

# 俄亥俄的“生化危机”

## 致命的氯乙烯

美国俄亥俄州自然资源部当地时间13日表示，污染物已波及7.5英里的河流，至少有3500条鱼因与火车脱轨有关的中毒而死亡。

此前在当地时间2月3日晚，一列搭载危险化学品氯乙烯的诺福克南方列车，在俄亥俄州脱轨后引发火灾。社交媒体上当地居民拍摄的画面显示，事故现场火光冲天、浓烟弥漫。据悉，大火从3日21时延续到次日早上。

据了解，氯乙烯是一种危险物质，在室温下为无色易燃气体，工业上大量用作生产PVC塑料的单体。同时，氯乙烯被美国国家癌症研究所认定为致癌物质，长期吸入氯乙烯“可能与脑癌、肺癌和一些血癌有关”。氯乙烯燃烧时可产生光气和氯化氢等有毒气体。光气可致人呕吐和呼吸困难，在最急性接触中甚至可能导致死亡。

埃默里大学罗林斯公共卫生学院环境卫生教授Dana Barr称，氯乙烯不稳定，其在环境中的寿命非常短，但现在的问题是氯乙烯的量并不少且已进入水或土壤中，这将导致氯乙烯持续释放。

“如果一个区域中存在极少量的氯乙烯，它最多会在几分钟到几小时内蒸发掉。但问题是，氯乙烯不是少量的，且现在很可能会持续释放氯乙烯气体，在接下来的一个月里，我可能会更加关注空气中的化学物质。”Barr说道。

不过，一位化学专业人士对北京商报记者表示，氯乙烯的危害不止于此，它在低温和不充分燃烧下会产生二噁英。二噁英是一种具有较强生物毒性的有机化合物，其毒性是氰化物的130倍、砒霜的900倍。它具有不可逆的“致畸、致癌、致突变”毒性，一旦渗透到环境中，它很难自然降解消除。

## “环境正常”vs长期风险

事故发生后，俄亥俄州的应急部门紧急疏散了事发地周围的数千居民。同时，政府决定在载有氯乙烯的五节压力罐车厢实施有限的释放燃烧，并将氯化氢和高毒性光气排放到空气中。有关部门表示，这是为了在受控

十多天前，一列火车在美国俄亥俄州脱轨引发大火，并导致有毒气体氯乙烯泄漏。对于附近的居民而言，这无疑是一场噩梦般的场景。当地政府在发布疏散令的3天后称，危险已解除。但不少返回的居民表示，空气中弥漫着奇怪的气味，动物仍不断死亡。双方各执一词，列车运营商诺福克南方公司也成为了风暴中心。这家公司被曝出并非首次出现类似事故，还曾帮助游说反对提高铁路安全的法规，而这些法规本可减轻甚至避免这场灾难发生。



美国俄亥俄州东部小镇东巴勒斯坦城列车脱轨事故现场

2月6日，美国俄亥俄州东部小镇东巴勒斯坦城升起浓烟。新华社/图

环境中清除高度易燃、有毒的化学物质。

然而，在此过程中，小镇的天空出现滚滚黑烟，之后有周边居民抱怨头痛和身体不适。2月8日，俄亥俄州和宾夕法尼亚州政府均表示，在事故区域和周边居民区所采集的数百个空气样本中的毒素水平低于危险标准。俄亥俄州的应急部门已于2月8日表示，疏散的居民可以安全返回城镇。

关于水质问题，事故发生地东巴勒斯坦城的市长特伦特·科纳威12日表示，环境保护局官员每天都在监测空气和水质情况，目前没有发现异常。该镇有封闭的供水系统，因此当地的供水“是100%安全的”。

不过，不少当地居民咽不下这颗“定心丸”。东巴勒斯坦镇居民莫拉·托德计划和家人一起暂时离开该地。托德表示，此前闻到过类似洗甲水和燃烧轮胎混合的刺鼻气味，家人出现头痛恶心症状。“我看了每场记者会，没有任何信息让我觉得这是一个基于数据做出的决定。”

截至目前，许多居民并未重返家园。他们表示虽然爆炸风险已经不存在，但担心环境官员才刚刚开始评估的长期风险。CNN报道称，爆炸所带来的“强致癌物”在这两天内或已随雨水蔓延，污染了周边大量土地、空气、水。根据当地居民拍摄的照片显示，包括鸡、

狗和狐狸在内的大量动物死亡，也有人说他们在镇上闻到了化学物质的味道。

此外，附近地区的居民也感到担忧。正在匹兹堡大学读书的林海对北京商报记者表示，事故虽然发生在俄亥俄州，但实际上是在俄亥俄的东北边，离宾州的匹兹堡市非常近。“目前学校没有发任何通知，匹兹堡市也没有任何通知。我现在计划和朋友一起到外地待几天，看看事情的发展。”

