

3G 时代运营商上演“三国演义”

中国联通在 55 个城市进行 3G 试商用，中国移动出资 6 亿元与终端厂商签署“联合研发”协议，中国电信 3G 网络已覆盖国内 342 个城市……伴随着 3G 业务全面开放，三大电信运营商也正式拉开了 3G 争夺的战局。在这场论综合实力移动一家独大、论产业链成熟度联通明显占优、论网络升级速度电信占得先机的“三国演义”中，国内三大电信运营商将各自采取怎样的竞争策略？在新一轮电信重组方案公布一年后，3G 时代的到来又将给中国电信运营格局带来哪些变化？本期《产经广场》将就此进行分析解读。——编者

3G 为新发展插上“天翼”

“一首 5.2M 的 MP3 歌曲，仅用几十秒就可下完，在线收看高清电视也非常顺畅……”在北京一家 IT 公司工作的小李，前些天购置了 CDMA2000 EVDO (CDMA2000 第一阶段演进方案)上网卡。网速比 1M 固网宽带还要快的移动上网体验，让他着实兴奋了好久。小李对此的推崇，反映出中国电信 3G 技术目前的优势。更让消费者期待的是，中兴通讯将于第三季度发布的该版本商用系统，可实现每秒 9.3M 下载速率和每秒 5.4M 上传速率。

“数据传输速度快，只是 CDMA2000 的优势之一。”中国电信一位主管技术的领导告诉记者，CDMA 具有低辐射、高保密性、频谱利用率高，以及在演进方面高度平滑和较低成本等独到优势。这无疑加快了中国电信 3G 网络升级的速度，降低了成本。

事实上，在这轮 3G 大战中，中国电信已然抢得先机。早在 4 月 16 日，中国电信就率先在全国 122 个城市开放“天翼”3G 业务。目前，“天翼”3G 网络覆盖国内 342 个市、县。到今年 7 月底，覆盖城市将增至 500 个。

实施信息化创新战略

能在 3G“预赛”中领跑，对中国电信来说实属不易。要知道，去年 10 月收购联通 CDMA 网络之后，中国电信不仅面临着网络、设备、资产、人员的整合与优化，还要迅速扭转网络质量快速下降、用户大量流失的严峻局面。

“无论与拥有近 4.8 亿用户的移动，还是与拥有近 1.38 亿用户的联通相比，C 网有效用户仅为 3284 万的中国电信，在刚刚进入的移动通信领域还更像个学生。”总经理王晓初坦言。

学生也有赶超师傅的机会。通过专项网络整治，中国电信对 CDMA 网络进行了深度改造，使信号覆盖水平在短期内得到明显提升。此外，率先推出差异化定位的“天翼”互联网手机品牌和差异化的“天翼”移动互联网应用，带动 C 网用户进入了高速增长期。今年一季度，CDMA 净增用户近 500 万户。而按照中国电信规划，2009 年发展 C 网用户 3000 万户，3 年内整体用户规模将超过 1 亿。

不过，在王晓初看来，中国电信在 3G 时代能否后来居上，关键要看聚焦客户的信息化创新战略能否执行到位。“天翼品牌发布后，C 网用户实现了高速增长，但是，调查发现，用户数的增长，超过了话务量的增长；此外，套餐配比也不尽合理，原先的资费优惠多集中在数据业务上，但实际上用户上网时间并不长。”王晓初表示，如何在快速发展新用户的同时，加快固网、宽带与移动通信的融合发展，拓展 3G 中高端市场，依然是摆在企业面前的艰巨任务。

作为国内最大的固网和宽带运营商，中国电信拥有 2 亿家庭客户，以及十余年来维系拓展的政企客户。推出基于移动互联网和 FMC (固网与移动网络融合) 的差异化服务，发挥固网和移动服务的协同效应，是中国电信未来的增长点。

由“利润驱动”转为“价值驱动”

实施聚焦客户的信息化创新战略，只是 2004 年以来中国电信战略转型在 3G 时代的延伸。通过大力发展宽带、政企行业应用，以及号码百事通等新兴业务，在全球固网运营商出现收入、利润负增长的今天，中国电信依然保持了增长势头。

与 2004 年比较，中国电信 2008 年实现了运营质量的快速提升：非语音业务收入占比由 22.1% 提升至 45.6%；资本占收比由 40.5% 降至 22%；资产负债率由 38.5% 降至 23.7%。

“结合深入学习实践科学发展观活动，中国电信提出，今后努力的方向要由‘利润驱动’转为‘价值驱动’”。王晓初解释说，过去衡量一家企业是否成功，主要看利润、税收、就业等指标。“价值驱动”就是在完成上述指标的前提下，还要看是不是有助于行业的可持续发展，是否有助于员工自身价值的实现，利润的增长是否主要来自创新等。

