

共享车位，为何没像共享单车那样火

南京推出两年遇到不少难题，专家认为发展前景很好，但需要签订协议避免纠纷

共享单车、共享充电宝、共享雨伞……随着共享时代的到来，共享停车位也不新鲜了。在南京，有一些人早已开始使用共享停车位。不过，自2015年“诞生”，共享停车位并没有大范围发展起来。停车位到底如何共享？出租车位和使用车位的体验如何？日前，现代快报记者走近共享停车位行业，揭秘共享停车位为啥“叫好不叫座”。

现代快报/ZAKER南京记者 李娜

探访

点点手机就能“淘”个便宜车位

在江宁区竹山雅居小区，周先生拿着手机，输入了自己小区的名称、车位编号，打算把自己的车位“共享”出去，“共享时间就上午8点半到下午5点半。钱嘛，每个月50块钱吧。”这条信息刚刚发布出去，一个附近的上班族就“抢”到了周先生的停车位。

现代快报记者在现场看到，共享停车位上有明显的标记：一块长方形蓝色底的区域，左侧是一个黄色的轿车标志，右侧是停车位的标号。停车位上还用白色的涂料标记了车牌号。

周先生介绍，自己的停车

位白天一般都闲着，但附近的写字楼不但停车位紧张，价格还高，地面停车也要每个月100多块钱。得知自己的停车位可以出租，他立马尝了鲜。

与周先生一样，薛女士也是共享停车位的“粉丝”。薛女士告诉现代快报记者，自己在骆村大厦上班，“这边停车位不多，停一次车要5块钱，有时开车出去再回来，一天停车费就要十几块钱。”得知附近小区有车位出租，薛女士很开心，“我也是天天开车，偶尔租个车位，一天也就两三块钱，比在单位停车划算多了。”

模式

装上共享小模块，道闸自动识别车牌

周先生和薛女士所使用的，就是一款既能找车位又能出租车位的手机APP。现代快报记者了解到，这个APP连接了具备共享功能的道闸以及后台系统。这样，车主在APP上操作租用某小区的车位后，车辆信息就会自动传输到该小区的道闸系统内。等车子开到道闸前，系统就会自动识别并放行。

不过，有的小区本身就已安装了道闸，要想参与共享，还要另外安装吗？现代快报记者了解到，这样的小区只

需要在原本的系统上，加装一个该APP研发企业的小模块就可以了。而对于那些本身没有道闸的小区，可以直接安装企业提供的道闸。“我们自己的道闸是有专利的，不需要前期录入，可以直接识别车牌。”该企业负责人表示。

据介绍，为了防止临租车主超时停车引发矛盾，共享车位还设置了“使用时间保护”。也就是说，如果停车位的出租时间是早8点到晚6点，那么超过晚6点，停车费就会上浮，出门时道闸也不会自动放行。

什么样的停车位能共享？

在停车位的选择上，也有一定的标准。该负责人介绍，目前参与共享停车位的主要还是机关事业单位和一些规范管理的小区。他表示，从单位来看，车位一般在60个以下，这种小停车场不值得安排专人管理，通过APP分享更加经济便捷。而小区的选择在规模上则刚好相反，一般都有600

个以上的停车位，小区所在的位置也要考虑。“会尽量选择周边有商业区或者写字楼的小区，因为周边停车需求比较大。”该负责人说。

现代快报记者了解到，在江宁主城，至少有1/4小区具备安装道闸、共享停车位的条件，总数在800个以上，而目前已参与的小区仅有38个。

100个小区将参与，下半年联网成片

“目前APP的主要功能还是停车诱导，”该APP研发公司负责人表示，系统已经容纳了南京全市各机关单位的停车位信息，江宁区所有的路边停车位、江宁区部分大型小区的信息也采集完毕。

在停车位共享方面，该负责人坦言，目前小区及单位的车位共享还在试点过程中。“东山街道社区服务中心的30多个停车位在端午节后已经正式启用，由于附近有饭店、KTV等商业场所，拿出来

