

资本问道

■责编:唐福勇 电话:(010)81785188-3031 E-mail:tfy@cet.com.cn

■美编:孟滨永 组版:卢红静



编者按 随着城市的繁荣发展、机动车保有量剧增,停车位的需求在近几年急剧上升,与此同时,城市停车难的问题也日益凸显。当前停车难的问题不仅影响了市民生活质量,也成为制约城市建设和发展的一个重要因素,但其背后可以挖掘的潜力却是十分巨大的。随着政策的大力支持,解码停车难题也成为了资本聚焦的话题。

纾解停车难 社会资本应持续加码

■本报记者 孙兆

停车场是城市交通基础设施的重要组成部分,机动车总是在“动”与“静”两种状态之间转化。“动”的状态需要道路条件,而“静”的状态则要求停车位来保证。随着中国近年来城市经济的繁荣,城市化进程的加快,停车难已成为城市通病,因停车问题引发的纠纷屡见不鲜,无论在北京、上海等超大型城市,还是人口只有几十万、十几万的县城和乡镇,停车难都给群众生活和政府管理带来了深深的苦恼。

问题多缺口大

根据前瞻产业研究院的数据统计,截至2017年末,北京汽车保有量达到564万辆,是全国唯一一个汽车保有量超过500万辆的城市。放眼全国,2018年9月,我国机动车保有量突破3亿辆。保守计算,我国停车位缺口将超过5000万个,而隐藏在数字背后的则是停车难给城市带来的多种“疑难杂症”。

首先是交通拥堵。停车位缺口主要表现在城市中心区,城市的商圈、医院以及学校周边堵车较为严重,原因在于这些区域停车需求旺盛但车位缺乏,再加上地下停车场绕行距离长、停车难度大、出口难寻等诸多麻烦,车辆乱停乱放现象普遍,严重阻碍交通。

其次是环境污染。停车难导致的交通拥堵会直接增加机动车尾气排放,加重空气污染。大量的车辆由于寻找车位带来的无效行驶和等待车位带来的长时间怠速候车等,都会增加车辆的能源消耗和污染排放。

不仅如此,停车难也会对居民的生活带来一定的影响。一方面直接增加了生活成本和交通事故的概率。另一方面,有限的停车空间也容易引发车主之间的矛盾,破坏城市和谐,降低人们的幸福指数。不仅如此,甚至会引起民众对政府管理能力的质疑,削弱民众对城市管理者的认同。

晋商创投控股有限公司创始人、董事长韩瑾在接受中国经济时报记者采访时表示,停车已经成为困扰北京、上海、广州等大城市的难题,停车位总量不足及使用效率不高是造成当前停车难的主要原因,因此增加停车位供应势在必行。

中央党校、国家行政学院教授竹立家在接受中国经济时报记者采访时表示,停车难问题的产生,在于资源供需不平衡导致了城市停车难现象的出现,即有限的车位资源和日益增长的汽车需求之间的矛盾长期存在。他指出,最根本的原因在于城市规划不到位。“私家车的发展速度太快,而城市的设计、规划、建设都没有提前预料到,因此导致问题的产生。”竹立家说。

随着停车难问题的持续蔓延,业内人士表示,应重点在打造舒适快捷的公共交通系统、减少私家车



华冠天地

资料图片

的使用上下功夫。比如修建让市民乐于接受的便捷公共轨道交通系统,或者建设集约化程度高、适应性强的立体停车楼,实现停车空间的纵向合理分布,提高单位土地面积的“车容率”等。

虽然政府也在为缓解停车难题做一系列的工作,但是随着城市汽车保有量的持续提升,停车场供给不足、挤占非机动车道以及占用公共资源等问题仍然让城市管理者“头疼”不已。

资本聚焦亟待挖掘潜力

以国际惯例为参考,城市平均每辆机动车应配备1.1—1.3个停车位,而我国目前停车位的实际配比相对偏低。“北上广深”等人群密集的一线城市平均停车位泊位缺口率甚至超过50%。据统计,截至2017年,中国停车市场交易额约为5000亿元,2021年这个数据可能将超过一万亿元。由此可见,整个停车市场的“蛋糕”十分巨大,也势必会吸引各路资本纷纷角逐。

