



他们身穿蓝色马甲,不分昼夜地穿梭在沧州的大街小巷,为共享助力车换电池,将随意停放的车辆摆放整齐——

## 小蓝车的“专职保姆”

本报记者 吴艳 摄影报道

下午两点,正是一天中最热的时候。在新华路北商厦西门的一处小蓝车停放点,穿着长袖衣裤,戴着遮阳帽和面罩的张二花只露着两只眼睛,为一辆小蓝车调正了车把,又迅速地将一辆停在非机动车道上的小蓝车抬放到停车点内。

“一查、二擦、三摆放,这就是我们的工作日常。”张二花一边麻利地摆放车辆,一边和记者聊着工作日常。工作两年半时间,她不停地穿梭于城市的大街小巷,上万次重复着熟练的动作。她说,每次看到杂乱不堪的小蓝车被维护后干净整齐地停放在停车点,就特别有成就感。

### 同事眼中“活地图”

两年半以前,39岁的张二花结束了全职妈妈的生活,应聘到上海韵正(哈啰)沧州分公司,成为一名巡检员。

现在,张二花的工作区域是新华路北商圈,和她搭档的还有两位同事。在她们三个人的工作区域内一共有100多个小蓝车停放点,近1000辆小蓝车在这一区域流动。

张二花的工作时间是上午7点—11点,下午2点—6点。“赶上节假日或用车高峰期,我们的工作也会相应调整。”张二花描述起自己的工作来用上了“弹性”这一新词。虽然辛苦,但“初入职场”的她却挺喜欢这份工作。

整天和小蓝车打交道,张二花比任何人都懂每一辆车的“脾气”。扫一眼,就能大致判断车辆有没有问题。工作的第一步就是检测车辆,车把歪了、车闸不灵、减震调节等小问题,张二花就地就能解决。一些大的故障,则要在工作平台上标记,需要专业的维修人员处理。

张二花的随身工具包中常备着抹布、喷壶、除胶剂和铲刀,将落地车、占道车等违停车辆摆放归位后,张二花还需要处理小蓝车上的“牛皮癣”。

这些小广告往往贴在车架、车筐等不同部位,有的可以直接用手撕掉,有的则需要她俯下身用铲刀一点点刮。“这既是细致活,也是辛苦活。”去除车身上的小广告占用了张二花大部分时间:“尤其是贴到车辆二维码上的广告,一定要及时清除,否则就会影响车辆的使用。”

在同事眼中,张二花是出名的“活地图”,100多个规范停放的点位全都印在她脑子里。哪个时间段,哪个点位容易堆积车辆,张二花张口就来。

因为小蓝车的流动性强,在用车高峰期,每十分钟张二花就要在辖区内转一圈,将车辆摆放整齐。

工作时间长了,张二花也总结出一些省时省力的工作经验:第一圈一定要快速摆好,因为摆放越慢,堆积越多;水月寺街上烧烤店夜间营业时间久,早上的路面肯定乱,很多停在非机动车道上的车需要摆放,一定要在早高



张二花正在把小蓝车摆放整齐

峰之间将这些落地车归位……

“我以前在搪瓷厂上过班,耐热。”对于同事们都愁头的高温,张二花反而很淡定:“可惜的就是,夏天不能穿裙子。”

### 小蓝车搬运工

依赖于大数据的精准分析,一批批共享单车被投放于使用率最高的地域。但早晚高峰过后,往往是一骑难寻。于是,调度这种失衡的人群——“摆渡人”就出现了。他们穿着公司配发的马甲,戴着帽子和手套,开着电动三轮车,沿着规划的路线缓缓巡视。

朱搏是“哈啰出行”的白班调度,他笑称自己是“小蓝车搬运工”。路边、花坛、停车场、小区和写字楼附近,小蓝车可能会被随意丢放在任意一个位置。这时候,他就要徒手把一辆辆小蓝车,从这些地方“挖掘”出来,然后再抬放到三轮车上。一来二去的,就要花不少的时间。运气不好的时候,装满一趟,可能要一两个小时。

将车辆运送到指定地点后,他们往往会拍一张照片传到后台,证明工作已完成。解锁、整理、装卸……这是朱搏和同事的工作日常,碰到早晚高峰时,需要搬运整理的车辆会成倍增加,“一天下来至少跑几十趟。”

赶上用车高峰,每一次刚搬来的车子,几乎立刻就会被骑走。朱搏就再次开着车,找够一

车,再慢慢地开回来。就这样,循环往复。

在新华区实验小学附近,朱搏将十多辆小蓝车抬上摆渡车后,拿出弹力绳固定好。出发前,他拿出矿泉水,咕咚咕咚喝了好几口,擦了擦额头上的汗水,继续前往下一个停车点。

临近上午11点,两大瓶水已经见底,这是他从家带的凉白开。下午,他还要再买三四瓶矿泉水:“天热时,不吃饭可以,但不喝水可不行。”

