

韓增派反潛機 巡爭議水域 菲艦艇升級 巡南海爭議區



韓國《中央日報》引述韓國軍方消息稱，韓國已在爭議水域增派P-3C反潛巡邏機(見圖)，由原有的11架增至16架，以改善偵察潛艇的能力，防範朝鮮發動軍事攻擊。P-3C有「艦艇殺手」之稱，具備偵察和攻擊潛艇能力，曾參加去年韓美軍演。

首次沙盤推演 模擬遇襲

韓聯社報導，韓國軍方昨日表示，將於周五和周六首次以電腦模擬進行「沙盤推演」，防禦西北島嶼被朝鮮攻佔，以加強韓海軍和陸軍陸戰隊的聯合作戰力，提高指揮官和參謀應對能力。據報，沙盤推演分3階段進行，模擬白翎島和延坪島分別及同時受襲。

韓聯社引述韓國官員表示，除朝鮮外，六方會談的五方都同意韓朝對話是重啟會談的起點，而在五方磋商確定重啟條件後，韓方將通過韓朝對話通報朝方。韓國官員強調，只有朝鮮同意將朝

核問題列入韓朝對話議題，並以明確行動顯示棄核決心，六方會談才能重啟。

日防衛相到訪 將簽重要協議

此外，韓國國防部表示，日本防衛相北澤俊美將於下周一訪韓，與韓國國防部長金寬鎮會面，商討加強軍事合作和朝核問題。韓聯社引述韓國國防部高層稱，北澤俊美到訪時，將與韓方商討發展兩國軍事關係問題，包括韓日軍事秘密保護協定和相互軍需援助協定，在簽訂協議後，兩國將可共享朝核等信息，進而「開啟韓日軍事關係發展的新篇章」。 ■法新社/共同社/韓聯社/路透社



阿基諾三世(中)視察海軍裝備。

菲律賓總統阿基諾三世表示，鑑於現時海軍裝備貧乏陳舊，將在今周內為海軍提供3艘速度更快的新型海岸巡邏艇，藉此保護國家海洋資源，包括在南中國海有主權爭議的石油勘探區。 ■路透社

阿基諾三世昨日表示，得悉海軍仍沿用越戰時代的美國製運輸船、軍艦和英國製的二手護衛艦，令他驚訝。他承諾向私人投資者出租軍方物業，以籌集資金更新戰艦、戰機和其他裝備。

阿基諾三世續稱，海軍裝備升級後，將更能保護蘊藏石油資源的卡拉延群島、巴拉望島、馬拉帕雅島、蘇祿島等地。荷蘭皇家殼牌石油公司和雪佛龍在巴拉望島以北營運總值45億美元約350億港元的海上天然氣平台，這亦是菲國最大的長期能源項目。埃克森美孚則在巴拉望以南的蘇祿海鑽探油氣。卡拉延群島是菲律賓當地對南沙群島的稱謂。中國擁有南沙群島主權，但文萊、馬來西亞、菲律賓和越南等國家均聲稱擁有部分島嶼的主權。 ■路透社

欲授權「撞船攔截」 今後連「遮羞布」也棄用

日被揭減速誘「閩晉漁」撞擊

去年9月中國漁船與日本海上保安船在釣魚島海域相撞，觸發中日外交風波。日本傳媒報導，海上保安廳計劃擴大現有「海上警察權」，准許巡邏船以「撞船攔截」等強硬方式逮捕外國船隻，並研究加強與海上自衛隊合作，必要時動用自衛隊戰艦截停持有重型武器的外國船隻。

《產經新聞》昨日報導，為應付將來再發生類似釣魚島撞船事件，海上保安廳正研究擴大截停入侵領海的外國船隻的權限。報導指，國土交通大臣馬淵澄夫將就此設立專家委員會，討論修改海上保安廳法，並計劃於1月上旬向國會提出。

門檻降至「國家利益受損」

目前日本海上保安廳對於入侵日本海域的可疑船隻，擁有採取船上檢查、扣留、威嚇射擊或現場逮捕等行動的「海上警察權」。現行海上保安廳法亦規定，巡邏船有權對侵入海域的可疑船隻，採取用船體衝撞、強迫

其停船接受檢查等做法。但是，法例也設下前提，規定只有在可疑船隻「正在或準備發生犯罪行為」或「構成重大生命和財產危險，必須緊急應付」時，才可以採取「撞船攔截」做法。由於現時中國船隻侵入日本領海未算觸犯刑事法，無法以撞船方式迫停，故當局建議將執行「撞船攔截」的門檻降成「國家利益可能受損的情況」。

