

秘密小组“追”宝、仁人志士献宝、兄弟国家还宝……

成立初期，“一穷二白”的新中国怎样“追”回大批流散国宝？

新华调查

“追”宝 70 年(上篇)

新华社记者施雨岑

引言：这是流失国宝回家的动人故事，亦是中华民族追梦圆梦的遥远征途。

新中国成立 70 年来，我国已促成 300 余批次、15 万余件流失海外中国文物的回归。17 日，这些文物中的一部分珍品亮相国博。即日起，新华社在“新华调查”栏目推出“追‘宝’70 年”报道上下篇，讲述 70 年间我国流失国宝鲜为人知的“回家”历程，致敬那些在不同时期为这一事业奔走奋斗、默默奉献的“追宝奇兵”们。

“我们的民族文献，历千百劫而不灭失的，这一次也不会灭失。我要把这保全民族文献的一部分担子挑在自己的肩上，一息尚存，绝不放下。”——中华人民共和国文化部文物局首任局长郑振铎

17 日，一批“国宝”文物亮相国家博物馆。它们曾在神州蒙难、家国离乱的岁月中流落他乡、散失蒙尘；但在新中国成立之初，它们有赖多方努力得以复归故土。

“一穷二白”的新中国，是怎样“追”宝回国的？谁成了当时的“追宝奇兵”？国际社会又对我国“追”宝态度如何？新华社记者带您穿越时光，见证“追”宝 70 年。

“追”宝：为国为民“追”宝 神秘小组建功

从皇家紫禁城到人民博物院，故宫日前拥有超过 186 万件(套)文物藏品，奇珍异宝灿若群星。众所周知，一些珍宝有着失而复得的曲折经历；鲜为人知的是，“追”宝回国的传奇中，总有一个神秘组织的身影……

“凡是‘国宝’，我们都是要争取的。”郑振铎在给友人的信中写道。当时，这个神秘组织刚刚千方百计成功为新中国追回了《中秋帖》和《伯远帖》。

王献之《中秋帖》、王珣《伯远帖》、王羲之《雪时晴帖》并称“三希”，被清乾隆帝视为稀世珍品，是国宝中的国宝。清末世局纷乱，《中秋帖》《伯远帖》被清逊帝溥仪携出紫禁城，其后几易其手，辗转至香港。

1951 年 10 月，文物圈中传出两帖即将询价出售的消息。为防中华瑰宝失散，神秘组织火速启动抢救工作。时任文化部文物局副局长 的王冶秋奉命偕同故宫博物院院长马衡等人星夜兼程，南下谈判。其间斗智斗勇，最终成功购回国宝。



▲ 9 月 17 日，观众在展柜前观看曾伯克父青铜组器。当日，“回归之路——新中国成立 70 周年流失文物回归成果展”在北京中国国家博物馆开幕。

新华社记者李贺摄

这一神秘组织正是“香港秘密收购文物小组”。由清末至上世纪四十年代，战祸不断，国难经年。大量国宝珍玩南流至香港，令各路文物商賈、藏界老饕垂涎。新中国成立之后，为避免国家永失珍宝，在周恩来总理亲自关心下，由文化部文物局建立“香港秘密收购文物小组”，为中国人民“追”宝。

举步维艰、筚路蓝缕，秘密小组在“二希”之外仍成功征集了唐韩滉《五牛图》、宋徽宗赵佶《祥龙石图》等许多珍宝。

“所有在港要收购的文物，请统计一下：共有若干件，共需多少款？并且分别‘最重要的’‘次要的’，以便一次请求外汇。”

“陈仁涛的古钱，如能在九十万港元左右成交，决当购下。惟本年度预算不多，需在明春才可付出。”

“潭敬的三件，忽增为六万元，只好暂时不谈了。”

“行动务请特别小心谨慎，不宜泄露秘密。”

……

岁月无情，旧人不在。但存世墨迹，却将“追”宝者们为民“追”宝的浩然正气留驻于乾坤之间。

献宝：杨铨护宝周全 宝璋义赠宝藏

在广东民间工艺博物馆，有一批别具特色的馆藏文物——数百件极富广东地方特色的石湾艺术陶瓷。它们都来自文物收藏家杨铨先生于 1959 年至 1964 年间的捐赠。

杨铨少时居香港，亲眼目睹中华文物惨遭盗卖外流，因此立志“尽毕生之力保护中华文物”。日军侵占香港时，即便受

尽磨难，他仍排除万难保护藏品周全。然而，这批藏品的未来却也一直困扰着他。

1949 年 10 月 1 日，新中国成立。经过观察，杨铨由衷感到，这是一个真正“注重对文物的保管、整理和研究”的政府。深思之后，他决心将自己珍藏的 5000 余件文物捐献国家。

