

城市停车场建设成为当前基础设施补短板的内容之一——

# 莫让“停车难”拖住消费升级步伐

本报记者 汪文正



小区、商圈、景区，停车都是“老大难”

“停车是个‘老大难’，搞得大家即使有车也不敢开，还有的人停车问题解决不了，干脆先不买车。”家住上海浦东、年龄20多年的车主老马说，因为自己所在的小区建设较早，也没有地下车库，居民停车非常困难。“车位紧张，供不应求，有些车主干脆停到小区外的马路、人行道上。既占道，又可能挨罚。新能源车就不用说了，充电桩太少了，谁敢买呀！”

城市中，除了住宅小区，热门商圈和知名景点也存在“一位难求”的问题。北京市朝阳区三里屯街道是极负盛名的商圈，外地年轻人到北京，总来这里“打卡”，本地居民逛街聚会泡吧，这里是首选之一。然而，三里屯停车难也是有名的。在三里屯执勤的一位交警告诉记者，区域内停车场常年供不应求，即便近几年新建的商场增设了地下停车位，依旧满足不了需求。“附近有太古里等几个购物中心和酒吧街，工人体育场也常有球赛和演唱会。一到停车高峰期，占道停车导致的道路拥堵非常严重。”

张经理在三里屯街道办事处附近开了一家川菜馆，最大的烦恼就是附近停车难，客人经常不满意，对生意有影响。“你看，我们店前这条路非常窄，附近小区停车位不对外开放，客人来吃饭，就必须把车停到几百米外购物中心的地下停车场，然后步行过来。”张经理说，如果不是因为停车难，生意还能更好。

知名景点停车难，也常常让开车出行的游客为难。张师傅是北京什刹海一带的老居民。“附近停车场少，却有北海、景山、什刹海、恭王府等好几处景区，非机动车道经常停满接送旅行团的大巴，早晚还有许多家长到北海幼儿园、四中初中部接送孩子，路况就更差了。”张师傅说，到这些景点游览，最好的交通方式是坐地铁，但如果有走路不太方便的老人小孩，就比较为难了。“我在这儿经常看到，有的家庭开车来，在景点门口把老人和小孩先放下，车主再去转圈找停车位，然后走回来。”

停车位紧张，普遍存在于中国大城市及部分旅游城市。据统计，中国小汽车与停车位的比例长期高于1，而发达国家约为1:1.3。《2018年中国停车行业发展白皮书》显示，这一问题在一线城市尤其严重，如北京汽车保有量达608.4万辆，备案停车位总数仅有189.05万个，停车位缺口超过400万个，上海、深圳等大城市也面临着相似的问题。



上图：近年来，安徽省六安市利用城区部分闲置地建设成停车场，有效缓解了“停车难”和交通拥堵问题。图为六安市城区皖西大道一处已建成的生态停车场。 田凯平摄（人民视觉）  
左图：湖北省襄阳市樊城区肖家台社区某停车场收费处的智能机器人，通过语音指引停车者进行现金或扫码支付停车费，为车主提供方便快捷的收费放行服务。 杨东摄（人民视觉）

增加供给，给城市停车场建设补短板

商务部研究院流通与消费研究所所长董超在接受本报记者采访时指出：“停车资源供给缺口巨大、需求难以满足，在此形势下，加强城市停车场建设已是迫在眉睫。”他认为，提高停车资源供给水平对促进产业、消费“双

升级”有重要意义，“在居民大宗消费中，购买机动车是仅次于购房的第二大支出，汽车产业对国民经济存在较大拉动作用。合理配置停车资源，除了可以促进汽车产业发展，还能带动人流、物流，继而促进消费，畅通经济循环。”

城市停车场，为何如此紧张？北京大学经济学院教授苏剑对记者分析：“在全球主要城市，拥堵都是大问题。但这不是一个孤立的问题，而是通行需求和停车需求在争夺道路空间的问题。停车位是一种稀缺资源，而停车难和道路拥堵互相影响，加剧了这种紧张。”

中国大城市停车难，既有多车多地少的客观约束条件，也有停车场建设滞后、粗放规划建设因素。

首先是起步晚，规划不足。“中国步入汽

车社会较晚，私家车的普及仅仅是近20年内的事。过去的城市规划缺乏前瞻性，随着汽车产业和消费的发展，“停车难”问题逐渐显露，在大城市尤为突出。”董超说，这集中体现在停车场面积和车位数量严重不足。他分析，中央和国家有关部门去年以来多次强调补上城市停车场建设短板，未来可能会在城市停车场面积和车位数量上扩大供给，在居民区、商业区、景区等各种重点区域和场所进行补充建设，包括必要时进行土地用途转换。

其次是城市停车场建设集约化程度低，资源利用率低。专家普遍认为，在此背景下，大中城市促进车位资源在空间、时间上的合理配置，显得至关重要。“在停车需求高的区域，应进行合理规划，集中建设一批新型、集约的停车场，如立体停车场。”

