

徐州公共自行车之思：现实与未来

摘要：随着城市的扩展，交通工具多元化给人们的生活带来极大便利的同时，仍存在服务不周全的盲区，公共自行车应运而生，成为各地政府积极倡导和支持的民心工程。公共自行车作为三位一体的大公交网络体系的重要一环，是最佳的辅助性交通工具，在短途出行和与轨道交通相接驳方面，作用不可或缺。通过包括自行车在内的各种交通工具组合模式，可以提高城市交通的整体效率，满足市民的出行需求。本案例介绍了徐州公共自行车的发展历程、系统特点及取得的社会效益，指出影响公共自行车良性发展的因素，如借还困难、损坏率高、难以持续经营等实际问题，重点立足社会治理理论，从政府和市民两个主体出发，探讨政府的财政投入机制和公共自行车的可持续运营模式，促进公民素质的提升，力图通过政府、企业和市民共同努力，使公共自行车这项民心工程惠民惠心。

Abstract

With the expansion of urban and diversification of vehicle, it's convenient for people to have a good life, while there is still blank areas without public service. So public bicycles come into being and it's promoted and supported actively as Popular Project by many local government officials. As one of important parts of Trinity System of Comprehensive Public Transit Network, public bicycles is the best supplementary vehicle, and it plays an indispensable role in trips and changing to Subway. Kinds of vehicle and combined mode transit besides bicycles, it could improve the efficiency of urban transportation and meet the demand of public travel. This case describes the development process, system characteristics and social benefits achieved of Xuzhou Public Bicycles, and it points out affecting factors of development of public bicycles, such as problems of borrowing and lending, high broken, unsustainable operations. Based on the Theory of Social Governance and two main parts of government and citizens, the case investigates the mechanism of government financial investment and the mode of sustainable operation of public bicycles, and promotes the upgrading of the quality of citizens. With making joint efforts of government officials, enterprises staffs and citizens, it makes public bicycles to be a real Popular Project.

关键词：徐州 公共自行车 运营模式 公民素质 公共服务

本案例可以应用于公共管理、公共政策分析、政府治理与改革等课程的有关教学活动中。

引言

公共自行车起源于欧洲城市，设立公共自行车是为了解决城市中公共交通站点到居住区这段距离较近路程的难题。现如今，随着徐州市经济发展和城市规模的不断扩大，交通工具已由 80、90 年代的步行、自行车发展到 21 世纪的城市公交车、私家车及电动车。这些先进的交通工具在给人们提供便利的出行条件时，仍然存在服务不周全的盲区，如城市公交系统所形成的公交站点与居住区往往存在一小段距离，选择打车浪费，走路距离还较远，因此给市民出行造成不便。而公共自行车在与公共汽车实现“无缝对接”，破解交通末端“最后一公里”难题方面发挥着重要作用。国内外城市对自行车交通的发展定位主要有三个方面：1) 中短距离出行主要交通工具之一；2) 与城市轨道交通接驳的重要交通工具；3) 休闲健身。

近年来，徐州市提出了“建设美丽徐州，打造生态宜居环境”的总体目标，国家生态市和国家生态园林城市创建工作加速推进。公共自行车服务项目建设，列入 2012 年、2013 年市城建重点工程和为民办实事工程，2014 年各区也将公共自行车项目列入重点工程建设完成并启动运营。徐州市公共自行车项目采用“政府主导、市场运作、企业投资、政府监管，政府分 5 年支付服务费”的运营模式。截至 2015 年 1 月 9 日，徐州市共建设站点 593 个、锁车器 22622 个、投放自行车 18980 辆，累计借车 7775 万人次。

一、公共自行车的缘起

发展公共自行车是预防和缓解交通拥堵、减少大气污染和能源消耗的重要途径。自行车交通出行灵活、准时性高，在我国具有良好的发展基础，是解决中短距离出行和接驳换乘的理想交通方式，是城市综合交通不可缺少的重要组成部分。发展公共自行车系统对促进“绿色交通”、“和谐社会”、“低碳都市”的建设具有重要意义。

（一）公共自行车的兴起历程

公共自行车或“自行车共享”的概念最早起源于欧洲。1965年，荷兰阿姆斯特丹一个无政府主义组织将一些涂成白色、没有上锁的自行车放在公共区域，期望供人们长期免费使用，这被称为“白色自行车计划”。但几天内所有公共自行车丢失或被破坏殆尽，这次失败的计划尝试被普遍认为是历史上最早的公共自行车——第一代公共自行车系统的起源。30年后，第二代公共自行车系统在丹麦哥本哈根出现。这类系统的特点是有特定的存取地点，以匿名的方式使用硬币作为取车和还车的凭证，特别的设计也没有带来良好的社会效益。20世纪90年代末，欧洲的公共自行车租赁行业开始采用迅速发展的计算机、无线通信和互联网技术，配有电子锁止器的停车桩、短信叫车服务系统，具有跟踪计费功能的芯片卡、网络查询系统等项目，实现了数字化管理和运营，被称为第三代公共自行车系统。荷兰的自行车交通拥有悠久的历史，政府大力倡导以自行车为交通工具，有专门的自行车道遍布全国。丹麦是自行车系统推行最好的国家，自行车是丹麦人最喜爱的交通工具，540万居民共拥有420万辆自行车，首都哥本哈根约有40%的交通由自

自行车承担，它是世界上唯一一座被国际自行车联盟授予“自行车之城”称号的城市。2007年，法国巴黎市启动了全欧洲最大的公共自行车系统，投入使用自行车超过2万辆。武汉市和杭州市目前拥有世界上最大的公共自行车系统，公共自行车数量分别为7万辆和6.5万辆。美国纽约市2013年推行北美最大的公共自行车系统，共投入1万辆自行车。

（二）国内外典型城市公共自行车的发展现状

1、英国伦敦

英国的自行车租赁业务很发达，租赁公司遍布全国，许多外国游客使用自行车环游英国。首都伦敦现有273英里的自行车道，其中一半是2000年后修建的，近来推出一项便捷租车业务——通过短信来实现租车服务。这项服务的注册用户只需给租车服务中心发送一条短信，就会收到一个开锁密码，通过这个密码，用户可以在市内任何一个租车停放处自行取车，并且在半小时内归还还可免收租金。当用户到达距离目的地最近的一个租车停放处只需再次发送短信，便可得到上锁密码。锁车后系统会自动计时，从捆绑的银行卡上自动划取租车费用。

2、法国巴黎

2007年7月，巴黎的“绿色交通计划”投入运营，在市内投放了上万辆自行车，供居民和游客自助租用。到2007年底，“绿色交通计划”已拥有超过两万辆自行车，1450个租车站，使用者租赁很方便，只要刷一下信用卡即可取车，使用完毕后可将车归还到任何一个租车点。系统采用电脑化运作，租车点24小时开放，以方便用户。值得一提的是，巴黎“绿色交通计划”没有使用纳税人1分钱，法国最大的路牌广告公司德高集团用广告置换的方式承接了这个工程。该公司被允许在自行车出租点树立1600块路牌，并长期经营该路牌的广告业务。

3、中国杭州

杭州的公共自行车系统是国内建设最好，运营水平最高的城市之一，该项目于2008年5月开始实行，通过三年多的运行，效果很好。截止到2011年6月底，杭州公共自行车系统有2000多个服务点，近6万辆车。据报道，杭州公共自行车规模已是全球最大。同时，杭州公共自行车系统采用了政企合办公益化的运作模式。杭州市政府将整个公共自行车系统的运营权，划归杭州市公共交通集团（以下简称公交集团）。公交集团则专门成立全资控股的杭州市公共自行车交通服务发展有限公司，专门负责其运营工作。政府的支持是全方位的，投入资金的同时还提供了大规模的贴息贷款。

