Google关注雅虎收购战 指微软一贯垄断

Google全球CEO埃里克·施密特访华首日表示忧虑互联网开放性

⊙本报记者 张韬

昨日，谷歌(Google)全球CEO埃里克·施密特(Eric Schmidt)在访华首日时表示，“微软收购雅虎可能造成垄断，这是微软的一贯作风。”

今年2月，微软出价446亿美元对雅虎提出收购邀约，但很快被雅虎董事会否决。雅虎董事会认为微软的报价过低，目前双方仍在继续接洽之中。而Google作为互联网的巨头，对于“微软收购雅虎”一事表现出极大的兴趣并积极参与搅局，并表示不希望微软收购雅虎后对其互联网的霸主地位造成冲击。

虽然施密特在中国并不愿意过多提及微软收购雅虎一案，但当记者问及这项收购是不是其执政6年来碰到的最棘手的问题时，施密特表示，“Google对微软发起的任何一桩收购都很关心。”

施密特称，雅虎并没有同意此次收购。同时施密特还向媒体暗示“考虑到微软的一贯作风，可能Google要对这个行业的开放性，也就是微软收购雅虎的开放性表示一定的关心。”

业内人士分析，施密特所指的一贯作风及所谓的开放性暗指微软如果收购雅虎成功，将造成垄断。而此前Google也在曾公开强烈反对微软收购雅虎，当时的理由之一就是微软收购雅虎会造成垄断。

虽然微软收购雅虎还未成功，但无疑将会对Google的全球业务造成相当大的冲击。但当被问及这项收购会对谷歌造成何种影响时，施密特再次把矛头指向了微软，“其实我们并不关心这个收购对Google公司业务的影响，更加关心的是这项收购将会对互联网产生什么样的影响，是否会影响到互联网的这样一个开放性。”

关于微软收购雅虎一案的最新进展是，日前两家公司正在就合并一事举行非正式谈判。自微软1月31日向雅虎董事会提交收购报价以来，这是两家公司的高管首次举行会谈。根据知情人士透露，两大巨头的非正式会面并不是该收购交易的谈判。雅虎公司可能正在软化对微软公司的姿态。

新闻集团最近表示，该公司无意收购雅虎。时代华纳CEO杰夫·布克斯(Jeff Bewkes)透露，不排除雅虎与该公司旗下AOL合并的可能性，并表示时代华纳将采取任何手段加强AOL的互联网业务。

伯恩斯坦研究公司(Bernstein Research)的分析师杰弗里认为，除非雅虎管理层能够拿出其他方案，或者能够公布令人满意的业绩——目前这二者的可能性似乎都不大，这一策略将面临微软下调其收购价格的风险。分析师罗杰则表示，如果雅虎业绩不能达到分析人士的预期，将处于更不利的位置。如果其业绩很差，股东将开始担心微软会下调收购价格。

路透财经最新对华尔街多家投资银行分析师观点的调查结果显示，绝大多数接受调查的分析师认为，微软很可能在不提高其出价前提下最终将雅虎收为己有。

3月17日，Google全球CEO埃里克·施密特(Eric Schmidt)与中国区总裁李开复在记者招待会上 本报传真图

《全国民用机场布局规划》公布

构筑五大区域机场群

⊙本报记者 索佩敏

民航总局昨日公布《全国民用机场布局规划》的详细方案，至2020年，布局规划民用机场总数达244个，其中新增机场97个。全国共构筑北方(华北、东北)、华东、中南、西南、西北五大区域机场群。

民航总局表示，截至2006年底，我国(不含港澳台地区)共有民航运输机场147个，其中军民合用机场45个，全国机场平均密度为每10万平方公里1.53个。但是目前我国在机场布局上存在着四大矛盾和问题。一是机场数量较少、地域服务范围不广；二是区域内各机场间缺乏合理定位和明确分工；三是部分机场的建设和发展与其所在城市规划、军航规划以及其他运输方式规划缺乏有效衔接；四是大部分中型以上机场容量已饱和或接近饱和、综合功能不健全。

为此，民航总局制定了《全国民用机场布局规划》。根据这一规划，全国共构筑北方(华北、东北)、华东、中南、西南、西北五大区域机场群。

其中，北方机场群由北京、天津、河北、山西、内蒙古、辽宁、吉林、黑龙江8个省(自治区、直辖市)内各机场构成。华东机场群由上海、江苏、浙江、安徽、福建、江西、山东7个省(直辖市)内各机场构成。中南机场群由广东、广西、海南、河南、湖北、湖南6省(自治区)内各机场构成。西南机场群由重庆、四川、云南、贵州、西藏5省(自治区、直辖市)内各机场构成。西北机场群由陕西、甘肃、青海、宁夏和新疆5省(自治区)内各机场构成。

