

老虎钳、刨子、砂纸……看似简单的工具组合起来，却能生产出高端的民族乐器

一把琵琶，何以能卖到120万元？

本报记者 李昱霖

老虎钳、刨子、打磨用的砂纸，这样看似简单的制作工具组合起来，却能生产出一把把高端的民族乐器——琵琶。

这些高端琵琶，价格不菲——售价从15万元、17万元，到21万元不等。而最高端的一把琵琶能卖到120万元。

高端琵琶是这样制作出来的

120万元一把的琵琶，产自河北省沧州市肃宁县乐海乐器有限公司(以下简称乐海公司)，是企业“紫云君”系列琵琶产品中最高端的产品。乐海公司副总经理詹文杰告诉记者，“紫云君”琵琶因其背板颜色呈紫红色，宛如紫色的云彩而得名。

乐器因声音而存在。1月16日，在乐海公司制作工坊一间有隔音装置的房间里，琵琶研发组80后技师宋劲辉正在加工打磨琵琶。“紫云君”系列琵琶产品都出自宋劲辉之手。

唰、唰、唰，铛、铛、铛……用刨子在面板上刨了几下后，宋劲辉用食指快速地敲弹起来。看到记者迷惑的眼神，宋劲辉笑了起来。“一流的琵琶，必须具有一流的音色。”宋劲辉说，“一弦要‘甜’，二弦要透，四根弦音准要和谐统一，这就需要边用刨子削薄面板，边敲弹面板听音色。”

练就刨面板听音色的本事，宋劲辉用了近10年的时间。每天要刨削十多块面板，一块面板往往要刨削数百次，用手指敲击上

阅读提示

120万元一把的琵琶，产自河北省沧州市肃宁县乐海乐器有限公司，是企业“紫云君”系列琵琶产品中最高端的产品。据介绍，该公司的“紫云君”琵琶制作讲究精雕细琢，每件产品都要经历上百道工序，而上百万的“紫云君”琵琶更是以多种珍材为料。

千下。

“耳朵特别累。”宋劲辉说，累的时候，他就要到厂区内转上一会，以便让耳朵休息一下。让耳朵休息的同时，食指也得放松。宋劲辉的食指比常人的要粗，指甲盖是裂开的，这是常年敲打面板造成的。

1月16日，肃宁天气晴朗，阳光直射大地。面对这样的好天气，宋劲辉告诉记者一个“秘密”：“天气晴好，音色亮，比阴天更好找音色，耳朵要轻松很多。”因此，宋劲辉更喜欢晴朗的天气。

好的音色是制作一把高端琵琶的关键，但高端的琵琶还需高端的材质来保证。这款百万的“紫云君”琵琶，以珍材为料，用自然存放数年的进口小叶紫檀木老料为背板，以优质兰考桐木经特殊工艺处理后作为音板，并用老竹子材质扁担做成琵琶的品条、扶手。“背板、音板(面板)所用的小叶紫檀、兰考桐木，都是自然风干10年以上的。”宋劲辉说。

每件产品都要经历上百道工序

乐海公司创立于1985年，即北京民族乐器三厂。历经40年市场风雨洗礼，乐海公司依然勇立潮头。目前，乐海公司是国内最大

的民族乐器生产企业。

乐海公司缘何能在市场中久经考验？对此，詹文杰向记者讲述了这样一个故事：20世纪80年代末，为了搞好扬琴产品的生产，董事长宋从甲邀请一位北京高校的扬琴大师来做指导。当时从北京到肃宁，只能先坐车到保定，然后再做打算。为了不慢待客人，宋从甲早早地从肃宁赶着牛车，去往百余公里外的保定火车站。晚上八九点钟接到客人后，宋从甲又赶着牛车返回，直至第二天凌晨才回到厂里。

“从企业初创到现在，注重产品的品质和高端产品的设计研发，是乐海公司立于不败之地的最根本原因。”詹文杰说，如今，乐海公司与中央音乐学院等院校开展合作，针对不同消费群体对民族乐器的需求，加大品牌研发力度，共同研究、制作和完善乐器产品，累计获得70余项国家专利。

1月16日，在乐海公司乐器制作工坊里，记者看到，一排排古色古香的琵琶正在被工人们进行各色雕琢。

“从选材、上背板、起线，到烘烤、排品、调试，一把琵琶由现代化机器和手工技师共同完成，工序异常严格。”宋劲辉说，琵琶制作讲

究精雕细琢，每件产品都要经历上百道工序。

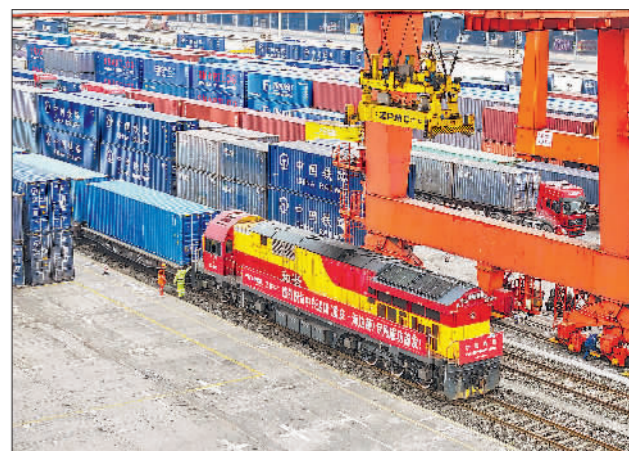
匠心之作让乐海乐器“唱新阙”