常用手法：等相撞作借口

另據日本新聞網報導，去年9月7日中日撞船事件中，日本海上保安廳其實是使用常用手法，就是等待外國船隻撞過來，並以此為借口，



日本海上保安廳艦艇(右)06年攔腰撞擊中國的保釣船。

日本海上保安廳艦艇(右)06年攔腰撞擊中國的保釣船。日本海上保安廳之後以「中國漁船故意衝撞日本海上保安船」為由，逮捕了中國籍的船長，並扣留了中國船員和船隻。

■日本《產經新聞》/日本新聞網

伊朗核設施開放參觀 拒邀美英法德

伊朗在第二輪核談判展開前夕，突然邀請多個有份參與談判的國際機構和國家代表，參觀伊朗核設施(見圖)。中國外交部發言人昨日證實已接獲伊方邀請，不過外國傳媒報導，伊朗並無邀請美、英、法、德4國代表。有美國外交人員猜測，伊朗舉目的要在與會國之間製造分化。



是納坦茲核設施和阿拉克重水反應堆。

伊朗外交部發言人梅赫曼帕拉斯特昨日表示，為體現「在和平開展核活動方面的善意」，伊朗已邀請歐盟、不結盟運動以及伊核問題相關6國的部分代表參觀國內核設施。報導指，參觀日期為1月15至16日，地點分別

■法新社/路透社/美聯社

美前國防官遇害 屍現堆填區

美國特拉華州警察局稱，近日在一個垃圾堆填區發現66歲的前國防部官員惠勒(見圖)的屍體，驗屍結果顯示他是遭人殺害，警方正追查他死前的行蹤。惠勒曾在3位共和黨前總統里根、老布什和布什的政府任職，在2005至08年間任空軍部長特別助理。報導稱，惠勒原定上月28日從華盛頓乘火車前往特拉華州威明頓。上月31日，威明頓市一輛垃圾車在櫻桃島堆填區傾倒垃圾，一名職員檢查有無危險品時，在垃圾車上發現惠勒的屍體。警方認為，屍體可能是被裝上垃



是納坦茲核設施和阿拉克重水反應堆。

■美聯社/新華網

http://www.wenweipo.com

工商資訊

海信的「變革」與「不變」

承前三年啟後三年 海信以不變踐行穩健

責任編輯：林潔瑜 版面設計：劉坻坻

■— 海信部分子公司的3年「不變」

歲末剛至，海信旗下所有公司便開始陸續向集團總部匯報經營計劃，與其他企業按一年制定計劃不同的是，所有公司的計劃一定就是三年。三年前，海信提出一個大膽的試點方案，即海信旗下規模過百億的子公司和經營發展處於穩定成長期的公司都要按照三年為周期制定經營計劃，這期間公司的經營方針不變、經營班子不變，但公司的技術能力要按照至少儲備三年以上改變、人才結構要變、增長方式要變。三年過去了，當年看來有些遙不可及的事情已經成為現實，高端技術實現突破，產業結構進一步優化，國際一流人才紛紛加盟海信。

「做企業最怕急功近利。」海信集團董事長周厚健經常告誡各級管理者要在近利和遠利中找準自己的位置，並通過三年計劃的方式踐行海信的穩健經營理念。但從海信最近幾年的轉型看來，海信正在試圖用這些「不變」的方式促進自己的轉變。

■— 技術儲備看三年

「今年以來，海信繼續牽頭制定LED國際標準、推出第一台智能電視、制定變頻技術新標準……細數過來，很多技術的突破無不是開發、積蓄了三到五年的時間。」海信集團副總裁郭慶春告訴記者，對技術的堅持海信從未改變。

2005年，海信的研究人員只是在技術文獻上看到了LED背光技術在液晶電視上的應用趨勢，當即就成立了研發團隊，用三年時間在國內第一家也是全球第三家推出了市場化的LED液晶電視。今年隨着LED液晶電視的全面普及，海信不僅成為LED國際標準的制定者，更成為市場的領導者，海信持續佔據了國內LED市場近三成份額，出貨量做到了全球前五位。

2007年，海信國產第一條液晶模組生產線建成投產，但產業鏈持續優化的腳步並未停下。通過對模組生產技術的進一步掌握，海信發現，實際上整體與模組中存在着很多功能重複的電路元件和結構部件，甚至在生產工藝上都有很多可以合併的地方，當時一個大膽的想法誕生了，海信的模組和整體生產應該實現一體化。如今，年產已達到650萬片的模組生產線上，模組和整體的組裝已經可以在一條線上完成，通過簡化整體與模組產品的架構和生產流程，材料和能源消耗降低了20%。

今年，依靠技術創新，海信在相關產業和產品技術標準的制、修訂方面的話語權在不斷增強。據悉，「十一五」期間，海信集團共主持、參與了206項國際、國家和



■第13屆科博會上，海信的最新3D-LED液晶電視吸引了眾多觀眾的眼球。

行業標準的制、修訂工作。其中，國際標準9項，國家標準96項，行業標準58項，運營商規範43項；並已成功申報國內外專利5403項，平均每天有3項專利在海信誕生。

■— 產業轉型看十年

2010年7月，國務院對外正式公佈了第一批三網融合試點城市名單，行業普遍認為海信這幾年的儲備正迎來一個春天；而近期熱議的城市治堵問題再加上「物聯網」概念也將海信另一個重要產業——智能交通推向前台。

