

文物修复师张孝宅从事书画修复60余年——

妙手再现文物风华

本报记者 江南 窦瀚洋

讲述·赓续历史文脉

谱写当代华章

人物小传

张孝宅，中国美术学院特聘教授、浙江美术馆高级文物修复师。60余年的书画修复生涯中，张孝宅心无旁骛，静心钻研，总结出一套修复及装裱各种纸本、绢本以及破损、霉变、虫蛀的出土和传世文物书画的技术。他完成修复的书画包括唐宋元明清等朝代的作品，如五代黄筌《花鸟图》、宋马公显《竹阴闲坐图》、元赵孟頫《李马图》、明蓝瑛《雪山行旅图》、明唐伯虎《仕女图》、明董其昌《山水图》、清黄慎《老翁图》等濒临毁灭的珍稀古字画，让一件件珍宝的原始风貌重新展现于世人面前。



一幅幅发霉破损的书画，外人看后一声叹息，但在文物修复师张孝宅眼中，仍有被“抢救”的可能。当作品原貌重新展现在观众面前时，很少有人了解修复过程中的“妙手回春”。张孝宅就是这样一位“古书画背后的人”。

从“明四家”之一唐伯虎《仕女图》，到清光绪皇帝御书《波靖南溟》……由张孝宅完成修复的书画来自历朝各代，更有许多国内外博物馆馆长、画家和收藏家慕名而来，请他修复藏品。与张孝宅的交流，让我们看到了书画修复工作中蕴含的历史价值和文脉传承。

“书画修复急不来，慢工才能出细活”

1961年，18岁的张孝宅从杭州艺术专科学校毕业后，被分配到杭州书画社工作，师从著名书画修复专家陈雁宾先生。3年学徒苦练，又到上海博物馆、故宫博物院参加学习培训，张孝宅裱画修复的技艺不断提升。

如今，81岁的张孝宅已是浙江省第二代文物古书画修复师的杰出代表，这份坚守走过了六十三载岁月。“回想最初，只是听师傅吩咐，在自己的修复室修书，现在与古书画相处久了，好像能感受到它们的生命力。”张孝宅说。

张孝宅告诉记者，书画修复工序繁多，最重要的是“洗、揭、补、全”四道工序，细分的话还有二三十道小工序。“每道工序环环相扣，书画修复急不来，慢工才能出细活。”

拿到书画，张孝宅一般要先了解作品基本情况和损伤状况，第一步先“洗画”，去除书画表面的各种杂质，然后将画心从装裱纸中分离出来，这便是“揭”的步骤，也是整个修复过程中最关键的一环。“如若操作不当，就会对书画造成巨大损坏。”

“揭”好后，就要“补”“全”。“补”是最费功夫的一环，要选择合适的补料进行补缀，必须与画心用料在质、纹、光、色四方面保持一致，坚持“修旧如旧。”张孝宅说。

张孝宅在修补明代吴伟本《三星图》时，发现裱者图佚省事，将作品“修复”得面目全非，竟然用颜色纸代替绢帛，如膏药般密密麻麻贴在画心背面破洞上，令他气愤不已，他在自己的修复日记上写下“可恨！”二字。

(上接第一版)

丁维顺列举了一组数据：美欧日等发达国家长期向世界大量出口一些产品，美国生产的芯片约80%用于出口，德国、日本生产的汽车分别有近80%、约50%用于出口，波音、空客生产的大量客机也是用于出口。就中国而言，2023年中国新能源汽车出口量占总产量的比例仅约12.7%。

瑞士主流媒体《新苏黎世报》近日刊发评论文章说，“什么是产能过剩？西方向亚洲的出口属于产能过剩吗？假如一个国家只为自己的市场进行生产，那么贸易从何谈起？”

中英商务业务发展资深顾问、英国商会前首席中国事务顾问吴克刚近日接受新华社记者采访时也指出，国家之间的产能发展不平衡主要源于竞争力的地域性差异，将这种产能发展不平衡称为“产能过剩”是一种误导。

工业和信息化部运行监测协调局副局长何海林指出：“当一个国家某一类产品的产能大于国内需求，可以通过出口去满足其他国家和地区的需求。反之，也可以通过进口来满足国内的需求。”何海林认为，有海外舆论通过产能利用率这一指标断定中国新能源“产能过剩”，这有失偏颇。目前，世界各国对于“产能过剩”并没有统一公认的判断标准或测算方法。衡量“产能过剩”，不能简单地看产能利用率，应考虑行业的特性、市场的周期、产品的价格、企业的效益、发展的潜力等多种因素，以及国内外两个市场，做系统性的综合研判。

