

反垄断调查,何须坐等申报

本报评论员
高路



互联网的平台几乎必然会成为所有类型的出租车的平台。掌握了平台,也就掌握了话语权甚至定价权。



滴滴和优步,到底是谁收购谁、谁合并谁,还在纠缠不休之中,是否构成垄断的问题已经迫在眉睫。

8月2日上午,商务部新闻发言人沈丹阳回应称,“目前尚未收到滴滴和优步中国相关交易的经营者集中申报。”沈丹阳表示,凡符合《反垄断法》规定申报条件和《国务院关于经营者集中申报标准的规定》中申报标准的,经营者均应先向商务部申报,未申报的不得实施集中。

滴滴认为自己没盈利,且优步中国在上一个会计年度营业额没有达到申报标准,还不够格,没必要申报。但是根据《国务院关于经营者集中申报标准的规定》第四条规定,经营者集中未达申报标准,但按照规定程序收集的事实和证据表明该经营者集中具有或者可能具有排除、限制竞争效果的,国务院商务主管部门应当依法进行调查。也就是说,不用等申报,主管部门其实具备主动介入调查的权力。

业内人士普遍认为,这场合并将让打车软件市场90%的份额集中到一个主体之下。包括传统出租车在内的这个出行市场,看起来主体多元,有专车、有快车、还有出租车,滴滴的市场份额未必能达到垄断地位,但就打车软件这个细分市场而言,90%是个惊人的数据,已经具备了事实上的垄断地位。

网约车不是胜在车上而是胜在渠道上,胜在平台上。市场的发展越来越显露出平台的作用。网约车的出现根本上是互联网+思维在现实生活中的运用,这也是出租车行业必走的发展道路,网约车的出现不过是加快了这种发展的步伐。互联网的平台几乎必然会成为所有类型的出租车的平台。掌握了平台,也就掌握了话语权甚至定价权。

对于这样一个事涉千千万万车主和出行者利益、具有公共属性的事件,不应该也不能只有一种选择。这也是为什么网约车合法化,大家叫好,但是滴滴一家独大时,大家又

都纷纷表示担忧的原因。早在去年滴滴和快的合并时,就有类似的声音发出。事实上,一家独大的后遗症已经在一些城市的出行成本上显露出来。此次优步中国被并购,有可能是压垮公众心理的最后一根稻草。如果背靠国际大资本的优步中国都挺不住,不知道还有谁能担当起竞争者的角色。大家都看到了一个庞然大物的诞生,大家也都明白,一个高度垄断的市场对消费者的利益构成的巨大挑战。它符合“具有或者可能具有排除、限制竞争效果”的垄断定义,而不仅仅以是否触发反垄断法标准为依据。

企业有垄断的念头这不奇怪,它当然也会找各种借口、法律的漏洞来为自己辩解,但是主管部门,应该有更清晰更明确更主动的责任定位。过去几年里,发改委及商务部屡次发起了对奶粉和汽车行业的反垄断调查,这种主动介入、积极作为的监管模式,被证明是行之有效的。

韩春雨实验遭质疑,给科学和真相多点时间

本报评论员
魏英杰



假如调查结果证明该项实验存在学术造假,这世界上也不过多了一个骗子,但如果这一切都是缘于误解,那么所有不顾实际的指责、谩骂,岂不等于是在迫害一个甘于沉默、专心科研的真正学者?



今年早些时候,河北科技大学的“三无”副教授韩春雨凭借一篇在国际顶级期刊在线发表的论文引起国内轰动,被赞誉为“中国下一个诺奖获得者”。

近日,“剧情”却又反转了。国际上多位学者纷纷表示无法重复韩春雨关于NgAgo基因编辑技术的实验,要求其公布实验原始数据和具体条件。发表该论文的《自然·生物技术》杂志于8月2日声明,将按照既定流程调查此事。而韩春雨本人则回应,对重复实验充满信心。

大多数人对类似科学研究并不了解。无论当初人们说韩春雨有多牛,还是如今学者们纷纷质疑其实验成果,许多人都没有能力作出对错与否的判断。在这种情况下,片面地指责韩春雨,或者不顾事实地为韩春雨辩护,都可能是错的。

不过,这并不表示人们不能关心韩春雨实验,不能有自己的态度。科学实验的一大

原则就是可重复,任何不可重复的科学实验都是“耍流氓”。韩春雨实验及其论文是否具有科学价值,同样必须满足这个要件。有科学家表示无法重复实验,而韩春雨目前尚未提供更多实验或数据来证明自己,发布该论文的杂志也还没有启动调查,那么对实验进行合理质疑,属于正常的学术论争范畴。

