

西部陆海新通道背景下数字物流建设的法治保障

唐玉梅

贵州大学法学院, 贵州 贵阳

收稿日期: 2023年6月27日; 录用日期: 2023年8月16日; 发布日期: 2023年11月2日

摘要

在利益衡量的基础上引入大数据、云计算、区块链等新兴技术, 可以增快西部经陆海新通道数字物流建设。物流的数字赋能有助于推动经济的发展。在西部陆海新通道建设背景下, 数字物流是对传统物流模式的继承与发展, 可以作为智能化时代公共物流服务数字化转型的模型。这种新模式带来精准化、高效化等运作优势的同时, 也带来了诸多挑战。西部陆海新通道建设背景下, 数字物流发展需要创建更多的物流模式以供企业与消费者选择, 目前我国数字物流法律规范方面有待完善, 需要加强政府部门监管和行业规制, 以助于西部陆海新通道数字物流的建设。

关键词

西部陆海新通道, 数字物流, 法治保障

Legal Guarantee for Digital Logistics Construction under the Background of the New Land-Sea Corridor in the West

Yumei Tang

School of Law, Guizhou University, Guiyang Guizhou

Received: Jun. 27th, 2023; accepted: Aug. 16th, 2023; published: Nov. 2nd, 2023

Abstract

The introduction of emerging technologies such as big data, cloud computing, and blockchain on

the basis of interest measurement can accelerate the construction of digital logistics in the new land-sea channel in the western region. The digital empowerment of logistics can help drive the economy. Under the background of the construction of the new land-sea channel in the west, digital logistics is the inheritance and development of the traditional logistics model, and can be used as a model for the digital transformation of public logistics services in the intelligent era. This new model brings operational advantages such as precision and efficiency, but also brings many challenges. Under the background of the construction of the new land-sea channel in the west, the development of digital logistics needs to create more logistics models for enterprises and consumers to choose, at present, China's digital logistics legal regulation needs to be improved, and it is necessary to strengthen government supervision and industry regulation to help the construction of digital logistics of the new land-sea channel in the west.

Keywords

New Land-Sea Corridor in the West, Digital Logistics, Legal Guarantee

Copyright © 2023 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

“二十大”报告明确提出，建设现代化产业体系，坚持把发展经济的着力点放在实体经济上，推进新型工业化，加快建设制造强国、质量强国、航天强国、交通强国、网络强国、数字中国。数字物流建设即是建设数字中国的一个具体方面。随着大数据、人工智能、云计算等技术在各个领域的应用取得了令人满意的结果，这些新技术与物流行业的结合，也会加快中国物流与供应链的数字化发展。我国已经进入了数字经济时代，物流与商贸发展是相互协调相互促进的。中国作为全球最大的贸易国和全球最大的货物贸易国，发展数字物流是必不可少的。在《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》(以下简称《十四五规划》)中，“数字”出现 81 次，“物流”出现 20 次，足见数字和物流对经济发展的重要性，以及政府对数字经济和物流发展的重视[1]。在《十四五规划》出台后，各省份也相继出台相应的十四五物流发展规划，西部陆海新通道建设省份也不例外。我国物流的数字化转型还在起步阶段，西部陆海新通道范围内的省份，数字物流建设相比中东部省份仍然具有较为落后的现状。数字物流实际上就是对物流的各个流程进行数字赋能的过程。这个数字化过程可以使物流系统更高效、更便捷地处理复杂繁琐的问题。从而为人们提供方便快捷的物流服务，进而达到“物流操作数字化”、“物流商务电子化”、“物流经营网络化”[2]。

西部陆海新通道的健康发展，离不开与之息息相关的物流产业。作为我国新建设的便捷出海通道，西部陆海新通道破解了我国西部地区物资运不出去的物流难题，进一步加快了西部潜力的释放，进而促进西部经济的发展。宁夏的枸杞原浆和红酒、新疆的坚果、广西螺蛳粉、贵州茶叶……沿线省区市合作打造的“陆海优品”系列特色商品，正沿着快捷的陆海新通道源源不断走向世界。这些西部特色产品过去因为交通、运输问题难以得到广泛的关注，现在因为新通道的发展，有的甚至成为当地新的外贸增长点。

