



停车管理行业发展报告

清华同衡规划设计院静态交通所
北京金地沃克城市交通咨询有限公司

截止到 2012 年底，中国城镇化率已达到 52.57%，机动车保有量达到 2.4 亿辆，其中汽车保有量为 1.2 亿辆，汽车拥有水平达到 90 辆 / 千人，18 个城市的汽车保有量超过了 100 万辆，5 个城市的汽车保有量超过 200 万辆。根据国际货币基金组织的相关学者研究显示，2030 年中国汽车拥有水平将达到 176.2 辆 / 千人，2040 年将有可能达到 287.2 辆 / 千人，超过全球 246 辆 / 千人的平均值，这是我国机动化发展的趋势。美国停车行业形成了庞大的“停车经济”，并配合带动了餐饮、物业、运输等相关行业的发展，每年创造收益高达 260 亿美元，提供 100 万个就业岗位。欧洲形成了一批具有相当规模的专业化停车企业，停车产业成为年产值数十亿美元的大产业，达到良性循环和有序发展。我国停车产业发展已具雏型，停车管理行业已经形成，未来的发展空间十分巨大。

一、停车管理行业发展现状

（一）政策法规基本健全

《国务院关于加强城市基础设施建设的意见》（【2013】36 号）中明确把公共停车场和规划建设纳入城市基础设施建设的重点，从政策层面对停车场建设给予了支持。同时，2015 年 4 月 21 日，国务院会议通过《基础设施和公用事业特许经营管理办法》，对加快推进城市基础设施特许经营也进

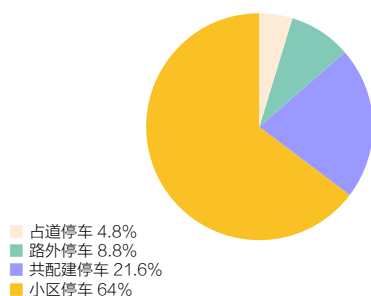
行了规范，停车经营也纳入其中。北京市于 2013 年 11 月 5 日出台了《北京市机动车停车管理办法》（人民政府令第 252 号）、上海市于 2013 年 1 月 1 日起施行《上海市停车场（库）管理办法》、天津市于 2010 年 1 月 4 日出台了《天津市机动车停车场管理办法》，深圳、广州、重庆、南京等均出台了类似法规，对停车场规划、建设、经营、管理等进行了规范，在政策和法规层面对停车行业的发展起到了较好的推动作用。

（二）停车场（位）数量、配置及其经营

1. 停车场（位）数量调查情况。当前中国停车位可以用两个 50% 加以说明。一是停车位缺口约 50%；二是停车位平均利用率 50%。如北京市的停车数量及比例具有一定的代表性。北京停车主管部门北京市运输局曾于 2013 年对全市停车位进行普查（如下表），市内车位总数为 273.26 万。而当年的机动车保有量为 543 万，停车位缺口近 50%。

北京市 2013 年停车位统计表

类 型	停车位（单位：万）			
	非经营性	经营性	合计	占总量比例
居住小区	53.1	91.6	144.7	53.0%
单位大院	25.2	4.83	30.03	11.0%
公建配建	28	31.1	59.1	21.6%
路外公共	1.3	22.7	24	8.8%
路侧占道	5.2	5.8	11	4.0%
立交桥下	2	0.27	2.27	0.8%
其 他	1.8	0.36	2.16	0.8%
合 计	116.6	156.66	273.26	100%



北京市不同的停车位类型所占比例图

2. 公共停车位及公建配建停车位配置情况。

机动车停车位包括基本车位和出行车位两部分。理论上车与停车位的配比为 1:1.3。基本车位需求预测应结合城市人口、社会经济发展水平、机动车保有量等，可采用趋势分析法、类比法、相关因素法等方法确定；出行车位需求预测应在停车调查的基础上结合城市交通出行特征，可采取用地类别法、机动车出行分布预测等方法确定。当前，在停车场开发建设中，各地规划部门常常采用一刀切的办法控制开发配比，造成需求与供给矛盾突出的地区停车位仍严重不足，需求与供给矛盾不突出的地区车位冗余。

