

潮汐式停车治理研究——以共和新路街道“停车联盟”为例

王若蓝^{1*}

(¹ 上海交通大学 国务学院, 上海市 200030)

摘要: 本案例基于协同治理理论以及数字治理理论视角, 剖析上海市静安区共和新路街道“停车联盟”实践。面对老旧小区停车供需的结构性矛盾, 街道创新构建“自管-网管-街管”三重治理体系: 通过内部空间挖潜、网格联动错峰共享、智慧平台动态管理, 形成党建引领下多元共治格局。该模式以制度设计平衡利益、以资源盘活释放效能、以数字赋能提升效率, 成功链接 32 处场库, 盘活 632 个潮汐车位, 为超大城市通过治理创新破解停车难提供了可复制的静安样本。

关键词: 潮汐式停车; 协同治理; 资源共享; 党建引领; 城市治理

DOI: <https://doi.org/10.71411/rwxk.2026.v1i6.1585>

Research on Tidal Parking Governance : A Case Study of the "Parking Alliance" in Gonghexin Road Sub-district

Wang RuoLan^{1*}

(¹ Shanghai Jiao Tong University, School of International and Public Affairs, Shanghai, 200030, China)

Abstract: This study employs a collaborative governance theory perspective to analyze the "Parking Alliance" initiative in Jing'an District's Gonghexin Road Street, Shanghai. Confronting the structural imbalance between parking supply and demand in old neighborhoods, the neighborhood innovatively established a triple governance system of self-management, grid-based coordination, and smart street management. By tapping into internal space potential, facilitating grid-based staggered sharing, and implementing dynamic management through a smart platform, it has formed a party-building-led, multi-stakeholder co-governance model. This approach balances interests through institutional design, unlocks efficiency by revitalizing resources, and enhances effectiveness through digital empowerment. Successfully integrating 32 parking facilities and activating 632 tidal parking spaces, it provides a replicable Jing'an Model for solving metropolises' parking challenges through governance innovation.

Keywords: Tidal Parking; Collaborative Governance; Resource Sharing; Party-building Leadership; Urban Governance

作者简介: 王若蓝 (1998-), 女, 上海, 硕士在读, 研究方向: 公共管理

通讯作者: 王若蓝, 通讯邮箱: 741559802@qq.com

引言

停车难是全球超大城市的共性顽疾，上海作为人口密度最高、经济最活跃的城市之一，中心城区土地资源约束与机动车快速增长的结构性矛盾尤为突出。老旧小区配套车位不足与商业办公区车位潮汐式闲置并存，导致静态交通资源配置效率低下。城市停车难的本质是空间资源有限性与时间分布不均衡的矛盾，不仅影响居民生活质量，还加剧交通拥堵与社区矛盾^[1]。在此背景下，潮汐式停车作为新型治理模式应运而生，其核心是利用不同功能区域的停车需求时间差，通过错峰共享提升资源利用效率，是多元协同与数字赋能相结合的治理创新^[2]。

本研究聚焦上海市静安区共和新路街道“停车联盟”实践，系统梳理其背景、措施与成效，剖析运行逻辑与成功动因，提出可复制推广的政策建议。

1 问题背景

共和新路街道位于静安区北部，常住人口约 10 万人，辖区内 78 个小区存在不同程度车位缺口，总缺口达 3021 个。多数小区建于 20 世纪 80-90 年代，未预见私家车普及趋势，内部道路狭窄、绿化带固化、非机动车占道严重，进一步压缩停车空间。回家找不到车位、出门挪不出车成为常态，部分车主占用消防通道停车，引发安全隐患与邻里纠纷，形成高密度居住—低容量停车困局^[3]。

2 治理措施

面对这一民生痛点，街道党工委牵头启动“停车联盟”项目，探索通过资源整合与制度创新破解停车难题。为系统解决停车问题，共和新路街道构建了“自管”“网管”“街管”“三重治理体系”，并提炼出“清、拓、治、联、享”五字要诀，贯穿资源整合全过程，从空间利用、资源联动、智慧治理三个维度发力，逐步缓解辖区停车供需矛盾。

