

南沙“5分钟计费单元”停车收费持续扩容 出街停车从从容容,再也不用怕超时一分钟掐点忙离场

记者走访

南沙区试点

试点停车场达14个 计费单价不变但停车更实惠

“5分钟计费单元”试点,改变了南沙的停车收费模式。

此前,南沙不少停车场均采用“30分钟为一个计费单元,不足半小时按半小时计费”的计费模式,停车超时1分钟,就要多付半小时费用,车主们常吐槽这是个“停车费刺客”问题。

今年7月,南沙率先启动停车计费模式创新,首批在蕉西路、悦溪两处停车场试点“5分钟计费单元”停车收费。8月1日起,试点范围覆盖商圈、居民区、办公楼等核心出行场景。

8月12日,记者在试点之一的市民广场停车场走访看到,停车场计

费规则由原“30分钟为一个计费单元,不足半小时按半小时计费”更改为“5分钟为一个计费单元,不足5分钟的按5分钟计费”,原“1.5元/30分钟”折算为“0.25元/5分钟”,不调增单价的同时最大限度降低车主的停车费用。值得一提的是,市民依旧可以享受30分钟以内免费停车,车辆停放超过30分钟的,前30分钟纳入收费。

在市民广场停车场,刚结束逛街购物的市民陈先生停车1小时3分钟,扫码缴费3.25元。面对缴费金额,陈先生还以为计费出错,按照停车场此前30分钟为一个计费单元的标准,他需支付的是4.5元。直到看到停车场入口蓝色公示牌上

“关于试点‘5分钟计费单元’停车收费标准的通知”后,他才了解到8月1日起该停车场的计费标准已全面更新。

“以往市面上停车场大多以15分钟、30分钟甚至1小时为计费单元,超时几分钟就要多付一笔钱,每次停车都要掐点赶时间。”陈先生坦言,新模式计费精准到5分钟,让车主停车不用再赶时间,极大地缓解了车主的停车焦虑。

常年在南沙通勤停车的张女士,在凯吉路停车场停车1小时1分钟,按照新标准仅需支付3.25元。在她看来,5分钟精细化计费更贴合市民实际停车场景,“希望能在南沙全域逐步推广。”

广州中心城区

多种计费方式并存 超时费用让车主“肉疼”

近日,记者同步走访了广州越秀、海珠等中心城区的几个停车点,发现目前市内停车场计费单位与价格各不相同,计费单位以15分钟、半小时、一小时三种模式为主,“超时几分钟,就要按半小时、一小时计费”的情况普遍存

在,不少车主为此感到困扰。

在越秀区,明月二路重点区域的路边停车场采取阶梯收费模式,最高收费为第三阶梯(停放三小时以上)每半小时13元,以半小时为基础收费单元。五羊新城广场的停车场则是区分昼夜时段,日间8:00至20:00按5元/小时计费,夜间实行10元一次收费,以更为粗放的一小时为基础收费单元。

对于“向上取整”的收费方式,车主们多有抱怨。车主周先生告诉记者,此前遇到极端天气在临时停车场停了较长时间,高额费用令他心疼,对于超时一会儿就要加价的情况“只能自认倒霉”。

至于如何让更多市民理解“精细化计费”不等于“变相涨价”,如何让市区停车场在计费改革中拿出更清晰的定价方案,这或许正是下一步需要解决的问题。

在海珠区,琶洲保利世贸博览馆停车场分日夜收费,8:00至19:00收费3元/15分钟(合12元/小时),19:00至次日8:00收费1元/15分钟(合4元/小时),全天最高限价96元。虽然15分钟计费已算细化,但仍有不少车主感到“肉疼”。“我有好几个同事,宁愿停在露天停车场。”在附近工作的何女士表示。

目前,中心城区停车场分属不同管理主体,包含政府单位管理、市场化运营停车场等,收费标准、计费单位也执行不同规范。有车主期盼,南沙试点的精细化计费模式能够持续优化,未来有机会在更多区域落地,实现“停多久、付多久”的理想状态,缓解掐点离场焦虑。

至于如何让更多市民理解“精细化计费”不等于“变相涨价”,如何让市区停车场在计费改革中拿出更清晰的定价方案,这或许正是下一步需要解决的问题。

停车场管理单位

用户反馈较好,对整体收入影响不大

为何选择5分钟为计费单元,而不是1分钟、15分钟或30分钟?

