

中哈谱写永久全面战略伙伴关系新篇章

□ 哈萨克斯坦·沙赫拉特·努雷舍夫

了丰硕成果，两国关系达到了前所未有的高度——建立了永久全面战略伙伴关系，为加强睦邻友好关系、进一步深化互利合作奠定了坚实基础。

2022年2月，尽管哈萨克斯坦处境艰难，托卡耶夫总统还是参加了北京冬奥会开幕式，并与中国国家主席习近平举行会谈。这足以表明，两国在共同努力下为永久全面战略伙伴关系奠定坚实的基础。

同年9月，尽管新冠疫情尚未得到全面控制，习近平主席出访了哈萨克斯坦，向国际社会展示了两国的高水平伙伴关系和互信，并开启了哈中建交30周年的新篇章。

两国领导人的会晤取得了一系列成果，双方在贸易、经济、农业、金融、水资源和新闻媒体等领域签署了若干政府间和部门间合作文件。双方还就在哈萨克斯坦阿克托别和中国西安互设总领馆、恢复阿斯塔纳与北京的直达航班达成协议，并研究开设鲁班工坊以及共建第三个铁路口岸的可能性。

这一切都表明，哈中政治互信和经贸伙伴关系实现了质的飞跃、迈上了新的高度。

如今，两国之间深化合作、巩固友谊。习近平主席提出的全球发展倡议、全球安全倡议和全球文明倡议旨在推动构建公平、可持续发展的世界，哈萨克斯坦对此深表支持。哈萨克斯坦还支持为解决乌克兰危机而提出的和平计划。

托卡耶夫总统在多个场合一再强调，哈萨克斯坦秉持和平、合作与信任的价值观念。

哈萨克斯坦与中国在联合国、上海合作组织、亚洲相互协作与信任措施会议、“中国+中亚五国”合作机制等多边机构框架下开展了密切合作。

2022年10月，中国时任国家副主席王岐山参加了在阿斯塔纳举行的亚洲相互协作与信任措施会议第六次峰会。王岐山在致辞中强调，中方始终从战略高度和长远角度看待亚信发展。

哈萨克斯坦支持中方今年首次举办“中国+中亚五国”元首峰会的计划。在托卡耶夫总统即将对中国进行国事访问之际，我们期待在加强和进一步发展两国永久全面战略伙伴关系方面达成新的突破性协议。

中国是哈萨克斯坦的主要贸易和投资伙伴之一。根据中方统计，2022年哈中贸易额达到了创纪录的312亿美元。

作为“一带一路”倡议的重要一环，哈萨克斯坦愿同中方就数字丝绸之路、绿色丝绸之路和健康丝绸之路等项目开展更多务实合作，并在数字化、绿色科技和创新等领域推进实施更多项目。我们愿意通过实施新的投资政策来全力支持中国伙伴，这是哈萨克斯坦经济新进程的组成部分。

2022年7月8日起，哈萨克斯坦对中国公民实施14天免签入境政策，该政策颇具成效。近日，中国将哈萨克斯坦列入第二批恢复出境团队游业务国家名单。

我们希望双方进一步促进两国在经贸、人文领域的合作。两国正在探讨互设文化中心和在哈萨克斯坦设立中国知名高校分校等问题，并全力恢复两国青年的文化交流。

我坚信，通过共同努力，我们将开启两国合作与伙伴关系的辉煌新篇章。

（作者系哈萨克斯坦驻华大使）

新加坡如何提升城市交通畅通度

□ 刘 宇



新加坡作为典型的“城市国家”，国土面积只有700多平方公里，由于岛内山脉、水域众多，实际建设面积远低于国土面积。目前总人口约597万，并呈现快速增长态势，是世界上人口密度最高的城市之一，但交通拥堵的情况却很少出现，全年堵车时长仅40小时，平均每天堵车仅6分钟。有研究机构对交通基础设施的可用性、有效性、方便性、安全性和财政可行性等五个方面测评的结果显示，新加坡是全世界交通系统最发达的城市。新加坡政府致力于从规划先行、政府扶持、市场调节、技术赋能等方面提升交通畅通度，建成了高效便捷的城市交通网。

