

政治局召开会议,“城市停车场”作为“新基建”的重要内容首次被提及——

“智慧停车”万亿市场潜力待挖掘

7月30日,中共中央政治局召开会议,释放多个重磅信号。会议提出,稳定制造业投资,实施城镇老旧小区改造、城市停车场、城乡冷链物流设施建设等补短板工程,加快推进信息网络等新型基础设施建设。其中“城市停车场”作为“新基建”的重要内容,首次被提及。

随着政治局会议的定调,以智慧停车为主要方向的城市停车场建设,将成为前景可观的消费投资新支点,而长期困扰民众的“停车难”问题,也将在这一轮如火如荼的“新基建”中逐步得到解决。

1 把钱花在刀刃上

众所周知,投资是拉动经济增长的“三驾马车”之一。而随着中国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段,花钱的思路和方法也要变一变。

中国过去几十年的投资,许多用在了被称为“铁公基”的传统基础设施建设上,包括铁路、公路、机场、港口、水利设施等建设项目。这些投资曾在中国经济发展过程中发挥了重要作用,当年响彻大江南北的口号“要想富,先修路”就是这种作用的反映。

然而时移世易,在经历了20多年的高速增长后,中国的传统基建渐趋于饱和,其对经济的拉动也出现了“边际效用递减”,同时地方政府债务风险也开始增加。在新形势下,如何把钱花好,让“好钢用在刀刃上”,就成了大家关注的焦点。

为此,中央对症下药,开出两份药方:补短板与新基建。

早在2018年9月,国家发展改革委就召开专题新闻发布会,表示要“确保把有限的资金投向那些能够增加有效供给、补齐发展短板的领域,推动高质量发展”。发改委基础司副司长马强表示,我国交通基础设施还存在不少短板弱项,发展空间较大,是促进有效投资的关键领域。

而在当年年底召开的中央经济工作会议上,“新基建”的概念也被首次提出。会议指出要“发挥投资关键作用……加强人工智能、工业互联网、物联网等新型基础设施建设,加大城际交通、物流、市政基础设施等投资力度,补齐农村基础设施和公共服务设施建设短板”。

如此来看,今年7月30日的政治局会议“点名”城市停车场,就是对之前“补短板+新基建”思路的细化和完善。正如中国科学院科技战略咨询研究院院长潘教峰所言:“投资新基建,不仅要补上传统意义上的基建短板,还要为长远发展打牢基础。”

未来解决城市停车难题,离不开大数据、物联网等新基建从旁辅助。从这个意义上说,城市停车场建设,正处于补短板工程与新基建工程的交叉点上。

2 万亿级市场待挖掘

城市停车场建设,不仅对于有效投资有促进作用,还有着成为消费新支点的潜力。

城市停车场的市场有多大?据北京清华同衡规划设计研究院联合中国城市公共交通协会发布的《停车行业发展白皮书》显示,仅2016年中国的停车消费已达4000亿元。

抽象的数据背后,是实实在在的需求缺口。中国公安部交通管理局数据显示,截至2019年6月,中国汽车保有量已达2.5亿辆;汽车保有量超过100万辆的城市共有66个,北京、成都汽车保有量超过500万辆。与之相对应的,却是中国城市汽车与停车位的平均比例约为1:0.8,远低于发达国家的1:1.3。

但停车位的增速很难赶得上汽车的增长



速度,要解决停车难问题,还要在提高车位利用率方面下功夫。据ETCP智慧停车产业研究院介绍,北上广深停车场泊位空置率达到44.6%,而全国城市超九成车位的使用率小于50%。报告也指出,当车位使用率提升到80%时,如上海、重庆两市,车位供给量就将大于车位需求量。

一边是“停车难”,一边却是“没车停”,这正是停车信息不畅通造成的车位使用率低下。受需求驱

动,市场涌现出一批智慧停车企业。其中的领跑者捷顺、“停简单”与科拓也已分获阿里和腾讯两大巨头的投资。在政策和资本的双重助力之下,停车产业或将迎来整体性变革。

业内人士表示,相较于发达国家,中国的停车市场还有很大的拓展空间,发达国家停车场的市场规模基本占到整个GDP接近1%的水平,如果这样推算,中国可能蕴含着万亿级的市场待挖掘。

3 直击民生痛点“停车难”

在北京某媒体担任夜班编辑的小陈,对“停车难”问题有着“痛彻心扉”的感受。

小陈告诉记者,他的家是2000年以前建成的小区,没有地下车库。全小区两百多户人家的车,都放在小区内部的地面上。由于车位数量少于住户数,因此小区禁止住户安装地锁,全部车位供大家公共使用。

“这其实是个好政策,这样小区的车位利用率很高,白天大家停车基本都能周转开。但等我凌晨下班回家情况就变了。”小陈苦笑着说,那个时段小区已停满了车,甚至一些消防通道上都停了车,“那个司机在临时停车卡上也写着‘不好意思,实在没地方’”。据小陈回忆,有一次他在小区里来回转了三圈找车位,足足花了40分钟,才终于停到了一个缝隙中。

