



中央经济工作会议提出“加强城市停车场建设”，让许多苦于“停车难”的车主眼前一亮。

事实上，“停车场”这个小型基建项目并不是第一次进入中央重要会议视野。在此之前，2019年7月30日召开的中共中央政治局会议就将城市停车场建设列入“基础设施短板”范畴。过去一年间，国家发改委在部署稳投资等任务时，也多次强调要抓紧建设城市停车场。

此次中央经济工作会议明确，要引导资金投向供需共同受益、具有乘数效应的先进制造、民生建设、基础设施短板等领域，促进产业和消费“双升级”。城市停车场建设这一“短板”将怎样补？又将对产业和消费带来多大影响？

莫让“停车难”拖住消费升级步伐

小区、商圈、景区，停车都是“老大难”

“停车是个‘老大难’，搞得大家即使有车也不敢开，还有的人停车问题解决不了，干脆先不买车。”家住上海浦东、车龄20多年的车主老马说，因为自己所在的小区建设较早，也没有地下车库，居民停车非常困难。“车位紧张，供不应求，有些车主干脆停到小区外的马路、人行道上，既占道，又可能挨罚。新能源车就不用说了，充电桩太少了，谁敢买呀！”

城市中，除了住宅小区，热门商圈和知名景点也存在“一位难求”的问题。

北京市朝阳区三里屯街道是极负盛名的商圈，外地年轻人到北京，总要来这里“打卡”，本地居民逛街、聚会、泡吧，这里是首选。然而，三里屯停车难也是有名的。在三里屯执勤的一位交警告诉记者，区域内停车场常年供不应求，即便近几年新建的商场增设了地下停车位，依旧满足不了需求。“附近有太古里等几个购物中心和酒吧街，工人体育场也常有球赛和演唱会，一到停车高峰期，占道停车导致的道路拥堵非常严重。”

张经理在三里屯街道办事处附近开了一家川菜馆，最大的烦恼就是附近停车难，客人经常不满意，对生意有影响。“你看，我们店前这条路非常窄，附近小区停车位不对外开放，客人来吃饭，就必须把车停到几百米外购物中心的地下停车场，然后步行过来。”张经理说，如果不是因为停车难，生意还能更好。

知名景点停车难，也常常让开车出行的游客为难。张师傅是北京什刹海一带的老居民，“附近停车场少，却有北海、景山、什刹海、恭王府等好几处景区，非机动车道经常停满接送旅行团的大巴，早晚还有许多家长到北海幼儿园、四中初中部接送孩子，路况就更差了。”张师傅说，到这些景点游览，最好的交通方式是坐地铁，但如果有走路不太方便的老人小孩，就比较为难了。“我在这儿经常看到有的家庭开车来，在景点门口把老人和小孩先放下，车主再去转圈找停车位，然后走回来。”

停车位紧张，普遍存在于中国大城市及部分旅游城市。据统计，中国小汽车与停车位的比例长期高于1，而发达国家约为1:1.3。《2018年中国停车行业发展白皮书》显示，这一问题在一一线城市尤其严重，如北京汽车保有量达608.4万辆，备案停车位总数仅有189.05万个，停车位缺口超过400万个，上海、深圳等大城市也面临着相似的问题。

增加供给，给城市停车场建设补短板

商务部研究院流通与消费所所长董超在接受记者采访时指出：“停车资源供给缺口巨大、需求难

以满足，在此形势下，加强城市停车场建设已迫在眉睫。”他认为，提高停车资源供给水平，对促进产业、消费“双升级”有重要意义，“在居民大宗消费中，购买机动车是仅次于购房的第二大支出，汽车产业对国民经济存在较大拉动作用。合理配置停车资源，除了可以促进汽车产业发展，还能带动人流、物流，继而促进消费。”

城市停车场为何如此紧张

北京大学经济学院教授苏剑对记者分析：“在全球主要城市，拥堵都是大问题，但这不是一个孤立的问题，而是通行需求和停车需求在争夺道路空间的问题。停车位是一种稀缺资源，而停车难和道路拥堵互相影响，加剧了这种紧张。”