除了居民生活，一些人士担忧氯乙烯泄漏事故会污染俄亥俄河和密西西比河流域的水质，从而影响该区域的农业。俄亥俄河是美国流量第三大的河流，由于此地距离密西西

比河也不远，也支撑着全美第二大灌溉系统。

俄亥俄州还临近印第安纳州、肯塔基州、西弗吉尼亚州，这些区域属于美国传统的农业产区，主要种植大豆、玉米、冬小麦、牧草等农作物，还是重要的猪、牛、羊畜牧区。

## 天灾还是人祸

东巴勒斯坦城本来约有4800名居民，事故发生后，附近有约1900名居民撤离。现在，不少人依然“流离失所”。据媒体当地时间14日报道，事故发生地的居民正在对美国诺福克南方铁路公司发起集体诉讼。他们认为，该公司的疏忽行为改变了他们的生活。

报道提到，律师在集体诉讼中称，“由于火车脱轨而引发火灾后释放的氯乙烯是一种已知的致癌物，可能会增加患肝癌和其他癌症的风险。铁路公司应该为居民提供医疗监测，由医疗保健人员定期跟踪、评估和监测”。

此外，有居民在诉讼中提到当地鱼类和野生动物受到环境影响，认为铁路公司没有及时通知居民哪些化学品发生了泄漏。

目前，相关的事故调查仍在进行中。美国国家运输安全委员会正在调查潜在问题发生的时间及工作人员的应对。调查人员称，火车脱轨是由车轴断裂导致，这引发了外界质疑机组人员为何没有事先发现故障点。

对此，美国铁路工人联合会（RWU）表示，在过去10年里，一级运营商（收入最高的铁路公司）大幅增加了平均列车的长度和吨位，同时减少了维护和检查，“这无疑是一个在滴答作响的定时炸弹”。

有报道称，尽管存在工作人员过度劳累和人手不足等安全隐患问题，诺福克南方仍解雇了数千名铁路员工。不仅如此，美国证券交易委员会（SEC）的文件显示，该公司还阻止了一项要求高管“评估、审查和降低危险材料运输风险”的股东倡议。

美国铁路工人联合会表示，俄亥俄州的脱轨事故无疑暴露了美国铁路的系统性问题，即所有运营商都被利润而不是安全驱动。该联合会警告称，如果不对“已腐蚀的行业趋势”采取行动，俄亥俄州的这场灾难只会是更多灾难中的一起。

北京商报记者 方彬楠 赵天舒

## 聚焦 Focus

### 日本央行换帅在即 宽松政策迎分水岭

鉴于日本央行行长黑田东彦将于今年4月结束任期，日本政府2月14日向国会正式提名经济学家植田和男出任下一任央行行长。据日本媒体报道，植田和男毕业于日本东京大学，在美国麻省理工学院获得经济学博士学位，曾师从知名经济学家斯坦利·费希尔。1998年至2005年，植田和男曾担任日本央行审议委员，是零利率政策和量化宽松政策的支持者。

由于日本长期坚持超宽松货币政策副作用凸显，外界普遍预测日本央行下一届领导将对现行金融货币政策进行调整，因此下任日本央行行长人选备受关注。由于过去这一职位长期由央行内部或财务省出身的官员担任，本次政府提名经济学家出任央行行长令市场感到意外。

据报道，植田和男现年71岁，曾担任7年的日本央行理事成员，但其人生中绝大部分时间，都在学术圈中度过。他曾是东京大学的经济学讲师，现在是共立女子大学的教授。

若最终当选，植田和男将成为二战之后首位学者出身的日本央行行长。

植田和男将于本月晚些时候在国会的提名听证会上作证，届时议员们将就他的政策计划对他进行询问。如果获得两院批准，对他的任命将最终确定。不过，由于日本执政联盟在两院都拥有绝对多数席位，因此这一安排实际上已成定局。随着植田和男意外获提名，眼下市场最大的疑问是，

以超宽松政策为核心的“安倍经济学”是否还能继续存在。

自10年前黑田东彦任日本央行行长以来，其基于量化宽松的货币政策推高了日本股市、刺激了国内经济复苏。然而伴随新冠疫情、俄乌冲突等因素影响，这些政策的弊端日益显现：物价高涨，通胀目标始终未能实现。

在去年12月的最后一次货币政策会议上，日本央行宣布调整其收益率曲线控制（YCC）政策，将10年期国债收益率目标区间上限从此前的0.25%上调至0.5%。外界猜测，由于通胀不断上升，黑田东彦的继任者将不得不调整或完全放弃收益率曲线控制计划。