十年來，通過技術創新，海信不僅在平板電視、白色家電等消費類產品的高端細分行市場取得領先地位，而且成功進入光通信、智能交通、多媒體芯片、液晶模組、變頻控制系統等高端產業和產業高層。

三網融合，從硬件上看首先要將當下的單向窄帶網絡升級為雙向寬帶網絡，而以銅線為基礎的網絡已經過時並成為寬帶的瓶頸。然而，2000年底全球光通信市場卻從波峰跌落，海信正式進入該領域的2002年，當時的產業現狀甚至被形象地比喻為「見光死」。

多年的墊伏正迎來一個新的機遇期，「十一五」前

後，海信在PON模塊領域一路領跑；2005年，海信推出全球第一款商用化的「光纖到戶」局端模塊；2007年11月，全球首家推出10G GPON模塊，在業內引起強大反響，並一直保持領先地位；2009年9月，10G EPON國際標準正式頒布，從而拉開了全球新一輪光通信寬帶基礎建設投資的序幕；2010年，海信光通信產能突破500萬隻，並實現了在高光收發模塊產品中的核心器件OSA國產化，進一步確立了在光通信行業的領先地位。

而成立於2008年的海信傳媒網絡公司也緊緊抓住了「三網融合」的大趨勢，做了充分的技術和人才儲備，並於2009年10月率先在業內發佈「HiTV——海信的「三網融合」/NGB解決方案」，成為行業中最早推出此類解決方案的企業。今年以來，該方案已經在湖北、貴州、山東等地區成功商用。

2005年開始服務於奧運的海信智能交通系統一戰成名，如今已成為海信重要的新興產業之一。據交通部門的數據顯示，城市交通在採用海信智能交通系統後，在不增加路橋建設的情況下，可以增加25%以上的交通容量，既可以減少能源消耗和環境污染，又有效提高了資

源的綜合利用效率，尤其對國內大中型城市解決目前高峰期擁堵的局面，具有重要意義。經過「十五」、「十一五」10年間持續不斷的技術突破和標準建設，海信目前已經在智能交通領域成就了第一民族品牌的市場地位。目前，海信的智能交通產品在國內城市智能信號管理系統已佔據超過20%的份額，在快速交通智能系統(BRT)的市場佔有率更是達到60%以上，承擔着北京、上海、廣州、長春、太原、濟南、青島、西安、南昌、昆明、貴陽、福州、廈門等城市的智能交通建設項目。

海信內部一直有着這樣的危機感：今天的非核心業務，明天可能變得很關鍵，甚至影響存亡；今天的核心能力未來可能變得無關緊要。海信這幾年對新興產業的技術儲備和轉型的戰略從未改變。

■— 質量誠信立百年

2010年，海信成為全國質量獎十年來唯一兩次獲獎企業，也正是多年堅持的質量誠信正為海外市場帶來最大受益。

今年6月，澳大利亞權威調查公司Canstar Connex對澳洲的航空公司、汽車、手機、電視、銀行、電子產品零售商等相關領域的不同消費品牌進行了滿意度調查，結果顯示，澳洲人對「質優價中」，且能夠提供優良服務的「新生代」品牌最為滿意：液晶電視中，來自中國的海信排名第一！

值得一提的是，該公司是一家澳洲本土權威的第三方調查公司，通過調查消費者得到數據，然後再公佈給大眾，指導消費者購物。更重要的是，在榜單公佈前，海信和這家公司沒有任何接觸——根本不認識。

這一評價不僅肯定了海信推行海外自主品牌業務的信心，更是顛覆中國品牌「低質低價」印象的一場革命。海信在北美地區銷售的產品均實行「無條件退貨」，包括那些沒有任何質量問題的產品。就在這樣苛刻的條件下，海信平板電視客戶服務率年度平均僅為4%，不僅遠低於10%的行業平均水平，還優於世界知名品牌的產品質量水平。美國最大的消費電子零售商百思買在2010年年會中對海信產品質量給予了高度評價。

正是良好的產品質量，支撐了海信在國內外市場銷售規模的快速增長，即使因國際「金融危機」導致外需不足的情況下，截至今年9月中旬，海信集團海外市場營收就已超過了2009年全年的出口總額，海外市場今年增長近40%。

「十一五」期間，海信從OEM向自主品牌的轉型中趟出了一條質量取勝的路子。海信人深知，欲做百年、先講誠信，對質量誠信的堅持是走出去的法寶，也是海信百年不變的真諦。