为实现这一转变，中国电信把近期工作的重心聚焦在以下几个方面。一是抓住家电、电脑下乡的机遇，大力推进农村信息化建设。二是重点推广政府、企业信息化解决方案。此外，中国电信还将尝试在呼叫中心业务上实现突破，提供更多的就业机会，并致力于通过信息化网络建设为全社会节能减排做出贡献。

拥有最成熟的 WCDMA 技术，网络建设任务却更加繁重——

中国联通：迟到者的机会

任瑜

与移动和电信相比，中国联通显然是 3G 业务的迟到者。不过，资本市场对其却依然青睐有加。4 月 20 日发布“沃”品牌以来的六个交易日里，中国联通股票涨幅达到 17.35%。

原因很简单，作为全球最成熟的 3G 技术，WCDMA 在全球上百个国家已建设了 370 多个商用网络，70% 的 3G 用户在使用 WCDMA 业务，在售终端更是接近 2000 种。虽然移动业务在 2G 时代被中国移动拉得很远，固网和宽带业务则落后于中国电信，但手中握有 WCDMA 这张好牌，中国联通的后发优势仍不可小觑。

不过，与 5 月 17 日试商用发布会现场联通员工的兴奋相比，董事长常小兵却依然十分平静。他

告诉记者，作为新一轮电信重组的重头戏，不久前完成的中国网通、中国联通的合并改革，是中国迄今规模最大的并购案，涉及员工近 50 万人。公司近期有条不紊地加快了网络、品牌业务、客户服务、财务、计划、建设、网络运行维护、人才队伍等的融合统一。

“改革成果来之不易！”常小兵坦言，如何整合公司资源、发挥协同优势，使全业务经营更好地开展，使协同效应更充分地发挥，使管理和服务工作更加规范高效，使班子和队伍更加团结、更有战斗力，更是摆在联通面前的重大课题。

此外，与另外两家运营商相比，联通的 3G 网络建设任务也更加繁重。为此，今年公司计划安排 1100

亿元投资，在 284 个城市完成基站规模 7.86 万个，努力打造一张精品 3G 网络，此外，还要尽快解决 3G 网络同现有机 2G 网络的互操作问题。

这也就不难解释，在发展招募试商用友好用户方面，联通为何格外谨慎。据了解，京、穗等大城市首批用户预计在 1 万人左右，其他城市则为 3000 至 5000 人，在网络条件优化后，再逐渐增加。

“路要一步一步走，市场要一步一步打。”常小兵表示，联通希望先通过批量用户的试商用，来发现不尽完善的地方，以便能尽快完善网络、完善服务体系以及支撑平台建设。“我们希望在年底，能把一张信号更加稳定、功能更加丰富、服务更加便捷的网

推广“TD 无线城市”，与终端厂商联合研发——

中国移动：打响产业链阻击战

本报记者 王政

上下班高峰时段被拥堵困扰的人们，也许都曾有过的梦想——如果能实时看到前方道路的交通情况该多好！如今，这一梦想在厦门已经变为现实。拥有 TD (时分同步的码分多址技术) 手机的市民，只要登录网站就可以访问 30 个经常出现拥堵路口的视频，如果发现拥堵就可以选择绕行或者延迟出行。

“掌上 110”随时查询路况信息，只是厦门“TD 无线城市”网络给市民带来的诸多方便之一。自 2008 年 9 月 8 日以来，中国移动“TD 无线城市”网络围绕无线政务、无线产业、无线生活三大领域，相继推出了手机直播“两会”、全天候远程监控全市工地噪音、发彩信能快速处理交通事故等诸

多便捷服务。在白热化的 3G 竞争中，打造“TD 无线城市”，只是中国移动阻击另外两家竞争对手的措施之一。为迅速扭转 TD 产业链薄弱的劣势，中国移动充分利用自身在移动通信领域积累的资源和经验，打响了一场产业链阻击战。

在上网本市场，中国移动联合联想、惠普、戴尔等 17 家主流电脑厂商推出了 29 款 G3 上网本，并根据与电脑厂商的合作深度，实施三级补贴。其中，最高补贴达到每台 2100 元，消费者可以得到 600 元话费和 1500 元上网费的礼包。

在手机终端领域，5 月 17 日，中国移动宣布投入 6 亿元，与摩

托罗拉、三星、多普达、华为等 9 个手机厂商和 3 家芯片厂商签署“联合研发”合作协议。据介绍，中国移动此举，不仅在我国开创了运营商与终端、芯片厂商“联合研发”的先例，而且总计将会为 TD 终端产业链注入超过 12 亿元的研发资金。

