

羊城晚报讯 记者张闻,通讯员杨小阳、陆国韬报道:11月16日,佛山海关公布统计数据,今年前10月,佛山市外贸进出口总值5608.8亿元人民币,比上年同期(下同)增长7.4%,占同期广东省外贸总值的8.2%。其中,出口4710.6亿元,增长9.6%。前10月,佛山市外贸进出口总值5425亿元人民币,增长17.1%,其中,出口455.4亿元,增长22.3%。民营企业进出口一枝独秀。前

10月,佛山市民营企业进出口4046.7亿元,增长13.5%,占同期佛山市外贸进出口总值的72.2%;外商投资企业进出口1545.3亿元,占27.6%;国有企业进出口13.8亿元,占0.2%。对东盟进出口快速增长。前10月,佛山市对东盟进出口1171.9亿元,增长29.4%,较前三季度提高45个百分点;对美国进出口864.2亿元,增长1.8%;对欧盟进出口732.2亿元,增长5.2%;对南非进出口211.6亿元,增长

16.8%。同期,对“一带一路”沿线国家、RCEP成员国进出口分别增长19.7%、18%。劳动密集型产品出口形势良好。前10月,佛山市出口机电产品2391.5亿元,增长1.6%,占同期佛山市出口总值的50.8%。劳动密集型产品出口分别增长50%、36.9%、36.1%、11%。

佛山市政协深调研为缓解中心城区停车难寻觅良方

多管齐下调控停车需求 多措并举发展停车产业

文/图 羊城晚报记者 张闻 通讯员 陈勃冲

随着佛山社会经济的快速发展,居民汽车保有量逐年增加,中心城区停车难逐渐成为令佛山市民最头疼的问题。每年“两会”前夕,“停车难”更是政协委员反映的热点。为此,佛山市政协专题调研组正式就中心城区停车难问题展开调研,并于近日形成了《关于加快推进缓解中心城区停车难问题专题调研报告》(以下简称《报告》),《报告》建议,要系统考虑公交都市建设和应对停车问题之间互动关系,通过强化建设公交都市的导向、用市场化方式解决问题等方法,走出简单增加停车位应对停车问题的老路。



居民汽车保有量逐年增加,中心城区停车难逐渐成为佛山市民最头疼的问题



促进多种公共交通体系无缝衔接是缓解停车难的有效解决方案

【现状】

总量基本满足要求 但部分时段供不应求

本次调研组在中心城区选取“一节点两片区”。“一节点”指市第一人民医院,“两片区”指禅城片区和桂城片区,禅城片区是汾江路以东、人民西路以南、普君北路以西、同济路以北区域,桂城片区是南海大道以东、佛平路以南、桂澜路以西、南新一路以北区域)开展实地调研,为进一步分析中心城区停车问题成因和明确解决思路奠定基础。

通过实地调查,调研组对“一节点两片区”停车特征分析发现,根据普查数据,本次调研范围(禅城区与南海区桂城街道)停车位共有79.7万个,而在该区域登记的汽车总量为79.3万辆,停车位与汽车保有量之比,已逐步接近预期目标。然而,部分时间段的停车难问题较突出。节假日期间,禅城区核心区的商业区域停车位紧张,路外停车位使用率普遍在80%以上,周转率大于2.0;桂城核心区,其商业区的户外停车场除了家天下停车场外,其余商业区的户外停车场周转率与使用率均较高。

调查发现,内街背巷的车辆违停现象普

遍,存在大量不规范停车空间。在工作时段,商业区的违停车辆数在中午时段达到较高数量,中午至夜间违停车辆均保持在较高数量;住宅区的违停车辆数在夜间达到最高值,有的路段违停车数可达45辆;在节假日期间,大部分区域违停车辆从日间到夜间逐渐增加,到夜间达到最大值。违停车辆通常停放在内街巷道的消防通道上,存在较大的安全隐患。

在停车设施选择上,75.74%的市民表示可以接受机械式停车位,但不会优先选择,只有9.97%的市民表示愿意优先使用机械式停车位,约15%的市民则表示不愿意使用,主要原因是停车操作相对繁琐,且停车时间与取车时间均相对较长。经现场调查,部分机械式停车楼使用效率比较低,停车体验比较差,明显影响此类停车设施的推广和使用。

