

# 同档收费标准



▲广州图书馆机械式立体停车装置。



▲天河区珠江新城一处充电站,新能源汽车在充电。



▲私家车停放在人行道边缘。

## 记者走访

@越秀区明月二路  
即使未来降价,  
车位不足情况依旧难解

此次征求意见稿中,中心城区重点区域道路停车泊位的单次最高限价降幅最大——现全日停车费工作日达328元、非工作日263元,拟调至200元。

1月5日,新快报记者走访越秀区明月二路,发现该路段位于明月农贸市场对面,仅设22个泊位。三车道单行道上,泊位占去一整车道,停满后仍有机动车挤占对向车道,只剩中间车道通行。

家住附近的章先生直言,现工作日最高328元的定价曾逼得部分司机宁愿违停,“毕竟违停罚款仅200元,就算降到200元,车位就这么多,还常常满位,真有事临时停,多数司机会选择碰运气。”章先生表示,他一周只开两天车,索性把车停到附近立式停车场,二层月租750元,“算下来比楼下的临停划算,也不会冒违停风险。”

@番禺区兴学路  
贴着格子违停,  
盼停车区域划分更为合理

番禺区兴学路一段全天准停路段被列入“重点区域”,按阶梯收费:1小时内4元/半小时,2—3小时6元/半小时,3小时以上10元/半小时,单次最高132元。许多车主选择贴线违停,双向四车道常年缩成三车道。

在兴学路开店的夏先生告诉新快报记者,这种情况已持续一年,“停在线外是车主们摸出来的‘性价比’做法。因为当地交警采取柔性执法,贴单前发短信提醒,5分钟内挪车或入位可免罚。偶尔吃张罚单,也比每天上百元停车费划算。”

夏先生并非反对收费,“以前免费时,‘僵尸车’占满车位,收费能治这个问题。”但他认为,该路段有4个小区、5所学校,业主多停小区,外来车辆集中在上下学时段,不该按重点区域高收费,“若按非重点区域标准,我也不想再冒险违停。”

## 市民声音 | 停车场收费有变化,广州街坊点睇?

### 南沙向中心六区看齐? “希望标准不要太高”

此次征求意见稿中,最明显的变化是南沙区在政府定价和指导价停车场以及道路泊位收费标准上,拟向中心六区看齐。对此,不少南沙市民表示难以接受。

1月5日下午,新快报记者走访南沙体育馆,门口公示牌显示:日间3小时内每半小时1.5元,3小时后每半小时3元;夜间每半小时1元,最高限价10元;24小时最高27元。

正在打球的陪读母亲陈女士告诉新快报记者,因孩子就读广州外国语学校,全家从市区搬来南沙,“南沙的公共交通相对没那么发达,我们出人都已经习惯了开车。南沙体育馆这里的停车费很亲民,实在不想它涨价、看齐市区的标准。”

在南沙图书馆,记者获准入内阅览约45分钟后离场,发现闸口未收费。虽是工作日,馆内读者不少。创业者梁先生常来查阅大湾区资料和外文书,他表示:“可以理解后续收费,但希望标准不要太高。”

### 机械式立体车位涨价? 有市民宁愿舍近求远

在越秀区光孝寺旁的第一津街,道路停车位白天4元/半小时、夜间2元/半小时。周边小吃铺、便利店密集,停车者多是买东西、用餐的市民,游客不算多。

餐饮店主老黄得知征求意见稿中把计费单位改为15分钟,举手表示支持:“路边泊车本就应该是临停,15分钟够吃顿饭,吃完就走,我们还能多些客流。”

“如果机械式停车泊位的价格上涨到旁边商业停车场的价位,我可能未来会舍近求远。”市民李小姐表示,自己很畏惧机械式停车泊位,如果没有旁人指导,自己进出三四次才能停进去架子,全程还要提心吊胆。“我每个月都要去广州图书馆借还书,如果不是考虑到搬运书籍费时费力,还真的不想开车。我最近一次去,停车时间17分钟,收取费用2.5元。如果未来涨价,我觉得我会选择去旁边的酒店停车场。”

### 新能源充电免停车费1小时? 车主反应普遍淡定

新规明确,新能源车在实行政府定价或政府指导价的停车场充电,首日首次不超过1小时可免停车费。但新快报记者走访发现,多数车主反应平淡。

琶洲车主孙先生告诉记者,“我去哪里充电,主要就看电价。现在广州绝大多数停车场为了吸引充电客户,早就主动对充电车辆免费一到两小时了。那些还收停车费的场站,根本没什么人愿意去。”

有行业人士分析,政府推出的停车费减免政策更多是象征性引导,而市场早已走得更远。“停车场免停两小时已成为广州充电服务的‘隐形行规’,某充电运营商区域负责人透露,“现在真正的竞争焦点是电价和服务体验,比如充电速度、车位保障、休息环境等。”



## 专家看法

### 制度更完善 落地需细化 分类施策是关键

广州市政协常委欧阳智鸿:  
符合城市公共服务市场化、精细化趋势

此次《广州市机动车停放服务收费管理办法(公开征求意见稿)》在制度设计上有新意、更完善。新规采用政府定价、政府指导价、市场调节价三维度结合的管理模式,相较以往方案更为系统化、具体化,值得肯定。

在南沙区收费政策调整方面,广州市政协常委欧阳智鸿认为,随着地铁开通等因素带动跨城车流、人流量显著增长,南沙道路拥堵问题逐渐显现,将其与中心六区纳入同等收费待遇,是一种合理探索;同时,将公共设施从免费使用逐步转为政府指导价规范管理,符合城市公共服务市场化、精细化的趋势,广州多个区域已有类似循序渐进的实践先例。

对于计费方式与价格,他指出,按时段以15分钟为计费单位更加科学合理,可避免以往“差几分钟按整小时收费”的不合理情形;部分路段价格经微调并设置重点区域上限,有助于减轻车主负担。但重点区域划分标准尚不清晰——例如,未明确依据车流量、人流量等指标划定,导致一些宽路、非拥堵路段也被划入重点区域并实施高收费,引发居民不解与不满。他建议相关部门尽快给出清晰界定与解释,增强政策公信力与可操作性。

广东省体制改革研究会执行会长彭澎:

实行市场调节价要“分类施策、精准引导”

针对市民普遍关注的小区与商圈停车场目前仍实行市场调节价,广东省体制改革研究会执行会长彭澎建议分类施策、精准引导。

小区层面可由物业管理方与业主协商定价,既尊重业主权益,又兼顾停车场运营成本。但在没有成立业委会的小区,协商机制难以落地,需要街道、社区等基层组织介入指导,帮助建立透明、公平的议价流程。商圈层面,应更多依靠市场机制发挥作用,政府不宜直接干预定价,但需通过信息公开、价格监测、畅通投诉渠道等方式进行监督,防范乱加价、串通定价等行为,确保市场在活跃的同时不失民生温度。