与此同时，中国移动另一个秘密武器 Ophone 手机即将出场。近日，联想、海信等基于 TD 的 Ophone 手机 (采用了开放移动系统智能操作系统的手机) 陆续被发布者曝光。

业内专家认为，率先启动上网本战略，与终端厂商联合研发，并且切入手机操作系统的种种对策显示，中国移动在 3G 经营思路和策略上依然走在了前面。

投资加力 提振经济

今年前 4 个月，我国城镇固定资产投资同比增长 30.5%。其中公路等基础设施建设投资尤为强劲。

图①：近日，位于贵州省镇宁与关岭两县交界处的沪昆高速公路重点工程——坝陵河大桥举行合龙仪式。 吴东俊摄

图②：中俄原油管道工程中国境内段开工仪式日前在黑龙江省漠河县兴安镇举行。 丁伟摄

图③：连云港疏港高速公路正在加紧施工。 耿玉和摄



中国海尔 4 项技术提案列入国际标准

本报电 国际电工委员会 (IEC) 5 月 12 日认定，我国海尔冰箱提报的涉及安全、节能、环保等领域的 4 项技术提案通过审核，被列入国际标准。这是国际组织首次认可中国冰箱技术提案。此举意味着海尔冰箱在自主知识产权领域取得最新突破，也标志着海尔冰箱在国际市场继续占有领先地位。截至 2008 年，海尔累计申请专利 8795 项，其中发明专利 2261 项；2008 年，集团申请专利 912 项，其中发明专利 525 项。

(朱剑红)

中国国航 推出知音牡丹信用卡

本报电 中国国际航空公司与中国工商银行日前联合推出“国航知音牡丹信用卡”。该卡是一张全新的复合功能信用卡，不仅保留了国航知音会员卡优越的“里程奖励”计划，而且拥有工商银行信用卡全球通用、网点众多的便利。持卡人在衣、食、住、行上的每一笔消费，境内消费每 15 元可以兑换 1 公里的国航奖励里程。此外，“国航知音牡丹信用卡”还是国内首家推出欧元账户的联名航空信用卡。

(晓白)

长丰汽车 猎豹 CS7 进军国内 SUV 市场

本报电 国内首款由 SUV 向轿车领域跨界的标志性产品——长丰猎豹 CS7 日前上市，售价 9.98 万—12.38 万元。作为“SUV 专家”长丰汽车自主开发的全新产品，猎豹 CS7 继承了长丰汽车的专业 SUV 性能优势，并且首次采用一个车型两种版本外形的的设计。中国汽车工业协会统计显示，今年 1—4 月，以 SUV 为代表的交叉型乘用车增速达到 43.36%，高于行业增速 28.27 个百分点。

(国巍)

各抒己见

笔者前不久到西部某市采访，了解到当地正在积极上项目、保增长，其中太阳能光伏这一新能源产业成为重点扶持对象。市领导兴致勃勃地说，“我们今年准备投资 100 亿元，上一个年产 5000 吨的多晶硅项目。”

对该市的“大手笔”，我有些担忧。因为回到北京后，我与几位分别从东部、中部城市调研归来的同事提起，西部正准备大力发展光伏产业，他们不约而同地说：“东部（中部）也要大力发展！”再仔细了解，发现光伏产业如今正“遍地开花”，而且每个地方都是毫不含糊的“大手笔”。比如四川提出要把乐山建设成世界知名的“硅谷”；浙江海宁规划，到 2012 年实现太阳能光伏产业生产总值 200 亿元；江西省的目标是“打造世界光伏产业基地”；江苏则要“领跑全国”，使太阳能光伏产值达 1000 亿元。可再生能源协会的资料显示，最近一年许多地市扎堆上太阳能光伏项目，预计到年底光伏产业会出现严重的产能过剩。

看来，高科技项目也怕“一哄而上”，新兴产业同样面临“重复建设”的风险。这或许是西部那个地市没考虑到的。

为何这么多地方热衷于光伏项目？有些因素是共同的。去年以来，受国际金融危机影响，传统产业遭受相当大的冲击。要保持一定的增长，各地都面临着从新兴产业中寻找新的经济增长点的需要。太阳能光伏产业，科技含量比较高，符合国家鼓励发展“绿色清洁能源”的方向，作为一项新兴产业在我国有着相对广阔的市场空间，就这样进入人们的视野。而这恰恰埋下重复建设的隐患。因为某一个地方在论证项目时，往往只看到“未来的市场空间很大，当前国内才刚起步，机会难得”，岂不知在自己得到这个信息时，全国可能也有几千几万企业这么想。都在谋划这种项目，都觉得自己干得过别人，等到重复建设形成时才会傻了眼。前几年曾出现严重产能过剩的煤化工、氧化铝产业，起初也被地方极力看好，最后却因为重复建设导致低价竞争，不仅投资者收益无法保证，当地的经济发展也受到拖累。

