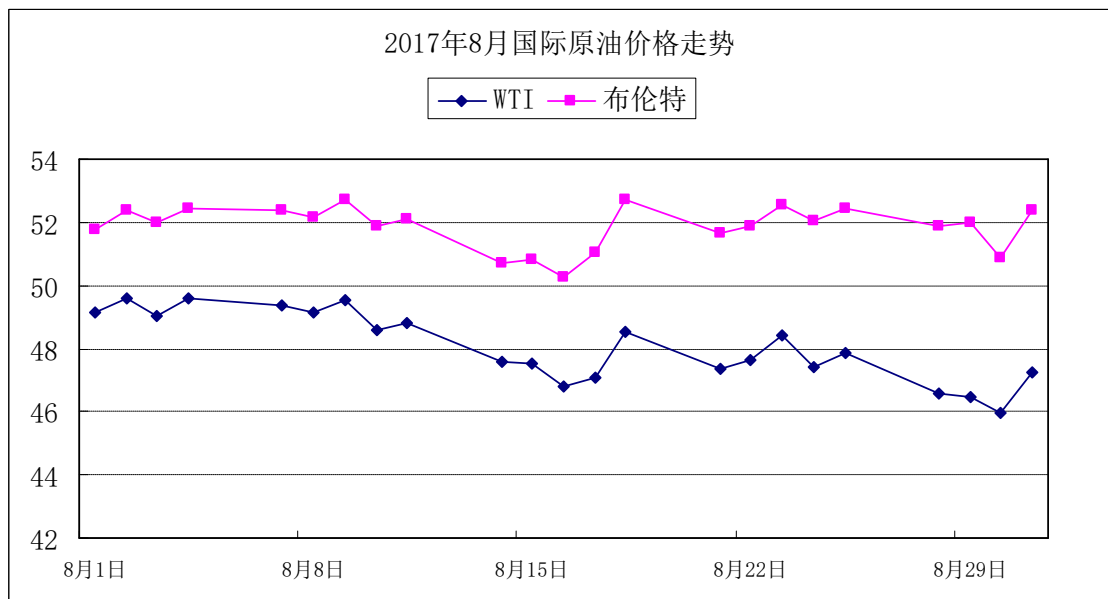
国际市场

【国际原油市场】

8月，因统计数据显示7月间OPEC原油产量升至年内新高，并且部分成员国的减产履约度也出现下滑，加上月内举行的阿布扎比产油国会议上也未能达成有助于提高减产执行力的实质性措施，对市场造成一定压力。不过，由于多数地区正值原油需求旺季，强劲的燃料油消费仍对油价构成有力支撑。美国方面，由于美国原油产量在月内攀升至近2年高位，且机构认为页岩油产量或将进一步增长至记录新高，令WTI原油期货价格面临着更大的过剩压力，而由于北海油田开始进行例行检修，收紧了欧洲地区的原油供应，为布伦特油价提供了相对较多的上行支撑。因此，WTI与布伦特即期合约之间的跨大西洋价差自月中起呈现逐渐扩大的趋势。在本月下旬，随着热带飓风“哈维”开始侵袭美国炼油产业集中的墨西哥湾沿岸及德克萨斯州地区，导致大量炼油产能被迫关停，使得美国境内原油供应过剩压力进一步加重，供需失衡下令跨大西洋价差继续拉宽。

WTI本月合约最高价为49.59美元/桶，最低价为45.96美元/桶，月均价为48.06美元/桶，月均价环比上月46.83美元/桶上涨2.6%，同比上涨7.3%。布伦特本月原油期货最高价格为52.72美元/桶，最低价格为50.27美元/桶，月均价为51.87美元/桶，月均价环比上月49.02美元/桶上涨5.5%，同比上涨10.0%。