专家们表示，从全球市场来看供需关系，中国新能源产能不仅没有过剩，反而还有较大提升空间。

中国宏观经济研究院对外经济研究所研究员曲凤杰说，从国内看，2023年全国机动车保有量4.35亿辆，其中新能源汽车和纯电动汽车保有量仅为2041万辆和1552万辆，占比仍然较低。

据国际能源署研究，为实现碳中和目标，2030年全球新能源汽车销量需要达到约4500万辆，是2023年的3倍多；2030年全球动力电池需

求量将达3500GWh，是2023年全球出货量的4倍多，均远超目前全球供给能力。

日本汽车问题专家、瑞穗银行商务解决方案部主任研究员汤进日前接受新华社记者专访时表示，追求绿色低碳是全世界的共识和潮流，电动汽车在全球的发展方兴未艾，“并不存在所谓产能过剩”。

中国新能源产品竞争力是靠补贴吗？

2024年第一季度，中国新能源汽车产销同比分别增长28.2%和31.8%，太阳能电池产量增长20.1%，与光伏相关的光伏硅、单晶硅等产量增长50%以上，新能源产业延续良好发展势头。

但与此同时，一些美国政客和媒体宣称中国新能源产品畅销依靠的是国内补贴，并渲染“中国产品出口威胁他国产业发展”的论调。

中国新能源产品优势是靠补贴吗？竞争力从何而来？

国内外受访业内人士认为，超前的产业布局、持续积累的技术品牌优势、完备的产业体系等，才是中国新能源产业得以迅速成长的根本原因。

“以新能源汽车为例，我国率先明确发展新能源汽车的国家战略，接续制定面向2020年和2035年的产业发展规划，一系列举措让产业发展方向更明确、步伐更坚定。”霍福鹏说，在这一过程中，依靠庞大的工业体系，中国快速形成了从整车制造到部件配套、材料供应等完备的产业链。目前，仅动力电池及其相关材料全球市场份额就超过60%。

超大规模市场激发了创新活力。从国产大算力芯片到驱动电机、轻量化材料，凭借产业各方持续的研发突破，中国新能源汽车具备领先的技术优势。

以电池这个关键部件为例，从液态锂电池到半固态锂电池，从充电一次续航1000公里的麒麟电池，到充电5分钟续航400公里的800伏高压碳化硅平台，核心技术不断突破。

大量相关资料，做了充分的准备工作。“将热气调整至恰当温度，既能软化丝织物，又能避免高温对丝织物的伤害，这是在‘蒸汽法’基础上的技术创新。”张孝宅说。

经过数月精心修复，经袱最终还原了原本杏红色的双丝素罗面貌，再现了我国高超绝伦的纺织、刺绣技艺，为研究我国古代丝织、染色等工艺发展提供了重要实物资料。1987年，“蒸汽法”与“热气渗透法”同时获得原文化部全国文化科技成果三等奖及浙江省原文化厅省文化科技成果二等奖。

在张孝宅看来，作为书画修复师，应把握一个尺度，最大限度地保留古书画原始面貌，不擅作改变，“书画修复不仅要求修复师拥有高超的‘医术’，还须具备良好的职业道德，以仁心仁德守护书画生命。”

“古老的技艺要传下去、活起来”

张孝宅用大把时光挽救一件件珍贵书画，时间好像也更“善待”这位耄耋老人。如今的他手不抖、眼不开花，依然活跃在书画修复一线。从2012年开始，他还成为中国美术学院文物保护与修复系的特聘教授，教学至今。

眼下的杭州绿意葱茏，风景正好，张孝宅开始了在中国美术学院的课程。课堂上，他为学生演示着装裱手法，20多名学生围着他，或观摩，或拍照，或记录，格外认真。随后，张孝宅让大家上手体验，耐心指导学生的手法……“修补古字画有三个前提条件：一是正确的修补思路，二是过硬的技术，三是修补的材料，三个条件缺一不可。”临下课前，他又嘱咐说。

上完这堂课，00后大三学生张云清对书画修复有了更深刻的认识。“从上学期修复字画到这学期完成装裱，体验了书画修复全流程，这种经历弥足珍贵。”张云清说，“张老师在教学过程中，会经常询问我们的意见，他说要向年轻人学习，希望通过科技手段助力修复。”这让张云清等一众学生颇为惊讶，作为书画修复界的专家，张孝宅的谦虚、严谨与真诚令大家难忘。