杭州的公共自行车初期在西湖风景区附近布点，主要为了满足西湖周边旅游观光客，系统推出后，受到了市民的广泛欢迎，系统逐渐扩展到中心商业区及居住区，现在已经扩展到市郊，形成了全市的公共自行车网络，公共自行车成为杭州居民日常的交通出行工具。

（三）徐州市发展公共自行车的原因

1、城市及交通发展概况

徐州市辖5个区，2个县级市和4个县，面积11258平方公里。2013年末，

全市户籍人口 1006.85 万人，其中，男性 521.91 万人，女性 484.94 万人，男女性别比为 108:100。全市城镇居民人均可支配收入达 23770 元，城镇居民人均消费支出 15963 元。全市高速公路交通网络全面建成，高速公路通车里程达 441.37 公里，所有县（市）均连通高速公路，2178 个行政村通达客运班车，镇村公交覆盖率达 25%以上。机动车拥有量保持较快增长，年末全市机动车总计达 133.87 万辆，其中，私人汽车 59.12 万辆。

徐州行政区划

县（市、区）	面积(平方公里)	人口(万人)
云龙区 (含 徐州新城区)	118	30
鼓楼区	91	36
贾汪区	690	50
泉山区	110	62
铜山区	1877	137
邳州市	2088	180
新沂市	1616	91
睢宁县	1773	134
沛县	1576	127
丰县	1450	118

2、市 区扩张，公共自行车成为城乡结合部的联结点

十二五规划以来，徐州市进一步优化城镇空间布局，推进城市形态由单中心、高集聚向多中心、多组团转变，由城乡差距明显的二元模式向城乡协调的一体化发展模式转变，形成以中心城市为龙头、中小城市为骨干、重点中心镇为支撑的城镇化发展体系。在城镇化发展的过程中，郊区融进城市，农村变为郊区，在城乡结合部，公共自行车是对公交的重要补充。随着各区县公共自行车的推广，公共自行车将在全市范围内实现通借通还，大大方便人们出行，缓解交通压力，减少环境污染。

3、构建生态宜居城市的需要

公共自行车服务系统具有低碳、环保、节能的优势，对优化城市交通状况，

预防和缓解城市交通拥堵,改善大气质量和城市人居环境都有着重要意义,是一项利民惠民的民心工程。2012年,国家住房与城乡建设部、发改委和财政部联合出台《关于加强城市步行和自行车交通系统建设的指导意见》,鼓励发展公共自行车系统,并提出到2015年,城市步行和自行车出行分担率应达到65%以上。近年来,徐州市提出了“建设美丽徐州,打造生态宜居环境”的总体目标,国家生态市和国家生态园林城市创建工作加速推进。2008年,徐州市委、市政府提出基本农田整理、采煤塌陷区治理、生态环境修复、湿地景观开发“四位一体”,将各类塌陷区建设成为涵养生态功能区、环境优美景观区、高效农业标杆区。通过对采煤坍塌区的治理,徐州市不仅实现了从“一城煤灰半城土”到“一城青山半城湖”的蝶变,还形成“城在林中、路在绿中、房在园中、人在景中”的城市风貌。公共自行车作为绿色交通网络的重要一环,在打造生态宜居环境,提升城市品质方面发挥重要作用。2012年,按照住建部、住建厅有关指导要求,徐州市城管局在充分调研的基础上,按照“科学规划、周密论证、规模发展、确保成功”的指导思想,结合市各级人大代表、政协委员有关建议和广大市民愿望,适时启动了市区公共自行车服务项目建设,将其列入2012年、2013年市城建重点工程和为民办实事工程,2014年各区也将公共自行车项目列入重点工程建设完成并启动运营。

长期以来,步行和自行车是徐州市民最基本、最主要、最环保的出行方式,是徐州市民近距离出行和换乘出行的首选。公共自行车能够在徐州现身街头,市民纷纷竖起大拇指,对这一项目表示赞同和欢迎。

二、徐州市公共自行车的发展历程及概况

(一) 新城区首推公共自行车,又添一张“城市名片”

2012年1月11日,新城区管理委员会将首批购置的200辆印有统一标志的公共自行车,免费提供给新城区市民使用,方便居民日常出行,倡导绿色低碳出行方式。此次发放的200辆自行车,由各社区物业公司统一管理、维护,发放给小区入住的居民免费借用。据新城区管委会建管处王琦介绍,新城区管委会已制定新城区物业小区考核监管办法,公共自行车交给小区物业公司管理,并纳入综合考评,其中重点考察自行车的保洁、车辆健全、维修率等情况,如果不符合条件,要相应扣减分数。该分数和最后的物业考评分数挂钩,也就是说和物业补贴相挂钩。

新城区管委会有关负责人表示,在商品房居住区推行公共自行车服务,也是大力促进新城区人气商气迅速集聚的重要举措之一,在方便市民同时,还将区内医院、学校、超市等公共场所连接起来,使免费自行车成为新城区又一张靓丽的“城市名片”。

(二) 公共自行车项目列入市政重点工程,完善城市“交通微循环”

2012年1月12日,徐州市城管局出台2012年城市管理工作意见,提出将开展公共自行车服务系统建设试点,在市区主要道路、公共场所配置6000辆公共自行车,逐步完善城市“交通微循环”。

《徐州市公共自行车服务》项目是徐州市2012年城建重点工程,是为了倡导节

能减排，绿色环保、低碳出行，缓解拥堵而推出公共自行车惠民、便民工程。《徐州市公共自行车服务项目建设方案》于2012年3月通过了专家组论证，并报经市政府批准。项目采用“政府主导、市场运作、企业投资、政府监管，政府分5年支付服务费”的运营模式。项目计划在全市建设297个站点，投放8200个锁车柱和7500辆公共自行车。该项目于2012年7月底开工建设，10月份完工并投入使用。

2012年8月14日，总投资1400万元的公共自行车服务项目在新城区元和路启动建设。公共自行车站点建设先从新城区开始，接着是云龙湖风景区和泉山区、鼓楼区、云龙区。云龙湖风景区规划了19个站点，鼓楼区和云龙区分别规划了62个和65个（含新城区26个）站点，泉山区规划了170个（含云龙湖风景区19个）站点。所有站点均配备统一的环保绿色自行车，共7500辆，锁车器8200个。

（三）再添7500辆公共自行车，扩容加密站点

公共自行车自2012年9月底投入使用以来，极大方便了市民出行，受到了市民的热捧。很多站点的自行车在高峰期一抢而空。市民纷纷在徐州市自行车网站上留言，要求增加站点和自行车投放量。为了及时回应市民的要求，使公共自行车真正为市民带来便利，2013年，徐州市正式启动公共自行车二期建设，新建135个公共自行车站点，新增7500辆自行车。那么，2013年新增的公共自行车站点都建在哪里？2月4号，市城管局通过网络和媒体向社会公开了二期站点选址方案，并采取网上投票的方式，广泛听取民意，站点建在哪，最终由市民说了算。

徐州市二期公共自行车建设在一期的基础上进行扩容，投资5000万元，新建135个站点，增加7500辆公共自行车，以保证中心城区每300米一个站点，一般区域每500米一个站点。为了保证二期建设的合理化，从2月4号起，规划建设的135个站点通过徐州公共自行车信息管理中心网站对外公示，接受市民网上投票。短短一天的时间，市民网上投票已经超过6000票；从投票显示来看，热点地区主要集中在鼓楼区木材市场、江山村东以及市区的梅园公寓等处，个别偏远地区票数较少。