董超说。

家住北京市海淀区的王熙伦，每周末都到北京世纪金源购物中心吃饭、看电影，“这不是离我家最近的商业区，但因为这里的停车位多，停车方便，我宁可跑远一点到这里来。这栋停车楼每层都与主楼相连，顾客去哪一层，就可以把车停在哪一层。”在福建省厦门市，厦门海关总关立体车库已经成为当地的著名地标。工作人员介绍说，这座立体停车场于2016年投入运行，拥有168个停车位和3套全自动升降系统，还具有移动App查询、远程预约取车等功能。去年底国家发改委等部门出台《关于改善节假日旅游出行环境促进旅游消费的实施意见》专门提到，增加景区停车位数量，综合采取扩建停车场、建设立体停车设施、增加临时停车位等措施。

此外，资源共享也是多地倡导的方向。“在加强停车场建设的同时，还要提高停车场的开放程度，如鼓励机构内部停车场对外开放，实现资源共享。”董超说。据了解，2018年北京市颁布的《机动车停车条例》，明确要分类供应，差别供给，盘活资源，并提出“小区停车位不足，周边可设临时居住停车区”“推进单位或者个人开展停车泊位有偿错时共享”等。

“智慧+立体”，盘活现有停车资源

补上城市停车场建设短板，未必都是新建。专家认为，盘活现有资源，除了发展立体停车，还应引导智慧停车。

“特别是商业区、景区，应当着力提高停车场的智慧程度，利用新型装置，推广大数据等技术手段，推动智慧停车进程，提高停车资源利用效率和配置效率。”董超表示。

景区附近文物古迹多，不宜“大兴土木”，如何提升停车效率？北京市西城区市政市容委主任刘成东介绍，什刹海景区不适宜大规模拆建工程，只能立足现有条件，对腾退疏解的空地进行立体停车改造。2017年，什刹海景区用上了“负三正一”的升降停车设施。地上1辆车，地下3辆车，原本只能停8辆车的空间，如今可以停32辆车。

商圈人流量大、停车需求高，如何改善消费者的停车体验？智慧停车给出了答案。传统停车场里，引导和收费都靠人工，运行效率低，入库取卡、出库交费常常要排很长的队。在北京市王府井商业区一处停车场，却鲜有工作人员的身影。从入库、泊车、离开再到缴费出库，全程无需人工，“智慧停车场”将人工智能和在线支付紧密结合，为车主创造了高效快捷的停车体验。智能停车系统的维护员小李介绍，车主可以通过在线地图查看附近停车场的位置和空余车位数量，系统则实时掌握着车位情况，使车主能按照指示，快速、准确地找到最近的空余车位。进出场时系统会自动识别车牌号码，通过二维码在线支付收取停车费。

在投资人和业内专家看来，中国政府提出补上“城市停车场建设”短板，给智慧停车市场带来机遇，相关企业越来越得到社会舆论和资本的青睐。“停简单”是智慧停车领域的一家新兴企业，成立不久就获得了来自国内外投资机构的多笔大额投资。仅在北京一地，其业务就覆盖了朝阳大悦城、金融街购物中心等商业区和香山公园、798艺术区等景区，其开发的智能车牌识别系统，把停车场的时间、空间、周转率跟用户的需求很好地连接了起来。

未来一段时间，城市停车场建设有望得到资金、政策的更多支持，成为新基建的热点之一。不过，苏剑指出，停车资源有其客观约束条件，化解难题不等于所有需求都满足，预计今后在扩大供给的同时，仍会结合价格调节等手段，引导适度发展。

房屋建筑业产值占比下降，土木工程建筑增长

## 建筑业运营“量质齐升”

本报记者 王俊岭

建筑业是观察宏观经济发展的重要窗口。国家统计局近日公布的第四次全国经济普查系列报告之十、十一显示，全国建筑业企业生产能力显著提升，生产规模快速增长，年产值超过22万亿元；经营效益也保持较好增长态势，企业利润和上交税金总额双双迈上7000亿元新台阶。

在规模上，建筑业生产规模快速扩大，建筑业总产值等主要指标创历史新高。

2018年，全国建筑业企业完成建筑业总产值225817亿元，达到历史最大规模，比2013年增长40.8%，年均增长7.1%；签订合同额487844亿元，创历史新高，比2013年增长68.6%，年均增长11.0%。

如果分行业看，2018年，房屋建筑业企业完成建筑业总产值141117亿元，比2013年增长37.3%，年均增长6.6%；土木工程建筑业完成建筑业总产值62234亿元，增长55.4%，年均增长9.2%；建筑安装业完成建筑业总产值11729亿元，增长28.5%；建筑装饰、装修和其他建筑业完成建筑业总产值10737亿元，增长28.5%。从比重看，2018年，房屋建筑业完成建筑业总产值占比为

