

中东地缘局势影响国际油价波动

当地时间10月28日，国际油价跳空低开，一路向下急跌，美国西得克萨斯的轻质原油(WTI)、布伦特原油盘中均跳起6%。石油市场在最近一个月内剧烈波动，价差高达10美元。究其原因，主要还是中东地缘局势紧张带来的冲击和影响，导致原油市场的反应如同惊弓之鸟，极度不稳定，引起油价大幅震荡。

进入10月份后，中东地缘冲突升温，世界石油市场的地缘政治风险溢价急剧上升。布伦特原油期货价格曾在周内突破每桶80美元。国际油价也一直在高位震荡。直到10月底，市场人士推测，以伊之间“针尖对麦芒”式的紧张对抗有所缓和，该地区发生重大石油供应中断的风险随之降低。在此背景下，国际油价快速掉头向下，重回疲软状态。

中东地缘政治冲突左右国际油价由来已久。例如，20世纪70年代的石油禁运，不到一年时间，石油价格上涨约267%，从每桶约3美元上涨到每桶近11美元。此外，20世纪90年代海湾战争期间曾发生油价在短短几天内飙升。但今年情况比较特殊，虽然中东地缘政治冲突依旧，警报频频，但油价却剧烈波动，与以往单边上涨态势大不相同。

态势不同的原因在于，虽然中东地缘冲突仍然主导着石油市场动向，但国际油价仍受制于供需关系基本面的演变，当前重要特征是供应过剩和需求低迷。也正因如此，市场普遍认为，今明两年原油价格上涨空间有限，很难超过每桶80美元的均价。

在截至10月29日的10个交易日中，布伦特原油期货有8次盘中冲高回落，6次盘中低位下跌。而在以色列展开报复行动前，30天实际年化布伦特原油期货波动率飙升至11个月来的高点，环比上涨3.1%，反映了市场起伏的状态。

世界石油市场的基本面没有多少变化，全球石油需求仍然低于新冠疫情前水平。国际能源署的数据显示，2024年上半年，全球石油需求的平均增长幅度仅为80万桶/日，而2023年的增长幅度为230万桶/日；今年三季度，全球石油需求增长幅度为68万桶/日。根据渣打银行的统计，全球石油需求在8月份为1.0379亿桶/日。亚洲主要石油进口国需求下降对全球石油市场产生了重大影响。



车辆停在美国弗吉尼亚州维也纳的一座加油站内。新华社记者 刘杰摄



在各大能源机构中，国际能源署认为全球石油需求将在2030年前达到峰值，美国能源信息署预测需求高峰将在2050年到来，而石油输出国组织(OPEC)则认为需求高峰将是2045年。渣打银行预测，全球石油需求将在2030年达到1.102亿桶/日，并在2035年进一步增加到1.135亿桶/日。

这也是为什么高盛预测在供应充足和闲置产能充裕的情况下，明年油价平均水平将为76美元/桶，上升空间有限。该研究机构报告认为，中期油价在每桶70美元至85美元面临双重压力，但总体上略微偏向下行，因为高闲置产能和潜在的更大范围的贸易关税带来的价格下行风险可能更大一些。

再看供应方面。尽管OPEC和OPEC+不断通过减产协议来维持油价，但其他非OPEC产油国的石油产量却在持续增加。美国、巴西和加拿大等国石油产量近年来保持增产势头，预计2024年全球石油产量将增

当地时间10月30日，南非财政部长伊诺克·戈东瓦纳向南议会发表《2024年中期预算政策报告(MTBPS)》时指出，南经济增长战略将集中在4个关键领域，即保持宏观经济稳定、实施结构性改革、建设国家能力、支持旨在促进经济增长的公共基础设施投资，以此实现支持包容性经济增长所需的财政可持续性，以及应对未来面临的重大财政和经济风险。

保持宏观经济稳定旨在通过建立稳定、透明和可预测的宏观经济框架，为企业和家庭的储蓄、消费、投资和增长创造有利环境。其中，锚定通胀预期对于宏观经济政策框架至关重要。伊诺克·戈东瓦纳表示，南政府将继续致力于评估货币政策目标的适用性，并改善宏观经济政策协调的杠杆作用。

实施结构性改革着眼继续增强经济以提高生产力和国际竞争力，以及加速包容性经济增长并促进急需的就业机会。实践证明，实施结构性改革可以减少经济瓶颈。为此，南政府愿与企业进行有效合作以实现共同利益。