调度员需要在户外高强度作业,步数以万起步,风吹日晒是常态。而在朱搏看来,这反倒成了锻炼身体的好机会,“一开始我觉得这工作应该不会那么累,没想到做了一天,整个手臂特别酸,晚上到家经常会累得不想动。但睡一觉之后,第二天又满血‘复活’了。”朱搏说。

经历长时间户外作业后,朱搏的胳膊出现了色差,捋起袖子一看,果然黑白分明。

### 每天为近300辆车换电池

39岁的施晓伟是一名换电员。一辆满载电池的三轮车加上一部手机,就是施晓伟的换电工具。他要确保自己所负责的区域,每辆车都“能量满满”。

为小蓝车换电的工作看似简单,实际是一项体力活。一块电池9公斤,每车装80块电池。施晓伟一天要往返仓库三四趟,为近300辆小蓝车装卸电池,平

均一天搬运电池重达两吨。

在建设北街,施晓伟找到一辆缺电小蓝车。扫码掀起车座,拎起电量低的电池,将充满电的电池装进去,整个过程行云流水,只需七八秒钟。

“换电池的速度并不是一开始就如此,而是日复一日练出来的。”说着,施晓伟展开自己的双手,十个手指头上面全是磨出来的老茧,“刚开始干这份工作时,每天手指都是肿的,后来时间长了,就没什么感觉了。”

穿梭于城市的大街小巷,往返于电池仓库,施晓伟平均每天都要骑着三轮车行驶100多公里路程。最多时,这位小蓝车的换电员一天为自己的三轮车换过7次电瓶。他要时刻关注三轮车的电量,方便在最近的换电站换电,以防三轮车缺电“罢工”。

小蓝车的电池怕淋雨,施晓伟的车上带着雨布。看天气不好,他第一时间用雨布把电池盖好。常常是盖好了电池,自己却被淋湿。

每天完成电池更换装卸,对施晓伟来说是机械动作,但对于急需出行的人来说却是“及时雨”。每天晚上八点左右,施晓伟都要到信誉楼附近换电池。那时,有电的小蓝车被顾客骑走了,商场的工作人员想骑车却发现留下来的都是电量不足的小蓝车。

施晓伟就是那阵“及时雨”,换一辆小蓝车,就会被人骑走一辆。“当骑行人跟我说‘谢谢’时,我觉得很温暖,毕竟是帮助到了别人。”每天为骑车出行的人输送

“能量”,施晓伟享受着这份新兴职业给他带来的欢乐与获得感。

### “夜猫子”搬运工

2020年,小蓝车初到沧州之时,郝立军就应聘到了公司。“我就是个‘夜猫子’,所以选择上夜班。”

夜班调度和白班调度的工作相似,只是工作时间不同。晚上六点半,白班调度下班后,郝立军开始上岗。

郝立军是一名夜班调度组长,他和5位同事的工作区间在解放路、渤海路、浮阳大道和西高铁的包围范围内。在系统大数据和人工对需求预判捕捉到用户需求和车辆使用情况下,郝立军和同事们要将车辆及时调度到需求量较大的停车点,还要负责故障车找寻、报修等工作。

“这些小蓝车转运到哪里,你们怎么判断?”面对记者的问题,郝立军说他们可不只是小蓝车“搬运工”这么简单,而是要根据工作软件系统随时查看哪些地区共享单车多,哪些地区共享单车少,随时作出判断,保持“共享单车生态链”平衡。除此以外,调度员对负责片区的了解和经验也很重要。郝立军说:“作为一名调度员,我们所做的工作就是要保证共享单车不挤占路面的同时,方便市民出行使用。”

没上夜班之前,郝立军以为狮城的夜是安静的。上了几年夜班,他觉得狮城的夜虽比白天安静,但绝不萧条,华灯亮起的狮城夜景很美。夜间车比白天少,意味着郝立军他们的路程会更顺,更好跑。

市民对共享单车的需求情况,郝立军如数家珍:“晚上商场、酒吧、小吃街等地需求量大,早晨往往小区门口需求量更大。”

郝立军会劳逸结合地安排组内的调度任务,刚上班时是用车高峰,他们要集中将堆积车辆分散到各个用车点位,同天、华北三期商圈和曙光街上的堆积车辆较多,郝立军就要格外关注那个区域的用车情况。

郝立军的三轮车可以装11辆小蓝车。“一辆车重60公斤左右,找到正确的装车方式后,也不是太累。”郝立军和同事经常会交流怎样装车更省时、省力:“无非就是借助惯性,用巧劲,不能使蛮力。”

夜间十二点之后,市民用车量减少,郝立军搬车也搬累了,他就会开始寻找违停车和故障车。

凌晨两点,稍微清闲一些,郝立军掏出准备好的面包、饼干,将三轮车停到路边,开始享用自己的午夜加餐,顺便让身体放松一下。偶尔,他也会和同事碰头,两个人坐在一起聊会儿天,再继续工作。

凌晨三四点钟,郝立军的夜班接近尾声。看一眼工作平台上显示的任务量和“我的收入”,郝立军疲惫一扫而空,内心踏实又充实。

迎着晨曦,他踏上了回家的路。