

“开车十分钟，停车半小时”

——多地推“共享停车”缓解“停车难”

继网约车、共享单车之后，今年以来包括京沪穗等城市，在地方的停车管理条例或规定中，提出鼓励发展“共享停车”模式。一些单位或个人将专有停车位对外开放，并通过移动互联网平台进行分时出租，既增加收益，也方便他人。只不过，这一新模式要想发展壮大，还需要政府和社会的多方统筹。



缺口巨大 多地发文鼓励“共享停车”

国家发展改革委2015年发布的数据显示，我国大城市小汽车与停车位的平均比例约为1比0.8，而发达国家约为1比1.3。随着汽车保有量快速增长，国内停车位缺口超过5000万个。由此带来的后果是，在大城市高峰时段，“开车十分钟，停车半小时”不再是笑谈。

但另一方面，根据最新的停车普查数据，北京中心城区停车位缺口85万个，而夜间公建建筑闲置空余车位63万个。这意味着供需之间存在明显的信息不对称现象。

针对上述痛点，“共享停车”这一模式应运而生。去年下半年，上海发布《关于促进本市停车资源共享利用的指导意见》，提出政府机关、医院和高校等事业单位、国有企业

等在保障内部安全和秩序的前提下，应将内部停车设施错时对外开放，率先落实停车共享责任。根据计划，今年上海将建50个“共享停车”示范点。

今年7月份提交北京市人大审议的《北京市机动车停车管理条例（草案）》提出，个人或单位可以开展停车位有偿错时共享。居住小区在满足本居住小区居民停车需要的情况下，可将配建停车设施向社会开放。

8月初在网上听证的《广州市停车场建设和管理规定（草案）》提出，鼓励住宅停车场在满足本住宅区居民停车需求的前提下向社会开放，有条件的单位可以将自用停车场向社会开放。

政府的积极引导已取得一

知易行难 车位共享还要迈过三道坎

虽然“共享停车”的理念正在普及，但具体到实践上，还有不少的挑战待解决。

——协调存在较大难度。北京朝阳门街道办事处相关人士表示，该区域内具备停车资源的单位，大多数是国企总部和市级单位，出于安全考虑，向社会开放共享停车资源，存在为难情绪，协调难度较大。

“车位共享不像车辆共享，后者只要车主同意就可以了，而前者还需要与小区物业沟通，以免影响他人生活。”ETCP副总裁朱凯表示。上海的指导意见也提到，全体业主

共有的住宅小区开放内部停车设施，要根据业主大会的决议。

——信息化改造需要一定费用。车位共享，并不是只要把车位拿出来就可以了。还需要对传统的停车场进行改造，将车位信息接入云端，并通过各类APP接触消费者。

“共享停车的基础是智慧停车。”朱凯介绍，包括闸机、收费系统等软硬件在内，一个停车场的改造费用从几万元到几十万元不等。如何分摊这笔费用，需要各方进一步协商。

共建共享 缓解“停车难”需要政府社会居民合力

共享模式的出现，为缓解“停车难”提供了有益尝试。

市场调节是“共享停车”的重要驱动力。北京光大大厦有关人士表示，公司停车楼较早探索“错时停车”：工作日白天供写字楼用户使用，工作日夜间（18时至次日7时）和节假日全天向周边居民开放，每个车位收费300元/月。此举既缓解了周边居民停车难，又避免了资源闲置，实现了经济效益和社会效益的有机统一。

朱凯告诉记者，通过投资停车场的信息化改造，停车场类APP可以从车位利用率上升带来的增量收入中获得一

定分成。此外，还可以探索广告业务、汽车租赁等多种盈利模式。

企业愿意探索，也需要车主的配合。上海捷停停车的汤传硕经理表示，共享资源的开发利用，涉及很多细节。例如夜间空闲的车位，白天要还给业主使用。遇到车主超时停车，系统会提前发送提醒短信。如果车主多次超时停车，会被系统扣除信用分。社会诚信体系的建设，是资源共享的一大关键。

政府方面，各地纷纷开展的立法工作为“共享停车”提供了基础保障。北京市交通委

停车管理处处长穆屹认为，推进共享停车，未来可充分利用“互联网+”的整合能力，通过建立公共信息管理服务平台，整合城市的停车资源。从停车规划、投资、建设、验收、运行、执法等多个环节，做到信息摸得清、问题解决准。

“这样做的核心是提高政府的治理能力。”穆屹说，停车问题错综复杂，涉及多部门、多利益群体。以停车公共信息管理服务平台为载体，做到政府引导、市场运行、市民受益，是未来值得探索的方向。

据新华社

中国进入太空第一人：杨利伟

2003年10月15日至16日，38岁的杨利伟搭乘“神舟”五号飞船，在太空飞行14圈，历时21小时23分，完成中国首次载人航天飞行。

军事科学院研究员关冷说，杨利伟的“第一次”，也是中华民族的“第一次”，实现了中华民族的千年飞天梦想，使得中国成为继苏联、美国之后第三个能够独立开展载人航天活动的国家。

