

晚报 大调查

● 长沙晚报全媒体记者 李金 实习生 彭微

长沙城区爆发式增长的停车需求曾引发一波立体停车场投资建设热潮，近半个月来，记者先后走访12个立体停车场发现，部分机械立体停车库遇“冷”关停

如何唤醒沉睡的“钢铁侠”？

随着机动车保有量的爆发式增长，“停车难”已成为关乎城市发展和市民幸福指数的公共性难题。

在长沙，根据最新统计数据，截至今年上半年，全市机动车登记数量已突破400万辆大关，这一数字较2020年增长了近一倍。

而与之形成鲜明对比的是，长沙市区停车位缺口尚大。这一问题在老城区、中心商业区等人口密集区域表现得尤为突出，“一位难求”已成为常态。因此，各种各样的停车设施应运而生，其中立体停车场因能极大满足市民的停车需求，且可以充分利用城市土地资源，而一度被寄予厚望，立体停车场由此在星城遍地开花。

这些被称为城市空间“节能者”的立体停车场如今运营得如何？近日，记者深入调查走访发现：冷热不均。除了少部分正常营业外，不少投资不菲、规模不小的“香饽饽”遇冷，部分甚至沦为了“钢铁摆设”。本是要让土地集约化利用，创建更多停车位资源，为何反而形成车位空闲，造成资源浪费？怎样才能唤醒这些沉睡的“钢铁侠”……带着这些疑问，记者开展了为期半个月的深入调查，先后踏访12家立体停车场，试图找到答案。

设计过时

新能源车“体型”庞大，车主担心“削足适履”

在长沙，除了独立的立体停车场外，还有一些单位为了增加停车位，在地下停车场见缝插针建立了立体停车位。

9月15日，记者来到长沙河西某知名大型医院的地下停车场进行体验。在转悠一圈后，发现地面停车位早已满了，只剩下最常见的升降横移式机械立体停车位有些空位，而其二层基本上都是空的。

记者发现，机械停车位上“车长不超过5米、宽不超过1.85米、重不超过2吨”的限制条件提醒非常醒目。

“到底我的车符不符合该项标准？”由于不确定自己的车身大小，记者只得翻出行驶证，发现车宽为1.92米，比限制宽了7厘米。

正当记者为难之时，不远处的保安走过来提醒：“能停进去的，不过一定要小心，不然就会刮到轮毂。”

他告诉记者，自己是专门负责机械停车位车辆停放的，不过主动停到该区的市民并不多，主要是大费劲了。“现在的新能源车越来越大，机械停车位设计小了。”

记者了解到，目前市场上的机械停车位一般都有与上述相差无几的限制尺寸。如，在友阿黄金，车位的限高为2.05米，限重2.35吨；在新世界百货，则限高1.55米，限重2吨，且车宽不可超过1.95米，车长不能超过5.2米。这与当前汽车发展的趋势严重脱节。随着新能源车普及，“532车身”（5米长、3米轴距、2米宽）成为卖点，符合机械车位尺寸要求。

运维公司

投资大回报低，无价格优势缺吸引力

长沙部分立体停车场遇冷，除了用户体验拉胯、设计过时、存在安全隐患等“不好用”因素外，根据记者调查，还存在建设成本高、资金回报周期长的问题，一旦经营不善，设备维护费、人员管理费、折旧损耗费……每一笔支出都成了“拦路虎”，让立体车库彻底沦为用不起的“钢铁摆设”。

负责友阿黄金智能立体车库建设的湖南地生工业设备有限公司董事长唐振宇在接受采访时曾透露，每个智能立体车库的停车位投入成本为10万元，如友阿黄金的智能立体车库126个车位，投入资金就达到1200多万元，回报期需要10年左右。

而立体停车场服务配套的建设初衷，似乎也注定了它既无价格优势缺乏吸引力，又难以成为盈利点。

“因为大多是服务配套，收费与周边的普通停车场基本一致。”曾在星城智泊立体车库运维方工作

行业声音

要精准施策，探索可持续的商业模式

一边是车主抱怨停车难，一边却是大量的立体机械车位被闲置荒废。根据《2025年度停车产业论文集》数据显示，截至2024年12月，全国机械式停车库的累计泊位达到985万个，但行业平均闲置率高达42%。

“长沙立体停车场共有九十几个，还在运营的有四十几个。”长沙市停车产业协会秘书长熊达鑫告诉记者，前些年长沙兴起了立体停车场建设热潮，但这两年有所退潮了，甚至部分遭遇关停。他认为原因主要有三个：投资成本高，回本慢，经过前些年的运行，收益不理想导致很多企业不愿意再投资建设了；后期维护成本高，经营亏损风险大；长沙老百姓不习惯使用立体停车场，导致使用率低。