这是新中国成立初期我国政府接受的最大规模的文物捐赠。文物包括陶瓷、铜器、玉石器、漆木竹器、文具等，时代涵盖新石器至近现代。

与他作出相同选择的，还有蜚声国际的病理学专家、中国病理学先驱之一侯宝璋先生。

在 1963 年至 1972 年间，他及家属数次择选家藏，将陶瓷、书画、铜器等 2000 余件文物捐赠给国家。这些珍贵文物此后都被拨交故宫博物院收藏。

从先秦兵戈到隋唐镜鉴，国宝连结国运，呈现民心。山河破碎、人心浇漓，国宝难免灭失流散；但若举国向上、民心振奋，曾经蒙尘的国宝终有机会经由一位位赤诚无私的“杨铨”“侯宝璋”之手，踏上回家归途。

还宝：立法令护宝得尊重 还大典国宝归中华

《永乐大典》，命运多舛。

这部汇集了自先秦迄明初约 8000 种古代典籍的“百科全书”，历经朝代更迭、民族劫难，正本早已渺无踪迹、副本亦经久散佚。据统计，《永乐大典》已知存世仅存 800 余卷、400 余册，每一册均极珍贵。

正是流失《永乐大典》归国，开创了外国政府向新中国返还流失文物先河。

新中国成立伊始，虽百废待兴，却不忘早早着手建章立制、遏制文物流失。1950 年 5 月，新中国公布第一部文物保护法令——《禁止珍贵文物图书出口暂行办法》。法令严格限制文物出口，切实实施文物进出境审查，迅速扭转了鸦片战争以来国宝奇珍大量流失的局面。

新中国重视文化遗产保护的鲜明态度，赢得了一批国家的尊重。

1951 年至 1958 年间，苏联先后 3 次向我国返还共 64 册《永乐大典》。1955 年 12 月，民主德国又返还 3 册八国联军侵华时劫走的《永乐大典》。

如今，《永乐大典》作为国家图书馆的“镇馆之宝”，已有无数观众曾在展览中被它蕴涵的辉煌所吸引，更为它得以归国的传奇而赞叹。今天的它也不再仅以泛黄卷册面貌示人——以它为主题的系列冰箱贴、充电宝、文房套装等文创产品，早已“飞入寻常百姓家”，广受欢迎。

新华社北京 9 月 17 日电

智能网联汽车示范应用牌照的颁发，被业内人士视为智能网联汽车从技术成熟向市场化、商业化跨出的坚实一步，智能网联汽车将逐渐驶入市民的生活

不过，在现行的法律法规要求下，示范应用仍然属于测试性质，不能涉及商业化运营

拥有示范应用牌照的车辆可以尝试功能化的载人、载货应用，这是走向未来商业化落地的必经之路



新华社上海 9 月 17 日电(“新华视点”记者王辰阳、周蕊、龚雯)16 日，在上海举行的 2019 世界智能网联汽车大会上，上汽、宝马、滴滴获得了上海市有关部门颁发的智能网联汽车示范应用牌照。这是否意味着自动驾驶汽车将会很快进入城市百姓生活？

牌照“含金量”几何？仍然属测试性质，不能涉及商业化运营

智能网联汽车示范应用牌照的颁发，被业内人士视为智能网联汽车从技术成熟向市场化、商业化跨出的坚实一步，智能网联汽车将逐渐驶入市民的生活。

不过，上海市智能网联汽车创新中心、上海泓泓智能汽车科技有限公司总经理李霖强调，在现行的法律法规要求下，示范应用仍然属于测试性质，不能涉及商业化运营。该公司目前负责上海自动驾驶道路测试和示范应用牌照的申请、验证测试和数据平台建设等工作。

2018 年 3 月至今，多地陆续颁发智能网联汽车开放道路测试牌照。从“测试”到“示范应用”区别在哪里？

“最大的差别是，开放道路测试阶段的车辆只允许搭载安全员和相关的工程技术人员，而拥有示范应用牌照的车辆可以尝试功能化的载人、载货应用，这是走向未来商业化落地的必经之路。”李霖说。

上汽、宝马、滴滴成为首批三家获得智能网联汽车示范应用牌照的企业，它们被认为分别代表着自主品牌、跨国企业和出行科技公司在业内的领先水平。三家企业获得“吃螃蟹”的机会并不容易，需要通过严格的测评和认证。以上汽为例，其自主开发的智能驾驶汽车样车测试总里程接近 12 万公里，在开放道路的测试里程已超过 10000 公里。

据了解，三家企业将根据各自情况，完成准备工作后开展示范应用测试，示范应用首次周期不超过 6 个月。企业示范应用满 6 个月，单车平均自动驾驶测试里程累计不低于 5000 公里且未发生交通违法和有责任交通事故，可申请增加示范应用车辆数量。

