

反腐高压叠加需求不足

“泡沫”被刺破后的书画业怎么样了？

《半月谈》杨守勇 陈国峰 张志龙

书画是中国传统文化的重要载体,前些年书画市场乱象丛生,泡沫过大。近年来,天价书画作品价格暴跌,不少画廊生意惨淡,市场交易持续低迷。记者在全国书画一级市场重镇山东青州调研发现,在八项规定、反腐倡廉和经济新常态等因素影响下,书画市场日渐回归健康理性。

百亿交易量遭遇腰斩

山东青州是国内书画界公认的入市试金石与必经站。鼎盛时期,全国各地的书画家、收藏者、中介、经纪人都聚集当地,形成了一个庞大市场,粗略统计年交易额过100亿元。据统计,在高峰期,青州市每年举办各类书画展览1100多场,每年到此创作交流的书画家数千人。

青州市画廊协会常务副会长唐世洲对当时的红火场面历历在目,因为展览众多,当地领导有时一上午要为四五场活动站台。他说:“书画热起步于2000年,书画作品一周一个价。比如中央美院、中国艺术研究院等机构副院长和特级教授以上的书画,一开始2万元一平方尺,下个星期2万6,再下个星期3万元。”

现在的情形与昔日门庭若市的热闹场面形成了鲜明反差。记者在采访中看到,多数画廊大门紧锁,画廊城大楼里显得十分冷清。

当地多位书画从业者告诉记者,综合判断,最近几年青州市场书画交易量遭遇腰斩,且仍未见底,未来还需要深度调整。

“十多年前是卖方市场,书画家掌握定价权。”当地书画商说,有外省的书画家把作品带到青州交易,直接用麻袋往回装钱。青州市翰逸斋画廊负责人韩松君说,“过去艺术家高高在上,他们开价我们从来不敢还价,把钱送上门还要等上几年才能拿到作品。”

恶意炒作、行贿受贿等乱象,推动了书画价格的非理性上涨,形成了巨大的市场虚火。2006年投身画廊经营的王波涛见证了书画市场的狂热:“这波热潮在2012年达到顶峰。”

反腐高压叠加需求不足

虚火猛降,首先反映在礼品书画市场。长期以来,书画充当了一些人迎来送往的工具,有的高价书画被拿来行贿送礼洗钱,个别官员去书协美协挂个名头,自己的书画就可以卖出不菲的价格。

在书画市场上,书画家创作的非流水线书画作品难以核定成本,也无法估算利润,天价书画成为规避行贿受贿风险的最佳替代品之一。有纪检干部说,随着反腐高压态势持续,特别是八项规定严格落实,礼品画市场首当其冲,急剧萎缩。

中国人民大学艺术品金融研究所副所长黄隽说,行业预估礼品画占到整个书画市场的1/3到1/2,所以礼品画市场退潮对整个行业的降温作用明显。

除了政策影响外,青州锦泉斋美术馆馆长王志坚等多位画廊经营者都不约而同谈到经济大环境不好,书画下游市场遭遇需求不足的困境。疫情更是让书画产业雪上加霜,除了少数实力雄厚的大画廊和老字号勉强经营,大部分画廊生存艰难。

唐世洲认为,书画市场泡沫被刺破,回归理性的市场才是真实的市场。“书画市场遇冷但并非外界传言的崩盘,而是进入深度调整期。”

书画业应回归服务大众

市场寒冬仍在持续,青州的一些书画商已在危机中洞察机遇。他们认为,书画市场的健康趋势已显,当前更应转变经营理念和模式,推动书画业回归服务大



众的本真。

从2019年开始,韩松君联合周边地区的几个书画商筹措资金,跟国内一线书画家签约合作,独家代理并长期运营他们的作品。她说,不少艺术家经过这些年的市场洗礼,看清了现实行情,开始去泡沫、接地气。过去他们的作品几十万元一平方尺还不还价,现在有的降到了5万元一平方尺。

在当前市场低迷期和疫情影响下,真正好的作品仍有市场。王志坚说,厦门一家电商公司搞直播卖画,一天交易额能有几十万元,近万元一幅的作品仍很抢手。“青州书画商一直受传统思维制约,懂画但不懂市场,更不懂互联网,未来一定要对营销模式和手段进行创新。”

好的艺术作品应该把社会效益放在首位。北京大学书画产业研究院副院长陈少峰认为,文化产业走向市场,要做的是大众文化而非精英文化,书画产品要从高价藏品走向大众消费品。

不过,书画要真正飞入寻常百姓家,既需要艺术家坚持以人民为中心进行创作,也需要培育大众的美育素养。陈少峰、黄隽等专家建议多渠道提升大众对国粹的兴趣,尤其要做好儿童、学生的书画基础教育,开展大众喜闻乐见的书画活动,提升书画的社会普及度。

