

论“感受到公平正义”的实践进路

□ 孙 轶 赵凌峰

公正与效率论坛

党的十八大以来，习近平总书记反复强调，“努力让人民群众在每一个司法案件中感受到公平正义”，并明确要求“所有司法机关都要紧紧围绕这个目标来改进工作，重点解决影响司法公正和制约司法能力的深层次问题”。从文义上看，习近平总书记这一重要论述，是一个动态、开放、创造性表述，强调感受到公平正义的主体是人民群众，彰显了新时代司法的人民立场，并指出重要环节影响司法公正和制约司法能力的深层次问题。同时，还意在表明，必须完整、准确、全面理解“每一个司法案件”的法治意涵，不仅强调作为“司法产品”的裁判结果要得到当事人和社会公众的认同，还要求人民群众接触司法的每一个程序环节、每一位司法人员作风、每一种场景文化都要传递司法的人文关怀和温暖，让人民群众切实感受到公平正义就在身边。其中，实体公正与程序公正均有赖于司法能力，衡量法官准确查明事实、正确适用法律、规范运行程序、耐心释法说理等方面能力，而感受公正寓于司法过程和结果之中，更需要严实作风作为保障，检验法官是否践行为民宗旨，回应群众关切，传递司法温度。

一、“感受到公平正义”的基本思路

1. 人民群众是感受到公平正义的主体。努力让人民群众在每一个司法案件中感受到公平正义，主体是“人民群众”而不是其他，要求司法人员的公正观与人民群众的公正观相契合。主要从以下层次把握：第一个层次是当事人。当事人对公平正义的感受，根植于裁判结果的公正性，以及从平等正当的诉讼过程中感受到尊严感。第二个层次是案外人和社会公众。案外人和社会公众，虽未参与诉讼，但通过旁听庭审、公开的裁判文书等途径了解情况，并基于朴素的正义观与社会经验，形成对司法公正的感受。

2. 结果公正是衡量公正的重要指标。感受到结果公正是司法公平正义在

裁判结果意义上的体现。中国传统的朴素正义观强调司法不仅要合乎国法，还要顺应人情、依循天理，实现“法理情”的有机统一。结果公正对人民群众感受司法公平正具有更强的冲击力。此外，从社会心理学角度看，当事人总会为自己设定一个心理预期或关注类似案件，并以此作为参照，当判决结果作出后，如果裁判结果接近心理预期会觉得公正，反之则产生不公正感。这就要求，法官不能局限于“法条主义”一判了之，而应当秉持公正立场，充分把握社情民意，准确领会法律精神，妥当行使自由裁量权，善于将公平正义融入裁判说理，增强司法裁判公众认同。

3. 实体公正与程序公正均有赖于过硬司法能力

法官办案，涵盖诉前、诉中、诉后等各阶段，立案、审判、执行、信访等各环节，从程序的规范履行到实体的精准裁判，从立案时的引导释明到及时兑现胜诉权益，均有赖于过硬司法能力。

4. 司法作风是感受到公平正义的重要载体

法官行为是司法作风的外在表现。动态系统论认为，司法系统与外部组织、个人的互动，最终需通过法官行为来实现，主要集中在司法过程场域。从社会心理学角度看，程序正义关注程序参加者或观察者对程序的主观感受，以及基于此对程序的公正性的评断。特别强调程序的核心精神不在于“叠床架屋”，而在于对立面对话、交涉、协商、博弈等行为。当司法过程赋予当事人充分参与感、尊重感时，即便司法结果未能满足当事人心理预期，过程公正亦能弥合结果落差，带来主观上的认同和公平感受。

二、“感受到公平正义”的实现进路

1. 深化思想认识

法官负有对公民生命、自由、权利、义务和财产作出最后判决的责任，必须使其能力作风与责任相匹配。(1) 强化治本之策。司法公正的可持续性源于法官的“内功”修炼，加强司法能力和作风建设是固本培元的治本之策，需以“工匠精神”锤炼法律适用、查明事实、证据审查、裁判文书说理等核心能力，同时以“同理心”涵养司