“其实这个‘第一次’绝不仅仅属于我，更属于共同奋斗的航天人，属于国家和民族，甚至属于全人类。”杨利伟说，“是无数人经过几十年的奋斗，无数人的很多次才造就了这个‘第一次’。”

成为航天员之前，杨利伟是一位拥有1350小时飞行经验的强击机和歼击机飞行员。在长达两年的严格选拔中，他幸运地同其他13人一起从参与选拔的1500名现役飞行员中脱颖而出。战友对他的评价是：身体好、爱钻研、肯奉献、协同意识强。

加入航天员队伍后，迎接杨利伟的是更加严酷的训练。离心机，像一只巨大的铁钳，紧紧夹住旋转舱，在圆形的超重实验室里飞速旋转。超重值逐渐加大到自身重量的5倍、6倍，直至8.5倍，在这泰山压顶一般的“人造重力”压迫下，一般人会感觉眼前发灰、发黑，意识逐渐丧失，

甚至危及生命。按规定，航天员训练时如果感到压力难以承受，就可以按下警铃按钮叫停。但是，在无数次煎熬中，他从来没有碰过这个按钮！

“战胜不了自己，怎能征服太空？”抱定这个信念，杨利伟毅然闯过重重难关。

2003年初，选拔中国首次载人航天飞行梯队的序幕拉开了。最后几次模拟考核，杨利伟几乎没出什么错。

执行首飞任务前，心理医生问杨利伟：“如果让你首飞，你的心情会怎样？”他沉思片刻，坚毅地回答：“我想，我会比平时训练更放松、更平静，因为我已经做好最充分的准备！”

如今，特级航天员杨利伟还兼任中国航天员科研训练中心副主任、载人航天工程航天员系统副总指挥等职务。

2003年11月7日，中共中央、国务院、中央军委授予杨利伟“航天英雄”荣誉称号和“航天功勋奖章”。

2014年9月15日，太空探索者协会第27届年会在北京闭幕，杨利伟被授予列昂诺夫奖。列昂诺夫奖是用苏联航天员列昂诺夫命名的奖项，授予贡献突出的航天员。列昂诺夫完成了世界上第一次离开飞船进入太空的动作。

据新华社

建军90周年·军史上的第一

大熊猫“海子”23岁诞下龙凤胎

成最高龄“产妇”

新华社电 中国大熊猫保护

研究中心3日对外宣布，23岁大熊猫“海子”于7月30日凌晨在四川的卧龙神树坪基地成功产下一对龙凤胎，创下了大熊猫产仔和产双胞胎最高年龄两项纪录。“海子”的年龄相当于人类的80岁。

记者从中国大熊猫保护研究中心了解到，“海子”产下的第一仔为雌性，出生体重175克；第二仔为雄性，出生体重123.1克。目前，两幼仔健康状况良好。

据了解，通常雌性大熊猫在7—8岁性成熟，生育期持续12年，圈养条件下一般不鼓励20岁以上的雌性大熊猫参加繁殖。“海子”上一次产仔在19岁，产

下了一对双胞胎。

“为了照顾这位高龄‘产妇’，我们配备了专职兽医和饲养员，制定了科学的饲养管理方案。”中国大熊猫保护研究中心大熊猫专家李德生告诉记者，“海子”高龄产仔说明保护研究中心在饲养管理技术和繁殖技术上的科学性、先进性；接下来，保护研究中心将对其密切关注，确保母子平安，同时将以“海子”为例进一步论证大熊猫的繁育年龄范围。

夏季是大熊猫繁育高峰期。截至3日，中国大熊猫保护研究中心今年已有14胎21仔大熊猫宝宝出生，其中包括7对双胞胎。

内蒙古迈进高铁时代

新华社电 3日上午10时18分，内蒙古首列高铁D6980次列车

分，伴随着嘹亮的汽笛声，驶出呼和浩特东火车站，以250公里的时速驶向乌兰察布站，内蒙古自此正式迈进高铁时代。

当日开通运营的呼和浩特东至乌兰察布段高铁线路全长126公里，运行时间40分钟，设乌兰察布、卓资东、旗下营南、呼和浩特东共4个车站。开通初期，计划每日开行5对高铁列车往返于呼和浩特与乌兰察布，其中2对列车的运行区间向西延伸至包头。

呼和浩特东至乌兰察布段高铁属于正在建设中的张家口—呼和浩特高铁的一部分。张呼高铁于2014年开工，预计工期4年，

是国家中长期铁路网规划中“八纵八横”高速铁路主通道京兰通道的重要组成部分。张呼高铁未来将与在建的京张高铁连通，届时呼和浩特至北京的运行时间将由现在的6小时30分缩短至3小时。

据了解，内蒙古现有的进京铁路线路集（宁）包（头）铁路集呼段、张（家口）集（宁）铁路全段都属于客货混跑线路，货运能力受到旅客运输需求的制约。张呼高铁的开通运营，将进一步优化内蒙古中西部地区铁路网布局，在乌兰察布市至呼和浩特市间形成高速、普速、货物三条运输通道，有效促进内蒙古东部、中部、西部地区之间的互动与合作。