



6版:福建“蓝色旅游”成为新亮点

7版:年年“气荒”,何时有解?

8版:业绩超越预期 车市整体转好

热点

■新华社“新华视点”记者
郑玮娜 马超

日前,新闻出版广电总局对部分豪华包装、价格虚高的少儿图书进行通报,再一次将公众焦点指向少儿图书。记者近日在国内一些城市调查发现,儿童图书市场除了价格虚高,还同时存在猛刮成人风、大打色情暴力擦边球、扎堆再版“经典名著”等乱象。

“定价高、版本多、内容杂,家长不知道该选哪些书给孩子。”海口家长黄衍雄说,目前儿童图书主要存在这三个方面的问题。

记者了解到,一些家长对童书难以选择的原因首先是定价。“动辄数十元一本,孩子阅读周期短,童书更新频率快,家长经济负担重。”北京家长王晓燕说,孩子对一本书很难长时间感兴趣,频繁更换读物是儿童阅读常态,但高昂的童书定价让家长高呼“伤不起”。

记者在海口、北京、广州等地的书店看到,高价儿童图书往往摆在书店显眼位置。《爱心小熊·幸运日》售价90元,三卷本《365夜公主故事》售价高达298元。记者发现,高价儿童图书往往包装精美、礼盒、套装和配送玩具的童书比比皆是,一些套装儿童图书并不单独卖,往往是十几本“捆绑销售”,定价也较高。

今年8月,号称“21位中国科学院和中国工程院院士等顶级科学家担任分册主编,110余位两院院士组成阵容强大的编委会。全书共600万字,7000余幅彩色图片,收入4500个代表科技发展前沿和青少年关心的热点问题”的第六版《十万个为什么》上调上市。这套定价980元的“天价儿童图书”一问世,就引来多方关注,很多孩子家长高呼“伤不起”,一些家长甚至认为,购买“天价儿童图书”已成为一种新的“拼爹”方式。

“一些儿童图书薄薄几页纸,定价数十元,内容却大段大段留白,以图画填充,感觉很不值。”一些家长表示,高昂的童书定价和孩子对阅读的需求,让他们感到两难。

同时,儿童图书版本过多,也让家长在选择时无所适从。记者在海口创新书店看到,仅《十万个为什么》就有十余家出版社版本在出售。而在某电商网站上检索该书名,结果同样高达1859条。“四大名著也有很多版本,我们也说不出哪个版本好。”海口新华书店童书部一售货员告诉记者,各出版社的儿童图书种类重复率很高,售货员也不清楚应该向家长推荐什么样的版本,只能建议顾客自己决定。

“以前做童书的只有30几家出版社,现在高达530余家,很容易导致重复出版和版权纠纷。”知名出版人、童书作家谭旭东说,除传统的儿童出版社外,全国绝大多数出版社都已涉及童书出版市场,为家长提供更多选择的同时,也带来了重复出版、低质出版等问题,部分童书还出现不适宜儿童阅读的暴力、恐怖、甚至色情内容。

“目前国内还没有对童书出版设定门槛,只要有出版资质的出版社,都可以出版童书。”谭旭东介绍,在家长愈加重视早教的背景下,孩子阅读越来越受到重视,因此,儿童图书市场需求量很大。业内人士表示,相较于其他图书,家长对儿童图书价格并不敏感,他们往往在书店购买,这也刺激书店和出版社上架发行更多种类和版本的童书。

“目前少儿出版市场的混乱,其实同真正用心的出版社、真正认真的作者得不到应有的回报有直接的关系。”儿童文学作家王钢认为,市场上出现的“煲剩饭”、“胡拼凑”和“凑热闹”的儿童图书,都是源于出版社和部分作者的急功近利,“那些泛滥的东西,成本更低,自然会获益更多”。

不少出版业内人士建议,有关部门严控书号买卖行为,加大打击出版侵权案件;同时,出版社和作者应加强自律,把好儿童图书选题关,避免粗制滥造和拼凑而成的童书题材进入市场。

天价童书:乱了市场

定价高 版本多 内容杂

伤了家长

版一定和项目编辑有直接的联系,参与者的水平高低直接影响产品的呈现效果,“真心爱孩子,用心读孩子,才能做出孩子爱读的好书”。

“市场的价格机制是一根看不见的杠杆,它会有效调控进入市场销量的图书的大致走向,一味低价、低成本运营,甚至亏损生产,肯定不行;一味高价,不管读者承受力,只求暴利,也不会长久。”浙江少儿出版社编辑王宜清认为,出版单位既要给读者提供优秀的童书产品,又要制定一个合适的价格,这才是出版社与读者双赢的局面。

不少出版业内人士建议,有关部门严控书号买卖行为,加大打击出版侵权案件;同时,出版社和作者应加强自律,把好儿童图书选题关,避免粗制滥造和拼凑而成的童书题材进入市场。