法为情怀，使每份裁判既合乎法理，又契合情理。(2) 重视司法过程。正义不仅要实现，而且要以看得见的方式实现。司法过程中各类主体的理性思考与情感体验相互交织，当事人(社会公众)对司法的评判与他们所感受到的公正密切相关。让人民群众感受到公平正义，需将“用户体验”融入司法全过程，让司法过程成为传递温度、赢得信任的桥梁。(3) 做实定分止争。坚持既要解决案件，更要解决纠纷，切实减少一审二审、生效再审以及动辄另案处理等“案生案”现象。强调“事心双解”，不仅满足于解开案件的“法结”，而且致力于解开当事人的“心结”，实现“三个效果”相统一。

2. 提升综合司法能力

一个案件，因裁判者的司法能力不同，细心耐心程度不同，审理的方向和重点会各呈倾向，以致案件展示出深度广度不同的事实、高低不一的结果、各有差异的感受效果。法感情是一种不仅在认知上而且在情感上更好地理解他人、理解社会的情感和思想的能力。能够指引法官摒弃司法冷漠和“法条主义”，把法理、事理、情理讲清、讲明、讲透，使当事人和普通公众知法明理、遵法循理，切实感受到公平正义就在身边。

其一，锻造高水平审判能力。司法能力最具特征的内容是司法审判能力，是审判体系、司法效能和司法公信力的综合反映，具体表现为事实认定能力、法律适用能力、庭审驾驭能力、把握社情民意能力、裁判说理能力、价值衡量能力等方面，是确保司法公正高效权威的基础。(1) 就事实认定能力而言，法感情在事实认定过程中的导向作用。比如，有的场合，基于角色、互敬、欺凌、家庭暴力、出轨、寻衅滋事、恶意欠债等义愤事实，导致暴力犯罪发生。此类事实需要在刑事法律规范与价值判断之间，法律的确定性与刑事司法裁判的公众认同之间“往返”考量，是体现运用法感情这一司法能力的重要领域。于此场合，应当从社会公众认同的角度，运用法感情，把单个、碎片化、不连贯的案件事实片段，依照司法逻辑，重现为连贯、系统、简明且符合事实演进逻辑，符合社会普遍认知的事实

描述，然后按照裁判文书说理逻辑要求，再现真实的案件事实和场景。(2) 就法律适用能力而言，深刻体会群众对法律上设置权利、义务关系的法感情，从考虑民众感受角度去解释适用法律。比如，从源头上讲，“严重”“显著轻微”均涉及法感情判断，在对犯罪个体态度、个人情感、生活阅历、道德评价等方面，都可能对法官公正考量案件产生影响。(3) 就庭审驾驭能力而言，发挥庭审在查明事实、认定证据、保护诉权、公正裁判中的决定性作用，创造条件增加当事人有效参与程序的机会，使得当事人有机会发声，提升对司法机构及人员的满意感和信任度。(4) 就裁判说理能力而言，在裁判过程中准确释法说理，既遵循法律条文，又考虑法律背后的价值取向和社会效果，确保裁判结果既符合法律规定，又契合社会公众朴素正义观。(5) 就利益衡量能力而言，将一般社会公众的法感情纳入视野，以法为据，以理服人、以情感人，综合运用政策考量、利益平衡、正当性和合理性原则等方式依法履职，通过沟通交流，使得对立的个人变成对话的个人，不断增强司法裁判和纠纷解决的公众认同。

其二，提升群众工作能力。感受到公平正义的主体是人民群众，司法工作也是群众工作，法院只有把面向群众融入司法过程和结果的实践中，才能契合司法的人民属性。(1) 践行“如我在诉”意识，秉持司法良知，设身处地体会当事人的难处，作出合乎情理法理的裁判，及时回应人民群众诉求，传递正确价值导向，防止“案中生案、因案生访”。(2) 准确把握社情民意，把个案司法裁判放置到时代、国情、文化等社会目标中审视，全面考量法、情、理因素，以公正裁判和以案释法，大力弘扬社会主义核心价值观，不断提升司法裁判的公众认同。(3) 把群众工作方法融入司法工作。充分尊重当事人的诉权、辩论权、陈述权、知情权，确保程序规范的同时实质性解决问题，减轻法官的专业判断与群众朴素正义观同频共振。深入基层、深入群众，掌握群众语言、熟知群众诉求，说群众能听懂的语言、写群众能理解的文书、判群众能接受的案件、做群众能信任的法官，拉近法院与人

