破解城市停车难

共享停车遇难题

视觉中国

本报记者 **付丽丽**

柴米油盐酱醋茶，开门七件事。如今，又多了一件事，还是一件犯难的事，那就是停车。尤其是生活在大城市的人们，无论是上班下班还是出门办事，开车“一位难求”经常令人头疼。

北京为解决这一难题，出台了《北京市机动车停车条例》（简称《条例》），于今年3月30日获北京市人大常委会表决通过，5月1日起正式施行。这是北京首部停车治理的地方性法规，其最打眼之处就是首提“共享停车”概念，即“推进单位或者个人开展停车泊位有偿错时共享”。

然而，“共享停车”刚刚实行一个多月，记者在调查中却发现，曾经是共享停车位试点的一些社区，如今“名存实亡”。很多“共享车位”的字迹已经模糊不清，停车场内空置的共享停车位已经被车主上了地锁，有的甚至有两把地锁。“共享停车”真就那么难？究竟难在哪儿？难题是否能破解？

不可能一夜之间实现完美“共享”

“《条例》鼓励有偿、错时，共享、利用停车泊位，将公共建筑的机动车停车设施向社会开放，以缓解停车难问题。从宏观上讲，这些措施对有效配置停车泊位资源的供给非常有利，是好事。”6月10日，同济大学交通运输工程学院教授张轮在接受科技日报记者采访时说。

然而，张轮表示，从微观上说，《条例》之所以难实施，有管理细节的控制、激励机制的设计、公共产品服务的规划等一系列的技术问题，以及来自管理部门和百姓的心理接受程度、理解差异、风险评估等非技术因素，并非一纸法令就能让停车泊位在一夜间实现完美“共享”，肯定会有个发展、完善和接受的过程。

张轮分析，目前难以实施的原因是多方面的：技术方面，有找不到停车泊位、通车计时不精准的问题；管理方面，有借方由于种种原因超时使用，而泊位车主反而无法停车的矛盾；心理方面，则存在对新鲜事物接受程度不一样等情况；再就是对共享车位所获收益的不敏感，很多车位拥有者不愿意为这点“小钱”给自己增添麻烦。

一位共享车位的车主就表示，共享车位每小时收费6元，其中车主可分得六成的收益，也就是3.6元，一个月他通过共享停车最多挣60多元，小区每个车位每月的租金是180元，共享停车的收入对他来说并没有什么吸引力。

张轮认为，尽管原因众多，但最关键的问题，还是要在进行市场调节和收益激励的同时，加强宣传和教育推广，增强市民对公共利益的理解，以及对社会公共治理进行有效参与的意识，号召单位和个人从加强公共资源的治理、提高城市管理水平、帮助别人排忧解难这个高度来认识“共享车位”，让车位拥有者充分认识体会自己既是奉献者，也是受益者。

至于“共享停车”能否推广下去，张轮表示，还要研究在一些细节问题上，是否能找到比较有效的解决方案，但这一缓解大城市停车难的思路还是值得肯定的。

借鉴他山之石盘活资源存量

有专家表示，在欧洲，有很多城市也曾遇到过停车难的问题，事实上，停车难是世界各大城市正在面临的问题。这些城市都在不断寻求因地制宜的解决办法，寻找一条适应不同城市特点的停车之“道”，英国伦敦便是典型一例。

张轮介绍，在伦敦，利用网站或者手机应用提前安排停车已经是不少人的习惯。“共享车位”的模式让停车位的资源提供和停车需求之间得到了共享和信息对称，车位存量得以有效盘活。作为拥有伦敦城中固定私家车位的居民区业主，可以将其车位的地理位置和可以短暂租借的时间发布在网上，通过共享闲置的停车位资源获得经济补贴。需要停车的车主们只需动动手指，通过网络支付，即可按时段、按日、按月，或是按过夜不过夜等多种组合，预约到机场、车站以及指定地点附近的车位。

他山之石可以攻玉。电子商务研究中心生活服务电商分析师陈礼腾坦言，目前，北京共享停车在使用过程中较为突出的问题，是停车位资源的合理分配问题。由于共享停车的停车位多属于现有资源，有着固定的归属，资源调配起来要复杂很多。因此，他建议，要解决此问题，首先需要一套行业标准化服务规范，明确车位权属、收益分配、超时停车处罚等关键问题。此外，就是技术服务要跟上用户需求，能对每个停车位进行高效精准的调配。

“除了共享停车，国际上解决停车难还有一些空间和土地综合利用开发的案例。当然，任何政策和方案的实施，都是有其特定的地域和历史的约束，以后可行的现在不一定可行；一个地方可行的，换个地方也不一定可行。解决停车难问题，也需要因事因地制宜。”张轮强调。