徐州市城市管理局场站公司副经理杨中乾表示：二期公共自行车站点根据民意调查，站点的设置是市民说了算，我们充分采纳市民的建议，根据投票多的站点我们保留，投票少的站点我们适当调整。

二期公共自行车站点选址方案网上调查持续了一个多月的时间，市城管局通过逐一梳理市民反馈的意见和建议，并根据网上投票结果，最终确定135个新增公共自行车站点点位。

为了让市民得实惠，徐州市还取消了公共自行车办卡费用，市民只需一次充值30元就可以免费办卡，全市297个公共自行车站点做到通借通还。但在个别站点，部分高峰时段，市民借还车还是很有压力。

（四）善打“组合拳”，构建城市大公交网络体系

2013年3月上旬，徐州市审计局对该市2012年度生态环境保护专项资金进行了专项审计调查。调查结果表明，市委、市政府在打好污染物减排、水源地保护、环境监管、大气污染治理等“组合拳”的同时，实现了主要污染物排放量持续削

减，城乡环境基础设施承载能力和风险防范能力明显提升，饮用水源地和重点流域水质、空气质量持续改善。其中，重点推进落实公交优先战略，制定市区大公交建设推进方案，努力打造“城乡一体、惠民便民、绿色智能、文明和谐”的大公交。加快推进轨道交通建设，扩大公交车辆以及公共自行车覆盖范围，构建“轨道交通、公交车辆、公共自行车”三位一体的大公交网络体系，降低市民出行成本，鼓励引导市民低碳环保出行。

（五）市民卡添新功能，刷卡租赁公共自行车

徐州市民卡是徐州市政府免费发放给市民，用于办理相关个人社会事务和享受公共服务的多功能、复合式的智能 IC 卡。包括政府服务、公共事业和金融支付三大功能。2013年8月起，市民卡又增加一项新功能，刷市民卡可以在市区公共自行车站点租赁公共自行车。自8月起，已领到市民卡的市民，持本人身份证、市民卡到原公共自行车服务网点或市民卡公司服务网点，按照自行车公司相关规定开通市民卡的公共自行车租赁功能即可。市民如果已办理过自行车卡，需要带身份证、原自行车卡销户，把余额转进市民卡。

（六）公共自行车向县（区）扩展

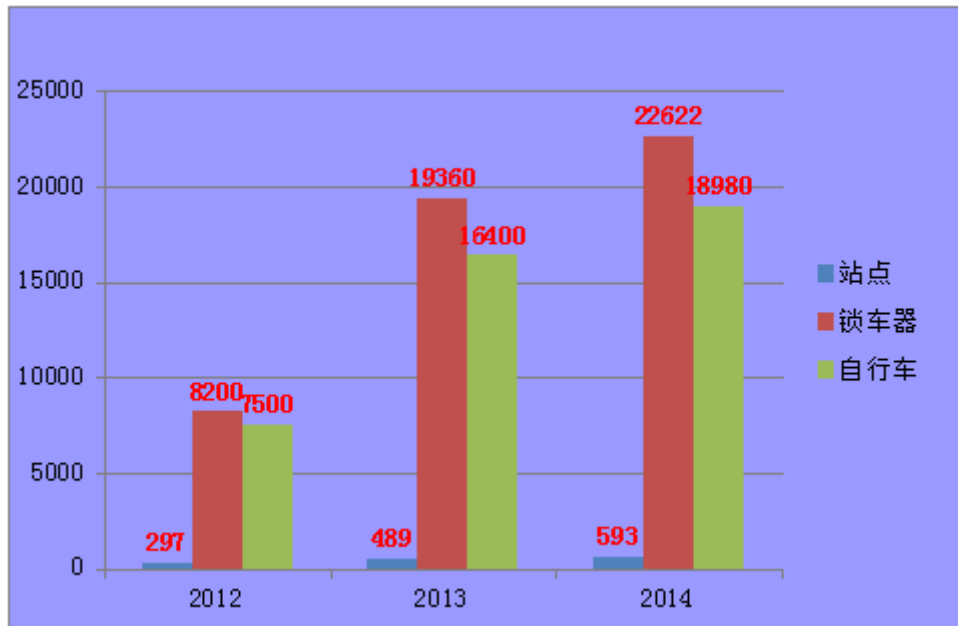
为更好地服务群众，徐州市将公共自行车服务范围从主城区向周边县（区）扩展，2013年铜山区建设站点47个，安装锁车器1960个，投放1400辆；2014年徐州经济技术开发区新建站点55个，安装锁车器1792个，投放1380辆；贾汪区新建站点44个，安装锁车器1214个，投放1000辆；新城区奥体中心新建站点5个，安装锁车器256个，投放200辆。

公共自行车作为一项民心工程，一直受到徐州市政府的青睐和重视，自2012年以来，一直作为城建重点工程积极推进，取得了长足发展。截至2015年1月9日，徐州市共建设站点593个、锁车器22622个、投放自行车18980辆，基本能够满足市民需求。目前公共自行车服务公司配备员工236人、配置了16辆调度车、4辆抢修车，共设置了9个办卡点、100套监控、3个维修仓库、1个指挥中心。运营两年，市民办卡已突破50万张（市民办卡免费，只交30元消费充值），目前办卡量依然在每天五六百张增加，从办卡资料反映普通市民占总数的70%，机关企事业单位工作人员占总数的20%，学生及外来人员占总数的10%。从2012年9月29日启动至2015年1月9日，共计借车7775万人次，使用率在全国170座已开通公共自行车服务项目的城市中居于前列。