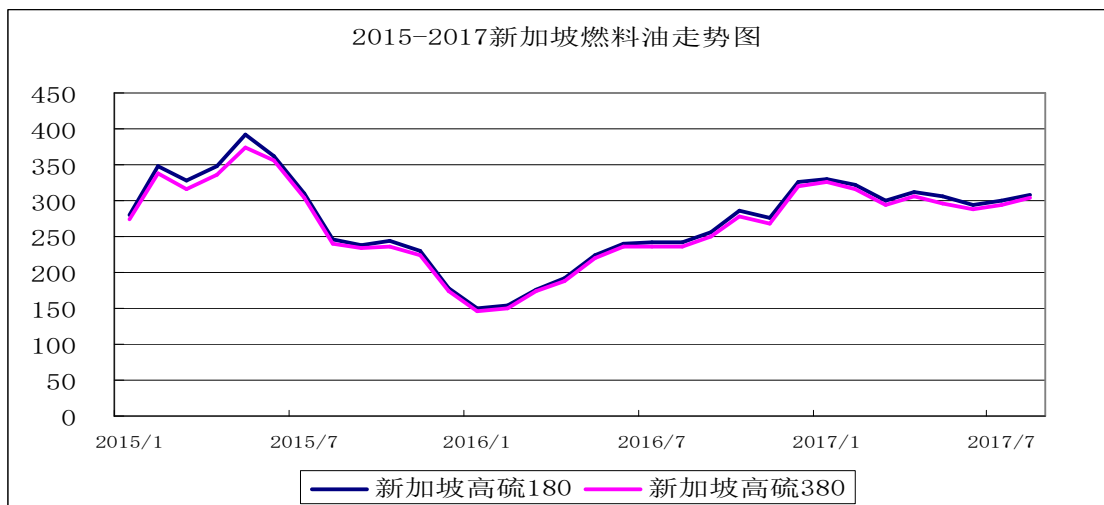


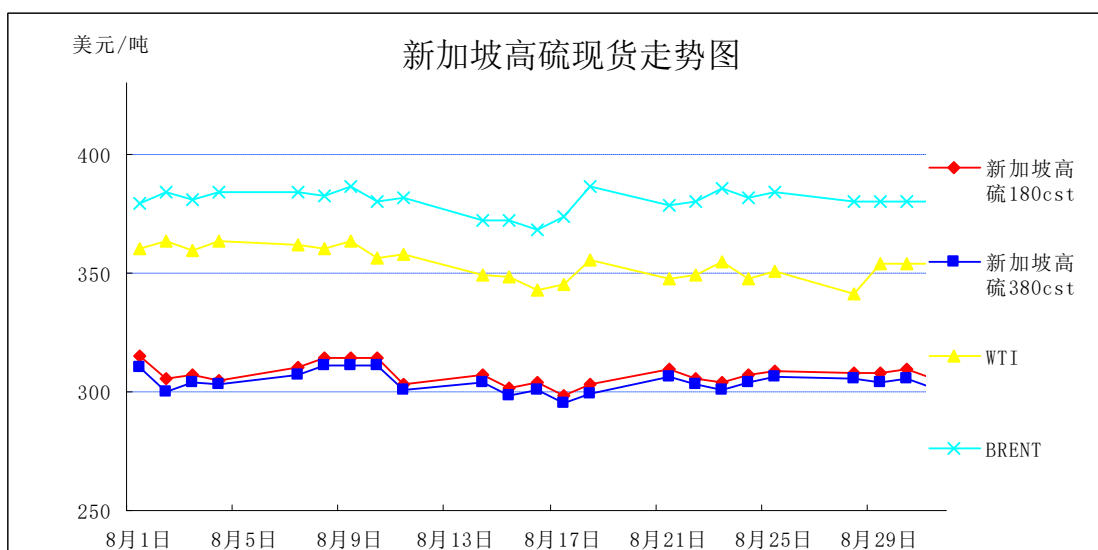


【国际燃料油市场】

1. 国际燃料油 8 月走势

2017 年 8 月，国际原油价格震荡上行，新加坡燃料油市场价格跟随原油走势波动。截止外盘 8 月底，本月新加坡 180CST 高硫燃料油现货均价为 307.25 美元/吨，较上月均价 299.66 美元/吨，涨 7.59 美元/吨或 2.53%；本月新加坡 380CST 高硫燃料油现货均价为 304.03 美元/吨，较上月均价 293.98 美元/吨，涨 10.05 美元/吨或 3.42%。

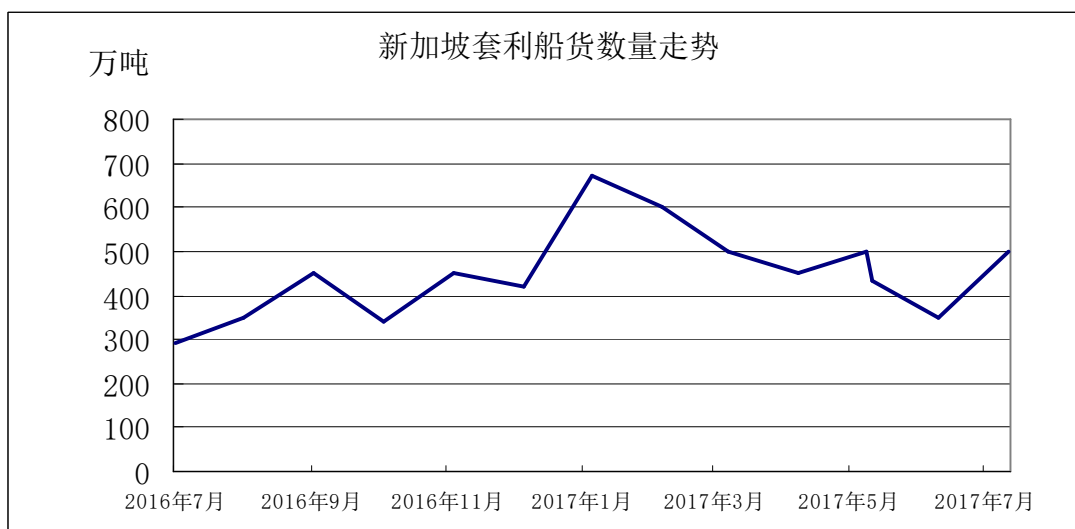




单位：美元/吨

油品名称	本月均价	上月均价	环比%
WTI	353.92	342.02	3.48%
布伦特	380.34	357.99	6.24%
新加坡 180CST	307.25	299.66	2.53%
新加坡 380CST	304.03	293.98	3.42%

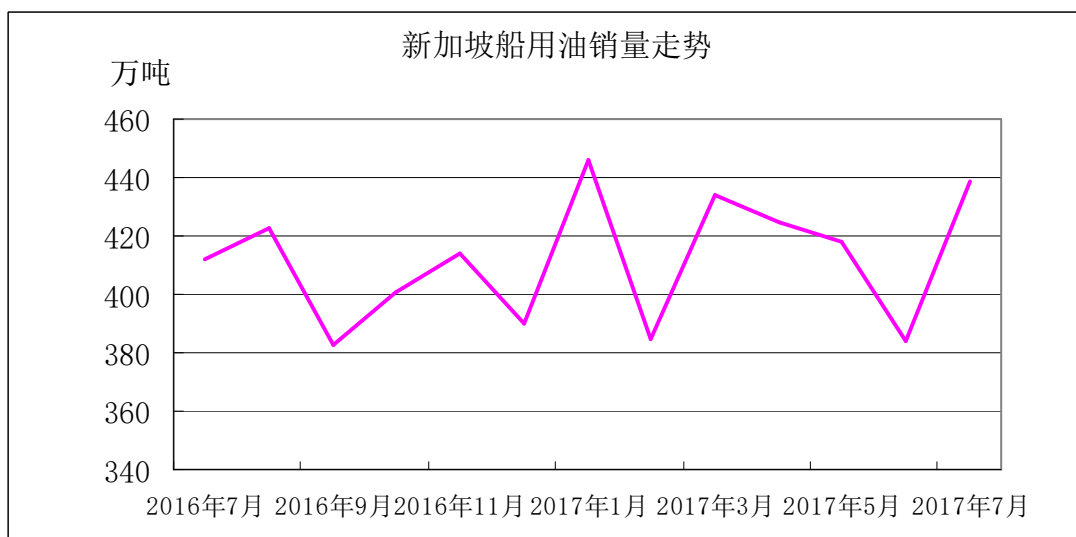
资源供应方面：2017 年 8 月，新加坡燃料油价格走势震荡，市场基本面继续走软。首先，新加坡市场供应仍过剩，9 月预计新加坡将接收到的西方套利货相对较少，但因 8 月抵运船货过剩，大批套利货将积压至 9 月，因而市场供应不会短缺。其次，尽管 7 月新加坡船用油销售有所恢复，但新加坡码头自提货 380CST 船用油对新加坡 380CST 高硫燃料油估价平均价贴水自 7 月末以来就不佳，船用油需求滞缓，而新加坡商业库存连续三周持续增加，供应过剩，库存增加，需求不足，市场缺乏利好因素指引，新加坡燃料油市场延续震荡走势。



