



## 64万个泊位怎么停124万辆车

## 缓解停车难,杭州呼唤“民间力量”

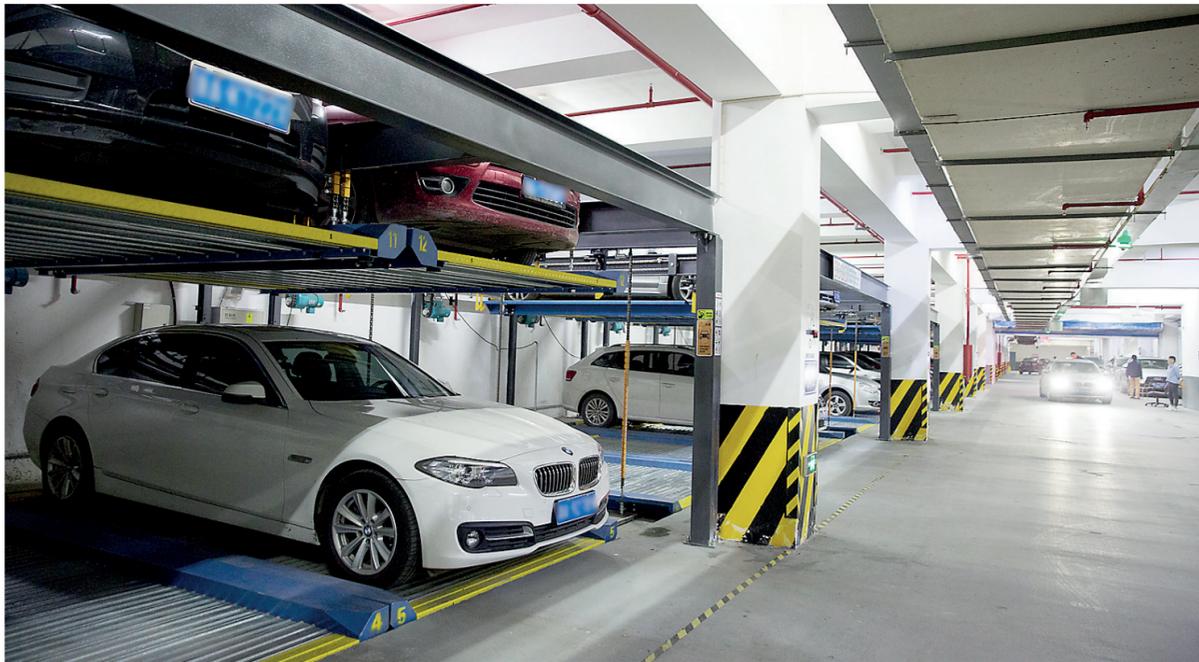
记者 丁岚 文 曾瑞阳 摄

4月15日,晴,文晖大桥东侧一处新开工的工地。负责人吴钧恩一大早就出现在工地上,从2014年12月10日以1668万元拍得文晖大桥东地块,成为杭州市以公开土地出让形式投资建设停车场的“第一人”起,已经过去整整一年半的时间,吴钧恩手里的土地产权证终于变为现实,文晖大桥东公共停车场在这一天打下了第一根桩基。明年上半年,这片空地上将拔地而起一座6层的停车楼,车位数量为240个。

社会力量投资停车场,在过去的5年里,杭州已经累计投资达到6.5个亿,共建成64个项目合计10786个车位,占停车场库建设投资总额的三分之一。

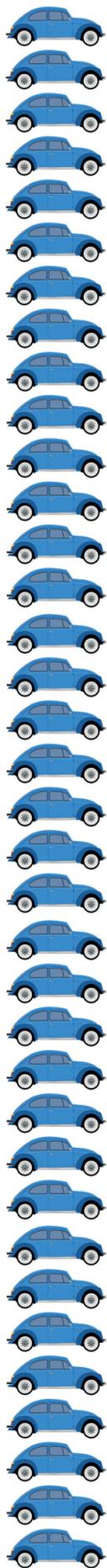
即便如此,停车难依然是杭州的现实难题之一,杭州市区公共停车场(库)建设发展中心(以下简称停车中心)的数据表明,截至2015年年底,杭州市的机动车保有量达到124万辆,而交警部门备案的停车泊位只有64万个,近乎一半的缺口。

如今,第一例以公开土地出让形式推出的停车楼开建,宣告社会力量在停车场投资上取得了完整产权,投资者的信心增加不少。未来,“民间力量”或将成为缓解停车难的重要助推器。



东河8号公共停车场(上)和密渡桥路地下公共停车库(下)。

124万



汽车数量

## 停车账

投资者看中的“前景”  
将给市民带来更多停车位

文晖大桥东地块的周边,有果品批发市场、交通事故快速理赔中心,还有文晖铭苑、天城铭园等几个小区,停车需求很大,单文晖铭苑一个小区,保安说,小区120多户人家,固定车位只有20多个,没地方停车,尚未交付的铭苑路就成为“马路停车场”。

这里停车有多难?4月15日,记者去走了一趟。1500米多长的铭苑路,两边停满了违停的车子,加起来有200辆左右。而文晖大桥东侧两边的天城路,前来办事和进出市场的车辆比较多,为图省事和方便,大家都选择把车停在路边,一些汽车长期停在大桥下,甚至已经积了厚厚一层灰。