跟风上项目的背后，常常潜伏着政府的投资冲动。当下，对那些高耗能、高污染、技术含量低的产业，多数地方能自觉抵制，可对于高新技术产业，地方政府就未必能保持清醒的头脑，常常给土地、给优惠来鼓励上马，甚至是“有条件要上，没有条件创造条件也要上”。事实上，发展高新技术产业也必须从自身的主客观条件出发，切忌“赶时髦”。像电子信息、生物技术和新能源新材料等产业，虽然代表着世界产业发展的潮流，有着诱人的前景，但并非谁都能做到产业链的高端。如果没有独到的优势，恐怕只能停留在某个高新技术产业的低端，而这个低端大多是利润水平比较低、技术含量不太高、特别容易出现重复建设的领域。

保增长“出手要快”，但各地也要结合实际谨慎投资。“跟风”上项目，即使是新产业、新技术，也有可能因“重复建设”陷入困境。

建设史上前所未有的。

由绵茂路可以窥见四川灾后交通重建技术之难。

施工与运输矛盾突出

车从清平乡开往德阳市前，司机老唐嘱咐记者一定别摘掉头盔。果然，车在泥泞的山路上东摇西摆，车速不快，但车内的人被频频颤起，频频撞向车顶或车窗。

“大车太多了，路被压得一道坑接着一道坑，跟田埂似的。”地震后，老唐几乎跑遍了灾区的各路，已经习惯了封路抢修——开路保通——再封路这种无奈的循环。

由于山区没有绕行运输的替代路段，而新路选线与老路基本重合，这些土路同时承担新路施工与物资

总里程超过 3 万公里的四川灾后道路重建工程今年进入攻坚期——

新蜀道 难在哪

本报记者 陆娅楠

运输两项重任。

从去年 9 月灾区重建大规模启动后，12000 多亿元的重建物资涌向灾区，大量矿产又要从山区运出，造成了灾区车流量激增。日设计车流量约为三四千辆的公路，目前日实际车流量几乎都增了一倍，甚至更多。都汶公路尽管实行了单双号限行，每日的车流量折合成小车仍超过了两万辆，但修路期间的通行能力仅为 4000 辆左右。

“交通是重建项目中难度最大的，又是灾后重建的先行，那么多基础设施建设项目不可能等到我们道路修好了再开工。”四川省交通厅公路局局长汪洋介绍，通车与施工的矛盾要彻底解决是不可能的，只能通过施工工序与道路管理上的科学组织来减

少通车与施工间的干扰。更大的挑战来自汛期。今年 5 月汛期提前来临，灾区 1.3 万处灾害隐患随时可能暴发，大到暴雨极有可能引发山洪、滑坡、泥石流等大规模次生灾害。

两年工期非常紧迫

“三年目标任务、两年基本完成”，工期紧是新蜀道建设的又一难题。“两年的重建时间非常紧迫。如果算上断路保通、极端天气停工等多种因素，实际的建设时间根本不到两年。”汪洋说，灾区恢复重建与交通发展是一脉相承的。“我们既要坚持科学发展，又要超常规地处理各种困难。”为达到“三年任务两年完成”的要求，四川省交通部门通过加大力度、科学安排、严格考核，全面加快重建工作——

先绕避后整治，少挖填增桥隧，在地震中消失的映秀至卧龙公路在最短的时间内完成了设计招标，今年 4 月顺利开工；优化设计，倒排工期，今年 5 月 12 日，曾被估计 3 年才能修通的都江堰至映秀高速公路，不到一年时间顺利通车；针对汛期有可能产生的断路、塌方等问题，省内已经调动了 358 台大型机械负责保通，每一条路的重点路段都有人实时监测，重点把守。

根据规划，到今年底，四川省灾后交通恢复重建项目计划完成 418 个，29345 公里农村公路恢复重建将全部完成，累计完成投资将达 582.8 亿元，占规划总投资的 67.8%。到 2010 年 9 月底，全省灾后交通恢复重建项目将累计完成 444 个，累计完成投资 799.8 亿元，占规划总投资的 93.1%。“都是超常规的速度、超常规的目标，但是每个项目的时间表都已经定了，我们要克服各种困难确保完成。”汪洋说。