



## 专家建议加快产业互联网建设 打造数字经济新引擎

# 平台与线下实体企业合作共赢是致胜之道

在王微看来,平台企业创新不是孤立的,其与线下实体企业合作共赢是未来产业互联网致胜的关键。

### 助力农产品数字化提升 平台有效对接消费供给

今年的“618”,就是对数字经济新引擎进行观察的一个很好视角。

记者注意到,与往年所不同的是,今年电商平台所宣布的战绩中,不仅是卖了多少钱多少货,而是增加了新的内容,在消费侧之外,助力乡村振兴、实现消费侧和产业侧同频共振,成为电商平台今年最引以为傲的成绩。

例如,一度在朋友圈刷屏的京东集团累计下单金额超3438亿元创下新纪录的消息中,京东通过开放供应链和核心能力持续支持合作伙伴,推动产业带实现数字化转型升级,打造高质量农产品上行通道,助力乡村振兴,成为其最大亮点。

对于农业产业来说,其与消费市场的紧密结合需要一个好的渠道和平台,在互联网时代,数字化能力的提升由此至关重要。

农产品从生产到流通到消费是非常复杂的一个行业,“在我国农产品的损耗率高达40%到60%,一个重要的原因是数字化能力严重不足,农民不知道该怎么种,消费者不知道到哪儿买。”常年从事农产品流通服务的地利集团副总裁兼战略部总经理纪建民对此深有体会。

为此,地利集团近几年一直致力于整个农产品数字化,“近两年京东集团也在帮我们进行数字化的改造和提升,成效明显”。

据统计,来自黑龙江的五常大米在京东“618”期间,18天的成交额同比增长265%。黑龙江省五常市稻米产业管理办公室副主任张野介绍,从2019年开始,五常市与京东合作组织了第一届五常大米电商节,如今已办了三届,实现了消费者从京东自营店购买的五常大米,从田间地头到生产、包装、销售全链条的可溯源。

这代表着一种趋势。中国国际经济交流中心副理事长王一鸣指出,随着产业互联网时代的到来,会有越来越多的消费互联网平台逐渐向产业互联网渗透,从消费端向供给端渗透和延伸,并走向融合,最终实现从源头到终端的全产业链的整合。

它所带来的影响也必然是深远和多方面的,“从消费互联网迈入产业互联网将重塑传统产业的生产、销售、流通、融资等流程和产业生态,助推经济的转型升级和高质量发展,会为高质量发展开辟一个新的路径;产业互联网将释放经济增长的潜能,重塑产业生态,助推国内经济大循环,并将深刻改变劳动力结构。”王一鸣说。

### 带动实体经济全面升级 现代供应链培育新动能

随着消费互联网向产业互联网延伸,从交易效率到产业效率过程中,供应链势必要发挥更大的作用。党的十九大报告中已首次提出“现代供应链”概念,并将之作为培育新动能的六大领域之一,这不仅体现了供应链创新发展的时代背景,也强调了现代供应链在宏观经济发展和经济治理中的重要作用。

在联想集团副总裁、中国区战略及业务拓展副总裁阿不力克木·阿不力米提看来,正是因为与电商平台的合作拓展到了供应链各层面,才让联想产品在今年京东“618”期间实现了销售的大幅增长,连此前“默默无闻”的平板电脑都冲到了安卓电脑的第一名。

据阿不力克木·阿不力米提介绍,双方共同做客户的分析营销,实现了双方消费者分析和能力的嫁接;合作展开会员的经营,不仅为会员高效配送上门,还完成设备安装调试;还深入展开C2M合作,并正在携手进行中小企业发展研究。

在当日由商务部中国国际电子商务中心、经济日报社、京东集团联合发布的《2020年中国现代供应链发展报告》(以下简称《报告》)显示,随着我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段,正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期,现代供应链作为连接供给侧和需求侧的桥梁和纽带,是以市场化方式推进供给侧结构性改革的重要抓手,是产业跨界与融合发展的重要方向,是培育经济增长新动能的重要领域。

《报告》指出,现代供应链正在带动中国实体经济全面升级。在消费者需求驱动下,供应链各环节市场主体形成互利共生的共同体,并逐步演变成开放、共生、互利、可持续发展的供应链生态,实现供应链内部流程

优化和外部业务协同。拥有优质供应链能力的核心企业将向上下游企业提供开放供应链服务,包括供应链金融服务、供应链营销服务、供应链研发设计服务等,这些全链条一体化服务将助力供应链全面升级,带动中国实体经济全面升级。

### 交易效率转为产业效率 平台角色需要重新定位

事实上,提升供应链水平也正是加快经济体系优化升级的重要任务。党的十九届五中全会将“提升产业链供应链现代化水平”作为加快发展现代产业体系,推动经济体系优化升级的重点任务。