编辑手记

为古书画延续生机

张鲁阳

洗、揭、补、全……六十三载，重复道工序；精益求精，锤炼修复技艺。张孝宅一心扑在文物修复工作上，把延续古书画的“寿命”当成自己的使命。

技艺重要，责任心更重要。正是对古书画、对文物修复工作的责任心，让张孝宅一辈子坚守这看似枯燥的工作，不辞辛苦，甘之如饴。

为保护书画的命脉，在修补工作中，他决不图省事，宁愿用“笨办法”；为攻克疑难问题，他博览群书、冥思苦想，创新推出了

“热气渗透法”；为修旧如旧，他特意留心整理修补材料，集纳成一个“百宝箱”……张孝宅以拯救病患的医生自比，对书画的“寿命”负责，他的修复工作经受了时间的考验。

古书画记录历史，传承文化，是不可再生的珍贵资源。一代又一代文物工作者，用自己的坚持与热爱，让许许多多的古书画得以留存和复原。相信随着越来越多人的加入和越来越多技艺的创新，我们能够看到更多古书画的原始风貌，感受传承千百年的文化魅力。

本版责编：白之羽 张鲁阳 吴凯

“强国复兴有我”百姓宣讲报告会在京举行

新华社北京5月20日电 中央宣传部、全国总工会、共青团中央、全国妇联20日在京联合举办“强国复兴有我”百姓宣讲报告会。

报告会上，“大国铸舰师”黄武刚，“全国技术能手”刘伯鸣，“巾帼好网民”莫伶，“全国劳动模范”秦世俊、成卫东，“全国优秀人民警察”张晨阳，“功勋飞行员”马晓云，“中国消防忠诚卫士”何博等8位优秀代表，深情讲述各自岗位建功的生动故事，充分展现“强国复兴有我”的责任担当。据了解，去年以来，各级百姓宣讲团进机关、进企事业单位、进城乡社区、进校园、进军营、进“两企三新”、进网站，开展宣讲5万多场，推动党的创新理论“飞入寻常百姓家”。

据悉，举办“强国复兴有我”百姓宣讲，旨在引导人民群众加深对习近平新时代中国特色社会主义思想的理解和把握，更加紧密团结在以习近平总书记为核心的党中央周围，奋力投身强国建设、民族复兴伟业，为中国式现代化挺膺担当。有关单位将深化“强国复兴有我”群众性主题宣传教育活动，多讲暖心事、多用家常话，线上线下相结合，引导人民群众深入学习贯彻党的创新理论，更加深刻领悟“两个确立”的决定性意义，更加坚决做到“两个维护”，赓续中华文脉、厚植家国情怀，广泛凝聚中华儿女同心共筑中国梦的磅礴力量；彰显团结奋斗的时代风貌，积极创造一流业绩，以实际行动迎接中华人民共和国成立75周年。

教育部、公安部、应急管理部、国务院国资委、中央军委政治工作部有关负责同志，及首都高校生、中央企业职工等各领域群众代表近800人现场聆听宣讲。

《中华文化公开课》出版发行

新华社北京5月20日电 中央宣传部宣传教育局、光明日报社组织编写的“核心价值观百场讲坛”文化传承发展主题图书《中华文化公开课》，近日由人民出版社出版，在全国发行。

本书立足于“核心价值观百场讲坛”文化传承发展主题宣讲，邀请国内权威专家学者，选取红山、良渚、二里头、大运河、敦煌、云冈、故宫、中华典籍等中华文化典型资源，以广博开阔的文明视野、生动鲜活的文物史料、深入浅出的文化阐释，带领大众深入探究中华文明多元一体的发展历程，感受中华文明守正创新、开放包容的鲜明品格，体悟中华民族优秀传统文化中蕴含的思想力量、道德力量、精神力量。

本书知识性、可读性、思想性俱佳，图文视频并茂、文化内涵深刻，精选实景、文物照片近260张，链接精彩视频及重要文献近50个，让广大读者可以以更直观触摸中华历史、感悟文脉流淌，让社会主义核心价值观在文化传承发展中共振共鸣，对于帮助广大党员干部群众坚定历史自信、文化自信，投身中华民族现代文明建设必将发挥积极作用。

(上接第一版)

大运河国家文化公园(浙江段)2020年启动建设以来，浙江相继建成浙东运河博物馆、杭州京杭大运河博物馆等一批标志性文化项目，沿线江南古镇集群、历史文化街区形成规模效应，运河文化遗产资源焕发新机。

经过修缮与设计，绍兴市浙东运河边的迎恩门水街成为集文化展示、商业体验于一体的特色历史文化街区。“街区里的‘绍兴非遗客厅’集聚了全市30余项非遗资源。”迎恩门水街运营方负责人吴廷波说。

