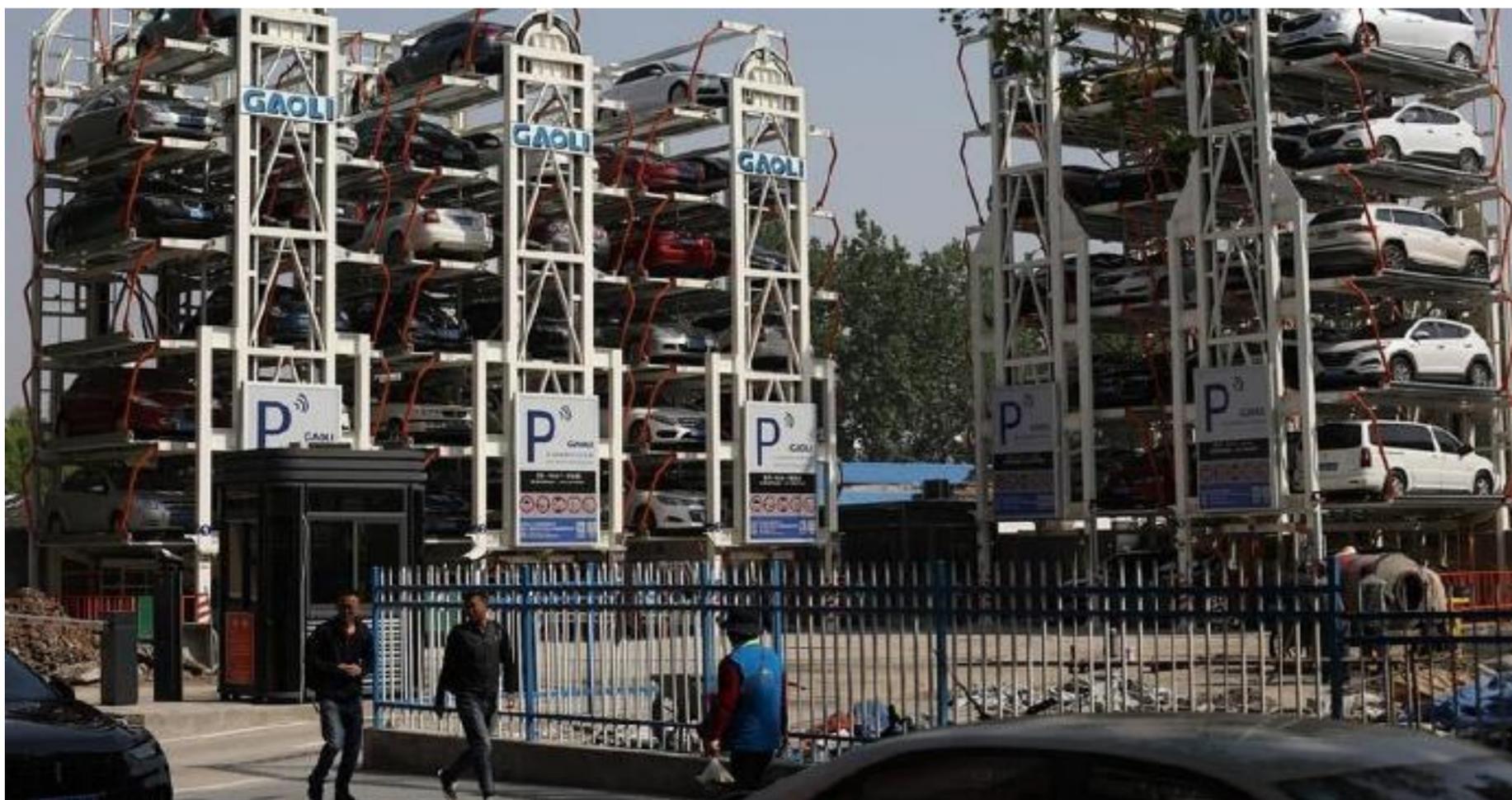


30年才回本, 停车难成了老旧改的“重灾区”



北京石景山的六合园南小区，每天叫醒居民的除了闹钟，还有上班高峰时的鸣笛声。

由于车位严重不足，六合园南小区居民的车多停放在小区空地及道路两侧，每辆车贴着联系方式，以便被堵时联系挪车。

六合园南小区是众多老旧小区停车难的一个缩影。据公安部数据，截至2021年3月，中国机动车保有量3.78亿辆，与1994年相比增加37倍。2000年前建成的小区，由于车位不足，停车矛盾日益严重。

