

## 解除紧急事态 日本“松绑”

伴随着樱花的开放,日本也步入了疫情的“春天”,1月初发布的“紧急事态宣言”在接近两个半月后画上了句号:活动人数限制放宽、餐企营业时间加长、工作生活逐渐恢复……不过,“解封”并非万事大吉,变异病毒还在肆虐,企业还在艰难求生,疫情防控和经济恢复尚需时日。

## 喘喘不安的解除

当地时间3月22日,日本政府如期解除首都圈4都县紧急状态,对于大规模活动参加人数的上限,从“最多5000人”放宽至“最多1万人”。与此同时,日本政府还宣布,如接下来未出现疫情明显反弹现象,将从4月19日起进一步放宽至“允许容纳人数的50%以内”的人员入场。

在外界看来,此次首都圈活动限制的解除或许与东京奥运会有关,由于东京奥运会比赛场馆集中分布于此,日本政府将判断本次放宽限制的影响,并将其作为确定奥运会观众人数上限的重要参考。

中国社会科学院日本研究所研究员张季风在接受北京商报记者采访时也认为,日本这次解除限制,也是考虑到奥运会开幕在即。虽然没有境外游客,但是本地的观众也应该也要设上限或者有限流等举措。

今年1月,日本政府发布“紧急事态宣言”,在举办大型活动问题上,要求将参加人数限制在5000人以内。此前2月28日解除紧急状态的大阪、爱知等6府县已提前一步放松限

制。此轮限制解除时,日本政府已经向东京、■玉、千叶、神奈川4都县发布该通知。由此,日本本轮从1月8日开始的,接近两个半月的紧急状态全部画上句号。

值得注意的是,虽然宣布紧急事态解除,但日本的疫情蔓延仍然不容忽视。进入3月以来,首都圈1都3县的单日新增确诊病例数继续呈现出停止下降或不降反增的趋势,而变异病毒感染病例也不断增加。为此,日本中央政府和地方政府曾在疫情防控与恢复经济活动之间左右为难。

日本政府也提醒,当前需要警惕新增感

染者数降低的速度出现停滞,日本疫情有再度反弹的风险。为防止疫情再度扩散,紧急事态解除后,政府将强化餐饮业和变异病毒对策,扩充检测、推进疫苗接种、增强医疗资源供给。

另一方面,随着日本樱花季的到来,不少民众都有出游赏樱的打算。东京都知事小池百合子也就此呼吁民众认真遵守防控措施,避免聚集赏樱。

东京大学根据计算模型预测,如果解除紧急状态后民众放松防疫,聚集赏樱、举办欢迎迎新等活动,5月起东京每天新增确诊

## 日本紧急事态概况

## 第一次

2020年4月7日,时任日本首相安倍晋三发布紧急事态宣言。日本历史首次进入紧急事态。

东京、神奈川、埼玉、千叶、大阪、兵库、福冈7个都府县于2020年4月8日进入紧急事态,实施时间持续到5月6日,为期一个月。

要求关闭教育设施、体育设施、集会和展览设施和娱乐设施。

## 第二次

2021年1月7日,日本政府针对首都圈第二次发布了“紧急事态宣言”,实施期限自1月8日至2月7日。1月13日,爱知和大阪等7府县也被纳入到紧急事态实施范围之内。

之后有7个府县相继解除了紧急状态,而首都圈一直持续至3月7日。

3月5日,日本政府宣布再度将紧急状态延长至21日。

病例数可能重回千例以上。而一旦疫情再度蔓延,日本政府将面临是否再次实施紧急事态的抉择。

## 入境限制仍未放松

虽然解除了国内的限制,不过,日本对于境外人员的入境限制仍没有放松。日本入国管理局网站上的更新信息显示,正式宣布紧急状态解除后,在一段时间内,原则上继续延长外国人禁止入境的政策。

根据目前的政策,除少数特殊理由外,外国商务人士、游客、留学生等无法入境日本,基本属于外国人全面禁止入境的状态。同时日本政府再次表明,不会随着宣言解除开放国门,原则上全面停止包括商务人员在内的外国人新入境,此外还将进一步强化入境限制。

根据规定,所有进入日本的人员需要在航班预定起飞前72小时内提交核酸检测证明书,无法提交证明者,将根据《检疫法》规定,不允许登陆日本。如果在出发国家/地区登机前没有持有检查证明,将被拒绝登机。入境后,政府将通过App确认行动轨迹,并通过视频电话确认每天的情况。