此外,调研显示,中心城区约有六成的市民,其停车后步行到目的地的距离在200米以内。市民就医时对停车距离会更加敏感,甚至不太愿意到邻近停车场停车。



在停车设施选择上,只有9.97%的市民表示愿意优先使用机械式停车位 黄佩莹 摄

【对策】

从需求满足向需求管理转变 解决短、中、长期停车问题

在解决办法上,《报告》开出“药方”,应坚持一张蓝图绘到底,在增加停车位供给上把握尺度,多管齐下调控停车需求,多措并举引导停车产业良性发展,为短、中、长期解决停车问题提供良方。

《报告》建议,要推动中心城区停车策略从“需求满足”向“需求管理”转变。树立停车问题作为次要矛盾的理念,走出简单增加停车位应对停车问题的老路。其中,要强化建设公交都市的导向,加大对公共交通的资金投入,促进多种公共交通体系无缝衔接,真正实现“公交优先”和“公交优先”;要改变简单满足停车需求的思路。开展中心城区配建停车位标准的高限研究,并用市场化方式解决问题。“停车位不属于公共产品,建议以市场化定价为导向,扩大市场调节停车收费的弹性空间,以促进停车产业可持续发展。”

《报告》也提出,要因制宜、适度供给,保持中心城区停车位“紧平衡”。中心城区停车配建标准,应遵循“适度满足基本车位,从紧控制出行车位”的原则,基本车位(一般指居住类)按照适度满足现状及未来车辆增长的思维制定标准,优先、基本保障市民回家有位置停车;出行车位(商业、办公等)则按照从紧控制小汽车出行需求的思路制定标准。此外,要注重临时措施和长期措施相结合,采取分类、错峰施划路内停车位的做法,在住宅区特别是老旧小区设立专用颜色标识,供机动车在夜间规定时段停放,白天则还路于民。《报告》也建议加快停车位配套政策落地,包括因地制宜在建筑退让空间设置停车位,利用闲置用地增设立体机械车库等。

《报告》也建议发挥佛山的多中心组团式城市空间优势,让停车空间需求在全市域范围内形成“大分散”布局,避免过度集中在中心城区;加快建立同疫情防控相适应的公交车运行监测调整机制,推进地铁工程建设,完善公共交通换乘系统和中心城区内非机动车道系统等措施。此外,要用好价格杠杆调节手段,提高执法严管力度,进一步消除执法“盲区”“模糊区”,重拳治理停车秩序。

值得一提的是,《报告》专门提出国资牵头、智慧先行,推动中心城区停车产业优先发展。逐步对全市路内停车位资源实行统一的国资经营管理模式,用经营收益反哺数据平台和立体车库投资建设。采取“肥瘦搭配”利益平衡方式,用好路内停车位收益,联动支持国资投资建设运营的路外停车场(库)。同时,要支持停车产业发展,创新金融政策支持等。

湾区新闻部主编/责编 文倩
美编 潘刚 / 校对 林霄

【病症】

需求供给存在矛盾 五大原因导致停车难

在停车难的原因上,调研组分析调查结果发现,五方面原因导致“停车难”问题长期得不到有效缓解。其中,从需求端看,小汽车的综合成本(拥有成本+使用成本)与人均收入的比值逐年降低。此外,为拉动内需,国家、地方持续拉动汽车消费,陆续出台了鼓励汽车购置和消费等一系列政策,进一步降低了市民购车成本,进而产生大量的停车需求。

从供给角度来看,目前,佛山市的停车供需不平衡,主要源于2010年之前因建筑物配建停车位不足所形成的历史欠账,短时间难以弥补。上述区域往往是城市建设高度成熟的地区,土地资源珍贵且价值高,难以提供足够的公共停车场建设用地,制约了停车设施的有效供给。

而从体制机制上看,佛山市虽然建立了公共停车场建设管理领导小组,但在实

际运行过程中的横向、纵向的沟通协调、统筹力度均不足,造成停车场建设管理工作实际推进难度较大。

从资源利用角度来看,停车泊位的时空分布不均衡影响其使用效率。夜间,商场、写字楼等社会公共停车场基本空置,而周边老旧小区车满为患;白天,医院、学校周边停车位严重不足,而周边住宅小区停车位则有大量闲置。此外,车辆停放时间偏长周转率偏低。

而从管理角度来看,“执法”与“收费”的弱化造成交通需求调控力度薄弱。部分区域执法主体不清,也缺乏合理的路内外收费比价关系,存在如路内泊位收费低于路外停车场的“倒挂”现象,不符合中心城区高于其他区域、路内高于路外、繁忙路段高于一般路段、拥堵时段高于空闲时段的收费原则。



解决停车问题要强化建设公交都市的导向