省上39项目向社会资本开放

含北客站至机场城铁

本报讯(张维)继陕西首批39个项目向社会资本开放的消息披露之后,涉及交通、水利、信息基础设施和天然气开发、新能源开发、文化产业共6个领域的项目清单已经出炉,这是陕西省先行选择向社会资本尤其是民间资本开放的示范项目,旨在促进我省混合所有制经济发展。

清单
文化产业项目最多
按照此次项目清单,交通基础设施项目有9个,信息基础设施项目2个,天然气开发项目3个,新能源开发项目7个,水利基础设施项目4个,文化产业项目14个。
具体项目是:1.西安北客站至机场城际铁路;2.西安-铜川城际铁路;3.靖边至神木集运铁路;4.

吴堡铁路专用线;5.神木至瓦塘铁路;6.合阳至铜川高速公路;7.吴起至定边高速公路;8.澄城至韦庄高速公路;9.柞水至山阳高速公路;10.西安市无线移动政务网及平台;11.基于云计算的物联网信息安全服务平台建设与应用;12.富平煤层气综合利用项目;13.煤制天然气项目;14.渭河盆地地热水(氮)气综合利用项目;15.榆林市榆阳区小壕兔200兆瓦光伏发电项目;16.西安市40兆瓦分布式光伏发电项目;17.榆林市40兆瓦分布式光伏发电项目;18.吴堡风电场;19.吴起长城风电场;20.礼泉生物质发电项目;21.大荔生物质发电项目;22.陕西省引汉济渭工程;23.延安黄河引水工程;24.榆林大泉黄河引水

工程;25.渭南市抽黄供水工程;26.岐山西周文化景区;27.商於古道文化景区;28.汉长安城遗址文化景区;29.韩城司马迁文化景区;30.汉中两汉三国文化景区;31.统万城文化景区;32.乾陵唐文化景区;33.法门寺佛文化景区;34.黄河壶口文化景区;35.欢乐东方文化城;36.丝绸之路风情城;37.铜川药王中药文化产业基地;38.安康瀛湖文化旅游产业基地;39.陕西文化艺术中心。

投资状况
“基础设施投资‘快马加鞭’”
今年以来,在国内经济增速放缓,经济下行压力加大的不利环境下,我省深入实施项目带动战略,不断优化投资结构,特别是基础设施投资快速增长,亮点纷呈,上半年基础设施投资1567.13亿元,同比增长35.2%,分别比一季度和1-5月提高4和5.9个百分点,高于同期固定资产投资15.3个百分点。

社会公布项目名单只是第一步,后续还有很多工作要做。省发改委将会同有关方面,完善配套政策,系统协同推进,确保社会资本愿进来、进得来、留得住、可流动。一是进一步强化项目对接和跟踪服务,引导各有关单位根据合作意愿主动对接、互惠合作。二是进一步强化项目建设的要素保障,积极协调规划选址、环境影响评价、用地预审、资金筹措、项目审批等环节服务,对社会资本参与的项目,给予政府投资项目同等待遇。三是进一步完善市场化的补偿机制,使投资者能够获得相对稳定的利益回报。四是进一步创造公平竞争的市场环境,加强改进政府后续监管,依法保障各类市场主体的合法权益。

(上接一版)
下午车内温度接近40摄氏度是常有的事,已经见怪不怪了。乘务人员出乘除了多喝水外,还需带换洗衣服。“制服下还得套背心。”柴松林一边说一边翻起衣服露出背心。他说,不穿背心,一件制服不到一个月前和后背就被汗水浸泡褪色了。
入夏以来,每个单程,王广安都要喝六大杯水补充身体所需。然而,担任此趟列车的机车司机贺志军却没有这么好的待遇。他说,其它线路的机车同样没有厕所,但司机小便可用先前准备的塑料袋。他们这条线路没有护栏,需高度集中注意力,没法方便,只能少喝水。

家休息等待下一个班次。然而,自去年5月份以来,列车长柴松林在韩城车值夜班车过夜112次后,因高血压复发,不得不短暂请假。
情:母亲为儿争学费
老人听着秦腔出行
西安-韩城普客列车绕经咸阳、三原,经阎良、大荔、合阳到达韩城,全程270公里,列车八节车厢,满载率870人左右。车票全程17.5元,沿途站点大多为3人左右值守的偏僻小站。低廉的票价,使其成为村民串门走亲戚的常用交通工具。最繁忙的时间是春运学生和探亲流,暑学生流和椒交流,那时,列车超员率往往达到100%。
如今正值花椒采摘季节,列车正忙着运送椒农奔往目的地。一位30来岁的母亲带着两个10多岁的女孩乘车,母女三人有些紧张。孙杰得知两个女孩是双胞胎,跟着妈妈去韩城摘花椒挣学费,他便同孩子交流起来:“摘花椒,可扎手了,你们行不行?”“行!”两个孩子抢着答道。女孩母亲说,采摘一斤花椒可获得三元左右的报酬,一天可挣100多元,一个月下来,就能挣回两个孩子的学费和生活费。

今年夏天,一拨一拨来自陕南洛南、山阳和咸阳县、彬县等地,40多岁的农村妇女奔着较丰厚的报酬,前赴后继到韩城采摘花椒。
母亲带着梦想,出门为孩子挣学费。老人辛苦一辈子,供出孩子总算松了一口气,可出门走走,享享儿孙福。
列车返回时,62岁的陈师傅和老伴上大荔上车赴儿子工作地咸阳逛逛。自上个世纪七十年代末,此条线路开通后,他已记不清楚乘坐过多少次这趟列车。一上车,陈师傅和老伴便抱着前几天用280元买的,八寸大的戏曲播放机看起了秦腔。《放饭》、《寒窑》等经典“秦之声”瞬间在七号车厢荡漾。邻座和周围的乘客或许是兴趣相投,没有一个人上前制止,反而有四个票友上来围观,形成渭北高原绿皮列车上一幅独特的画面。
如今,黄(陵)韩(城)侯(马)铁路正在修建,列车沿途多处可见铁路施工。虽然没有确切消息称,此次列车将改线或者停运,但沿途村民同陈师傅一样,还是有些许担心。

