



编者按

所谓“守护”，从不是电影大片里的英雄传说，而是凌晨3点传送带上分拣快递的指尖温度，是高铁站闭站后检修灯下俯身的剪影，是每个平凡的劳动者与黑夜签订的无声契约。当城市入梦，有一群人正编织着城市苏醒的序章，这些被夜色笼罩的“暗夜守护者”，为城市运转注入润滑剂，让这座钢筋森林始终保持着鲜活的心跳。五一劳动节，齐鲁晚报·齐鲁壹点推出“暗夜守护者”大型融媒策划，聚焦平凡岗位上的夜间劳动者，走进他们的世界，感受平凡劳动者谱写的不凡之歌，领略奋斗精神与劳动之美。

济南地铁4号线有一群“夜猫子”建设者

他们为保障年底顺利通车，放弃节假日休息挖出城市速度



当城市入夜，济南地铁4号线的施工现场却依然灯火通明，机器的轰鸣声打破了夜晚的宁静。在这里，有一群“暗夜守护者”，他们用责任与担当，在平凡的岗位上书写着不平凡的故事。

文/片 岳致呈 济南报道

统筹规划：为工程保驾护航

济南轨道交通工程建设项目管理部工程负责人陈延辉介绍，自2021年3月6日开工以来，济南地铁4号线已历时四个年头有余，目前处于土建收尾阶段，铺轨、机电、装修、市政等专业正处于大干阶段。“我们的盾构一旦始发就不能回头，必须一往无前。”陈延辉说，像“山山(山师东路站—山大路站)”区间这样的重点区域，盾构机正常情况下不会停机，需要两班倒班推进，以保证24小时连续运转。

为了确保施工安全和进度，项目部组织了每周一、三、五晚上的夜查，从晚上8点到次日凌晨2点到3点，对重点工区进行夜间施工组织巡查。“目前我们组织夜间施工的车站有十余个，夜间施工面临的安全压力和人员管理难度都比较大，但为了年底通车目标，我们必须全力以赴。”陈延辉说。

在山师东路站的夜间施工现场，吊车正在吊装风亭结构所用的钢筋材料。陈延辉表示，夜间吊装虽然交通顺畅，但视线不佳，需要作业人员提高警惕，加强作业规范性。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者跟随陈延辉行走在施工隧道的临时步道上，盾构机的轰鸣声逐渐震耳欲聋。陈延辉指着隧道侧壁的反光标识解释：“每15米布设的监测点就像隧道的‘心电图’，能高效监测我们整个区间隧道的稳定情况。”说话间，他的对讲机突然响起——前方盾构机渣土运输车与掘进作业“脱轨”了。只见他疾步跨过钢轨，指挥工人把掉轨的编组重新扶上正轨。“这种突发状况正是我们巡查过程中经常碰到的，必须尽快补救。”

一线坚守：在艰苦环境中拼搏

范宜为是济南地铁4号线的一名施工人员，他的工作区域是盾构区操控室，这里有四个屏幕，需要时刻关注测量、操作评估等参数，以及姿态、地层的变化。夜班从晚

上7点到次日早7点，一个轮班半个月都是夜班。“盾构行业常年不见太阳，冬季地上是冬天，地下像夏天，一年四季都处在不见天日、闷热湿热的环境里。”范宜为说。他掀起安全帽擦拭额头的汗水，此时，操控室温度计显示31℃。

济南地铁岩层硬、地下水丰富，掘进速度缓慢，掘进一环(1.5米)平均需要一个半小时，而在西安软土地层只需30分钟。这就要求他们必须时刻盯着屏幕，控制操作参数，精神高度集中。白天工地噪音大，影响休息，隧道内空间狭小，散热不充分，闷热难耐，他们只能通过加强通风、储存冰块、使用防暑药品来应对。遇到地层特别硬、刀具磨损时，只能停下来检修，为了不影响进度，他们会选择渣土无法外运，材料无法到场的时间段进行，保证每个班超额完成任务。

尽管工作艰苦，但范宜为觉得自己的工作很有意义。每次上下班碰到询问地铁进展的大爷阿姨，他都会笑着说“快了”，这让他感受到自己工作的价值。

责任担当：舍小家为大家

对于陈延辉来说，过节意味着更重的责任，大部分人员都要坚守岗位，每天早起晚归。“值班制度是夜班不耽误白天工作，这就导致我们会有两天时间不回家，值完夜班回家，孩子见到会感觉更亲切，我们也很期待通车后坐上自己建设的地铁。”陈延辉说，孩子有时会问什么时候带他出去玩，他会告诉孩子，为了保障济南地铁4号线顺利通车，需要坚守岗位，等通车了带他坐地铁、参观周边环境。

在山师东路站夜间施工现场外围，面对附近住户询问施工进度，陈延辉代表施工方表示：“我们白天晚上都在赶工，为了早日实现通车目标，也感谢大家的理解和包容。”