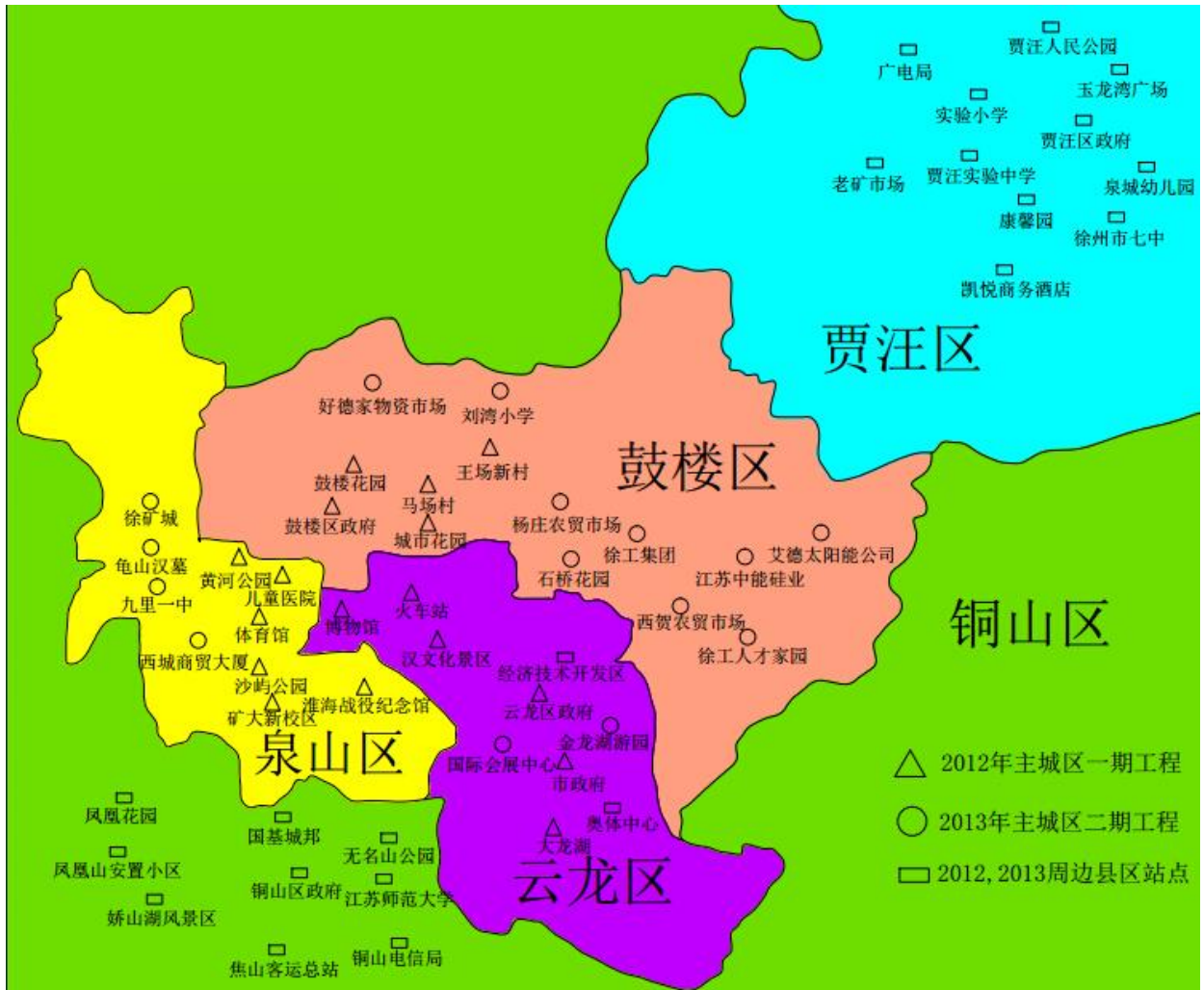
年度（年）	地点	站点（个）	锁车器（个）	自行车（辆）
2012	主城区	297	8200	7500
2013	主城区	145	9200	7500
	铜山区	47	1960	1400
2014	徐州经济开发区	55	1792	1380
	贾汪区	44	1214	1000
	新城区奥体中心	5	256	200

总计	徐州市	593	22622	18980
----	-----	-----	-------	-------

徐州市公共自行车投放数量一览表



徐州市公共自行车建成总量



徐州市公共自行车站点设置示意图

三、徐州公共自行车系统简介及社会效果

公共自行车，是指为满足城市居民或外来游客日常出行为目的，政府或某些社会团体在大型居住区、商业中心、交通枢纽、旅游景点等客流集聚地设置租还车点，随时为普通市民提供自行车，并包括与此项服务相配套的硬件和软件系统的城市交通系统。

(一) 公共自行车系统简介

1、服务模式

徐州市公共自行车服务项目采用政府主导、财政投资、分期购买服务，专业公司建设、运营、维护，由政府全程监管的运作模式。该项目采用BOT（建设—经营—转让）模式服务外包给常州永安公共自行车系统股份有限公司5年，由常州永安公共自行车公司全权负责建设、运营、维护和管理，政府无需一次性直接投资，通过分期付款即可获得项目的建成运营。

2、系统特点

系统完善，技术先进。 徐州公共自行车服务项目采用最新物联网技术，可

选择有线+无线网络通讯系统,支持各种通讯网络制式;绿色节能技术,低功耗电路设计,多种接电方式,减少建设成本;三级防雷安全措施,保障系统稳定运行;多种自助查询功能,方便市民在站点上查询各类相关信息;识别各类卡信息,独创前后台计费模式,可直接与银行对接;实行24小时自行车通借通还服务,系统容量为100万辆自行车,还能满足将来覆盖各县、市“一卡在手、通借通还”需要,达到国内领先水平。

远程操控,方便查询。可通过互联网进行远端监控和远程操作控制,具有运营调度的监控功能、租车卡查询功能、手机查询功能、借车规律分析和统计报表功能。同时监控500个以上公共自行车站点实时状态,实时监控各个站点的车辆使用状况、设备供电电压及环境温度,并能提前预警。在每个公共自行车站点上,可实时动态显示附近8个站点的可借、可还车信息及查询个人借还车信息等。

3、服务对象

凡年龄在16周岁到70周岁的市民均可办理,本地居民凭二代身份证原件在指定办卡点办理租车卡,办理租车卡时需缴纳30元消费充值;外地居民凭二代身份证原件或军官证、学生证、台胞证、护照任一原件至指定办卡点办理租车卡,办理租车卡时需缴纳200元保证金及30元消费充值。

4、办卡地点

徐州市共设立9个办卡地点,分别是:铜山电信局北侧、云龙区民富园环岛东南角、泉山区矿大科技园停车场、云龙湖风景区滨湖公园东门、中心区白云大厦4楼、中心区古彭大厦5楼、便民服务中心大厅、鼓楼区奔腾大道公交首末站、金山桥世纪华联超市服务台、彭城广场东侧的原广场环卫用房。

5、收费标准

借车卡每天使用不限次数,每次一小时内免费;单次超时按1元/小时收取超时费。自行车遗失后到管理中心,按500元/辆办理赔偿手续。因使用不当,自行车车架和车轮发生断裂或扭曲变形,按实际损失赔偿。

(二) 项目实施取得的社会效益

1、深受市民赞誉

公共自行车既为市民休闲、运动提供了便利条件,还提供了236个再就业岗位。市民租用实行一小时之内免费,减少了市民的出行成本,实现了惠及民生(按每人每次出行成本1元计算,已累计为市民出行节省7775万元,远大于市政府每年3000万元公共自行车投放成本)。据统计,现市民办卡突破50万张,市民借车总量达7775万人次,日最高借车15万人次,高峰期一小时借车辆达12000人次,每辆车日均使用8次左右,使用率在全国处于领先水平(杭州市1辆车每天平均使用5次)。

2、交通分担率明显

据统计,公共自行车运行1年市民借车总量为3311万人次,对我市的交通分担率达到2.5%以上(公交一年3亿人次占25.5%)。2014年借车总量超过4300万人次,交通出行分担率达3.3%。粗略计算,平均每月有390万人次骑行,市民骑

车每次平均按 15 分钟 3 公里计算，每月累计骑行 1170 万公里。

3、低碳环保效应显著

以骑车代替开汽车出行为例，按照每人每次骑行 3 公里，汽车百公里 10 升油耗计算，公共自行车运营至今约节省燃油 2214.6 万升（7382 万人次×3 公里/人次×10 升/100 公里），减少二氧化碳排放达 5 万吨（国际标准 1 升燃油=2.3 千克二氧化碳排放）；现日均超过 13 万人次借车，测算每天可减少二氧化碳排量约 90 吨，相当于增加 100 公顷的绿地（1 公顷绿地一天吸收 900 公斤二氧化碳）。

4、示范带动作用较好

徐州公共自行车绿色、环保、健康服务项目的成功运作，在淮海经济区周边乃至其他较远省份城市中起到了很好的榜样引领作用，近年来先后有浙江、山东、河南、湖北、河北、辽宁、新疆等省份的 32 个城市前来调研、学习，较好带动了公共自行车项目的推广、应用，对于当前更好地推进我国生态文明工程和美丽中国建设发挥了积极的推动作用。

