

先行先试，让“共享用工”常态化

——西海岸的“共享用工”模式进化论(下)



▲厂房错落分布的珠海街道工业园区。□记者 李亮 报道
▲青岛奥合源服装公司的工人正加紧赶制衣服。□记者 董梅雪 报道

□本报记者 董梅雪

掌勺的做起了生鲜分拣，房地产销售送起了快递，酒店领班成为工厂工人……2月份，“共享用工”模式在珠海街道一落地，便为西海岸新区遭遇类似困境的企业提供了思路。截至9月底，新区50余家输出企业、30余家输入企业及3000多名员工，纷纷进行“跨界”尝试。

解决双向用工问题，“共享用工”可谓一举两得。然而，任何新生事物的发展都不会一帆风顺，在经历过实际操作过程中的“小插曲”后，疫情催生的“共享用工”模式正逐渐向一种新型灵活的用工形式演变。

“这种模式在疫情防控的特殊时期起到了救急的作用，但也存在一定的法律风险。”珠海街道人力资源和社会保障服务中心主任王桂玲说，比如，A公司的员工到B公司工作，工作期间的社保该由谁缴纳，员工发生了工伤应该谁来负责，发生劳动争议员工该告A公司还是B公司……回忆“共享用工”从落地到实施全过程，王桂玲认为在实际操作中如何明确权利义务尤为重要。

“需要考虑的问题很多，那就逐个研究，确保操作合规合法，真正让三方实现共赢。”彼时的珠海街道卯足了劲儿准备克服所有困难，分别同三方沟通交流，输出企业、输入企业和员工也都畅所欲言，纷纷说出自己的顾虑。“员工要是不想回来了，我的企业如何复工？”“员工跨界工作，如何胜任新岗位？”“上下班途中如何进行疫情防控？”……

作为“共享用工”模式的先行者，如何为模式行稳致远打下基础，珠海街道责任重大。

“‘共享用工’并不是一种标准的劳动关系，其中所面临的法律风险，就要靠签订合作协议来进行明确。”经过街道及协会的反复讨论研究，一份需要输出企业、输入企业、员工、西海岸新区公共就业服务协会共同签订的“共享用工四方协议”出炉，这份协议里囊括了对所有可预见的问题的解决方式：输出企业缴纳社保，输入企业为职工支付工资、购买意外险，不改变原企业与劳动者之间的劳动关系等。

近日，人社部办公厅发布了《关于做好共享用工指导和服务的通知》，对共享用工期间的工资发放、工伤责任

等问题给出了明确的说法，而珠海街道拟定的“共享用工四方协议”则是走在了前列，为接下来的合作提供了一个可参考、可复制的样本。

值得一提的是，为保障输出员工能胜任新工作，珠海街道在协会网站为输入企业及员工开辟了一个线上面试及培训平台，确保输入的员工能完成工作；街道还为员工争取到了每天100元的交通补贴，用于补贴疫情严重时工人上下班开车的费用。

“疫情下催生的‘共享用工’模式还只是一个简单的1.0版本，如何发挥‘共享用工’按需分配机动灵活的特性，在疫情结束后成为企业常态化用工模式？”前不久，国务院发展研究中心社会发展研究部研究室主任张冰子来我区调研“共享用工”模式时，对模式做了精准点评和未来工作方向的建议，这与珠海街道当下所做工作不谋而合。

“1.0版本的‘共享用工’虽诞生于疫情期间，但经过完善后它已经可以为未来任何特殊时期的用工需求所借鉴。”王桂玲说，疫情平稳后，珠海街道就开始了“如何让共享用工模式常态化”的积极探索，并探寻它更加弹性、灵活的可能。

从8月1日起，珠海街道开始在辖区企业中开展后疫情时代企业情况问卷调查，通过对企业性质、人数、订单情况、人员情况、有无裁员计划等内容的调查，及时了解企业，尤其是规模以上企业后疫情时代订单和人员变动情况，帮助企业在经营和人员问题上提前做出预案。

在走访中，街道工作人员尤其注意了解企业的用工情况、生产淡旺季，并向企业负责人介绍“共享用工”模式。“珠海街道传统企业居多，许多行业有淡旺季，淡季时，如果保持旺季时的人力规模，企业用工成本会增加；旺季时，可能面临无法迅速组织员工的困境。”王桂玲说，对企业用工需求而言，灵活用工的模式在未来可能会成为一种趋势。

作为共享用工的诞生地，珠海街道虽然吃了“第一只螃蟹”，但如何让螃蟹更好吃，正是践行西海岸先行先试精神的探索和实践。而珠海街道仍在继续，努力让人的共享变得更高级、灵活，让街道政府的服务效能发挥得更贴近、充分，为应对疫情甚至未来可能出现的任何影响重大事件，提供一个更先进的“共享用工2.0方案”。

一张运输证暖了车主心

区交通运输局为22辆客运转营运出租车办理确权手续

□记者 董梅雪
通讯员 李国华 报道

本报讯 近日，西海岸新区出租车车主朱女士和韩先生分别从区交通运输局工作人员手中，接过期盼已久的道路运输证，多年的诉求终于得到解决，两人真正拥有了属于自己的巡游出租汽车。至此，全区出租车改革任务圆满收官。

2019年6月，全市出租车改革正式开始。按政策规定，所有挂靠经营的出租车“五证”（即工商营业执照、道路经

营许可证、机动车行驶证、经营权证明、道路运输证）应全部确权给实际出资车主。但新区一家出租公司有22辆客运转营运的出租车，因历史遗留问题，一直未能办理确权手续，影响了全区出租车改革进程。

“2006年开始，该出租公司部分农村班线客运车主因效益不佳，通过不同渠道反映问题，要求置换出租车。但当时并没有相应的置换出租车政策。”区交通运输局相关负责人张守权说。

为维护行业稳定，该出租公司决

定以大局为重，将公车公营出租车指标让利给22名客运车主，同意车主自己购买车辆挂靠经营，每月向公司缴纳一定费用。2019年全市出租汽车改革政策出台后，22辆客运转营运车主又多次提出意见，要求按照市出租车改革政策，对所属车辆进行确权，但该出租公司以公车公营指标为由，不同意确权。尤其是朱女士和韩先生的两辆出租车，与公司之间尚有遗留问题未解决，矛盾尤为突出。

针对这种情况，为平衡企业和车

主双方利益，在对该事项进行了深入调查了解后，区交通运输局不回避矛盾，不害怕麻烦，奔着问题去。通过反复做工作，申请了专项补偿资金，用于解决公司历史遗留问题。在办理22辆出租车确权过程中，多次组织双方沟通调解。因双方分歧较大，调解过程非常艰难，区交通运输局抽调精干力量，10余次到企业讲政策、做工作。最终，包括矛盾最为突出的朱女士和韩先生的两辆出租车在内，22辆客运转营运出租车成功办理了确权手续。