“24小时书店是好事,但成本太大了。”7月18日,陕西万邦书城关中大书房经理曹阿鹏对记者说。自6月21日,他们开启24小时营业模式以来,受到不少市民的欢迎和称赞,但晚上零点后,读者稀少,成交额不理想,电费、人力成本过高,是否能坚守,就看有关部门能否出手“救市”。面对现状,曹阿鹏更多的是无奈。
7月18日中午11时,一张铺着红蓝格子土布桌布的桌子旁,34岁的田捷带着9岁的女儿在看书,大人看小说,孩子看小人书。能容纳66个读者的关中大书房二楼的书吧里,有沙发,有单间,有复古的实木桌椅。“环境很好,很安静,带孩子过来培养她的读书习惯。”虽然正值暑

期,但在长安区一学校当老师的田捷说,一上午,只有她和另外一个读者来读书,很是空荡。
一楼办公室内,经理曹阿鹏接到一员工的辞职电话,原因是承受不了没有尽头的夜班。据悉,为了满足24小时营业,该书房每周二、四、六、日晚上均安排五名职工值班。晚上营业额不理想,加之员工夜班身心疲惫,导致离职率提高。
西安的这两家24小时书店,主要盈利渠道就是图书销售。因此,24小时营业的营业额和利润率成了最主要的经济指标。近一段时间,嘉汇汉唐书城常务副总经理罗秀珍被问及夜间的利润和成本问题时,她均回答这不是一时之事,而需要长期积累和习惯培养后才能看到效果。
“读者群体没有变化,但是购书习惯和阅读习惯分流了。”曹阿鹏说,面对实体店整体疲软的状态,24小时营业是一种经营模式的尝试,但效果怎样,还很难判定。如果政府给予一定的支持,就能坚持,政府不予支持,今年冬天可能就不下去了。
“午夜书店似乎更实用些。”曹阿鹏说,他们参观过南京先锋书店的午夜模式,每天经营延长到晚上零时,既满足了夜间购书读者群体的需要,还有效地控制了成本。
有专家表示,“夜读”想盈利,还需其他业态支撑,能否找到盈利模式,是24小时书店能否存活的关键。据曹阿鹏介绍,在西安,书店赢利模式最好的是书吧,特别是靠近影院、大型购物广场,以书吧的名义开设的一些咖啡馆、饮品店生意很不错。万邦书城旗下有些书店,书吧营业额占到书店营业额的50%以上。“但主要是咖啡、饮品带来的营业额。”他说,书吧从经营角度来看,以体验、休闲为主销售饮品应该是应该提倡的。“但对书吧而言,毕竟书是主角。”他无奈地摇摇头说。
“24小时书店怎么经营,接下来的路该怎么走?”曹阿鹏说,7月29日,他们已经派人到北京三联韬奋书店交流经验,希望能探讨出24小时书店的出路。
记者 薛生贵 实习生 席娟娟

苦:胃病人人有 痛来喝盐水
今年6月30日,郑州铁路局最后一趟图定绿皮车-郑州至温州的2194次谢幕,成为中国铁路跨路运行的最后一趟绿皮车。目前,西安铁路局的绿皮车只保留西安至韩城、西安至渭南等7条短途线路。其列车员基本上都是体弱多病,无法上夜班,临近退休的职工。
西安至韩城列车乘务组,1名车长,8名乘务员和1名售票员,几乎都患有不同程度的慢性疾病。然而,大家对工作的敬业精神着实让人感动。
西安发车当天,4号车厢的列车员张蔚军起床后开始拉肚子,她简单地服用了两片药便奔赴车库出发。发车后,她的胃痛加剧,腰都直不起来。车长柴松林知道情况后,让她下车治疗,她摆摆手说,弄些淡盐水就行。咸阳车站下车后,柴松林从站小卖部买了一勺盐,帮其应急。他又打电话,让阎良车站的朋友买了一袋食用盐以备应急。还好,张蔚军喝下淡盐水半个小时后,疼痛开始缓解。
这趟车没有餐车,乘务人员午饭往往提前带好,发车后抽空吃饭。列车沿途27个站点,站站停靠,平均16分钟一站,进站前需报站,下车需引导乘客上车,列车员吃饭时间根本没有保证,致使胃病成了他们的职业病。
“我有胃病,不能吃辣椒。”列车返回停靠阎良车站,看到送上的盒饭,柴松林摆摆手说,不要菜,米饭加上自带的腌黄瓜对付就成。对付胃病,各人有各人的绝招,然而王广安自带干馍片治疗胃病的土办法,是最受大家认可和欢迎的。
小病扛着,大病忍着。此趟列车返回西安后,列车员回

家休息等待下一个班次。然而,自去年5月份以来,列车长柴松林在韩城车值夜班车过夜112次后,因高血压复发,不得不短暂请假。
情:母亲为儿争学费
老人听着秦腔出行
西安-韩城普客列车绕经咸阳、三原,经阎良、大荔、合阳到达韩城,全程270公里,列车八节车厢,满载率870人左右。车票全程17.5元,沿途站点大多为3人左右值守的偏僻小站。低廉的票价,使其成为村民串门走亲戚的常用交通工具。最繁忙的时间是春运学生和探亲流,暑学生流和椒交流,那时,列车超员率往往达到100%。
如今正值花椒采摘季节,列车正忙着运送椒农奔往目的地。一位30来岁的母亲带着两个10多岁的女孩乘车,母女三人有些紧张。孙杰得知两个女孩是双胞胎,跟着妈妈去韩城摘花椒挣学费,他便同孩子交流起来:“摘花椒,可扎手了,你们行不行?”“行!”两个孩子抢着答道。女孩母亲说,采摘一斤花椒可获得三元左右的报酬,一天可挣100多元,一个月下来,就能挣回两个孩子的学费和生活费。

