

# 和平共处五项原则历久弥新

连俊

和平共处五项原则已为国际社会广泛认同和遵循，成为指导国与国关系的基本准则，并在国际政治经济格局发生深刻调整的新形势下，依然迸发出强大的生命力。中国是五项原则积极的倡导者、忠实的践行者，也从中受益良多

纵论  
Comments

60年前，中印缅三国共同倡导了和平共处五项原则。如今，“互相尊重主权和领土完整、互不侵犯、互不干涉内政、平等互利、和平共处”五项原则，已成为国际社会广泛认同和遵循，成为指导国与国关系的基本准则，并在国际政治经济格局发生深刻调整的新形势下，依然迸发出强大的生命力。

诞生于冷战时期的和平共处五项原则，作为一个开放包容的国际法原则，集中体现了主权、正义、民主、法治的价值观。从它登上历史舞台的那一天起，就代表了广大发展中国家的切身利益。二战后美苏两大集团严重对立，在亚非拉地区纷纷建立的新兴民族国家也面临着诸多困境：既要维护新生国家的独立与完整，也需要应对殖民时期遗留下来的各种争端。在这样的历史背景下，中国、印度和缅甸三国首先倡导的，超越不同意识形态和制度藩篱的和平共处五项原

则，恰恰符合了大多数国家的根本利益。它摒弃了弱肉强食的丛林法则，壮大了反帝反殖力量，加速了殖民体系崩溃瓦解。它的内容，不仅被联合国诸多宣言所采纳，也成为国际社会普遍接受的国际关系和国际法基本法则。

对中国而言，过去的几十年间在政治、经济等诸多领域取得的巨大成就，与以和平方式处理国家间关系、以互利原则发展对外经济关系都是密不可分的。坚持互相尊重主权和领土完整、互不侵犯、互不干涉内政，成为中国处理国际事务、发挥联合国常任理事国作用的指导原则。而五项原则也是促进中国周边地区和世界和平与稳定的强有力的保障和支撑。可以说，中国是五项原则积极的倡导者、忠实的践行者，也从中受益良多。

60年，弹指一挥间。当今世界正在发生深刻复杂的变化，和平、发展、合作、

共赢的时代潮流更加强劲，国际社会日益成为你中有我、我中有你的命运共同体。世界正步入经济和安全格局划时代演变的阶段，随着经济全球化的不断演进，各国经贸、金融等领域正在快速、深入地相互融合，大发展带来巨大机遇，也给国际和地区安全与和平带来挑战。这更需要为世界和平，为地区安全与共同发展开辟新思路、探索新办法、推出新举措。这种背景与需求，恰恰为和平共处五项原则焕发新的生命力提供了广阔的舞台。新形势下，和平共处五项原则的精神不是过时了，而是历久弥新；和平共处五项原则的意义不是淡化了，而是历久弥深；和平共处五项原则的作用不是削弱了，而是历久弥坚。如今，五项原则已日益成为指导国家间关系的基本准则。它既有利于维护国际社会广大成员的独立、主权和领土完整，也有利于促进国际社会的发展与合作。正如联合国副

秘书长苏亚雷斯所说，五项原则集中体现了《联合国宪章》的宗旨和原则，是化解国际难题的良方。新形势下坚持和平共处五项原则，既要坚持主权平等、共同安全、共同发展，也需要坚持合作共赢、包容互鉴、公平正义。

中国作为“和平共处五项原则”的最早倡导者和积极实施者，多年来始终不渝走和平发展道路，全面发展同各国的友好合作关系，取得丰硕成果。如今，“人类命运共同体”、“亲、诚、惠、容”、“一带一路”和亚洲安全观等一系列外交理念和构想的提出，又生动地说明和平共处五项原则在中国的外交实践中不断得到继承、发展和丰富。相信随着时间的推移，和平共处五项原则还将承载更加丰富的时代内涵，为不断推动建设“持久和平、共同繁荣的和谐世界”，托举和平发展美好梦想，发挥更加重要的作用。

