

在大街小巷“狩猎” 让单车秩序“归位”

共享单车运维员：守护城市交通的“最后一公里”

文/片 李梦瑶 石晟绮
实习生 魏子尧 济南报道
稿件视频策划统筹 于悦

站点之间来回“摆渡” 破解单车积压和短缺

“这个城市正在醒来。”8月2日早上7点，共享单车调度员赵根清到达解放路与历山路交叉路口，手机后台显示，原本码放得整整齐齐的共享单车正在流动。

“通过后台看到哪些区域的车堆积较多，我们就要去及时清理；根据规律，哪些地方在某个时间段用车量会增多，我们也会及时调度补充，保障用车需求。”赵根清说。

赵根清负责的是泉城路至大明湖片区的单车摆放调度工作，在他看来，手机就是“狩猎口”，掌握着“猎物”的运动轨迹。

附近的写字楼里聚集着大量上班族，大明湖、趵突泉等多个景区也聚集在此，可以说这一带是济南人流量较为密集的地方，也是共享单车使用频率较高的场所。

早上八点半，是赵根清最忙碌的时候。后台显示，历山路上一处写字楼附近，已有十几辆单车积压。

把鸭舌帽歪到一边，赵根清麻利地打开三轮车车厢的门，他先通过手机把需要挪走的单车解锁，然后一手扶着单车车把，一手将车座一提，熟练地将单车一辆紧靠一辆地摆放在三轮车上。

一辆单车有20多斤，但赵根清却“托举”得很容易。“干了这么多年，已经适应了它的重量。不过，干一天下来，肯定还是会累。”三伏天下，随便一动就是一身汗。此时，赵根清的上衣已经湿透了。

装上车，赵根清就要解决其他地方“车到用时方恨少”的问题。

在青少年宫公交站，几个刚下公交车的人正在着急地搜罗着附近的共享单车，赵根清把单车从车上卸下，还没来得及摆放整齐，就被扫码骑走了。

早高峰结束，就变成单车整理员王彬最忙的时候。

一个早高峰过后，车停得乱七八糟。王彬从泉城路一路过来，发现有的单车“靠”着树，有的“躺”在



从2014年横空出世至今，共享单车已走过十个年头，人们拿出手机扫码，骑单车穿梭在城市街头，已是习以为常。而共享单车合理、有序地在大街上活跃，离不开一群同样活跃在大街小巷的运维人员。



赵根清(左)和王彬在济南街头整理共享单车。

地上，还有的“叠起了罗汉”。

王彬把那些停得歪七扭八的车推到指定框线内，整整齐齐地摆成一排。“地上的框线很少有人在意，几乎每辆车都需要重新摆放。最麻烦的是几辆车‘拧’在一起，扶着一个，另外一个就倒了。”

王彬没有车，所以巡查起来主要靠走路。忙的时候，王彬和赵根清还会打配合：赵根清开车调度单车时，发现摆放不齐的车辆，就会拍照发给王彬。

“老赵发给我照片，哪怕没什么特殊标志物，我也能一眼知道它在什么位置……”经历两年的调度工作后，王彬早已成为“行走的北斗卫星”，无需电子导航也能清楚知道所负责片区的单车位置。

与“小广告”展开拉锯战 大战“沉默僵尸车”

上下班高峰期，两人的工作主要是摆放、清理、调度单车，高峰期，他们主要负责给车“保养”和处理故障车。

赵根清和王彬都随身携带着一个超大工具包，里面装着锤子、钳子和用于擦拭单车的毛巾等维保工具，以及一个超大容量的充电宝。

“你有新任务，请及时处

理。”一天之中，赵根清的手机总是不时响起。不过，只有不忙的时候，他才会打开这个后台系统。系统上的地图被划分成无数的小方格，方格里标记了若干黄点，“这些全部是等待维修的故障车和用户体验不好、投诉的问题车”。

锁定目标后，赵根清开始“打猎”。像掉链子、拧紧刹车等小毛病，赵根清可以当场解决，但如果车子损坏严重，则需要二次标记，把它们装车运回集中管理站点。

让赵根清最头疼的是给车撕小广告，“每天都像在打拉锯战，小广告就是‘牛皮癣’。”赵根清说，虽然现在美团单车推出的新车已拥有防粘涂层，这种涂层摸上去有颗粒感，小广告粘不牢，运维人员清除起来更方便，但是贴小广告的人又瞄准了车筐。

赵根清先给小广告喷上脱胶剂，等待几分钟后，拿小铲子一点点铲，“这是细致活儿。”不一会儿，赵根清的脸就热得通红。

寻找失联车、僵尸车也是两人获得“KPI”的关键一项。每辆单车都有身份识别卡，可以实时向系统发送位置，一旦系统无法定位单车，它就成了一辆失联车。失联车发出的最后位置，最后一位用户的骑行轨迹，是失联车发出的“求救信号”，也是找到

它仅有的线索。

共享单车被“藏匿”的位置五花八门。有的出现在小区楼道里，有的被上了私锁，有的被随意扔进绿化带，有的被丢在了垃圾堆里。

“如果不当调度员，根本不知道大家骑行的路线是如此五花八门。”王彬说，最近一次，一辆属于历下片区的编号车竟然被骑到了8公里外的小清河附近。后台工作人员定位到单车信号消失的地方，他沿着小清河转悠了好几圈，最终在一座桥下找到了这辆车。