2024年，在宋劲辉和工友们的精雕细琢下，包含售价15万元、17万元、21万元乃至百万元不等的“紫云君”系列产品，售出了近百把。该系列琵琶头饰以张云福凤尾如意琵琶琴首为模，在此基础上有所创新，线条设计精致流畅，造型饱满，独具一格，并已申请了国家外观专利。

目前，乐海公司生产扬琴、琵琶、二胡、古筝、阮五大类民族乐器，年产各类民族乐器20余万件，产品畅销全国及欧美等多个国家和地区。据乐海公司有关负责人介绍，2024年以来，乐海公司民族乐器产品销售火爆，一天就能卖出千余件。2024年前三季度，公司销售收入达2亿元，同比增长40%。

“紫云”如阵，妙歌争唱新阙。如乐海公司一样，肃宁乐器企业争相用“新时代的工匠精神创新未来”。目前，肃宁有乐器制造、设计研发、原材料加工、零配件配套、销售经营和物流电商等各类相关企业300余家，产业链配套完整，从业人员超过1.5万人，年产各类乐器200多个品种，乐器年产量超百万件，年产值22亿元，出口到世界多个国家。其中扬琴、琵琶、阮产销量居全国首位。

近年来，肃宁大力发展电商经济，也为乐器产业发展“添翼”。借助网络销售平台和线上直播等网络营销方式，当地成功打开了全国线上交易市场，乐器产品线上销售量占比达50%以上。



重庆首次开行直达阿富汗货运班列

2月10日，中亚班列在重庆团结村车站等候发车。

当日，重庆首次开行直达阿富汗的货运班列，也是中兴通讯阿富汗专列的全球首发，标志着重庆中亚班列线路得到进一步拓展，也为中国与阿富汗之间的经贸合作开辟了新的陆路通道。

新华社记者 唐奕 摄

智能机器人产业企业突破45万家

本报北京2月10日电(记者杨召奎)记者今天从国家市场监督管理总局获悉，截至去年12月底，全国共有45.17万家智能机器人产业企业，注册资本共计64445.57亿元，企业数量较2024年底增长206.73%，较2023年底增长19.39%，呈稳健上扬态势。

从行业分布来看，智能机器人产业企业主要集中在科学研究和技术服务业，信息传输、软件和信息技术服务业以及批发和零售业，这三个行业企业数量占全部企业的近八成。

从地域分布来看，我国智能机器人产业的地域分布呈现出明显的梯度特征。东部地区凭借其得天独厚的区位优势、雄厚的科研实力以及完善的产业链配套，吸引了超三分之二的智能机器人产业企业在此集聚，企业数量占比高达66.06%，形成了智能机器人产业的“黄金地带”。中部和西北地区的产业企业数量分布相对均衡，分别占比15.33%和14.97%。东北地区企业分布较少，占比仅为3.64%。

1月铁路完成固定资产投资439亿元

本报北京2月10日电(记者刘静)记者今天从中国铁路集团有限公司(以下简称国铁集团)获悉，今年1月，全国铁路固定资产投资完成439亿元，同比增长3.7%，铁路建设有序推进，实现良好开局。

据国铁集团相关部门负责人介绍，1月，该集团有序实施出疆入藏、沿江沿海沿边等重要通道项目，突出联网、补网、强链，加快实施货运网络工程，持续提升路网整体功能。黄桶至百色铁路全线首座隧道迎山2号隧道顺利贯通，西安至重庆高铁西安至安康段穿越秦岭最长隧道太兴山隧道贯通，沈阳至白河高铁、包头至银川高铁包头至惠农段等一批重点控制性工程取得积极进展。

春节期间，重庆东站、瑞金至梅州铁路、南昌至九江高铁等一批重大铁路工程项目正常施工，铁路建设者坚守一线，奋勇攻坚，抢抓施工进度，确保项目按计划顺利推进。

我给电煤“量体温”

春运一线故事

本报记者 李润钊
本报通讯员 周敏 黄子娟

1月31日凌晨1时39分，47505次列车缓缓驶入东吴港口。在呼啸的海风中，货运员肖治国身穿厚重的工装，头戴安全帽，在铁路轨道旁迎接港口的第一趟列车，度过了他在这里的第六个春节。