今年夏天,一拨一拨来自陕南洛南、山阳和咸阳县、彬县等地,40多岁的农村妇女奔着较丰厚的报酬,前赴后继到韩城采摘花椒。
母亲带着梦想,出门为孩子挣学费。老人辛苦一辈子,供出孩子总算松了一口气,可出门走走,享享儿孙福。
列车返回时,62岁的陈师傅和老伴上大荔上车赴儿子工作地咸阳逛逛。自上个世纪七十年代末,此条线路开通后,他已记不清楚乘坐过多少次这趟列车。一上车,陈师傅和老伴便抱着前几天用280元买的,八寸大的戏曲播放机看起了秦腔。《放饭》、《寒窑》等经典“秦之声”瞬间在七号车厢荡漾。邻座和周围的乘客或许是兴趣相投,没有一个人上前制止,反而有四个票友上来围观,形成渭北高原绿皮列车上一幅独特的画面。
如今,黄(陵)韩(城)侯(马)铁路正在修建,列车沿途多处可见铁路施工。虽然没有确切消息称,此次列车将改线或者停运,但沿途村民同陈师傅一样,还是有些许担心。

“24小时书店是好事,但成本太大了。”7月18日,陕西万邦书城关中大书房经理曹阿鹏对记者说。自6月21日,他们开启24小时营业模式以来,受到不少市民的欢迎和称赞,但晚上零点后,读者稀少,成交额不理想,电费、人力成本过高,是否能坚守,就看有关部门能否出手“救市”。面对现状,曹阿鹏更多的是无奈。
7月18日中午11时,一张铺着红蓝格子土布桌布的桌子旁,34岁的田捷带着9岁的女儿在看书,大人看小说,孩子看小人书。能容纳66个读者的关中大书房二楼的书吧里,有沙发,有单间,有复古的实木桌椅。“环境很好,很安静,带孩子过来培养她的读书习惯。”虽然正值暑

期,但在长安区一学校当老师的田捷说,一上午,只有她和另外一个读者来读书,很是空荡。
一楼办公室内,经理曹阿鹏接到一员工的辞职电话,原因是承受不了没有尽头的夜班。据悉,为了满足24小时营业,该书房每周二、四、六、日晚上均安排五名职工值班。晚上营业额不理想,加之员工夜班身心疲惫,导致离职率提高。
西安的这两家24小时书店,主要盈利渠道就是图书销售。因此,24小时营业的营业额和利润率成了最主要的经济指标。近一段时间,嘉汇汉唐书城常务副总经理罗秀珍被问及夜间的利润和成本问题时,她均回答这不是一时之事,而需要长期积累和习惯培养后才能看到效果。
“读者群体没有变化,但是购书习惯和阅读习惯分流了。”曹阿鹏说,面对实体店整体疲软的状态,24小时营业是一种经营模式的尝试,但效果怎样,还很难判定。如果政府给予一定的支持,就能坚持,政府不予支持,今年冬天可能就不下去了。
“午夜书店似乎更实用些。”曹阿鹏说,他们参观过南京先锋书店的午夜模式,每天经营延长到晚上零时,既满足了夜间购书读者群体的需要,还有效地控制了成本。
有专家表示,“夜读”想盈利,还需其他业态支撑,能否找到盈利模式,是24小时书店能否存活的关键。据曹阿鹏介绍,在西安,书店赢利模式最好的是书吧,特别是靠近影院、大型购物广场,以书吧的名义开设的一些咖啡馆、饮品店生意很不错。万邦书城旗下有些书店,书吧营业额占到书店营业额的50%以上。“但主要是咖啡、饮品带来的营业额。”他说,书吧从经营角度来看,以体验、休闲为主销售饮品应该是应该提倡的。“但对书吧而言,毕竟书是主角。”他无奈地摇摇头说。
“24小时书店怎么经营,接下来的路该怎么走?”曹阿鹏说,7月29日,他们已经派人到北京三联韬奋书店交流经验,希望能探讨出24小时书店的出路。
记者 薛生贵 实习生 席娟娟

渭北高原的绿皮车
今年6月30日,郑州铁路局最后一趟图定绿皮车-郑州至温州的2194次谢幕,成为中国铁路跨路运行的最后一趟绿皮车。目前,西安铁路局的绿皮车只保留西安至韩城、西安至渭南等7条短途线路。其列车员基本上都是体弱多病,无法上夜班,临近退休的职工。
西安至韩城列车乘务组,1名车长,8名乘务员和1名售票员,几乎都患有不同程度的慢性疾病。然而,大家对工作的敬业精神着实让人感动。
西安发车当天,4号车厢的列车员张蔚军起床后开始拉肚子,她简单地服用了两片药便奔赴车库出发。发车后,她的胃痛加剧,腰都直不起来。车长柴松林知道情况后,让她下车治疗,她摆摆手说,弄些淡盐水就行。咸阳车站下车后,柴松林从站小卖部买了一勺盐,帮其应急。他又打电话,让阎良车站的朋友买了一袋食用盐以备应急。还好,张蔚军喝下淡盐水半个小时后,疼痛开始缓解。
这趟车没有餐车,乘务人员午饭往往提前带好,发车后抽空吃饭。列车沿途27个站点,站站停靠,平均16分钟一站,进站前需报站,下车需引导乘客上车,列车员吃饭时间根本没有保证,致使胃病成了他们的职业病。
“我有胃病,不能吃辣椒。”列车返回停靠阎良车站,看到送上的盒饭,柴松林摆摆手说,不要菜,米饭加上自带的腌黄瓜对付就成。对付胃病,各人有各人的绝招,然而王广安自带干馍片治疗胃病的土办法,是最受大家认可和欢迎的。
小病扛着,大病忍着。此趟列车返回西安后,列车员回

