
共享停车：地方治理的生动实践

珞佳

停车难是大部分国家发展到一定阶段都会面临的棘手问题，二十世纪二十年代的美国、五十年代的西欧国家、六十年代的日本和七十年代的新加坡，无一例外，都曾被停车问题困扰。随着我国机动车保有量的快速增加，停车矛盾日益凸显，尤其在中心城区和老旧小区，一位难求普遍存在，停车问题已经成为影响居民生活、阻碍城市发展的公共问题。应对这个难题，世界各地采取的通用办法主要有限制机动车拥有和使用、提升公共交通效率、增加停车设施供给、提高停车费率等。近些年，在共享经济的带动下，共享停车理念逐步成为共识，不少地方在推进过程中打破障碍、打通闭环，取得了一些突破性进展。从目前的进展情况来看，在更大范围内实现停车共享，既要有技术手段的支撑，也离不开协商共治的治理基础。

用共享思维解决停车难问题

共享经济的核心是短暂让渡闲置资产的使用价值，实现资源的重复交易和高效利用。从这个角度来讲，共享并不是现代社会独有的产物，在农耕经济时代，农户间共享农具、协作生产都是共享的实践形式。不同的是，信息技术尤其是移动互联网的大规模普及，让共享在更大范围内成为可能。最近几年，以共享单车、共享充电宝、共享雨伞等为代表的分时租赁走进日常生活，民宿、滴滴的出现让人们住宿和出行有了更为丰富多元的选择。

共享经济的蓬勃发展为解决停车问题提供了全新思路。一直以来，划设道路停车泊位、建设公共停车场是缓解停车难的主要办法，然而，道路资源、土地资源毕竟有限，在很多城市，机动车年均增长率远远超过停车设施供给增加率，这一客观现实决定了必须从泊位高效利用的角度求突破。分析车位供需矛盾可以发现，城市不同功能场所在泊位需求方面往往存在时间上的互补性，比如，商圈、企事业单位、医院等区域白天停车难度大，夜间闲置率高，居民小区则相反，白天闲置率较高，夜间需要见缝插针找位置。如果能有效盘活一个区域内不同功能场所的停车资源，通过各类既有资源的共享利用，提高停车位的周转率和利用率，就可以大幅增加停车资源供给、均衡停车供需关系，缓解停车难。

推动共享停车理念落地，北京、上海、深圳、南京等地先后出台了指导意见，推出了系列具体措施。今年5月，国务院办公厅发布发展改革委等部门《关于推动城市停车设施发展意见的通知》，明确提出鼓励停车资源共享，这意味着共享停车成为国家顶层设计。综合国家和各地的政策措施可以看出，共享的主体主要有三个方面，一是机关、企事业单位，在加强安全管理的前提下，向社会开放停车设施。二是商业设施、写字楼、旅游景区、体育场馆等停车设施，可以在空闲时段向社会开放。三是居住社区，在保障安全和满足基本停车需求的前提下，可以错时向社会开放停车设施。在共享理念和相关政策指导的共同推动下，各地开展了各具特色的共享停车实践。

小步快走的共享停车实践

党政机关、事业单位的停车资源最先被挖掘出来。2020年4月，苏州第一批1359个停车位向社会开放，今年又推出第二批对外开放18家停车场，提供共享车位924个。南京把推进车位共享作为“为群众办实事”的重点项目，从今年10月起，市城管局率先拿出全机关20%的车位，供附近居民每天晚间和节假日停车。截至目前，全市机关事业单位约22个院落，市属14个集团76个院落或停车场，区级机关315个事业单位，各区国企单位33个停车场对市民共享车位，到11月底，已经有近3万个车位对市民共享。

尽管在实践中最先得通，但党政机关、事业单位、国企停车资源实现共享，远不是把院落打开这么简单。以南京的推进过程为例，不断调整政策、优化程序、打通堵点，才得以让共享在实践层面成为可能。首先是停车场备案的问题，机关单位的专用停车场划出车位共享，要按照公共停车场的相关要求办理备案手续。根据以往的规定，必须有土地证才能备案，考虑到机关事业单位土地产权的多样性，南京出台新政，明确可以用机构代码备案，大大拓展了可以开放的场所类型。其次是钱到哪里去的问题，机关、事业单位取得的共享停车收益属于国有资产有偿使用收入，应按照“收支两条线”要求全额上缴财政，由于之前没有这一类收费项目，市财政局在财政清分系统中增设新的收费科目，打通收费通道。此外，还涉及价格核定，共享停车位怎么收费，也要经过严格的程序才能确定。这项工作的落地，离不开发改委、财政局、房产局、交通运输局、城管局等多个部门的共同参与，每个环节的打通，都是一项制度创新。

打开机关单位院落尚且不易，推动居民小区的车位共享更复杂。在南京市浦口区，一些拥有公共车位的小区与周边有停车需求的单位签订长期协议，允许车辆白天时段停放在小区，初步实现了片区内的局部共享。深圳从社区范围求突破，制订出台社区停车共建共治共享指导意见，要求由街道协同社区组织、协调、引导停车位供需单位就停车共享事宜进行磋商，确定共享车位数量、位置、共享时段、收费价格、收费方式以及违约处理办法等。杭州的步子曾经迈得很大，2018年，由第三方停车服务企业运作，重点整合老旧小区停车资源的“共停”APP上线，车主通过系统预约即可以实现共停。用科技赋能的愿景很美好，然而由于盘活车位数量有限、居民不理解等因素，共享的大面积应用仍然难以实现。

推动技术和社会的深度耦合

前几年，当共享单车快速涌入的时候，人们既享受了共享带来的诸多便利，同时也看到了随意摆放、恶意损毁等一系列治理乱象。如何管理好海量的单车，成为管理者面临的全新考验。滴滴、快车深刻改变了人们的出行方式，但从政府角度讲，必须设定规则，让企业在乘客安全、司机准入等方面承担起应有的责任。因此，技术仅仅是达成共享的基础，推动共享发展的深层力量是规则、秩序与信任。

共享停车的持续发展，离不开技术的强有力支撑。要实现计时收费、车牌自动识别、车位感知、路径诱导等功能，必须对传统停车场进行智慧化改造，车位信息系统、收费系统等软件的建设布局也至关重要。只有把区域内所有公共停车泊位信息接入智慧共享停车平台，形成停车数据一张网，才足以支撑停车共享。

在更大范围促进停车资源共享利用，考验着我们的治理智慧和治理能力。在资源统筹方面，与完全市场化的共享经济形态不同，停车资源供给方多元，整合开放不同类型的泊位资源，既要在制度政策方面打通闭环，也要大力发挥市场的力量，培育第三方停车服务企业。多元主体协商方面，车位共享不同于车辆共享，后者只要车主同意，而前者则需要小区物业与业主的同意，在一些地方的指导意见中明确提出，全体业主共有的住宅小区开放内部停车设施，要通过业主大会决议。在这种情况下，缺乏协商基础的小区，很难在这方面达成一致。共享车位后续怎么管理方面，车辆停车超时未离开，是否可以通过提高价格或与个人信用挂钩的方式来调节，还需要进一步的配套措施。共享收益如何在车位所有人、物业、小区之间进行合理分配，如何避免外来车辆进入单位或小区停车场可能带来的财产、人身安全隐患等问题，都需要在实践中充分协商、不断突破。