四、徐州公共自行车持续发展存在的问题

徐州公共自行车的推广和应用契合了低碳生活、绿色出行的理念。在弘扬节能环保节能生活的同时，方便了市民的生活。徐州公共自行车系统自开放以来，受到了广大市民的好评。然而，公共自行车作为政府提供的一项民心工程，在持续发展过程中仍存在以下几个方面的问题。

（一）潮汐现象引发的租还困难

“有了公共自行车以后，出行方便多了”，在徐州海云大厦附近的公共自行车租赁点，前来借车的张先生表示，“小区和车站门口就有租赁点，借还车辆很方便”。公共自行车租赁点不到半小时的时间，就有不少市民来这里借还车辆，可见公共自行车的市场很大。

在受欢迎的背后，“车荒”问题不容忽视。市城管局场站公司副经理扬中乾表示，目前，徐州市公共自行车使用率“潮汐现象”明显，分别在上下班早晚高峰由外围向市中心集聚和扩散，高峰时段一小时内借还车多达 8000-12000 多人次。“像大福源站点由于附近居民比较集中，虽然只有 52 个车位，但借还车次数却名列前茅。借出车次高达 399572 次，归还车次 401235 次，位居第一，成为使用率最高的站点。”我们在问卷调查中也发现，41.67%的市民反映在使用公共自行车过程中遇到了一车难求的境况，公共自行车站点上演“空城计”，全部是停车桩点，却没有一辆自行车可供租用，有时周边会停放很多备用的自行车，却没有工作人员及时调度，给市民造成不便的同时也一定程度上浪费了公共资源。同时，78.33%的市民表示常常没有车位可供还车。到达目的地之后发现锁墩已满，只好选择等待或是到下一个停车站点。我们在问卷调查中经常会看到上下班高峰期焦急等待还车的市民。周小姐表示：“有时并不是车少，而是调度问题。徐州市一个巡检员要兼顾 11 个服务点的车辆管理和调度方面任务，常常出现服务站点的备用车辆没

能及时上架、锁墩位满的车辆未能及时下架现象，让市民租借和还车受到影响。有些人着急着有事，只好在旁边找柱子拴上了事，无疑会增加车被偷的危险！”

随着城市早晚交通高峰现象的日益加重，越来越多的市民愿意选择公共自行车作为上下班的代步工具，所以公共自行车的管理显得尤为重要。在早晚高峰，需要更多的工作人员进行调度，以使这项便民工程真正给市民带来便利。

（二）系统故障时有发生，还车困难

穿梭在徐州街头，公共自行车成为市民绿色出行的时尚，甚至是 80 后出行的优选方式之一。市民孙先生透露，在云龙湖附近，常有市民、学生租车骑行，形成了一道亮丽的风景线。但是系统故障频发，还不上车，常常把市民急得焦头烂额。

调查问卷发现有 45% 的市民反映在租借公共自行车的过程中遇到过系统故障无法还车的情况。市民李先生反映，“上下班高峰期还车难现象普遍存在，有时好不容易看到一个停车位，却发现锁车器故障，无法停车，这种情况很让人恼火。希望工作人员能够尽快发现故障尽快解决”。市民梁女士也说到，“自行车其他方面都好，就是老还不上车，系统经常出故障，而且系统一旦出故障，全部的锁车器都不能用，一定要帮我们反映一下”。据工作人员介绍，系统故障频发的主要原因是市民不爱惜公共财产，还车过程中用力过猛，存取车时操作不规范，造成自行车和锁车柱的破坏。

（三）站点设置更需优化

公共自行车的意义，除了带给市民低碳环保的生活理念，更体现在对公共交通体系有效的补充和延伸。同时，公共自行车站点建设的方便以及 24 小时不间断的借还服务，更是轨道交通和公交车无法实现的。调查显示，82.5% 的市民选择公共自行车的原因是出行方便，58.3% 的市民认为阻碍徐州公共自行车的发展的因素是站点太少。所以优化站点设置显得尤为重要。

2014 年，城管局接到市人大代表、政协委员关于扩建公共自行车的建议提案共有 6 件，接到书记、市长信箱、12345、12319 和市民热心电话建议的共 336 次，大多是呼吁、反映和要求增加站点、车辆少、车桩少、站距长、覆盖面不全等共性问题。在徐州市公共自行车网站上，咨询建议一栏共 443 条记录，其中近 400 条记录是市民呼吁增设公共自行车站点。张先生反映：“从目前看，老火车站公共自行车，主要在蓝天大楼门前有一部分，白云门前有一少部分，总体来说，车位太少，特别是夜间有下火车的市内旅客，此时没有公交车，每天九点后，蓝天、白云车点，均没有一辆，建议增加车位。”李女士也表示：“黄河南路边上有较多的新老小区，这些地方人群居住密度太高，希望政府在黄河沿线和西区增设公共自行车点。西边新建小区也较多，较多 80 后上班族需要环保出行。”

根据公共自行车信息管理中心统计显示：借还车次数前十名的站点分别是：

大福源、白云大厦、彭城广场银座、福源国际、中国人民银行、二院西门、舜禾公寓、西安路新一佳超市、宣武商贸城以及中山堂。相比较而言，铜山区和新城部分站点使用率低。像大福源站点是徐州市最繁忙站点，借还次数位居第一，却只有 52 个桩位，因此，经常遇到无车或满桩的情况。由于不同路段桩位需求量存在差异，导致很多站点桩位供需不平衡，使得市民的需求不能最大限度的满足，公共自行车资源也未得到充分利用。因此，对各站点进行充分调研，合理设置站点位置和桩位的数量显得尤为重要。

除了站点设置不尽合理之外，锁车器被占用也是影响公共自行车安全使用的一个重要因素。公共自行车部分站点设置在交通拥堵地段，如接近商业区、医院等地的停车区，导致站点附近容易被机动车占满，公共自行车整体的利用效率低下。因此，人流量车流量的交通拥堵路段更应该引起管理人员的重视。一方面解决站点设置不合理问题，另一方面要提高已存在站点的充分使用率。

为了使市民能够更加方便、便捷地使用公共自行车，市民吴先生呼吁大家呵护这个便民工程，让它能为市民出行、缓解交通拥堵发挥更大的作用，“还希望非机动车管理部门，能够加强非机动车的管理，让鹊巢不再鸠占。”

（四）损坏率较高，恶意破坏现象严重

公共自行车租赁项目已在徐州开展 2 年之余，并呈现持续发展之势。但不可否认的是，作为一项民心工程，公共自行车在受到广泛认可的同时也遇到一些瓶颈。高负荷的使用率以及部分市民文明意识的淡薄，让公共自行车很“受伤”。

“一天至少要用 2 个小时”市民刘先生说，“大多数市民可能也不会心疼，因为这是公家的而不是我们每一个人私有的，要是坏了，自然有公家去修理。”在看到损坏严重的自行车后，市民刘先生表示，如果每个人都这么想的话，那么公共自行车将很快消失在我们眼前。“车子的部件是不规则螺丝紧固的，很难拆卸，有人就对车座下手，还有人别车篮、锁舌和车轮。我们亲眼看到，有的市民把锁车器上的公共自行车当成健身车，锁舌插在锁车器中，他坐在车座上前蹬、后蹬。还有的市民把小孩放置在成排的车篮中，让孩子从这个车篮跳到那个车篮。更有甚者，把锁车器当成休闲的座椅……但是遇到这种情况我们也不好上前直接制止。”市民赵先生无奈地说。