科学规划先行，最大限度减少市民交通总需求

面对人多地少、资源紧张、出行需求激增的现实约束，新加坡把科学制定发展规划作为改善城市交通状况的重中之重。从城市发展规划的角度，制定了带有环状和卫星新城的总体规划，通过快速交通系统将乡镇与市中心连接起来，借助大型综合交通枢纽，连接地铁、公共巴士、出租车等公共交通工具，这些交通枢纽也是卫星城的中心，很好地服务了卫星城的功能实现。同时，这些卫星城又有效实现了人口分流，显著降低了市中心的交通压力。新加坡提出通过完善城市区域功能来缓解交通压力。新加坡将全国划分为5个人口100万左右的大区，包括了55个规划区和2个集水区，各级中心依据人口规模和布局配置了商业、学校、医疗、交通等设施，保障了民生问题可就近解决。得益于系统的科学规划和完善的区域功能，有效降低了市民出行的总需求。从交通规划的角度，新加坡制定实施了一系列政策规划。一是“智慧出行2030”，愿景是构建一个相互沟通、紧密联系的交通系统。该规划提出了三个关键策略和四个主要领域。三个关键策略包括：形成创新和可持续的智能交通解决方案，制定和采用智能交通战略规划标准，各系统间建立密切、良好的合作关系和伙伴关系。四个主要领域是感知、互动、协助和绿色，对交通数据采集、大数据分析、信息交付、数据标准、安全等提出了具体要求。二是“地面综合交通规划2040”，这是新加坡政府面向2040年提出的交通发展规划，订立了三个目标：45分钟整个城市出行和20分钟区域内出行，统筹考虑所有交通方式，实现健康生活和安全出行。

满足出行刚需，建设低价优质高效的公共交通体系

国际公共交通协会主席皮勒·卡尔维特称赞新加坡是“城市公共交通

的典范”。新加坡政府采取了一系列政策改善市民的出行体验，促进公共交通的可持续发展。新加坡陆路交通管理局（以下简称“陆交局”）是陆路交通基础设施建设的主管部门，该部门公布的数据显示，目前已建成横跨全岛的高速公路160公里，地铁轻轨258.5公里，自行车道120公里，平均每日发送乘客274.5万人次；公共巴士345.1万人次，出租车发送乘客58.2万人次，乘坐公共交通是绝大多数市民出行的第一选择。

政府精准调控，持续加大建设投入。对于事关民生出行的刚性需求，新加坡运用政府手段建设了四通八达、网络稠密、方便易用的公共交通体系。政府不断加大对公共运输基础设施的投资，2022年“陆交局”宣布，政府将继续投资200亿新元用于新建地铁，投资50亿新元补贴巴士服务，并在5年内投资40亿新元用于地铁运营，为市民提供价低质优的公共交通服务。

注重市民需求，完善公共交通系统。新加坡将市民需求作为发展公共交通的第一要务，采取多种方式吸纳民意，体现共建共治共享。一方面，开展意见征询，精准优化调整。议员通过每周两次的选民接待日和每半年覆盖选区每户家庭的家访，收集出行建议，了解市民需求，适时优化公交布局，调整站牌设置、停靠站点、残障人士设施，目前约90%的公共汽车站都有休息座和遮阳篷；有针对性拓宽自行车专用道，规范共享单车的管理、使用、停放；在人车矛盾突出的路段，调控信号灯时长、修建过街天桥等。另一方面，动态分析数据，给予专项补助。新加坡公共交通理事会享有公交定价权，会定期追踪每个家庭的公交支出与收入比例，运用大数据分析，动态调整公交票价，确保其处在合理区间。同时，给予低收入群体更多专项补助，资助老人、学生、低收入员工、残障者等群体。过去5年，新加坡公共交通系统的运营成本上涨了60%，票价却下降了2%。

