



列车还未到终点,人事经理已接了4通电话 下车门就能进厂门,新春招聘会开在“共富列车”上

见习记者 俞可薇
通讯员 王椰萍 叶奎

“出家门,上车门;下车门,进厂门!”2月26日上午,在广州开往宁波的K210次绿皮火车上,一场专为务工人员准备的列车招聘会热闹开张。

K210次途经广东、江西、浙江三省,节后有大量广东、江西籍旅客赴浙务工。当天,来自杭州、宁波、湖州等地的9家大型企业带来了1000余个招聘岗位,冲刺企业首季开门红。

“职等你来”好忙

上午8点52分,K210次停在金华站台,记者跟随手拿招聘展板的企业负责人上了列车。

“坐着火车找工作”“奔向共富”“职等你来”……列车顶、车窗处,早已贴好各色招工标语。走入6号餐车车厢,餐桌已被布置为“招聘展台”,企业负责人们开始寻找自己的位置。

湖州南风机械制造有限公司人力资源部的潘蕾熟练地拿出企业宣传册摆在桌上,又摆上“龙”样式玩偶等小礼品,“这是我来火车上招聘的第二年,流程很熟悉了。”

列车匀速前进,9家企业拿着自家展板和标语在各个车厢穿行,“来我们这里看看,我们有五险还包住宿。”“师傅,我们有节日福利,还有职工健康体检。”“年轻人,我们这里机会多,专业技能提升培训助你成长成才”……

不少乘客被吸引到了6号车厢,从湖北来宁波的唐阿姨就是其中之一。座位在



4号车厢的她费了好大劲才穿过拥挤的人群,“我想给我儿子看看有没有适合的工作,他今年24岁。”走了一圈,拿了一叠宣传册子,问清楚各企业的联系方式,唐阿姨满意地回去了。

浙江农业商贸职业学院的大一学生小盛和同学一起坐火车回学校报到,赶上招聘会,几个人兴冲冲跑了过来,“第一次听说火车上找工作的。我们顺道来看看,了解一下情况,为之后的实习找准方向。”

实现双向奔赴

餐车一端,一面背景墙、三架手机,

列车临时直播间同时开启“直播带岗”。杭州客运段通过网络直播,当日在所属普速T111次、K465次、K530次、K4174次等列车上设置分会场,同步开展招聘会,向旅客提供招工信息与咨询。杭州铁路公安处民警还在现场开展法律咨询。

“下车门就能进厂门”不是说说的。去年,潘蕾在列车上派发宣传册子后吸引了二三十个人应聘,而且幸运的是,他们招到了一名注册安全工程师,专业对口,又是企业急需人才,“现在做得很好。东北人,打算在湖州定居了”。所以她对今年招人信心更足了。

下午1点,列车还未到终点,浙江

南泵流体机械有限公司人事经理马月红就已接到了4通前来咨询招工信息的电话。接受咨询、介绍岗位,第一次来参加招聘会的马月红有点忙不过来,“本以为能帮着宣传就够了,没想到效果这么好!”

当天,现场向9家企业咨询的旅客约600人,有初步意向并填写用工信息表的167人。看着眼前忙碌的景象,列车招聘会的发起人、杭州客运段甬广车队队长陈美芳开心地笑了。

打造“共富列车”

从春节前开始准备,到与省总工会、德清县总工会及各家企业对接,选择招工的优质企业,再到车厢布置、流程安排,陈美芳忙个不停,“我们此前做过调查,所辖客运段的节后返程旅客中有20%以上还没找好工作,所以我就想把企业请上车,让企业和旅客通过列车这个平台双向选择。”

今年是举办列车招聘会的第四年,参与面越来越广,岗位也从制造业到服务业,从普通蓝领到管理岗,旅客的选择越来越丰富。“下一步,我们想把列车招聘常态化,在列车服务台设置招聘服务岗位。”陈美芳表示。

据悉,杭州客运段自2021年起在甬广列车上举办列车招聘会,前三年已接待1300人到现场咨询,312人表示有意向,74人当场填写招聘信息表,还有很大一部分旅客在招聘会后通过拨打招工热线找到工作,打造实实在在的“共富列车”。

“僵尸车”停了2年多产生2.7万余元停车费 车主和公共停车位经营者,谁来买单?

本报首席记者 许梅 通讯员 章文 周琴

本报讯 “僵尸车”长期占用公共停车位,欠下高额停车费,车主被诉至法庭。但在法庭上,车主却认为,这笔高额停车费不该全由自己承担。这笔费用到底该怎么付?近日,衢州市柯城区人民法院审结了这样一起因“僵尸车”拖欠停车费而产生的合同纠纷案。

去年7月,经营收费停车位的某公司将车主王某诉至柯城法院。原来,2019年10月至2022年2月,王某名下的一辆面包车在该公司经营管理的停车位内多次且长期停放,共产生27142元停车费未支付。因此,该公司提起诉讼,要求王某支付。

庭审中,王某不否认车辆长期停放的事实,也认可按收费标准计价的数额。但

他提出,自己的车辆已接近报废,停车费的数额已超过车辆的价值,收费公司也未及时通知其停车费的数额,如果及时通知,不会产生如此高额的费用。同时,原告也负有清理“僵尸车”的义务,应当承担一部分责任。某公司不否认未及时通知到王某,但认为该车辆为王某所有,其长期占用公共停车位,理应支付相应的停车费。

经查明,王某的这辆面包车确实较为破旧,27142元停车费中,绝大部分是在一个车位中产生,且该车辆在同一个车位一年多的时间里都未移动过。

法院审理后认为,路边泊位收取停车费的目的是为实现驾驶人合理时间停车使用,鼓励即停即走,避免“僵尸车”“广告车”等车辆长期占用公共停车位,提高车位周转使用效率。王某作为车辆所有权

人,是自己车辆的第一管理责任人,其车辆长期占用公共资源,应当对承担停车费有相应的预期,负有支付停车费的义务。某公司被授权经营公共停车位,在收取停车费的同时,也负有加快车位的周转效率、避免公共资源被长期占用的义务。虽然原告并非执法部门,无权直接对车辆采取措施,但对该类影响市容市貌的车辆,可以及时通知车辆所有人或管理人驶离,或者及时通知相关行政机关作出处理。但此案中,原告放任涉案车辆近两年停放在同一位置占用公共资源,属于未全面履行自己的合同义务的行为,应为此承担一定的责任。

综合案情,法院判决车辆所有权人被告王某对停车费承担70%的责任,原告某公司承担30%的责任。一审判决后,双方当事人均未上诉。

承办法官介绍,城市智慧停车管理服务是通过经济杠杆来规范城市道路,让公共资源得到最大化利用的一种举措。对于“僵尸车”,《衢州市城市市容和环境卫生管理条例》第十八条规定,“在城市道路公共停车位连续停放三十日以上且影响市容环境卫生的废、旧车辆,公安机关交通管理部门和综合行政执法部门可以按照法定职权责令车辆所有人或者管理人在十日内移离;拒不移离或者无法通知到车辆所有人、管理人的,将车辆移至有关部门指定的地点停放,并告知车辆所有人、管理人申领。”根据停车记录中的照片,涉案车辆较为破旧,明显对市容造成了负面影响。原告虽然并非行政职能部门,但可以及时通知车辆所有人或管理人驶离,或者及时通知相关行政机关作出处理,做到“还路于民、还位于民”。