民群众的距离。

3. 严实司法作风

司法作风对人民群众司法公平正感受的影响是潜移默化的，是一个长久的、自然的过程。(1) 就为民服务的宗旨意识而言，要求在办案过程中，不能仅仅满足于案件处理结果的公正，还要通过细致入微的工作，带着对人民群众的深厚感情办理案件，以人民群众易于接受的方式化解矛盾，让人民群众真切感受到公平正义就在身边。(2) 就公正司法的职业操守而言，法官应当遵循职业伦理和操守，在社会交往中维护法官群体的整体形象，不能因其业内行为影响人民群众对司法公平正的感受。(3) 就务实严谨的工作态度而言，用绣花功夫打造精品案例、精品庭审、精品文书，努力争当办案高手、行家能手。(4) 就廉洁自律的道德底线而言，要求司法人员坚持公私分明、崇廉拒腐、尚俭戒奢、艰苦朴素，净化社交圈和生活圈，严守纪律规矩，永葆清正本色。(5) 就文明规范的职业形象而言，不仅要守住不发生重大错案的底线，而且要防止因小瑕疵、小失误影响司法形象和权威，认真对待每一个“司法产品”，把好程序关、证据关、事实关和法律关，持续规范庭审行为，全面提升裁判文书质量。(6) 就高效便民的工作效率而言，因地制宜、因案施策，把相关的争点、问题查清、理顺、妥处，降低当事人的时间和精力和心理成本，缓和当事人之间、当事人与法院之间的对立抗拒情绪，努力做到“事心双解”。

三、“感受到公平正义”的保障机制

1. 完善符合司法职业特点的培训。改变传统“填鸭式”“照本宣科式”的培训模式，积极探索场景式、互动研讨式等符合司法职业特点的培训方法和课程体系，重塑真实庭审，着重考察现场指挥、效率与稳场能力；审查控辩证据，重点考查质证、合议与认证能力，赋予法官、法官助理更多的参与感和互动感，为法官、法官助理搭建“沉浸式”成长平台。组织庭审经验丰富的

资深法官研究梳理庭审规律，挖掘正反典型事例，形成具备操作性的培训课程。法官个体既要加强对庭审程序的理论和技巧的学习研究，又要在一次又一次的实际庭审中总结经验，在学习实践中提升能力。

2. 树立和践行正确政绩观

树立和践行正确政绩观持续提升审判执行工作质效，应尊重司法运行规律，准确把握质量、效率、效果之间关系，坚持质量优先、兼顾效率、注重效果，始终把案件质量放在第一位，让群众有更多实实在在的获得感。当三者发生冲突时，牺牲部分效率以确保案件质量与效果，既是必要之举，更是必然要求。司法的专业性、复杂性特点和定分止争的要求，决定了必须为法官留出足够时间用于耐心倾听、深入思考、协调调解、裁判及释法说理等工作，更遑论修复受损社会关系更需投入时间细致办案。因此，只要法官依法在审限内办结案件，就不应在效率层面予以更高要求。

3. 加强以文塑人

人民法院作为社会公众参与司法活动的中心场所，是传播法治文化、凝聚法治共识的核心场域，感受到公平正义构成法院文化建设的重要价值取向，而法院向外展示的文化取决于其内在文化的塑造，关键在于对人的塑造，强调德才兼备。作为社会公平正义的守护者，法官选任也应当以德才兼备为理想标准，不仅要能力强，还需要作风正，两者缺一不可。加强以文塑人，重在修身正行、精进本领，让老百姓一走进法院，通过法院人身上展示出的精神气质，就能加深相互理解，增进互信认同，切实感受到公平正义就在身边。

(作者系江苏省高级人民法院党组成员、副院长，法学博士；江苏省高级人民法院研究室主任、调研组副组长)

责任编辑 唐亚南
美术编辑 武凡照
电子邮箱 llb@rmfyb.cn
llzk@rmfyb.cn

法治视点

随着“一带一路”倡议的提出，海上丝绸之路经济带的发展繁荣更加依赖海运市场的健康有序发展。立足国际海运市场的时代性和中国法律本土性，探讨“一带一路”背景下国际班轮公司强制缔约义务的识别和判定理路，对完善强制缔约制度、维护海运竞争秩序、促进海运贸易持续繁荣具有重要意义。