合理设计布局，提升市民出行感受。不同公共交通方式之间的换乘特

别方便，公交站和地铁站的衔接非常紧密，主要有两种布局：一种是公交站和地铁站“背靠背”，即行人从地铁站出来再往回走两步就能到达公交站牌；另一种是“脸对背”，即地铁站出口直接面对公交站，乘客换乘没有里程负担。另外，新加坡还有多个一体化建设的“综合交通枢纽”，整合了地铁、公交、轻轨等多种交通方式，乘客可在枢纽内直接换乘。

运用市场化手段严控私家车数量

基于国家发展的现实，新加坡政府清醒地认识到自驾车是奢侈品，不能搞平均主义，需用市场化方式进行调节，为此自2009年起建立了汽车所有权许可和税收制度，严控私家车总量，逐步降低车辆年增长率。拥车成本的不断上升和公共交通系统的日益完善，使更多市民放弃了拥有私家车。

购车人定期竞拍拥车证。新加坡政府规定，私人买车须先竞拍取得拥车证，拥车证的使用期限为10年，发放数量由政府根据交通情况和道路容量控制，购买价格则完全通过竞拍由市场供需决定。前几年，拥车证的价格在3万至6万新元区间波动，近年受供需和通胀影响，拥车证已上涨到每张11.5万新元。

增大车辆购买税费额度。购车相关税费主要包括汽车所有权费、额外注册费、转让费、进口税等。额外注册费根据车辆基础价决定，总价越贵的车，额外注册费越高。由于新加坡本地并不生产汽车，购车者还需缴纳进口关税以及消费税，分别为车价的20%和7%。这些政策累加的结果使得新加坡的购车成本之高在全球少见。以1.6L的丰田卡罗拉为例，在新加坡购买一辆需7.6万美元，而在同等收入水平的东京只需3万美元，伦敦是2.4万美元。高昂的用车成本使得新加坡的人均机动车保有量仅为每百人9辆，远低于东京的18辆和伦敦的31辆。

增加私家车使用费用。对于拥车人，新加坡增加了汽油费、停车费、

电子道路收费、保险费、维护费用、路税等。汽油费居世界前列，1L汽油约合1.61美元，与注重碳排放的欧洲国家相比，价格也属全球第一梯队；市内出行采用ERP系统计费，对在规定时段进入市中心商业区的车辆进行收费。目前全岛有上百个收费闸门，覆盖各大高速公路和主干道。车辆每次进入控制区都要收费0.55新元，收费标准依车型、日期、时段及道路实时状况而调整。据统计，在ERP系统的运营时间内，每天进入控制区的交通流量减少了20%至24%，行车时速明显提高，道路畅通度显著提升。

推进大数据赋能，构建全方位高水平的智能交通格局

新加坡2014年就提出了建设智慧国的发展愿景，其中智慧交通是重点环节。在新加坡的城市交通系统中，随处都有大数据的助力。正处于测试阶段的“早鸟计划”鼓励错峰出行，市民早高峰前乘车可享受免费，大数据监测并实时评估该方案对缓解拥堵的有效性。巴士等候服务利用基准数据设定巴士进站等候时间，根据等候时间是否达标对巴士运营商予以奖惩；推出的多款手机应用程序，为乘客和驾驶员提供精准的路线规划服务，便于规避拥堵路段。在出租车管理方面，推广应用了出租车预召系统，在出租车停靠站运用站点热感应技术，以测算乘客排队人数多少，为出租车精准调度提供技术依据；加快新能源汽车普及，新加坡政府提出到2030年新购车和出租车全部是新能源汽车，建设不少于6万个充电桩；推进自动驾驶技术和道路测试，目前已有10家当地和国外公司开展相关测试，预示了未来城市交通发展的新方向。



