

路边车位不给包月了 共享汽车该往哪儿停?

年底南京将超过2100辆,停车矛盾还将进一步凸显

快报
调查

热线:96060

约一年半以前,携共享经济之威势,紧跟“共享单车”的步伐,“共享汽车”轰轰烈烈进军南京市场。从进入之初,“共享汽车”能走多远就成为焦点,尤其是停车问题,似乎从一开始就是个“坎”。

近日,有市民反映明故宫路上某品牌共享汽车长期大量停放,影响日常停车需求,街道方面迅速做出反应,取消了对该共享汽车品牌的包月服务。现代快报记者了解到,目前南京约有1200辆共享汽车,到年底前,总数还将大幅上升,而南京已经不允许路边停车场对共享汽车提供相对低廉的包月服务。共享汽车停车难、停车贵该如何解决?

现代快报/ZAKER南京记者
孙玉春 李娜



日前,市民徐先生在明故宫路上拍到的照片,路边停车位上停了一溜儿共享汽车

共享汽车占据路边停车位遭投诉,街道叫停包月

调查

近日,南京市民徐先生经过明故宫路,看到8辆“首汽共享租车”GoFun新能源车停靠在路边停车位上。

据徐先生称,从某会所到明故宫路12号,百米长的路,28个车位上停了8辆共享汽车,道路资源被占用。

现代快报记者随后赶到明故宫路,发现大部分共享汽车已经开走,现场只剩两辆。据停

车管理员介绍,这里的确是共享汽车的一个取还点,GoFun出行通过包月的方式包了5个车位。如果5个车位停满了,又有用户来这里还车,要按照临时停放计时缴费。

梅园新村街道停车设施管理站相关负责人介绍,他们从当天(10月17日)晚上开始,取消对共享汽车的包月政策。

“主要是因为一直有附近

居民投诉举报。”该负责人介绍,由于共享汽车驾驶员不固定,所以起初采取包月政策,由公司按月支付,收费方式是适合的。但是附近居民陆续提出反对意见,居民晚上下班回家找不到车位,而共享汽车却长期在路边“安家”,居民无法接受。“南京的停车位本来就紧张,我们还是要优先考虑居民的停车需求。”

管理方:共享汽车属经营性质,不适用包月服务

相比梅园新村街道,新街口街道位于更加中心的区域。现代快报记者了解到,共享汽车在新街口街道范围内已有布点,但都是与普通私家车一样,实行临时停车计费政策。

新街口街道办停车设施管理站工作人员介绍,由于共享汽车用户不用交费,收费员都是跟车辆公司管理人员打交

道。可是,“我们屡次遇到管理员不照面的情况,有时催要十多次才能要到停车费。”这与南京目前的路边停车收费方式不一致,严重影响了收费员的正常工作。

现代快报记者致电南京市停车设施管理中心。一位负责人介绍,对于共享汽车,该中心目前都是要求按章收费,如果

有欠缴费用的,他们会正常追缴。对街道取消路边停车场包月的做法,该负责人表示,这是早就要求的。“共享汽车的定位是明确的,和市民停车比较,市民停车是刚需,而共享汽车属于经营性的。所以,路边停车对市民可以提供包月,但是对共享汽车是不允许的。”

临停致成本大涨,企业还能负担吗?

算账

一旦共享汽车只能按临时停车每次缴费,费用成本问题就凸显出来了。

Evcard工作人员此前曾透露,该企业车辆日均订单约2个,每次1小时,节假日略好点。GoFun出行和易充网没有透露车辆使用频次。不过,据一些路边停车管理员告诉记者,共享汽车目前使用率并不高,正因为停着不动的时间多,才引发了市民投诉。

现代快报记者算了一下,明故宫路停车场属于二级干道计时收费,白天首小时每15分钟

钟1.5元(前15分钟免费),后面每15分钟为2元;夜间则是每小时1元。算下来停满一天费用是104.5元。而布点往新街口等中心区域覆盖,停车费用便更高。

如果按照共享汽车日均2个订单,每次1小时来算,Evcard当前的计费是5毛钱一分钟,2小时收费共60元。Gofun出行以“时长+公里数”计算价格,里程费为1元/公里,计时费是0.1元/分钟,如果异地还车还要额外收取6块钱/次。市区道路一般限制时速为60公里,假设两次都是异地还车,2小时

总收入144元。在用户不使用优惠券、折扣券的情况下,如果两家都按照二级干道临停来收费,Evcard将“入不敷出”。

不过,由于共享汽车多为新能源车辆,按照2017年8月底市政府发布的《南京市“十三五”新能源汽车推广应用实施方案》,南京将延续以往的新能源车使用路内停车位首小时免费的政策。南京市停车设施管理中心方面也表示,这个政策一直在严格执行。这样来说,也能为共享企业临停减少一些成本。

共享汽车数量年底翻倍,该怎么停?

追问

国家信息中心去年2月发布的一份报告显示,每分享1辆汽车,可以减少13辆汽车的购买行为。从长远来看,新能源、绿色环保的共享汽车将有广阔的发展空间。

南京市场上目前有三家比较大的共享汽车公司,Evcard环球车享、GoFun出行、易充网。这么多车都停在哪里?Evcard一位工作人员表示,他们新设置的停靠点一般在停车场内,采用包月的方式,既方便市民使用,运营管理也很规范。

易充网是南京本地企业,发展最早。根据此前的数据,有50多个通借通还点、200辆用于分时租赁的车辆。Evcard2016年底进入南京,主要布局在南京周边的各大园区,2017年中旬开始往主城区发展,目前约有600辆车投用,计划在年底开拓100个新点,投放车辆达到1500辆。而GoFun来得最晚,发展最快,

专家看法

共享汽车可挖掘的停车空间还很多

“共享汽车在国外通常是采用路内停车的方式,不过我国路边停车位紧张,使用路边停车的方式是不现实的。”浙江工业大学教授吴伟强认为,当前共享汽车快速发展,利用率不是很高,因此管理部门不允许其在路边停车包月是合理的。

东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松则表示,共享汽车使用路边停车位,只要遵守规则和正常缴费,是没有问题的。如果共享汽车用起来,周转率也比较高,就能够代替相当数量的私家车。不过,他也指出,当前共享汽车的利用率普遍偏低,高昂的停车费也加大了企业经营成本。

那么,共享汽车在停放期间的费用难题该如何解决?顾大松说,共享企业要按照规定支付停车费用,如有欠款,停车管理部门也要向企业追缴。

“不要老是以为随停随放才是方便的,如果最终给市民生活带来了不便,共享汽车也发展不起来。”吴伟强建议,在一些单位、酒店、写字楼、私人停车场,停车位的利用率其实是很低的。“企业是灵活的,应该把眼光放长远,共享汽车可挖掘的空间还有很多。”