在西部陆海新通道现代数字物流体系建设过程中如何保障数字物流的发展合法合规，如何避免数字物流的发展侵害个人或者法人的权益等问题是本文研究的重点。

2. 西部陆海新通道背景下数字物流建设面临的法律问题

2.1. 西部陆海新通道背景下，数字物流选择模式法律问题

西部陆海新通道建设过程中，物流产业在拉动经济发展过程中发挥了非常重要作用。随着大数字、云计算等互联网技术的运用，在传统物流的基础上，新通道上的物流运输等也充满了科技的味道。新通道数字物流的经济性特点不仅将运输、仓储、配送等专业化功能实现实时更新、数字追踪等情况，且可以更加及时方便快捷地将相关交易信息发送到收货人或者发货方的手中，安全性能会更高。根据西部陆海新通道物流和运营组织中心数据现实，5年以来，西部陆海新通道实现了快速的发展。截止至2022年8月31日，其班列已突破两万列，形成了东、中、西三条主线，铁海联运班列、国际铁路班列、跨境公路班车三种物流形态，通到目的地已扩展至113个国家和地区的335个港口，运输品类由最初的陶瓷、板材等50余种扩展至汽车配件、电脑配件、新能源汽车等640余种¹。

西部陆海新通道数字物流建设过程中，新通道一方面连接着企业，一方面连接着消费者，相关的运输方式也比传统的物流运输模式更加多样，选择性更多。例如：新通道物流运输和传统的第三方物流运输相似，即新通道独立于供需双方，只提供运输、仓储、配送等专业化功能。这种模式下，新通道一方只需要按照相关法律的规定和合同双方的约定，对相关事项严格执行法律和合同的规定。用民法典加上相关承揽、运输、仓储、保管合同对相关货物进行保管储藏等，尽力避免损失。又如新通道负责的物流方与企业签订的定制化物流服务，这种定制化物流需要企业和新通道物流方二者之间协商出一套非标准化的物流合同，这种合同与传统的标准化合同不一样，这种合同不可能与第三方合同完全契合，两者间因为合同约定不同而在业务及流程上存在差异，这种差异给新通道物流方增加了相应的法律责任与风险。

2.2. 西部陆海新通道数字物流建设中，信息安全法律问题

随着大数据、云计算、人工智能等技术的发展，在西部陆海新通道物流建设过程中，这些现代化技术也时刻发挥作用。新技术收集用户与消费者需求、要求等信息的速度远远超过传统物流模式。出于对消费者和相关企业的保护，在新通道建设过程中就需要依照法律规定、合同约定来保障好消费者的隐私权和知情权。大多数情况下，物流企业更注重与其签订物流合同的另一方建立联系维系合作，一定程度上可能会忽略供应链下游的消费者信息安全的保护。例如在消费者信息安全领域，消费者在网络购物的过程中，其对某种商品的喜爱程度会在一定程度上被大数据记住，消费者的姓名、电话号码等个人信息也会进入物流信息系统，在西部陆海新通道数字物流建设过程中，应当利用相关技术完备个人以及企业信息保护措施，以最新的技术来为信息安全做保障，以达到降低个人信息外漏的风险的目的。西部陆海新通道作为一个具有新契机、新发展机会的西部物流通道。随着我国《电子商务法》、《个人信息保护法》等法律的完善与出台，我国国内对信息安全的重视，也进一步推进西部陆海新通道数字物流建设中对信息安全的高度要求。数字物流的发展与网络购物、跨境交易息息相关，这样的交易方式一旦发生纠纷，消费者的维权之路救护比较曲折。一方面，在消费者与第三方物流对话过程中，容易出现踢皮球现象，消费者的求偿权得不到稳定的保护。由于地域跨度大，容易出现消费者与商家不在同一地区的情况，这些都加剧了消费者维权的难度，一定程度上也会间接影响物流与相关企业的合作。

2.3. 西部陆海新通道背景下，数字物流监督管理法律问题

数字物流本身是一个由各种物流要素数字化赋能后组成的有机物流系统。为了保证物流系统各要素

¹ 中华人民共和国中央人民政府：西部陆海新通道铁海联运班列开行突破2万列，西部陆海新通道铁海联运班列开行突破2万列_滚动新闻_中国政府网(<https://www.gov.cn>)。

的有机运行和物流活动的顺利进行,拥有一个系统的法律体系是数字物流发展中不可或缺的一个环节。目前国内对物流的法律规制分散在法律等级较低的法律法规、国际条约、国际惯例以及各类技术法规等方面。虽然这些法律法规也对物流领域的采购、运输、仓储、配送等流通环节进行调整,但一旦因为物流发生纠纷,在物流司法实践中可以直接引用且操作性强的物流法律法规不多,这对于正常的物流活动的保障是不足的。虽然随着《电子商务法》的出台以及相关部门制定的与物流相关的法律法规及部门规章在不断调整与完善,但是数字生活数字贸易新情况的不断出现也导致了现有的法律体系难以应对数字物流发展过程中产生的不断变化的实际问题。