2023年，京杭运河杭州段二通道(临平运河)顺利通航，解决了京杭运河杭州市区段缺少高等级航道的“痛点”，已累计通航船舶近2.2万艘次。“沿着二通道，我们修建了46公里河岸游步道，让沿岸群众乐享运河生活。”杭州市临平区相关负责人表示。

大运河杭州核心城区段积极开发水上客运、旅游观光功能，推出日游环线、小河公园、拱宸桥、香积寺等运河沿岸标志性景点可一日畅游。

浙江统筹推进大运河文化遗产保护、生态环境提升、文旅融合发展和公共文化设施建设，生活岸线、生态岸线、景观岸线、城市岸线、百姓健身房等构建起一个个品质文化生活圈。

流动的运河、延绵的文化、传承的遗产——河为线，城为珠，珠串线，线带面，古老的大运河正焕发时代新风貌。

席、大众汽车集团前首席执行官赫伯特·迪斯说。

炒作“产能过剩论”背后的动机是什么？

不久前举行的2024(第十八届)北京国际汽车展览会热闹非凡，278个新能源汽车型竞相亮相，零部件展区3天就吸引20多个国家和地区约4.9万人次观众参观，海外观众占比37.6%。

一边是全球消费者对绿色技术兴趣盎然，一边是美国不断炒作中国新能源“产能过剩”冲击全球市场，甚至宣布将对从中国进口的电动汽车等产品加征关税，真相究竟如何？

从历史角度看，美国针对所谓中国“产能过剩”的抹黑话术已不是第一次出现。

专家指出，美国反复弹唱所谓中国“产能过剩”的老调，本质上是另一种形式的“中国冲击论”“中国威胁论”，是将经贸问题泛政治化、安全化、意识形态化的又一翻版。

“炒作中国新能源产能过剩是一个明显的双标行为。”曲凤杰分析，美国此番“老调重弹”是针对中国的新叙事陷阱，一方面意在把中国锁定在产业链低端，遏制中国新能源产业发展；另一方面为实施贸易保护主义找借口。

英国伦敦经济与商业政策署前署长罗思义指出，美国担心在国际贸易中自己越来越多的产品无法保持价值链高端地位。这正道出了美国的意图——遏制打压中国新兴产业发展，为本国谋求更有利的竞争地位和市场份额。

相似的一幕也曾在日本上演。日本经济学家田代秀敏告诉记者，上世纪70年代，美国就曾以“生产过剩”为由打压日本纤维产业。随着日本汽车、半导体等产业崛起，影响到美国的利益，相关企业也受到美国遏制，导致日本高科技产业发展受阻。“现在炒作所谓中国新能源‘产能过剩论’和当时日本的遭遇如出一辙。”

正如西班牙《起义报》网站近日发表的文章所

说，这不过是基于地缘政治理由的经济保护主义。

一边高举绿色发展大旗，一边又挥舞保护主义大棒。美国罔顾事实、包藏祸心，在更大范围和更深程度上对全球经济、全球市场产生了负面影响。

2022年8月，美国颁布的《通胀削减法案》明确提出购买新能源汽车的相关补贴政策，并规定美国消费者购买的电动汽车若含有“受关注外国实体”生产的电池组件，就不能享受7500美元的清洁能源汽车税收抵免。

丁维顺指出，这种做法具有明显的歧视性和排他性，违反了世贸组织基本原则，也违背了自由贸易理念，本质上是一种贸易保护主义。

“历史和现实都已经多次证明，各国之间削减壁垒、扩大开放，国际经贸才能打通血脉、焕发新机。”丁维顺说，反过来讲，以邻为壑、孤立封闭会影响全球经济健康发展。

霍福鹏认为，推行这种措施不仅不利于自身内部产业问题的解决，而且会严重打乱全球新能源汽车产业链的稳定运行，也给全球新能源汽车产业发展和经济绿色转型带来新的障碍。“搞贸易保护主义损人不利己，是没有赢家的。”

绿色低碳转型蕴藏着海量的需求，也是世界各国的共同机遇。

何海林建议，各国应充分发挥各自比较优势，加强政策的协调和标准的统一，协同推进技术创新和成果共享，营造公平竞争和贸易的国际环境，共同维护产业链供应链的稳定畅通。加强能力建设和人才培养，在开放合作中共同推动全球新能源汽车产业发展。

“全球范围内新能源产能不是过剩，而是短缺；中国新能源汽车产业发展对世界不是威胁，而是贡献；全球新能源汽车产业发展不要封闭设限，而要开放合作，才能行稳致远。”丁维顺的话，道出参加“中国经济圆桌会”官员和专家以及全世界有识之士的共同心声。

(新华社北京5月20日电 记者韩洁、欧阳为、张辛欣、谢希瑶、严赋憬、陈伟伟)