一、国际班轮公司强制缔约义务的必要性的必要性

我国是进出口贸易大国，常见的贸易形式有 FOB 和 CIF 两种，前者常用于出口贸易合同，后者常用于进口贸易合同。实践中，我国海运企业承运我国进出口货物总量的总体份额偏低，目前仅占到进出口货物总量的 1/4，保障我国经济安全运行的总体能力还不够。进出口货物一般都由国外的贸易方指定具有较大市场份额和海运优势的国际班轮公司完成运输。因此，以马士基公司为代表的国际班轮公司承运我国多数进出口货物或提供相关运输服务。“一带一路”倡议推进过程中，国外资本快速融入我国市场，海运贸易活跃度进一步提升，实力较强的国际班轮公司容易在我国的海运市场和运输服务市场形成优势地位。如国际班轮公司将契约自由作为规避强制缔约义务的保护伞，国内海运贸易主体的利益将难以维护。

二、国际班轮公司强制缔约义务的制度适用困境

(一) 相关专门法规定的局限尚需突破

1. 相关民事法律制度适用标准固化。《中华人民共和国民法典》以下简称《民法典》与《中华人民共和国海商法》以下简称《海商法》一脉相承，对强制缔约义务的适用采用了公益性和垄断性标准，并且垄断性标准适用的行业范围也和特定海运主体专门经营涉及自然垄断业务紧密关联。从《合同法》的施行到《民法典》的施行，其间历经二十余年，我国海运经济发展经历了巨大变革，海洋强国战略、“一带一路”倡议相继提出，国内外海运贸易资本的相互交叉融入以

国际班轮公司强制缔约义务适用探析

□ 王 娜

及海运贸易的快速发展给海运市场秩序的法律保障带来新的挑战。现实中，国际班轮公司垄断形态多样，垄断主体并不限于具有自然垄断性的从事公共运输的承运人。事实上，从事公共运输以外的具有公共承运人身份的国际班轮公司，滥用其市场支配地位，以附加不合理交易条件、拒绝交易等方式损害弱势海运消费者利益的情形也时有发生，这不利于我国海运市场实现良性竞争。可见，赋予上述公共承运人强制缔约义务，可以有效遏制海运领域滥用市场支配地位的垄断行为。然而，《民法典》关于承运人强制缔约义务的现有认定标准，却造成非公益性的公共承运人强制缔约义务适用漏洞，不利于对承运人实施的海运垄断行为进行有效规制。

2. 《反垄断法》及《国际海运条例》的可操作性差

(1) 《反垄断法》缺乏直接应用于海运市场垄断认定的标准。《反垄断法》第二十二条列举了包括拒绝交易、差别待遇、附加不合理交易条件等滥用市场支配地位的具体行为；第二十三条明确了认定市场主体市场支配地位的依据要素，包括市场份额、财力及技术条件等综合因素；第二十四条规定了可依据市场份额推定市场主体具有市场支配地位的情形。上述法律具体构成《反垄断法》关于滥用市场支配地位认定的基本制度。从这些法律规定的具体内容可以窥见，国际班轮公司是否构成滥用市场支配地位，需要反垄断执法机构依法进行多因素的综合认定。但现行《反垄断法》关于滥用市场支配地位认定的制度设计仍缺乏直接应用到海运市场垄断问题的具体认定标准与适用细则。

(2) 《国际海运条例》在海运市场反垄断认定方面存在一定缺陷

《国际海运条例》第十八条和第二十六条系对从事国际运输的承运人实施的行为加以规制的直接规定。其中，第十八条关于滥用市场支配地位的行为类型，仅限于歧视性价格交易或限制性条件交易，涵盖了《反垄断法》规定的类型之内，未体现国际海运领域的特殊性；第二十六条对国际班轮公司市场支配地位的推定系继承《反垄断法》的市场份额推定标准，即在市场支配地位的认定上，《国际海运条例》所设定的市场份额上限是涉及我

国港口某一航线总运量的 30%。这一规定将海运竞争的相关市场限定为某一航线，然而在现实中，竞争不止在一条航线上进行，其对相关市场的界定存在过于狭隘的问题。随着“一带一路”倡议的提出，国际班轮公司为了获得更多竞争优势，往往会结合成班轮公会或航运联盟，如 P3 联盟。以 P3 联盟为代表的航运联盟给国际班轮公司在多航线海运市场的市场优势地位的判定带来挑战。《国际海运条例》关于国际班轮公司市场优势地位的推定规则已经难以应对竞争状况日益复杂的海运市场。