但要看到,一项科研成果的发表,往往要经过艰苦而漫长的探索历程。在科学探索过程中,难免还会走弯路,甚至走进死胡同。韩春雨团队花费大量精力进行的这项研究,别人在重复实验的时候,若缺乏正确的路径支持,也可能把这些错误再犯一遍。从韩春雨的论文发表,至今不过两个多月,现在就判断实验不可重复,可能为时过早。

在发表论文之前,韩春雨团队一定是要按学术规范进行多次重复实验。如果别的学者无法重复实验,这可能说明韩春雨没有按

照规范做实验,也可能说明实验结果尚不具备正式发表的条件,还可能说明其中存在学术造假行为。但这三者的性质有非常大的差别,前面两种情形或许是无心之失,后一种情形则具有主观故意,是一种学术不端行为。

也因如此,在韩春雨尚未提交更多证据,杂志方面也尚未给出结论之时,不妨给科学和真相多一点时间,切忌急于作判断、下结论。对科学研究进行合理质疑,有益于学术进步,但不能动辄把这种质疑上升到人身攻击或道德审判层面,否则可能伤及无辜,对真正的科研人员造成不公。

假如调查结果证明该项实验存在学术造假,这世界上也不过多了一个骗子,但如果这一切都是缘于误解,那么所有不顾实际的指责、谩骂,岂不等于是在迫害一个甘于沉默、专心科研的真正学者?科研不能急,真相可以等,但科研人员的人格不能辱,对科学的敬畏不能丢。

友谊的小船翻了,关心下一代的工作不能搁浅

本报资深评论员
刘雪松



这个项目,友谊的小船翻了,应该用纯洁的爱心与干净的运作机制去重新打造,而不是让关心下一代工作的船再搁浅。



继教育部宣布退出全国中小学生交通安全教育活动之后,国家质检总局、国家安监总局日前也相继通过官网发布公告,声明退出由中国关心下一代工作委员会发起的这项活动。至此,中国关工委被晾到了舆论质疑的“风口”。

8月1日晚,中国关工委发表声明,对三部委退出活动表示“完全赞同”,承认“确有人未经领导小组同意,以全国中小学生交通安全教育活动办公室名义与社会公司签署合作协议,收取相关费用并产生民事纠纷”,并解释称,领导小组成员单位曾多次研究处理,并于2014年7月召开会议决定停止这项活动。

三部委退出中国关工委发起的全国中小学生交通安全教育活动,把“友谊的小船”掀翻了,对此的解释是,因为这个教育活动办公室,打着国家相关部门的名义收取相关费用,从事牟利活动,违背了全国中小学生交通安全教育活动的公益性原则。无疑,三部委不想在这个活动中,出人出力还帮中国关工委

背经济问题的“黑锅”。

这项活动从2011年开始,到2013年的时候就因为钱的问题惹上了官司,包括安全教育办公室、中国关工委及其他三部委,被济南一家公司集体告上法庭。而教育部、国家安监总局、国家质检总局不服济南中院判决,向最高法提出再审申请。这个局怎么收场,最终还得看司法的结论。

关键是,关心下一代的工作、全国中小学生交通安全教育这么严肃的公益活动,竟然能够一下手就成了圈钱的买卖,并且一圈钱就闹出了经济纠纷,可见权力机构的变现能力有多大、公益活动的勾兑效果有多强。

作为全国性的一项公益活动,济南一地,一家企业就发生了高达300万元的经济纠纷,人们完全有理由怀疑,这项活动涉及到的经费,应该远远不止这些。那么,整个公益活动,一共涉及到多少经费、谁收的、花哪儿了,诸如此类的疑问,需要中国关工委牵头将教育活动办公室手上的这本账查清楚,并且向

所有被关心着的下一代讲清楚,向社会讲清楚,给法治一个明明白白的交待。

中国的下一代、下下一代,有太多的人们需要关心,有太多的工作需要去做。中国关工委从成立以来,做了大量的工作。但是,中国的下一代,既需要包括交通安全教育在内的有形的塑造与关怀,也需要心灵的纯洁与感染,需要做关心下一代工作的人们自身尊法守纪、廉洁奉公来感召。从这个功能来说,中国关工委至少对于这项活动的组织工作,没有起到应有的效果。

关心下一代工作委员会理应在制度的设计上,把关心下一代的工作,与挣钱捞钱的事隔离得远远的。这个项目,友谊的小船翻了,应该用纯洁的爱心与干净的运作机制去重新打造,而不是让关心下一代工作的船再搁浅。声明之后,中国关工委需要做的是,依法清理门户、清理队伍,用破釜沉舟的决心与姿态向下一代们展示关爱的诚意,重新启航。