# 用法律守护食品安全

李丹

“民以食为天，食以安为先”。食品安全关系着每一个人的生命健康安全，可以说是“天大的事”。纵观近年来出现的“毒奶粉”、“地沟油”等食品安全事件，无不透露出对完善安全监管体制的呼唤。

此次，食品安全法时隔5年再次进行修订，明确提出了以强化预防为主、注重风险防范的法律制度，这给食品生产经营者和相关执法部门敲响了警钟，预示着食品安全问题不再满足于“发现一起、解决一起”的围堵方式，而是要从源头刹住可能的危险，将问题消灭于萌芽中。

强化预防理念，需要完善的基础性制度。近日提请十二届全国人大常委会第九次会议审议的食品安全法修订草案进一步细化了食品安全风险监测规定，如增加风险监测计划调整、监测行为规范、监测结果通报等规定；同时要求食品安全风险评估不得向企业收取费用，采集样品应当按照市场价格支付费用。这进一步明确了政府相关部门的主体责任。

作为食品生产经营者，则需要定期对本单位食品安全状况进行检查评价。一旦生产条件发生变化，不符合食品安全生产经营要求，生产经营者应立即采取整改措施。如草案规定，发现有食品安全事故潜在风险，应立即停止食品生产经营活动，并向所在地相关管理部门报告。

草案增设的“责任约谈制度”，则从制度上保障了责任主体及时采取措施消除安全隐患。如生产经营者未及时采取措施消除安全隐患，监管部门可对其负责人进行责任约谈；监管部门未及时发现风险、消除隐患，则由本级政府对主要负责人进行责任约谈；地方政府未履行职责，则由上级政府约谈其主要负责人。这种层层负责的机制，确保了发现隐患、及时消除。

对于违法者，相关部门会建立食品安全违法信息库，记录生产经营者的违法行为信息。对于情节严重的，还可通报投资主管部门以及相关金融机构对其生产经营行为进行限制。相关监管部门还可设置风险分级管理，根据风险监测、评估结果等确定监管重点、方式和频次。

层层围堵、处处设防，就是为了确保老百姓“舌尖上的安全”。不过法律规定毕竟只是“底线”，消除餐桌污染，确保食品安全，还是要靠广大生产经营者诚信自律经营，守着良心办事。

观察  
On Watch

# 控烟要从娃娃抓起

吴佳佳

7月1日起，被称为广西南宁“史上最严控烟令”的《南宁市控制吸烟规定》将正式实施。在禁烟场所上，幼儿园、中小学、儿童医院等涉及下一代健康的特殊区域，被列为室内室外全面禁止吸烟的公共场所。

中国疾病预防控制中心近日发布的《2014中国青少年烟草调查报告》显示，我国13至15岁在校初中生吸烟率为6.4%，部分省份初中生烟草使用率甚至高达20%左右。

烟草给青少年带来的伤害不言而喻。因此，控烟必须“从娃娃抓起”。当务之急，一方面，是利用好经济手段，减少青少年获得烟草的可能；另一方面，是建设好齐抓共管的控烟网络，让青少年远离烟草危害。

税收和价格杠杆，是烟草控制的重要手段。在国际上，通过提高烟草消费税税率，来实现加强控烟，也是通行的做法。业内专家指出，卷烟消费税如能提高2倍，卷烟零售价格可增加约1倍，而卷烟消费将至少降低30%。因此，提高烟草消费税，可以使低收入家庭减少烟草消费支出，还可以增加政府的财政收入。烟草税制改革与烟草产业转型紧密联系，在烟草消费税提高的基础上，可考虑建立烟草税收专款专用制度，对其用

途予以界定，例如补助烟农转产、用于支付医疗等民生支出等。

全社会共同参与的控烟网络，是预防青少年接触烟草的必要措施。应发挥各部门、各级社会组织在控烟工作中的作用，影视部门通过禁止与减少影视人物吸烟镜头、严格限制烟草广告等，使青少年远离烟草诱惑。卫生部门可以通过到学校和社区讲课、设立展台、宣传台等使青少年进一步认识到吸烟的危害。青年组织可以发挥自身优势，通过开展形式多样的教育活动、自护行动，引导广大青少年自觉拒吸第一支烟，倡导文明、健康的生活方式，等等。