正是这些暗夜守护者，用坚守与奉献，推动着济南地铁4号线的建设。他们在平凡的岗位上，用汗水和努力诠释着劳动之美与奋斗精神。相信在他们的努力下，济南地铁4号线年底通车的目标一定能够实现，为泉城人民的出行带来更多便利。

800余人深夜接力完成分拣与转运

济南顺丰中转场：百万件快递上演速度与激情

文/片 记者 李静 李家澍 济南报道

在快递物流的庞大网络中，中转场如同“心脏”，昼夜不停地为千家万户输送着欣喜。济南顺丰中转场作为覆盖济南市区及周边8个城市(淄博、滨州、东营等)的集散枢纽，日均处理量高达150万件。这里，员工以两班倒的节奏，在夜色中完成百万快件的分拣与转运，确保每一份包裹在12小时内抵达客户手中。五一假期亦是如此。记者深夜探访，记录下这场速度与温情的接力赛。

济南顺丰中转场由三个现代化库区组成。其中，出港库日均处理量达85万件，600—700名工作人员人均日处理快件约1300票。夜班时段，两个班次800余名员工接力作业，确保百万快件高效流转。

“从下午4点到次日清晨7点，我们分两班完成主要转运工作。”现场负责人聂子宝介绍，“济南市区及周边收派的快件在晚间集中抵达，经过装卸、分拣等环节，约70万件出港快件被精准分拨。”

在自动化分拣区，快件随传送带飞速流转；在大件处理区，员工们正细心分拣异形件和超大包裹。“这些特殊件需要人工处理，我的工作就是用电动叉车将它们送到指定卡位。”分拣员田延勇告诉记者，夜班期间，他一个人就要完成2000



分拣员正处理快递。

多件快递转运。

据悉，该中转场即将启动智能化升级：引入AGV无人叉车等自动化设备，将分拣效率从每小时3600件提升至6300件，预计夜班产能将突破日均120万件。“科技不是要取代人力，而是让员工从繁重劳动中解放出来。”现场负责人聂子宝强调。

尽管工作强度大，员工们却充满干劲。“我们搬运的不只是包裹，可能是急需的药品、重要的合同，或是远方游子给家人的心意。”一位分拣员说。

从深夜到黎明，济南顺丰中转场用高效与匠心编织着一张无形的物流网。这里既有科技迭代的冷硬机械，也有员工手掌传递的温暖力量。未来，随着自动化升级，这场关于速度与温度的故事，还将继续书写更高效的篇章。

24小时值班不打烊，不在泵房就是在路上

二次泵房巡检员保障供水“最后一公里”

文/片 石晟绮 济南报道

假期的打开方式有很多种，或居家休息，或出游放松。而济南水务集团二次泵房巡检员葛炳言则依然奔波在巡查泵房的路上，保障着“五一”假期市民用水“不断档”。

5月1日早上8点，葛炳言整理好自己的工具包，骑上摩托车，开始了一天的工作。进入山景舜园二次供水泵房，葛炳言开始对供水机组数据、泵机组温度、软连接老化、浮球阀止水等进行检查，一套流程下来至少需要半个小时。

“今天准备到三个泵房日常巡检，下午还有一个泵房要进行每月的例行维修保养。”此前，葛炳言承担着30多个泵房的巡查工作，这些泵房基本以十天为一个周期巡查一遍。如今，随着“供水管家”模式的推行，供水服务向“精细化”转变，葛炳言负责的泵房精简到8处。但数量的减少没有改变葛炳言巡检的频率，每天，他都会去其中的五六处泵房，有时要骑着摩托车在各个泵房之间跑五六十公里，“每天除了在路上奔波的时间，其余基本都在房里‘泡着’”。

作为城市供水的“最后一公里”，二次供水保障着城市居民用水的稳定。“巡检工作往往‘细而杂’，既要确保各项参数均在正常范围内，也要密切关注设备的运行声音和振动情况，及时发现潜在的故障隐



葛炳言每日都“泡”在泵房里。

患。”直供区水压不稳或水压低、高层用户水压低、总进水电动阀自动关闭……凭借工作经验的积累，葛炳言整理出一份“二供水房诊断与处理方式”手册，里面详细地记录着各种二次供水泵房可能遇到的问题与具体检查维修方式。

为了避免对居民正常用水的影响，一些较为复杂的维修工作尽量安排在夜间进行，“夏季高峰供水期到来前，夜间的二次供水水箱清洗工作也在加紧展开，我们巡检员需要在现场指导清洗工作人员。”葛炳言说，24小时待命，出现问题随时赶赴现场，这基本是所有巡检员的工作日常。

2023年，葛炳言正式成为一名二次泵房巡检员。今年是他以这个身份度过的第三个劳动节。“别人放假我巡站，听起来是辛苦，但看到市民能安心用水，所有的付出都值得。”