建设国家能力的目标是向公众及社会提供合理、可靠的公共服务标准，并为经济增长和更多的就业创造必要的环境。

支持旨在促进经济增长的公共基础设施投资，将通过加强规划、评估、承包、融资以及监测，吸引有效的基础设施投资，加快基础设施建设，促进经济活动并实现更高的增长。南政府正在实施基础设施领域改革，创造条件吸引私营部门更多参与公共基础设施投资，包括动员大量私营部门的融资和技术专长，以弥补公共部门的能力不足。同时，政府正在规划、准备和设计相关项目及清单，有望推出一系列可推向市场的可靠项目，并在修订关于政府与社会资本合作伙伴(PPP)法规，以简化开展这些项目的要求。修订后的法规将于今年11月底前公布，并将于2025年度至2026年度实施。

相关战略突出了基础设施建设领域改革在推动南经济迈向更高水平和更具包容性增长道路中的重要性，其中一大亮点是创造条件吸引私营部门参与更多的基础设施投资及建设。此举将对南实现促进经济增长、扩大公共基本服务覆盖面，以及创造就业机会等发展目标产生积极影响。目前，南政府正致力于改进基础设施领域相关财政支持工作，包括针对大型基础设施项目的预算基金流程、配置及评估，调动公私部门力量增加投资者数量等。

南非相关专业人士指出，南经济增长战略强调基础设施领域投资及建设的重要性，这将为中南两国进一步加强在南基础设施领域经贸合作提供新机遇，有助于中国相关企业了解南政府的项目及清单，用好政策工具，参与在南基础设施领域的双边经贸合作。

本版编辑 刘畅 美编 倪梦婷

深圳北站

着力提质改造 破解客运难题

在寸土寸金的深圳，粤港澳大湾区重点交通枢纽深圳北站站场面积虽不大，但发送旅客人数逐年递增，2023年位居全国高铁车站旅客发送量第5名。特别是今年进入10月份以来，深圳北站3次刷新客流历史纪录，10月1日发送量达32.66万人次，同比增长近2成。近3年，这座原设计最大发送量仅为12万人次的高铁车站，围绕旅客进站、候车、出站流线提质改造，大力破解客流激增下旅客进出车站的痛点难点，让广大旅客出行更加顺畅和舒心。

破解高峰期旅客30分钟进不了站的痛点

“因为运输能力不断拓展，车站客流增长远超原设计能力，在提质改造前，利用1000平方米的‘蛇形’铁栏杆围区，引导旅客实名制验证、排队进站，之后再通过隔离带排队安检。”10月19日，深圳站深圳北客运车间一班值班员戴隆平指着东广场颇有感慨：“以前节假日高峰期，没有30分钟时间，旅客无法进入候车室。”

自2011年底正式开通运营以来，深圳北客运车间组织遭遇巨大的挑战。车站候车室面积仅3.9万平方米，只有11个站台20条股道，东西2个进站口客流严重不均，东边3条地铁线交汇，还有公交、的士站，客流占80%以上。东进站口距离最近的地铁出口仅10米，高峰时段，大量旅客从地铁出口蜂拥而至，特别容易造成堵塞。此外，车站没有设计落客平台，旅客打车或自驾都很不便，客运组织难度巨大，工作人员异常辛苦，网络上旅客的吐槽不断。这些让深圳北站在特区经济持续腾飞以及粤港澳大湾区融合发展的背景下，显得格格不入。

“深圳北站不仅是一个重点交通枢纽，而且是大湾区的一扇重要窗口，代表着先行示范区的形象。我们从2021年6月份开始，由分管深圳北站的副站长欧阳巍牵头组织，成立深圳北站客运提质工作专班，将破解旅客进站排队时间太长的痛点做为提质改造的出发点。”深圳车站站长易剑波说。

工作专班首先去上海虹桥、杭州东等高铁大站调研学习，然后结合深圳北站白天、夜间、周末、节假日客流特点，先后制定10余套方案，反复推敲测试，突破固有思维，率先创造性地将实名制验证与安检查合一，验证与安检口距离由67米缩短为2.5米，并建成模块化：4台自助验证闸机加1台人工验证对应2台安检机组成一个进站单元，验证人员兼顾安检引导员。这一改变，把1000多平方米区域的“蛇形”排队铁栏杆