同时,为防止变异新冠病毒的流入,以及确保入境检疫机制有效运转,日本将入境者人数调整为每日2000人的上限,其中也包括归国的日本人在内。

此外,日本政府计划进一步加强针对变异新冠病毒的筛选检测、扩充对无症状者的检测规模。日本厚生劳动大臣田村宪久21日说,日本政府正考虑要求所有入境者接受变异新冠病毒检测,以增强边境口岸防疫能力。

## 聚焦经济恢复

对于此轮紧急事态期间日本的抗疫表现,日本首相菅义伟用“巨大成效”来形容。他表示,以缩短餐饮业营业时间为重点的防疫对策,使得首都圈的新增感染者人数约减少了八成以上,病床占用率也减少至40%以下。

虽然防疫效果明显,但首都圈的经济并

不好过。本轮的紧急状态从今年1月8日开始实施,最初设定的期限是到2月7日,随后解除日期一推再推,至今持续了将近两个半月,已经对当地乃至日本的经济造成了沉重打击。

尽管日本政府对于按时关门的餐厅提供一定的补贴,但并不是所有的商铺都能依靠补助存活下去。据日本市场调查公司“帝国数据银行”的调查结果,从去年2月到今年的3月,日本因为疫情影响正在办理破产手续的企业,已累计超过1100家,其中餐饮业为182家,位居榜首。

另一方面,NHK针对日本国内100家企业所做的民调显示,近一半认为2021年内经济恢复至疫前水平无望。分别有超过60%和80%的企业认为个人消费萎缩、严控外出和营业时间是导致疫情下经济难以前进的主要理由。

不过,随着紧急事态的解除,日本首都圈1都3县餐饮店结束营业的时间将由此前的“晚8点”调整为“晚9点”,预计4月后还会阶段性地放宽对营业时间的要求。

张季风也表示,自疫情发生以来,日本就一直采取抗疫与经济恢复并举的措施。之前过早解除过几次紧急事态,所以导致后面疫情又出现反复。但现在日本有了经验和教训的总结,总体来看,解除限制对经济恢复是比较乐观的。

而在中国现代国际关系研究院日本研究所所长胡继平看来,经济恢复和控制疫情对日本政府一直是一个两难的问题。控制疫情和恢复经济,都关系到政府的支持率。疫情形势严峻,经济也受到影响,这也在考验政府的执政能力。紧急事态解除以后,如果疫情恶化的话又是一个挑战,到时候也不排除再回到紧急事态的状态。

张季风还指出,恢复常态还有一个重要的因素就是疫苗接种。据统计,日本目前已订购超过1亿剂辉瑞疫苗,在一线医护人员接种后,按计划4月12日起为65岁以上老人群体接种。如果疫苗进口顺利,日本计划6月底完成七成左右人口的接种目标。不过张季风表示,目前来看日本的疫苗接种进度比较慢,这可能源于民众比较谨慎小心,接种意愿不高。

北京商报记者 陶凤 赵天舒

## F 聚焦

## 首个美墨加铁路网呼之欲出

北京商报讯(记者 陶凤 汤艺甜)北美贸易市场又将迎来新的变局。伴随着加拿大太平洋铁路的“官宣”——收购美国的堪萨斯城南方铁路公司(Kansas City Southern, KCS),首个连接加拿大、美国和墨西哥的铁路网已经具备了雏形。对于已经签署了《美墨加协议》的三国而言,这的确是显而易见的利好。不过,鉴于此前的并购失败经历,加拿大太平洋铁路要想过监管部门这一关,可能还需要时日。

当地时间3月21日,加拿大太平洋铁路公司宣布,同意通过一次现金加股票交易以大约290亿美元的价格,收购美国的堪萨斯城南方铁路公司。按金额计算,这将是北美迄今为止最大的一起铁路并购交易。

就合同具体而言,堪萨斯城南方铁路公司的股东将以持有的普通股,交换0.489股加拿大太平洋铁路的股票和90加元的现金。合并后的公司将是一个规模更大、更具竞争力的网络,运营约20000英里的铁路,雇用近20000名员工,若以2020年的实际收入来算,年收入约为87亿美元。堪萨斯城南方铁路将持有合并后实体约25%的股权。

至于并购的目标,加拿大太平洋铁路已经说得很明确了:“打造第一个连接美国、墨西哥和加拿大的铁路网络”。

公开资料显示,加拿大太平洋铁路公司目前市值约为504亿美元,是加拿大第二大铁路公司。该公司运营着横跨美国和加拿大的货运铁路网,连接加拿大

及美国北部各州,最南延伸至芝加哥。

堪萨斯城南方铁路公司也运营着一条南北货运铁路通道,主要连接美国中部和墨西哥的工业城,在北美贸易的角色也异常重要。去年9月,该公司拒绝了黑石集团和全球基础设施合作伙伴公司牵头的财团的收购要约,该财团对其股票的估值为210亿美元。