调查问卷显示，30%的市民在使用公共自行车过程中发现自行车破损的现象。在公共自行车维修点，看到了大量遭到人为破坏的公共自行车，有的车座被人为用刀划破，有的则把公共自行车重新喷了油漆，还有的用刀子划破车轮胎等等。维修人员表示，调度车每天从辖区回收的损坏车辆多达几百辆，其中部分是当日从各个地方找回来的失车，工人每天得加班加点把坏车当日修理完毕，否则第二天还会有很多坏车进来，造成积压。在仓库里面，报废的车轮堆成小山，这些车轮有的轮胎被扯裂，有的整个被扭成了“S”形。就连公共自行车的停车桩，也遭到了严重的人为损坏。

此外，公共自行车站点的设置规划遵循景观协调原则，未设置公共自行车棚，

导致自行车长期暴露在阳光下，经受风吹雨淋，也加快了自行车损坏进程，降低自行车寿命。再者，公共自行车的维修人员有限，人为破坏与车况维修之间的矛盾难以协调。因此，提高维修效率的同时更应该呼吁广大市民爱惜我们的公共资源，为绿色出行，建设美好徐州奉献出自己的一份力量。

（五）商业开发不充分，运营模式面临潜在风险

徐州公共自行车服务项目采用政府购买公共服务的模式，即由政府主导、财政投资、分期购买服务，专业公司建设、运营、维护，由政府全程监管的运作模式。该项目采用 BOT 模式服务外包给常州永安公共自行车系统股份有限公司 5 年，由常州永安公共自行车公司全权负责建设、运营、维护和管理，政府无需一次性直接投资，通过分期付款即可获得项目的建成运营。

在这种模式下，企业的收入分配完全受政府调控，政府对企业在经营方面的要求总的来说是在尽可能降低经营成本的前提下提供高质量的服务。企业在运营过程中缺少有效的激励，不利于调动其积极性。但该模式下公共自行车运营企业能获得政府可靠的财政支持，具有稳定可持续的运营资金，能较好的兼顾公共自行车系统的公益性，对处于初级摸索阶段的公共自行车运营系统具有一定的适用性。而当前，徐州公共自行车系统的建设已初具规模，政府购买公共服务的模式面临着考验。政府购买公共服务使政府财政负担较重且承担了全部投资风险。巨额资金限制了网点规模从而使公共自行车系统难以得到推广。要保证徐州市公共自行车持续发展下去，徐州市政府还必须在以下方面继续加大投入：

增加公共自行车车辆和站点建设。截至 2014 年 11 月，徐州市政府已出资建立站点 593 个、锁车器 22622 个、投放自行车 18980 辆，政府每年支付给自行车公司 3000 万，分五年付款，共计投入 1.5 亿元用于硬件设备的购置和基础设施的建立。但是，徐州市城管局在 2014 年仍接到市人大代表、政协委员关于扩建公共自行车的建议提案共有 6 件，接到书记、市长信箱、12345、12319 和市民热心电话建议的共 336 次，大多是呼吁、反映和要求增加站点、车辆少、车桩少、站距长、覆盖面不全等共性问题。针对这些问题，徐州市政府计划启动三期工程，在现有基础上，再新建站点 300 个，扩容站点 150 个，安装锁车器 2.1 万个、投放自行车 1.5 万辆，这将又是一笔不小的财政投入。未来租车肯定会越来越方便，同时租车人数也会急速上升，但资金的投入会很大，管理难度也很大。

徐州公共自行车维修费用。公共自行车的破损极其严重，有接近三分之一的公共自行车遭到不同程度的损坏，每天送到仓库维修的自行车多达上千辆。徐州公共自行车投入使用百余日时，已有百余辆自行车受到了不同程度的恶意损毁。我们在访问过程中，市民指着眼前的自行车发起牢骚：连续三辆自行车车座都是坏的。更有市民告诉我们，自行车系统常常出现故障，经常还不上车，锁车器毁坏严重。巡检员反映，每个站点每天平均都要破损七八辆。目前共有 593 个站点，平均每天就有 4000 多辆自行车受到不同程度的损坏，每天的维修成本就高达几万甚至十几万。现在公共自行车一期工程仅投入使用两年，二期工程投入使用一年，

自行车破损情况已经如此严重，当新车变旧车，公共自行车提前进入报废期，政府财政投入将进入无底洞。

增加维修人员和巡检员。徐州市有公共自行车 18980 辆，却只有三个维修仓库，坏车太多，是市民的普遍反映。由于站点数量多，管理人员数量不足，一个管理人员要兼顾 11 个服务点的车辆管理和调度方面任务，常常出现服务站的备用车辆没能及时上架、锁墩位满的车辆未能及时下架现象，让市民租借和还车受到影响。随着三期工程的上马，增加维修人员和巡检员，是必然要求。

公共自行车虽然火爆，但是收入却是极少的。由于徐州市免去了办卡的费用，紧靠租金获得收入。而公共自行车在一小时内免费，90%的市民表示都能在一小时内还车。超过一小时也仅收取一元。巨额的投入和微薄的收益，这之间的差额均由政府财政来承担。公共自行车要想获得持续发展，政府探索新的服务模式和创造新的收益增长点，是必然选择。有关专家认为，免费自行车属于政府提供的公共服务，一方面要研究财政投入的机制，另一方面可以探索以车养车，比如依靠租借点广告、自行车广告来养活免费自行车。工作人员同样指出，“在其他城市，有一些人流量大的租赁点设立了服务亭，或者做车身广告，以增加收入，这种用市场化经营保障公益性运行的管理模式值得推行。徐州目前尚未对自行车项目进行商业开发，可以借鉴这种模式。”

五、美中不足话完善

徐州市公共自行车现身街头后，市民对它的评价大多是竖起大拇指，给予很高的赞誉。对老百姓来说，公共自行车方便、节约、环保，对交通拥堵也起到了缓解作用。但是，徐州在投放公共自行车的过程中，还主要是依托政府补贴来保障公共自行车的正常运营。由于租赁公共自行车的价格低廉，营业收入难以支大。面对每年 3000 万的固定投入和巨额的维修成本，仅靠政府单方面财政投入，政府能否承受的住？民心工程是否会变成烂尾工程，若干年后，市民是继续点“赞”还是吐槽，考验着政府的公共服务水平。公共自行车是惠及民生的大事，它不仅需要政府方面的努力，也需要市民来自心底的爱护。公共自行车能否在一个城市存活，很大程度上取决于这个城市的公民素质。因此，公共自行车的发展，需要政府和市民携手合作，共同探索一条可持续发展之路。

（一）政府角度

1、梯度收费

问卷调查结果显示，83.93%的市民认为公共自行车实行 1 小时内免费，1 到 2 小时收一元钱，2 到 3 小时收两元钱，3 小时以上收三元钱这样的梯度收费原则可以接受。梯度收费原则不仅可以增加公共自行车的收入，还可以培养市民“随用随租，用后速还”的好习惯。对比上海、武汉这些城市全免费的收费方式，杭州市公共自行车阶梯式的收费方式既可以增加收入，又可以起到督促借车者及时还