普通市民或可参与测试，测试道路累计 79.7 公里

智能网联汽车示范应用搭载的乘客可以是普通市民吗？测试会在哪些道路上展开？专业人士透露，测试将循序渐进展开，在保障安全的情况下，普通市民在城市道路上参与测试将成为可能。

参与示范应用测试的企业将招募乘客志愿者，是否面向社会公开招募由企业自行决定。滴滴表示，欢迎公众参与体验自动驾驶，APP 将会开放专属入口为特定用户提供自动驾驶乘车服务。

根据规定，企业必须为志愿者购买座位险、人身意外险等商业

自动驾驶离我还有多远

上海颁发智能网联汽车示范应用牌照

保险，与志愿者签署自愿协议，或对志愿者进行培训，有效保障志愿者的人身安全。参考国际经验和现有条件，专家预测企业会先向内部员工或特定人群开放志愿者“白名单”，未来 2 年再逐步向普通市民开放。

目前，示范应用的测试范围为上海已经发布的开放测试道路，包括城市商圈、工业园区、港口码头等 1500 多个应用场景，累计达到 79.7 公里。作为主要测试地的上海嘉定区，前期已积累了超过 2.4 万公里的开放道路测试安全里程，累计测试时长超过 1200 小时，无任何交通事故。

“如果大家在嘉定的马路上看到有些驾驶员双手完全离开方向盘，请不要惊讶，这是合法和安全的。”嘉定区委书记章曦说，2019 年以来，嘉定新增测试道路 42.5 公里，还推动首批示范应用牌照和长三角一体化测试牌照的发放，实现了长三角测试的互联互通，并促成 5G 汽车通信技术联盟全球首个 5G 智慧交通示范项目正式启动。

上海临港智能网联汽车研究中心有限公司总经理苍学俊表示，必要的企业测试数据将回传给监管平台，提供给交通、公安等部门进行安全管控和评测论证。随着技术和测试条件的成熟，智能网联汽车可能会驶入普通道路进行测试。

智能网联汽车发展加速，国内车市挑战与机遇并存

从北京、上海、广州到福建漳潭县、浙江德清县，目前，已有约 20 个地区发放超过 200 张智能网联汽车开放道路测试牌照。我国智能网联汽车产业正在加速发展。

中国智能网联汽车产业创新联盟专家委员会主任、清华大学教授李克强认为，智能技术和网联技术的有机结合，使汽车的开发模式和使用模式发生了改变，未来的整个生态也会随之改变。5G、大数据、云计算等技术的飞速发展，让跨界协同成为必然，也融入到汽车产业的变革中。

新技术加速融合。上汽集团宣布将于明年落地 5G 智慧交通示范项目，试点基于人、车、路协同的 5G 智能驾驶及智慧出行服务。新合作全面开展。宝马全面升级在北京、上海、沈阳的研发中心，覆盖自动驾驶、智能互联等领域，构成德国之外最大的研发网络。新应用逐步落地。滴滴将在上海布局 30 辆多种车型的 L4 级别自动驾驶车辆，提供自动驾驶出行服务，行驶距离最远可超过 10 公里。

上汽集团副总裁、总工程师邵祖杰表示，当前国内车蕴含着高质量发展的重大机遇。汽车智能网联化成为车企脱颖而出的核心要素之一。他说：“对企业而言，关键是继续以深化创新培育未来增长的新动能。”

中国汽车工业协会副秘书长许艳华说：“汽车行业向智能网联化方向转型是公认的趋势。我们要靠市场的力量推动，要用商业化发展来解决问题。中国一定会是智能网联汽车商业应用的引领者。”

随着共享停车市场扩大，一些深层次矛盾开始凸显：部分地区的鼓励政策尚未完全落地，业主和物业对使用安全仍有较大忧虑，缺乏规模甚至让一些地区共享停车市场开始萎缩

“外来车辆随便就能进来，住户的财产、人身安全如何得到保障”“万一有车辆刚蹭后逃逸，向谁追偿”“共享时间到了，临时停放的车还没走怎么办”，类似的担忧并不鲜见

新华社北京 9 月 17 日电(记者丁静、许茹)出租私家车位可以躺着赚钱，开放单位、酒店车场能够方便市民……一段时间以来，全国不少地方频频探索共享停车的实招、妙招，让人嗅到“互联网+”落地停车场的清新之风。然而，记者调查发现，随着共享停车市场扩大，一些深层次矛盾开始凸显：部分地区的鼓励政策尚未完全落地，业主和物业对使用安全仍有较大忧虑，缺乏规模甚至让一些地区共享停车市场开始萎缩。不少人对共享停车仍在观望，不愿“下水”一试。