2.1 “自管”为先：挖掘小区内部潜力

“自管”模式聚焦于小区内部资源挖潜，提升存量资源使用效率。通过“清障碍、拓空间、优治理”三部曲，让有限的小区空间发挥最大的停车效益。

针对小区内私占车位问题，街道以“周四行动日”为契机，联合居委会、物业、综合行政执法队开展联合整治，重点清除私装的车位地锁、长期侵占车位的“僵尸”非机动车。年内，多个私占车位严重的小区累计清理私装地锁 200 余把、“僵尸”非机动车 300 余辆，成功释放被占用车位 150 余个。在清障的基础上，挖掘小区边角空间新增车位。以洛川中路 1100 弄小区为例，街道联合小区“三驾马车”多次实地踏勘，对部分靠近河道的废弃绿化区域进行改造；选用透水性草坪砖，在小区两处开阔草坪区域打造生态停车位；利用树间距较宽的区域，调整绿化布局后设计侧方停车位。通过改造，该小区可新增 10 余个车位，有效缓解了停车压力。创新停车管理方式，推行“泊车管家”模式。针对金纺小区 142 个车位需容纳 270 余辆私家车的现状，沪北居民区党总支联合物业，由驾驶经验丰富的保安担任“泊车管家”，居民自愿将备用车钥匙交由物业保管。每晚 5 点后，保安根据车辆出行规律，通过“华容道”式挪车，最大化利用空间资源。

这些做法体现了基层自治能力的激活，通过精细化管理和居民参与，初步缓解了小区内部停车压力。

表 1 共和新路街道“自管”措施成效统计

措施类型	具体内容	成效
清障碍	清除私装地锁、僵尸非机动车	释放车位 150 余个

续表 1 共和新路街道“自管”措施成效统计

措施类型	具体内容	成效
拓空间	改造边角区域、建设生态停车位	新增车位 10 余个/小区
优治理	推行“泊车管家”模式	满足 270 辆车停放需求(原 142 个车位)

2.2 “网管”促联：跨域错峰共享资源

“网管”以党建为纽带，打破行政边界，推动商圈、园区、楼宇与住宅区之间的资源共享。街道划分为 4 个综合网格，依托党组织协调机制，链接周边单位停车资源。

当小区内部空间挖潜到极限后，街道将目光投向了周边的园区、楼宇、商圈，通过网格联动，让时间差变成资源差。街道将辖区划分为 4 个综合网格，以党建为纽带，推动网格内居民区与周边园区、楼宇建立“停车联盟”，通过潮汐停车实现资源共享。

潮汐停车合作初期面临不少阻力，主要包括：费用高、成本增、时间错、矛盾多。针对这四大难题，街道管理办联合 4 个网格深入研究解决方案：一方面拟定《共和新路街道停车联盟协议》，明确停车时段、优惠停车包月费用低于市场价，同时划分权责并明确碰擦事故处置流程；另一方面由网格工作站搭建沟通平台，组织居民区、园区、物业三方座谈，用“三本账”打消顾虑——给园区算“资源利用账”，说明夜间开放车位能增加额外收入；给居民算“方便安全账”，对比乱停车的隐患和规范停车的安心；给小区算“和谐账”，强调矛盾减少能提升社区凝聚力。

善学综合网格的“红墙创意园—新理想居民区”合作是“网管”模式的成功实践。新理想家园、洛川大楼、和安小区三个老小区车位缺口达 200 余个，而距离小区 500 米的红墙创意园，白天车位紧张，晚上 6 点后却有 40 个车位闲置。通过 3 次座谈会协商，最终提出“双登记”方案：由小区物业摸排有需求的业主并出具介绍信，园区升级车牌识别系统，居民车辆刷牌即可进入，系统自动记录停放时间。最终双方达成合作，园区以 400 元/月的价格向居民开放 40 个夜间车位，周末及节假日全天开放。

