

三方协作！ 广州“法院+人社+工会”联动机制启动

打通“预防-调解-仲裁-诉讼”全流程

文/图 黎秋玲 张雅慧 张钊

凝聚合力护权益！2025年9月26日下午，广州市中级人民法院、广州市人力资源和社会保障局、广州市总工会联合举办新闻发布会，共同签署《关于联动高效化解劳动争议案件（纠纷）的工作意见》（以下简称《联动工作意见》），标志着广州“法院+人社+工会”劳动争议多元化解联动机制正式建立并运行。

三家单位联动建高效通道

本次发布会以“全链条高效化解劳动争议”为主题，旨在通过机制创新与典型示范，提升劳动争议化解效能，保障劳动者合法权益，优化法治化营商环境。

据介绍，《联动工作意见》依据我国劳动法、劳动争议调解仲裁法、工会法等法律法规制定，明确建立“法院+人社+工会”联动调解机制，推动“预防—调解—仲裁—诉讼”全链条管理，整合资源、凝聚合力，实现劳动争议多元化解、实质化解。

三项创新机制筑牢联动基石

该工作意见聚焦劳动争议化解效能提升，构建多项突破性创新机制。

一是“深层次”联动对接机制。以市一级为核心搭建“法院+人社+工



一、闭眼休息一会儿遭开除？

法院：公司违法需赔偿

2021年3月，余某入职某零售公司担任店长，负责管理该公司位于某商场的门店。2024年9月26日，公司以“店内有顾客时余某闭眼休息遭投诉”等为由，认定其工作失职并解除劳动合同。余某辩称，自己并未睡着，仅是太累闭眼休息了一下，短暂闭店也是因为需要上厕所，认为公司系违法解约，遂成讼。

法院审理查明，余某当日连续工作超8小时，公司未安排人员顶岗和换班，公司提供的时长2秒的视频里，不足以证明余某处于长时间睡眠状态，也无法证明影响正常工作和经营。判决余某不构成过错，某零售公司解除劳动合同缺乏事实及法律依据，属违法解除，应当支付赔偿金。

本案对遏制企业滥用解雇权、切实维护劳动者休息休假和健康权益具有示范作用，有利于引导用人单位树立人性化管理理念，共建和谐劳动关系。

二、快递员多次私拆包裹被解雇

法院：系合法解除

赵某系某速运公司快递员，在职期间多次私自拆开快递包裹，且未按规定及时向公司上报。2023年8月，公司查实赵某违规行为后，向赵某送达《解除劳动关系通知书》，解除双方劳动合同。

赵某不服，主张其拆开的涉案包裹均为空包，公司以此解除劳动关系系违法，遂诉至法院，要求公司支付违法解除劳动合同赔偿金。

法院审理时明确，《快递暂行条例》中已明令禁止任何单位或个人私

自开拆、隐匿他人快件，这是快递行业基本法律底线。无论包裹是否为空包，私拆均违反法律规定与公司制度，赵某多次实施该行为且未上报，已构成严重违纪。最终法院判决，驳回赵某的诉讼请求，认定速运公司系合法解除，无需支付赔偿金。

此案明确，遵守职业准则与规章制度是劳动者的基本义务，快递从业人员需严格保障快件安全完整；用人单位据此对严重违纪员工行使解雇权，属合法行使用工自主权，司法予以支持。

三、孕期遭“不明调岗”后被欠薪

法院：医院违法，需付补偿

2021年4月，程某入职某医院任现场咨询岗。2022年8月，程某处于孕晚期时，医院通知其于当年9月调至新岗位，但未明确告知新岗位的具体工作内容及工资标准。

因对调岗事项存疑，程某拒绝到新岗位报到，医院随即以“旷工”为由扣发其工资。程某以医院拖欠工资为由，发出《被迫解除劳动关系通知书》，离职后诉至法院，要求医院支付工资差额及经济补偿。