针对资本的进入,在政策方面国家也是早早发文鼓励支持资本进入。2015年8月3日,国家发改委、财政部、原国土资源部等7部委联合发布的《关于加强城市停车设施建设的指导意见》(以下简称《意见》)就提出吸引社会资本、推进停车产业化是解决城市停车难问题的重要途径。

《意见》指出要创新投融资模式、加大金融支持力度,完善停车收费政策,提升装备制造水平、推动停车智能化、信息化、加强停车综合治理。鼓励建设停车楼、地下停车场、机械式立体停车库等集约化的停车设施,并按照一定比例配建电动汽车充电设施,与主体工程同步建设。鼓励企事业单位、居民小区及个人利用自有土地、地上地下空间建设停车场,允许对外开放并取得相应收益。

可以看出,无论是需求和政策的利好,都给了资本在行业内发展的巨大空间。

另外,目前我国传统式停车场仍占据主导地位,其比重高达80%左右,其贯穿于停车场建设的所有领域。但是随着中国机械式停车库的发展,城市住宅小区以及很多单位都已经陆续建设立体式停车

库,以此来节省更多的占地空间。对停车场进行体系化的管理、专业化的服务、前瞻性的运营模式和多元化的增值开发将全面推动地产商业和经济价值的持续增长。

当下在需求巨大及政策鼓励的情况下,停车产业迎来了前所未有的发展机遇。随着更多资本的进入,无疑将推动停车设施的增量建设,从而解决停车位稀缺的问题,通过市场化的资源配置还将提高停车资源的使用效率,从而更好地挖掘市场潜力,推动“停车难”问题的解决。

应多从公共角度考虑

虽然全国大中城市对于停车产业有良好的社会经济需求,市场规模也让资本“垂涎”。但是实际上“大手笔”的社会资本投入行动仍不多。主要原因在于资本的进入还是面临一些问题。

一方面是土地性质有约束性,使得停车场建设受限。城市用地资源紧缺,且按规定建设停车场必须符合“停车场用地”的性质,城市用地规划如若没有为城市公共停车场建设预留足够的用地面积,资本就会无从进入。

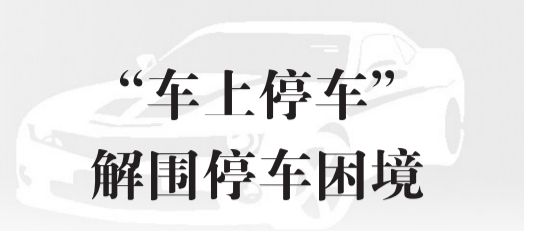
另一方面,机械式车库成本高,投资停车场资金回收周期长。车上停车(北京)科技有限公司董事长李庆一在接受中国经济时报记者采访时表示:“虽然政府以优惠政策引导和资金补贴等方式减少社会资本投资的风险,但是停车设施建设成本过高,投资回报不透明,短期来看,投入产出不成比例。”

种种因素对停车场产业化发展以及对社会资本的吸引力大小起到了决定性的作用,也都决定着停车产业化是否能快速、健康、可持续地发展。而行业利润则是资本进入市场驱动力持续上升的条件之一,如果没有利益驱动对于资本来说进入停车市场意义颇微,就会导致社会资本难以聚集,停车行业的发展缓慢。

与此同时,也应该注意到停车产业发展的利益不仅包括企业的经济利益,还包括城市发展的社会效益。

韩瑾对记者说道,当前一些地方政府也开始做前瞻性的规划,尤其是在医院、学校等密集型场所,争取最大程度地利用停车场的面积。“对于我们来说,进入到停车市场不仅是一个商业行为,更多的是希望发挥民间资本的优势,投入到有潜力的行业,参与到解决社会问题之中,形成良性循环。”

