

中東戰火掀「搶塑熱」

油價帶動原料「一分鐘一個價」貨車排到隔壁鎮

東莞塑膠市場大塞車

中東戰爭衝擊波

通往廣東省東莞市樟木頭鎮塑膠交易市場的一段路，只有不到一公里長，通行速度卻異常緩慢。掛着粵、湘、閩、滬、魯、鄂等地車牌的大型貨車一輛接一輛擠在路上，緩慢地向倉庫方向移動。

中東局勢持續動盪引發的油價動盪，正以市場擔憂的速度傳導到這個位於中國華南地區最大的塑膠原料交易中心。「大家都在緊急採購原料，怕晚了價格又漲上去。」在樟木頭塑膠交易市場經營19年的商戶陽麗芳告訴香港文匯報記者，這幾天塑膠原料價格幾乎「一分鐘一個價」，「我訂原料的電話還沒掛，對方就說這個價出不了，要一噸再加500元（人民幣，下同）。」

●文/圖：香港文匯報記者 盧靜怡 東莞報道



▲東莞樟木頭塑膠交易市場，一名工人在開叉車裝貨。

▼樟木頭塑膠市場是華南地區最大的塑膠原料交易中心之一，年實際交易規模接近千億元人民幣，聚集了近8,000戶塑膠市場主體。



聚乙烯 (PE) 內地期貨市場價格變動 (收盤價)



●陽麗芳

空氣中瀰漫着柴油尾氣的味道。倉庫區裝卸貨物的聲音此起彼伏，又車穿梭，工人喊話。司機們一邊抽煙一邊等着排隊卸貨，有些車隊已經從倉庫門口排到了工業區外。陽麗芳給香港文匯報記者看了一段她拍的視頻：一排排貨車從倉庫一直延伸到公路上。「聽說已經排到隔壁鎮了。」她說，前不久，她讓司機早上8點去提貨，結果中午12點才回來。而她的店距離倉庫其實只有900多米直線距離。



●徐桂林



●唐忠益

裝……幾乎所有製造業產品，都離不開這些由石油提煉出來的塑膠原料，這也讓樟木頭成為連接全球石油市場與中國製造業的重要樞紐。

行情上漲引發市場「惜售」

油價一漲，這些塑膠原料中間品就會跟着波動。陽麗芳主要經營ABS和PC工程塑料。她說，ABS原料以前大約每公斤10元，現在已經漲到16元。「聽起來好像差不了多少，但工業生產原料都是按噸算的。」她說，「一噸就差近千元，有些品種的漲幅接近50%。」

行情突然上漲後，還引發了市場「惜售」現象。「如果你要10噸，對方可能只願意給你3噸、4噸。」陽麗芳說。一些賣家擔心買家囤貨套利，反而不願意一次賣太多。

與倉庫區的忙亂相比，市場門店區反而顯得安靜。寬闊的工業區道路上偶爾有貨車駛入。很多門店門口都堆着接近一人高的麻袋，裏面裝滿塑膠原料，方便客戶直接提貨。在這條街上，每家門店後面幾乎都有一張功夫茶桌。商戶們一邊泡茶待客，一邊盯着手機屏幕上不斷跳動的原料價格。

威登普塑膠有限公司銷售總監徐桂林就是其中一位。他在接受訪問時，還不忘為香港文匯報記者泡上一杯功夫茶。他說，塑料在製造業裏有一個叫「工業母料」的外號。「油價一動，它就跟着動，然後整個產業鏈都會感受到。」

東莞蔚來塑膠有限公司負責人唐忠益春節前就儲備了一批PP原料，當時價格約8,000元一噸。幾周後，市場價格一度漲到11,000到12,000元。「那幾天電話幾乎沒停過。」他說，「從早到晚都在談價格。」

波動已經進一步傳導至下游加工企業。在距離塑膠市場不遠的東莞市均輝玩具工廠車間裏，機器正開足馬力運轉。工廠負責人徐美芳告訴香港文匯報記者，他們也接到了供應商漲價通知，但暫時沒有跟風囤貨，「我們還是按生產需要採購。」

專家：價格續升下游或虧本

中山大學嶺南學院經濟學系教授林江告訴香港文匯報記者，樟木頭塑膠市場的搶購熱潮，背後是多重因素的疊加作用，最直接的誘因便是油價上漲預期。被稱為全球石油運輸「咽喉」的霍爾木茲海峽航運受阻，加劇了全球石油市場的不確定性。「塑料是石油的衍生產品。業內通常認為，如果原油每桶上漲10美元，塑膠原料成本大約會上漲每噸300元至500元。」他分析，近期油價在短時間內從80美元附近衝到100美元以上，很多貿易商和工廠擔心價格繼續上漲，開始提前採購原料。「於是就出現樟木頭鎮嚴重塞車現象。」

林江指出，在塑膠產業鏈中，下游加工企業承受的壓力最大。塑料製品大多屬於中間產品，行業特點是訂單利潤率較低、對成本變化高度敏感，大部分企業的利潤率只有約5%至6%。大量企業正處在這一產業鏈的下游環節，如果原材料價格持續上漲，下游企業的利潤可能被進一步壓縮，甚至虧本。「目前衝擊已經不僅僅是市場風險溢價的問題，還涉及航運與生產層面的實際中斷，有研究認為，即使中東衝突立即結束，航運恢復也至少需要兩周時間，而產量恢復可能需要兩個月。」