停车位指标应遵循差别化停车供给原则，城市中心区的停车配建指标不应高于城市外围地区；在相同区域内公交服务水平高的地区，配建停车位指标可降低；居住、医院等民生类建筑物配建停车位指标可适度提高。多种性质混合的建筑物配建停车位规模可小于各单种性质建筑物配建停车位规模总和，不应低于各种性质建筑物需配建停车位总规模的 80%。规划人口规模大于 50 万人的城市的普通商品房配建机动车停车位指标可采取 1 车位 / 户，配建非机动车停车位指标可采取 2 车位 / 户；医院的建筑物配建机动车停车位指标可采取 1.2 车位 / 100 m² 建筑面积，配建非机动车停车位指标可采取 2 车位 / 100m² 建筑面积；办公类建筑物配建机动车停车位指标可采取 0.65 车位 / 100m² 建筑面积，配建非机动车停车位指标可采取 2 车位 / 100m² 建筑面积；其他类型建筑物配建停车位指标可结合城

市特点确定。

3. 停车位收费标准情况。目前，国内多数城市的停车收费标准为政府定价和指导价相结合，一般区分停车位性质、路段、时段等进行分段计时收费。以北京市为例，计时单位为 15 分钟，占道停车收费标准最高，繁华时段达 2.5 元，且为了提供车位周转率，公共占道停车采用累进制，第二个小时的收费标准将提升 50%。地面车场停车费开始高于车库停车费。一般也根据位置（如 5 环内，5 环与 3 环间，3 环以内等）计时收费，标准从 15 分钟 0.5 元至 2.5 元不等。小区停车相对较便宜，一般按包月停车计费，包月费为 150 元 - 300 元之间，政府为指导价。对于小区临时停车的，一般前 1 小时免费，超过 1 小时的，按计时标准收费。各大城市的收费标准、计时方法等均大体相同。当前，车主接受停车费的标准，根据 2013 年北京市 1000 份问卷调查结果显示，拥车市民普遍接受的停车费用一般为 300 元 / 月以内，多集中在 100-200 元。

各类停车场（位）的经营管理情况表

停车场类别	占道停车	路外停车	公配建停车	小区停车
所有权	政府	政府、业主	公建业主	小区单位、居民
市场准入	政府审批	部分政府审批	业主招标	物业、居民
资质管理	严格	较严	一般	要求低
经营期限	5-10 年	5-10 年	1-3 年	1-3 年
定价方式	政府定价	市场调节	市场调节	政府指导
收费价格	最高	稍高	一般	最低
停车执法	政府、最严	民事	民事	民事
管理难度	最大	不大	较小	较大
盈利水平	最好	好	较好	一般

（三）主要停车设施设备

1. 基础性停车设施：包括档车器、锁车器、停车位施划、减速垄、停车导引设施牌、一般性门闸等，这些基础性停车设施，没有多少科技含量，有众多小厂商、小作坊式生产者参与，当前处于低质低价竞争中。

2. 停车诱导设施：具有较高的技术含量，从停车位传感、信息采集、停车信息传递和发布、停车信息导引、停车场（位）的信息更新等综合停车设施集成，一般为信息技术科技型企业通过停车系统集成提供，使用范围主要在中心城区、繁华商业区、大型写字楼等。

3. 立体停车设备：在一线城市的停车老旧区域和停车位供需矛盾突出区（如北京 301 医院地下立体停车库），立体停车设备有所体现，但总体应用不广，这与国家产业政策支持匮乏相关。立体停车设备厂商一般为中型机械企业，总体看，当前效益难有大的提升，与立体停车设备在国内的使用受限有关。

4. 专业停车楼设备：主要在一线城市的繁华商业区，当前专业停车楼的建设非常少，在北京、上海、深圳、广州等偶有出现。专业停车楼分两种，一种是普通停车地产（如北京的世纪金源，就是盖用于停车的楼房，其设施设备与普通地下车库无异），一种是专业机械式停车库（如深圳汇通大厦立体停车楼，为 PCS 垂直升降类机构车库），具有较高的智能性，一般为中型以上企业生产。目前国内生产厂家有限，投资建设也有限。

5. 智能停车平台系统：这是集安保和停车管理为一体的智能停车平台，如在智能停车整体解决方案中，包括了上述停车设施设备及信息系统的集成，聚合了机械、传感、信息处理、数据云平台的概念和技术集成，目前处于行业高端，竞争性不大，市场需求较大，技术整合有待提升。