竹立家也表示,停车场属于城市交通基础设施,随着汽车保有量的不断提升,家家户户基本都有车,有的家庭甚至不止一辆车。因此,社会资本的进入不能仅仅以赚钱为目标,以攫取利益为目的,要更多地从公共角度出发考虑建设停车场的问题,帮助政府解决停车难的问题。



■本报记者 孙兆

家住北京海淀区汉荣家园小区的张先生每次停车都得碰运气,运气不好时,他得开着车在家门口绕行半个小时。车位难寻让张先生感到“心力憔悴”。“对停车难这事儿,我都快要烦躁到麻木了。”张先生说。但是随着“车上停车”项目入驻小区,情况发生了变化。

“过去100多平方米的地方只能停下6辆车,现在竟然建了48个车位,还真有点儿不敢想象。”汉荣家园铁直物业项目经理张先生说道。

停车问题已经成为了困扰城市发展的难题。停车场总量不足及使用率有待提高成为造成当前停车难困境的主要原因,因此加快停车场建设,促进规范停车,是缓解交通拥堵、改善居民生活环境的重要方式。

2015年8月,国家发改委等七部委就联合发布了《关于加强城市停车设施建设的指导意见》,明确提出吸引社会资本、推进停车产业化是解决城市停车难问题的重要途径。政策为停车行业的发展提供了新的契机,也使得机械式立体车库行业加速进入换挡期,而随着政策的鼓励以及市场需求的不断扩大,资本也将目光投到了停车领域。

车上停车(北京)科技有限公司董事长李庆一在接受中国经济时报记者采访时表示,停车难是中国城市化进程中不可避免的一个现象,停车位供需矛盾也会长期存在。他指出,对于家庭使用汽车出行而言,停车是不可避免会遇到的情况,而当前我们的停车位数量和车辆保有量却不成正比。“以北京为例,北京五环以内的停车位缺口大约在290万个。”李庆一说。

回顾其他国家解决停车难题的经验来看,解决停车难实际上就是要解决停车空间的问题,除此之外没有其他好的办法。但是我国又具有自身的特殊性,一方面城市空间有限,另一方面车辆发展迅速,因此只能通过立体化的方式解决。

“车上停车仅用2个地面停车位的面积,就可新增6—16个车位。”李庆一表示,车上停车作为北京市第一家规模化立体停车设备专业运营商,自2016年到现在已经覆盖了京津冀、山东等地区,全国立体车库数量高达4600个,其中北京拥有3800个。

当前停车产业作为新兴的朝阳行业,市场容量及增长速度很快,虽然中央政府及各部委已出台相应的支持民营建设运营专业停车场的政策,但各地的执行力度及配套措施存在差异,因此提升服务水平、便利化满足车主需求则成为了企业和资本追求的目标。

李庆一对记者说道,“车上停车”要把整个企业的商业模式升级为区域停车一体化解决方案。无论是一个小区还是一个城市,都采用一体化的方案解决。“根据实际情况适合做立体车库就做立体车库,不适合做立体车库那就平面挖掘潜力来增加停车位数量。同时,运用智慧系统把平面停车和立体停车互相联通,使彼此之间能够互相进行车位引导,用大数据解决停车场空位和停车之间的矛盾。”

李庆一表示,下一步,政府应发挥引导作用,在规划、土地、融资、收费政策等方面不断予以支持。同时,停车场建设要充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,加快推进停车设施产业化发展。

据悉,“车上停车”将立足于北京市场,并向上海、天津、深圳等车位供求矛盾突出的城市拓展,并通过技术手段的运用提高车位使用效率,预计在2019年年车位总数达到15000个以上,在2022年累计建造100000个车位。