由于植田和男并不经常在公开场合露面，外界对其关于货币政策方向的观点和立场也知之甚少。去年7月，植田和男曾表示，“日本央行需要一个退出（超宽松货币政策）的策略”。他还指出，需要在某个时候认真审视货币宽松结构的未来。不过，植田和男在媒体爆料后不久表示，他认为日本

央行目前的政策是“适当的”，并补充称，央行需要继续宽松。日元也因此回落。

最新的央行行长提名消息出炉后，日元并没有太大波动，显示出市场对植田和男的鹰鸽倾向仍然捉摸不定。前日本央行官员Nobuyasu Atago评价植田和男称，不应把植田归类于“鹰派”或者“鸽派”，他只是着眼于现实并寻求最佳政策决定的人。

植田和男日前对媒体表示，日本央行当前的政策是适当的，目前有必要继续坚持宽松的货币政策。他同时表示，日本面临复杂艰难的经济局面，不能事先预断，应视物价及经济情况灵活应对。

有“日元先生”之称的日本财务省前副大臣榊原英资（Eisuke Sakakibara）称，在新任行长植田和男的（Kazuo Ueda）的领导下，日本央行可能在第四季度加息。

榊原英资预计，随着国内通胀加速，植田和男可能被迫在10月至12月期间采取行动。他补充说，这可能会让日元受益，今年日元兑美元可能会从目前的132左右升至120左右。

对于全球利率市场而言，日本央行一旦退出YCC，其带来的短期市场震荡将不可避免。日元以其极低的利率已然成为世界金融市场的压舱石。一旦日本最终退出低利率，那么全球整体的无风险利率水平也将出现明显抬升。一旦YCC退出历史舞台，那么全球利率水平在短期将很可能像“断了线的风筝”一样大幅抬升。

北京商报综合报道

### 美国CPI涨幅连续7个月下降

北京商报讯（记者 方彬楠 赵天舒）美国劳工统计局2月14日发布的数据显示，美国1月CPI同比增长6.4%，高于市场预期，前值为6.5%，这是2021年10月以来的最小同比涨幅。同时，这也是美国CPI同比涨幅自2022年6月创出40年来峰值9.1%后连续7个月下降。

虽然市场普遍认为，通胀已从去年的历史高位逐步放缓，但美联储将重点关注核心服务通胀的表现，来判断紧张的就市场市场对通胀的影响。

数据显示，美国1月核心CPI同比增长5.6%，同样高于市场预期，前值为5.7%。环比看，美国1月CPI增长0.5%，去年12月则环比下降0.1%。

值得注意的是，此前美国劳工统计局调整了CPI权重和计算方式。据分析，这些调整或将给1月核心通胀带来上行压力，不过有助于压低其后的通胀率。据解析，核心CPI增幅最大的部分是住房、汽车保险、娱乐、服装和家居用品。而二手汽车和卡车、医疗保健和机票价格则出现下降。

此前，就有不少分析认为上月物价涨幅可能会超过预期。首先，美国汽车协会（AAA）数据显示，1月美国汽油价格止跌反弹近10%；其次，二手车价格年初明显上升；第三，美国劳动力市场依然火热，在加剧服务业通胀的同时，也在推高以纽约曼哈顿为代表的部分地区房租。

自去年6月触及近40年高位后，美国物价涨势开始放缓，美联储也从去年12月起放慢了加息步伐。在上月的议息会议

上，美联储主席鲍威尔对通胀前景作出了如下判断，美国经济仍处于缓解通胀的“早期阶段”。商品价格的下降以及显示租赁住房市场近期疲软的数据是一个“好消息”，预计住房服务业的通胀将在下降之前继续上升，但核心服务业还没有看到回落的迹象。

然而，近期劳动力和服务业数据发布导致终端利率的重新定价，目前投资者预计本轮加息周期的峰值将超过美联储此前预估的5.1%，年内降息的可能性已经变得渺茫。市场目前预计，美联储将从目前4.5%—4.75%的目标区间再加息两次，这将意味着再增加50个基点。市场定价还表明，美联储将止步于5.18%的“终端利率”。

本月早些时候，鲍威尔曾表示，美国通胀率正处于下降过程中。他在过去一周重申了这一观点，“通胀下行过程已经开始，而且是从商品部门开始的，这个部门约占我们经济总产值的四分之一”。

鲍威尔也补充称，“现实是我们的反应将视数据而定。例如，如果数据显示劳动力市场依然紧俏或通胀率依然较高，我们很可能不得不进一步采取行动，利率升幅会高于市场所反映的水平”。

富国证券分析师警告说，鲍威尔可能会在更长时间内维持较高利率。“你想想过去十几年的经历，每当经济出现疲软时，美联储就会出手相救，但这次不行，美联储只关心通胀。希望美联储宽松的还算了吧。”