

被罚8760万后知网知错

耗时长达半年的知网涉嫌垄断案终于尘埃落定。12月26日,市场监管总局依法对此前知网涉嫌实施垄断的行为公布调查结果并作出行政处罚决定,责令知网停止违法行为,并处以2021年中国境内销售额17.52亿元5%的罚款,计8760万元。与此同时,知网也在其官方微信公众号上发布了15项整改措施,并表示坚决服从处罚。站在风口浪尖的知网终于走上了漫漫整改路。



罚款8760万

12月26日,据国家市场监督管理总局官网消息,2022年5月,市场监管总局依据《反垄断法》对知网涉嫌实施垄断行为立案调查。调查期间,市场监管总局成立专案组,对知网进行现场检查,获取大量证据材料;对其他竞争性平台和大量用户广泛开展调查取证;对本案证据材料进行深入核查和大数据分析;组织专家反复深入开展研究论证;多次听取知网陈述意见,保障其合法权益。

经查,知网在中国境内中文学术文献网络数据库服务市场具有支配地位。2014年以来,知网滥用该支配地位实施垄断行为。一是通过连续大幅提高服务价格、拆分数据库变相涨价等方式,实施了以不公平的高价销售其数据库服务的行为;二是通过签订独家合作协议等方式,限定学术期刊出版单位、高校不得向任何第三方授权使用学术期刊、博士学位论文等学术文献数据,并采取多种奖惩措施保障独家合作实施。调查表明,知网实施不公平高价、限定交易行为排除、限制了中文学术文献网络数据库服务市场竞争,侵害了用户合法权益,影响了相关市场创新发展和学术交流传播,构成《反垄断法》第二十二第一款第(一)项、第(四)项禁止的“以不公平的高价销售商品”和“没有正当理由,限定交易相对人只能与其进行交易”的滥用市场支配地位行为。

根据《反垄断法》第五十七条、第五十九条规定,综合考虑知网违法行为的性质、程

度、持续时间和消除违法行为后果的情况等因素,2022年12月26日,市场监管总局依法作出行政处罚决定,责令知网停止违法行为,并处以2021年中国境内销售额17.52亿元5%的罚款,计8760万元。同时,坚持依法规范和促进发展并重,监督知网全面落实整改措施、消除违法行为后果,要求知网围绕解除独家合作、减轻用户负担、加强内部合规管理等方面进行全面整改。

知网认错

针对市场监管总局公布的处罚结果,北京商报记者第一时间联系到知网新闻办的相关工作人员,对方表示:“目前知网的对外公开回应内容已在官网和官微发布,包括15项具体整改措施都可以在官方微信公众号上查阅到。”

北京商报记者通过微信公众号“CNKI知网”查询到,知网在收到《国家市场监督管理总局行政处罚决定书》后,表示诚恳接受并坚决服从。与此同时,知网公布了15项具体整改措施,其中包括:彻底整改与期刊、高校的独家合作,大幅降低数据库服务价格,保护作者合法权益,全面加强合规建设等。

与此前下调论文下载价格和增加免费查重次数这类整改措施相比,北京商报记者注意到,知网最新公布的15条整改措施开始直面知网的“垄断”问题。知网在整改细则中提到,一方面知网要解除独家合作协议,停止新签独家合作协议,积极主动与期刊、高校协商尽快解除现有的独家合作协议;另一方

面,知网会大幅降低数据库的服务价格,用户的学术文献数据库服务实际成交价格三年内下调30%以上,降价不降质量。

据公开信息显示,知网涉嫌垄断的热点话题最早源自2021年12月,89岁退休教授状告知网维权的持续报道引发了社会广泛关注。2022年5月,知网母公司万方股份在投资者平台回应称:“关注到知网的舆情,知网也正在反思。”也就在知网进行表态之际,市场监管总局根据相关核查,对知网涉嫌实施垄断行为进行立案调查。

自今年5月13日被市场监管总局立案以来,一向闷声发财的知网内部也在悄然变化。根据天眼查App显示,6月1日,知网关联公司同方知网数字出版技术股份有限公司发生工商变更,法定代表人由王明亮变更为刘长欣。6月12日,知网开放个人查重服务,定价为1.5元/千字,研究生学位论文的免费次数由原来人均1.5次增加到人均3次。但此举显然不足以帮助知网摆脱涉嫌“垄断”的形象。