7月24日,湖北宜昌三峡物流园外景。

刘君凤/CFP

业内的警惕。

“有的县设7个物流园区,分成国际的、中国的和区域性的物流园区,显然太多了,定位也不切实际。目前不少地方都在这样搞。”有行业专家向记者透露。

不仅地域性物流园存在过剩的风险,行业性物流园的过剩也已出现。据了解,2011年至今,由钢铁生产企业在建、开工及拟建钢铁物流园区项目近20个,多数项目已开建,且投资规模普遍超过10亿元,最高达到300亿元。

记者近日在江苏无锡西站物流园区走访中看到,在这家以钢材等工业生产物资为主要流通资源的大型物流园中,一些项目处于闲置状态,门可罗雀甚至人去楼空。

“这些项目大多数是福建从事钢贸行业的投资商开发的,原本利用物流园项目容易低价拿地的特点,出于圈地的投机心理来投资物流园建设,甚至搞起了商业地产开发。钢铁市场需求的持续萎缩,使这些投资商资金链断裂,项目停止开发。产权不明晰、债务关系复杂等问题不易解决,无人愿意接手,这些项目只能空置。”一位已入驻物流园的商户告诉记者。

其实,利用物流园的规划进行圈地已经是公开的秘密。不少物流园内具有生活公

障物流安全。

一些物流企业正在打造中国物流园区“升级版”的道路上已经开始了有益的探索。记者在江苏镇江惠龙港国际钢铁物流基地看到,惠龙将打造信息平台和物流基地结合在一起,交易前物流基地为企业提供仓储服务,交易后物流基地为用户提供加工、配送服务。同时,通过提供货物监管和贷款担保平台以及全球可视化信息系统,保证了基地交割交易的真实性。在钢铁业“寒冬”的背景下,惠龙入驻的商户数量不减反增。

针对国内物流园区投资建设存在的诸多问题,《规划》也给出了发展路径,按照物流需求规模大小以及在国家战略和产业布局中的重要程度,将物流园区布局城市分为三级,北京、天津等29个城市确定为一级物流园区布局城市,南通与无锡、徐州、泰州、连云港等70个城市被列入二级物流园区布局城市。将园区布局城市三级划分意在加强区域内物流园区之间的协同经营,形成差异化竞争。

《规划》还要求,各地有关部门严格控制园区数量和规模,防止盲目建设或以物流园区名义圈占土地。选择一批发展条件好、带动作用大的园区,作为省级示范物流园区加以扶持推广。在投融资方面,《规划》支持物流园区及入驻企业与金融机构联合打造物流金融服务平台,形成多渠道、多层次的投融资环境。

业内专家也指出,物流园区的区域性合理布局自然重要,但物流园区的发展最终还要落实到地区的经济与产业的支撑方面,要紧密结合区域经济发展的实际状况,加强基础设施建设以及完善园区相关服务功能,进而推动地区经济与产业的发展。

转变发展方向

业内人士认为,经过10多年发展,我国物流园区产业地位日益突出,针对一些物流园区“重聚集、轻服务”,运营模式单一、资源整合能力弱的问题,需进一步加快转变发展方式,从土地招商向服务创新、管理创新转变,以投资、托管、加盟的方式形成强大的物流园区跨区域网络联盟,提高发展质量和运行效率,降低物流环节和成本,保

新规实施“满月”

汽车三包成效初显问题并存

据新华社电(记者陈炜伟)备受关注的汽车三包规定自10月1日正式实施以来,为保护消费者合法权益、规范汽车消费市场发挥了积极作用。这部实施刚刚“满月”的新规在具体实践中面临哪些问题?下一步又该如何推进汽车三包的更好实施?

据国家质检总局介绍,三包规定实施以来,我国汽车三包信息全面备案公开。截至目前,共有88家汽车生产者进行汽车三包信息备案发布。其中,国产汽车61家,进口汽车27家,涉及134个品牌、4407个车型、销售修理工点29868个。

与此同时,技术咨询人员库逐步建成。质检总局提供的数据显示,全国共有31个省份组织2026名专家在汽车三包专家管理系统上提交了申请材料,有2369名专家被聘用,为汽车三包争议处理提供技术咨询保障。

此外,汽车三包争议处理工作体系不断健全。地方各级消费者协会和质监部门负责汽车三包争议处理的工作机构逐步就位,并开始受理家用汽车消费者有关汽车三包的投诉和咨询。

质检部门也发现部分汽车生产商存在信息备案公开不规范、部分汽车经营商违规减免、规避三包责任侵害消费者权益的问题。

质检总局新闻发言人陈熙同日前在质检总局例行发布会上说,

陈熙同介绍,一是部分汽车生产者信息备案公开不规范。一方面,个别生产商备案信息内容存在缺项、漏项等问题,如,有40家汽车生产者备案车型信息不全,有36家汽车生

产者备案的4S店不完整等等。另一方面,还有少数汽车生产者备案的三包凭证内容不规范。如,三包凭证中明示汽车主要零件种类范围少于国家标准要求,易损耗零部件、特殊零部件种类范围多于国家标准《汽车三包主要零部件种类范围和三包凭证》,等等。

二是部分汽车经营者设置违规条款减免三包责任。如部分汽车生产者在《维修保养手册》等随车文件中,添加了“消费者只能在4S店维修保养,否则不承担三包责任”等霸王条款,部分汽车4S店在购车合同中也设置了类似的“附加条件”,超出汽车三包规定的三包责任免除范围,侵害了消费者的合法权益。