这样的停车需求,让吴钧恩所在的公司期待停车楼建成的前景。

根据吴钧恩提供的数据,文晖大桥东公共停车场的总投资达到5500万,除去政府的相关补贴,建成之后,这个240个泊位的停车场要正常运作起来,每年的开销达到300万以上,精明如吴钧恩,这笔看似“亏本”的生意,他心里有一笔明账,支持他继续投资这个产业的

最大因素,就是市民的停车需求。目前,杭州机动车的停车缺口达到一半,每年新增的泊位在4.8万个左右,而机动车的增加数量每年在8万辆左右,尽管政府投资的停车场一直在建,依然无法赶上停车缺口,“你说不想赚钱是假的,但是也不能一下子吃饱,我们投资者,看中的是停车场产业化的未来和前景。”

投资者看中的是前景,但对普通市民来说,社会力量的投入将给他们带来实实在在的好处——更多的停车位。

2015年3月20日已经投入使用的东河8号公共停车场,同样是社会力量投资建设的。

这个位于市三医院住院部和门诊楼之间的停车场,拥有车位143个,自从这个停车场一开通,在金陵花园上班的李小姐,终于不为停车犯难。此前,早上7点半之前,市三医院周边的停车泊位就停满了,她为了找车位真是要费很大的时间和精力。

除了附近的上班族受益,来医院看病的市民也体会到了便利,高毅每周都要去市三医院取药,以前每次找车位停车都犯难,现在他选

## 管理账

自主定价价格是利好因素  
停车产业市场逐渐打开

一直以来,以政府投资为主体建设的停车场,有一个先天性的弱点,就是停车场利用率比较低,究其原因还是价格因素。政府投资建设的停车场,收费价格一般由物价局统一规定,对于周围存在停车需求的老百姓而言,收费形式单一不变通,价格没有吸引力,运营手段单一,无形中失去了消费市场。

对于这点,社会力量投资的停车场在建设伊始,就占尽优势。根据杭州市2014年4月24日颁布的《鼓励和推进杭州市公共停车场产业化发展的实施办法》,对于民间投资的停车场,遵循一个原则,“谁投资,谁受益”,投资主体可自主定价。

阮家桥停车场是拱墅区首家社会力量投

资的停车场。2015年7月31日,拿到了杭州市公共停车场库的第一本“产权证”。

这个停车场位于丰登街300号,车位117个,收费标准5元/小时,车主也可以选择300元包月的项目。这一点,对于阮家桥停车场周边的拱苑小区、芳满庭小区、绅华府小区的居民来说,充满了吸引力。在公共停车场建成之前,丰登街几乎就是“免费停车场”,找不到车位的车主,冒着违停被罚的风险停在路边,每天提心吊胆。

停车库一开放,很快有附近的居民来咨询包月事宜,负责人丁琳算了一下,有85%的车主是选择包月形式,大约100个车位,“包月的形式基本上可以满足停车场的正常开闭吧。”

## 前景

今年还将推出多块土地  
“民间力量”再建1万个停车位

停车中心表示,将会继续鼓励社会力量投资停车场库。今后,杭州的停车场库建设将越来越多地依靠“双引擎”政策来推动,引擎之一是公开土地出让,第二就是商业地块增配公共泊位,前者是单建停车楼的,后者是完成自身配建车位的基础上再增配公共泊位,弥补商业地块周边老旧小区停车难的问题。

据介绍,今年杭州还要以公开土地出让的形式推出多块土地,包括三墩的芦荡公园地下停车库(规划600余个停车位)、庆春广场西停车楼(规划500个停车位)、大关金松公园地下停车库(规划170个停车位)和莫衙塘公园地下停车库(规划300个停车位)等,这几块地中,芦荡公园、金松公园、庆春广场西停车楼预计今年下半年将正式挂牌出让。

另外,核心商业地块增配公共停车位的做法也在延续。早在2014、2015年,杭州就有这样的例子,汽车东站内地下车库、省农都地

块公共停车库,都是以企业公开竞价拍得土地,然后完成自身配建车位的基础上,同时分别增配300和400个公共泊位。今年,湖滨商圈周边的嘉里中心,在建设的1600个车位中,按照要求,其配建了公共泊位194个,并对所有市民开放。

车位越建越多,实则是投资者信心提升的



择把车停到东河8号公共停车场,很方便。

4月28日,记者走访了这个投入使用近1年的停车场,143个车位几乎没有空着的,就连靠墙的位置都停满了大型越野车,保安师傅说:“运营情况还可以,包月和临时停车都有。”

但是,尽管拿到了产权证,阮家桥停车场投入近一年来,还是面对周转率始终无法提升的尴尬,“也是因为这个原因,所以银行也无法提供相关的融资产品,因为预估价值不高。”

面对“丁琳们”的顾虑,2016年4月15日,第一例土地公开出让形式的公共停车楼开建,意味着杭州正在逐步打开停车产业的市场。

根据最新的扶持政策,以后通过公开出让获得的公共停车场项目用地,在泊位数达到200个以上的情况下,允许按比例配部分商业面积。也就是说,以后在社会力量投资的停车场,可以看到洗车房,小超市等等。这些商业设施,都会给民营资本投资的停车场带来人气,也会带来更高的车位周转率。

直接体现,吴钧恩就明确表示:“最吸引我的还是可以土地公开出让来竞拍,能公平竞争的同时,后续产权有保障,享受政策扶持。”

今年,“民间力量”还在继续“发力”,在杭州主城区,要建设社会力量投资停车场库39个公共停车场建设,停车泊位达到10336个,投资额接近15亿元。

64万



车位数量



文晖大桥东公共停车场效果图。

叶丛 制图