家休息等待下一个班次。然而,自去年5月份以来,列车长柴松林在韩城车值夜班车过夜112次后,因高血压复发,不得不短暂请假。
情:母亲为儿争学费
老人听着秦腔出行
西安-韩城普客列车绕经咸阳、三原,经阎良、大荔、合阳到达韩城,全程270公里,列车八节车厢,满载率870人左右。车票全程17.5元,沿途站点大多为3人左右值守的偏僻小站。低廉的票价,使其成为村民串门走亲戚的常用交通工具。最繁忙的时间是春运学生和探亲流,暑学生流和椒交流,那时,列车超员率往往达到100%。
如今正值花椒采摘季节,列车正忙着运送椒农奔往目的地。一位30来岁的母亲带着两个10多岁的女孩乘车,母女三人有些紧张。孙杰得知两个女孩是双胞胎,跟着妈妈去韩城摘花椒挣学费,他便同孩子交流起来:“摘花椒,可扎手了,你们行不行?”“行!”两个孩子抢着答道。女孩母亲说,采摘一斤花椒可获得三元左右的报酬,一天可挣100多元,一个月下来,就能挣回两个孩子的学费和生活费。

今年夏天,一拨一拨来自陕南洛南、山阳和咸阳县、彬县等地,40多岁的农村妇女奔着较丰厚的报酬,前赴后继到韩城采摘花椒。
母亲带着梦想,出门为孩子挣学费。老人辛苦一辈子,供出孩子总算松了一口气,可出门走走,享享儿孙福。
列车返回时,62岁的陈师傅和老伴上大荔上车赴儿子工作地咸阳逛逛。自上个世纪七十年代末,此条线路开通后,他已记不清楚乘坐过多少次这趟列车。一上车,陈师傅和老伴便抱着前几天用280元买的,八寸大的戏曲播放机看起了秦腔。《放饭》、《寒窑》等经典“秦之声”瞬间在七号车厢荡漾。邻座和周围的乘客或许是兴趣相投,没有一个人上前制止,反而有四个票友上来围观,形成渭北高原绿皮列车上一幅独特的画面。
如今,黄(陵)韩(城)侯(马)铁路正在修建,列车沿途多处可见铁路施工。虽然没有确切消息称,此次列车将改线或者停运,但沿途村民同陈师傅一样,还是有些许担心。

“24小时书店是好事,但成本太大了。”7月18日,陕西万邦书城关中大书房经理曹阿鹏对记者说。自6月21日,他们开启24小时营业模式以来,受到不少市民的欢迎和称赞,但晚上零点后,读者稀少,成交额不理想,电费、人力成本过高,是否能坚守,就看有关部门能否出手“救市”。面对现状,曹阿鹏更多的是无奈。
7月18日中午11时,一张铺着红蓝格子土布桌布的桌子旁,34岁的田捷带着9岁的女儿在看书,大人看小说,孩子看小人书。能容纳66个读者的关中大书房二楼的书吧里,有沙发,有单间,有复古的实木桌椅。“环境很好,很安静,带孩子过来培养她的读书习惯。”虽然正值暑

期,但在长安区一学校当老师的田捷说,一上午,只有她和另外一个读者来读书,很是空荡。
一楼办公室内,经理曹阿鹏接到一员工的辞职电话,原因是承受不了没有尽头的夜班。据悉,为了满足24小时营业,该书房每周二、四、六、日晚上均安排五名职工值班。晚上营业额不理想,加之员工夜班身心疲惫,导致离职率提高。
西安的这两家24小时书店,主要盈利渠道就是图书销售。因此,24小时营业的营业额和利润率成了最主要的经济指标。近一段时间,嘉汇汉唐书城常务副总经理罗秀珍被问及夜间的利润和成本问题时,她均回答这不是一时之事,而需要长期积累和习惯培养后才能看到效果。
“读者群体没有变化,但是购书习惯和阅读习惯分流了。”曹阿鹏说,面对实体店整体疲软的状态,24小时营业是一种经营模式的尝试,但效果怎样,还很难判定。如果政府给予一定的支持,就能坚持,政府不予支持,今年冬天可能就不下去了。
“午夜书店似乎更实用些。”曹阿鹏说,他们参观过南京先锋书店的午夜模式,每天经营延长到晚上零时,既满足了夜间购书读者群体的需要,还有效地控制了成本。
有专家表示,“夜读”想盈利,还需其他业态支撑,能否找到盈利模式,是24小时书店能否存活的关键。据曹阿鹏介绍,在西安,书店赢利模式最好的是书吧,特别是靠近影院、大型购物广场,以书吧的名义开设的一些咖啡馆、饮品店生意很不错。万邦书城旗下有些书店,书吧营业额占到书店营业额的50%以上。“但主要是咖啡、饮品带来的营业额。”他说,书吧从经营角度来看,以体验、休闲为主销售饮品应该是应该提倡的。“但对书吧而言,毕竟书是主角。”他无奈地摇摇头说。
“24小时书店怎么经营,接下来的路该怎么走?”曹阿鹏说,7月29日,他们已经派人到北京三联韬奋书店交流经验,希望能探讨出24小时书店的出路。
记者 薛生贵 实习生 席娟娟