全部拆除，彻底解决验证排队、安检又排队等重复排队的问题，让进站变得顺畅起来，不仅提高了通行效率，还减少了30多名工作人员，压缩了用工成本。

经过改造，东进站口引入多功能处置台28个，在安检上方增设高清电子引导屏共计123米，配置安检录入系统28套、自助快递柜28套，全面提升安检效率及禁限品处置效率。

破解高铁大站内人群过度拥挤的难点

大量旅客进站后，面积有限的候车室如何避免过度拥挤？深圳北站想方设法，尽力扩大候车空间。在广铁集团的大力支持下，他们先做“减法”，把候车室中央的商铺、广告牌等全部撤销、拆除，将重点旅客候车专区“爱心家园”转移到东进站口旁，腾出2500平方米的空间。同时，将座椅从2500多张增加到5000张，且由不锈钢更换为PU材质，更加舒适美观。

与此同步，一系列“加法”逐一实行。东进站口人工验证通道由8条增至10条，自助验证闸机由24台增至39台，进一步提高旅客进站效率；站内22台大型空调、4个厕所全部更新改造，提升旅客候车体验；安装5G公网基站20个，进一步保障客流高峰期的通信网络顺畅。

深圳北站所在的龙华区民治街道为车站新建了重点候车区，设置了东、西候车室打卡墙，进一步增强不同需求旅客对车站的满意度。

随着高铁路网加密、跨线列车增加，深圳北站枢纽地位不断增强，每天中转换乘旅客达到6—8万人次。这又出现了另一个难题：由于深圳北站是“上上出”的高铁站，旅客从站台乘扶梯来到出站通道后，有的要出站、有的要从中转口换乘，容易发生拥堵。

如何在不大幅投入和改变现有格局的情况下提速旅客中转换乘？这又是一个摆在专班面前的难题。欧阳巍副站长带领专班人员通过巧妙反向推导，将中转换乘的闸机往候车室方向移动15米，原有的凹处面积全部利用成为缓冲区面积。这一改变看似不大，却全面优化了深圳北站内中转换乘和出站的流线，自此客流高峰期因中转换乘导致出站拥堵的状况不再出现。

为更大释放运输能力，今年国庆黄金周之前，车站为第一站台加装自动扶梯，打通候车室与第一站台的梗阻。“我们对深圳北站这项改造使得基本站台到发能

力提高了30%，同时又减少工作人员15人，提高了劳动效率。”深圳北站党委书记易非凡介绍。2023年，深圳北站劳产率位居广铁集团第一。

破解高铁大站旅客快速出站的堵点

高铁大站必须具备快进快出的优势，才能避免旅客积压滞留。深圳北站结合客流趋势和场地特点，大胆创新，将出站口的闸机迁移到站外，扩大缓冲区域，今年还新增出站闸机43台。今年国庆返程高峰期，每小时超2.5万人次的到达旅客实现快速出站。

深圳北站还积极对接地方政府寻求支持，进一步方便旅客出站。经过沟通协调，地方政府更新和增加深圳北站在出站口闸机，进一步提高旅客出站速度。同时，在车站客流高峰期，地方政府派出志愿者、增派安保人员加强出站引导，加强公交、地铁接驳配套。

深圳市相关部门伸出援手，投入1000万元资金用于改善深圳北站的南北通廊以及东、西进出站口的指示系统。旅客下车后，在通廊可以清晰地看到指示牌，指引旅客前往东出站口乘坐地铁、公交或的士，指引旅客前往西出站口乘坐网约车。在节假日期间，指示系统还会显示“地铁运营时间延长至凌晨2点”的提醒，为旅途疲惫的旅客提供便利，让他们一下车就能感受到这座城市的温馨与关怀。

在深圳北站，客运服务工作的提升也是提质改造的重要一环。在客流量节节攀升的同时，深圳北客运车间不断完善服务措施，提升服务水平。今年以来，深圳北客运车间“迎春花”服务队已累计处理旅客咨询及求助9000多次，帮扶特殊重点旅客出行27643人，收到旅客表扬电话和锦旗2282件，收到旅客通过12306转来表扬电话4500多个，为2023年的5倍。

客流潮涨，催生发展新动力。深圳北站通过3年来紧张有序的客运提质改造，大胆革新、挖潜提效，突破日发送26万人次的瓶颈，轻松冲上日发送30万人次大关。深圳北站2023年到发旅客逾1亿人次，进一步加速粤港澳大湾区人员流动和经济要素流转。

“客运就是一门技术活。”欧阳巍副站长发出由衷感慨，只有从破解旅客出行痛点难点出发，通过认真探索和艰苦实践来推进客运提质，才能让广大旅客出行体验更美好。

(数据来源：广铁集团) ·广告



改造前的东进站口



改造后的“验检合一”模式



改造后旅客便捷换乘