

· 列国 ·

日本

政府拟向尼日利亚出口交通系统

日本政府正在开始讨论向尼日利亚出口日本的交通系统，将在3月向当地派遣日本国际协力机构(JICA)的调查团。

据悉，在尼日利亚最大城市拉各斯约24公里规划区内,调查团将摸索采用日本“百合海鸥号”交通技术的可能性,工程费预计达到1000亿日元左右。如果日本企业能够获得订单,日本政府将通过日元贷款给予支持。

该线路连接拉各斯岛和维多利亚岛，由拉各斯州在2009年规划,力争在2022年开通。随着经济的发展,拉各斯的堵车现象日趋严重，希望构建新的公共交通网来缓解压力,调查团将分析当地需求和铺设技术课题。“百合海鸥号”铁路建于东京临海地区,采用橡胶轮胎,适合急弯和陡坡,符合拉各斯的需求。不仅是线路铺设和车辆引进,日本企业还希望获得信号系统和设施管理方面的订单。

此前，日本首相安倍晋三提出要推进“高质量的基础设施出口”，本次将作为其中一环。基础设施不完善的非洲国家较多,日本希望通过出口交通系统,将尼日利亚作为向非洲出口基础设施的起点。

今年初,日本政府便打算进一步加强对日企争夺更多海外基建项目订单的支援。这不仅可以扩大日企的海外收益,还可以通过建设高质量基础设施加强与新兴市场国家的关系,作为外交手段也具有重要意义。

德国

默克尔称不会改变现行难民政策

德国总理默克尔2月28日晚接受德国媒体采访时说,德国政府不会改变现行开放的难民政策,不会设置接收难民人数上限。

默克尔当晚接受德国电视一台专访时说,政府正致力于减少德国境内难民数量。但她再次表示,反对设置接收难民人数上限。

默克尔说,难民危机带来的挑战是她任期内前所未有的。如果一些欧盟国家关闭其边境,其他国家势必受到牵连,欧洲必须团结一致,展现人道主义精神。

这是默克尔自去年10月以来第二次就难民问题接受电视专访。德国电视一台2月初进行的民调显示,超过80%受访者认为德国政府已失去对难民问题的控制,63%受访者认为应设置接收难民人数上限。默克尔的民意支持度更是下跌至2011年8月以来的最低值。

德国难民形势持续严峻。据德国官方统计数据,2015年在德国登记的难民数量已超过100万。大量难民持续涌入,引发德国社会种种问题,默克尔因其较为宽松的难民政策饱受指责。德国联邦议院2月25日投票通过新的难民问题一揽子法案,从难民遣返、家庭团聚等方面进一步收紧难民政策。

匈牙利

总理抨击欧盟移民政策

匈牙利总理欧尔班2月28日在首都布达佩斯发表国情咨文,对欧盟的移民政策进行抨击。

欧尔班说,前往欧洲的人口迁徙是可以遏制的,但问题是欧盟连保护自己的意愿都没有。他表示,欧盟“梦游般的移民政策”违背了人们的意愿。欧盟强制性分摊难民正在瓦解欧洲人民间的联盟。

欧尔班在谈到政府倡议就是不同意欧盟强制向匈分摊难民举行全民公决时说,全民公决针对的并非匈牙利已向欧洲法院起诉的难民配额,而是将于3月提上议事日程的强制性配额。

欧尔班表示,匈牙利将加强边境保护,如果需要的话将保护匈牙利边境全线。他说,匈牙利已向边境增兵,他已下令对建设匈牙利与罗马尼亚的边境防线做准备。

去年12月3日,匈牙利向位于卢森堡的欧洲法院递交诉讼状,反对欧盟按照配额强制分摊难民。今年2月24日,欧尔班宣布政府已决定就是不同意欧盟强制向匈分摊难民举行全民公决。他没有透露举行全民公决的具体日期,但表示全民公决问题已提交国家选举委员会公证。