技术和非技术两种办法共同发力

陈礼腾认为，共享停车是较为典型的共享经济，尽管目前存在诸多问题导致其发展不顺利，但相信随着技术不断进步与制度的不断规范，共享停车会迎来不错的发展。

“解决方案也需要通过技术和非技术两条路径共同完成。”张轮说，技术路径，主要是解决共享泊车不方便的问题，可以通过GPS的使用，以及停车APP功能的优化，进行共享车位的“精细化”管理。同时，可以借鉴采用国外常见的“代客泊车”来提高管理服务水平，在可以提供这种服务的地域，通过车路通信技术或者动态信息板进行路径诱导等，从而实现高效精确的共享停车管理。

而非技术路径，则主要是解决不愿意共享的问题。张轮建议，可以依赖制度设计，比如，除了经济收益的激励，还可以设计一种类似于公民义务献血的制度，出借次数多的车位拥有者，在自己需要使用车位时，优先得到车位的可能性更大，使用共享车位的“级别”也高；还可以进行定价策略的优化，通过动态价格来分配车位、优化利用率等。

专家认为，共享停车作为一个新兴的概念，在移动互联网发展渐已成熟及物联网建设全面推进的大背景下，已具备发展基础；从需求来看，也具备市场。共享停车如果进一步提高普及度，可以在一定程度上缓解停车压力，但根治停车难的问题仍需从顶层规划方面着手，包括合理的城建规划与停车场位置选取及空间利用设计等。

相关链接

多措并举 精心管理城市停车

对于停车场、停车行为的管理，伦敦有十分严格、细致的法律条文。仅对于停车场建设和停车管理，除了可以参考一直沿用且不断更新升级的《交通和停车的一体化管理细则》之外，还有街道停车、非街道公共区域停车等多种管理条例。

伦敦对于停车场以及停车位的规划和建设也有严格的设计和建设标准。对于公共停车、残疾人车位、宾馆和娱乐场所、办公区域、应急停车、货物装卸、超市配送等，均有指导性的车位面积和人均车位数的设计标准。在城市交通管理以及街道设计的过程中，也都有精细的交通区划、临时停车港湾的设计和建设指导性建议。

“不仅如此，伦敦还积极鼓励公共交通出行，以减少对小汽车的依赖和使用。”张轮说，目前，伦敦拥有世界上最为发达的公共交通基础设施和服务体系。地铁四通八达，路面公共巴士运行密度大、服务水平高，黑色宽敞的出租车更是这个城市一道靓丽的风景。

在城市周边，有很多的公共停车场P+R设施，停车定价便宜，和市中心的停车费拉开差距，鼓励出行者将私家车或者摩托停在郊外，然后换乘公共交通方式出行。

再就是收取拥堵费，以及对所有车位全部开放招租等，通过利用经济杠杆对有限的空间进行调节。作为世界上最早实现拥挤收费的城市，开车进到伦敦市中心收费区需要支付每天11.5英镑的费用。原则上街道上不允许停车，但是，在一些特定的时间段，街道会开放，来服务附近的居民和旅游者。

图个明白

故宫文物医院首次对外开放

6月9日，恰逢我国一年一度的“文化和自然遗产日”，故宫文物医院迎来了第一批40名预约观众。据故宫博物院介绍，这是故宫文物医院首次对公众试行开放；与此同时，面向社会公开招聘的文物医院志愿者经过层层筛选和专业培训后正式上岗。图为预约观众在故宫文物医院志愿者们引导下近距离观看修复师进行古书画文物的修复工作。

新华社记者 **刘潺**摄

渔光互补谱写新“渔光曲”

江苏省泗洪县魏营镇的“渔光互补”项目通过水库光伏发电和水面河蚌养殖，打造清洁能源和珍珠加工等产业互补发展模式，提高资源利用率，谱写经济发展的“渔光曲”，进一步助力乡村振兴。图为6月9日，空中俯瞰江苏省泗洪县魏营镇先锋水库的“渔光互补”项目。 新华社记者 **陈君清**摄

机械化农业迎夏收

近几年，山东省淄博市临淄区推行粮食生产社会化服务，协调农业合作社，帮助农民在耕、种、管、收等环节实现农业机械化。当地农民王熜之从2010年至今先后流转来600多亩土地。这个夏天，王熜之使用各种农业机械，用几天的时间完成了小麦收割、烘干入库和玉米直播、施肥。图为6月7日，王熜之与妻子准备直播玉米。 **新华社发（崔立来摄）**

