本版编辑：张丹丹
E-mail：t2@studytimes.cn
Tel：010—62807315

编者按：新加坡是中国的友好近邻，两国合作交往广泛而深入。11月6—7日，习近平主席将出访新加坡，对此，新加坡有哪些期待？作为“海上丝绸之路”经过的重要国家，新加坡如何评价“一带一路”？如何从TPP创始国成员的角度来看待TPP以及中国与TPP的关系？带着这些问题，记者采访了新加坡驻华大使罗家良先生。

欢迎和支持任何对双方都有益的合作

——访新加坡驻华大使罗家良

□ 本报记者 史小今

记者：罗大使您好。首先很感谢您接受我们的采访。今年是中新建交25周年。中国与新加坡两国自建交以来，双边关系得到了跨越式发展。习近平主席曾说，中国同新加坡是亲密而特殊的伙伴。新加坡张志贤副总理曾用了16个字形容中新关系，即“广泛实质，互补共赢，与时俱进，引领未来”，怎么理解这16个字？

罗家良：中新两国虽然是1990年开始建立正式的外交关系，但在正式建交之前，两国的领导人就已经互访了。这在国际外交关系上是很罕见的情况。李光耀先生1976年就已经访问了中国，1978年邓小平先生也曾到访新加坡。这两次互访，双方都给予了很高规格的接待。

1990年10月3日双方签署建交协议之后，中新两国合作交往的内容越来越广泛深入。邓小平先生在南方谈话中讲到要借鉴新加坡经验，之后便不断有中国的领导干部到新加坡考察和交流。考察和交流初期，中方主要关注的是经济议题。为了更好地实现经验转移，在李光耀先生的提议下，中新两国在1992年创办了苏州工业园区，通过政府间合作的模式实现经验转移，并以现代工业园区吸引外资。到了2007年，中国越来越重视可持续发展、绿色发展，于是中新两国又启动了第二个国家级合作项目，即天津生态城。在促进经济发展的同时，保护环境，实现可持续发展技术的经验转移。

除此之外，中新两国在广州启动了知识城项目，在成都建立了高科技创新园，在吉林创设了食品安全区等。通过这些项目可以看出，两国在经贸领域的合作关系是不断与时俱进的，针对两国在不同阶段的需求不断进行新的合作。

随着人民币国际化加快步伐，新加坡又启动了离岸人民币中心，只用了两年时间，新加坡就已经是除香港之外的最大离岸人民币市场。还有人才培训合作。到今年为止，已经有近五万名中国领导干部到过新加坡参加培训。十八大以后，我们针对中方非常关心的社会治理、依法治国、廉政反腐、医疗卫生、社会保障、社会和谐等议题，与来新培训的干部们交换经验。

这些就是我们所说的“广泛实质”的由来，双方合作的内容非常广阔。当然，要合作，就一定要有“互补共赢”，让双方都觉得符合各自的利益。现在，中新双边关系最关键的是最后四个字，怎么样引领未来。11月初，习近平主席将访问新加坡，我们热烈欢迎，因为这充分反映了两国领导人和两国人民建立更紧密关系和友好关系的意愿。我们也很希望对未来双方合作进行更深入的探讨。

记者：11月6日到7日，习近平主席将出访新加坡。这次访问，新加坡方面有什么期待？国内反应如何？

罗家良：目前我们都在如火如荼地准备。大家都非常期待习主席的这次国事访问。这是新加坡和中国一路走来的这25年历程中，两位元首第一次在同一年内进行互访。

这次习主席访问期间，两国应该在两方面有重要进展。一是中新自由贸易协定实质的升级。中新自由贸易区2009年落实以来，对两国经贸往来发挥了非常正面的作用。中国在2013年成为了新加坡最大的贸易伙伴，新加坡也成为了中国最大的外资来源国。升级中新自由贸易协定，一方面可以鼓励新加坡企业继续加大在中国的投资，加深两国的经贸关系；另一方面也能向全世界表明中国全面深化改革、打造开放型经济体的决心。同时，双边贸易协定的升级版也可以给我们正在洽谈的其他区域经贸安排带来催化作用。

二是推进中新两国在中国西部探讨设立第三个国家及政府间合作项目。继苏州工业园区、天津生态城之后，中新两国的政府间合作项目将一如既往地与时俱进。第三个项目将以“现代互联互通、现代服务业”为合作主题。这里面包括四大领域：金融互联互通、现代物流互联互通、航空互联互通和通讯互联互通。针对这四个领域，我们与中方共同进行了长期的考察、调研和讨论，已经从中国西部的十二大省市当中选定了三个候选城市：成都、重庆和西安。期待很快向外界公布新进展。