2015年,从塞尔维亚和克罗地亚进入匈牙利的难民和非法移民超过39万人。自匈牙利政府采取措施后,非法入境人数锐减,但近来从塞尔维亚入境的非法移民增多。

北京商报综合报道

编辑 初晓彤

美编 贾丛丛

责校 林海英

电话:64101949 bbtzbs@163.com

学院派奥斯卡养成记

对上学院派奥斯卡的口味,莱昂纳多用了22年。相比之下,连续两年夺得最佳导演的伊纳似乎已经找到了最佳“打开模式”。1991年,与《荒野猎人》题材相近的《与狼共舞》横扫奥斯卡7项大奖;25年后,导演亚利桑德罗·冈萨雷斯·伊纳从颁奖人手中接过小金人的时候,依然特别提到“谢谢学院,我简直不能相信”。

“百年老店”

88年来,可能“好莱坞之王”——米高梅公司总经理梅耶自己都没有想到,如今的奥斯卡光环会吸引到政治、商业、文化、娱乐等各方面。一战后的十年给了美国电影最好的时光,欧洲满目疮痍,百废待兴,电影业进入低谷。美国电影以此为契机,开启了好莱坞第一个黄金时代。

1928年5月,梅耶在一次晚宴上,向在座的同行提出了一个设想:“应该把好莱坞的精英分子们都集中起来,组成一个团体。它包括演员、导演、编剧、摄影师,当然还有制片人。使他们成为好莱坞的支柱,让他们调解纠纷,或者在制片厂里起疏导作用。”

一周之后,梅耶草拟了一份关于成立“美国电影艺术与科学学院”的提案,学院的首任主席是米高梅旗下的当红影星道格拉斯·范朋克。从第二年5月16日第一届奥斯卡奖举办一直到今天,奥斯卡奖就成为美国影艺学院的“主营业务”和该机构的代名词。

北京电影学院教授陈山在接受北京商报记者采访时表示:“美国电影艺术与科学学院之所以能够成就今天的奥斯卡奖,在于学院基本涵盖了美国电影圈方方面面的权威人士,不仅包括导演、演员,还有专业影评人、权威舆论家等。和很多欧洲电影奖不同,得奖影片也兼顾了文艺片与商业片的平衡。”

“学院派奥斯卡实际上基本符合美国中产阶级的社会取向,即它的标准符合中产阶级趣味、价值观、文化口味,获奖影片基本规避大阴谋敏感题材,也就实现了与美国主流文化的有效对接,同时兼顾市场化也获得了高度的行业认可。”北京电影学院副教授张冲在接受北京商报记者采访时分析道。

谁来投票

只有从未割裂的审美品位,才能打造绵延不断的“百年老店”。能成为全世界影响力最大的电影奖项,奥斯卡除了对本身规则的严格执行外,就是评委口味的延续性。

奥斯卡是由美国电影艺术与科学学院的6000多名会员投票产生,投票率约在96%,有效选票在5800张,他们用绝对民主、直接选举、一人一票的方式评选出来的。名字叫做学院,但其实是个行业协会,而想成为学院会员却并非易事,美国电影艺术与科学学院会员必须是电影某个领域中最杰出的人士,在通常情况下,

还需要同一领域中2名会员的推荐。

学院下设编剧、演员、摄影等13个分会,评选时各自投票。对于专项奖如最佳化妆、最佳视觉效果等,由学院内分属不同分支的专家们投票产生,获得最多票数的5部影片获得提名,提名采用“偏好投票制”。

第一阶段是选出入围名单,每个工种选择自己专业的部分,1200个演员选出最佳男主、女主、男配、女配四个奖项的20个提名,400多个导演选和导演相关的奖项,但是一般来说,最佳影片是参与人数比较多的,几乎是全员参与。

在第二阶段的选拔里就不分门类了。“为什么说提名重要,它基本上是你这个行业里精英的选择,是极大的认可。但有一点我们都知道,学院的这些评委口味非常接近和固定。他们中90%都是一些在美国中西部、南部的州出生,生活在洛杉矶和纽约,70岁左右的白人男性,也就是我们常说的‘老白男’,他们就是奥斯卡。”研究奥斯卡多年的影评人毕成功谈道。

生财之道

复选的选票由普华永道四名会计师统计,普华永道会计公司采取最古老的措施——人工计票,坚决不用电脑,所以雇用黑客作弊肯定没门,保密工作远胜于美国政府。同时为了追求电影评选的独立性和权威性,该机构并不接受任何