库存方面：2017 年 8 月份，新加坡燃料油库存连续三周持续增加，整体运行空间在 2310-2470 万吨。截止 8 月 30 日，新加坡燃料油库存数量为 2474 万桶，环比增加 1.14%，同比增加 15.4%。中东夏季需求旺季接近尾声且炼厂利润相对坚挺，供应增加，新加坡高硫燃料油市场前景仍疲软。

2017 年 8 月份新加坡商业库存数据			单位：万桶
日期	轻质油库存	重质油库存	燃料油库存
第一周	1282	1301	2313
同比	-14.88%	-15.74%	-13.50%
第二周	1521	1181	2365
同比	1.06%	-13.10%	-9.97%
第三周	1502	1364	2433
同比	0.13%	-2.57%	13.53%
第四周	1346	1377	2474
同比	0.45%	-1.64%	15.45%

需求方面：新加坡海事及港务管理局公布数据显示，7 月新加坡船用油销售量较 6 月的 384 万吨增长 14.5% 至 439 万吨。尽管 7 月新加坡船用油销售有所恢复，但新加坡码头自提货 380CST 船用油对新加坡 380CST 高硫燃料油估价平均价贴水自 7 月末以来就不佳，意味着供应过剩而需求滞缓。



2. 后市分析

供应方面：新加坡燃料油供应仍充足，首先，9 月预计新加坡将接收到的西方套利货相对较少，但因 8 月抵运船货过剩，部分将积压进入 9 月市场，因而市场供应不会短缺。同时，新加坡渣油库存无下降迹象，仍持续增长中。需求方面：目前市场需求不佳，新加坡部分船用油需求已经转移至价格更低的中国、香港以及韩国，此外来自日本和中东的夏季需求旺季也已接近尾声，因而预计下月燃料油市场需求仍滞缓。整体来看，预计 9 月份新加坡燃料油市场价格多延续震荡走势，运行区间为 290-310 美元/吨。

国内市场综述

1. 燃料油产量及表观消费量数据统计与分析

国家统计局数据最新显示，2017 年 7 月份国内燃料油产量为 220.1 万吨，环比下滑 34.3 吨或 13.48%，同比增加 18.2 万吨或 9.0%。2017 年 1-7 月燃料油产量累计达到 1624.7 万吨，同比增加 1.8%。7 月原油加工量在 4550 万吨，同比增加 0.4%。2017 年 7 月份，燃料油表观消费量为 207.33 万吨，环比上月减少 18.22%。另外，2017 年 1-7 月燃料油表观消费总量为 1754.21 万吨，同比增加 2.29%。7 月份中国

燃料油表观消费量环比大减，主要因为7月份燃料油产量有所减少，而出口量又有所增加，故而导致表观消费量大大减少。具体来看，2017年7月中国燃料油产量为220.1万吨，环比减少34.3万吨或13.48%；本月出口燃料油数量为105.38万吨，环比增加14.46万吨或15.9%。而进口燃料油数量仅为92.61万吨，环比小增2.58万吨或2.86%，涨幅较小，故对整体表观量涨跌影响不大。

燃料油表观消费量表

单位：万吨

年 份	产量	进口量	出口量	表观消费量	产量/表观消费量	进口/表观消费量	对外依存度
2017年7月	220.1	92.61	105.38	207.3	106.2%	44.7%	-6.2%
2016年7月	201.9	90.5	94.6	197.8	102.1%	45.8%	-2.1%
同比±%	9.0%	2.3%	11.4%	4.8%	4.1%	-1.1%	-4.1%
2017年1-7月	1624.7	789.34	586.63	1827.4	88.9%	43.2%	11.1%
2016年1-7月	1596	759.44	517.01	1838.4	86.8%	41.3%	13.2%
同比±%	1.8%	3.9%	13.5%	-0.6%	2.1%	1.9%	-2.1%

2. 进出口数量及产量分析

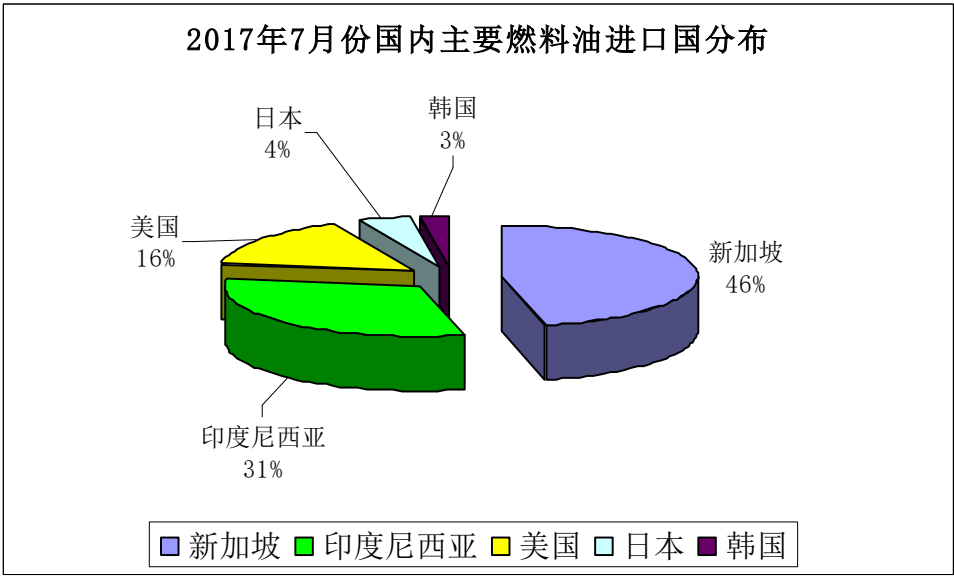
①. 进口数量及分析

	2017年7月	环比	同比	累计（万吨）	累计同比
进口	92.61	2.86%	2.33%	789.34	8.94%
出口	105.38	15.90%	11.40%	586.63	6.28%