民航总局表示，到2010年，全国75%的县级行政单元能够在地面交通100公里或1.5小时的车程内享受到航空服务(现状为52%)，服务的总人口达到全国总人口的78%(现状为61%)，上述区域内的国内生产总值(GDP)达到全国总量的93%(现状为82%)；到2020年全国80%以上的县级行政单元能够在地面交通100公里或1.5小时车程内享受到航空服务，所服务区域的人口数量占全国总人口的82%、国内生产总值(GDP)占全国总量的96%。

11家厂商角逐TD终端二期招标

⊙本报记者 张韬

TD终端二期招标渐行渐近。昨日记者从三电咨询处获悉，三电咨询向相关厂商了解到，TD-SCDMA手机二期招标将总共有11家厂商将角逐，而目前至少有11款手机和4款上网卡获得信息产业部颁发的第二批TD入网许可证。

记者还从消息人士处获悉，为了在奥运之前优化TD网络及终端性能，TD在8城市完成技术测试之后，3月份已经进行了用户测试和试商用。3月底TD二期网建设将会启动。

TD产业联盟秘书长杨骅日前也曾透露，TD产业链已趋成熟，尤其在终端方面，截至今年3月，已有11家企业的15款终端产品获得信产部颁发的入网证，象征着TD商用进程正式启动。另外，系统设备已具备大规模独立组网能力和完整的商用部署方案，可为运营商提供商用产品。

创辉租售被判付10万元欠薪

⊙本报记者 唐文祺

由于大规模“瘦身”导致停业欠薪的创辉租售，日前由深圳市劳动争议仲裁院达成调解，由深圳市创辉租售房地产顾问公司与56名员工达成协议，一次性支付10万余元欠薪给员工。但随着创辉租售提出的两个月限期的临近，各方面欠款问题仍然未能全面解决，其融资可行性始终艰难。

据悉，在深圳市劳动部门调解之下，深圳创辉租售承诺一次性支付56名申诉人的工资或佣金共计人民币10.4万元。但对于东莞创辉租售的欠薪员工来说，未必如此幸运。由于被诉方缺席、申诉人举证不全等原因，该案最终并没有得以裁决。

在创辉租售公开发布的《投资价值分析报告》中指出，公司目前的主要债务来源于代收客户款、员工未发齐的工资、采购款工程款、年底应付税金等合计3889万元。

但有媒体报道，客户所欠款项问题得到解决的只占少数，多数客户仍须等候。

施贵宝或售美赞臣套现

⊙本报记者 于兵兵

有市场消息称，美国制药商百时美施贵宝公司正悄然试探潜在买家，欲出售旗下婴儿奶粉业务，即美赞臣公司，套现价值在70亿至90亿美元之间。

资料显示，百时美施贵宝公司是医药和保健品生产的全球企业，而婴儿营养品生产商美赞臣成立于1905年，是百时美施贵宝的全资附属公司。

据知情人士透露，施贵宝已试探性地接触了百事(PepsiCo)、达能(Danone)等食品业巨头。

昨天，达能集团中国区相关发言人表示对此事不予置评。市场人士介绍，去年10月，达能集团宣布拟斥资123亿欧元并购全球最大的婴儿食品制造集团--皇家纽密科乳品集团。而皇家纽密科是目前成长最快、盈利最高的营养产品研发和生产商，旗下主要品牌包括纽迪希亚、美乐宝、多美滋婴幼儿奶粉等。

达能表示，收购意在进一步加强集团在消费品行业中的全球领导地位，甚至可能促使达能在中国奶粉市场再显实力。

产经动态

TD双模单待手机标准出炉

昨日记者获悉，中国通信标准化协会已完成“TD-SCDMA/GSM(GPRS)双模单待机数字移动终端技术要求”和“测试方法”两项通信行业标准草案报批稿，已进入公示阶段，待主管部门批准后将成为电信设备进网测试的技术依据。目前，双模单待仍然是TD手机的主流，3G与2G不能同时待机。

早在2006年8月，中国通信标准化协会受信息产业部科技司委托就启动了TD/GSM双模双待手机标准的制定工作。

双模单待手机只有一个卡槽，支持SIM卡或USIM卡：用户在覆盖有TD网络信号的北京等10城市可以使用支持TD制式的卡，但是出城后就需要手动换卡使用GSM网络。虽然双模单待机在使用方面不很便利，但是它技术门槛较低、成本低。在3G体验方面，无论单待和双待则没有区别，TD终端均具有可视电话、高速上网及支持流媒体播放功能。 (张韬)