明府城也是共享单车“误入”的频发区，系统虽然可以给车定位，但只能显示大致位置，王彬到了现场后，还需要“搜捕”。明府城内老旧民居、胡同交错纵横，王彬半开玩笑地说：“应该没有人比我对里面的一砖一瓦更熟悉了。”

忙时日均“举铁”上万斤 希望有一天“无猎可打”

一天中最热的中午，共享单车使用的频率并不高，他们便能在此时解决午饭。“如果实在太困了，我们还会找个有椅子的阴凉地，在石凳上睡会儿。”

不过，两人也只是稍作休息，很快又走上了大街小巷。“我

们的工作是按件计酬，多劳多得，肯定还是想努力多赚一些。”

“这份工作挺苦，需要韧性，但付出和回报能成正比。”赵根清揉了揉拳头，胳膊上的青筋清晰可见。“粗略估计，一般每天能运送300多辆车，越是节假日越忙，能够翻一倍。”他说，如果按照每辆单车20斤、每天装卸600次来计算，最忙时，他每天要经手过万斤的重量。

王彬对此也有同感，“不论刮风下雨还是高温日晒，我们都得正常干活，一天12小时一直都在户外。不过，只要你愿意努力工作，工资收入还是相当可观的，我们特别喜欢节假日，就像快递员遇上双十一，收入也相应提升。”

“有时，会有朋友问，我不是出去旅游了，其实那时我已经围着泉城路一带转了3圈了。”王彬说，他的微信步数日均超2万，常年位居朋友圈榜首。

自从去年超然楼爆火后，该片区的单车使用率明显提升。“很多游客从超然楼一出来，就能看到我们摆放的一排排整齐的单车，能给游客提供方便，能提升城市形象，我们感觉也挺有意义的。”王彬说。

晚高峰过去，城市里奔波的人们陆续下班回家，赵根清还在忙碌着。他开着三轮车，来到单车停放区，再次有条不紊地把车辆擦上三轮车。

王彬也要加班了，济南夏日持续高温，公司正逐步给共享单车配备清凉坐垫套，套上后体感温度能够降20多摄氏度，他今天的任务就是给一批共享单车逐个套上清凉坐垫套。

奔波在路上，在后台大数据的辅助下，做着找车、搬车、摆车的重复工作，这是两人每天工作的常态，也是许多共享单车运维员的职业缩影。

相关数据显示，2024年济南市投放的共享单车数量接近13万辆，单车合理分布、故障车及时修理、寻找“失联车”的任务越来越重，他们的工作虽然普通，却成了城市中解决“最后一公里”问题的关键力量。

“别看我们做着这份工作，但我们最希望的是天下‘无猎可打’，大家都能自觉地将单车合理有序地停放。虽然到那时，我们就失业了。”王彬笑着说。

日照面条鱼大量上岸，根本捡不完

万人赶海名场面如何形成？专家答疑解惑

文/片 记者 厉昕月 日照报道

连日来，在日照灯塔风景区附近“万人赶海捡面条鱼”的场景火爆朋友圈。当地的不少市民和游客在沙滩上手持各式照明工具，以及小渔网、水桶纷纷加入“赶海大军”，一时间海滩上“繁星点点”，好不热闹。

市民赵先生告诉记者：“日照这两年经常出现面条鱼上岸的现象，一般都跟雨水比较充沛有关，

跟潮水也有关系，退潮之后，这些鱼就被搁浅在沙滩上。”

据介绍，面条鱼，学名玉筋鱼，隶属于鲈形目、玉筋鱼亚目、玉筋鱼科，俗称“面条鱼”“沙钻”。面条鱼具有潜沙性，高温休眠或者躲避天敌等情况下，进行潜沙生活。玉筋鱼营养价值高，不仅可以作为饵料资源，更因价格低廉、肉鲜美、蛋白质丰富而被用于食品加工、鱼粉加工和冷冻品的加工。

为了获取更专业的解释，记者联系了日照市海洋渔业研究院副院长王君霞。王君霞介绍，近年来日照近海海域玉筋鱼大量涌现可能与以下因素有关，一是海域水环境条件适宜，沙质滩涂较为广阔，夏季雨量充沛，近海盐度降低，浮游生物繁殖迅速，吸引鱼群到近海觅食；二是玉筋鱼群有喜光性，随着旅游旺季的到来，夜间灯光照明，吸引鱼群到岸边，适逢大潮，潮水涨落落差较

大，鱼群靠岸后易被搁浅在沙滩上；三是玉筋鱼游泳能力相对较弱，一般不进行长距离洄游，容易在某适宜海域形成资源量较大的种群。

记者了解到，近年来，日照市加大了对海洋环境的保护力度，严格控制海洋污染，实施了一系列海洋生态修复工程，一系列举措使得海洋生态环境得到显著改善，为面条鱼等海洋生物提供了更好的生存空间。



一名小女孩展示自己的“战利品”。