以北京为例，1994年开始要求住宅配建停车位，但到2003年10年间，车位配比只有0.1~0.3辆/户左右。北京交通委报告显示，截至2016年，北京城区居民停车缺口达129万个，缺口比例达40%。

修建立体停车库是解决老旧小区居住区停车难题的一个思路。但由于建设空间紧缺、投资回报机制不清晰、居民协调难等问题，虽然有部分资本和企业涉足，但老旧小区修建停车场依然没有理想的商业盈利模式。

按照计划，北京要力争在2025年底前，基本改造完成全市2000年底前建成需改造的老旧小区，这也是车位配比较低，停车缺口最大的“重灾区”。

为解决资金难题，政策支持力度持续加码。4月25日，北京市住建委等十部门发布《关于引进社会资本参与老旧小区改造的通知》，为筹集改造资金多渠道“开源”，加大财税和金融支持。

除了财政补助政策，符合条件的改造项目还能获得5年内贷款贴息，利率不超过2%。此外，企业还可申请发行专项债券，鼓励通过REITs、ABS等方式支持社会资本开展企业资产证券化业务。通过财政补贴、政府实物注资、产权单位和居民出资等，支持社会资本作为项目融资的资本金。

找空间

2020年10月，六合园南小区的立体停车库建设正式启动，改造工程由愿景明德（北京）控股集团有限公司（以下简称“愿景”）负责，车库占地约700余平方米，含36个车位，总投资超过800万元，目前已经接近完工，预计5月中旬投入使用。

“很多老旧小区找不到地儿。”愿景集团城区更新京西大区总经理褚秋晨说，2019年，愿景改造劲松北社区时，曾想建设一个立体车库，但在选址、产权、实施等方面屡屡碰壁。缺乏成片的空间是老旧小区修建立体车库的硬伤。

改造中的六合园南小区升降横移式原是小区内小广场，改造后，停车库顶层做了绿化，还嵌入了自行车停放和居民休憩等功能。

褚秋晨透露，车库方案几经其稿，原本计划建在地面上，但因担心挡光、遮挡而作罢。加上小区地下是岩石层，不适宜深挖。综合测算后，最终确定地上、地下各建一层。

中国城市规划设计研究院工程师许定源介绍，升降横移式是居住区常见的车库，市占率83%左右，每个车位造价约2~3万元。

简易升降式机械车库的市占率约10%，每个车位造价约3~4万元，虽然成本较升降横移式高，但空间利用率更高，适用于零散空间。

许定源表示，在合理使用和维护下，立体停车库的使用寿命可以超过20年，“安全性能没有问题”。

2020年12月底，石景山八角南里小区占地约3000平方米立体停车楼投入运营，在老旧小区中，能找到这么大场地的并不多。

八角南里社区现有居民2300多户，在册登记机动车1100辆，但小区停车位只有600个左右，不少居民通过私装地锁等方式圈占停车位，导致小区内机动车停放秩序混乱，堵塞消防通道。居民经常因为停车困扰求助于“12345”市民热线，停车难还一度上了区长办公会。

北京静态交通石景山运营公司董事长李文兴介绍，八角南里社区停车场从做民调到建成用了半年时间，将原来一处平面停车场改造成4层立体车库，增加了近两百个车位。停车难题得到缓解，但并未彻底解决。

八角南里停车楼建设由北京静态交通负责。2017年10月，为了解决北京停车问题，首发、首钢、京能、首开共同出资10亿元组建了北京静态交通投资运营有限公司（下称“北京静态交通”）。

除了石景山区，北京核心城区的停车难题也亟待解决。2020年，北京市发布停车专项规划三年行动计划，其中东、西城区等通过适度建设停车设施缓解居民刚性停车需求矛盾。以东城区为例，目前白桥大街项目、工体西门项目、中绦胡同项目已经在建设中，预计今年上半年可投入使用。

一位参与北京多地停车场“平改立”项目的人士透露，北京东城区和西城区分布着如血管状的胡同，停车难、行车难是两区共同的难题，想在胡同巷道里想找数百平的空间难上加难。

部分支付能力较强的产权单位小区，或是由政府出地、出资，才能实现落地造价较高的立体车库，比如东城区南锣鼓巷周边胡同，选用了巷道堆垛式车库，往地

下挖3~7层，既增加了数十个车位，又不影响胡同的采光。

协调难

根据《民法典》，要改变小区内共有部分用途，需经四分之三业主参与表决，并获得四分之三参与表决业主的同意。

根据设计方案，停车楼距离居民楼仅13米，部分居民对停车楼可能遮光提出投诉，反对改造。一些居民担心有噪音污染，通风也会受到影响。

为了获得业主同意，李文兴尽量去满足业主的诉求。除了工作人员开展三轮入户工作，挨家挨户做沟通工作。对部分居民进行现金补贴，每户几万到十几万不等，这一项花费了80多万元。