王微认为,供应链创新是提高流通效率的重要途径,“信息化、数字化、智能化创新,本质上是提升效率,是一个经济体、一个产业或者一个企业不断追求的目标,也是激发经济活力的根本。每一次科技革命,本质上都是效率革命,是对之前效率边界的拓展”。

《报告》指出,提升产业链供应链现代化水平,形成具有更强创新力、更高附加值、更安全可靠的产业链供应链,是构建新发展格局的题中应有之义,有利于提高我国产业国际竞争力,塑造我国参与国际合作和竞争新优势。现代供应链是培育经济增长新动能的重要领域,也是我国由高速增长阶段转向高质量发展阶段,正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期,现代供应链作为连接供给侧和需求侧的桥梁和纽带,是以市场化方式推进供给侧结构性改革的重要抓手,是产业跨界与融合发展的重要方向。

王一鸣说,“产业互联网通过全流程数字化拓展生产可能性边界,产业互联网打通全产业链全价值链,实现全流程的输入端和输出端的最大程度优化,这将拓展生产的可能性边界,从而重塑产业的核心竞争力。”

王微说,在消费互联网时代,以电商为代表的互联网平台企业利用数字技术在助力流通效率的提升与全社会交易效率的降低等方面,发挥了十分重要的作用。进入产业互联网时代,数字技术的应用将从提升交易效率转变为提升产业效率,为平台企业发展带来新机遇,也提出了一系列新要求。为此,平台企业需要明确发展定位,从战略、管理和业务层面更好地服务实体经济,助力经济发展。

制图/李晓军

□ 本报记者 张维

数字经济的价值,已经从提高交易效率转换至提升产业效率,促进产业数字化转型。

“过去十几年间,消费互联网对整个消费市场交易效率的提升作用极其明显,与此同时,通过消费互联网也迅速延伸形成了流通领域中的产业互联网,在快速提高流通效率。随着消费互联网的发展,下一个阶段更重要的是要加快产业互联网,特别是流通领域中产业互联网建设,带动消费和生产制造这两端共同发力。”在近日举行的“2021中国数字经济新引擎论坛”上,国务院发展研究中心市场经济研究所所长王微作出如是判断。

## 没有审核机制? 挪用平台资金? 随意发起筹款? 水滴筹首次公开审计报告回应争议击破谣传

□ 本报记者 张维

水滴筹没有审核机制?  
水滴筹挪用平台资金?  
什么人都可以随意发起筹款?

近日举行的水滴媒体开放日活动上,水滴公司首次向外界展示了水滴筹资金透明公示体系,2020年度筹款资金银行账户专项审计报告以及2020年专管户相关利息等情况,以此对曾经发生在自己身上的谣传予以一一击破。

据了解,水滴筹至今已助力近190万名经济困难的大病患者免费筹得超过400亿元的医疗救助款,3.6亿爱心人士支持了平台上的大病救助项目。

当天,水滴公司联合创始人、水滴筹和医疗事业群总经理胡尧还宣布,将首批100万元利息捐赠至中国红十字基金会,剩余利息也将分批陆续用于公益捐赠及患者救助。

### 资金公示 以透明赢信任

这是水滴第一次大规模邀请媒体近距离了解自己。

当日,多达百余媒体走进水滴公司,实地了解水滴筹平台上大病求助项目的发起流程,后台审核风控机制以及资金监管情况。

一份由会计师事务所出具的专项审计报告,是水滴筹呈现给媒体的第一份惊喜。毕竟,对于一个筹款平台而言,其资金的进出情况最能说明问题,而此前已有的传言“水滴筹挪用平台资金”是否真实存在,也是社会最为关注的围绕在水滴筹身上的一大疑点。

这也是水滴筹首次公开展示由会计师事务所出具的专项审计报告。报告显示,事务所对2020年度水滴筹在平安银行资金专管户进行审计。审计意见指出:账户如实反映了情况,提取金额、退还金额,待处理金额之和与总筹款金额相符,未发现挪用,挤占专管户资金的情况。

对于外界关心的另外一个重要问题,即银行大病求助账户产生的利息情况,水滴筹也予以回应。根据水滴筹公布的信息,从2016年平台成立至2019年12月底,用户爱心捐赠款项产生的利息已全部用于补贴筹款用户提现时的第三方支付费用。2019年底,水滴筹停止对第三方支付费用补贴,改为筹款用户自行承担。自2020年1月至2021年3月31日,水滴筹大病求助平台资金银行账户产生利息为628.5万元。

### 利息捐赠 让爱心再循环

对于爱心捐款既往和今后产生的利息,将用往何处这一备受关注的问题,水滴筹当天正式宣布:将秉承原先的爱心用途,全数用于帮助大病群体。

胡尧补充说:“水滴筹平台上的爱心款项本就是为了救助大病患者而存在,产生的相应利息是因为爱心善款汇聚而生,也应当用于救助困难患者,让爱

心形成循环,让助人成为习惯。”