肖治国是中国铁路南昌局集团有限公司福州铁路物流中心莆田营业部的一名青年货运员，自2019年参加工作以来，就一直在港口负责煤炭等货物的运输安全。这些年，他每天要进行4列车的出车质量检查，在崎岖不平的铁路轨道边行走13000多步，在3米高的车梯上攀爬90多次。

今年春节期间，莆田营业部日均要保障500多车电煤运往福建、江西等地的电厂，港口货运量不减反增。肖治国的工作也更加繁忙。他所在的湄洲湾北岸东吴作业区，拥有福建省第一个大宗散货露天保税堆场，最多一日发送电煤超1.8万吨。

1时45分，肖治国佩戴视频记录仪、手拿电筒，开始了装车前的车辆检查工作。他行走在轨道边，逐车查看每一扇车门是否严密关闭，每一个车钩是否连接正常。发现小门处的缝隙较大时，他便提醒身旁的港口企业运输员使用泡沫胶进行堵漏，为电煤的安全运输提供保障。

“车辆正常，可以装车！”2时6分，随着肖治国一声通知，港口内灯火通明，机器轰鸣，4台装载机开始在场内穿梭，不到1小时，火车便满载电煤等待最后的检查。

3时10分，肖治国手中紧握着一根长长的测温仪开始测温作业。

据肖治国介绍，当天营业部计划发运4趟车，每趟列车有45节车厢，他要抽取该列车前部、中部、后部各一车，在抽取的每节车厢的前、中、后三处随机选取测温点，每个测温点测温时间不得少于一分钟。

只见，肖治国熟练地爬上电煤车顶，脚下的煤炭堆得高高的。他深吸一口气，将2米长的测温仪深深插入煤堆，深度超过1.5米。“21.5摄氏度，低于50摄氏度，符合标准。”等待片刻后，数据显示出来，肖治国对着手中的记录仪坚定地說道。

除了煤炭测温以外，肖治国还需要查看煤炭平顶的情况，防止车辆在途中出现偏载。他不断地在车梯间上下攀爬，身手敏捷，神情专注，呼吸间吐露着白雾，脸颊被冻得通红，但手中的工作却从未停歇。一趟车装下来，他已经在寒风中攀爬车梯23次。

4时12分，测温作业完成后，港口的气温低至5摄氏度，但肖治国的上身却汗湿了，海风一吹，又是个“透心凉”，流下的鼻涕里都带着黑灰，但他的心却是热的。

4时32分，满载电煤的火车如同一条黑色的巨龙缓缓驶出港口，将源源不断的能源输送到需要的地方。

“荆门造”飞机出口海外

近日，在湖北省荆门市漳河新区一家飞机制造公司的总装车间里，技术人员正在对飞机进行装配、点火试车，为交付使用做准备。

去年底，该公司与尼日利亚签署了10架采购合同及未来四年内100架飞机的意向采购合同。这些飞机交付后将主要用于空中出租服务，计划应用在医疗救援、应急救援以及短途物流等领域。 本报通讯员 赵平 摄

开足马力运输化肥助力春耕生产

本报讯 立春过后，各地化肥等春耕物资需求上涨明显。赣闽两省迎来春耕物资集中到发期。为了让粮食种子、化肥能以最快速度卸车，并转运至农户手中，中国铁路南昌局有关单位主动了解春耕物资运输需求，克服春运期间运力紧张的困难，科学分配机车，合理安排机车，提前制定装卸车计划，集中人力优先抢运化肥，合理调配车辆，加快春耕物资运输，助力农业生产。

为进一步加大发运量，中国铁路南昌局在向塘物流基地开辟第二装车点，从货源组织上站、空车甩挂到货物的监装监卸、编组发车，开辟春耕物资绿色通道，整体联动，做到优先计划、优先装车、优先挂运，确保春耕物资运输增量。(郭志 胡国林)



大金镯子又涨价！金饰价格突破每克870元

新华社记者 任军 陈云富

在2024年上涨超27%后，国内金价2025年继续攀升，频频刷新历史新高。2月10日，周大福等品牌金店的足金饰品报价达每克873元，较1月1日每克799元的报价上涨74元，今年以来的累计涨幅超过9%。

“除夕那天足金饰品报价还是每克830元，过完年没几天每克就涨了40多元。”记者走访北京西单商圈的金店时，一位周大福门店的销售员直呼金价涨得又快又猛。

以一款在小红书售卖的22.81克婚嫁系列足金手镯为例，1月1日的报价为每克799

元，工费1420元，商家打折前的总价为19645.19元，而2月10日的报价为每克873元，加上工费，商家打折前的总价达21333.13元，比年初贵了近1700元。