法院审理认为，依据《女职工劳动保护特别规定》，用人单位不得因女职工怀孕降低其工资。医院对孕晚期的程某调岗，既未充分考虑其怀孕特殊情况，也未明确新岗位核心信息，已侵害“三期”女职工权益；且双方未就调岗协商一致，医院认定程某旷工缺乏依据，同时查明医院存在多次未足额支付工资的情形。

最终法院判决，某医院需向程某支付工资差额及经济补偿。此案明确司法对“三期”女职工的特殊保护立场，警示用人单位不得借调岗变相降低女职工待遇，需依法保障女职工孕期、产期、哺乳期合法权益。

两条新线开通倒计时， 大湾区城际铁路“成网”在即

解密广州东环城际、琶莲城际设计建设的幕后故事

文/严艺文 穗铁宣

广州东环城际铁路（番禺-琶洲-白云机场北）、琶莲城际铁路（琶洲-广州莲花山）开通已进入最后倒计时。这两条开进广州中心城区的城际铁路，将改写大湾区城际铁路版图，实现由“线”到“网”的飞跃，让大湾区“一小时生活圈”成为日常，为区域一体化发展注入强劲动力。

将时速160公里的城际铁路驶入广州琶洲、金融城等核心区域，绝非易事。两条新线的设计建设，开创了多个世界和国内第一，一体化打造多线换乘大站、CBD站城融合枢纽，将接通多条城际铁路，造就交通、商业、城市的多赢，为大湾区经济发展和城市群融合提供坚实支撑。

城际进城，三重挑战

广州东环、琶莲城际铁路都是进入中心城区的线路。广州地铁集团广东珠三角城际轨道交通有限公司（以下简称“珠三角公司”）介绍，在市区建城际，相比在城市外围建设有三大挑战。

一是线位选择及车站选址较为复杂，需与既有国铁线路、地铁、管网、道路、机场、居民区、城市建筑（构）筑物等深度融合，同时站点也要与城市公共交通系统“无缝衔接”，无形增加了整体设计难度。

二是对既有结构保护要求较高，城市外围建设铁路项目常采用地面路基或桥梁形式，而市区范围内受城市景观和国土空间等制约，则以地下隧道形式穿越建筑密集区，对既有建筑（构）筑物保护也极大增加了施工难度，安全风险和

技术难度呈几何级增长。

三是市区建城际要克服场地受限、噪音干扰及粉尘污染受控、排废及管线保护难度大、交通疏解等特殊因素，采取全围蔽、分时段统筹施工，最大限度减少对城市交通和市民日常生活的影响。

穿江过铁，精细安全

广州东环城际：毫米级沉降下穿八号线

为了攻克以上三大挑战，珠三角公司制定切实可行的设计和施工方案，对方案严格把关。其中，广州东环城际隧道全长约45公里（含地下站），4次穿越珠江，下穿2条铁路，与10条既有、在建地铁线交叉或邻近，下穿15条高速公路和国、省道，穿越多个居民区，是珠三角城际线网中最长且条件最为复杂的隧道。

广州东环城际隧道、琶莲城际隧道在琶洲站附近累计三次下穿正在运营的广州地铁八号线，沉降必须控制在毫米级，盾构穿越施工安全风险和压力极大。珠三角公司提前组织设计、施工单位进行详细地质勘探，精准掌握岩土参数，最终实现安全穿越，未对地铁八号线运营造成任何影响。

琶莲城际：盾构开创世界和国内首次

琶莲城际全线关键控制性工程——琶洲站-贝岗竖井区间盾构隧道，在国内首次将直径13米级盾构应用于复合地层中的500米极小半径曲线施工。大盾构在紧邻广州国际会展中心

心的琶洲站进行到达接收施工，外部环境敏感复杂、安全风险大。珠三角公司组织研发了国内外最大直径钢套筒盾构接收技术，是世界首次在14米级大钢套筒进行盾构接收，再次拓展了始于广州地铁的盾构钢套筒接收工法的应用范围。