车的作用，这样既提高了公共自行车的使用效率，一定程度上缓解借车难的问题。

另外，我们还可以以北京地铁和上海地铁收费标准为例，上海地铁的财政支出中，“暗补”就比北京少很多。上海地铁的“分段计价”，从某种意义上，就比北京地铁的“两块钱随便坐”，更能兼顾改善民生和城市的可持续发展。一座大城市的发展，不能只遵循“一根筋”，只想着最大限度改善民生，而忽视别的规律，一不留神掉入“过度福利化”的陷阱。北京地铁与上海地铁，“两块钱随便坐”与“分段计价”，咫尺天涯。因此，在徐州公共自行车的发展上，我们要借鉴杭州的经验，在民众可接受的范围内，适度收费，既做到兼顾民生，又能保证公共自行车的持续发展。而不至于掉入“过度福利化”的陷阱，最终只能躺在政府部门的“功劳簿”上。公共自行车的推广是一项民心工程，也是一项长期工程。缺乏科学计划的大干快上不可取，一味满足现状的退缩不前也非长久之计。政府部门和运营企业在探索出最佳的经营模式之前，需要早规划，早部署，逐步积累试点运营的经验，让城市的公共自行车成为运行效果良好、百姓支持呵护的公共资源。

2、他山之石：来自其他地区的经验

(1) 完全市场化模式

完全市场化模式是由政府主导、企业投资自负盈亏的运营模式。具体来说，就是指政府在公共自行车系统中不进行任何投入，仅提供网点用地、用电、信息传输网络等必要条件，系统的建设、运营及维护完全通过市场化运作，由企业投入和承担。完全市场化的首要基本条件是具有丰富的商业资源，政府能够通过商业资源吸引企业进入公共自行车的市场。对于政府来说，对公共自行车市场的干预程度最小，政府只需要制定企业的市场进入、价格幅度、产品服务质量和条件等相关要素，政府财政负担较小，但需要政府有较强的监管能力。对于企业来说，由专门化的企业通过市场竞争能够取得专业管理的效果。鉴于公共自行车系统是属于公共服务产品的范畴，其投资额大，涉及政治社会等因素较多，建设回收期长，投资风险更具独特性。从企业生存的角度来讲，在完全市场化模式下，企业承担全部投资，所有风险责任也由企业承担，这对于企业的盈利和可持续发展都是一个极大的挑战。

成功典范：法国巴黎的系统采用的是公共部门与私人企业合作，由政府主导的模式，承诺不使用纳税人一分钱。欧洲最大的机场及户外广告运营商德高公司用广告置换的方式承接这个工程，负责其运营、维护、调度等。在该系统招标时，德高公司以9000万欧元的启动资金及相关服务竞得了10年的运营权。根据协议，德高公司每年的运营收入全部上缴市政府，另还需支付300万欧元的广告特许经营费，以此得到全市1628块广告牌的经营权。德高公司的运营收入主要包括会员费、租金，以及自行车损坏、丢失或超期使用情况下的赔偿金。会员费和短时间内的租金都很便宜。尽管如此，因为巨大的需求，每年的运营收入仍超过3000万欧元。巴黎自行车系统的特点是使用者必须注册成为会员，缴纳少量会员费，

抵押一定数量的现金或提供信用卡信息，一旦成为会员，在 0.5 小时以内使用公共自行车都是免费的，超过部分需支付一定的费用。为了倡导“随用随骑，骑后速还”的用车理念，随着使用时间的累加，费用会快速上升。此外，自行车的存取非常方便。使用者只要在租车点的读卡器上刷卡，完成身份认定，系统就会解锁选定的车辆；使用完毕可以在任一租车点归还，按规定的方法放置后，系统自动确认并提示是否锁定，一旦锁定，系统自动计算费用并完成收费。巴黎公共自行车系统取得了很大的成功，巴黎还因此获得了“2008 年可持续交通城市奖”和“2007 年全世界最佳旅游项目奖”。

失败教训：“武汉模式”创新性地采用了“政府授权、企业运作”的方式，由企业出资购买自行车并建立站亭，政府免费出让站亭广告位，制定相关鼓励政策，现由“鑫飞达”和“龙骑”两家公司实施运营。2008 年底龙骑公司首先在青山区试点，然而，在青山“小试牛刀”后，龙骑公司并未能将“青山模式”在武汉全市铺开。2009 年 4 月 1 日武汉一家本土企业鑫飞达启动武汉公共自行车系统，根据与武汉市政府签署的协议，除了青山外，武汉其它 6 个中心城区的免费自行车租赁项目都由鑫飞达公司来经营。

在武汉，市民只需身份证、学生证、军官证等有效证件，申请一张“诚信卡”，就可免费租到一辆崭新的公共自行车。与政府买单的“杭州模式”不同的是，武汉市民享受的是“全免费”服务，而政府也不参与直接投资。

2013 年 10 月，有媒体报道称，武汉市公共自行车达到 9 万辆，运营规模为全球最大。该报道援引《今日美国》称，美国专业户外活动网站评选出全球最好的 16 个地区公共自行车系统，结果显示，武汉市公共自行车系统排名第 3，仅次于杭州和巴黎。

“武汉模式”的意义正在于，它开启了一种全新的窗口模式，在公共事业上引入市场力量，大有可为大有作为。然而，一旦企业将逐利作为唯一目标时，就会发生变化。7 年前，武汉开始尝试将公共资源交由民营企业进行市场化运营，一经推出就备受关注。首批 2 万辆公共自行车一推出就被热捧，每天一大早就被“一抢而空”。最高峰时，建有上千个站点，近 10 万辆自行车，近 100 万人办理租车卡。企业市场化运作的优势展露无遗，新的系统不断推出，创造了武汉速度。那时，公共自行车在武汉一车难求，街头上绿色公共自行车随处可见。体验公共自行车成为各地官员来汉考察的必选项目。公共自行车成为武汉一张靓丽的名片，受到各级领导及市民的称赞。杭州、太原及安徽、湖南等地先后来武汉学习，计划在当地推广。

然而，随着时间推移，民企的逐利性以及盲目扩张的缺点逐步显现。有专家认为，武汉公共自行车项目运作企业鑫飞达公司的成本控制和管理能力明显跟不上扩张的步伐。向市民收取自行车押金以后，面对突如其来的现金流，企业开始“开小差”。一位曾在鑫飞达工作过的企业员工透露，公共自行车的运营管理已不再是企业最重要的工作，寻找新的盈利点成为重点。除了向地市州寻求推广自行车项目“卖车”外，该公司还尝试开发绿色电动车、净水器、空气净化器、节能

煤气灶等多项节能产品。

武汉大学副教授尚重生认为，走市场化运营的“武汉模式”并没有错，关键在于政府不能一味放手，缺失监管。早在 2011 年就有媒体开始反映，武汉公共自行车存在管理漏洞，但政府一直没有对企业进行有效的监管。市民骑行率明显下滑后，对企业相关的考核以及退出机制显得不够完善。尚重生表示，公共自行车是一项系统工程，在推动项目市场化的过程中，政府应该更加积极主动，除给予企业资金上的扶持，还应在道路设施配套等方面给予全面支持，并出台相关处罚管理办法，不能简单、轻松地当“甩手掌柜”。乔新生表示，公共产品市场化需要政府严格监管，制定准入退出机制。而自行车运营企业须精细化管理，按公开透明的原则公布账目，接受公众的监督，赢得市民信任。

其实，市场化与公益性本身并不冲突，如何让公益性的市场化走稳走好，政府“有形之手”必须发力，最好的政府，不是看管得少还是管得多，而是看管理的质量和结果。对于违法违规、破坏合约、破坏百姓利益的行为，适当伸出“有形之手”，才是对市场规律的尊重，也是市场经济走向成熟的标志。

（2）部分市场化模式

部分市场化模式是由政府主导前期系统建设投资、企业负责后期运营维护的运营模式。政府投入启动资金用于系统初期建设，主要包括公共自行车等硬件购置和基础设施建设，并且提供系统所必须的土地等；企业负责后续资金投入，主要用于系统的后期建设、运营和维护，政府根据运营实际情况按一定时间周期给予企业适当的财政补助。