中国大城市停车难，既有人多、车多、地少的客观约束条件，也有停车场建设滞后、粗放规划建设的因素。

首先是起步晚，规划不足。“中国步入汽车社会较晚，私家车的普及仅仅是近20年内的事。过去的城市规划缺乏前瞻性，随着汽车产业和消费的发展，‘停车难’问题逐渐显露，在大城市尤为突出。”董超说，这集中体现在停车场面积和车位数量严重不足。他分析，中央和国家有关部门去年以来多次强调补上城市停车场建设短板，未来可能会在城市停车场面积和车位数量上扩大供给，在居民区、商业区、景区等各种重点区域和场所进行补充建设，包括必要时进行土地用途转换。

其次是城市停车场建设集约化程度低，资源利用率低。专家普遍认为，在此背景下，大中城市促进车位资源在空间、时间上的合理配置显得至关重要。“在停车需求高的区域，应进行合理规划，集中建设一批新型、集约的停车场，如立体停车场。”董超说。

家住北京市海淀区的王熙伦，每周末都到北京世纪金源购物中心吃饭、看电影，“这不是离我家最近的商业区，但因为这里的停车位多，停车方便，我宁可跑远一点到这里来。这栋停车楼每层都与主楼相连，顾客去哪一层，就可以把车停在哪一层。”在福建省厦门市，厦门海关总关立体车库已经成为当地的著名地标。工作人员介绍说，这座立体停车场于2016年投入运行，拥有168个停车位和3套全自动升降系统，还具有移动App查询、远程预约取车等功能。去年底，国家发改委等部门出台《关于改善节假日旅游出行环境促进旅游消费的实施意见》专门提到，增加景区停车位数量，综合采取扩建停车场、建设立体停车设施、增加临时停车位等措施。

此外，资源共享也是多地倡导的方向。“在加强停车场建设的同时，还要提高停车场的开放程度，如鼓励机构内部停车场对外开放，实现资源共

享。”董超说。据了解，2018年北京市颁布的《机动车停车条例》明确要分类供应、差别供给、盘活资源，并提出“小区停车位不足，周边可设临时居住停车区”“推进单位或者个人开展停车泊位有偿错时共享”等。

“智慧+立体”，盘活现有停车资源

补上城市停车场建设短板，未必都是新建。专家认为，盘活现有资源，除了发展立体停车，还应引导智慧停车。

“特别是商业区、景区，应当着力提高停车场的智慧程度，利用新型装置，推广大数据等技术手段，推动智慧停车进程，提高停车资源利用效率和配置效率。”董超表示。

景区附近文物古迹多，不宜“大兴土木”，如何提升停车效率？北京市西城区市政市容委主任刘成东介绍，什刹海景区不适宜大规模拆建工程，只能立足现有条件，对腾退疏解的空地进行立体停车改造。2017年，什刹海景区用上了“负三正一”的升降停车设施。地上1辆车、地下3辆车，原本只能停8辆车的空间，如今可以停32辆车。

商圈人流量大、停车需求高，如何改善消费者的停车体验？智慧停车给出了答案。传统停车场里，引导和收费都靠人工，运行效率低，入库取卡、出库交费常常要排很长的队。在北京市王府井商业区一处停车场，却鲜有工作人员的身影。从入库、泊车、离开再到缴费出库，全程无需人工，“智慧停车场”将人工智能和在线支付紧密结合，为车主创造了高效快捷的停车体验。智能停车系统的维护员小李介绍，车主可以通过在线地图查看附近停车场的位置和空余车位数量，系统则实时掌握着车位情况，使车主能按照指示，快速、准确地找到最近的空余车位。进出场时系统会自动识别车牌号码，通过二维码在线支付收取停车费。

在投资人和业内专家看来，中国政府提出补上“城市停车场建设”短板，给智慧停车市场带来机遇，相关企业越来越得到社会舆论和资本的青睐。“停简单”是智慧停车领域的一家新兴企业，成立不久就获得了来自国内外投资机构的多笔大额投资。仅在北京一地，其业务就覆盖了朝阳大悦城、金融街购物中心等商业区和香山公园、798艺术区等景区，其开发的智能车牌识别系统，把停车场的时间、空间、周转率跟用户的需求很好地连接了起来。

未来一段时间，城市停车场建设有望得到资金、政策的更多支持，成为新基建的热点之一。不过，苏剑指出，停车资源有其客观约束条件，化解难题不等于所有需求都满足，预计今后在扩大供给的同时，仍会结合价格调节等市场手段，引导适度发展。

(据《人民日报》)