从声明给出的地图来看,两家公司的铁路网络可以在美国密苏里州的堪萨斯城无缝连接,从而将太平洋铁路在加拿大、美国中西部和美国东北部的系统点,以及堪萨斯城南方铁路在墨西哥各地的系统点连接起来。

“我们三国之间的《美墨加协议》使得北美大陆供应链整合和提高效率的重要性比以往更高,但是我们向北美运输市场注入的新竞争力已经跟不上这个步伐。”加拿大太平洋铁路公司CEO基思·克雷尔表示。

双方还给出了具体的数据来证明合并后的优势。根据声明,如果合并得以达成,货运公司可以不走公路路线,转走铁路路线。据悉,火车的燃油效率是卡车的4倍,一列火车搭载的货物相当于300多辆卡车,并减少75%的温室气体排放。此外,如合并得以完成,还有可能形成绕过芝加哥这一繁忙且经常拥挤的枢纽的运输网络。

去年7月《美墨加协议》的通过为北美贸易市场打开了新的篇章。中国国际经济交流中心经济研究部副部长刘向东指出,在新的《美墨加协议》中,美国对加

拿大和墨西哥的要价发生了变化,但几方的角色并没有发生太大的变化。

刘向东进一步分析称,美国一直心系产业链、供应链的安全问题,虽然近些年在政府的呼吁之下,制造业回流有一定的起色,但是终究竞争力是不强的,所以美国需要依赖第三方的市场,可以利用《美墨加协议》来培育墨西哥,后者扮演制造中心的角色,加拿大则成为能源、资源中心等。

不过,这笔交易最终能否成行还难说,还需要获得美国地面运输委员会(STB)的批准。而在该公司此前的并购之路上,STB一直扮演着不太友好的角色,加拿大太平洋铁路公司曾两次尝试购买美国铁路企业,但均未成功。STB在2001年更新了合并条例,要求I级铁路公司合并时,必须表明交易符合公共利益。据加拿大太平洋铁路公司预计,STB对此次交易的审查将于2022年中完成。

除了监管的拦路石之外,刘向东还提到了一点,虽然加拿大方面有借此收购降低地面物流的成本,但在运输基础设施这方面,北美原来是以航空为主,铁路运输的价值在哪?若要进一步规划建设铁路网络,也会涉及到谁来投资、谁来建设的问题,对于美国而言,包括中长期投资、征地等在内的都是基础设施建设需要考虑的问题。

对于监管以及未来的建设规划等问题,北京商报记者联系了加拿大太平洋铁路公司,不过截至发稿还未收到具体回复。

## · 图片新闻 ·

## 美国集会抗议针对亚裔的歧视和仇恨犯罪



3月21日,在美国纽约,人们集会抗议针对亚裔的歧视行为和仇恨犯罪。新华社/图

美国纽约市近日举行多场游行集会,抗议针对亚裔的歧视和仇恨犯罪。集会民众高举“停止仇恨亚裔”“种族主义是病毒”和“停止针对亚裔的暴力”等标语,谴责种族歧视和仇恨犯罪。

19日-21日,在纽约曼哈顿南部的联合广场连续三天举行游行集会,抗议针对亚裔的歧视和仇恨犯罪,每天都有数百名民众参与。

参议院多数党(民主党)领袖舒默19日在出席集会时说,针对一部分人的暴力和偏执就是针对所有人的暴力和偏执。他呼吁人们在遭遇种族歧视时大胆发声。

美籍亚洲人联合会谴责了日前发生在亚特兰大的枪击事件,呼吁解决纽约市乃至全美的暴力问题,并对帮助弱势群体的社区建设项

目提供预算支持。

美国华人精英组织百人会和美国反诽谤联盟日前也发表联合声明,呼吁针对亚裔的排外情绪和仇恨说“不”,敦促官员和执法部门紧急解决针对亚裔美国人等群体的歧视和暴力问题。

美国佐治亚州亚特兰大地区16日发生3起枪击案,造成包括6名亚裔女性在内的8人死亡。尽管警方尚未确定嫌疑人的作案动机,但近来在新冠疫情下美国针对亚裔的暴力事件不断增加。美国朝野许多人士认为,亚特兰大地区发生的枪击案是针对亚裔的攻击,嫌疑人作案动机至少部分缘于对亚裔的偏见。

据新华社