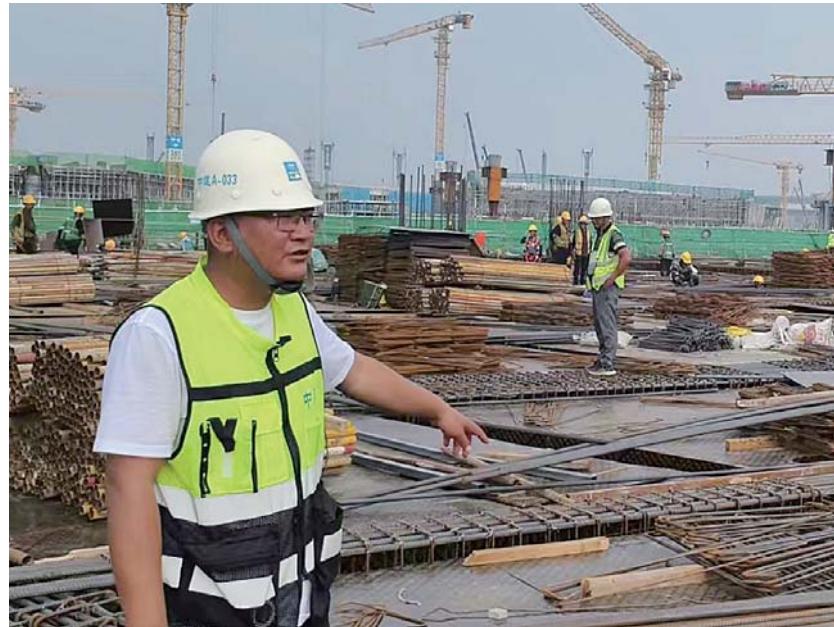


把家安在板房里，早早练就“铁脚板”

济南机场二期改扩建项目“95后”工长：正在生长的建筑里藏着自己的青春

8月5日下午，济南机场二期改扩建项目工地，热浪裹着钢筋的焦味扑面而来。塔吊长臂在蓝天下缓缓转动，轰鸣声中，万余名工人分散在各个作业面，金属敲击声、机械运转声交织成密集的节奏。

中建八局二公司航站楼工区工长杭帅蹲在钢筋架旁，手指戳着图纸上的节点告诉记者，今年航站楼主体结构将基本完成，明年年底济南机场二期要达到验收条件。



杭帅在施工现场。

两年，杭帅和其他工长们早就练出了“铁脚板”，白天盯着钢筋、模板、混凝土，晚上在会议室开协调会，把第二天的任务分解到每个班组。“我们这拨人，最小的25岁，最大的也才30多岁，谁不是把家安在板房里？”他说这话时，眼神扫过远处正在起升的钢结构，像在看什么宝贝。

笔记本里的牵挂

傍晚7点，夕阳把塔吊的影子拉得老长，暑气却丝毫未减。

杭帅揣着个皱巴巴的笔记本，在工程西半部分主体结构前驻足。本子里夹着张全家福，这是他每天睡前必看的照片，手机相册里更多的却是工地的“成长记录”：从去年初立起的蓝色围挡，到第一根钢柱吊装，再到如今初具雏形的航站楼框架，每一张都标着日期。

作为山东最大的机场项目，进入“十四五”规划收官之年，济南机场二期改扩建工程不断刷新进度。

在航站区，60万平方米的T2航站楼建设正如火如荼。截至目前，T2航站楼主楼及6条指廊中的B、C、D、E指廊全面展开地上施工，D、E指廊已完成封顶。

高达99.8米的塔台已经封顶，此刻正在进行玻璃幕墙吊装施工。抬头望去，百米高空之上，工人们小心翼翼地操作着设备，将一块块重达数吨的玻璃精准地安装到位。

综合交通中心(GTC)的建设也取得了进展。它的整体轮廓已经清晰呈现，首开区、共构区主体结构完成封顶，8号下穿通道完成主体结构施工。

西飞行区建设区域同样一片繁忙景象。西一、西二两条3600米跑道雏形已现，土方工程及地基处理基本完成，施工人员正加快跑道水稳基层、道面混凝土施工。

“你看这大门，刚立起来时就像道篱笆，现在再看，是不是有了机场的气派？”杭帅指着工地入口处，语气里带着自豪。他记得第一次站在空地上的茫然，

草根力量

文/片 记者 于泊升
见习记者 冯子芯
实习生 魏子尧 济南报道

烈日下的“铁脚板”