水滴筹将首笔100万元捐赠至中国红十字基金会,用于“生命接力基金”开展人体器官捐献相关的项目。据悉,水滴筹后续计划陆续将其余利息分批捐赠至相关公益组织或用于大病患者救助及康复治疗。

中国红十字基金会理事长郭长江在代表中国红十字会对水滴公司向“生命接力基金”慷慨捐资100万元,支持人体器官捐献事业表示衷心的感谢。据郭长江介绍,中国红基会与水滴公司在器官捐献领域的合作始于2020年,中国红基会联合山东省红十字会、水滴公益发起器官捐献者子女助学项目,首期筹集资金200万元,截至目前已资助56名捐献者子女的学业开展。

对于有说法称“水滴筹筹款1个月才能提现”,胡尧予以驳斥:“筹款人根据自身需要可以随时申请提现,从水滴筹既住看,大病患者从发起筹款到发起提现时间大约数天,而且去年8月水滴筹推出了‘边筹边取’服务,用户可在筹款期间根据需求多次申请提现,不限次数,也不影响继续筹款,超过50%的筹款用户,75小时内即可完成提现。”

### 回应质疑 让服务更透明

除了通过资金账户透明公示直接回应外,水滴筹方面还针对外界最为关注的其他几大问题进行了详细回应,其中包括求助案例的发起和审核问题以及平台对于恶意筹款案例的处理措施等。

水滴筹发起筹款项目的前提条件,发起流程、审核机制、监督机制以及因隐瞒或造假而触发的惩罚机制,在水滴公司的详尽解释中逐渐明晰。据介绍,只有当患者同时满足罹患大病或突发意外,无力承担所需医疗费用这两个条件时,才可以申请在水滴筹发起求助项目,即便满足项目发起条件,也必须按照平台要求上传所需的疾病、身份、家庭经济条件等多项材料,材料需要经过平台的层层审核与核验,核验通过后方可将求助项目转发至社交平台,随后接受社交网络的验证。

在社交验证过程中,一旦发现求助人存在虚假、伪造等行为,平台会立即终止项目,调查处理。“水滴筹线下团队遍布全国,可以在医院实地核实患者病情等情况,以及到患者居住地进行走访调查,同时平台与大量医院建立了对公打款、电话核实渠道,可以致电医院核实患者病情,治疗费等情况。”胡尧说。

在水滴筹目前的筹款详情页面,个人除了可以清晰地看到项目求助人的患病、身份、家庭资产等基础信息以及患者的筹款情况,水滴筹也加强了“案例透明”,清晰地向所有人展示筹款人资金提现申请情况、资金用途及后续花费等详细信息。

### 专家论证 让定位更明确

作为新生事物,围绕在水滴筹身上还有很多话题,例如水滴筹是否属于慈善公益范畴?平台?资金如何更好地救助大病患者?



北京新社会组织能力建设促进中心主任、个人大病求助互联网平台自律协调机制办公室主任王虎指出:我国慈善法所规制的是利用互联网向社会公开募集善款的行为,对水滴筹这类“个人救助”行为并没有特别限制。根据《个人大病求助互联网服务平台自律公约(20)》规定,个人求助是针对特定个人进行的赠与,不是面向非特定对象的慈善募捐,相关法律责任由发起人等相关人员承担。

中国政法大学传播法研究中心副主任朱巍说:“水滴筹上线以来,全面打破了行业收取一定比例服务费的规则,这种具有强烈公益色彩以及帮扶弱势群体经营行为,一直被大众误认为‘水滴公司就是水滴筹,水滴筹是公益组织’,其实这是对水滴筹的误解。”

朱巍还指出,不管是从商业伦理角度,还是法律规制角度看,水滴平台这种经营模式并不存在硬伤问题。公民的个人求助本来就属于个人权利范围,水滴筹是利用社交平台 and 互联网技术将原先线下的求助行为提速增效,在免收手续费的前提下,最大限度完成了作为互联网平台对社会应履行的社会责任和道德责任。

据了解,作为国内领先的保险和健康管理平台,水滴公司以“用互联网科技助推广大人民群众有保可医,保障亿万家庭”为使命,通过医疗筹款平台“水滴筹”、保险科技平台“水滴保”以及健康管理平台“水滴健康”,构建了一个庞大的保险保障和健康管理网络,提升了急救、救援的救助效率,在医保之外形成了多条医疗资金供给的有效补充渠道。

□ 法制网记者 王靖

近日,上海交通大学凯原法学院举办了一场以“自动驾驶与法律责任”为主题的研讨会,与会专家结合《道路交通安全法(修订建议稿)》(以下简称《修订建议稿》),就自动驾驶汽车事故责任分配等问题进行了深入探讨。