（四）停车管理行业参与者情况

1. 停车场投资者：公建配建停车场（位）投资者为传统房地产投资者，除此之外，专业停车场投资当前以政府为主，社会资金为辅，当前专业停车场投资者数量有限。随着立体车库，专业停车楼的兴起，特别是国家产业政策和停车市场化的推进，包括 PPP 模式的创新，专业停车场投资者将会大量涌现。

2. 停车规划设计单位：交通规划设计、静态交通规划设计、公民建规划设计、停车设施设备厂商专业机构、院校科研院所等机构参与其中，为城市、区域、停车楼、停车场提供规划和设计工作。区域城市和区域停车规划设计多为政府主导，政府采购实施。停车楼、停车场多为业主方、物业方主导，招标实施。停车规划设计单位开始走市场化、专业化道路，涌现现象清华同衡规划设计研究院静态交通研究所的专业机构。

3. 停车设施设备厂商：除基础停车设施设备厂商外，大中型机械企业从事立体机械车库的设施设备生产，还有停车相关信息技术设备的研发生产，其机械型、技术型、集成性特性愈发显现，停车设施设备厂商是停车行业的基础。

4. 停车场建设施工企业：一般为公民建施工企业、交通设施单位、停车设施设备厂商、专业停车场建设施工企业、信息技术集成企业等，为停车场的具体设施设备安装、调试、施划、施工等提供服务。当前，除智能停车场综合集成服务施工企业外，其它停车场建设施工企业数量众多，处于低价低质竞争中。

5. 停车运营管理公司：从事停车场安保、引导、服务、收费管理的运营管理公司，当前是停车行业从业人员最多的参与者，也是停车行业里最终端企业，直接为停车车主提供服务。停车运营管理公司众多，仅北京市就达 3000 余家，从业人员达 10 万多人。

6. 停车相关服务业者：一般指为停车行业提供技术保障、技术支持、咨询服务的企业，特别是当前出现跨行业整合的技术部门，如“互联网+”的综合停车信息系统开发商和服务提供商等，为广大车主、其它停车业者提供停车信息服务和系统集成服务者。这类企业规模多较小，但技术含量较高，具有行业创新思维和资源整合能力。

（五）“互联网+”对停车管理行业影响巨大

随着互联网的发展，特别是移动互联的飞速发

展，停车行业正面临着前所未有的挑战，更迎来了千载难逢的机遇。“互联网+停车”使得停车难问题得到大数据、云平台的有效支撑，不仅使现有停车位的高效周转使用成为可能，而且对新增停车场和停车位的建设更具有针对性和有效性。当前如掌停宝、丁丁停车、百度导航等已经提供手机停车诱导服务，正改变着广大车主的停车行为。同时，“互联网+”使得停车与小区物业管理、停车与餐饮娱乐管理、车位定制服务、安保管理等形成跨界融合。当前市场上已经出现如深圳格美特智能停车设备及信息管理平台与彩生活物业的成功合作，深圳创业板上市公司安居宝涉及手机停车APP业务等案例。

“互联网+”对停车行业影响将是巨大的，会形成新的市场格局，对传统停车企业运行和管理带来冲击，也会形成新一轮的停车行业洗牌。

二、停车管理行业存在的问题

（一）“停车难”“停车乱”两大问题没有得到有效解决

“停车难”问题是根本性问题，其核心是停车位的供需严重失衡。以北京市为例，2013年北京停车位273万个，而汽车保有量达到520万辆，缺口超过47.5%。停车位的严重不足，直接导致车辆的乱停乱放，形成“停车乱”的问题。当前“停车难”和“停车乱”在全国各大城市还普遍存在，没有得到有效解决，而且车量保有量的增速大于停车场、停车位的建设投入供给速度，使得这一矛盾越来越突出。“停车难”“停车乱”问题是停车行业亟待解决的两大难题，也是停车行业发展的巨大潜力所在。

（二）停车管理行业发展还存在制度性制约问题

停车规划、停车设施设备标准和停车服务规范等方面，法规制度缺乏，停车行业的发展受到制度性的制约。停车规划标准相对机动车保有量的发展和城市静态交通优化等方面，都存在很大的反差；

停车设施设备标准、自动化水平、信息化标准等方面的不足，使得停车设施设备的建设严重滞后于停车行业的现实需求；停车管理的规范缺乏，使得停车服务在低水平、低效率上运行，严重制约停车行业的发展。