3. 现行强制缔约救济制度有待完善

海运相对方提起诉讼，请求法院判令国际班轮公司负担强制缔约义务，可以国际班轮公司滥用市场支配地位实施拒绝交易、差别待遇等垄断行为作为请求权基础。依据《国际海运条例》第二十六条的相关规定，国务院交通主管部门对国际班轮公司及其联盟反垄断调查的启动系依照利害关系人申请或自行决定，并未强调反垄断执法机构对国际班轮公司及其联盟行为反垄断审查的主动性。这种制度安排，既不利于反垄断执法主动服务“一带一路”海运市场秩序，也不利于海运相对方申请国际班轮公司负担强制缔约义务时，法院对国际班轮公司相关垄断行为的认定。在海事诉讼程序中，亦未有相关诉讼制度与反垄断法律制度进行衔接。

三、关于国际班轮公司强制缔约义务适用完善的思考

(一) 打破限缩型适用标准以回应时代需求

1. 确立海运市场竞争秩序标准。为适应新的经济形势，国际班轮公司除了不断拓宽自身市场份额外，也在寻求更为丰富的联盟方式。换言之，由于班轮运输航线固定，市场份额占比往往较大，或通过联盟协议组成如班轮公会、运输联盟等联盟组织，故其在特定航线形成垄断地位或市场支配地位。当上述国际班轮公司或其联盟组织构成垄断或形成市场支配地位，控制海上资源、实施提高运价、歧视性交易、控制运力等行为，危害特定海运市场竞争秩序时，应对其施以强制缔约义务。

2. 确立海运消费者合法利益标准。与国际班轮公司及其联盟组织缔约

的海运消费者，通常指托运人及其货运代理人。相较于在固定航线上具有海运市场支配地位的国际班轮公司而言，托运人或者货运代理人常处于海运缔约、运价议定、交易条件商定上的弱势地位。具有市场支配地位的国际班轮公司或其联盟组织对上述海运消费者实施歧视性交易或拒绝交易等垄断行为，将迫使特定托运人及其货运代理人丧失缔约自由，这不利于海运市场中实质公平的实现，或将给海运消费者带来无法预期的损失，损害其合法权益，有碍实质公平的实现。因此，该情形下，国际班轮公司及其联盟组织应承担强制缔约义务。应当摒弃从事公共运输的承运人和强制缔约义务的对立关系，将《民法典》下的承运人强制缔约义务的公益性和垄断性标准进行扩大解释：国际班轮公司无论是作为从事公共运输的承运人，抑或是作为普通公共承运人，只要其实施了垄断行为，拒绝托运人或其代理人的缔约请求或履约请求，破坏了海运市场竞争秩序，损害了海运消费者合法利益，均应承担强制缔约义务。

(二) 完善海运领域的反垄断法律规范

1. 拓宽滥用市场支配地位的行为类型。《国际海运条例》施行早于《反垄断法》，虽历经修法，也未完成与《反垄断法》就滥用市场支配地位行为类型的衔接。事实上，海运相对方请求国际班轮公司负担强制缔约义务的请求权基础，往往与国际班轮公司或其联盟不正当拒绝交易、在交易价格和交易条件上差别待遇等行为相关。作为海运领域的特别法，《国际海运条例》关于反垄断的相关规定应以反垄断法为指导，并体现海运反垄断的特殊性。故应重新修订《国际海运条例》第十八条，拓宽海运承运人滥用市场支配地位的行为类型，囊括拒绝交易、差别待遇等与强制缔约义务负担相关的多种具体行为。反垄断法在认定滥用市场支配地位的行为类型时，充分考虑了相关行为的合理抗辩，在用“不公平的”“没有正当理由”或者“不合理”认定滥用市场支配地位的行为时，综合考量了行为的实施、动机、破坏竞争秩序等因素。这为科学认定海运承运人滥用市场支配地位奠定了制度基础。《国际海运条例》可在遵循反垄断法滥用行为与合理抗辩综合认定的制度基础上明确：国际班轮公司认定市场支配地位，无正当理由不按照其对外公布的路线、时