有专家认为,目前以驾驶人为法律责任主体,以驾驶行为作为归责起点的立法逻辑体系设计,难以满足技术的快速发展。事故发生后,应当由“人”或自动驾驶方案商统一承担侵权责任,有必要时再根据责任分配规则或合同约定安排向第三方追偿。

### 国家立法迈出重要一步

在北京,2020年全市自动驾驶累计测试里程超221万公里,累计运载社会志愿者超1.5万人次;在河南郑州,市民可以预约试乘自动驾驶巴士和自动驾驶乘用车;在湖南长沙,自动驾驶出租车的免费试乘将面向全市普通市民开放……

随着自动驾驶技术的快速更新迭代,自动驾驶汽车驶进千家万户已不是遥远的科幻场景。

然而,不论自动驾驶带来什么样的驾驶体验与出行效率,安全是始终贯穿自动驾驶发展历程的核心命题。其中,一个亟须回应的法律问题是:自动驾驶汽车发生道路交通事故安全事故后,责任谁来担?

针对这一问题,北京、深圳、上海等地在地方立法层面已“跨出一脚”,但相关立法主要为政策性或规范性文件,效力等级较低,在道路交通安全法没有修改的情况下,其在合规性上将不可避免地受到质疑。

3月24日公布的《修订建议稿》中,第155条引入了将自动驾驶系统开发单位作为责任主体之一的内容,即“发生道路交通安全违法行为或者交通事故的,应当依法确定驾驶人,自动驾驶系统开发单位的责任,并依照有关法律、法规确定损害赔偿”。

此前的道路交通事故责任主体主要围绕人,包括驾驶人、汽车所有人和管理人,而《修订建议稿》增加了自动驾驶系统开发单位作为责任主体,改变了道路交通事故责任形态。

### 系统开发单位成责任主体

为何要将自动驾驶系统开发单位作为责任主体之一?这一修订有其内在的技术逻辑。

据业内专家介绍,不同于传统的有人驾驶汽车,自动驾驶汽车的安全保障,高度取决于车辆能否实时地、准确地感知所处环境中的各种动、静态信息,并基于这些信息作出正确的决策及予以执行,然而,各种传感器都有其自身的局限性。

## 自动驾驶汽车发生交通事故责任谁来担 以驾驶人作为法律主体的现行规定需改变

例如,毫米波雷达能准确探测目标物的水平位置,但缺乏高程探测能力,当前市场上的毫米波雷达难以区分横在道路当中的大卡车和悬在空中的龙门架,其他还有摄像头、高精地图、激光雷达等技术都无法做到万无一失。

考虑到各种传感器均有自己的局限性,OEM(原始设备制造商)或自动驾驶集成方在应用场景和系统设计的过程中,需要充分考虑功能安全冗余。

“冗余”最早是飞机常用的技术术语,指的是飞机的电子控制系统均进行了安全备份,防止一套系统突然坏掉,影响飞机的正常运行。同理,自动驾驶安全的实现也需要冗余设计,即便一套系统出了问题,另一套系统也可以及时补上,确保行驶安全。

要保障自动驾驶的功能安全,系统开发单位就必须设计冗余机制,只有通过足够可靠的传感器方案,配合可靠的算法以及计算和执行单元,才能保障整体系统的功能安全。

### 落实企业安全主体责任

在今年4月发生的特斯拉车主维权事件中,“中央政法委员安剑”微信公众号曾发文强调,落实企业质量安全主体责任,有效维护社会公共安全,切实维护消费者合法权益。

也有汽车制造商勇于承担主体责任。早在2015年,沃尔沃CEO Håkan Samuelsson向媒体表示,如果沃尔沃旗下的汽车产品处于自动驾驶状态时出现安全事故,沃尔沃将承担相关责任。

上海交通大学凯原法学院教授郑戈认为,目前以人为法律主体的立法逻辑体系设计难以满足技术的快速发展,所以《修订建议稿》引入了自动驾驶系统开发单位作为责任主体,但是,如何界定“自动驾驶系统开发单位”,需要后续立法或解释进一步规定。

对此,郑戈提出,在目前行业标准尚不成熟的情况下,可以由整车制造商或自动驾驶系统开发方案商统一承担责任,如果其他软硬件供应商存在过错,可以基于过错追究其侵权责任或违约责任,再根据责任分配规则或合同约定向其他第三方追偿,这样才能合理分配调查成本和举证责任,也能更有效地保护受害人的权益。

西南政法大学民商法学院副教授郑志峰认为,在自动驾驶时代驾驶行为不复存在,驾驶过错难以认定的情况下,可以从驾驶行为转向行为方,由自动驾驶汽车保有人承担过错责任,这既有利于简化交通事故责任认定规则,也有利于保障受害人权益。