（三）停车管理行业参与者总体尚处于“小、散、乱”阶段

由于停车管理行业市场尚未成熟，使得停车行业的投资建设、信息化管理、规范化服务还相对落后，而停车需求发展急增，造成这一矛盾日益突出，停车行业参与者总体尚处于“小、散、乱”的阶段，企业规模、企业赢利水平和企业规范程度总体都处于初始阶段，停车管理行业发展亟需整合，量变过缓的问题没有解决，质变更难以形成。

（四）停车管理行业信息化水平较低

停车位的信息发布、停车诱导、停车设施设备智能化、停车行业信息的互联互通等水平都较低，使得停车位的周转使用不充分，一边停车难，一边停车位空闲。由于停车信息共享和智能化不够，导致静态交通效能低，平均停车时间大大高于发达国家，停车行业信息化发展空间巨大。

（五）停车对交通拥堵、空气质量、生态环境负面影响加大

城市停车秩序混乱，在交通运行、公共安全、生活环境等方面带来诸多问题。违法路内停车给城市道路管理带来了诸多问题，例如，双向停车会降低道路通行能力、延误公共汽车运营时间、给自行车和步行者带来危险；社会车辆违法在公交车站停放，迫使公共汽车停靠在行车道上；停放在消防通道上的车辆可能会给城市带来危险。根据2013年北京市23个居住区920户居民调查结果显示，85%以上车主从未或极少因为乱停车而在小区附近被贴条；8.9%的车主表示很少被贴条，二个月或半年一次；3.4%的车主表示大概偶尔被贴条，频

率为一个月一次；仅 2.7% 的车主表示频率较高，一般一周会被贴一次条。由于政府违章停车执法不严格，导致市民形成乱停车的“羊群效应”严重，加剧了居民拥有和使用车辆的非理性因素，严重影响了城市停车供给与需求之间的健康市场化关系的建立，并在城市交通发展战略方面也背离了以公共交通优先发展为导向的交通需求管理策略。

三、停车管理行业的发展趋势

（一）停车管理市场将迎来爆发期

由于当前城市“停车难”“停车乱”不仅没有得到有效解决，且受到惯性影响，政府对停车问题的认识滞后于车国内的发展速度，停车位配建标准过低、停车设施投入不足，公共停车设施缺乏，停车人规范化停车意识较低，停车管理政策法规滞后等问题，造成这两大停车问题在未来 5 年内还将进一步加剧。新一届政府的简政放权，市场在资源配置中的决定性作用的确立，都将大大加速停车市场爆发期的来临，市场需求决定市场供给和发展，这是停车市场迎来爆发期的根本所在。

（二）停车产业化发展大大提速

国家发改委颁布的《汽车产业发展政策》明确提出要大力发展城市停车事业，搞好停车场所及设施的规划和建设，制定停车场所用地政策、投资鼓励政策及相应标准，实现城市停车事业市场化、产业化。停车位供需矛盾巨大，存在较大的市场需求，背后蕴藏着无限商机。随着停车管理市场爆发，停车产业政策的引导，停车产业化发展将大大提速。

政府市政基础设施投资、PPP 模式引入、社会资金进入、停车的市场化运作等，都将为停车产业化发展提供助推。在停车产业投资的引领下，停车规划、停车设备、停车建设、停车管理和服务都将逐步扩大产业规模，未来 10 年将是停车产业化发展的加速期。

（三）停车智能化代表行业发展方向

从“互联网+”、移动互联、物联网等新型技术和业态的发展，停车智能化已势不可挡。各大城市市政交通一卡通普及使用、停车设施设备的物联网化、停车信息的移动互联化、停车诱导系统全面建成、停车场电子监管和计费系统的标准化等，都代表着停车智能化发展方向。特别是“互联网+”带来的行业冲击，将会进一步带动停车行业与其它综合服务行业的融合，如停车增值服务（与车辆关联的服务如停车、洗车、车辆保险、维修、违章处理等）、停车衍生服务（与车主关联的服务如娱乐、餐饮、工作、商旅、品味生活、居家等），都将通过“互联网+”的模式进行整合，在一个统一的移动信息平台上为广大车主提供全方位的停车、停车增值及停车衍生服务，其产业价值将被停车智能化发展大大拓展和倍增。

（四）停车管理行业竞争将持续加剧，行业领导力量正在形成

在停车管理市场爆发、停车产业发展大大提速的背景下，停车行业竞争将不断加剧，传统停车管理行业参与者，都将被停车智能化“互联网+”所清洗和融合，智能化、集约化、规模化的行业领导力量将产生并巩固。