小陈的夜班工作或许并非普遍情况,但小陈的诉求却很具有代表性。“我

们小区旁边就是一栋商业大厦,里面的地下车库有200多个车位,到了晚上都空着,但却不让进。为什么不能把这部分车位在夜间开放呢?即便交点钱也可以啊。”小陈说。

事实上,小陈呼吁的这项业务,市场上已有智慧停车企业在做。比如“捷停车”就推出了“闲时月卡”功能,可以在夜间小区车位已满的情况下,引导车主到附近车位充足的商业中心停车。但业内人士告诉记者,由于停车基础设施归属复杂,各自为政,利益协调困难,而且缺少统一的信息网络,因此这种模式的推广也面临许多困难。

而今,在政治局“点名”城市停车场建设之后,相信各地方会陆续有相应政策出台,在协调各方利益、破除“信息孤岛”方面,发挥政府才能发挥的作用,解决一些企业解决不了的问题,全力破解“停车难”这个民生痛点。

4 多城市发力布局共享停车

事实上,2016年,上海发布《关于促进本市停车资源共享利用的指导意见》。去年1月,杭州面世一款城市级共享泊车平台——“共停”项目。该项目是全国首个城市级别的共享泊位平台,由杭州市城管委牵头,蚂蚁金服为其提供了实名认证、信用、支付、线上运营等能力的输出与支持。去年5月1日,《北京市机动车停车条例》正式施行,其中首提“共享停车”概念,即“推进单位或者个人开展停车泊位有偿错时共享”。不过,目前尚无各个城市共享车位具体数据的统

计。

从最初“共享停车起步”的热闹,到随后“共享停车遇冷”的思考,再到不断发展,共享停车的前途将如何?中国停车行业协会副主任王婕在接受采访时表示,共享停车位是未来城市解决停车问题的一个好办法,但具体推进过程中还需要解决很多实际问题,完善利益分配机制、动态差别定价,有效引导需求、加快标准化建设,保障各方权益才能解决停车难问题,支撑共享停车的实现。

综合新华网消息

共享闲时车位 让业主“躺赚”

2018年初,成都市政府印发了《关于鼓励和支持停车资源共享利用工作的实施意见》,进行停车资源共享利用建设。时隔一年半,已有两家在成都注册的车位共享运营企业获评代表优良的AAA级。

以前微信借车位 现在车位共享有收益

“小区800多个车位,已有200多个加入‘私家车位APP’,实现车位共享。”位于成都市中坝街的锦绣光华小区,是成都途图乐科技有限公司较早入驻的小区,建有一个174人的微信群,供业主们交流探讨。

业主文飞有一个车位时常闲置,他想租出去,但常规租赁一般都以半年或一年为期,又怕想用时不好收回。2016年底,他看见邻居的车位上挂了一个“私家车位APP”的牌子,尝试着扫了一下二维码,从此加入车位共享的行列。

两年多来,他车位共享的收入已达7411.79元,可以随时提现,这让他喜上眉梢。“既不影响自己和亲友来访时使用,‘躺’着还能赚钱”,他介绍说,其他车辆来共享车位时,可以限定停放时段;而车位空着的时候,每周挂出去一定时长,又可以获得奖励。

而在车位共享刚刚兴起之时,不少业主是很排斥的,“我们小区2600多户人,只有800多个车位,都说车位如此紧张了,怎么还能共享?”文飞观察到,这一两年来,业主群里这样的质疑少了,有限的车位经过闲置时段的共享,无形中增加了车辆停放空间。在技术上,APP经过多次升级更新,找车位也更为精准了。

以文飞为代表的业主们,还希望车位共享能在成都遍地开花,以后出门就不用焦虑目的地停车方不方便了。

月租300元 她每晚把车停进酒店

刘小姐下班之后,大约19时到达成都市瑞城名人酒店地下停车场,在入口直接通过车牌识别入场,见到空车位就能停;次日早上8时许上班,去停车场取车,出口停车系统直接语音播报为月租车辆,不停车直接放行。如此方便快捷,月租仅300元,直接通过微信缴费。

获益的不仅是月租车主,酒店方也利用了闲置车位,获取了额外收益。该停车场负责人孙成告诉记者,基于与成都宜泊信息科技有限公司在智慧停车管理系统上的良好合作,闲置车位共享租赁一事在2018年初一拍即合。

根据宜泊的数据统计,该酒店车位共计150余个,上午10时之后基本处于满位状态。而傍晚6时到翌日上午9时,车位占用率仅为70%左右,因此建议停车场在此时段开放闲时共享车位20个,不仅提升酒店的经营收入,也方便了附近1公里内遭遇停车难题的车主。

“空着也是空着,共享出来是多赢。”孙成说,共享车位的收益虽没单独统计,但去年酒店平均每月为客人免单3000多辆车的停车费,停车场收入还稳定在百万以上,车位共享功不可没。

近日,《成都市车位共享绩效与服务质量信誉考核办法(试行)》出台。成都市交通运输局相关负责人表示,制定该办法既是对车位共享市场的鼓励,也是进一步规范车位共享经营管理和行为服务的举措,以建立完善车位共享行业信用体系,提高经营管理水平和服务质量。

据新华网