车库施工期间，由于周边车位紧张，居民车停放成为一个让人头疼的问题。褚秋晨协调六合园南小区居民到周边商场停车；李文兴选择在小区周边租下部分车位。

周边停车场开出每天800元~1000元停车费，李文兴说，“这已经是较便宜的价格了，知道我们着急解决车位问题，所以价格水涨船高。”

另外，由于临时停车场与小区有一段距离，一部分业主提出交通补贴要求，又给业主提供每月数百元补贴。在协调90辆车在施工半年内的停车问题上，花费将近70万元。

经过多次磋商，八角南里最终方案确定地下建1.5层、地上建2.5层，可以满足冬天居民楼3小时的日照时间。但向下挖1.5层，拉高了停车楼的工程造价。

李文兴透露，停车楼投入约2600万元，折合下来建造成本达到了10万元/车位。“如果地上建4层，一个车位成本只需要3万元。”2600万元的改造费用中，实际工程造价为2300万元，另外300万元都用于业主协调工作。

最终，小区70%以上居民签署了同意书，停车楼建设方案正式通过。改造前期，仅协调居民意见就花了超过3个月时间。

六合园南区的前期协调耗时更长，将近半年时间。褚秋晨透露，六合园小区原是城区拆迁而组成的回迁小区，部分居民反映彼时的拆迁补偿标准偏低，有许多历史遗留问题，因此愿景集团从接受该小区改造开始，每一步改什么、如何改，都得和居民沟通，由业主参与设计改造“菜单”。

商业账本

去年7月，国务院公布《关于全面推进城镇老旧小区改造工作的指导意见》，指出要在十四五期末，力争基本完成2000年底前建成的需改造城镇老旧小区改造任务。其中，老旧小区改造内容分成基础

类、完善类和提升类，停车场（库）建设、加装电梯都是完善类改造清单中的内容。

一位北京市属国企负责人透露，同样是老旧小区改造的完善类项目，各地对停车场（库）建设的支持政策尚不明朗，仅门头沟区提出老旧小区改造立体车库的地下部分，每个车位补贴2万元，“但（地下部分的车位）成本将近20万元，1/10的补贴实在杯水车薪。”

石景山区政府给予八角南里停车楼一定的支持。李文兴透露，停车楼建成后，石景山区提供了800万元的补贴。另外，在项目施工过程中，所有手续都获得了简易审批，“相当于给了一个绿色通道，在合法合规情况下给予企业最大便利”。

许定源表示，尽管停车供需矛盾日益突出，但停车设施建设投资较大，投资回报周期长，尚未形成完善的收费机制和投融资机制，是很多社会资本不愿参与老旧小区停车库改造的主要原因。

八角南里小区停车楼建造共投入2600万元，一年运维成本需40万元~50万元。

建成后有286个车位，每个车位月租为业主300元、非业主360元。据此计算，全年收入80余万元，扣除运维成本，一年毛利40万元左右。停车费会根据未来市场价格水平进行调节。

除了车位租金，停车场还能从增设充电桩，收取充电服务费等获得部分收入。李文兴说，八角南里停车楼至少需要30年回本。

六合园南区改造后的停车楼地面车位月租150元，立体车库车位200元，“光靠租金肯定是收不回来的”，褚秋晨表示，愿景算的是总账，通过小区改造，如老年餐桌等业态的运营收益填补停车库投入，预计在10年后能实现正向盈利。

4月8日，北京交通委发布《2021年北京市机动车停车工作要点》提到要“统筹路外停车资源，推进停车区域综合治理”，这让李文兴感到振奋人心。

他解释，未来，北京核心区、停车供需矛盾紧张区域的停车场建设、运营投资、统筹管理，不是让个别企业去投资，而是要算大账。比如把片区内公共停车场统一交给某家企业来运营，用区域整体收入来弥补建设、改造停车场的投资，这样既便于管理，又增加社会资本投资的动力。

公共停车场主要分为政府产权的停车场、商场等产权单位自主经营或自主委托经营的停车场，以及社区停车场。目前后两者的停车场统筹难度较大，李文兴透露，“我们正在推动这件事，预计今年会有项目落地。”