依托琶莲城际盾构施工的科研课题《珠三角地区复杂条件下盾构掘进风险精细化智能管控技术及应用》，经院士专家组鉴定整体达到国际先进水平、局部达国际领先水平，获评中国安全生产协会第五届安全科学技术奖三等奖。

枢纽连接，无缝换乘

琶洲站：多条城际、地铁一体化设计建设

琶洲站是广州东环城际铁路、琶莲城际铁路、广州地铁十一号线（环线）、八号线的交汇点，未来还有佛穗莞城际铁路经过。车站将多条轨道交通线路在有限的地下空间内分层布设，确保隧道结构安全互不干扰，并预留与佛穗莞城际的换乘通道。琶洲站实现了城际与地铁的便捷换乘，开通运营后可在车站非付费区直接换乘。

科韵路站：上盖打造金融城综合交通枢纽

广州东环城际铁路科韵路站位于广州国际金融城，与地铁五号线交汇，上盖建设地上四层、地下五层的金融城综合交通枢纽，实现站城融合高效换乘、交通商业共融发展，是城市CBD内集多种交通方式和商业开发于一体的代表性综合枢纽。



作为金融城起步区内唯一换乘枢纽，构建多模式一体化交通换乘系统，汇聚城际、地铁、公交、的士、自驾等多种交通方式，无缝衔接城市地下空间、都市绿化平台，实现高效立体、站城融合的空间流线。

白云机场东站：T3轨道交通枢纽将实现“零换乘、一体化”空铁联运

T3轨道交通枢纽是集高速铁路、城际铁路、城市轨道等多层次、一体化的机场综合交通枢纽，不仅畅通了机场对外道路交通，优化完善机场内部交通组织，更创新性地在轨道交通换乘大厅中嵌入值机功能，乘客下车即可值机，真正实现“零换乘、一体化”空铁联运。

正线引入广河高铁、广珠（澳）高铁、芳白城际、广州东环城际“两高铁、两城际”。车站基坑总占地面积14.23万平方米，相当于20个足球场面积总和。

和，被誉为国内“超级基坑”。

四网融合”纵深推进

以服务旅客为中心。广州地铁集团从规划设计入手，新建13座城际车站中7座与地铁便捷换乘，“城际环”与“地铁环”在琶洲站交汇衔接，联通白云国际机场、广州南站构建空铁联运体系。

建成“公轨交多元支付+铁路12306”双票务系统，实现多元支付城际铁路全覆盖，广惠城际北延线惠州北站与国铁安检互认，城际铁路与地铁同站换乘“单向免安检”，提升跨网出行效率，旅客“随到随走”。

以提质增效为抓手。深化“轨道+”价值链，新建线路串联广州琶洲经济开发区、国际金融城、天河智慧城等多个重要组团，服务广州活力创新发展。吸收借鉴不同制式轨道交通建设成果，可借鉴可复制样板。

实现“四网编组混跑”，线网运行更灵活、更节能、更环保。

以车辆统型为重点。广州地铁集团牵头起草编制全国首个地方自主运营的动车组管理办法——《粤港澳大湾区动车组管理办法（试行）》，经广州铁路监管局、省交通运输厅联合发布实施，填补大湾区城际、市域动车组设计定型、上道许可和技术管理空白，创新具有粤港澳大湾区轨道交通特色的动车组统型以及互运、互联、互通、互维管理模式。

以共建共享为支撑。立足全省铁路“一盘棋”，充分利用自身技术经验优势，为广惠城际北延线等接入珠三角城际线网提供技术服务，友好协商接入规则，实现资源共享，壮大线网规模效应，促进广东省城际铁路一体化、网络化运营，也为不同建设主体、不同运营主体、不同制式轨道交通互联互通，探索提供可借鉴可复制样板。