记者：您曾经提到过，新加坡参与中新两国政府间合作项目的宗旨是要具有示范效应。您认为是什么样的示范效应？

罗家良：我说的示范效应，就是说政府不做企业本身可以做的事情。我们的项目推行的是总体规划，是示范性概念。比如苏州工业园项目。当时中国对工业园这个概念还比较陌生，也缺乏设立工业园的经验。在这种条件下，中新两国政府共同打造的苏州工业园区提供了一套既符合中国需求并具有示范性的做法。现在，中国的企业已经完全领悟了发展现代工业园的经验。这类项目也完全可以由市场和企业来进行。目前正在推进的中国西部中新政府间合作项目也将具有这样的示范效应。中国西部相对后发，各项基础设施和人才条件都不如沿海地区，因此，我们希望与中方探讨促进互联互通、推动改革的创新举措，将这一个项目辐射到中国整个西部，并且结合“一带一路”战略，创出一个新的示范点。

记者：新加坡是“21世纪海上丝绸之路”建设的重要参与国，也是最先响应建设“21世纪海上丝绸之路”的东盟国家。您觉得，未来我们应该如何共建“海上丝绸之路”？

罗家良：新加坡欢迎“一带一路”倡议，因为区域有这个需要。现有的机制、组织还不能完全满足区域国家的需求。因为需求很大，所以欢迎所有能够做出贡献的倡议，也欢迎其他国家都能够参与其中。

新加坡在“一带一路”倡议中能扮演一定的角色。新加坡面积小，对基础设施的需求不多。但是，作为区域金融中心及枢纽，新加坡能为基金流通和资讯畅通提供有力的支撑。据商务部近期发布的数据，中国对外投资，在“一带一路”国家当中，对外投资数额榜首为新加坡。我认为这些投资主要是借助于新加坡建的金融及投资管理平台面向区域。



闫书华/摄

“一带一路”倡议要取得成功的最关键因素是怎样把这个倡议从“中国的倡议”变成“我们的倡议”，让区域国家增加归属感和拥有感。在“海上丝绸之路”和“一带一路”的建设过程中需要采取开放、包容的态度。此次习主席访美时也提到了，欢迎各国参加。我认为这是很好的态度。因为区域内所需要的工程项目和需要投入的资金、经验、参与度十分庞大，不是一两个国家能够完成的。我们欢迎任何愿意做出贡献的国家参与其中。

还要将公路、铁路、航空、金融、资讯、通讯等各个领域都吸纳进来，使“一带一路”倡议更加现代化，也让更多的国家参与其中，最终，除了促发展，还能够增加互信，增加相互理解，维持区域和平。

记者：最近一段时间以来，TPP成为中国热议的名词，受到国内外各界的广泛关注。我们都知道，新加坡是TPP的创始国之一。请问新加坡当时为什么要在已有的东盟等经济体之外，再建立TPP这样新的经贸安排？

罗家良：新加坡对自由贸易协定一贯采取自由开放的态度。TPP的前身，现在媒体大多认为是P4，其实，它还有一个更早的前身叫作P5，其中包括新加坡、智利、新西兰、文莱和美国这五个国家。后来因为各种各样的原因P5没有谈成，成为了新加坡、智利、新西兰、文莱四国间的P4协议。之后，美国又要求重新加入P4谈判，陆续又有日本等其他国家加入进来，最终变成了十二个国家，不再以数字命名，改称为TPP。这个协议的出发点就是开放，降低关税，减低各种非关税的阻碍、贸易壁垒，并提高贸易投资便利。

记者：对于TPP对中国的影响，肯定的有之，否定的也很多。您怎么看待TPP对中国的作用和影响？您认为，TPP对中国究竟是挑战还是机遇？

罗家良：太平洋两岸各国都在讨论TPP的作用和影响。我个人认为，对于TPP，我们都应采取公开包容的态度，应该欢迎所有能够有助于区域贸易、经贸发展的、减低自由贸易投资障碍的安排。新加坡欢迎中国在觉得适当的、准备好的时候参与TPP。我也注意到前几天，《学习时报》登的一篇文章，对TPP的影响做了很深入的分析，认为中国应该在适当的时候参与。我非常赞同这个观点。世界的变化不会停留在某时某处，等待任何一个国家。大家都要不断通过自身改革来跟上世界改变的速度。

