

商場停車管理現狀分析與 對策建議

■徐寧

隨著中國經濟持續高速發展，機動車保有量也正以出乎人們意料的速度飛速增長。由於我們對商場停車的多年忽視，商場停車難也就日益顯得嚴重起來，商場的“蹭停族”隊伍日漸龐大，國內大中城市商圈陸續開始實行停車收費。停車環境的好壞直接影響商場購物環境，目前，停車場已經成為商業發展面臨的一個主要矛盾，停車難甚至影響了一些大商場的生意額。因此商場停車問題是目前城市停車問題的一個重要方面，解決我國城市商場停車問題已成為我們的當務之急。

中國國內商場停車現狀

商場停車場所缺乏

商場停車矛盾突出，據有關媒體報道：王府井、西單、國貿、賽特、雙安等北京的幾個大商圈都存在著停車難問題。車主尋找停車位卻花了整整30分鐘。一到節假日，去往一些商業區的車就會排起長龍。顯然，商場停車設施嚴重短缺，一方面表現在停車設施有很大缺口，特別是在市中心地區大型商場停車問題更加突出。

商場停車管理混亂

如果說停車場所嚴重匱乏是

造成停車難的重要原因的話，那麼，停車管理混亂則是造成停車難的又一重要因素。目前，商場停車場收費管理現狀如下：

1、收費方法落後，且沒有採取限停措施。

通常的收費方法是：在停車場入口處設置收費處，車輛在進入停車場時，收費人員即人工收取停車費。也有的是在停放車輛離開時，由收費人員收取停車費。

一般在收費時交給停車人收費證據。據調查，商場停車場的停車時間則只集中在2小時以內，3小時以上的停車量非常少。可是有些車輛停放時間仍長達6~7小時，這是由於對長時停車的收費太低了，停車人根本不考慮停車長時的後果。這就不難看出：當前商場停車場的收費標準不合理，是加劇停車矛盾的一個重要因素。



2、商場的“蹭停族”隊伍日漸龐大，免費變收費。

隨著私家車輛的不斷增加，商場的“蹭停族”隊伍日漸龐大，進入2011年以來，武漢、無錫、大連、長沙、杭州、廣州的商圈陸續開始實行停車收費。免費變收費，但管理沒有跟上。

3、停車場被挪用，規劃與落實的錯位。

許多大型商場在建築規劃方案中，都配備有地下停車場，但建築完成後，這些原本作為停車場的地方卻變成了超市或庫房。而這種擅自改變建築用途，將原來的地下停車場挪作他用的最直接原因就是經濟利益的驅使，這種狂熱的經濟驅使背後所產生的直接後果就是增加了地面停車的壓力。表面上看，一些商場或高層建築把地下停車場挪作他用，完全是自身行為，但實際上所侵犯的是公眾利益，是商家對公共資源的一種擴張占有。

商場停車場地規劃欠妥

由於人們對停車問題的忽視，在進行房地產開發時對停車場所不夠重視，甚至根本就不考慮停車問題。規劃要求大型建築物每1000平方米配4-7個停車位，但到建築設計單位並未真正落實或實施後

移為他用。這是由於一些單位在對土地和停車場的價值比較上失衡，認為拿出一塊土地來開發其經濟價值遠遠高於停車場，因而寧可犧牲停車場以換取眼前的經濟利益。雖然



有的建築按規定建造了停車場，由於對停車場的規劃不當，而不能發揮其應有的作用，這種規劃不當主要有以下幾種現象：

(1)出入口的位置不當。有些停車場的出入口就設在主幹道上，出入停車場的車輛嚴重干擾了主幹道的交通，並且極易發生交通事故和車輛堵塞。

(2)出入口沒有足夠的寬度，停放車輛間間距不符合要求。

(3)停車位及停車方式不合理。有的停放車輛的方式、不同車型車位的布置、停車位的寬度以及車場內的轉彎半徑太小等不利於車輛的出入。

(4)附屬設施不配套。如有的照明、防火、給排水、監控等設施短缺，有的設施損壞後未能及時完善。

有關法律法規不夠完善

對未按規定修建停車場的單位沒有嚴格的法規約束，更無處罰規定，加劇了商場停車場所嚴重不足的問題。許多規劃中的停車場不是面積縮水，就是被用來商

業發展，對這些挪作他用的單位處罰力度不夠也是導致這種情況出現的原因。商場車位不足將不讓開業，一些面積達上萬平方米的大商場，必須保證150到300個停車位才能允

許開辦。看來，完善相關立法才解解決商場停車難題。

國外商場停車管理經驗分享

美國商場自主定價，車位夜間出租

在美國大多數商場都自備停車場，自己定價，政府部門不干涉，唯一的要求是必須在停車場入口處明碼標價。短時間臨時停車的收費最高，一些停車場還對穩定的老客戶，出售更便宜的“停車位月票”，總價在平時價格的三分之一到四分之一。在商場打烊後，這些場地都空置一夜，所以這些停車場晚間都會出租，一般價格不太高，條件是早上商場營業前，一定要離開。