明确数据权益的性质是划分数据权益归属的前提,应当将数据财产权益界定为新型财产性权益,而非财产权。财产权具有对世权的特征,需满足法定性和透明性两大要件。在我国现有的法律体系之下,不需要创设新的数据财产权。首先是数据财产权的创建在立法上必定有严格的权利内容、权利行使和消灭等一系列的详细规定,这让数据财产权立法面临着巨大的立法成本,本身就是不现实的;其次是如果创设新的数据财产权,就意味着需要建立数据权利占有、登记和消灭等方式上的公示制度,便于除了当事人以外的第三人可以利用低成本的方式了解数据权利的存在以及数据财产权权利的改变可能带来的影响。以上两个方面的改变都是对数据法律变革的巨大冲击,很有可能给现行法律带来很多不确定的问题,同时,因为创设出新的财产权,在司法方面可能还会衍生出无穷尽的数据确权纠纷和诉讼。

在现有的法律体系中不存在数据财产权这一权利概念,在进行相应权利分析的时候只能以最为接近的财产权作为路径依赖,但现实和理论分析表示数据权益并不能照搬已有的财产权模式。《民法典》第127条规定:“法律对数据、网络虚拟财产的保护有规定的,依照其规定。”²《民法典》第127条在法律条文内容上的留白,实际上也是为后续数字财产权跳出传统权利模式预留了空白的空间。在数字物流建设过程中,数字财产权益的建立可以更好地调整数据流通中各方的权利义务和责任,促进数据流通利用和价值激发,推动数据物流建设的发展。

在数字物流建设开发过程中,优化个人信息保护模式,落实数据分类分级保护制度,加强数据流通利用安全保障。(引用物流数字化的一些方式)在现行的“赋权-维权”制度体系之下的理性人设定与现实生活中的人是不相符的。现实生活中的个人信息主体的理性程度、决策能力和责任承担能力远远没有达到现行制度规范所预设的程度,现实生活中,作为个人来说,往往没有兴趣、没有时间也没有能力去阅读长篇大作的隐私政策或者应对频繁出现的个人隐私授权同意请求。而在“赋权-维权”模式下,个人数据保护的责任已经转嫁到了个人信息主体身上,数据控制方通过前述的各种知情同意以及隐私授权同意形式上满足了合规条件从而获得了数据侵权责任的免责。作为数据信息来源的个人反而在法律责任上要承担过多的责任,这种数据风险的分配是不公平的,也不利于对信息主体个人权益的保护。而这一现象在数字物流建设过程中也是明显的。

3. 完善西部陆海新通道地区数字物流建设的法治进路

3.1. 物流模式选择下物流企业需完善合同风险分配

数字物流本身是一个由各种物流要素数字化赋能后组成的有机物流系统。为了保证物流系统各要素的有机运行和物流活动的顺利进行,系统的法律制度是数字物流发展中不可或缺的一个环节。完善网络诉讼地管辖制度,从法律的角度给签订物流合同的双方提供维权工具。西部陆海新通道物流企业可以通过和各企业以及消费者进行充分的交流沟通,各自划分责任,提前规避潜在的风险,事先确定三方在纠纷中所承担的责任和赔偿比例。

²《中华人民共和国民法典》第一百二十七条:“法律对数据、网络虚拟财产的保护有规定的,依照其规定。”

在跨国境的销售和支付中,物流方违约后果以及各种法律阻碍的免责事由在 Incoterms 术语中是不涉及的,所以这一块详细规定就需要合同来进行细节的详细规定。物流发生在生产经营者和消费者之间,在运输过程中,难以确定货损发生在物流运输过程的哪一个环节中(侵权行为实施地和结果发生地的确认就存在一定的困难)。西部陆海新通道作为一个国际贸易新通道,物流方在涉及货物进口和出口清关、货物包装义务、买方受领货物的义务等方面约定可以从传统的纸质版合同方面转换到电子版合同,同时相关数据是实时上传的,数字化的注入也让物流各个领域的发展便捷化,物流管理者会更得心应手,不管是买方还是卖方都会更加信任双方或者三方的合作,从而增加物流量,拉动就业,也会更有利于西部陆海新通道相关省份经济的发展。

3.2. 强化数字物流建设中数据流通安全保障

在西部陆海新通道建设范围内,需要将物流平台连接起来,杜绝专业物流平台各自独立运作,互不相连,避免信息在不同级别、不同地位、不同部门的信息共享服务平台运行过程中,各个平台之间的数据资源标准不一、彼此孤立[3]的情况产生。在当前环境下,数字物流业和新零售业虽然能够快速发展,但信息化、智能化程度低和信息不能及时更新交换等问题仍然困扰着这些大平台。传统的运输模式并不利于降低物流企业的通关成本。