平台警示录

就在知网被罚的结果公布之际,以“知网”为代表的知识产权反垄断案也给其他内容平台带来了警示作用。北京卓律律师事务所合伙人孙志峰表示:“内容平台不仅要高度重视知识产权授权及运营等合规审查,还要注意知识产权运营过程中的反垄断问题,切不可因知识产权获得充分授权或保障独家享有知识产权利益就高枕无忧,特别是对于那些已经具备市场支配地位的平台来说更为重

要,要高度重视反垄断合规审查和风险排除问题,避免出现违法或具有较高法律风险的横向垄断协议、滥用市场支配地位排除和限制竞争、控制经营者集中等反违法断行为。

在孙志峰看来,知网被罚也彰显了我国知识产权立法日趋完善、知识产权执法司法日益严格,知识产权保护氛围日益浓郁的特

点。“知网事件最早的导火索就是与作者、用户之间的纠纷。因此内容平台要高度重视客户利益的保障,特别是在数字经济的环境下,在产品的设计、用户协议、用户体验等方面,要充分保障消费者的知情权、公平交易权和选择权。”

北京商报记者 程铭劼 赵博宇

X 西街观察 Xijie observation

从“有恃无恐”到“坚决服从”,知网知否

陶凤

12月26日,知网因滥用市场支配地位实施不公平高价、限定交易行为、限制网络数据库服务市场竞争等,被处以8760万元罚款,并被要求全面整改。

对此,知网方面回应称,诚恳接受,坚决服从。对于舆论争议的霸王条款、价格飞涨,知网宣布了整改独家合作、大幅降低服务价格等15项整改措施。

舆论口诛笔伐的知网,上游廉价收割著作权涉嫌侵权,下游订阅费用高企。以平台之名,笼络全国绝大多数学术作品集中于此,同时顺手收割那些作品背后的作者的价值红利。

这种行为不仅使天下用户“苦知网久矣”,而以赵德馨教授起诉知网事件为导火索,损害幕后作者的权益也让知网备受质疑。

高额罚款落地,百余件著作权侵权案件陆续败诉,在混乱的市场环境中,高歌猛进20余年,中国知网带着饱受争议的运营模式终于行至十字路口。

长期以来,平台经济一边蓬勃发展,一边时常处于创新和竞争相互冲突的矛盾中,它们实现了相关领域资源的空前整合,却又通过其支配地位对市场和创新产生干扰和制约。

市场监管总局认定知网实施垄断行为,不仅在于警示知网本身,遏制其垄断行为对用户及作者产生的伤害,还传递了坚定的信

号,当监管即公权力有效介入,过去“有恃无恐”的知网要改改了。

如果不是学术论文的创造者,那么高昂收费是否匹配它作为集纳平台的角色?这张罚单告诉知网,如果不改变经营模式,就会遭受巨大的惩罚,这也是通过《反垄断法》为企业的创新发展提供必要的法治空间。

罚款是第一步,也是一小步。现阶段看,知网是国内最大的数字出版平台、数据库商,收录文献期刊数量比维普和万方加起来都多。因此,无论是查重服务,还是数据库服务,知网显然都是独一无二的。

从这个角度看,知网的整改不仅是知网的问题,还会牵扯到如何打破垄断的难题。知识不应成为垄断与敛财的工具,更不应该让学生以高昂的费用获取,让著作权所有者以不合理的低价授权,这是反垄断的初衷,也是整改知网的归宿。

与此同时,保护知识产权,保护作者的合法权益同样不能忽视。知网是在占据了庞大的学术数据资源后,反过来对学术期刊和学者形成钳制。而所谓传播力也是知网所拥有的核心权力。对于亟待职称评定的学者来说,获得学术影响力会让他们自愿或者部分自愿地让渡自身权益。