澳大利亞規劃好，車位多

在墨爾本市中心繁華地帶，馬路上幾乎沒有隨便亂停車的現象。僅在墨爾本鬧市區有70000多個停車空間，司機在任何一個地方平均離大型停車場只有200米。在餐館，酒吧聚集的地方，停車時間會相對長一些，但一般也只允許同一輛車在同一個位置停留2個小時，2澳元1小時。寫字樓、醫院和居民區附近的商場通常建有大型的立體停車場，本單位人員只繳很少的費用，社會人士則隨時停車，費用視時間長短而定。

曼谷“建築停車法”規定

凡修建超過300平方米的建築都必須同時修建停車場或停車位，否則不批准施工。“停車法”對公共影院、商場、飯店、醫院、學校、工廠、機關、展覽館甚至倉庫都

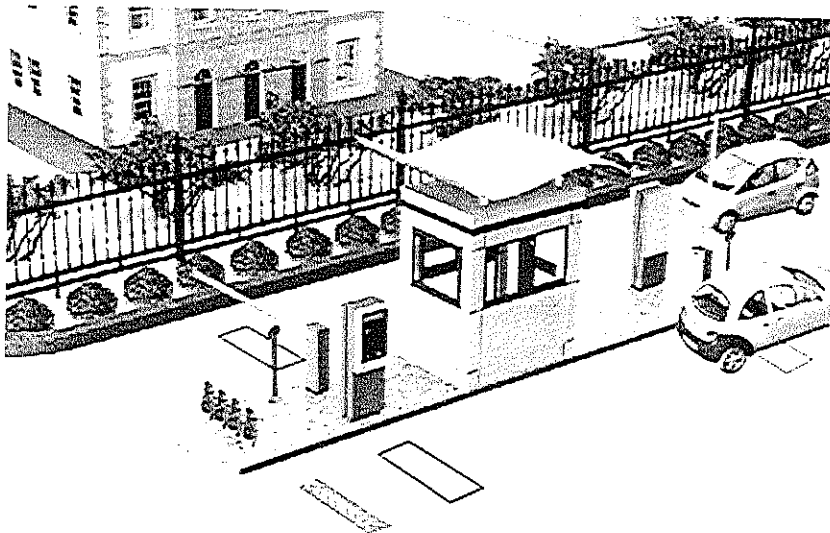
做了具體規定，對不同的對象有不同的要求。比如，商場每20平方米必須有一個車位，國外的經驗值得我們借鑒。

綜上分析，面對商場愈來愈突出的停車問題，如何科學、合理使用有限的停車位資源，支撐商場可持續發展而日益擴大停車需求，促進和諧停車，是非常現實而又緊迫的課題。為此，提出以下對策建議。

解決商場停車問題的方法和對策

充分挖掘商場停車資源，發展地下和立體停車場

由於商場的地下停車場出入不方便、收費也不合理，因此車主寧願擠在地上停車，也不願去地下停車場。通過提高地上停車場收費費率，降低地下停車場收費費率，並對地下停車場不予限時停車，而對地上停車場實行限時停車，對超時的車輛予以罰款，迫使停車時間較長的車輛進入地下停車場，提高地下停車場的利用率，增加地上停車場的周轉率。在高峰時段，亦可以限制地面車輛停放時間，並提高收費標準，以緩解高峰時



期停車擁擠不堪的狀況，加快高峰期的停車周轉。對所有綜合性大型商場停車位的需求實行動態管理，進行科學決策；充分利用空間，鼓勵投資者興建地上、地下機械立體停車設施，同時實行計算機收費系統幫助收費。建立聯合辦公機制，加快涉及停車場建設項目的立項審批；對於簡易式、機械式車庫要大力推廣，明確其在規劃、建設法規制度中的地位，制定相應的技術指標。

政策傾斜，鼓勵社會力量建設商場停車場

杭州作為國內首個鼓勵社力量建設停車場的城市，已出台政策規定民營資本建停車場可申辦產權證，這是對民營資本最大的誘惑；政府還給予建安成本25%的補貼，單位（商場）自有空地建停車場，可申請建停車場（庫）。新政出台後，杭州今年新建28個停車場，民營資本建停車場（庫）占四分之一。其中，杭州火車東站附近佰富勤商貿廣場新建本市最大的地下停車庫，據項目經理介紹，原計劃建地下一層停車庫，928個停車位。後受優惠政策吸引，提高地下建築容積率，地下挖三層，新增625個停車位，每個停車建安成本13萬元左右，政府補貼2.25萬元／個（2.5萬元／