目前我国物流相关法律体系并不全面,一定程度上其立法现状是滞后于行业发展的现状的,法律的规定无法满足市场规制的需求。要想提高物流企业的通关速度,不仅仅是需要相关物流法律体系立法的支持,还需要相关的法律人才在物流市场的管理过程中发挥人的作用,在数字物流建设开发过程中,优化个人信息保护模式,落实数据分类分级保护制度,加强数据流通利用安全保障。将物流技术、服务质量、包装规范、信息安全等领域先在行业内设立一个符合现行法律规定、符合行业需求的各方面服务标准,促进西部陆海新通道产业链健康稳定地发展。

3.3. 优化数字物流监管职责

我国目前政府部门中对物流业监管的部门是比较多的,现实存在的问题就有这些政府部门的职权存在部分冲突,导致监管政府部门之间存在争权夺利和推卸责任的情况。在多头监管的制度下,首先要做的就是明确监管分工,划清监管权力范围。同时,要加强监督严格执法,依据西部陆海新通道物流企业应承担的法律责任及相关风险,制定相对应的监督管理措施,以实现西部陆海新通道物流公司的有效约束。

应完善政府治理监管制度,提升市场自律治理,形成良好的数据治理监管体系。其一,应贯彻积极的包容审慎监管理念,数字经济产业作为新业态在经济模式和组织形式等方面与传统产业都有较大差距,对其他的监管,相较于传统行业应当有更高的包容度,以避免对产业创新的扼杀[4]。在数字物流建设进程中,行政机关包容性的监管有助于其的创新性行为,同时,也可以有效的监管保障数字物流发展的底线,对有可能违反基本法理秩序和造成显著社会危害的数字经济活动进行合理干涉。其二,统筹协调行政监管,在中央层面,应加强中央层面各监管机构之间的分工协调和统筹监管。在分工监管上,应根据各行业主管部门对本行业活动产生的数据和本部门职能应涉及的数据明确数据监管事项清单,明晰各监管部门之间的监管职责和监管界限,形成高效科学的监管分工;在协调监管上,应明确协调监管的具体内容,加强网信部门对各部门的统筹效果,建立数据监管信息共享平台,促进各部门数据监管信息及时共享,形成协调监管的长效机制,避免“头痛医头脚痛医脚”的运动式协调监管。在地方层面,应当调整 and 改革地方数据监管体制,逐步形成地方网信部门为统筹、地方各相关部门分别履行监管职责的分工协调监管模式。

应当鼓励支持市场自律,发挥数据交易场所、大数据行业协会以及重庆物流信息共享平台等的自律治理职能,赋予其一定的自律管理权限,形成自律管理和行政监管相配合的模式。技术性事务由自律性管理组织承担,政府由直接监管者转变为数字物流监管的构建者。以充分发挥市场自律性管理效率,提高政府监管的效率和容错率,更好地发挥行业自律和政府监管的协同作用,形成行业自律、政府干预的双重监管模式[5]。

4. 结语

数字物流的产生离不开数字经济的发展。数字经济的发展推动人类经济形态由工业经济向信息经济、智慧经济形态转变,极大地降低社会交易成本,提高资源优化配置效率。而数字物流的发展,是同信息技术尤其是互联网技术的广泛应用分不开的,也是同传统物流的逐步数字化、网络化、智能化发展分不开的。在西部陆海新通道建设背景之下,西部各省份面对数字物流发展的需要,要对基础物流设施建设进行不断地完善,并合理运用数字技术保障物流业的顺利变革,进而推进西部地区经济的发展。数字物流改革对西部陆海新通道沿线省份来说是机遇也是挑战,善于抓住机遇,做好准备迎接挑战是重点。在这个过程中,每个主体应明确各自的任务和责任,共同推进数字物流的发展。

参考文献

- [1] 王术峰,何鹏飞,吴春尚.数字在物流理论、技术方法与应用》——数字物流学术研讨会观点综述[J].中国流通经济,2021,35(6):3-16.
- [2] 吴清一.数字物流:开拓物流现代化新纪元[J].物流技术与应用,2017,22(7):104-106.
- [3] 王改性.河南省中小企业信息化战略管理研究——基于企业信息孤岛化视角[J].吉首大学学报(社会科学版),2016,37(S2):26-29.
- [4] 张效羽.行政法视野下互联网新业态包容审慎监管原则研究[J].电子政务,2020(8):71-81.
- [5] 张敏.大数据交易的双重监管[J].法学杂志,2019,40(2):36-42.