我国手机电话簿格式将统一

昨日，记者从信息产业部相关机构获悉，备受手机用户关注的手机电话簿数据格式和传输方式将统一标准，相关标准已于3月12日由信产部审核通过并发布实施，这意味着未来手机用户更换手机时可将原手机的电话簿中存的电话号码顺畅地复制到另一部手机或电脑上。

分析人士指出，这是继统一手机充电器接口标准之后，又一项规范手机产业的举措。这些举措的推出，可以减少换机用户有关麻烦的忧虑，有利于加速换机用户的抉择，有利于中国手机整体销量的增加。 (张韬)

法航-荷航1.38亿欧元收购意航

法国航空-荷兰航空(Air France-KLM)16日宣布，意大利航空董事会已经同意法航-荷航集团的收购方案，即以1.38亿欧元对其并购，由此成为欧洲航空市场上又一起大型并购案。目前，全球航空市场都掀起了并购风潮，有消息指出达美航空和美西北航空正在商谈合并，而美大陆和美联航也在就合并进行接触。

(索佩敏)

■凯旋质量投诉事件追踪报道

厂方解决方式让凯旋车主很不“爽”

⊙本报记者 宦璐

本报在3月14日刊发的《凯旋频上投诉榜 厂商拒谈‘召回’》，引起业内普遍关注。然而，就在第二天事态又有新的进展。3月15日上午11点，深圳有两名凯旋问题车主来到4S店门口，期待厂方能尽快解决问题。当天姜红仕先生还在深圳香密湖联合华鹏汽车展的管理单位的建议下，留下投诉书。同时，东风雪铁龙车友俱乐部的官方网站也被关闭，关闭原因为‘系统相关功能在维护中’。

姜红仕和另外一位深圳凯旋车主把自己的车开到位于香蜜湖附近的深圳里程国际车会，也就是东风雪铁龙在深圳的经销4S店门口，他们拉出标语，“凯旋车是买来修的，约每五天修一次，否则车子就罢工不动！凯旋车是伪劣产品，因为东风雪铁龙公司不负责任！退款！赔偿！”

自2007年7月以总计17万元的价格购买东风雪铁龙凯旋车，5天之后，姜红仕就发现汽车问题不断。先是无动力输出，油路供油不畅，修一个月(次数是4~5次)没修好；接着是发动机有抖动的迹象，挂档困难以及卡档；几次让他突然地停驶在行驶的路上。厂商的华南区域代表过来会诊，请了深圳市的专家共3位。结果这些专家一致的会诊结论是机械动力问题。但之后就再无音讯。

姜红仕和另外一位同样来自深圳的凯旋车主希望能够理智地解决问题，即使在示威过程中，也是跟深圳里程国际车会老板汪立勇先生进行理性的沟通。汪先生表示为难，认为这个问题不是他们导致的，应该是厂商才能解决，他们将向厂商沟通，并承诺在一周之内给予车主解决方式。

昨天，东风雪铁龙市场与对外宣传部高级经理张洪汉对本报记者表示，凯旋上市以来已经有5万多辆的市场保有量。他表示对于凯旋问题车辆的解决一直在积极进行中，跟姜先生的沟通记录也有数张纸之多。现在，大部分问题都已经在解决过程中了。

然而，对东风雪铁龙凯旋解决问题方式不满的还大有人在。山东《济南邮电报》的主编室主任赵雪松，在本报刊登了他的投诉之后，厂商也已帮他更换了发动机，但他不能理解的是，为什么新换上的发动机从本来2年6万公里的质保缩为20个月和5万公里，同时在更换发动机的过程中产生的近2000元费用，厂方也不负责承担。“既然厂方已经承认是他们的发动机有问题，同意更换了，但为什么不能彻底善后呢？老百姓维权非常困难。难道真要到了上法庭才能解决吗？”赵主任这样对本报记者表示。

厂商能否多些解决问题的诚意

中国质量协会高级工程师郭明厚告诉上海证券报，现在凯旋车主投诉的车人网确实是他们指定的汽车质量跟踪网站。但发动机、变速箱的异响问题人为判断非常困难，因为不像刹车系统、车灯什么的，一有质量问题，一目了然，而发动机的鉴定非常复杂。