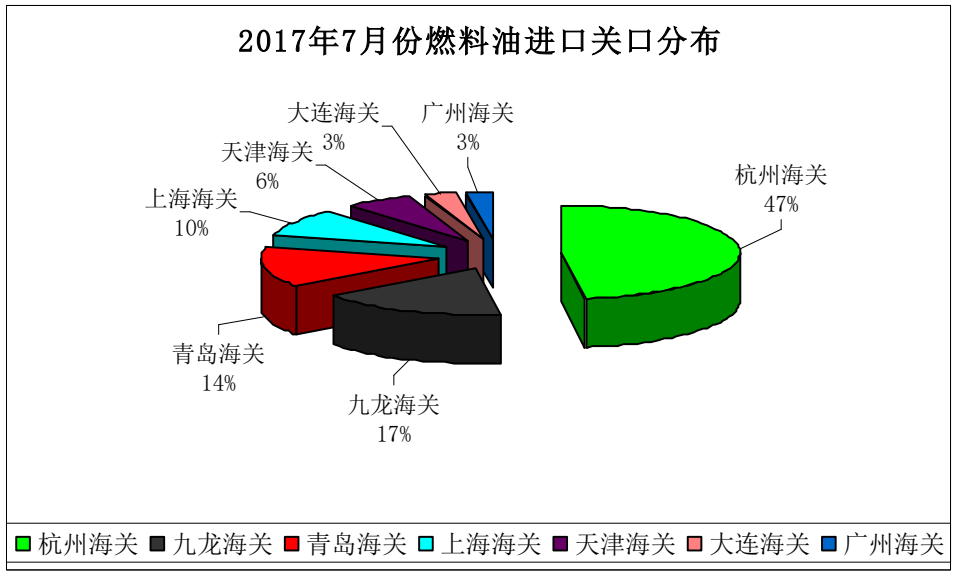
海关数据显示，2017年7月中国燃料油进口量为92.61万吨，环比上涨2.58万吨或2.86%，同比上涨2.33%。1-7月累计进口量789.34万吨，累计同比上涨8.94%。从进口来源地看，新加坡、印度尼西亚、美国、日本和韩国占前5位，占总进口量的99.99%。从进口海关来看，华东地区燃料油进口量为53万吨，占总进口量的57.23%，仍居全国燃料油进口总量按地区划分的首位。其中杭州海关涨幅显著，7月燃料油进口量为42.43万吨，环比上涨24.23%。上海海关进口量较上月也有15.22%的涨幅，进口量为8.58万吨。南京海关此次进口量大幅减少70.33%，仅有2.00万吨。华东地区进口燃料油仍以中石化浙江舟山等为代表。华南地区7月份燃料油进口总量在17.06万吨，占总进口量的18.42%，主要保税贸易商为深圳光汇等。7月份我国共进口保税燃料油总量92.42万吨，占全部进口量的99.79%；一般贸易燃料

油为 0.19 万吨，占比 0.21%。7 月份新加坡进口量占据来源国榜首，进口量飙升至 43.05 万吨，环比暴涨 22.23 万吨，主要为保税贸易进口，进口商主要为中燃、中石化浙江舟山及深圳广汇；当月来自印度尼西亚的燃料油环比微跌 0.27 万吨至第二位，其中保税调油商进口量在 28.50 万吨。

燃料油进口(按进口国)



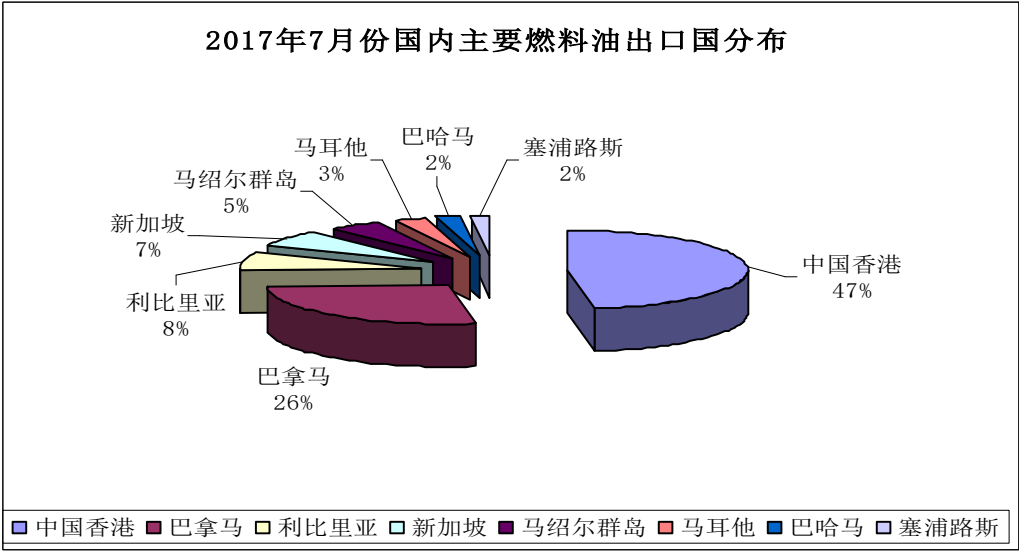
燃料油进口(按关口)