家休息等待下一个班次。然而,自去年5月份以来,列车长柴松林在韩城车值夜班车过夜112次后,因高血压复发,不得不短暂请假。
情:母亲为儿争学费
老人听着秦腔出行
西安-韩城普客列车绕经咸阳、三原,经阎良、大荔、合阳到达韩城,全程270公里,列车八节车厢,满载率870人左右。车票全程17.5元,沿途站点大多为3人左右值守的偏僻小站。低廉的票价,使其成为村民串门走亲戚的常用交通工具。最繁忙的时间是春运学生和探亲流,暑学生流和椒交流,那时,列车超员率往往达到100%。
如今正值花椒采摘季节,列车正忙着运送椒农奔往目的地。一位30来岁的母亲带着两个10多岁的女孩乘车,母女三人有些紧张。孙杰得知两个女孩是双胞胎,跟着妈妈去韩城摘花椒挣学费,他便同孩子交流起来:“摘花椒,可扎手了,你们行不行?”“行!”两个孩子抢着答道。女孩母亲说,采摘一斤花椒可获得三元左右的报酬,一天可挣100多元,一个月下来,就能挣回两个孩子的学费和生活费。

今年夏天,一拨一拨来自陕南洛南、山阳和咸阳县、彬县等地,40多岁的农村妇女奔着较丰厚的报酬,前赴后继到韩城采摘花椒。
母亲带着梦想,出门为孩子挣学费。老人辛苦一辈子,供出孩子总算松了一口气,可出门走走,享享儿孙福。
列车返回时,62岁的陈师傅和老伴上大荔上车赴儿子工作地咸阳逛逛。自上个世纪七十年代末,此条线路开通后,他已记不清楚乘坐过多少次这趟列车。一上车,陈师傅和老伴便抱着前几天用280元买的,八寸大的戏曲播放机看起了秦腔。《放饭》、《寒窑》等经典“秦之声”瞬间在七号车厢荡漾。邻座和周围的乘客或许是兴趣相投,没有一个人上前制止,反而有四个票友上来围观,形成渭北高原绿皮列车上一幅独特的画面。
如今,黄(陵)韩(城)侯(马)铁路正在修建,列车沿途多处可见铁路施工。虽然没有确切消息称,此次列车将改线或者停运,但沿途村民同陈师傅一样,还是有些许担心。

“24小时书店是好事,但成本太大了。”7月18日,陕西万邦书城关中大书房经理曹阿鹏对记者说。自6月21日,他们开启24小时营业模式以来,受到不少市民的欢迎和称赞,但晚上零点后,读者稀少,成交额不理想,电费、人力成本过高,是否能坚守,就看有关部门能否出手“救市”。面对现状,曹阿鹏更多的是无奈。
7月18日中午11时,一张铺着红蓝格子土布桌布的桌子旁,34岁的田捷带着9岁的女儿在看书,大人看小说,孩子看小人书。能容纳66个读者的关中大书房二楼的书吧里,有沙发,有单间,有复古的实木桌椅。“环境很好,很安静,带孩子过来培养她的读书习惯。”虽然正值暑

期,但在长安区一学校当老师的田捷说,一上午,只有她和另外一个读者来读书,很是空荡。
一楼办公室内,经理曹阿鹏接到一员工的辞职电话,原因是承受不了没有尽头的夜班。据悉,为了满足24小时营业,该书房每周二、四、六、日晚上均安排五名职工值班。晚上营业额不理想,加之员工夜班身心疲惫,导致离职率提高。
西安的这两家24小时书店,主要盈利渠道就是图书销售。因此,24小时营业的营业额和利润率成了最主要的经济指标。近一段时间,嘉汇汉唐书城常务副总经理罗秀珍被问及夜间的利润和成本问题时,她均回答这不是一时之事,而需要长期积累和习惯培养后才能看到效果。
“读者群体没有变化,但是购书习惯和阅读习惯分流了。”曹阿鹏说,面对实体店整体疲软的状态,24小时营业是一种经营模式的尝试,但效果怎样,还很难判定。如果政府给予一定的支持,就能坚持,政府不予支持,今年冬天可能就不下去了。
“午夜书店似乎更实用些。”曹阿鹏说,他们参观过南京先锋书店的午夜模式,每天经营延长到晚上零时,既满足了夜间购书读者群体的需要,还有效地控制了成本。
有专家表示,“夜读”想盈利,还需其他业态支撑,能否找到盈利模式,是24小时书店能否存活的关键。据曹阿鹏介绍,在西安,书店赢利模式最好的是书吧,特别是靠近影院、大型购物广场,以书吧的名义开设的一些咖啡馆、饮品店生意很不错。万邦书城旗下有些书店,书吧营业额占到书店营业额的50%以上。“但主要是咖啡、饮品带来的营业额。”他说,书吧从经营角度来看,以体验、休闲为主销售饮品应该是应该提倡的。“但对书吧而言,毕竟书是主角。”他无奈地摇摇头说。
“24小时书店怎么经营,接下来的路该怎么走?”曹阿鹏说,7月29日,他们已经派人到北京三联韬奋书店交流经验,希望能探讨出24小时书店的出路。
记者 薛生贵 实习生 席娟娟

家休息等待下一个班次。然而,自去年5月份以来,列车长柴松林在韩城车值夜班车过夜112次后,因高血压复发,不得不短暂请假。
情:母亲为儿争学费
老人听着秦腔出行
西安-韩城普客列车绕经咸阳、三原,经阎良、大荔、合阳到达韩城,全程270公里,列车八节车厢,满载率870人左右。车票全程17.5元,沿途站点大多为3人左右值守的偏僻小站。低廉的票价,使其成为村民串门走亲戚的常用交通工具。最繁忙的时间是春运学生和探亲流,暑学生流和椒交流,那时,列车超员率往往达到100%。
如今正值花椒采摘季节,列车正忙着运送椒农奔往目的地。一位30来岁的母亲带着两个10多岁的女孩乘车,母女三人有些紧张。孙杰得知两个女孩是双胞胎,跟着妈妈去韩城摘花椒挣学费,他便同孩子交流起来:“摘花椒,可扎手了,你们行不行?”“行!”两个孩子抢着答道。女孩母亲说,采摘一斤花椒可获得三元左右的报酬,一天可挣100多元,一个月下来,就能挣回两个孩子的学费和生活费。