62.5%，比2013年下降1.6个百分点；土木工程建筑业占比27.6%，提高2.6个百分点；建筑安装业占比5.2%，下降0.5个百分点；建筑装饰、装修和其他建筑业占比4.8%，下降0.5个百分点。

在效益上，建筑业企业营业收入规模再创历史新高，体现出较高的经营效益和发展质量。

数据显示，2018年，全国建筑业企业实现营业收入211992亿元，首次突破20万亿元，达到历史最高水平，比2013年增长39.0%，年均增长6.8%。其中，主营业务收入209339亿元，比2013年增长38.5%，年均增长6.7%。

从地域结构来看，东中西部建筑业企业营业收入均保持较好增长态势，中西部地区增长尤为明显。2018年东部地区建筑业企业实现营业收入111496亿元，比2013年增长36.0%，年均增长6.3%；中部地区实现营业收入50154亿元，比2013年增长61.4%，年均增长10.0%；西部地区实现营业收入43391亿元，比2013年增长56.6%，年均增长9.4%。除东北地区外，其他三个区域建筑业企业营业收入连续五年均保持稳定增长态势。

从利润总额来看，2018年，全国建筑业企业

实现利润总额7975亿元，达到历史最高水平，比2013年增长31.2%，年均增长5.6%；上缴税金总额7503亿元，增长43.7%，年均增长7.5%。全国建筑业企业实现利润总额逐年增长，壮大了企业自身实力，为国家财政收入保持稳定增长作出了贡献。

业内人士指出，过去多年，随着中国经济建设的大规模进行，建筑业迅速发展并成为国民经济重要行业，如今建筑业已进入平稳发展期。对于建筑业来说，其规模快速扩张带来的发展正在成为过去式，传统建筑业面临着前所未有的机遇和挑战，对施工企业的转型升级也提出了新要求。

住建部政策研究中心研究员赵路兴分析，在“房住不炒”定位之下，房地产增量受到资金、政策等约束，但存量市场巨大。未来，随着“加快改造城镇老旧小区”的全面推进，存量市场改造将成为建筑业主要的增量市场。赵路兴建议，建筑施工企业要以市场需求为导向，以“建筑业+新业态”的发展模式练好企业内功，通过新技术、新产品、新工艺做好城镇老旧小区改造这篇大文章，并获得新发展。

中建政研集团董事长梁靓认为，当前，建筑企业面临几个转变：一是业务的主要方向将由城市逐步转向乡村；二是建设的主要内容将由城市房地产和城市基础设施建设为主逐步转向以围绕乡村振兴的第二、三产业建设、农民居住条件改善和生态环境建设为主；三是投资建设主体将由房地产开发商、地方政府投融资平台为主逐步转为以地方政府、产业化龙头企业和农村合作社组建的联合体为主。“对建筑业来说，高速度增长结束就是高质量发展的开始。”

鄂北水资源配置工程上游182公里通水——

## 220万百姓告别“十年九旱”

本报襄阳电（记者程远州）1月6日，历时4年多建设的湖北省水利“一号工程”鄂北水资源配置工程上游182公里顺利通水，丹江口水库的汩汩清泉经湖北省襄阳市老河口市、襄州区、枣阳市，从随县封江口分水闸流向封江口水库，让沿途鄂北岗地7000平方公里供水区、220万人口、379万亩耕地率先告别了“十年九旱”。

按照规划，总投资180亿元，全长269公里的鄂北水资源配置工程将于2020年年中全线通水，届时，随州市曾都区、广水市和孝感大悟县，都将喝上甘甜的丹江水。

据了解，该工程主体位于湖北省境内，是湖北省从根本上解决鄂北地区干旱缺水问题的重大战略民生工程。工程以丹江口水库为水源，自丹江口水库清泉沟取水，自西北向东南方向穿越河南省淅川县、邓州市、湖北省湖北襄阳市、襄州区、枣阳市、随州市、曾都区和广水市，止于孝感市大悟县王家冲水库，建成后向沿线年均供水将达

7.7亿立方米，解决482万人的生产、生活用水难题。

包括襄阳、随州、孝感三市北部的鄂北地区是湖北省人口、耕地相对集中的区域，也是湖北的“旱极”，这里降水量偏低，过境客水少，蓄水能力差，地下水贫乏，平均井深打到200多米才有水。资料显示，1949年到1989年的41年间，鄂北地区平均每4年发生1次严重干旱或者特大干旱；1990年到2009年的20年间，平均每两年发生1次；2009年到2013年，发生了历史罕见的“五连旱”，干旱严重影响湖北省的粮食安全。

鄂北工程是饮水工程，更是生态文明工程。为最大限度减少输水过程中的水质污染，最大限度减少耕地占用，隧洞或管涵输水成为主要输水方式，全程有隧洞55个、119公里，倒虹吸11座、76公里，暗涵38座、31公里，地下水输水总长占84%。工程永久性占地仅4931亩，占鄂北工程用地总量的10%。