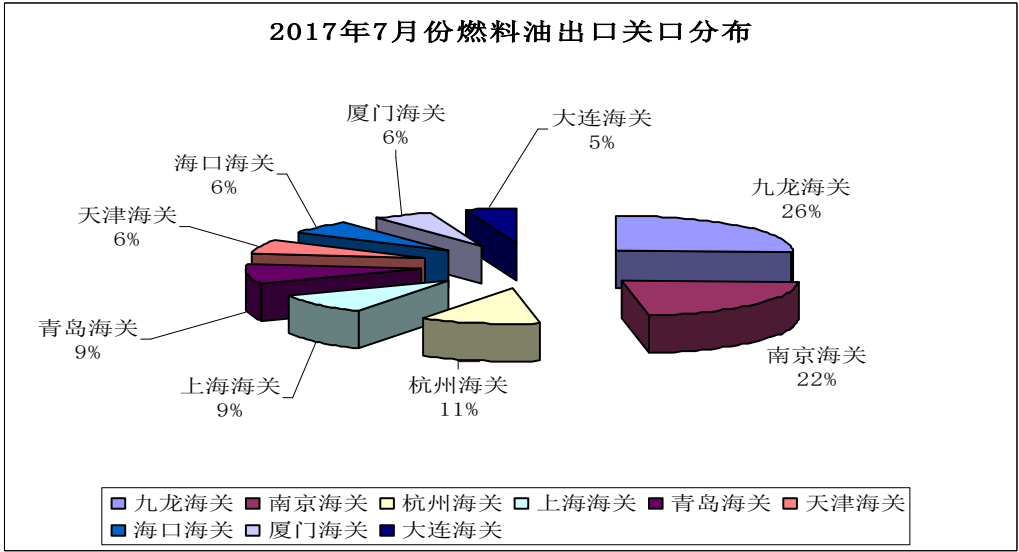
②. 出口数量及分析

据海关数据显示,2017年7月全国燃料油出口量为105.38万吨,环比上涨14.46万吨或15.90%,同比上涨11.40%。1-7月累计出口量586.63万吨,累计同比增加6.28%。九龙海关、南京海关、杭州海关、上海海关和青岛海关分列我国燃料油出口量的前五位,总计占比71.42%。

燃料油出口(按出口国)



燃料油出口(按关口)



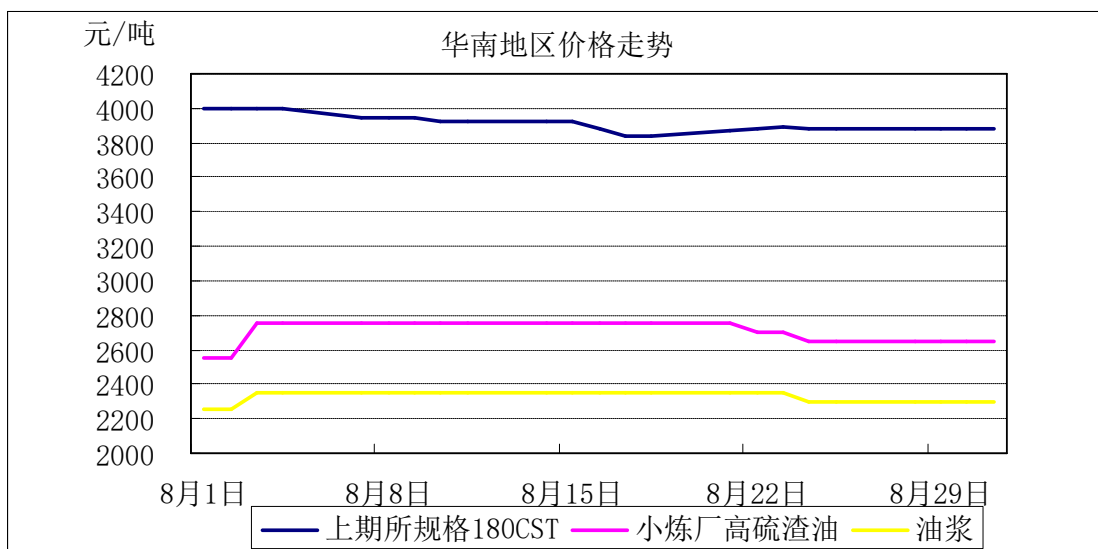
国内燃料油市场综述

8月，国际油价走势震荡，国内燃料油市场呈现先扬后抑走势。具体来看，油浆市场前期受下游刚性需求支撑，报价有所推涨，后因需求走低交投受限，市场弱势承压。渣油市场前期供应偏紧且需求增加，利好价格大幅上涨，后因石油焦跌势不止，焦化需求有限，整体供需两淡。船用燃料油市场月初受成本走高支撑，掀起一波涨势，带动需求稍有好转，后因调油原料走跌，价格松动，且受环保检查、金砖会议、全运会及台风等外力影响购销清淡。

后市分析认为，进入9月，国际油价多延续区间震荡走势，对燃料油市场难以形成支撑，价格区间在2600-2900元/吨。9月部分炼厂计划开工复产，若能落实，渣油供应集中情况将稍有改善，而当前外采需求并无太大调整，价格或有窄幅回落，价格区间在2000-2400元/吨。油浆方面，柴油需求旺季及沥青需求旺季将对下游深加工开工情况有一定支撑，油浆炼厂出货情况或有所改善，预计9月行情与8月相比将有回暖可能，价格区间在1800-2000元/吨。