個×土地係數），預計15年收回投資成本。如果按照現行政策，管理費和人工費上漲，營業稅比較高，停車運行只能保本經營，筆者建議地方政府再出台稅收優惠政策。

加強商場停車引導設施建設

採用商場停車場智能引導系統是非常重要的。由於車主通常願意將車輛停放在出入方便的地方，因此在停車高峰時，可能會出現有的區域擁擠不堪，而有的卻供大於求。利用控制中心和可換式停車引導標誌引導停放車輛尋找車位，以防止停車者在停車場盲目地尋找，影響停車場內部秩序，從而提高停車場的利用率。良好的停車秩序需要科學規劃和合理管理作為保證，因此首先確定停車區域和停車時間等停車限制，加強對停放車輛的管理。同時，應將停車場的停車標誌、停車位的位置以及行車道的位置標劃清楚，以避開車輛違反規定停車。

搞好停車秩序，靈活經營

據統計，商業區的停車情況是呈周期性變化的，所以停車限制時間也應隨它的變化而不同，以適應各種情況。一般來說，一周內的停車高峰在休息日，一天中商業區的停車高峰是在中午時段，因此商場停車時間限制應根據日期及時段的不同而制定不同的停車限制。比如在節假日購物高峰時，要縮短停車時間限制，加速商場停車場的周轉率，緩解停車壓力；在一天中早晚時刻，可放寬停車時間限制，提高停車場的利用率。購物目的的免停車時間限制（商場營業期間）在1小時左右，免費停車是商場吸引客流的一個手段，客流量大了，經營者才會賺錢，地產商也才可能收回投資；另一個好處是驅趕商場的“蹭停族”隊伍。對於不同區域、地點的停車場要分別對待，靈活經營停車位，制定出與市場相適的收費標準和限停時間，改變現行的由物價區（計劃經濟產物）制定的統一收費的不合理的收費標準。

專業停車管理公司經營商場停車

目前停車位對商業的影響越來越大，商場的檔次越高、規模越大，車主對停車場的要求也就越高，如停車監控、車輛保管、指導空位停放、處理車輛摩擦事故、車輛物品防盜等服務，另外停業服務業面臨招工難和薪資增長快，商場停車場所有方

應採取委託專業停車管理公司來經營商場停車資源，拓寬停車資源增值經營服務思路，將服務產品細分，遵循“關注需求、創新服務”的宗旨進行停車延伸服務，在保障和提升停車價值的同時，致力於滿足客戶的點滴需求，增加多種經營收入，還可以利用地下停車場的空間為停放車輛提供汽車清洗美容、打氣與簡單維修以及出售小型汽車零件等服務來吸引更多的車輛停放在地下停車場。多為顧客著想，將服務更高層次地演化為一種細節的關懷和體貼，從而贏得顧客手中的貨幣選票。讓商場停車資源增值經營效益最大化，以停車泊位、停車收費牌、停車誘導電子牌為載體，制作、發布、設置商業廣告。

大力發展公交系統，避免大量機動車湧入市區商場

大力發展公共交通，在市區邊緣交通便利地帶設置大型社會停車場，且收費比市內停車場低廉，鼓勵停車人在此停車後換乘方便、快捷、舒適的公共汽車、地鐵、輕軌、



水上巴士等公共交通進入市區商場的目的地，避免大量車流湧入市區，緩解市內商場停車緊張狀況。歐洲、日本、南美等大城市的公共交通分擔率已達40%—60%，迫切需要提高公交分擔率，建設快速公交，發展智能交通，鼓勵市民公交出行；對公平分配有限的道路資源、促進公共交通發展和緩解商場停車難是十分必要。

結語

通過以上的調查、分析和探討不難看出，在今後中國國內城市化進程中，商場停車不僅可以催生一個商圈的形成，同時也可以盤活這一區域的房產；把握停車行業在商場領域的發展機遇是一項緊迫問題，須正確認識商場停車管理的必要性和複雜性。更需要依靠先進技術手段的應用、投入和專業團隊管理以及逐步完善的、適宜的停車法律、法規及其國家配套政策支持。在目前不夠完善和成熟的商場停車管理機制方面做出努力，根據本地實情設計商場停車先進的管理效

率增長型模式；通過努力創新、提供優質服務，不斷增強競爭能力，不斷做大做強，實現城市商業停車產業的可持續發展。

〔參考文獻〕

- 1、《北京寫字樓停車費漲幅高達三倍大商場照舊免》 北京日報 左穎 2010.3
- 2、《商場停車收費引尷尬“免費餐”擱淺於鵲巢鳩占》 新華網 2006-01

徐寧，杭州市上城區城管辦。

——轉載自城市停車月刊