这也正是消费者赵先生最不满的地方。“所有的鉴定工作都是东风雪铁龙派专家来进行的，他们说异响是正常就是正常的，实际上我的凯旋开起来的异响如同拖拉机的声音。扪心自问，他们厂里的人会买一辆拖拉机当作自己的私家车吗？”

新华信国际信息咨询公司研究经理金永生对本报记者表示，产品出了质量问题很常见，像漏油、发动机异响都是装配工艺上的缺陷，理应得到补救。关键的是厂方能否能够以市场和用户为导向，坦诚地解决问题。任何一款新产品在导入期，都是技术和生产部掌握更大的话语权，这时要在设计、工艺、材质的源头上得以解决问题，基本上很难。事实上，厂商和消费者之间，厂方内部的技术部和市场销售部之前也存在着博弈关系，这也是为什么一旦车辆发生质量问题，厂方总会拖延一段时间才会解决问题的根本原因。 (宦璐)

■高油价下行业生存图景

附加费难解航空公司油价重压

机场一名工作人员在为飞机加油 资料图

⊙本报记者 索佩敏

面对今年以来国际油价屡屡突破每桶100美元高位，甚至冲破110美元，航空公司纷纷表示，尽管燃油附加费的征收可以抵消部分成本，但由于市场竞争激烈，收取的燃油附加费部分很大部分上往往会被低折扣票价所抵消，因此航空公司仍然面临严峻的成本压力。

据国内一家大型航空公司的高层透露，2007年的燃油成本大概占公司总成本的40%-42%左右，而今年以来油价继续上行，预计全年的油价水平将会超过2007年，因此预计全年油价成本会占到总成本的45%。“目前我们的心理价位是每桶100美元左右，如果油价再上涨，对我们的压力就很大。”

中信证券分析师马晓立表示，根据其对2006年整体情况的测算，油价每上涨100元，东航将会减少净利润2.2亿元，南航减少2.5亿元，国航减少1.8亿元。而中金昨日发表的研究报告也指出，考虑到油价的影响，中金将国航2008年盈利下调7.1%至62.7亿元，将东航2008年盈利下调16.4%至22.5亿元；对于上航，鉴于上货航的经营亏损，中金将上航2008年盈利下调至亏损2.36亿元；对于南航，虽然其也受油价飙升的影响，但是由于人民币的持续升值，因此将南航盈利上调61.7%至42.0亿元。

目前我国航空公司在国内所用的航空煤油主要是由中航油供应，航油价格主要由三部分构成，即航油出厂价、进销差价和2006年7月起增加的综合采购成本差价。从去年起，每个季度航油价格都将根据综合采购成本差价的调整而进行一次调整，调整的依据是以上个季度国际航油市场的变化情况。由于去年以来国际油价持续上涨，国内航油价格也一再调高。继去年11月发改委将航空煤油的出厂价每吨上调500元后，今年1月中航油又将一季度航油价格每吨上调了210元。有分析人士指出，由于1月份以来国际油价屡创新高，因此中航油第二季度的油价很可能会继续上调。

尽管此前很多航空公司通过在国际市场参与部分航油套期保值而降低了成本，但随着国际油价一直在高位徘徊，有航空公司表示目前已经很少参与套期保值。

因此，面对高油价带来的成本压力，航空业目前主要采取的是征收燃油附加费的方式来消化。在去年11月发改委宣布上调包括航油在内的成品油价格后，国家发改革和民航总局随后宣布国内航线旅客运输燃油附加收取标准也相应上调。其中，800公里以下航段由此前每位旅客50元上调到60元，800公里(含)以上航段由此前每位旅客80元上调到100元。不过此后尽管1月份航油价格再度上调，燃油附加费却没有变化。

值得注意的是，全国政协委员、民航总局局长李家祥近日在两会间隙接受媒体采访时表示，油价上涨是否要提高燃油附加费，需要相关部门进行协商，最好能和油价上涨形成联动机制。李家祥表示，油价暴涨肯定压缩了航空业的盈利空间，对企业盈利影响比较大，因为油料成本占到航空公司成本的40%。“将来可能会提高部分燃油附加费，但还要与发改委等各方面共同协商，统一研究。”

上述航空公司人士对此表示，即使燃油附加费与油价联动，由于竞争激烈，也未必能够很大程度上舒缓成本压力。“旅客对于票价的总体水平有一个接受限度，这个价格水平是包括票面价格和燃油附加费的。”该人士认为，即使根据油价而上调燃油附加费，如果旅客嫌整体价格太高而无法接受，由于激烈的市场竞争，航空公司可能为了争夺客源而推出折扣更低的票价，从而部分抵消了燃油附件费带来的益处。