今年夏天,一拨一拨来自陕南洛南、山阳和咸阳县、彬县等地,40多岁的农村妇女奔着较丰厚的报酬,前赴后继到韩城采摘花椒。
母亲带着梦想,出门为孩子挣学费。老人辛苦一辈子,供出孩子总算松了一口气,可出门走走,享享儿孙福。
列车返回时,62岁的陈师傅和老伴上大荔上车赴儿子工作地咸阳逛逛。自上个世纪七十年代末,此条线路开通后,他已记不清楚乘坐过多少次这趟列车。一上车,陈师傅和老伴便抱着前几天用280元买的,八寸大的戏曲播放机看起了秦腔。《放饭》、《寒窑》等经典“秦之声”瞬间在七号车厢荡漾。邻座和周围的乘客或许是兴趣相投,没有一个人上前制止,反而有四个票友上来围观,形成渭北高原绿皮列车上一幅独特的画面。
如今,黄(陵)韩(城)侯(马)铁路正在修建,列车沿途多处可见铁路施工。虽然没有确切消息称,此次列车将改线或者停运,但沿途村民同陈师傅一样,还是有些许担心。

“24小时书店是好事,但成本太大了。”7月18日,陕西万邦书城关中大书房经理曹阿鹏对记者说。自6月21日,他们开启24小时营业模式以来,受到不少市民的欢迎和称赞,但晚上零点后,读者稀少,成交额不理想,电费、人力成本过高,是否能坚守,就看有关部门能否出手“救市”。面对现状,曹阿鹏更多的是无奈。
7月18日中午11时,一张铺着红蓝格子土布桌布的桌子旁,34岁的田捷带着9岁的女儿在看书,大人看小说,孩子看小人书。能容纳66个读者的关中大书房二楼的书吧里,有沙发,有单间,有复古的实木桌椅。“环境很好,很安静,带孩子过来培养她的读书习惯。”虽然正值暑

期,但在长安区一学校当老师的田捷说,一上午,只有她和另外一个读者来读书,很是空荡。
一楼办公室内,经理曹阿鹏接到一员工的辞职电话,原因是承受不了没有尽头的夜班。据悉,为了满足24小时营业,该书房每周二、四、六、日晚上均安排五名职工值班。晚上营业额不理想,加之员工夜班身心疲惫,导致离职率提高。
西安的这两家24小时书店,主要盈利渠道就是图书销售。因此,24小时营业的营业额和利润率成了最主要的经济指标。近一段时间,嘉汇汉唐书城常务副总经理罗秀珍被问及夜间的利润和成本问题时,她均回答这不是一时之事,而需要长期积累和习惯培养后才能看到效果。
“读者群体没有变化,但是购书习惯和阅读习惯分流了。”曹阿鹏说,面对实体店整体疲软的状态,24小时营业是一种经营模式的尝试,但效果怎样,还很难判定。如果政府给予一定的支持,就能坚持,政府不予支持,今年冬天可能就不下去了。
“午夜书店似乎更实用些。”曹阿鹏说,他们参观过南京先锋书店的午夜模式,每天经营延长到晚上零时,既满足了夜间购书读者群体的需要,还有效地控制了成本。
有专家表示,“夜读”想盈利,还需其他业态支撑,能否找到盈利模式,是24小时书店能否存活的关键。据曹阿鹏介绍,在西安,书店赢利模式最好的是书吧,特别是靠近影院、大型购物广场,以书吧的名义开设的一些咖啡馆、饮品店生意很不错。万邦书城旗下有些书店,书吧营业额占到书店营业额的50%以上。“但主要是咖啡、饮品带来的营业额。”他说,书吧从经营角度来看,以体验、休闲为主销售饮品应该是应该提倡的。“但对书吧而言,毕竟书是主角。”他无奈地摇摇头说。
“24小时书店怎么经营,接下来的路该怎么走?”曹阿鹏说,7月29日,他们已经派人到北京三联韬奋书店交流经验,希望能探讨出24小时书店的出路。
记者 薛生贵 实习生 席娟娟

家休息等待下一个班次。然而,自去年5月份以来,列车长柴松林在韩城车值夜班车过夜112次后,因高血压复发,不得不短暂请假。
情:母亲为儿争学费
老人听着秦腔出行
西安-韩城普客列车绕经咸阳、三原,经阎良、大荔、合阳到达韩城,全程270公里,列车八节车厢,满载率870人左右。车票全程17.5元,沿途站点大多为3人左右值守的偏僻小站。低廉的票价,使其成为村民串门走亲戚的常用交通工具。最繁忙的时间是春运学生和探亲流,暑学生流和椒交流,那时,列车超员率往往达到100%。
如今正值花椒采摘季节,列车正忙着运送椒农奔往目的地。一位30来岁的母亲带着两个10多岁的女孩乘车,母女三人有些紧张。孙杰得知两个女孩是双胞胎,跟着妈妈去韩城摘花椒挣学费,他便同孩子交流起来:“摘花椒,可扎手了,你们行不行?”“行!”两个孩子抢着答道。女孩母亲说,采摘一斤花椒可获得三元左右的报酬,一天可挣100多元,一个月下来,就能挣回两个孩子的学费和生活费。