在全球地緣政治持續動盪的風浪中，樟木頭這條擁堵的道路，還未看到擁堵消散的盡頭。

現貨市場高效運作 折射中國產業鏈韌勁足

專家解讀 當前，美以對伊朗發動的軍事

打擊引發霍爾木茲海峽航運受阻，國際油價及相關化工原料供應隨之波動，不少高度依賴進口原料的國家甚至面臨產業鏈停擺風險。相比之下，內地市場目前最直觀的反應，是東莞樟木頭塑膠交易市場出現大量貨車排隊提貨的「塞車」現象。中山大學嶺南學院經濟學系教授林江告訴香港文匯報記者，「中東開火，東莞塞車」，某種程度上反映出中國原材料市場對外部衝擊的快速傳導，也折射出產業鏈整體仍具一定韌性。

產業鏈配套完善對沖風險

從供給端來看，林江指出，中國塑膠原料產業鏈近年來逐漸形成較強的煉化一體化能力。內地近年建設了一批規模較大的民營煉化基地，石化產業鏈配套逐步完善，在一定程度上能夠對沖部分進口波動。「同時，中國原油進口來源已經較為多元化，除了中東地區外，俄羅斯、非洲以及南美等地區亦是重要來源。」他說，隨着國內煉化能力持續提升，即使中東航運受到一定影響，整體供應仍具備一定調節空間。

「以東莞樟木頭為例，該地是華南地區重要的塑膠原料集散中心，樟木頭市場的庫存周轉率較高，當外部衝擊出現時，市場通常會先通過價格調整反映變化，並推動原料在市場中快速流動。」林江認為，目前出現的貨車排隊提貨現象，從某種程度上說明交易網絡仍在高效運轉。「這種極高的現貨交易活躍度，讓樟木頭在區域性現貨市場擁有了極具影響力的定價話語權，尤其是在應對突發短缺和急需調貨時，這裏的價格往往就是行業的即時標杆。」

製造業龐大需求提供支撐

從需求端看，中國龐大的製造業體系亦為產業鏈穩定提供了堅實支撐。林江指出，中國是全球最大的塑料加工國，下游製造業對塑膠原料的需求具有較強剛性。即便外部供給出現波動，穩定的訂單需求仍在一定程度上支撐產業鏈運轉，使其不太可能因單一環節受衝擊而出現斷裂。他認為，中國製造業規模所形成的需求基礎，在一定程度上成為產業鏈穩定的重要「緩衝器」。

吃睡都在車上 貨運司機：春節後無休息時間

特稿

在東莞樟木頭鎮的莞樟路，長長的車龍沿着主幹道排開，有的司機把車停在路邊等候裝卸貨，有人蹲在車旁匆匆吃即食麵，也有人乾脆把座椅放倒，在駕駛室裏打盹。

香港文匯報記者在一處塑料倉庫外見到司機李建時，他正坐在卸貨托架上，抽着煙，看着手機上的運單信息，神情略顯疲憊。卸貨過程中，一些如米粒般

潔白的塑膠原料難免散落在車廂角落。李建笑着問貨主，卸完貨後是否需要清掃車廂裏的塑料「米粒」，「說不定也能湊出一大袋。」周圍的人聽了都笑了。當前國際局勢緊張、石油相關原料價格飆升的背景

下，這些看似不起眼的「小米粒」正變得格外搶手。

為保持車距 頻剎車踩壞離合器

由於塑膠原料運輸需求驟然增加，不少司機在春節後幾乎沒有休息時間。「我是從山東一路開車過來的，全程用了四天時間，累了就是車上睡一覺。」李建抽了口煙提了提神。

倉庫門口排隊的貨車一輛接一輛，司機們只能耐心等待。來自佛山一家物流公司的司機肖景文已經排隊幾個小時。「從早上11點開始排隊，到下午兩點多還沒進去，連飯都沒顧上吃。」他說，以往從佛山開到東莞約3小時，現在要5個小時才能趕到。由於訂單激增，司機工作起來忙到沒日沒夜。「有時凌晨四點卸完一車貨，又要趕去排隊裝一車，等裝好貨再回去，可能已經半夜了。」

長時間堵車讓司機們疲憊不堪。東莞本地貨車司機陳師傅就抱怨，為了在密集的車流中保持車距，他不得不頻繁踩剎車。「連離合器都踩壞了！我自費維修花了700多元，氣得不行。」



●李建



●肖景文

當地政府設服務點供司機飲食

面對突然湧入的大量貨車，當地政府隨後在附近設立臨時服務點，為司機提供免費飲用水、即食麵和移動廁所。「如果沒有這些臨時服務點，很多人可能連吃飯都顧不上。」下午將近三點，肖景文蹲在服務點旁吃上了即食麵。他感言：「當地政府這次反應挺快的。」

比起堵車，不少司機更擔心油價上漲。卸完貨後，李建準備開回山東，他一直在查看平台北上的貨運訂單。「現在運費太低了，比如廣州到南通，一趟運費六千塊，但油費就要五千多，再加上高速費一千多，基本是賠錢跑。」為了省錢，他基本上優先走國道而不是高速。記者結束採訪離開時，車龍仍在慢慢向前挪動。不少司機像李建一樣準備離開，等待下一趟漫長的路程。



●樟木頭鎮很多門店門口都堆着接近一人高的麻袋，裏面裝滿塑膠原料，方便客戶直接提貨。