引入投资 沙特美国重修旧好

根据沙特财政部网站公布的数据,2015年沙特石油占国民收入的比例由87%直降至79%。伴随着油价暴跌,2016年该国的预期财政赤字甚至高达870亿美元。为减轻政府经济压力,沙特宣布在今年将增加以消费税为主的收入并削减社会福利。

此刻,沙特降低对石油收入的依赖度已是箭在弦上。作为沙特最大的贸易伙伴以及最大的投资国,美国自然成为沙特眼光所及的第一站。早在去年9月,沙特国王在访美期间出席美沙投资论坛时便已做好“铺垫”,称希望美国企业前往沙特参与金融、银行、能源、矿业、基础设施等工业领域的投资合作。

去年,沙特还计划开放该国年收入达千亿美元的零售市场,这也是海湾地区最大的零售市场。根据经济学人智库的预测,到2019年沙特的零售收入将超过1300亿美元。此外,沙特证券市场也在去年6月向海外投资者敞开大门。不过由于开放之前的估值偏高,海外投资者在沙特资本市场的投资比重还不足1%。

北京商报记者 陶凤 初晓彤

日本东电前高管因福岛核事故被起诉

日本东京检方昨日以涉嫌过失致死罪,向东京地方法院强制起诉2011年3月福岛核事故期间东京电力公司的3名高管,追究其刑事责任。

这是福岛核事故后首起涉及该事故的刑事诉讼案。被强制起诉的3名东电前高管分别是:前会长胜恒久、负责东电核电业务的前副社长武藤荣、负责东电与政府联络的前副社长武黑一郎。根据检方刑事诉状,这3名前高管在预见福岛核电站可能因海啸受淹的情况下,未采取恰当安全防护措施,造成核电站发生氢气爆

炸,致使爆炸现场13人受伤,并导致核电站附近一家医院44名入院患者被迫疏散,后因病情恶化死亡。3人涉嫌过失致死罪。不过,3名被诉高管否认对核事故负有责任,他们将在审理中做无罪申辩。

由福岛核事故受害者组成的“福岛核电站起诉团”从2012年起就要求东京检方刑事起诉对该核事故负有责任的东电高管,但检方两次做出“不予起诉”的结论。在起诉团申请下,东京第5检察审查会2015年7月决定强制起诉胜恒久等3人。

据新华社

欧盟清洁能源汽车路漫漫

数据显示,欧洲94%的交通运输依赖石油,且其中84%的石油要进口,仅2011年的“石油账单”就高达每天10亿欧元,严重影响能源安全,同时也给环境带来日益严重的不良影响。因此对欧盟来说,交通业可持续发展亟须替代能源来打破对石油的依赖。

目前,欧洲市场上并不缺乏清洁能源汽车,也不缺乏成熟的技术。但是清洁能源汽车要大规模推广、真正让市场和消费者接受,仍然存在很多障碍。

早在2010年,欧盟委员会就提出一项鼓励发展清洁能源汽车和节能汽车的战略。2011年,欧盟委员会通过“交通2050战略”,希望打破欧盟交通业对石油的依赖,并提出到2050年减少60%温室气体排放的目标。

欧盟向交通领域的科研项目投入不菲,其中2007—2013年间,在欧盟第七个科研规划框架下,就资助40多亿欧元,目的是发展更安全、更环保和更智能的交通系统以造福民众,保护环境,并增强欧洲汽车行业在全球市场的竞争力。其中就不乏开发清洁能源汽车引擎、减少交通业对气候变化影响的项目。

欧盟委员会指出,清洁能源汽车发展面临三大障碍,一是电动汽车价格高,二是消费者接受程度低,三是缺乏充电和充气站点。这三个障碍的解决需要政府出手扶持。2014年,欧盟委员会通过新规,希望通过对比替代能源与传统能源的价格差异,体现替代能源的价格优势,从而向消费者传达出明确的信息,从而真正起到推广替代能源汽车的作用。

在传统燃油汽车时代,欧洲汽车产业被认为是全球的“领头羊”,但在清洁能源时代,尽管欧盟和各成员国推出了不少措施,前景仍不容乐观。欧盟统计局公布的数据显示,从新注册的替代能源小轿车占比例来看,2013年欧盟范围内以替代能源为动力的小轿车仍然仅占极小的市场份额。

据新华社