三是部分“美规车”销售商规避三包责任。部分“美规车”销售商没有向用户提供三包凭证,也不提供任何质量担保,试图通过“签署承诺书”“车辆登记为公司”等手段规避三包责任。

针对上述问题,质检总局和各级地方质监部门将采取相应措施,有效推动汽车三包问题的贯彻实施。”陈熙同说。

他介绍,质检总局和各级地方质监部门将组织专家对汽车生产者信息备案、公开的完整性和准确性进行全面评估,公布评估结果,督促信息备案、公开工作滞后的汽车生产者严格按照汽车三包规定,迅速完成整改。同时,对三包凭证《维修保养手册》购车合同“附加条件”内容违规的汽车生产者和销售者,予以警告,责令限期改正。情节严重的,依法予以查处。

此外,将充分利用汽车三包网等信息平台,加大汽车三包政策法规宣传、汽车三包专业知识普及,以及汽车三包违规信息披露,探索建立三包问题快速响应机制。

推动“智慧城市”建设更需智慧

观点

■本报记者 赵昂

国务院参事牛文元日前透露,我国提出要建设智慧城市的数量已有154座,规划投入的建设资金早已超过1.5万亿元,但真正体现其内涵的,目前一个也没有看到。而根据住房和城乡建设部于今年8月公布的本年度国家智慧城市试点名单显示,今年共有103个城市(区、县、镇)列入国家智慧城市试点城市,加上此前公布的首批90个试点城市,全国智慧城市试点城市已经达到193个。

国务院在8月发布的《关于促进信息消费扩大内需的若干意见》中,也明确把“加快智慧城市建设”作为重点任务,智慧城市建设首次被明确作为国家战略,提到了全国的层面加以谋划和推进。随后,“某城市宣布智慧城市建设方案、某城市借智慧城市东风建设新区、某企业助力智慧城市建设”等关于智慧城市的报道经常见诸

报端,成为一段时间以来的热门话题。与此同时,智慧城市的概念也受到了资本市场的追捧,成为涨幅最高的概念板块之一。

智慧城市是个舶来的概念,在2008年11月,IBM公司提出了“智慧的地球”这一理念,智慧城市建设热潮便风靡全球,世界许多国家都宣布要建设智慧城市,这股风潮很快吹到中国。在IBM的《智慧的城市在中国》白皮书中,基于新一代信息技术的应用,对智慧城市基本特征的界定是在全面物联、充分整合、激励创新、协同运作四个方面。即智能传感设备将城市公共设施物联网、物联网与互联网系统完全融合,政府、企业在智慧基础设施建设上进行科技和业务的创新应用,城市的各个关键系统和参与者进行和谐高效地协作。

智慧城市包括的产业有能源和环境产业、信息产业、先进制造业、医疗和生物产业、智能交通产业、商务贸易产业以及航空航天产业等七大产业。可以说,智慧城市的各个关键系统和参与者进行和谐高效地协作。

智慧城市不是仅限于在与信息科技有关的公共设施领域进行拆建更新,而是需要在城市社会和经济运行中的诸多领域与城市的参与者进行高效合作。按照维也纳大学对智慧城市的概念,智慧城市应当包括智慧的经济、智慧的运输业、智慧的环境、智慧的居民、智慧的生活和智慧的管理等六个方面。

也就是说,智慧城市不仅要考量硬件建设方面的“智慧”程度,更需要一个城市在软件方面的相应积累。而国内许多城市在智慧城市建设中,过于单纯地重规模、重工程,轻视了包括环境、教育、科技等诸多软实力的扩充,忽视了城市智慧化最终目的是服务于市民的理念,最终可能导致“大把的银子扔下去,智慧城市没起来”。

今年被全球智慧论坛评为“全球七大智慧城市”之一的美国俄亥俄州哥伦布市,

不仅环境优美,是全美最宜居的50个城市之一,而且拥有数十所高校、十数万在校学生、2000余家科研机构和数万名科研人员,多家全球性公司总部设于此地,物流业发达,而且这座城市还办有北美历史最悠久的电影节。正是文化、教育、经济、环境的兼顾发展,引来高层次人才汇聚,最终支撑了哥伦布市成功实现智慧化。例如该市在发展新能源、绿色住房等领域的过程中,都有强大的企业和科研院所进行支持。哥伦布市的城市经验足以令国内城市有所借鉴,欲发展智慧城市,绝不是多接了几公里光缆,多建了几个基站那么简单,而是要通过加大在教育科技等领域的投入,最终借助包括高校、科研单位、商业组织在内的诸多机构及其全体市民的共同力量,来共同推动智慧城市的建设。

智慧城市的建设是一个漫长的过程,只有进行时,没有完成时。“智慧城市”的建设过程中更应体现城市决策者的智慧,进一步明确发展路径,将各项建设举措真正落到实处,提高城市管理水平,让城市借助信息技术的发展更便捷、更有效率、更有创造力,勿勿被概念炒作冲昏了头脑,更不能急功近利搞成政绩工程。