此外，还应加大执法力度。自1979年开始控烟工作以来，我国已相继颁布了不少法规、条例、通知，但是有些法规还不完善，尤其是处罚方面力度不大。另外，一些法律政策执行的效果不尽如人意。《烟草控制框架公约》中“学校周围不得卖烟”、“向未成年人售烟”等相关规定，显然并未得到有效执行。应加大执法力度，有效限制青少年获得烟草。

预防和控制青少年吸烟工作是一项长期而艰巨的工程，必须动员全社会力量进一步关注青少年控烟问题，让青少年远离烟草危害，分享“无烟”世界。



朱慧卿作 (新华社发)

据报道，陕西西安一所民办学院长期向外借款，并承诺每年有30%的高额回报，数千人与其签订了借款协议。畸形的高利润背后往往隐藏着陷阱，学院的院长如今因集资诈骗被抓捕，学院也被查封。一些地方非法集资案件的数量呈上升态势、方式日趋多样，涉案资金少则数百万元、多则数亿元。相关部门应开展防范和打击非法集资活动，市民特别是老年人也应充分认识其危害性，避免上当受骗。(时锋)

# 铁路货改应找准关键

付森

转眼间，铁路货运改革实施已有一年。一年来，铁路全程物流服务体系已初步建立。“门到门”运输办理站增至2066个，其中具备接取送达服务能力的车站972个，基本涵盖了全国大中城市。

回眸铁路货改，成效虽然显著，但问题依旧多多。最受铁路部门推崇的“门到门”服务得到货主点赞的同时，却没能成为制胜一招。可见，推出多样化的贴身服务固然重要，但并非铁路货改的关键。

运输市场竞争的关键在于时效。与公路相比，铁路在中短途运输中劣势尽显。而随着高速公路网的发展，以往铁路引以为傲的长途运输，也在时效性方面渐现疲态。虽然铁路在点对点物流运输的时效方面挽回一城，但在目前高铁运能不足，牺牲货运保障客运运力的大环境下，这一策略能走多远，尚待考究。

运输市场竞争另一个关键是价格。自2012年以来，铁路部门连续的3次提价，将货物运价增加了38%。上调之后的运价从表面看来，远远低于公路价格，然而将货物运输的两端物流、装卸成本考虑进去后，铁路运输的价格优势也风光不再。

可见，如果铁路部门还是抱着在综合交通运输体系中垄断性不放，就难以在关键领域的改革上取得突破。当前铁路货运发展空间被快速发展的民航货运业、蜘蛛网式的高速公路建设和电子商务由“网”落“地”的物流试水逐步挤压，留给铁路自我调整的时日已不多。

从当前来看，铁路部门应该发挥运量大、安全性能高的优势，积极与其他物流企业组合，在合作日益频繁的交通体系中找到自身的定位，更应该寻求在货物运输中性价比与时效性之间的平衡点，继续优化自身服务。

从长远来看，铁路部门不应拘泥于“汽车—火车—汽车”的发展模式，可以考虑打开思路，将货运部门分离出来，引入民企竞争机制，组建涵盖民航、公路、水运在内的综合物流企业。

## 厉行节约系列谈

# 小凭条也有节约学问

何东

人们可能对这样一种现象司空见惯：在遍布城乡的ATM机前，取款人在取款后，习惯性地打印出取款凭条，捏成一团或撕碎了扔在旁边的废纸篓里。作为银行员工，笔者看在眼里，就在心头。