引导社会资本积极参与停车产业

■本报记者 张炜

近年来,国家及地方出台相关政策支持推动停车产业发展,但大中城市停车难矛盾依然较为突出。据上海市人大代表在本周举行的上海“两会”上称,上海实有小客车已突破500万辆,停车位缺口达70%以上。

从政策层面来看,停车产业发展得到政府的高度重视。2015年9月23日召开的国务院常务会议,部署加快城市停车场建设。2015年8月,国家发改委、财政部、原中国银监会等7部委联合发布了《关于加强城市停车设施建设的指导意见》(以下简称《指导意见》)。2016年1月,国家发改委印发《加快城市停车场建设近期工作要点与任务分工》的通知,对《指导意见》的重点任务进行分解与部署。

发展停车产业需要加大资金投入力度。有的城市早几年就提出新增一定数量的公共停车位规划,但没能得到较好落实。“历史欠账多”,加之汽车消费快速增加等因素,使停车难矛盾愈加突出。停车难带来乱停乱放、加剧交通拥堵等问题,还会导致停车贵。城市停车场建设难以满足需求,一个重要的原因是社会投资参与不足。由于投资环境不够成熟,不少城市的停车场建设主要是以政策性资金与国有资本投入为主。

社会资本参与停车场建设积极性不高,主因是投资成本高、收费低、回报低,回报周期长。受到收费定价等因素制约,有的大城市黄金地段的停车场建设回收成本需要几十年。停车场不同于普通商业地产,具有一定的民生福利属性。停车费是停车场的主要收入来源,决定了停车场投资收益率高低。对于社会资本参与建设的停车设施,相关政策允许遵循市场规律与合理盈利原则进行定价。但在实践中,停车场收费如同供水、供电、城市公共交通等一样,难以做到完全实行市场化定价。另外,社会资本对停车场收费定价机制不灵活存在顾虑。投资收益率缺乏吸引力,导致社会资本面对停车场建设放宽市场准入,却只能“望而却步”。

《指导意见》鼓励社会参与,提出“通过各种形式广泛吸引社会资本投资建设城市停车设施,大力推广政府和社会资本合作(PPP)模式”。国家发改委印发的《加快城市停车场建设近期工作要点与任务分工》提出,依据国家推进政府和社会资本合作(PPP)发展的相关政策与要求,各地尽快出台相应财政、税收、金融政策,在停车场建设领域大力推广采用PPP模式。结合停车场项目特点,政府投入公共资源产权,采用放弃一定时期的收益权等形式保障社会资本的收益。

城市停车场布局广泛,数量需求大,引导社会资

本发挥积极作用,比政府投资“唱独角戏”更具成效。保障社会资本的参与收益,提高其投资停车场建设的积极性,需要在土地使用、投资优惠、收费减免、管理配套等方面给予鼓励政策。充分发挥政策导向作用,用政府投资来发挥杠杆作用,推动社会资本更多投入停车产业发展。

引导社会资本积极参与停车产业发展,还有待创新投融资模式及加大金融支持力度。国家发改委的《加快城市停车场建设近期工作要点与任务分工》强调加大金融对城市停车场建设的支持,提出“鼓励地方政府综合运用城市基础设施建设专项资金等基本建设资金,通过投资补助、基金注资、担保补贴、贷款贴息等多种方式,引导商业银行等市场化金融机构在风险可控、商业可持续的前提下对停车场建设提供支持”。

合理的城市停车场布局,需要数量众多的中小停车场星罗棋布。有的单个停车场规模不大,参与投资建设的主要是中小企业。若中小企业遭遇“融资难、融资贵”,参与停车产业发展势必在资金上捉襟见肘。因而,“停车难”不能被“融资难”羁绊,政府需要采取配套政策,降低金融机构的风险,提高其服务积极性。此外,《指导意见》提出的“充分发挥开发性金融作用,鼓励金融机构、融资租赁企业创新金融产品和融资模式提供支持”,也是支持社会资本参与停车产业的途径之一。



汉荣家园

资料图片