事实上，我们最终的目标在于世贸组织，希望能够促进和达成新一轮的多哈回合谈判。由于WTO的成员国很多，所以，才先进行周边的、区域性的、双边的经贸安排。这些安排可以给WTO作为基础铺路，与WTO的关系实际上是互补性的。同样的，各个区域安排之间也是互补性的。当然有时候个别区域安排会相互带来一些竞争，但这是可以激发贸易投资更加自由化的良性竞争。

我在中国快四年了，也了解中国当时参加WTO的经验。在讨论是否加入WTO的时候，中国国内也有一点忧心，不确定中国是否准备好了。直到加入WTO之后，带动了国内相关的改革，并且开启了中国十多年的黄金发展阶段。目前，我觉得中国现任领导人也是充满信心地推进改革，所以，我们欢迎中国在准备好的时候也参与TPP。我相信中国完全有能力参与TPP。

记者：除了经济领域，未来中新两国还将在哪些领域进行重点合作？

罗家良：人才的交流和培训，这始终是我们两国合作的亮点。未来，我们还会加深人才方面的交流和合作。

两国关系以民为本。两国在民间有很深厚的感情基础，未来我们还要不断加深这方面的关系，推进民间的合作、交流、互动，同时候给两国人民带来实实在在的利益。除此之外，以经济为依托，扩展到公益、人文、培训等其他领域，形成立体的、全方位的合作。总之，任何对民间、对人民、对双方都有益的合作，我们都支持。

国际政治

法式“农民起义”考量欧盟执行力

□ 蔡恩泽

今夏法国再次上演了一幕养殖户“农民起义”的大戏，他们先是把奶牛牵进超市，抗议经销商压价自肥，接着又封堵公路，阻止来自德国、西班牙运送农产品的载重卡车进入法国境内，理由是邻国的“不正当竞争”让他们有生存压力，日子很不好过。

法国养殖户有“揭竿而起”的传统，动辄上街游行示威，或采取极端的方法要挟政府，要求提高农产品价格。2013年8月，法国西北部的家禽养殖户一夜之间在一家连锁超市附近和公路上怒砸10万多个鸡蛋。住在这一地区的一位保守派议员的办公室也未幸免，门窗上满是鸡蛋黄，一片狼藉。

法式“农民起义”还向欧盟其他国家蔓延。2012年11月26日，为抗议牛奶收购价格太低，来自法国、德国、荷兰等欧盟十几个国家的奶农驾驶拖拉机从各自国家赶往布鲁塞尔。

而令人不解的是，在欧盟经济一体化的格局下，法国当局对养殖户非理性的抗议行为却采取息事宁人的态度，政府在宣布紧急拨款救助的同时，竟然附和示威者提出的“食品爱国主义”“法国品牌优先”的排外诉求，作出退让，以求社会安定。

可是这样做，给欧盟出了难题，如果欧盟其他国家都效仿法国，打着爱国的旗号闭关自守，欧盟经济一体化就名存实亡。

众所周知，欧盟经济一体化的根基是关税同盟。排斥邻国农产品入境，或加征关税，以保护法国本土养殖户的利益，直接触犯了欧盟经济一体化的根基。

那么，是什么原因导致法国“农民起义”连年不断，挑战欧盟经济一体化呢？

这要从欧盟的农业政策说起。1962年1月，欧盟的前身欧共体六国通过了《建立农产品统一市场折衷协议》，这个协议成为欧盟共同农业政策（CAP）的最初框架，其核心内容是，对谷物、猪肉、家禽、蛋、水果、蔬菜、酒七类农产品的市场实行统一管理。次年12月，共同体部长理事会又决定对大米、牛肉、牛奶及奶制品着手建立统一市场，逐步实行统一价格制度后陆续进行扩充，将几乎所有重要农产品都纳入共同农业政策之中。

这样做的目的是为了解决欧洲食品自给问题，通过各国财政支持，大力推动农业生产，主要机制是，因势利导，或按照生产要素对生产者提供的直接资助，或根据生产水平的一定比例提供资助，或对成本主要由消费者承担的产品提供支持，或允许市场自身调节供求波动而只有极少的干预，以此调节市场，保护农民利益。

农业共同政策实施以来，不仅促进了欧洲农业发展，使欧洲发展成农业巨人，保障了食品自给自足，并有余额出口，农产品出口可与美国比肩而立，还对推动欧洲经济一体化建设作出了重要贡献。特别是对农产品的价格支持和出口补贴极大地刺激了各成员国农业生产的发展。作为农业大国，法国大受其惠。