广州南沙交通发展有限公司相关负责人告诉新快报记者,公司的停车场业务坚持便民惠民理念,停车管理系统支持按分钟计费,于是考虑试水5分钟,尽量让停车计费更公平,车主也能享受更多实惠。如果设置1分钟计费单元,车主容易因缴费操作、出口排队产生卡点焦虑,同时数据处理难度和成本都会变大;如果设置15分钟或30分钟一档,短时停靠车主依旧要承担完整时段费用。

该负责人坦言,由于试点时间较短,停车数据还不充分,需要更长时间试点分析。试点效果还有待验证,主要通过营业收入、停车时长、周转次数等指标进行评估。从目前整体情况来看,新收费规则对停车场日均收入影响不大;用户反馈较好,车主实实在在得到了停车优惠。此外,

5分钟计费只需要对停车系统的计量规则进行调整,系统服务器容量保持足够,从技术上来看没有难度,目前试点的停车场并不需要增加另外的成本。该负责人还提到,推行“5分钟计费单元”的本质是惠民让利,让车主不再为未停车的时长埋单,告别“向上取整”模式,从而引导大家规范停放车辆,让城市停车更便利、更规范。从长远来看,此次试点对城市治理有积极作用,主要是引导车主更规范地停车,减少违停占道的现象。同时,有利于盘活存量车位,提升停车位周转效率,提升停车场使用率,促进停车行业往利民便民方向发展。

目前,广州南沙交通发展有限公司共有14个停车场进行试点,覆盖商圈、居民区、景区、学校等多个场景。7月1日开始第一批在蕉西路、悦溪2个停车场进行试点,8月1日起新增艺展广场停车场、海滨路停车场、滨滨路停车场、广业路停车场、环市西P1停车场、环市西P2停车场、环市西P3停车场、环市西P4停车场、棕榈南街停车场、棕榈北街停车场、凯吉路停车场、市民广场停车场等12个停车场试点。

专家观点

●广州市政协委员郑子殷:
“降低停车收费,就是活跃广州的实体消费”

广州市政协委员、广东诺臣律师事务所高级合伙人郑子殷认为,缩短计费单元,最大的好处是让收费更公平,减少车主“为没占用的时间埋单”的不合理现象。过去停车32分钟按1小时收费,这种“向上取整”的做法,本质上偏离了民法典等价有偿的交易原则。

郑子殷表示,南沙区的“5分钟计费”试点是国企自营停车场在自身条件允许下的先行探索,值得肯定,但并不代表全市都要照搬5分钟。

广州未来如果推广更精细的停车计费方式,需平衡“惠民让利”与“可持续运营”。如果只强调让利,不考虑运营方的可持续性,最终会导致没人愿意投资建设停车场,反而加剧“停车难”。所以,要双向保护,不能只强调单方面的利益。

●广州市政协委员谭国骞:
推广精细停车计费,要考虑不同停车场功能

广州市政协委员、广州市法学会交通法学会研究会副会长谭国骞认为,“5分钟计费单元”的意义在于提供了一种新的政策选择。过去“向上取整”主要是为了适应计时和收费的技术限制,而现在的数字化停车系统已经使更精细的计费成为可能,规则可以重新向实际消费时间靠近。

在他看来,一个好的收费制度要同时考虑至少三个目标,即准确性、可理解性和管理成本。从纯粹的技术角度来看,理论上甚至可以按分钟、按秒计费。但如果计费规则变得过于复杂,消费者很难在停车前迅速判断开支,还可能产生支付摩擦成本,即每跳一次表,车主心理上就多一次“支出感”,过于频繁的跳表反而会增加焦虑。停车场系统也可能承担更多的改造和管理支出。因此,最优方案并不是无限提高精度,而是在公平性与制度的简洁、可理解性之间找到合理平衡。

谭国骞认为,广州目前不同停车场存在5分钟、15分钟、半小时、一小时等不同计费方式,规则可进一步规范,但不是搞全市“一刀切”,更合理的方向应该是统一基本规则、分类确定颗粒。公共性越强的停车场,规则越应标准化;市场竞争越充分的停车场,价格形成越市场化,但信息必须更加透明。