这种“白天园区用、晚上居民停”的错时共享模式，充分利用了产业园区夜间空置率高的特点，实现了资源的时间互补。

2.3 “街管”赋能：数智赋能统一调度

无论是“自管”还是“网管”，最终都需要一套智慧系统来支撑，让停车资源从“静态管控”转向“动态共享”。“街管”层面注重顶层设计与技术支撑。街道绘制“停车联盟地图”，开发智慧小程序，集成辖区内 32 处停车场数据，实现车位信息动态更新与在线查询。居民可通过手机实时查看附近可用车位，减少盲目寻找时间，通过绘制“一张图”、搭建“一张网”，推动治理方式从“人工协调”向“数智赋能”升级。

一张图即共和新路街道停车联盟地图。街道组织 4 个网格开展“地毯式”摸排，覆盖辖区内的居住区、园区、楼宇，还将高架下匝道、道路停车场等公共资源纳入统计。地图上红色标记是居民区，蓝色标记是园区、楼宇，黄色连线是已经达成合作的“停车联盟”。值得一提的是，地图上还标注了邻近的静安区芷江西路街道、大宁路街道，虹口区广中路街道的 3 处跨区域停车场，资源实现“一盘棋”调动。

街道正着手开发“停车联盟”专属小程序，打造一键线上一网络。小程序的建设构想包含三大核心功能：车位查询模块中，居民可查看周边共享停车场的实时车位情况；预约管理模块支持预约夜间、周末车位；个人中心模块中，居民需提供相应材料，审核通过后可享受共享停车服务。小程序计划与园区停车管理系统互联互通，实现“无人值守、自主缴费、电子签约”，园区也能通过系统统计车位使用率，调整开放数量。

该平台还具备预约、导航、反馈等功能，增强了服务便捷性与响应速度，标志着基层治理进

入数字化转型阶段。

3 实施成效

从 2025 年 7 月启动党建引领物业治理“百日攻坚”至今，共和新路街道“停车联盟”取得了显著进展和成效。

资源整合成果显著：街道 4 个综合网格已累计链接 32 处商圈、园区、楼宇及道路、高架下匝道停车场，总车位数 2766 个，其中可提供夜间潮汐车位 632 个（占总车位数的 19.1%）。嘉利明珠城小区通过跨区域联动，与虹口区锦丰坊达成合作，获得 112 个“潮汐车位”，解决了小区车位 31%的缺口数。

民生改善实实在在：居民停车时间成本大幅降低，纠纷减少，满意度提升。家住新理想家园的居民 C 先生表示：“现在我晚上 6 点下班回家后，直接把车停到小区对面的园区，步行 5 分钟就能到家，比之前在小区里每晚花半小时找车位方便太多了。”金纺小区居民也反映，“泊车管家”模式实施后，小区车辆剐蹭、占位纠纷减少了，居民再也不用为抢车位焦虑。

治理升级框架形成：形成了停车联盟“一套模式”、车位管理资源“一张图”、实时车位数据“一张网”的标准化框架，为后续推广奠定基础。街道用“三重治理”破解停车难问题，不仅能推动缓解民生痛点，带来更多民生温度，更是走出了一条“共建共治共享”的治理路径。更重要的是，该项目促进了社区凝聚力提升，减少了因停车引发的矛盾纠纷，增强了居民对基层政府的信任感与获得感。

表 2 共和新路街道“停车联盟”实施成效汇总

成效维度	具体成果	数据表现
资源整合	链接停车场数量、提供车位总数、潮汐车位数量	32 处停车场，2766 个车位，632 个潮汐车位
民生改善	居民停车便利度、纠纷减少情况	停车时间从 30 分钟降至 5 分钟，纠纷显著减少
治理升级	模式创新、工具应用、制度构建	三重治理体系、一张图一张网、五字诀