（上接1版）一方面，对于中国式现代化进程中的前沿领域、未知领域出现的新生事物，要看长远、算大账，不要轻易否定。在探索创新中出现的问题，要善意提醒、及时纠错，即使出现失误甚至失败，都要慎重处理，只要出于公心、没有获取私利的主观动机和客观结果，都应予以容错认定，鼓励党员干部尤其是基层群众发扬首创精神，积极实践、大胆探索，创造更多可复制、可推广的成功经验和改革样板。另一方面，对于不肯推动振兴突破的地方、不愿发挥职能作用的部门、不想担当尽责的干部，必须加强监督、一追到底，以强大的纪检监察监督效能推动形成中国式现代化的工作合力。在日常监督中，要紧盯不担当的事、追问

不担当的人、深查不担当的案，大力营造以担当干事为荣、以躺平摆烂为耻的工作氛围。

三是构建扫清中国式现代化障碍的惩治腐败格局。习近平总书记指出，“腐败是危害党的生命力和战斗力的最大毒瘤，反腐败是最彻底的自我革命”。腐败分子不仅破坏政治生态，还会影响强国建设、民族复兴宏伟目标的实现。必须以正风肃纪反腐的实际成效为中国式现代化扫清各种腐败毒瘤和作风顽疾。纪检监察机关按照“全周期管理”方式，一体推进不敢腐、不能腐、不想腐，坚持“揭盖子”“牵藤子”“挖根子”综合发力、标本兼治，切实做到系统治理、综合治理、源头治理，为中国式现代

化营造良好的发展环境。针对不同地域、不同行业、不同单位的特点，查处标志性、典型性案件，揭开相关地区、部门、单位的腐败“盖子”，找准隐藏的案件，摸清办案的特点，掌握查案的规律，有效遏制腐败增量、有力清除腐败存量；通过揭露出来的案件顺藤摸瓜，牵出挂在腐败“藤子”上的“保护伞”和“利益链”，增强反腐工作的穿透力、震慑力，提高解决腐败问题的系统性、彻底性；通过深入剖析大案要案，挖出腐败滋生蔓延的“根子”，找准制度管理的漏洞，开出治理腐败的良方，开展触及灵魂、振聋发聩的警示教育，推动以案促改、以案促治、以案促建。

四是构建检验中国式现代化成效

的政治生态评价机制。习近平总书记指出，“中国式现代化，深深植根于中华优秀传统文化，体现科学社会主义的先进本质，借鉴吸收一切人类优秀文明成果，代表人类文明进步的发展方向，展现了不同于西方现代化模式的新图景，是一种全新的人类文明形态”。我们不能盲目地沿袭西方现代化的指标体系来检验中国式现代化的进程，不能片面地用物质文明的发展程度来评价中国式现代化的成效。中国式现代化是物质文明和精神文明相协调的现代化，评价中国式现代化的成效，必须兼顾物质文明和精神文明两个方面。党的十八大以来，习近平总书记创造性地提出了“政治生态”的概念，指出“加强党的建设，必须

营造一个良好从政环境，也就是要有一个好的政治生态”，“做好各方面工作，必须有一个良好政治生态。政治生态污浊，从政环境就恶劣；政治生态清明，从政环境就优良。政治生态和自然生态一样，稍不注意，就很容易受到污染，一旦出现问题，再想恢复就要付出很大代价”。党的十八大以来，经过不懈努力，党的自我净化、自我完善、自我革新、自我提高能力显著增强，管党治党宽松软状况得到根本扭转，风清气正的党内政治生态不断形成和发展。从实践的情况看，政治生态是社会健康发展的重要保证，政治生态建设也是精神文明建设的重要内容，政治生态评价指标可以作为评价社会文明程度的重要维

度。同时，从政治生态的维度检验中国式现代化的成效，既能为我们打破“现代化=西方化”的迷思提供指引，又能为广大发展中国家独立自主迈向现代化树立典范、提供选择。对于纪检监察机关来说，一方面，当好政治生态建设者、护林员，以政治生态建设的实际成效推动廉洁社会建设，提升精神文明建设水平，直接为中国式现代化建设作出贡献；另一方面，建立引导各地区各部门各单位政治生态建设的评价机制，逐步形成助推中国式现代化进程的政治生态评价体系，使中国式现代化建设始终在党的领导下沿着正确方向推进。

（作者系辽宁省委常委、纪委书记，监委主任）