间、价格缔约，实施拒绝交易、差别待遇等行为，损害海运相对方缔约及履约权益的，应承担强制缔约义务。

2. 厘清国际班轮公司滥用市场支配地位认定要素

认定国际班轮公司市场支配地位及其滥用，对于其强制缔约义务的认定具有重要意义。一方面，《国际海运条例》可确定作为公共承运人的国际班轮公司滥用市场支配地位的认定标准：一是滥用的前提是国际班轮公司或其联盟具有市场支配地位，该行为在有效竞争的海运市场环境不可能实现；二是滥用的后果给相关海运市场的有效竞争带来危害；三是滥用的形式包括剥削性滥用(explotative abuse)和妨碍性滥用(exclusionary abuse)。另一方面，《国际海运条例》对国际班轮公司市场支配地位的推定标准为：服务涉及中国港口某一航线的承运份额，持续 1 年超过该航线总运量的 30%。

海运实践中，竞争不止在一条航线上进行，国际班轮公司间的联盟给国际海运反垄断带来巨大挑战。就此而言，OECD 明确指出，相关市场的界定是任何竞争问题分析的出发点。国际班轮公司或其联盟在海运服务领域相关地理市场和相关产品市场所占份额，系判断其是否具有市场支配地位的重要标准。货物类型、船舶类型、服务种类是界定国际班轮公司相关海运产品市场的重要要素。《国际海运条例》应删除国际班轮公司市场份额限于某一航线承运份额的规定，以上述产品市场和地理市场界定因素为指导，明确国际班轮公司市场份额推定所依据的市场区域。在《反垄断法》第二十四条确定的推定市场主体支配地位的市场份额标准下，结合“一带一路”海运市场竞争现状，确定国际班轮公司市场支配地位推定所依据的市场份额标准。

(三) 建立强制缔约相关程序制度

1. 确立国际班轮公司反垄断主动审查机制。《反垄断法》第四条强化了竞争政策的基础地位，并提出竞争规则的制定和实施应与社会主义市场经济相适应；第五条强调了行政机关和法律、法规授权的公共事务的组织在规则制定中对公平竞争的主导审查。上述新规定充分体现了反垄断立法与时俱

进，在充分考虑当前政治经济发展时代需求的基础上，强调反垄断法和司法的主动性，更利于市场监管权责到位和市场秩序的维护。

相应地，海运市场的反垄断立法、执法、司法应在反垄断新规定的指引下，作出符合“一带一路”海运市场建设需求和国家政治经济发展大政方针的调整。作为海运承运人反垄断审查的专门执法机关，交通运输部及其分支机构应当建立国际班轮公司反垄断主动审查机制。通过国际班轮公司运输业务、运价、航线、班期、停靠港口等事项的申报，综合国际班轮公司海运市场份额、海运消费者议价能力、海运产品供给种类、资金及技术实力等多方面因素，主动对国际班轮公司是否实施滥用市场支配地位等垄断行为进行审查。审查后，审查部门应出具审查报告。在涉国际班轮公司强制缔约义务的诉讼中，为海运相对方对国际班轮公司滥用市场支配地位不合理拒绝缔约和不当履约提供证据支持。《国际海运条例》应修订其第二十六条的依申请审查或依职权审查机制，明确交通运输部及其分支机构对国际班轮公司反垄断的主动审查职责。

2. 建立海事司法强制缔约诉讼制度

海运主体在海事法院提起诉讼，请求国际班轮公司承担强制缔约义务的，法院应对国际班轮公司是否负有《民法典》《反垄断法》及《国际海运条例》下的强制缔约义务予以审查。该审查涉及国际班轮公司公益性、垄断性及其是否损害海运市场秩序和海运消费者利益等方面，应建立海事司法强制缔约诉讼制度，加强海事司法和海事反垄断执法的协调与衔接。可在答辩阶段，要求诉讼双方填写涉案国际班轮公司垄断行为调查表，涉及与强制缔约义务关联的具体垄断行为陈述、交通运输部及其分支机构对国际班轮公司进行反垄断审查的相关情况及结论等。国际班轮公司对其涉嫌垄断的拒绝缔约和不当履约行为没有法定豁免事由的，法院应判令其承担强制缔约义务。

【本文系 2024 年法治建设与法学理论研究部级科研项目“新质生产力区域协调发展中的经济法治保障研究”(24SFB2026)的阶段性研究成果】
(作者单位：西南政法大学)