

以政策为基础 以科技为先导 推动停车产业发展

建设部城市交通工程技术中心 董苏华

停车场是城市交通基础设施的重要组成部分,但是长期以来人们对小汽车进入家庭的趋势估计不足,停车场历史“欠帐”很多,据统计城市的停车位目前只能满足一半的停车需求。全国机动车保有量以每年 10%~15%的速度增长,城市私人小汽车每年的增长速度更是高达 20%~30%,预计全国每年要新建约 300 万个停车位,才能逐步解决停车需求与供应的矛盾。需求带动市场,“停车难”既是一个急待解决的城市交通问题,同时也预示着巨大的市场机会。

但是,目前,停车场建设、开发仍未进入快速、有序的发展轨道,其原因众说纷纭,如:政策不配套、体制不顺、资金短缺、需求不足等等,不一而足。根据建设部城市交通工程技术中心近几年的调研,我们认为:从停车市场整体发展趋势判断:国内对停车场的的需求很大,但不是有效的需求,这有其深层原因:

原因之一是政府措施不力引发的管理失控的问题,存在着无偿或低价使用停车位的可能性,更由于许多城市机动车数量未达到饱和的程度,致使“停车难”问题被人们有意或无意的视而不见。

原因之二是大众心理的因素,“有车族”是停车位的个人用户,人们长期以来习惯于免费或接近于免费停车,不能接受按市场价格提供的停车位。

原因之三是相当多的房地产开发商(停车位的团体用户)把停车场作为可有可无的设施,没有认识到停车场是整个房地产项目的不可分割的组成部分,在短期行为引导下,拖延或回避停车场建设的责任。

上述原因之一是政府部门自身的问题,原因二、三也需要政府部门的引导和规范。因此,停车市场的形成需要政府部门的推动,其首要的任务就是制定政策和相应的法规。建设部城市交通工程技术中心作为国家城市交通政策制定和技术开发推广部门正在作出进一步的努力,积极制定停车场管理规定和停车场规划设计导则,引导停车产业健康、有序、快速发展。

(下转第 2 页)

本期导读

本期我们收到了大量的稿件。遗憾的是,限于篇幅,还有一些非常好的文章无法登载,并且不得不对选中的文章进行较大的删节。为此,编辑部向热心支持《城市交通》的作者和读者表示深深的歉意。我们再次提醒各位投稿者,一定要控制篇幅,以便本刊能够将诸位的见解原汁原味的呈现出来。

本期我们选择城市停车作为主题。在**主题论坛**上,彭利人、刘小明在分析路边停车优缺点的基础上,对路边停车问题及其原因进行了初步分析,并提出了相应的措施,丁宇华对政策引导解决停车问题提出了深刻的见解,陆锡明等在规划、建设、管理各个层面上提出了(上海)停车问题的对策;**经验推介**栏目介绍了南京停车规划和北京推行“一车一位”的经验;在**专稿速递**栏目,北京市交管局的文章全面论述了北京市停车管理的现状和对策,刘庆华、张浩分别介绍了停车场自动管理技术和停车场类型及适用条件;在**他山之石**栏目,章超汉、董苏华系统地介绍了国外停车规划的理论和方法。本期摘发了世界银行《中国城市交通发展战略》中论及城市停车的一节,也许其中有些观点值得我们借鉴。

新世纪的钟声就要敲响了。物换星移,在科学高度发达的今天,纪年法中的一个特别数字仍然引发了人们无尽的希望和幻想。欢迎大家将自己对新世纪城市交通的展望、期望、预测等观点和想法写出来寄给我们,相互交流。

《城市交通》编辑部

1999年11月

从国际上停车产业的发展来看,许多高新技术成果已经应用于停车场领域,如停车信息系统、自动收费系统、先进的机械式停车库以及停车场内部的交通工程设施等等,开发停车场领域的新技术将带动许多相关的产业发展。据美国停车协会统计,美国停车业年产值 200 多亿美元,由于科技新产品不断应用于停车场中,促进了停车产业不断发展。

美国、日本等国家目前已经研制出应用于实际的智能化停车信息系统,如美国使用的高级停车信息系统 APIS (Advanced Parking Information System)。APIS 是智能化交通系统 (ITS) 在停车领域的应用,该系统可使驾驶员预先很方便的选择停车位,减少了寻找停车位的时间。APIS 的可视信息板提供实时停车信息,引导驾驶员寻找停车位。

机械式立体车库可最大限度地利用空间,是解决城市用地紧张,缓解停车难的一个有效手段。经济发达国家和地区如日本、德国、韩国及台湾都已有数十年建设机械式立体停车库的历史,尤其在日本,由于土地资源缺乏,人口密度高,故立体停车库发展起步早、种类齐全、技术水平及开发经验丰富。从 60 年代至今,库型从二层简单式发展至多层竖立循环式、电梯式等大规模集成车库。可编程控制器、交流变频调速技术都广泛应用于机械式立体停车库,它包含了当前机械、电子、液压、光学、磁控技术领域的成熟先进技术,已成为技术密集型产品的代表。

我国城市停车场行业还处于初始发展阶段,很多企业技术力量薄弱,缺乏自主开发能力,一般靠引进国外技术图纸,产品的可靠性、安全性、耐久性均存在着较大的问题。加之众多企业一哄而上,竞相压价,产品的技术水平和质量难以保证。与国外相比,我国城市停车收费系统的技术水平较低,目前,停车场自动管理系统存在的主要问题是:国产化率低,进口器件占 70%--90%;价格高,不便于普及,阻碍了技术进步。

我国城市停车产业重大技术装备开发应立足国内,考虑我国加入 WTO 后国外产品的冲击,必须与国际先进水平接轨,为此,我们要以科技开发为先导,选择市场前景好、科技含量高的技术开发项目,推动城市停车产业化的尽快形成。城市停车产业重大技术装备和国产化工作开发研究目标是:为 21 世纪初期的城市静态交通系统提供实用的、具有自主知识产权、达到国际先进水平、国产化率达到 80% 以上的城市停车技术和装备。逐步建立有市场竞争能力的城市停车科技产业。

政策是解决停车问题的根本

丁宇华

国外经验证明,只有市区公共停车位(非车主自备车位)达到全市机动车总数的 15~20% 时,才能缓解停车问题。在我国,广州市达到 4%,北京市仅为 2%。以北京市的 130 万辆汽车计,停车位缺口粗算在 20 万个左右。将地面停车楼、地下停车库,机械式停车等,均按 10 万元(含土地、建安、设备等)一个车位计算,则需要投入 200 个亿的资金才能使北京市的停车问题得以缓解。如此大的投资规模,无论政府,还是企业,都难以承受。解决问题的出路何在?

给政策!只要政策引导对路,停车问题一定能够缓解。

1. 在投资方面,突破传统的体制,实现投资主体多元化,启动、鼓励和引导民间(社会各方面)的投资需求,吸引其资金多渠道、多形式地参与公共停车场(库)建设。为此,就要有一定的扶植和优惠政策,使公共停车场(库)建设有好的回报,使民间有投资热情,谁投资、谁建设、谁经营、

谁受益。例如,把公共停车场(库)的开发、建设与经营管理权部分下放给民间,政府只对经营者实施监督和政策调控,以此解决投资体制单一、资金严重短缺的矛盾,并以此促进停车产业的民营化,减轻政府负担,缓解基础设施不足与建设资金不足的矛盾,加速基础设施的建设。这在美国和香港都