农村娃为何逃不开“黑校车”

新华社 向定杰 雷嘉兴 刘懿德

学生出行安全事关千家万户。日前,记者在广西、内蒙古、贵州等地采访发现,一些城郊和农村学校附近“黑校车”泛滥,存在极大安全隐患。

相关部门多次开展整治,但收效甚微。受访人士建议,在进一步加大监管力度同时,还应疏堵结合,正视基层实际需求,积极鼓励因地制宜的解决方案,包括借助互联网等新手段来破解这一难题。

7座车塞了25个学生娃

广西壮族自治区都安瑶族自治县素有“石山王国”之称。寒假前,记者在当地东庙乡三力村三力小学采访发现,放学后,两辆五菱宏光“面包车”分别接走了10名和8名学生,超过核载人数。一辆仅有狭小乘坐空间的电动三轮车更是搭载了6个学生。

近年来当地农村路日益完善,但坡陡弯急,有的没有护栏,这些车辆在山间飞驰,安全风险不小。有学生家长反映,让孩子搭乘此类社会车辆实属无奈,因为住得较为偏远,没法天天接送。

“黑校车”的危害已引起有关部门重视,很多地方通报了一些典型案例。据贵州省铜仁市警方发布的消息,去年当地查处一网约车驾驶员严重超载,原本限载7人的车乘坐26人,其中25人为在校小学生,最终这名司机被拘役五个月并处罚金五千元。

2019年观山湖区的相关部门也曾联合开展过打击“非法校车”整治行动。这次媒体报道后,当地迅速对涉事的两名司机做出了处罚。

正规校车开不起,黑车灵活遍地跑

记者调查发现,“黑校车”的滋生首先是因为学生

乘车需求激增。近年来,随着农村“撤点并校”和“陪读风潮”兴起,学生上学距离变远,同时一些学校采取寄宿制,上学、放学时间更为集中,几千甚至上万学生爆发性、集中性的出行,让很多地方运力不足。

“比以往更严重,我敢说现在学生出行,百分之六七十以上要靠坐黑车。”曾在农村当了8年小学老师的贵州通村村科技发展有限公司董事长罗永安说。

他认为,供给端的短板加重了“黑校车”的盛行,“一是正规的校车标准太高,不切合偏远山区实际;二是正规客车站越搬越远,且只能按固定线路跑,学生转车很不方便。”

针对这种情况,罗永安的公司开发了农村版的“滴滴出行”,推出了学生定制班车服务,然而在一些地方推广时,尽管有关部门“一句你达不到校车标准就否决了”。

“正规校车经费消耗大、效果不明显。”广西都安县教育局副局长韦海说,目前全县仅有一辆在运营的正规校车,有的学生住在较为偏远的山区,校车线路难以覆盖。且校车由校方自负盈亏,有的学校经费不足,难以支持购置校车和运营维护。

内蒙古某旗公安局的一名民警表示,一些地方至今没有开通校车服务,特别是在北方地广人稀的地区,村屯分散,无法形成有效的校车运行路线,县乡的客运车辆无法与中小学生学习时间相匹配,不能

满足学生出行的多样化需要。加之当地也没有规范的社会机构提供此类接送学生的服务,群众只能选择让孩子乘坐“黑校车”。

多名交警、运管执法人员还反映,因人力有限、取证困难、部门联动不够等因素,也造成“黑校车”难以被全面监管。

借力互联网整合运力资源

受访人士表示,解决“黑校车问题”要靠政府主导、市场运作、管理规范解决,其中当务之急要从政策面推动,不能指望发个文件、贴一封告知信就能有所改观。

韦海等人建议,政府要加大对校车的资金投入,给予一些运营的优惠政策,从而增加校车数量,优化接送线路,在学生分散区域可以合理规划集中乘车点。

贵州某县的一位客运站站长说,由于山高坡陡、村寨分散,“高峰期找车、平时车找人”现象严重,农村客运基本挣不到钱,可加大油价补贴,鼓励班车多接学生。

罗永安表示,参考网约车思路,完全可以由政府选择具有运营经验和专业资质的平台来做学生出行,这样不仅可以用大数据分析学生乘车需求,实现智能调度,监管部门也能通过技术手段在后台进行全程监督,学生路途上的安全也得到了保障。“目前有两个难题,一是运政不愿给车子批营运牌照,二是教育局固守校车管理标准,怕担风险。”他说。

受访的基层干群表示,希望有关部门仔细摸排,有针对性地开展专项治理行动,增加有资质的运营车辆,疏堵结合,让孩子安全回家。

黄鹏等人建议,还可调动社会力量,建立健全举报奖励制度,引导家长和学生抵制乘坐“黑校车”。