今年夏天,一拨一拨来自陕南洛南、山阳和咸阳县、彬县等地,40多岁的农村妇女奔着较丰厚的报酬,前赴后继到韩城采摘花椒。
母亲带着梦想,出门为孩子挣学费。老人辛苦一辈子,供出孩子总算松了一口气,可出门走走,享享儿孙福。
列车返回时,62岁的陈师傅和老伴上大荔上车赴儿子工作地咸阳逛逛。自上个世纪七十年代末,此条线路开通后,他已记不清楚乘坐过多少次这趟列车。一上车,陈师傅和老伴便抱着前几天用280元买的,八寸大的戏曲播放机看起了秦腔。《放饭》、《寒窑》等经典“秦之声”瞬间在七号车厢荡漾。邻座和周围的乘客或许是兴趣相投,没有一个人上前制止,反而有四个票友上来围观,形成渭北高原绿皮列车上一幅独特的画面。
如今,黄(陵)韩(城)侯(马)铁路正在修建,列车沿途多处可见铁路施工。虽然没有确切消息称,此次列车将改线或者停运,但沿途村民同陈师傅一样,还是有些许担心。

今年夏天,一拨一拨来自陕南洛南、山阳和咸阳县、彬县等地,40多岁的农村妇女奔着较丰厚的报酬,前赴后继到韩城采摘花椒。
母亲带着梦想,出门为孩子挣学费。老人辛苦一辈子,供出孩子总算松了一口气,可出门走走,享享儿孙福。
列车返回时,62岁的陈师傅和老伴上大荔上车赴儿子工作地咸阳逛逛。自上个世纪七十年代末,此条线路开通后,他已记不清楚乘坐过多少次这趟列车。一上车,陈师傅和老伴便抱着前几天用280元买的,八寸大的戏曲播放机看起了秦腔。《放饭》、《寒窑》等经典“秦之声”瞬间在七号车厢荡漾。邻座和周围的乘客或许是兴趣相投,没有一个人上前制止,反而有四个票友上来围观,形成渭北高原绿皮列车上一幅独特的画面。
如今,黄(陵)韩(城)侯(马)铁路正在修建,列车沿途多处可见铁路施工。虽然没有确切消息称,此次列车将改线或者停运,但沿途村民同陈师傅一样,还是有些许担心。

“24小时书店是好事,但成本太大了。”7月18日,陕西万邦书城关中大书房经理曹阿鹏对记者说。自6月21日,他们开启24小时营业模式以来,受到不少市民的欢迎和称赞,但晚上零点后,读者稀少,成交额不理想,电费、人力成本过高,是否能坚守,就看有关部门能否出手“救市”。面对现状,曹阿鹏更多的是无奈。
7月18日中午11时,一张铺着红蓝格子土布桌布的桌子旁,34岁的田捷带着9岁的女儿在看书,大人看小说,孩子看小人书。能容纳66个读者的关中大书房二楼的书吧里,有沙发,有单间,有复古的实木桌椅。“环境很好,很安静,带孩子过来培养她的读书习惯。”虽然正值暑

期,但在长安区一学校当老师的田捷说,一上午,只有她和另外一个读者来读书,很是空荡。
一楼办公室内,经理曹阿鹏接到一员工的辞职电话,原因是承受不了没有尽头的夜班。据悉,为了满足24小时营业,该书房每周二、四、六、日晚上均安排五名职工值班。晚上营业额不理想,加之员工夜班身心疲惫,导致离职率提高。
西安的这两家24小时书店,主要盈利渠道就是图书销售。因此,24小时营业的营业额和利润率成了最主要的经济指标。近一段时间,嘉汇汉唐书城常务副总经理罗秀珍被问及夜间的利润和成本问题时,她均回答这不是一时之事,而需要长期积累和习惯培养后才能看到效果。
“读者群体没有变化,但是购书习惯和阅读习惯分流了。”曹阿鹏说,面对实体店整体疲软的状态,24小时营业是一种经营模式的尝试,但效果怎样,还很难判定。如果政府给予一定的支持,就能坚持,政府不予支持,今年冬天可能就不下去了。
“午夜书店似乎更实用些。”曹阿鹏说,他们参观过南京先锋书店的午夜模式,每天经营延长到晚上零时,既满足了夜间购书读者群体的需要,还有效地控制了成本。
有专家表示,“夜读”想盈利,还需其他业态支撑,能否找到盈利模式,是24小时书店能否存活的关键。据曹阿鹏介绍,在西安,书店赢利模式最好的是书吧,特别是靠近影院、大型购物广场,以书吧的名义开设的一些咖啡馆、饮品店生意很不错。万邦书城旗下有些书店,书吧营业额占到书店营业额的50%以上。“但主要是咖啡、饮品带来的营业额。”他说,书吧从经营角度来看,以体验、休闲为主销售饮品应该是应该提倡的。“但对书吧而言,毕竟书是主角。”他无奈地摇摇头说。
“24小时书店怎么经营,接下来的路该怎么走?”曹阿鹏说,7月29日,他们已经派人到北京三联韬奋书店交流经验,希望能探讨出24小时书店的出路。
记者 薛生贵 实习生 席娟娟

家休息等待下一个班次。然而,自去年5月份以来,列车长柴松林在韩城车值夜班车过夜112次后,因高血压复发,不得不短暂请假。
情:母亲为儿争学费
老人听着秦腔出行
西安-韩城普客列车绕经咸阳、三原,经阎良、大荔、合阳到达韩城,全程270公里,列车八节车厢,满载率870人左右。车票全程17.5元,沿途站点大多为3人左右值守的偏僻小站。低廉的票价,使其成为村民串门走亲戚的常用交通工具。最繁忙的时间是春运学生和探亲流,暑学生流和椒交流,那时,列车超员率往往达到100%。
如今正值花椒采摘季节,列车正忙着运送椒农奔往目的地。一位30来岁的母亲带着两个10多岁的女孩乘车,母女三人有些紧张。孙杰得知两个女孩是双胞胎,跟着妈妈去韩城摘花椒挣学费,他便同孩子交流起来:“摘花椒,可扎手了,你们行不行?”“行!”两个孩子抢着答道。女孩母亲说,采摘一斤花椒可获得三元左右的报酬,一天可挣100多元,一个月下来,就能挣回两个孩子的学费和生活费。