兼顾使用者和创作者保护,让知识更具有公益性质,能够自由流通,能够全民分享,是所有与知网有关联的群体的共同诉求,也是舆论围观知网事件形成的共识。

开启100小时验证飞行 全球首架C919冲刺商业运营

验证飞行持续至明年2月

北京时间12月26日15:17,C919首个验证飞行航班顺利抵达北京首都国际机场。

据了解,此次验证飞行共100小时,将持续到2023年2月中旬,起降的机场涉及9省市、10座机场。在每个验证飞行日,C919飞机将从上海虹桥机场始发起飞,飞往北京首都、北京大兴、成都天府、西安、海口、青岛、武汉、南昌、济南等航点,并于当天返回上海虹桥机场。验证飞行需要模拟整个航班的运行过程,包括签派放行、旅客登机、飞行员的操作、机务维修等流程。

对于此次验证飞行的意义,东航方面表示,验证飞行主要是验证航空公司安全运行C919飞机的能力,主要包括东航前期制定的关于该机型的安全、标准、规定和程序的适用性和可操作性,同时验证航空公司各个专业系统的保障能力以及各类专业人员是不是具有安全运营C919的能力,以此保证航司在国产大飞机进入商业运行之后,能够为旅客提供良好的乘机体验,让C919的商业航班更加安全、更有效率。

“对于一款全新机型来说,研发制造是‘上半场’,商业运营是‘下半场’。作为国产大飞机用户的航空公司来说,‘下半场’能否顺利开启,100小时的空机验证飞行和民航局对验证结果的审定检查,就是其中的关键环节。”东航北京分公司总经理谢朝辉谈道。

民航业内人士林智杰表示:“C919开始

第一架国产大飞机C919交付后,东航全球首架C919开启了总计100小时的验证飞行。12月26日,首班验证飞行的C919航班MU7801,从上海虹桥国际机场飞往北京首都国际机场。据了解,验证飞行主要是验证航空公司安全运行C919飞机的能力。验证飞行结束后,中国民航局确认东航具备安全运行C919飞机能力之后,会颁发相应的运营许可。中国东航方面表示,争取在2023年春将C919正式投入商业载客,国产大飞机商业运营指日可待。



扫码观看视频



100个小时的验证飞行,是在进入商业运营前最后的“临门一脚”。未来,C919的商业运行将为航空公司及旅客提供新的选择。”

已完成首批机组人员培训

此次验证飞行,对于东航的相关工作人员也是一次考验。

在人员队伍方面,东航目前已完成首批9

名飞行员、24名乘务员、13名机务维修人员的机型培训,加上目前正在进行的第二批重点岗位人员培训,相关保障人员数量足以满足初期的验证飞行需求。

此外,东航技术公司国产飞机维修部首批航材采购清单和首批工装设备清单已确认并采购。面对飞机配载平衡这一安全运行的重要保障环节,东航地面服务部对C919运行重心控制和压舱重量完成了测算。东航综合

管理部门已开展了国内首次C919国产大飞机航油加注操作培训,来自全国各地的航油工作人员和业务代表共计150人参与了线上培训。

验证飞行期间,东航将针对C919机型的特点,确保服务、培训等各方面工作持续推进,确保高标准完成各项任务。“验证飞行也检验了公司各相关保障单位对C919的适应能力,还检验了各相关部门之间的衔接程度。东

航将根据验证飞行期间产生的数据、经验及发现的问题,优化工作流程。”中国东航C919飞行部副总经理尚峰谈道。

预计投入北京等多地航线

在C919完成航线验证飞行后,中国民航局将对验证结果进行审定和检查,确认东航具备安全运行C919飞机能力之后,将颁发相应的运营许可。

C919何时正式投入商业运营是业内重点关注的话题之一。谢朝辉表示,首架C919飞机完成本轮的验证飞行后,最早有望于在2023年春季满足民航局相关要求,正式投入商业载客运营。届时,东航将围绕“四梁八柱”航线网络,将C919投入在上海、北京、西安、昆明、广州、成都、深圳等地的优质精品航线中。值得一提的是,东航首批C919订单中的其余4架,将在未来两年间陆续交付。

谈及C919正式投入运营后对国内民航市场的影响,波音飞机集团中国区市场营销总监唐睿此前在新闻发布会上表示,C919作为新机型加入民航客运市场,将给整个行业带来有益竞争。

中国民航管理干部学院教授赵巍也谈道,从市场来看,C919进入的是短途干线窄体机市场,这一市场在全球商业航空中处于主流。“全球航空市场恢复生产后,每年窄体机需求将达到1200架到1500架,C919市场潜力巨大。”

北京商报记者 关子辰 张怡然/文并摄