各地区市场简述

【华南地区】



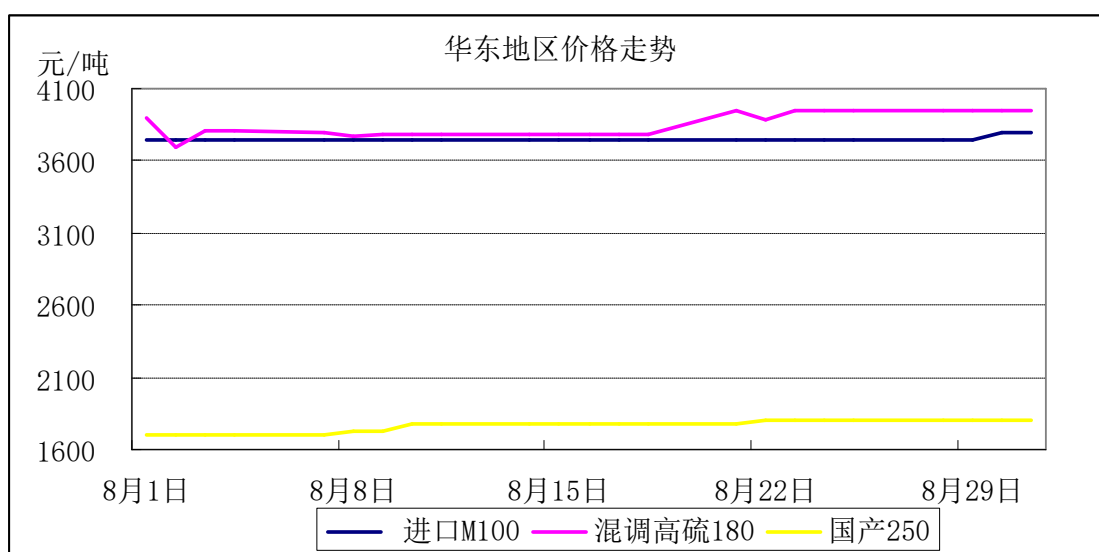
8月份，华南燃料油市场受外在因素影响较大，环保、金砖会议、台风相继光

顾华南，使得华南多空并存，但整体来看，华南燃料油表现尚可，各产品先涨后稳为主，交投稳定。国产重油市场：本月华南国产重油继续走高为主，上半月广石化检修，沥青料供应紧张，湛炼沥青料成交价格涨 200 元/吨至 2800 元/吨，下旬随着广石化重启及市场需求有限，价格在 2750 元/吨，较上月涨 150 元/吨。船用油市场，8 月份黄埔市场船用混调 180CST 月均价 3052 元/吨，较上月均价涨 209 元/吨。本月华南船用燃料油走势整体良好，月初调和原料走高导致成本走高，受此影响，船用油价格亦纷纷上行，但下游需求跟进不足，下旬之后价格出现小幅松动，但接踵而来的厦门金砖会议，华南台风等因素使得市场供需两淡，但也算止住了下跌的步伐。截止月底批发市场价格在 3000-3100 元/吨，终端供船价格在 3200-3300 元/吨，较上月均走高 200-300 元/吨。本月经质船用燃料油也随成品油上行，市场购销稳定，截止月底，华南主营单位 0#主流供船价格在 5100-5300 元/吨，较上月底涨 200 元/吨。

供应方面：库存方面，8 月份，国际原油偏弱震荡，燃料油市场观望气氛浓，商家操作心态谨慎，外加厦门金砖会议及台风影响，市场整体交投有限，故本月燃料油入库活动并不频繁，但由于中谷石化本月开工，外加珠海华峰一期装置计划下月初开工，故地炼原料需求尚可，提油速率增加，故本月华南平均库存小幅下降，据数据显示，8 月份华南市场一级商业油库月均库存为 100.6 万吨，环比上月跌 3.9 万吨。下月来看，珠海华峰有望开工，故原料需求整体尚可，原油出库活动平稳，且随着金九银十的到来，保税燃料油市场下月也有望改善，故此消彼长影响下，下月华南燃料油库存水平窄幅震荡为主。到港船货资源方面，8 月份国际原油弱势震荡，油品市场氛围一般，外加台风等频繁登陆华南影响下，华南港口燃料油到货情况平平，具体数量为 10.6 万吨环比上月减少 4.07 万吨。其中有 8 万吨保税燃料油到港，其余均为内贸小船。按品种来看，本月华南到船主要为 380CST。从港口来看，华南燃料油集中在广州港和深圳港。进口资源方面，本月份华南燃料油进口量为 8.66 万吨左右，较 7 月的 17.06 万吨的燃料油进口量下跌 8.4 万吨或 49.23%，且 7 月华南地区进口量占全国燃料油进口量的 18.42%。本月华南地区进口燃料油品质主要以保税船用油为主，主要进口商以中燃和深圳光汇等为主。

后市预计：9 月国际油价预期平平，华南燃料油市场难有实质改善，但随着金九银十的到来，下月需求或缓慢恢复，受此支撑商家心态普遍稳中向好，燃料油价格稳中震荡小涨为主，幅度有限。随着 9 月的到来，航运需求缓慢好转，船用油多空并存下，终端需求也有望小幅好转，但全国环保检查持续，且厦门金砖会议在九月份召开，故此消彼长下整体需求量难有大幅提升，预计淡稳为主，价格区间在 2650-2850 元/吨。

【华东地区】



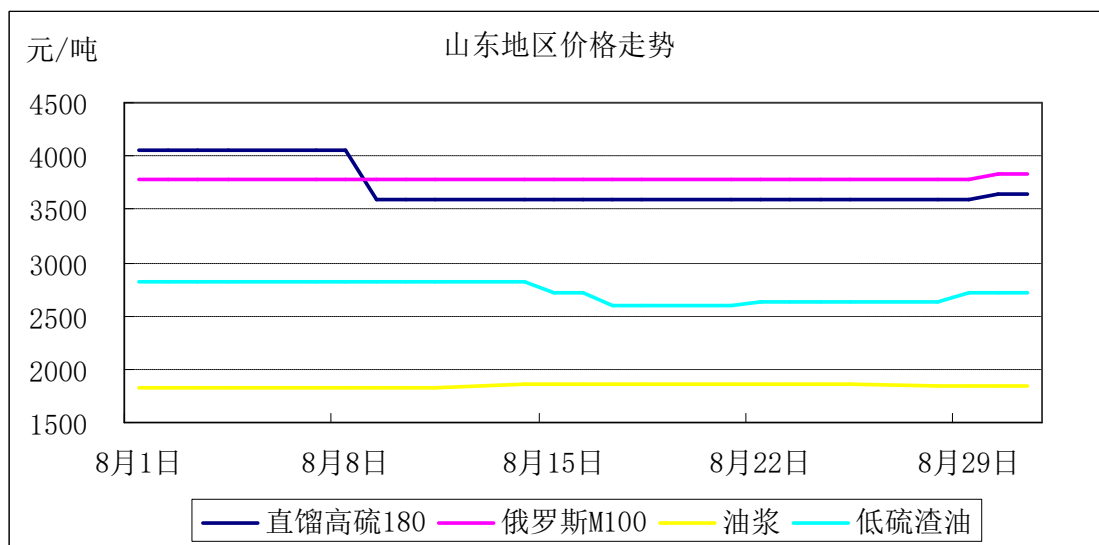
8 月份，华东船用油市场行情呈现涨后稳定的局面。原油走势震荡，华东船用油在本月上旬调价上涨后于中下旬维持稳定局面。上旬 200#沥青料接货合同价上涨 350 元/吨至 2800 元/吨，且水上油价格维持在 2550-2650 元/吨。由于调油成本走高，在此支撑下船用油价格也有跟进，但需求面略显疲软，市场交投难有实质性改善，下游商家库存压力不减，用户也多按需补货为主。本月下旬页岩油招标价格下跌至 2823 元/吨，渣油市场走势也逐渐转弱，调油原料价格有所松动，但船用油市场仍处于涨后稳定，持价观望阶段。截止本月月底，180CST 库提批发价在 3100-3200/吨左右，终端供船价在 3200-3350 元/吨，上涨 200 元/吨；0#柴油价格在 5200-5500 元/吨，上涨 200 元/吨。