熊达鑫表示，目前来看长沙立体停车场的运营情况肯定是不及预期的，但是也有运营得还可以的。“芙蓉区政府内，还有这两年新建的湘雅三医院的立体停车场，都算运营得比较好的。”

9月18日，记者探访芙蓉区政府内的立体停车场，300多个车位中有八成都被停满了。有专门的保安大姐指挥引导车辆入库。遇到“菜鸟”司机，则有保安大哥帮忙停车入库。

“4个小时以内免费停放。”保安大姐告诉记者，来政府办事的市民都会把车停在这，进进出出很多车。

记者留意到，该处停车场建设方为深圳中电嘉旺控股有限公司。据了解，中电嘉旺控股公司撤场后，由芙蓉区政府后勤部门接管运维。

而前年新建成的湘雅三医院智能立体车库，采用先进的平面移动技术，能容纳476辆车。9月22日，记者前往体验时，医院车流量比较大，虽然地面有大型新能源车的车位，但机械停车场上不少车位已停放车辆。记者了解到，该设备由广东三浦车库股份有限公司提供，而运维则由湖南本土一家专业公司负责。

“长沙医院、政府的内部立体停车场会运营得比较好。”熊达鑫表示，因为医院和政府自带车流量，停车位相对更加紧张，需求量大。同时，建设车库的投资一般由医院和政府自行承担，后期运维也会兜底，实现了“建、运、管”三者良性循环。

他分析，由企业自行投资修建的立体停车场，前些年火的时候，一窝蜂上项目。部分从建设之初起就存在“先天不足”，没有考察好需求量就盲目上马、手续不全就仓促开工，甚至未批先建。此外，后期也存在“运营亏损—减少维护—设备故障—车主更少—难以维系”的恶性循环，建设方与运维方互相扯皮，最终拖垮整个车库。许多“烂尾停车场”就这么出现了。

立体停车场是用立体空间换平面空间，缓解停车难题的便民之举。熊达鑫表示，要破解长沙目前部分立体停车场运营难题需要多方协同、精准发力。

“建设前要充分调研，摸清民意，把合理建议融入建设和运营方案。”熊达鑫建议，建设与运营过程中要精准施策。对停车供需矛盾突出、公益性较强的场景，可适当给予运营补贴或政策扶持，降低运维压力；对市场化程度高、群众付费意愿强的区域，则鼓励探索可持续的商业运营模式，比如一楼作为商用、结合广告投放、会员服务、新能源车充电等拓展收益渠道，让车库良性运转。

“要让市民从‘没车位’到‘能停车’，‘好停车’，将立体停车场激活起来！”他表示，此外，对已不具备使用条件的，坚决“应退尽退”，把空间还给居民；对有改造基础的，科学制定升级方案，比如拓宽车位、加装智能设备，让“沉睡”的立体车库重新活起来、用起来。

他山之石

允许停车设施设置洗车便利店等增值服务功能

虽然眼下立体停车场遇冷从全国范围来看是普遍性问题，但也有深圳、香港等地摸索出了一套相对成熟的路径。

深圳现机动车保有量约400万辆，停车位250万个左右，但仍有100万个左右的缺口。2017年9月，深圳市七部门联合下发《深圳市加强停车设施建设工作实施意见》，鼓励机关事业单位、各类企业、居住小区等土地使用权者利用自有土地挖潜增建立体停车场设施。

根据该意见，机械式停车设施项目可按特种设备类报建的，免于办理建设工程规划、用地、环评、施工等许可手续。社会资本全额投资的机械式停车设施，符合建设及运营手续齐全、接入市级智慧停车云平台等条件，可给予不高于40%设备采购额度的投资补助。

允许有条件的停车设施设置洗车、保养、汽配销售等增值服务功能。符合广告设置规划和景观要求的允许设置广告设施。利用公共设施地上、地下空间建设的立体停车场项目，可按照现行规划管理制度申请增加附属商业面积。

为了引导市民使用立体停车场，深圳构建了全市停车一张图，包含经营性停车场、宜停车、公交车站等海量数据信息，通过大数据分析停车需求和车位紧张程度，有针对性地在车位紧缺地点设置立体停车场。同时加强价格引导。以位于南山的后海大道港湾大厦停车场为例，该大厦同时具有地下停车位和立体停车场，地下停车位包月500元，立体停车场包月300元。价格上的优惠，可以引导民众使用立体停车场。