钢筋丛林间，一身工装的杭帅脚步不停。

2024年1月，杭帅加入济南机场二期改扩建项目，他所在的项目部负责航站楼西半部分现场施工。从立起第一道围挡开始，这个1996年出生的内蒙古小伙，就把铺盖卷搬到了现场板房，一天十几个小时扎在工地上。手机里存着妻子孕晚期的照片，在孩子出生那天，他隔着视频看了眼襁褓里的小家伙，转身又扎进了施工现场。

“下午3点开始施工，避开中午的高温，但活儿得往前赶！”按照计划，济南机场二期改扩建要在2026年底达到验收条件，从今年1月开始，项目便进入大干阶段。7月31日，新航站楼完成了首开区TS1区屋顶钢网架的首次整体提升，刷新了施工“进度条”。

“这次提升的钢网架重约2400吨，2.6万平方米提升面，相当于63个篮球场。”杭帅看了眼施工计划，接下来新航站楼将开展剩余6个分区的钢网架提升作业，最终形成兼具美观和实用的航站楼屋顶造型。“今年年底，航站楼的主体结构就能完成了。”

为应对高温，建设项目采取错时施工，工人们分为白班与夜班，确保施工不间断。而作为工长的杭帅，要从早7点工作到半夜。

“在工地盯现场，跟办公室画图是两码事。”杭帅抹了把脸，“天气说变就变，刚才还暴晒，说不定下秒就来雷阵雨。”为了应对高温天气，工地备下了防暑物资：医务室的藿香正气水码成了墙，每个作业面都架着大功率风扇……

在机场二期改扩建项目这

也记得刚进入项目时的慌乱，更记得项目冲出正负零时，心里那种踏实。

夜色里的空港梦

8月的工地，白天像蒸笼，夜里像闷罐，大家的干劲却丝毫未减。

杭帅跟着夜班队伍走进现场，手电筒光柱在主体结构上扫来扫去。

“机场是城市距离世界最近的地方，这个项目承载着太多期待。”去年，听说自己要来济南机场二期改扩建项目，杭帅心潮澎湃。

记者了解到，济南机场二期改扩建工程致力于打造一个“空、铁、轨、陆”零距离换乘的现代化航空综合交通枢纽，让旅客的出行更加便捷高效。目前，济南轨道交通3号线二期已经通车运营，从市区乘坐地铁可直达航站楼。机场主进场路也发生了巨大的变化，由原来的双向4车道地面道路升级为双向10车道高架快速路。未来，济滨高铁接入综合交通中心后，将与航空、地铁、高速公路实现“零距离换乘”。

杭帅还记得当初刚看到项目设计方案时激动的心情。“这是何等的壮阔，干一辈子工程，能碰上这么大的项目，值了。”杭帅说，他们做的不仅仅是一份工作，更是给城市筑梦，给发展铺路。

从去年年初的一片空地，到如今拔地而起的主体结构，杭帅和工友们的汗水，正一点点浇筑出未来空港的模样。“等明年主体完工，我带老婆孩子来看看，告诉她们哪根柱子是我盯的。”说到这儿，他想起上个月和妻子视频时的场景：妻子说孩子好久没见到他了，他对着屏幕挠了挠头，半天挤出一句“等中秋节，我就回去看看”。

夜色渐深，灯光把影子拉得忽长忽短，杭帅绕着工地走了两圈，月光洒在未完工的框架上，像给建筑镀了层银。他知道，这座正在生长的建筑里，藏着自己的青春，也藏着城市的明天。