中科院培育出银鲫新品种

6月8日，记者从中国科学院水生生物研究所举行的发布会上获悉，该所桂建芳院士团队培育出高产异育银鲫新品种“中科5号”，未来三年有望推广应用区域覆盖我国鲫鱼所有养殖区域，实现目前养殖鲫鱼品种的更新。图为6月7日，在“中科5号”苗种生产基地，工作人员在测量银鲫鱼苗生长情况。 新华社记者 **金立旺**摄

扫一扫
欢迎关注
科技视点
微信公众号

中国科普产值达千亿元 但人才缺技术弱

科普产业能在新风口站稳吗

第二看台

本报记者 **刘 垠**

目前，我国科普产业产值规模约为1000亿元，主营科普的企业约有375个左右，主要分布在京津冀、长三角地区以及广东和安徽等地。

日前，中国科普研究所发布最新科普学术创新成果——《我国科普产业发展研究报告》（简称《报告》），在对我国部分省区的科普产业进行初步调查后得出上述结果。中国科普研究所研究员、科普产业研究课题组副组长郑念说，调研发现，这些科普企业普遍存在规模小、技术弱、人才短缺的问题。

产值规模可观 多数企业羸弱

中国科普研究所所长王康友指出，公众科普需求的满足与科普产业的发展密不可分，此次报告调查分析了中国科普产业现状和发展趋势。

如今，我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。“这个主要矛盾在科普中表现为，社会和公众的科普需求与科普发展不平衡不充分之间的矛盾，呈现出公益性科普事业与经营性科普产业的不平衡发展状态。”王康友表示，促进科普事业与科普产业并举，是从国家战略角度对新时期科普工作提出的新要求。

《报告》显示，我国科普企业发展较快且有一定规模的业态主要有：科普展览教育业、科普出版业、科普影视业、科普网络信息业等。

“中国科普产业的发展仍处于起步阶段，但公众和市场对科普产品的需求日益增大，部分科普产业发展态势良好。但产业发展中存在政策法规虚置或缺位、科普产品有效供给不足、科普企业小散弱等难题。”郑念直言，科普产业过分依赖科普事业发展，《科普法》等相关法规政策虽都强调科普事业与科普产业并举，但缺乏具体的细则和落实文件导致难以落地；科普产业发展的制度基础缺失，如缺乏科普产业认定和认证制度，科普产品技术规范和标准体系没有建立……

“此次调研的375家科普企业，主要分散在10个省，产值规模上亿的企业数量较少。同时，科普企业创新缺少重大项目支撑，高端经营性科普人才匮乏，尤其缺乏科普产品研发和科普服务类专业人才。”郑念告诉科技日报记者，科普企业普遍存在散、缓、小、弱的特点，产业集聚度偏低；大部分科普企业生产能力和销售渠道单一，缺乏特色和优势。

发掘产业潜力 探索运作机制

《报告》指出，科普展教业是当前科普产业的主要业态，预计年总产值约为50亿元。2016年，我国有各类科普场馆1393个，全国各级科普基地39756个，还有大量面向社会开放的与科普相关的机构设施。

“当前，涌现出一批产值亿元以上的科普企业，如上海智慧圆科普教育设备有限公司、合肥安达创展科技股份有限公司等。”郑念说，新兴的科普读物、科普动漫和影视产品、科普游戏备受公众青睐。

值得注意的是，许多学校开设了以研究性学习和通用技术课为主的科学课程，并通过建设校园科技活动室和创客空间等形式开展科技实践活动，这些都需要大量的科普教育设备、教材与教具，科普产业发展潜力由此可见一斑。

在郑念看来，北京、上海、江苏、安徽等地已具备了培育和发展科普产业的良好基础和优势，集聚了一批社会化、市场化的科普机构。比如果壳网、上海科教电影制片厂等，仅果壳日历一个产品的年销售额就超过1000万元。

那么，国外的科普产业发展是怎样的一番景象？“发达国家企业的科普大多呈现产业性质，把科普融于企业的发展战略之中，通过科普提升企业的品牌价值和社会形象，履行社会责任。”郑念称，国外企业开展科普工作令人称道的经验是，通过积极培育多元化的科普投入主体和竞争性的资助机制，促进科普产业的发展，如美国的苹果公司、IBM、摩托罗拉公司等，都通过建立科普基金会和创建科普场馆等形式来提升企业品牌形象。

值得关注的是，发达国家通过企业做科普来助力科普产业发展，更深层的原因在于，这些国家具有相关的税收制度，即企业或自然人向基金会和科普活动等公益活动捐款，可享受减免税款优惠。

为此，《报告》建议，中国应在宏观层面规划引导，适时研究修改《科普法》及相关政策法规，为科普产业发展提供政策保障；发挥市场调节功能，探索适应中国科普产业市场发展的运作机制。而对企业来说，应创新技术和产品，扩大聚集带动效应，实现规模发展。