

各地被要求破除垄断 共享单车市场迎变局

国家发展改革委办公厅日前对23个违背市场准入负面清单典型案例(第四批)进行通报,要求各地区、各部门全面自查自纠,认真学习有关经验做法。共享(电)单车的独家垄断经营问题,是本次通报的重点,总计达15起,占比超过65%。

本次通报的背景之一是,今年8月下旬在山西、湖南、云南等地展开的国务院第九次大督查,共享(电)单车市场系督查重点。业界人士透露,此次督查指出,一些地方政府越权设定共享(电)单车特许经营权,强制收取服务费用,抬高市场准入门槛。这些做法违反了公平竞争制度要求,苗头在全国呈蔓延趋势,亟须引起高度重视。

1

国家发展改革委通报： 多起对共享单车市场违规监管案例

日前,国家发展改革委按照《国务院办公厅关于进一步优化营商环境降低市场主体制度性交易成本的意见》和《国家发展改革委关于建立违背市场准入负面清单案例归集和通报制度的通知》有关工作要求,会同有关部门、地方发展改革委和第三方机构,对违背市场准入负面清单情况进行排查处理,形成《违背市场准入负面清单典型案例及处理情况(第4期)》,予以通报。

本次通报的23起案例,涉及旅行社准入经营、建筑垃圾运输、烟花爆竹配送等。其中包括:云南省西双版纳州、丽江市文化和旅游部门因旅游市场净化整治,未按相关规定开展审批,影响当地旅行社准入经营;山东省滨州市城市管理局设

置不合理市场准入条件,限制小规模运输企业在本地开展建筑垃圾运输经营;广西壮族自治区玉林市博白县应急管理局违规限制烟花爆竹批发企业自由配送经营。

通报案例中各地对共享单车或共享电单车的违规监管行为共15起,占比超过65%,涉及云南昆明、大理,湖南张家界,山东滨州、高密,广西钦州,湖北随州等地。

这些地方对共享(电)单车的违规监管行为包括:签订独家战略合作协议、公开拍卖特许经营权、限制其他共享(电)单车企业准入经营等。以山东滨州为例,据通报,滨州市城市管理局与共享单车企业签订独家战略合作协议,限制其他共享单车企业准入经营。



网络图片

2

督查专报： 部分地方越权设“特许经营权”

共享(电)单车能为城市居民的短途出行提供便利,解决群众出行“最后一公里”难题,已被视作城市绿色交通系统的组成部分。美团与中山大学中国区域协调发展与乡村建设研究院联合发布的相关报告认为,共享(电)单车经营模式在县域城市极具前景。

“突飞猛进”的背后是“无序投放”的指责。业内人士告诉记者,为做好共享单车管理,各地纷纷出台办法,对投放企业及数量进行限制,以避免非准入企业违规投放,“主管部门实行总量控制原则,通过牌照管理对各家共享单车企业的投放量进行控制。”

宣威市是云南人口规模第二大县级市。今年5月,宣威市住房和城乡建设局对宣威市范围内城区9街道1万辆共享(电)单车6年经营权进行公开招标。因变相设置市场准入条件,限制共享单车企业准入经营,宣威成为此次被通报的典型。

宣威市市长许韶发此前向记者解释,对共享(电)单车的特许经营进行公开招投标是公平竞争的体现。他指出,共享(电)单车是新业态,“方便了群众出行,但也带来管理难题。管好了是城市风景线,管不好,变成了城市的负担。”

2018年至2021年共享(电)单车在各地呈井喷态势。西南某共享(电)单车企业员工李孝国介绍,共享(电)单车产业链复杂,对城市容貌管理、交通秩序管控与公众出行安全保障提出挑战。各地对共享(电)单车特许经营权进行拍卖后,其扩张步伐才有所放缓。

地方政府对共享单车“特许经营权”进行拍卖,既是加强监管,也不排除是从财政补血的角度考量,但当前这种做法既涉嫌违反《反垄断法》,又与全国统一大市场的建设精神相违背。光明网评论员文章指出,共享单车作为城市公共交通的补充形式,具有相当程度的“准公共性”,其特许经营权不能完全按照市场规则进行拍卖。

据悉,今年8月,国务院第十四督查组赴云南就共享单车市场准入情况开展督查调研,发现云南部分地方越权设定共享单车特许经营权,强制向中标企业收取高额管理服务费,对外地企业设置不合理准入门槛,违反了公平竞争制度要求。参加了相关座谈的人士透露,此次督查调研属于国务院第九次大督查的一部分,最终形成专报。督查组指出,云南共享单车市场企业难“共享”。

3

如何破局？ 督查组给出4条建议

云南共享单车市场难共享的具体表现包括:越权设定特许经营权,变相设置行政许可;指定国企独家经营,强制收取管理服务费;设置不合理准入门槛,强制外地企业在本地注册。

专报中提到的案例,在本次国家发展改革委通报中多作为典型案例提及。督查组进一步调研发现,全国不少地方存在类似问题并出现蔓延势头,一定程度上引发了共享单车的涨价潮,亟须引起有关部门高度重视。

公开信息显示,云南临沧市临翔区、文山砚山、楚雄州元谋和大姚、玉溪江川、曲靖罗平等城市也存在上述情形。业界人士表示,国家发展改革委通报中提到的城市,不合理收费现象得到了遏制,“我们希望有关部门继续跟进那些尚未取消(不合理做法)的城市,进一步优化营商环境,降低市场主体制度性交易成本。”

记者获悉,专报提到,根据交通运输部等10部门《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》,城市人民政府是互联网租赁自行车(共享单

车)管理的责任主体,要充分发挥自主权和创造性,因地制宜、因城施策,探索符合本地实际的发展模式。

针对发现的问题,督查组督促云南省立即组织开展排查整改。考虑到此类问题在其他省份也不同程度存在,督查组提出以下4条建议:

一是进一步加大对地方财政支持力度。二是加强共享单车行业管理的顶层设计。三是进一步完善合法性审查和公平竞争审查机制。四是在全国范围部署开展违反公平竞争问题专项检查行动。

记者注意到,除广西钦州外,国家发展改革委通报的案例均已完成整改。今年9月,昆明市城市管理局邀请在昆明运营的3家企业,结合企业自身运营管理实际,通过技术手段将共享单车运行电子围栏范围覆盖呈贡区,规范区内共享单车运营管理,并鼓励其他市场主体在呈贡区投放共享自行车,与昆明公交集团的有桩公共自行车形成互补。

(据《成都商报》)