目前，很多ATM机具备选择是否打印凭条的功能，但由于习惯问题，即使自己账目清晰，取款顺利，很多人仍然打印取款凭条，且打印后的凭条并不妥善保管。这样做带来的问题多多。一是凭条碎片一地鸡毛，弄脏环境，颇不文明。二是凭条虽小，浪费惊人。我国森林资源缺乏，纸张宝贵。何况ATM使用的凭条大多为复写碳纸，工艺复杂。据统计，30台ATM机半年间的凭条打印纸就要花费1万多元，平均每台机器300多元。由此推算全国，这一浪费的确不是个小数目。三是乱扔的凭条上有不少信息，处理不妥的话，会给高科技犯罪分子机会，给自己的资金安全带来隐患。

其实，每次取款前后的余额查询、每月的对账单以及不少银行开通的手机“短信通”功能，都能让取款人对自己的账目了然于心，并不需要每次打印取款凭条。在大力倡导厉行节约、构建节约型社会的今天，笔者呼吁广大取款人，在ATM机前取款时，举手之间，勿忘节约。

欢迎读者就热点经济话题发表评论，来稿请发至：mzjjgc@163.com。

本版编辑 胡文鹏 杨开新

# 自我约束是地方发债核心

雷振华

打开融资正门固然是

好事，但地方政府切不可抱有“管他到期能否兑付，先发了再说，有钱总比没钱强”的想法。要在控制发债规模、计划偿还本息、事先管理落实等方面进行自我约束

日前，广东省顺利完成148亿元地方债的招标，成为国内首单自发自还的地方政府债券。此举意味着，备受关注的政府举债改革正式启动。

据介绍，长期以来，我国地方政府借助地方融资平台举债。从2009年起，国内试点地方政府债券，但由财政部代理发行。财政部信息显示，2014年地方政府债发行额度4000亿元，但由地方“自主发债”尚属首次。

除广东外，2014年经国务院批准自主发债的省份还包括上海、浙江等10个省市。随着试点首单落地，其他省份自主发债也将在近期启动。

让地方政府在批准发债规模限额内自行组织债券发行，不仅要求地方政府要为其债券发行自行承担发行责任，还要承担本息偿还责任，更要承担债券投资的法律责任。此举既实现了地方政府责权利三者的统一，又避免了由国家投资担风险而地方受益无责任的本来倒置，对消除地方政府盲目决策盲目发展

起到了警示作用。

打开融资正门固然是好事，但对于地方政府亦是智慧的考量，切不可抱有“管他到期能否兑付，先发了再说，有钱总比没钱强”的想法。否则，真有哪天债券成了购买者手中的“烫手山芋”，地方政府的“好日子就过到头了”。为此，管理层需要从制度、法律法规等体系建设上，要求地方政府做好三大自我约束，避免出现“搬起石头砸自己的脚”的意外。

要做好控制发债规模的自我约束。在建立健全专门管理机构的基础上，及时组织各方专家与精算师认真匡算当前在建与今后拟建项目需要的资金数额，详细估算项目融资后需要支出的各类成本；既不可在国家批准的规模内“就汤下面”完成任务式发行，又不可偏离实际需求“私下暗箱”超规模发行，做到发行有理有据有节，避免发行规模失控而导致风险。

要做好计划偿还本息的自我约束。

“人无远虑，必有近忧”的简单道理告诉我们，地方政府在控制发债规模的同时，必须事先做好本息的偿还计划，既要细致具体地计划好偿还资金的来源渠道、到位时间、到位数量，又要建立多途径的备用资金池，避免等到偿还时“手中无粮”出现逾期，导致出现不可收拾的政府违约风险。

要做好事先管理落实的自我约束。应该说，地方政府发债是一项系统工程，来不得半点马虎与疏忽，无论发行前、发行中、发行后，都要像正规银行一样预先建立一整套的管理制度，尤其是在管理机构岗位设置上既要互相牵制又要相互监督，还要单设专门的监督部门，始终让管理落实成为防范与化解发债用债还债各环节风险的“篱笆墙”。

若如此，地方发债既能强有力地促进产生良好社会效益与经济效益的项目获得长足发展，又能让中央在宏观总体调控下实现全国均衡发展，还能促成地方提高经济发展后劲的总体水平。