他进一步指出,从广州整体看,在推广更精细的停车场计费方式的过程中,不能只追求计时公平,而要考虑不同停车场的功能。停车收费不仅是收费问题,还是一

如果国企停车场低价、周边社会资本停车场高价,车主首选低价停车场,有区位优势的社会停车场收入可能受冲击。不同停车场区位、客流不同,价格差异是正常的市场分层,这些都需要在推广过程中找到“相对最优的平衡”。

他还提到,目前广州很多实体百货公司的停车率都不高,停车费过高对实体店经营的影响很明显。“降低停车收费,就是活跃广州的实体消费,就是活跃广州的经济。”郑子殷表示,相关部门应该把这个提到战略高度来看待,配合商务部门从价格上做一些引导,可以给出建议价或者参考价。如果商户不听建议,消费者自然会用脚投票。人大代表、政协委员可以提出相关的专题建议方案,推动全市商户逐步优化停车收费规则,这也是为广州实体经济发展做实事。

种城市交通需求管理工具。在医院、学校周边,要提高停车位周转率;在轨道交通换乘停车场,是鼓励“P+R”换乘;在商业区,可能需要避免车辆长期占位;在居住区,不同场景下,最公平的计费颗粒未必相同。有些地方适合5分钟甚至更细的计费,以提高短时停车的公平性;有些地方可能更适合15分钟;还有一些长期停车场景,月租或者按天收费可能比继续细分到5分钟更有意义。

因此,计费颗粒应服务于停车管理目标,而不是反过来让所有停车管理目标服从计费颗粒。可分区域、分批次,在学校、医院等短停需求高的区域试行,再逐步扩大,给系统和公众适应缓冲期。

凯吉路停车场收费公示	
定价方式: 市场调节价	收费(元)
全天	
停车30分钟内免费,超过30分钟,前30分钟纳入计费,每5分钟按0.25元收取,不足5分钟按5分钟计算。	
停车场管理规定	
管理单位: 广州南沙交通发展有限公司 交通运营分公司	
入场须知: 1. 凡进入本停车场的车辆,必须遵守本停车场管理规定。2. 停放车辆30分钟内免费,停放车辆超过30分钟按0.25元/分钟计费,不足5分钟按5分钟计费。3. 军车、警车、实施救助的医院救护车等车辆,经核实后免收停车费。4. 本停车场只允许停放11座及以下小型汽车,严禁停放大型车辆、货车、摩托车等。5. 本停车场实行收费管理,车辆离场时须由收费员开具票据,管理单位不承担车辆损坏、丢失等责任。6. 场内停放车辆不准有易燃、易爆、剧毒、腐蚀性物品,违者将依法处理。7. 擅自违反停车场秩序,损害他人合法权益,将依法处理。	

停车仅超时一两分钟,却要按照半小时甚至一小时收取停车费用,这一困扰广大车主的计费方式正在南沙得到有效破解。近日,广州南沙区再扩大“5分钟计费单元”停车收费试点范围,以5分钟为最小计费单元,告别以往“多停一分钟、多付半小时费”的不合理计费现象,以精细化、普惠化的收费模式,让停车收费更透明、更公平、更惠民。

记者先后走访了南沙区市民广场、凯吉路等试点停车场以及越秀区、海珠区等中心城区停车点,切身感受停车计费新模式带来的变化。试点停车场管理单位、南沙交通发展有限公司相关负责人告诉新快报记者,5分钟计费模式的本质是惠民让利,目前用户反馈较好,从整体情况看,对停车场日均收入影响不大。

有专家表示,南沙区的“5分钟计费单元”试点值得肯定,其提供了一种新的政策选择,但并不意味着全市都要照搬“5分钟”。广州未来如果推广更精细的停车计费方式,需平衡“惠民让利”与“可持续运营”。此外,停车收费不仅是收费问题,还是一种城市交通需求管理工具,停车场计费方式不能只追求计时公平,还要考虑不同停车场的功能。

■采写:新快报记者 陈洁 林钢威 见习记者 沈汶芸
■摄影:新快报记者 陈洁 林钢威 见习记者 沈汶芸