但是，问题也接踵而至。对农产品的价格支持和农业生产补贴，加之农业生产工业化过程造成了产能过剩，农业产出增长超过市场对农产品的吸收能力；巨大的补贴开支给成员国造成严重的财政负担，加大了普通消费者的生活支出；成员国内部利益分配不均，如德国承担了总体预算的29.2%，却只能得到14.8%的回报。

长期以来，农业补贴一直是欧盟最“烧钱”的支出之一，每年数百亿欧元的补贴占欧盟年度预算的40%左右。而随着欧盟的扩容，财政负担的农业补贴越来越沉重，对农业的特殊补贴政策有所动摇。

欧盟试图通过改革，在适当加强市场机制的同时，解决农业补贴的财政包袱。但由于农业政策涉及成员国1300万农民的切身利益，农业补贴一直是欧盟内部的敏感领域，改革的努力举步维艰。

2008年11月，欧盟成员国经过马拉松式的谈判，最终就改革欧盟农业补贴等共同农业政策问题达成妥协，根据协议，此次改革最重要的一项内容就是不再依照产量多少来决定农户领取的补贴数额，农业补贴将进一步与产量脱钩。

然而这样做，对法国冲击最大。身为农业大国，得到的农业补贴实惠最多，十年前法国农业净收入的九成以上来自欧盟的农业补贴，一直以来抱着欧盟财政补贴的“奶瓶”，在有滋有味地享受“受益国”待遇的同时，也削弱了本国适应市场机制的能力，这就是今日法国频繁发生“农民起义”的重要原因。

而今日之欧盟，问题频现，法国冻结俄罗斯资产，也套上了被俄反制的绞索。而作为法国牛肉的第二大出口国，债台高筑的希腊无力偿付法国的出口外汇。在此情势下，法国国家财政对农业的支持也显得力不从心。同时，政府对养殖业产业链上的各个环节，譬如种苗繁殖、饲料生产、养殖、屠宰、加工、卫生防疫、广告、物流、经销等缺乏有力的协调，导致各个环节各自为政，最终导致价格上涨，并形成恶性循环，缺乏出口市场竞争力。

法国当务之急应在恪守欧盟经济一体化的原则下理顺本土农产品的价格关系，适应欧盟内部的市场竞争。而欧盟也要提升执行力，在驱除贸易保护主义的同时，在欧盟成员国之间平衡利益关系，尽量避免法式“农民起义”对欧盟经济一体化的肢解。

热点透析

域外镜鉴

交通安全从驾驶员管理抓起

□ 丑则静

世界卫生组织（WHO）2013年发布的《道路安全全球现状报告》所提供的资料显示，道路交通伤害已经成为全球第八大死因，尤其是成为15—29岁人群的主要死因。如今，交通安全事故发生率仍保持着较高的年增长速度。由于发达国家在交通运输安全的管理与研究方面起步较早，形成了较为有效的管理体系，学习与借鉴他们的先进理念和成功经验，很有必要。

美国：政府管理与民间调研相结合，严防驾驶员疲劳驾驶

美国国家公路交通管理局（NHTSA）对道路交通事故的分析报告指出，在美国，每年近10万起的交通事故是由于疲劳驾驶引起的，疲劳驾驶已经成为美国交通事故高发的罪魁祸首之一。作为在美国的道路安全管理体系中负有重大责任的政府和民间机构，国家公路交通安全管理局与各州交通协调管理委员会等行业协会，通过积极探索，制定了较为完备的驾驶员疲劳驾驶预防与管理政策。