租的车位常常一抢而空。江宁区已经有38个较大的小区铺好了设备。”经过测算，每个小区至少有1/3的车位可拿出来错时共享，按照目前38个小区来计算，如果全部启用，每天至少可提供7000个停车位，可以在一定程度上减轻江宁核心区的停车难题。

该负责人透露，今年下半年，参与共享停车位的小区将增加到100个以上，江宁主城区的共享停车位基本可以联网成片。



正在试点共享停车位的江宁东山街道社区服务中心，只有在APP上预约租车位的车辆才能通过道闸，进门只要有空余车位就可以停
APP企业供图

瓶颈

发展难，前期投入太大、布点缓慢

现代快报记者了解到，与共享单车掀起的共享狂潮不同，主打共享停车位的多家企业在热度退却后，便悄悄地更改了主打业务或者直接消失了。业内人士透露，由于资金不足，大部分共享停车位企业也不敢快速、大批量布点，目前仅在一些重点区域试水。

“前期的投入太大了，一年有一两千万。”该企业负责人介绍，目前停车位共享的业务还处在试运营阶段，靠

发放优惠券来吸引年轻车主“尝鲜”，要真正实现盈利还为时尚早。

该公司负责人认为，道闸作为硬件设施，一定会走向标准化，能决定胜负的，最终还是谁家的系统平台更能满足用户，所以公司投入的大头也在系统研发上。

“想实现共享，至少得研发物业端、道闸小系统、车主端等多个子系统。要独立研发这些关键技术，难度很高，投入也很大。”该负责人说。

推广难，业主抵制、物业关难过

除了前期投入大，该负责人透露，他们在共享停车位的推广阶段也遇到了不少麻烦。“主要是两个方面，一个是停车位的矛盾，另一个就是物业这关难过。”

现代快报记者了解到，南京不少小区的停车位划分并不均匀，尤其是本来停车位就紧张的老旧小区。“有的人是通过走关系或者先到先得的方式拿到了车位，本身没有车位的业主就觉得不公平。有停车位的业主还想把车位租出

去挣钱，这样双方的矛盾就更大了。”该负责人表示。

此外，也有市民认为，小区的停车位共享之后，很多陌生人、陌生车辆就会进入小区，会有很多安全隐患。这对没有参与停车位共享的小区业主来说，是不公平的。

值得一提的是，有些小区虽然符合共享停车位的条件，但是因为物业与业主之间本身就矛盾重重，为了避免引发更多的矛盾，物业公司也并不愿意参与。



共享停车位APP的界面截图

专家意见

停车位共享是大势所趋

错时错区共享停车位，在浙江工业大学教授吴伟强看来，是大势所趋，前景很好。“南京的机动车保有量一直在增长，但是停车位增长并不明显，停车位一直很紧张。”与之形成对比的是，白天小区的停车位利用率很低，晚上机关单位的停车位利用率也低。“如果这些停车位能共享，那停车位使用率会高很多。”吴伟强认为，共享停车位如果发展顺利，那城市中停车难的问题也能得到一定缓解。

东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松认为，共享停车位以后的发展有两大趋势，一个是一些机关事业单位的停车位共享；另一个是小区停车位的内部共享。“按照现在的规定，小区停车位即使要卖，也要优先出售给本小区的业主。那我觉得，停车位这个共享也最好是小区内部共享，这样可以避免很多矛盾。”

提前签订协议避免纠纷

共享停车位的发展离不开信息共享，“不只是小区，包括各个地方的停车位数据，要汇总起来。还有车牌的识别系统，各个小区之间都要打开，要共享。”吴伟强表示，这主要是技术难题，总有一天会解决。

更需要关注的难题是小区。吴伟强表示，“一个是业主之间的关系，有车位的业主和没有车位的业主，愿意共享停车位的业主和不愿意共享的业主，这其中关系到小区共有财产的使用，比如小区道路、小区的整体安全环境。”此外，有物业公司管理的小区，非业主进入的时候，要如何加强管理。

“共享停车位能不能收费？收费有什么样的标准？以后都需要法律条文来明确规定。”吴伟强建议，在法律条文尚无法明确之前，可通过签订协议的方式避免更多纠纷，“比如说有车位的业主共享之后，可以适当给其他业主一些补偿。”