供应方面：库存方面，2017 年 8 月，华东主要商业油库的燃料油月均库存在 98.9 万吨的水平，环比增加 5 万吨。本月以来，华东港口整体到港燃料油船货环比走高，

而下游提货速度变化不大，入库增加提振燃料油港口库存有所走高。9 月，国际原油走势或仍有一定上行空间，船用油以及燃料油市场进入传统购销旺季，市场成交或将缓慢好转，预计 9 月份港口库存总量或仍将小幅上行。到港船货资源方面，8 月，华东进口燃料油到货量在 36 万吨左右。8 月份，国际原油高位震荡，燃料油以及船用油市场购销气氛好转，商家购销心态有所回升，加上即将进入 9 月份，商具有一定补货需求支撑本月到港燃料油船货有所增加。进入 9 月份，传统购销旺季或将提振市场心态好转，预计 9 月份到港燃料油总量或居于高位。进口资源方面，据统计，2017 年 8 月份华东地区燃料油进口量为 69 万吨，较 7 月的 53 万吨的进口量上涨 16 万吨或 30.19%，且 7 月份华东地区燃料油进口量占全国燃料油进口量的 57.23%，居全国首位，上期数量占比为 53.67%，去年同期占比约 56.85%。从进口品质上来看，进口燃料油主要以保税船用油为主，进口来源国以新加坡为主，进口商主要有中燃、中石化舟山、深圳光汇等为主。

后市分析：9 月国际原油存在上行空间，随着休渔期的结束，华东船用油市场需求或有缓慢恢复，受此支撑商家心态多稳中小涨为主，燃料油价格主流价格区间波动难有大幅上行。9 月份，国际原油多数心态看涨，华东燃料油市场行情仍有走高空间，但鉴于目前市场观望心态浓郁，中下游采购多按需为主，故短期内上行幅度有限，价格在 2800-3000 元/吨。

【山东地区】



国产重油市场，渣油市场仍有上行，本月中上旬受石油焦价格低位反弹提振，减压渣油市场购销气氛良好，商家积极入市采购提振市场价格节节攀升，但随着石油焦价格开始下行，焦化需求有所减弱，加上环境严查影响，区内常减压以及焦化装置开工率下降，减渣市场整体表现为供需两淡，市场成交止涨下行。截止本月底，中海沥青滨州 200#沥青合同价格至 2750 元/吨，放量 2 万吨。8 月份减渣均价 2750 元/吨，环比上涨 295 元/吨，涨幅 12.02%。油浆市场整体购销气氛小有好转，区内油浆供应量整体低位，但受下游刚性需求支撑，市场成交价格仍环比上月有所上行。短期区内环境检查持续，下游需求持续走低下，市场观望气氛横生。8 月份油浆均价 1815 元/吨，环比下跌 113 元/吨，跌幅 6.64%。

供应方面：库存方面，8 月份山东沿海港口原油以及燃料油商业库存平均水平在 197 万吨，环比回升 15 万吨。本月，一方面受炼厂开工预期带动到货量明显增加，另一方面，安监及环保检查力度及影响均大于预期下，受影响炼厂规模扩大，导致港口原料消耗速率放缓，故二者共同导致本月山东沿海港口原料库存再度回升。下月来看，董潍管线投产运行之初，对周边影响或仍有限，加上部分港口及仓储企业因手续等问题仍不能正常运行，故预计下月即使到货量小降，山东沿海港口库存或仍保持较高水平运行为主。

进口原油到货方面，8 月山东燃料油（含沥青料）进口量约在 36.1 万吨。具体来看，本月仅玉皇盛世到货一船稀释沥青，进口 380CST 仍为中石化燃料油及中船燃

保税船燃到货。进口原油到货方面，8 月份尽管环保安全检查持续，中小炼厂也多受影响停工，但因多数规模炼厂开工维持正常，加上岚桥、海科化工复工，且预期前期检修炼厂也将陆续复产，故本月港口到货仍较上月明显增加。据船期数据统计，8 月山东港口地方炼厂到货进口原油（含马瑞原油）共计约 827.6 万吨。9 月来看，因环保督察组仍在山东督查，且安监方面也再迎重点督查消息，同时发改委等联合 20 余部委联合惩戒备忘录的发布都将使对地炼的监管再上一个台阶，预期开工炼厂能否正常开工仍然存在一定变数，加上前期到货一需时间消化下，预计 9 月山东港口整体到货量或有所波动回落。