4 成功原因与理论分析——多维度驱动因素

为何“停车联盟”能够成功落地并产生实效？其背后有多重驱动因素，可从制度、资源、技术与社会四个层面进行理论分析。

4.1 制度驱动：党建引领降低协调成本

制度驱动是“停车联盟”成功的首要保障。共和新路街道充分发挥了党建引领的制度优势，将“停车联盟”列为“百日攻坚”重点项目，赋予行动高度的政治合法性和行政权威。这种高位推动有效降低了跨部门、跨组织协调的交易成本，解决了传统基层治理中“小马拉大车”的困境。同时，《共和新路街道停车联盟协议》明确了各方权责，建立了契约化合作机制，保障了合作稳定性。这一过程体现了“权威整合”与“契约协同”并行的组织逻辑^[4]。在具体规则设计上，《共和新路街道停车联盟协议》明确了停车时段、费用标准、权责划分和事故处置流程，为资源共享提供了稳定的制度预期。这种精细化的制度设计通过建立清晰的规则框架，降低了各方参与协作的风险和顾虑，使合作成为可能^[5]。

4.2 资源驱动：算账说服实现帕累托改进

资源驱动体现在模式成功实现了多方利益平衡，形成了激励相容的共享机制。街道提出“算

三本账”策略——资源利用账、方便安全账、和谐账，帮助园区管理者理解共享带来的综合效益，而非单纯损失。通过展示社会效益与长期共赢前景，成功说服多方参与，实现了资源再分配中的帕累托改进。这一机制符合资源依赖理论的基本原理，即组织通过交换资源来降低环境不确定性^[6]。对园区而言，开放夜间车位获得了额外经济收益；对居民而言，支付合理费用获得了稳定车位；对社区而言，停车矛盾缓解提升了和谐程度。这种多赢格局确保了模式的可持续性，避免了传统行政命令式治理可能导致的阳奉阴违或合作脆弱性。

4.3 技术驱动：数字平台减少交易成本

技术驱动是“停车联盟”实现高效运转的关键支撑。智慧治理工具的应用显著降低了信息搜寻与匹配成本^[7]。正如街道所实践的那样，利用大数据分析停车需求高峰与重点区位，可精准施策，提高治理效能。街道通过“一张图”摸清资源底数，通过“一张网”实现动态管理，这种技术赋能大幅降低了信息不对称性和协调成本。小程序进一步实现“无人值守、自主缴费、电子签约”，提升用户体验和管理效率。技术不仅是手段，更是推动治理现代化的关键变量。从数字治理理论视角看，技术在此过程中发挥了双重作用：一是流程优化，通过数字化手段重构传统停车管理流程，提高效率；二是决策支持，通过数据分析为资源配置提供科学依据。这种技术赋能下的治理模式变革，体现了信息技术与制度创新深度融合产生的协同效应^[8]。

4.4 社会驱动：居民参与增强执行韧性

社会驱动体现在模式构建了广泛的参与式治理结构，促进了社会资本的积累。在整个过程中，从居民需求的摸排到与园区的协商，从“泊车管家”的实施到停车秩序的维护，各方主体都深度参与了治理过程。这种参与不仅提高了方案的针对性和可行性，还增强了居民和园区对项目的认同感和归属感。熟人社会中的道德约束与邻里监督机制也被激活，形成非正式规范与正式制度互补的治理生态^[9]。

根据社会资本理论，这种频繁的互动和成功的合作经验有助于建立信任规范和社会网络，为未来其他领域的合作奠定基础。正如案例中所示，随着首批合作的成功，越来越多的园区主动要求加入“停车联盟”，形成了“要我共享”到“我要共享”的良性转变。此外，该模式契合“公共服务合作生产”理论，即政府与公众共同创造公共价值的过程^[10]。居民不再是被动接受者，而是主动参与者，提升了治理合法性与可持续性^[11]。