果然財經

文/片 记者 张志恒
济南报道

傍晚六点的济南街头，外卖骑手李建峰(化名)匆匆停稳电动车，快步走向街角一家不起眼的小店。与普通便利店不同，这家店没有店员，玻璃门上贴着“进门后请进行拣货”的标识。李建峰熟练地扫码开门，在货架间穿梭，对照手机订单上的商品名称逐一寻找，找到后打包、扫码出货。这一系列操作下来，比平时配送时间硬生生多花了五分钟。“要是手里还有其他订单，很容易造成配送超时。”

近年来，无人值守店铺凭借低成本、24小时营业等优势快速扩张，从便利店、药店到生鲜店，各业态层出不穷。然而，这种新型商业模式在提升运营效率的同时，却将原本应由商家承担的拣货、打包等工作转移给了外卖骑手。

分拣打包耗时久 配送超时被罚款

“接一单无人值守店的订单，相当于干了两份活。”有着三年配送经验的李建峰向记者算了一笔时间账：普通商家会提前打包好商品，骑手到店后只需取货就可以；无人值守店的订单，从进店、找货、打包到出货，最快也要三五分钟，遇到商品数量多、品类杂的订单，耗时更久。“上周接了个单子，光找那几种货品就花了十分钟，结果后面三单全超时了，被罚了五十多块。”

记者随机走访了多位骑手，他们均反映在接单时无法识别商家是否为无人值守店铺，系统也没有提供取消订单的通道。“等赶到店里才发现是‘自助式’，只能硬着头皮做，不然就要承担拒单的处罚。”骑手林先生说，他曾在一家无人值守药店花费近六分钟处理订单——不仅要在杂乱的货架上寻找指定药品，还因为商家库存更新不及时，不得不联系消费者更换产品。

更让骑手不满的是，额外的劳动并未换来相应的报酬。多位骑手表示，无人值守店订单的配送费与普通订单相同，多数在5-8元区间，仅有少数商家会提供3-5元的“小红包”补贴。“这点钱还不够弥补其他订单超时的损失。”骑手刘昊(化名)直言，他曾因处理无人店订单导致三单超时，平台罚款加上用户差评，当天的

收入大大缩水。

记者调查发现，无人值守店的低成本运营，很大程度上依赖于对骑手劳动的“变相征用”。这类店铺选址多在租金低廉的小区夹道、写字楼地下室等偏僻位置，部分店铺甚至没有明显招牌，仅靠外卖平台引流。

经询问三位外卖骑手和一位居民之后，记者终于在济南某小区单元楼侧面的夹道里，找到了一家不足十平方米的无人值守便利店。店内没有货架，商品被分装在类似自动贩卖机的格子柜中，骑手需通过扫描门上的小程序码输入订单号之后，才可以进店拣货打包，不同的商品被放在一个个格子中，用“大写字母+数字”的方式进行编号。“这样的店租金便宜，比临街商铺低得多。也不用雇人，就靠我们骑手自己取货了。”刘昊认为，这样的人力成本压缩，把原本是商家该做的拣货、打包等工作转移到了骑手身上，对骑手是不公平的。

付出额外劳动 应得相应报酬

记者就外卖骑手的疑惑咨询了以美团为代表的平台客服。客服表示，系统会根据时段、天气等因素调整配送费，并承认目前无法在接单界面标注“需自助拣货”。“无人值守店在入驻时会备注相关信息。”客服同时强调，平台会通过“超时免责”等政策降低骑手风险，但在记者采访的十余名骑手中，均表示未享受过该政策。

根据《劳动法》及《外卖配送服务规范》，骑手与平台构成劳务关系，其劳动范围应限于“将商品从商家送达消费者”，额外的拣货、打包等工作已超出约定范畴。商家通过平台将本应承担的经营成本转嫁给骑手，涉嫌违反公平原则，骑手有权要求额外报酬。

在厦门、上海、杭州、深圳等地推出的相关《网络订餐外卖配送服务规范》来看，仅对餐饮相关的食品安全和配送问题作出了规范，但对便利店、药店等的配送并未推出相应规范。在无人经济快速发展的当下，如何在效率与公平之间找到平衡点，关乎着千万骑手的生计。



无人值守的24h药品店。