政府层面，通过出台《联邦汽车运输安全规程第395部分》《商用车驾驶员服务时间规定》等法规，对驾驶员特别是商用客车驾驶员的工作和休息时间等做出明确规定。例如：驾驶员在连续休息8小时后，最多允许15小时的工作时间，其中包括10小时的驾驶时间；连续7日内，驾驶员的工作时间累计不得超过60小时；驾驶员完成工作任务后，须至少连续休息8小时。在政策监管方面，主要是通过驾驶员自觉填写行车日志和车辆行车记录仪自动记录两种形式来进行监管。通过驾驶员记录的行车日期、里程，当日驾驶、工作、休息时间等信息，政府部门可以督促驾驶员认真执行涉及驾驶时间的相关规定；通过车辆记录仪提供的单次行车里程、时间、速度等信息，政府部门在监督驾驶员的驾驶行为的同时，可以有效减少疲劳驾驶行为的发生，提高道路交通安全水平。而社会力量在减少疲劳驾驶方面发挥的作用主要体现在对驾驶员、运输工具以及交通设施管理等方面的研究上。对驾驶员主要进行包括动态视野、反应等方面的研究，认定高学历年轻男性，倒班、长途驾驶员为疲劳驾驶的高发人群，为政府部门有针对性的管理提供数据依据。对机动车安全性的研究主要选取事故、驾驶员、车辆和安全管理四个角度，为管理者提供量化安全指标以及较为连续的实时监控信息，从而便于针对高危载体采取相应的预防与应对措施。

法国：理论知识与实践运用相结合，提升驾驶员驾驶技能

同其他发达国家一样，法国的汽车普及率很高，但由于充分利用“电子警察”加强威慑力度，辅之以人性化的交通管理，法国的交通事故发生率一直相对较低，进入21世纪以来，年交通事故死亡人数均保持在5000人以下。在法国，由于“大部制”化的政府架构，道路交通管理部门的名称与职能范围不断发生变化，交通管理措施也不断更新演变，但其中最为核心、也是最为有效保证驾驶员队伍素质的制度，当属严格的驾照考取制度。

“学为所用”的驾照考试制度能够有效减少潜在的危险驾驶员，也会成为低交通事故发生率的基础。同大多数国家相类似，法国的驾照考取制度也由交规考试和道路驾驶考试两部分组成，所不同的是，法国驾驶执照考试的通过率很低。根据法国交通部门提供的数据，法国每年约有350万人报名参加驾照考试，但其中仅有33%的考生能够顺利拿到驾照。交规学习通常历时半年，所学内容涵盖交通安全法规的方方面面以及基本的汽车机械知识。交规考试由40道选择题组成，题目多涉及具体交通状况，考验驾照申请者的处理解决能力。考试题目具有相当难度，且40道考题中错误不能超过5个，否则不予通过。通过交规考试后，是更具难度的道路驾驶考试。2003年法国的交通主管部门针对驾照申请的实践部分考试做出多项改革，为了更好地对准驾驶员进行全面考核，在原有的基础上进一步提高了考试难度。考试时间由原来的20分钟增加到35分钟，在35分钟的考核过程中，任何一个明显的失误都会被判定为不及格。鉴于这项考试的严格程度和低通过率，为保护考官，考试成绩在24小时后才通过信件予以公布。而且，即使申请人通过上述两项驾照考试，也只能获得为期3年的短期见习驾照，以进一步促使新驾驶员安全文明驾驶，减少交通事故的发生。

日本：安全教育与违章处罚相结合，强化驾驶员安全意识

上世纪六七十年代，日本交通事故年死亡人数出现激增，到1970年达到历史最高峰1.7万人。国家在道路安全领域面临的严峻挑战，使得日本在1971年开始制定国家交通安全基本规划，以五年为期为国家交通安全规划目标、任务与对策，取得了显著成效。在2011年日本第九个交通安全基本规划提出，“2015年全国交通事故死亡人数下降至3000人以下，伤亡人数70万人以下，实现世界最安全道路交通国家的目标”。在道路安全状况持续改善的过程中，注重交通安全教育与完善交通违法行为处罚体系发挥了重要作用。

日本始终将安全教育与宣传作为维护道路交通安全的有力措施。日本交通安全教育的独特之处主要表现在两个方面。一是针对性强。日本交通安全教育针对机动车驾驶员、学生以及老人等不同人群，会提出不同的要求。这些要求具有很强的针对性，帮助不同人群在最短时间内了解自身在维护交通安全中最需要注意的内容。二是普及性高。日本少年儿童从小便开始接受交通安全教育，日本交通管理部门也十分重视面向社会的交通安全宣传，积极构建社会化的交通安全宣传教育管理体系，目前日本已形成自觉遵守交通法规与规则的良好氛围。在对交通违法行为的处罚方面，日本将交通违法行为划分为轻度违法与恶性违法两大类，主要通过扣分与扣分并罚款两种行政处罚方式加以惩戒。在具体执行过程中，日本警察掌握较大的自由裁量权，如遇违法交通规定但并未造成交通事故的情形，一般仅采取制止违法行为、给予警告后放行的措施，将交通安全教育融入对驾驶员交通违章处理的过程之中。