今年夏天,一拨一拨来自陕南洛南、山阳和咸阳县、彬县等地,40多岁的农村妇女奔着较丰厚的报酬,前赴后继到韩城采摘花椒。
母亲带着梦想,出门为孩子挣学费。老人辛苦一辈子,供出孩子总算松了一口气,可出门走走,享享儿孙福。
列车返回时,62岁的陈师傅和老伴上大荔上车赴儿子工作地咸阳逛逛。自上个世纪七十年代末,此条线路开通后,他已记不清楚乘坐过多少次这趟列车。一上车,陈师傅和老伴便抱着前几天用280元买的,八寸大的戏曲播放机看起了秦腔。《放饭》、《寒窑》等经典“秦之声”瞬间在七号车厢荡漾。邻座和周围的乘客或许是兴趣相投,没有一个人上前制止,反而有四个票友上来围观,形成渭北高原绿皮列车上一幅独特的画面。
如今,黄(陵)韩(城)侯(马)铁路正在修建,列车沿途多处可见铁路施工。虽然没有确切消息称,此次列车将改线或者停运,但沿途村民同陈师傅一样,还是有些许担心。

今年夏天,一拨一拨来自陕南洛南、山阳和咸阳县、彬县等地,40多岁的农村妇女奔着较丰厚的报酬,前赴后继到韩城采摘花椒。
母亲带着梦想,出门为孩子挣学费。老人辛苦一辈子,供出孩子总算松了一口气,可出门走走,享享儿孙福。
列车返回时,62岁的陈师傅和老伴上大荔上车赴儿子工作地咸阳逛逛。自上个世纪七十年代末,此条线路开通后,他已记不清楚乘坐过多少次这趟列车。一上车,陈师傅和老伴便抱着前几天用280元买的,八寸大的戏曲播放机看起了秦腔。《放饭》、《寒窑》等经典“秦之声”瞬间在七号车厢荡漾。邻座和周围的乘客或许是兴趣相投,没有一个人上前制止,反而有四个票友上来围观,形成渭北高原绿皮列车上一幅独特的画面。
如今,黄(陵)韩(城)侯(马)铁路正在修建,列车沿途多处可见铁路施工。虽然没有确切消息称,此次列车将改线或者停运,但沿途村民同陈师傅一样,还是有些许担心。

“24小时书店是好事,但成本太大了。”7月18日,陕西万邦书城关中大书房经理曹阿鹏对记者说。自6月21日,他们开启24小时营业模式以来,受到不少市民的欢迎和称赞,但晚上零点后,读者稀少,成交额不理想,电费、人力成本过高,是否能坚守,就看有关部门能否出手“救市”。面对现状,曹阿鹏更多的是无奈。
7月18日中午11时,一张铺着红蓝格子土布桌布的桌子旁,34岁的田捷带着9岁的女儿在看书,大人看小说,孩子看小人书。能容纳66个读者的关中大书房二楼的书吧里,有沙发,有单间,有复古的实木桌椅。“环境很好,很安静,带孩子过来培养她的读书习惯。”虽然正值暑

期,但在长安区一学校当老师的田捷说,一上午,只有她和另外一个读者来读书,很是空荡。
一楼办公室内,经理曹阿鹏接到一员工的辞职电话,原因是承受不了没有尽头的夜班。据悉,为了满足24小时营业,该书房每周二、四、六、日晚上均安排五名职工值班。晚上营业额不理想,加之员工夜班身心疲惫,导致离职率提高。
西安的这两家24小时书店,主要盈利渠道就是图书销售。因此,24小时营业的营业额和利润率成了最主要的经济指标。近一段时间,嘉汇汉唐书城常务副总经理罗秀珍被问及夜间的利润和成本问题时,她均回答这不是一时之事,而需要长期积累和习惯培养后才能看到效果。
“读者群体没有变化,但是购书习惯和阅读习惯分流了。”曹阿鹏说,面对实体店整体疲软的状态,24小时营业是一种经营模式的尝试,但效果怎样,还很难判定。如果政府给予一定的支持,就能坚持,政府不予支持,今年冬天可能就不下去了。
“午夜书店似乎更实用些。”曹阿鹏说,他们参观过南京先锋书店的午夜模式,每天经营延长到晚上零时,既满足了夜间购书读者群体的需要,还有效地控制了成本。
有专家表示,“夜读”想盈利,还需其他业态支撑,能否找到盈利模式,是24小时书店能否存活的关键。据曹阿鹏介绍,在西安,书店赢利模式最好的是书吧,特别是靠近影院、大型购物广场,以书吧的名义开设的一些咖啡馆、饮品店生意很不错。万邦书城旗下有些书店,书吧营业额占到书店营业额的50%以上。“但主要是咖啡、饮品带来的营业额。”他说,书吧从经营角度来看,以体验、休闲为主销售饮品应该是应该提倡的。“但对书吧而言,毕竟书是主角。”他无奈地摇摇头说。
“24小时书店怎么经营,接下来的路该怎么走?”曹阿鹏说,7月29日,他们已经派人到北京三联韬奋书店交流经验,希望能探讨出24小时书店的出路。
记者 薛生贵 实习生 席娟娟

家休息等待下一个班次。然而,自去年5月份以来,列车长柴松林在韩城车值夜班车过夜112次后,因高血压复发,不得不短暂请假。
情:母亲为儿争学费
老人听着秦腔出行