金价上涨可从多个黄金交易市场的数据得到印证。

10日，上海期货交易所上市的黄金期货主力合约收于每克679.08元，盘中一度触及每克679.5元，刷新历史新高。

在现货市场上，上海黄金交易所黄金现货交易较活跃的AU99.99当日收于每克679.65元，亦创下上市以来的历史新高。

从国际金价来看，伦敦现货黄金价格10

日盘中突破每盎司2900美元这一点位，而纽约黄金期货价格10日继续走强，盘中上攻至每盎司2930美元上方。

这一波上涨动能来自哪里？金价是否能走出长阳态势？

在东方金诚研究发展部分分析师瞿瑞看来，近期美国科技股遭到大幅抛售，美国政府宣布对多国加征关税，叠加近期美国经济数据走弱，市场避险情绪急剧升温，大幅推升对黄金的需求。

国盛证券认为，近期大量黄金从英国流入美国，也导致伦敦现货黄金流动性收紧，助推金价上涨。

上海息壤实业黄金圈首席分析师蒋舒认为，黄金“大搬家”的背后，一方面是市场参与者忧心美国政府对黄金加征关税，另一方面是纽约商品交易所金价高于伦敦现货市场，带来了价格套利机会。

瑞银财富管理投资总监办公室10日表示，已将金价未来12个月的预期从此前的每盎司2850美元上调至3000美元。瑞银认为，在地缘政治不确定性加剧、全球降息周期延长、投资者和全球央行需求强劲的背景下，金价将继续得到支撑。

持续的央行购买被认为是金价的一大“推手”。世界黄金协会2月5日发布的数据显示，2024年，全球央行加快购金步伐，购金总量达1045吨，连续第三年超过1000吨。“预计2025年全球央行的购金需求仍将占据主导地位。”世界黄金协会分析师路易丝·斯特里特说。

(据新华社北京2月10日电)

“钢轨卫士”老颜：站好最后一班“春运岗”

“9号道岔，51581进库”“51581进库，9道明白”，车站值班员正布置单机进库计划。

近日，广铁集团茂名站的扳道员颜志仁正在执行调车计划，只见他取钥匙、开锁头、拔插销，双手扳动道岔，“咔嚓”一声，道岔精准连通指定轨道。

“尖轨密贴，道岔加锁好，进库调车进路好！”

出站西行大约1公里，在铁路天桥底下，几平方米大小的扳道房静静伫立。一张斑驳的桌子、一把陈旧的椅子、一张简易的床，一班一人24小时，与影子做伴、同车列为伍，老颜早已习惯了这种工作模式。

在非集中区段，当列车行至铁路线交会处时，需要扳道员及时扳动道岔才能让列车按照预定轨道行驶。

多年来，虽然长期一个人工作，但“眼看、手扳、口呼”“一看、二扳、三确认、四显示”的作业标准早已成了他的工作准则，娴熟的动作，规范的联控用语仍然能体现出一名老铁路人的严谨。

为了确保作业安全，他严格遵守铁路规章制度，每次交接班前都要认真检查道岔的位置和各种标志(牌)，确认扳道房备品工具是否齐全。

他的职业生涯中，排除过100余次因道岔区段有异物、道岔回位不密贴、道岔设备标

识错误等造成的安全隐患，降低了安全风险。

在折返段里，机车出入库时间不固定，扳道员需要全天在岗，并且时刻带着对讲机。每个道岔间的距离约10米至20米，没有修建专门的通道，需要踩着硌脚的石碴，快速穿越轨道才能到达。有时机车出入库次数频繁，需要大步快速行走，一刻也不能耽误。

老颜回忆作业最繁忙的时候，一个班要扳动道岔50余次，步行超2万步。

“干扳道这个活，就得耐得住寂寞，吃得了苦头，尽管扳一次并不需要太费力气，但扳得多了手也会生疼！在石碴和轨枕上行走时也得格外小心，不然崴到脚就会耽误工作，影响机车进出库，耽误不得！”看着钢轨边这间

自己待了36年的扳道房，回顾自己的扳道生涯，颜志仁深有感触。“干了一辈子扳道员，感觉扳道已是我生活的一部分！”

生活中的老颜始终秉承艰苦朴素，乐于助人的优良传统。平时上下班他只穿路服，略显发白的路服一穿就是好几年。“新三年、旧三年、缝缝补补又三年。”这是颜志仁说的，他也是这么做的。

“虽然对自己很‘抠门’，但每当他人遇到困难时，他都会毫不犹豫地伸出援手。”说起老颜，车间党支部书记李朝总是忍不住对他竖起大拇指。

“咱就是个‘道钉’，不松一分，不挪一寸，这是咱的本分。”颜志仁就像“道钉”一般，牢牢地铆在了铁路上，默默守护了36个寒暑的铁路平安畅通，也守护着他的“最后一个”春运。(郑博远 董剑锋)

广告