停车难背后是数以亿计的市场潜力

在成都市高新区英郡小区，记者通过“私家车位”App 选定车位，系统生成一个验证码，安保人员登记验证码、车牌号等信息，车辆便可进入小区，根据“地图”找到指定车位。记者以 5 元钱的价格停放了 1 小时 30 分钟，约比周边占道停车位价格低 50%。

“私家车位”的开发者，成都途图乐科技有限公司总经理殷晓舜说，“私家车位”已入驻成都 300 余个楼盘，大约 12 万人认可、支持车位共享。另一家公司，成都宜泊信息科技有限公司在成都发布了 6 万个共享车位，2018 年共享车位交易超过 1 万笔。

市场已经嗅到了机会的味道。北京清华同衡规划设计研究院有限公司联合中国重型机械工业协会停车设备工作委员会发布的《2018 年中国停车行业发展白皮书》显示，截至 2018 年底，我国核准城市停车专项债券近 2100 亿元。目前，ETCP、有位停车、车位分享、蜜蜂停车等数十款与共享停车有关的 App 已经上线，大中城市纷纷加入共享停车的版图。

2018 年，北京市立法鼓励单位和个人开展停车泊位有偿错峰共享。2017 年至 2018 年，由上海市交通委牵头的“创建停车资源共享利用项目”已累计建设 333 个项目，落实约 1.35 万个共享泊位。在西安，一些车位底部安装了智能底盘锁，有车辆停进之后，智能底盘锁会自动打开升起，车主驶离时只需用手机扫描停车位上的二维码付款后就可以开走车辆。

共享停车落地遭遇三大难题

共享停车市场扩大的同时，深层次问题也开始浮出水面。部分地区的鼓励政策尚未细化落地，业主和物业对共享安全仍有担忧，缺乏规模甚至让一些地区共享停车市场开始萎缩。

《2018 年中国停车行业发展白皮书》显示，截至 2018 年底，我国 36 个大中城市中 34 个城市颁布了停车地方性

共享停车落地还有几道坎

政策不细、缺乏规模、收益不高



法规或政府规章。但记者调研了解到，由于历史遗留问题，一些城市的停车情况非常复杂，鼓励共享停车的原则性政策迟迟难以细化落地。

北京市人大常委会主任李伟说，《北京市机动车停车条例》明确要求制定的 12 项配套制度已出台 9 项。2019 年 9 月底前，要出台发布“停车设施有偿向社会开放办法”，进一步盘活资源，提高利用效率；要在 2020 年出台发布“停车信用机制实施办法”，尽快构建停车信用奖励和联合惩戒机制。

在用户层面，安全性和不按约定时间停车成为首要担忧。“外来车辆随便就能进来，住户的财产、人身安全如何得到保障”“万一有车辆刚蹭后逃逸，向谁追偿”“共享时间到了，临时停放的车还没走怎么办”，类似的担忧并不鲜见。

为了激励车主共享车位，石家庄一共享停车平台设计了利益分成：65% 归业主，25% 归物业，剩下 10% 归平台。但实际推行中订单不多、收益不理想，影响了业主和物业的积极性。该市“小桩停车”2017 年上线后，有数百个私人用户共享车位，但长期乏人问津，车位数量不但未增长，反而开始缩减。

化解城市停车难需要多措并举

受访专家认为，化解城市停车难需要综合施策。特别是一些城市核心居住区、老旧小区，一方面要把共享停车作为解决停放的重要手段，另一方面要加大居住区挖潜，增加车位供给。同时，强化违法停车治理，形成精治、法治、共治并重，挖潜、共享、建设相互促进的治理正循环。

全国人大代表、邢台学院文学院院长陈凤珍认为，政府可制定总体方案，一方面推动停车立法先行，制定配套政策和相应的技术标准；另一方面，对相关的经营企业、停车场等提供优惠政策，充分调动各方积极性。

多位业内人士指出，共享停车的核心是建立有效的公共信息管理平台，整合城市的停车资源。要从停车规划、投资、建设、验收、执法等多个环节，做到信息摸得清、问题解决准。

北京交通发展研究院工程师孙海瑞认为，使用安全是共享停车发展的基础。随着共享停车用户的增加，平台企业有必要将提升使用安全作为研发重点。此外，大城市内各区域的停车情况千差万别，停车治理方案应该以小区域作为对象。

北京市民余满啸说，引导业主共享车位要让人“有利可图”。应该让市场说话，让供需关系来决定车位价格。政府部门需要做好价格监管，确保定价合理。通过出台指导办法，引导各区域制定符合实际情况的共享车位价格，释放全社会的共享热情。