香港新界白石角的AGV机器人自动停车场，堪称“空间高效利用”的典范案例：该停车场占地面积仅2500平方米，却能容纳101个车位，单位面积车位容量高达每平方米40.4个。远超传统停车场的效率水平。其核心亮点主要体现在三个方面：首先，采用创新的“无通道化”布局设计，完全取消传统车库的行车通道，通过AGV机器人灵活穿梭实现车辆运输；其次，结合先进的AI算法与大数据分析技术，能够智能预判用户取车习惯——比如经常在18:00取车的车主，其车辆会优先停放在1-2层，周末出行的车主，其车辆则分配至顶层车位，有效避免了高峰期时段底层拥堵；第三，创新性地采用“立体停车+商业配套”的复合运营模式，在部分车库的1-2层设置便利店、咖啡店、洗车店等便民设施，让车主在停车的同时可以顺路消费，大幅提升了空间使用价值。

此外，浙江杭州等地尝试智能化升级改造，引入AI视觉识别和自动驾驶技术，打造全自动立体车库。

记者了解到，也有部分城市开始拆除闲置的机械车位，恢复为普通划线车位。如，北京某购物中心拆除200个机械车位，恢复为120个标准车位后，用户满意度提高40%；上海某小区将双层机械车位改造为地面划线车位，租金收入反而增加25%。这些尝试都为解决停车难题提供了新思路。



现象直击

多个立体停车场成摆设

星城发展集团有限公司投资建设，于2018年11月试运行，共有10层，设计停车位190个，车库共有4个进出口，可同时进行台车的存取。

当日下午4时，记者来到该停车场时，发现供车辆进出的四个卷帘门已拉上，有五辆车停在卷帘门前面，将其牢牢堵上了。

“运营不下去了，我们都把车停旁边去了。”经常到附近活动的市民张先生表示，印象中这个停车场关停已有两年了。

记忆中，这个上下共四层、多达254个停车位的全省首个全智能停车场采用一卡通式全自动停车、取车设备，机械臂运取全程不超过90秒，曾吸引不少车主前来尝鲜。

果然，当记者的车靠近停车场进出口的智能抬杆机时，其已毫无反应。

记者下车步行进入停车场，发现该停车场内部与最初试运营时已截然不同，原本锃亮的地面上落了一层厚厚的灰，偌大的停车场空荡荡不见车辆，“泊达泊车客户服务中心”和“设备操作室”等办公室门窗紧闭空无一人。

无独有偶，位于长沙县三一路与板仓路交会处的星城智泊立体车库同样陷入“沉睡”。

9月11日，当记者来到这里，发现车库已经停运，昔日进出口通道堵满了停放的车辆。此外，中山亭附近可供126台车停放的友阿黄金智能停车场已经被拆除，正在施工改建中……

市民吐槽

停车难度大，压力堪比考科目二

“我一般不停立体停车位，不好停，太麻烦了！”9月12日上午，记者在三湘南湖大市场香泽南湖大厦立体停车场看到，正驾驶着一辆理想SUV的王女士在尝试两次都未成功后，略带生气地将车开走停到一旁路边。

这个位于车站北路与同丰路交会处的立体停车场2019年9月投入使用，能容纳180辆车停放，占地仅300余平方米，面积为同规格地面停车场的十分之一。

该停车场高15层，分为6个区，有多个进出口，车辆可坐“电梯”直达。

记者欲将车停进立体停车场进行体验。由于停车位较窄，且两边有方钢边界线，几次进退倒车才艰难摆正，其间听到轮胎与钢铁摩擦发出的刺耳声音。而在一般地面停车场，记者一般都是一把入库。

“我就到附近办事，半个小时就走了，停进去太麻烦了。”正准备把车停在路面停车场的李先生告诉记者，之前为了尝鲜体验过一次。

“好不容易把车停进，办完事想取车又得等三五分钟。不如地面停车场方便。”

场外车挤挤，场内车稀稀。记者观察到，该处的立体停车场的停车量与边上露天停车场的停车量大概

湘雅三医院立体停车场井然有序的停放车辆。

芙蓉城立体智能停车场已经停用。

均为长沙晚报全媒体记者 李金 摄



湘雅三医院立体停车场井然有序的停放车辆。

芙蓉城立体智能停车场已经停用。

均为长沙晚报全媒体记者 李金 摄

芙蓉城立体智能停车场已经停用。