5 结论

本案例的核心结论是：共和新路街道“停车联盟”通过党建引领、资源整合与数智赋能，成功破解了超大城市老旧小区停车难题，探索出一条兼具公平性与效率性的治理新路。

从理论层面看，本案例为中国式现代化城市治理提供了重要实践样本。通过坚持党建引领，构建多元主体协同治理格局，实现了公共资源的系统优化与高效配置；依托精细化的制度设计，形成了激励相容、责任共担的共享机制；借助智慧治理的技术赋能，显著提升了公共服务的响应效率与精准度。该实践不仅拓展了新公共服务理论在中国情境中的应用边界，更生动诠释了如何通过价值共创实现公共价值的最大化。

在实践层面，“停车联盟”模式有效破解了共和新路街道长期存在的停车供需矛盾。通过整合32处停车场资源，提供2766个车位，其中包括632个夜间潮汐车位，该模式成功缓解了78个小区的停车压力。值得强调的是，其成效不仅体现在具体停车矛盾的化解，更在于构建了共建共治共享的社区治理新格局，切实提升了居民的获得感、幸福感和安全感。

就推广价值而言，“停车联盟”模式为超大城市治理“停车难”问题提供了可复制、可推广的解决方案。其核心优势在于不依赖大规模工程建设，而是通过管理、制度和技术的三重创新，

有效激活存量资源,实现时空维度上的优化配置。这种治理思路对面临类似“城市病”的其他大城市具有重要的参考意义。

该模式的深层价值,在于揭示了中国式现代化基层治理的内在逻辑:通过制度创新唤醒沉睡资源,依托技术赋能提升治理精度,坚持群众路线凝聚社会共识。其普遍意义体现在三个方面:在空间资源高度紧张的城市核心区,通过时空重组实现资源优化配置成为可能;在多元利益交织的复杂治理场景中,能够通过协商机制实现价值共创与矛盾化解;在数字化转型背景下,基层治理得以实现从“经验决策”向“数据驱动”的质变跃迁。

潮汐式停车治理作为城市治理现代化的一个缩影,其意义已超越解决具体问题的层面,为我们探索通过治理创新破解城市发展中的各类矛盾提供了深刻启示。展望未来,需要进一步强化党建引领、深化数据驱动、完善多元共治,推动潮汐式停车从“试点成功”走向“常态治理”,为构建更加宜居、高效、可持续的城市空间贡献智慧,最终实现从“治堵”到“智治”的跨越升级。

参考文献:

- [1] 董晓,刘加平.城市更新面临的“顽疾”与对策[J].城市规划,2021,45(05):56-60.
- [2] 赵萌琪,张友浪.民众诉求驱动的基层政民互动模式创新——以北京市“未诉先办”为例[J].中国行政管理,2024,40(09):121-133.
- [3] 顾丽梅,张云翔.共同生产视角下的城市共享单车服务治理——基于上海市案例的混合方法研究[J].公共管理学报,2019,16(01):89-104+173.
- [4] 杨宏山,李娉.权威整合与契约协同:城市基层治理的组织逻辑[J].政治学研究,2025,(04):30-45+187-188.
- [5] ANSELL C, GASH A. Collaborative Governance in Theory and Practice[J]. Journal of Public Administration Research and Theory, 2008, 18(4): 543-571.
- [6] 马迎贤.资源依赖理论的发展和贡献评析[J].甘肃社会科学,2005,(01):116-119+130.
- [7] 周立,程梦瑶,郑霖豪.循数善治:数字技术如何赋能基层治理?——基于浙江衢州“邻礼通·三民工程”的案例分析[J].甘肃行政学院学报,2024,(03):14-23+124.
- [8] 韩兆柱,马文娟.数字治理理论研究综述[J].甘肃行政学院学报,2016,(01):23-35.
- [9] 李传兵,贺然.国家与社会互构:城市老旧社区的熟人治理机制研究[J].行政论坛,2025,32(02):158-167.
- [10] 王欢明.中国场景下的公共服务合作生产运行逻辑——以超大城市A市的基层公共服务供给为例[J].中国行政管理,2024,40(06):110-120.
- [11] 李亚,王欢.协商式政策分析及其运作:以胡同停车管理为例[J].中国行政管理,2017,(10):114-119.