后市分析：9 月份国际原油或将仍存在一定上行，地炼成品油交投气氛好转。山东燃料油市场进入传统购销旺季，也将对下游需求面带来一定提振，商家购销心态好转入市采购增加，加上环保以及安全检查或有松动，但仍限制需求放量幅度有限。综合分析，预计 9 月份山东燃料油市场或将缓慢上推为主。国际原油或有一定反弹的可能，提振燃料油市场购销心态或有所向好，加上成品油市场存在一定看涨气氛，或提振燃料油商家入市采购增加，市场下游需求或将有所好转。但受环保严查以及安全检查依然持续，燃料油下游开工情况或好转幅度受限，预计 9 月份市场需求面或将小幅放量为主，价格区间在 2100-2700 元/吨。

相关要闻

1. 环保风暴再掀波澜 燃料油市场恐将难有实质好转

根据公开资料，中央环保督察组在山东督察的时间为 2017 年 8 月 10 日至 9 月 10 日。这意味着，为期一个月的中央督察组环保严查即将于近期告一段落。近日也有部分前期停工炼厂传出复工或者即将复工消息，但整体来看，下游中小企业、燃料油深加工以及调油商开工情况仍处于低位水平，燃料油下游需求近期难有实质性利好改观。

自 8 月份环保检查以来，山东燃料油市场一直处于供应低位格局，区内中小型炼厂整体停工避险增多，而下游深加工市场同样难有提振，由月初的偶尔间歇性生产至后期的完全停工歇业，燃料油市场整体表现为供需两淡。据金银岛不完全统计

数据显示,仅山东地炼国产重油市场供应量就从前期 7710 吨/日下降至 4910 吨/日,而渣油供应量下降幅度尤为明显。受此利空打压,国产重油市场成交价格也震荡走低,下游业者按需入市采购,市场整体交投低位运行。虽进入 9 月份,受传统“金九银十”行情预期提振,业者对于后市行情存在一定看好预期入市补货有所提量,国产重油市场也迎来一波小幅反弹的时机,但无奈需求持续低位下,市场整体上涨动力不足,涨幅十分有限。

虽然为期一个月的环境严查即将过去,但随之而来的环保检查力度仍难有松动。据环保部网站消息,拟自 2017 年 9 月 15 日至 2018 年 1 月 4 日,环保部将派出 102 个巡查工作组进驻京津冀大气污染传输通道的“2+26”所有城市。山东省就已经涵盖济南、淄博、聊城、德州、滨州、济宁、菏泽市等七个地市。

具体来看,据环保部《京津冀及周边地区 2017 年大气污染防治工作方案》显示,本次巡查工作范围具体包括北京市、天津市、河北省石家庄、唐山、廊坊、保定、沧州、衡水、邢台、邯郸市,山西省太原、阳泉、长治、晋城市,山东省济南、淄博、济宁、德州、聊城、滨州、菏泽市,河南省郑州、开封、安阳、鹤壁、新乡、焦作、濮阳市等“2+26”城市及所属县(市、区),巡查为期 4 个月的时间。安排 102 个派驻巡查工作组,所有派驻人员从环境保护部直属单位抽调。

巡查组将督促落实《大气污染防治行动计划》《京津冀及周边地区 2017 年大气污染防治工作方案》既定目标,督促落实《京津冀及周边地区 2017-2018 年秋冬季大气污染综合治理攻坚行动方案》各项工作任务。督促落实各省级人民政府确定的大气污染防治重点工作任务。将“散乱污”企业问题、电代煤和气代煤工作不实问题、燃煤小锅炉“清零”不到位问题、重点行业错峰生产不落实问题等纳入量化问责的环境保护部强化督查或巡查重点监督对象。

众所周知,淄博、滨州、菏泽等地作为传统的燃料油下游主力消费区域,对于燃料油需求面具有实力支撑,此次环保严查也将重新打压燃料油下游调油以及深加工需求,9 月份虽有小幅反弹的可能,但或恐将延续往年旺季不旺行情。

2. 董潍管线正式投产 地炼绿色物流时代来临

8月22日上午9:08,董潍管线董家口首站阀门启动,来自阿曼的28.5万吨轻质原油涌入管道,奔向潍坊。自此,青岛港董家口港-潍坊-鲁中、鲁北输油管道一期工程实现通油作业,正式投产。这标志着青岛港实现油品运输的“门到门”全程物流,开启了山东地炼物流运输的绿色之路。

青岛港董家口港-潍坊-鲁中、鲁北输油管道一期工程于2016年8月份开始建设,于2017年6月29日实现全线贯通,仅用不到两个月的时间就已经实现通油投产。该工程全长236公里,历时9个月时间完成,创造了同类同规模工程建设之最。一期工程起始于青岛港董家口港区海业摩科瑞油品罐区,终于潍坊市滨海新区滨海末站,全长236公里,同沟双管敷设,管径D711mm,设计压力8.0MPa,设计输量3000万吨,总投资约30亿元,并在潍坊滨海新区央子库建设了100万立方油罐区,在董家口配套建设近300万立方油罐区。

董家口港-潍坊-鲁中、鲁北输油管道投产之后,将彻底颠覆山东地炼原料运输方式,不仅有利于环境保护,也将大大节约炼厂物流费用。众所周知,山东地炼作为中国地炼的绝对代表,拥有大大小小70家石化炼油企业,占据全国总炼能的63%。管道投产之前区内地炼进口原油90%靠公路运输,每天有3万多辆油罐车穿梭在码头与炼厂之间,董潍管线的投产之后日均可减少7000辆次油罐车运营,减少二氧化碳排放约1400吨,降低原油物流成本10-15元/吨,每年可为山东地炼企业节约成本近30亿元。

另外,从潍坊到东营、滨州的管道二期工程已开始大规模施工建设,至垦利段三期工程展开规划设计。该工程全线贯通之后,青岛港将构建起由东黄、黄潍、董潍(双线)三条管道组成的原油输送大动脉体系,年输送能力将达到6000万吨以上。

随着后期工程的全面建成,该管线将基本覆盖山东地炼,从而把山东省地方炼厂和青岛港董家口港区的30万吨级的原油码头、280多万方储油罐群连为一体,不仅有助于推动青岛港港口产能的释放,也将从根本上改革地炼原料运输方式,为地炼新旧动能转换以及实现产业升级提供了强劲的动力。