政府对部分市场化模式的前期系统建设投入资金，系统后期维护运营由企业自行承担。在资金分配上，政府和企业均可获得回报，企业在政府允许的范围内获得合理的利润。在此种模式下，一方面，政府可以及时解决投资额巨大的问题；另一方面，可以使政府将投资风险降至最低限度，而且使风险更加具体化。政府前期投入资金促使系统的建设周期短、租赁点规模化。政府繁重的事务减少，将系统提供者的义务转交给企业，只履行监管者义务，有利于提高公共自行车系统的运行效率。企业分散投资风险，减轻政府压力，通过政策保护、财税优惠和补贴等方式得到扶持，但在对企业的扶持过程中易使企业对政府形成过度依赖，降低了企业生产的积极性。

杭州地区公共自行车根据“政府主导，企业运营”的原则构建，不断扩大规模，运营情况良好。2013 年，在一项由美国专业户外网站组织的评比中，杭州公共自行车因其租用便捷、费用低廉，在全球 553 个城市中排名第一。杭州公共自行车系统采用了政企合办公益化的运作模式。杭州市政府将整个公共自行车系统的运营权，划归杭州市公共交通集团。公交集团则专门成立全资控股的杭州市公共自行车交通服务发展有限公司，专门负责其运营工作。政府的支持是全方位的，投入资金的同时还提供了大规模的贴息贷款。公益化运作首先体现在：公共自行车租赁系统的硬件设备、软件开发等先期所需资金均由政府投资。杭州市政府已投入 1.5 亿元，主要用于硬件设备的购置和基础设施的建立。

杭州市政府在公共自行车运营中不仅是倡导者，而且还扮演了推进者和监管者的角色，全方位支持公共自行车系统的建设和发展。从建立开始，杭州就设计了租赁系统的长效机制，而并非撒手让承办企业自由发展。杭州自行车租赁由当地国有企业公交公司运营，但是并非是运营企业孤军奋战。市城管办、各区政府、市建委是租赁系统“建设和管理协调小组”的成员单位，而城管、交警、公交、街道社区也参与到租赁点布局工作中。众多有实权的单位参与，让运营企业不敢怠慢。原杭州市委主要领导曾“力排众议”推出公租系统，而且多次直接过问项目执行情况。这种监督成为政府主导的关键因素。

杭州公共自行车系统具有政府支持力度大、发展较快、公益性定位，技术含量及智能化程度高、操作简便、自助服务、通租通还、网络完善等优势。就一个城市而言，人民群众的幸福感和城市公共服务能力息息相关。杭州公共自行车正是抱着这样的信念，从2008年运营至今，一步一个脚印。

公共自行车作为一种准公共物品，如果采用纯市场化方式来进行运作，会导致资源整体配置的低效率。政府介入是保障公共物品供应效率的重要条件，但政府干预并不等于政府直接管理，更不等于政府包揽。由于企业生产率一般高于政府直接经营的效率，通过政府间接管理的方式，引导企业参与公共物品生产，能提供更多的公共物品。杭州市公共自行车政企合办运营模式的优越性主要体现在：一方面，能保障公共自行车系统作为准公共品获得政府对持续发展的坚强支持；另一方面，由杭州市公共交通集团自主运营，也能兼顾资源配置效率。

（二）市民角度

公共自行车租赁项目已在徐州开展两年之余，并呈现持续发展之势。但不可否认的是，作为公共自行车的一个公共服务项目，受到广泛认可的同时也遇到一些瓶颈。公共自行车给市民生活带来便利的同时，高负荷的使用率以及一些市民文明意识的淡薄，让公共自行车很“受伤”。调度车每天从辖区回收的损坏车辆多达几百辆，其中部分是当日从各个地方找回来的失车，工人每天得加班加点把坏车当日修理完毕，否则第二天还会有很多坏车进来，造成积压。而在仓库里面，报废的车轮堆成小山。巡检员反映：公共自行车面临的最突出的问题就是破损严重，免费的东西大家都爱用，但又不爱惜，每天每个站点都有好几辆车遭到不同程度的破损，而且很多市民在还车过程中用力过猛，猛烈撞击锁车器。存取车时操作不规范，造成锁车器故障。

镜头回放：

徐州公共自行车投入仅3个月 百余辆遭恶意损坏

2013年1月8日，记者采访了解到，徐州公共自行车投入使用百余天来，遭遇人为破坏的情况比较严重，已有百余辆自行车受到了不同程度的恶意损毁。

日前，在位于徐州北区奔腾大道的公共自行车维修中心，记者看到，有数十辆公共自行车停在门前空地上，工人正忙着对自行车进行维修。另外还有被损坏的自行车不时被拉来。

“除了正常的损坏外，有些自行车还是被人为破坏的：有的车把被砸断、有的把公共自行车从新喷了油漆，还有的用刀子划破车轮胎、有的锁舌发生扭曲。另外，车座被破坏和闸线被剪断的现象一直很严重。就连公共自行车的停车桩，也遭到了严重的人为损坏。”维修人员介绍，大部分自行车都是车座遭遇损坏，因为没法修补，只能更换。徐州市公共自行车管理中心相关人士介绍，“公共自行车工程是一个环保又利民的好事情，同时它也是一块市民素质的试金石。作为管理部门，要加大管理力度，对各个站点进行监控。”

徐州公共自行车遭破坏 四辆公共自行车被扔故黄河

据中国江苏网2013年1月14日报道，徐州市公共自行车投放三个多月以来，频繁遭到人为损坏。近日有市民发现徐州市三环西路故黄河桥下，被人丢了几辆公共自行车在河道里。

据了解，徐州市公共自行车自2012年9月28日起投入使用，三个多月的时间，公共自行车却遭到了严重的人为破坏。几天前，徐州市公共自行车第三十六号站点，有多个公共自行车的停车桩也被人为的破坏。

年轻妈妈带小孩在自行车上玩

一位年轻妈妈热情地告诉我们：“公共自行车可方便了，小区门口就有，基本要去的地方都有自行车，我上班、逛街都骑这个自行车”。一边说着，一边将一个两三岁的孩子抱到另一辆自行车，“我儿子可喜欢骑在自行车上玩了，每次看到自行车都要骑，还要从这头的自行车一直玩到那头”。市民对公共自行车是打心底欢迎的，认为这确实是一项便民惠民的工程，但是市民对公共物品的爱护意识却很淡薄。

一群学生坐在站点的自行车上聊天

经过学校旁边的一个站点时，我们发现一群中学生正坐在公共自行车上聊天，他们倒骑在自行车车座上，两脚踩在脚踏上，不时蹬上两脚。还有的同学，一边聊天，一边松紧刹车，容易导致刹车系统故障。

市民还车时用力过猛，导致锁车器故障

市民在还车时，经常因为操作不规范，还不上车。有的市民比较心急，还车过程中用力过猛，自行车猛烈撞击锁车器，造成自行车和锁车柱的损坏。调查中，我们也发现，锁车器毁坏现象严重，市民常常眼看着有几个锁车位，却因故障还不上车，只能等待有人取车或者到周边站点还车。

公共自行车的发展呼唤市民素质的提升

问卷调查显示：92.64%的市民认为公共自行车项目有必要，95%的市民对公共自行车项目满意。市民一方面欢迎自行车，一方面又不爱惜自行车；一方面埋怨坏车太多，一方面又不自觉维护自行车。

浙江大学社会学系教授冯钢认为，自行车成为“免费午餐”，是治疗城市病的一项有益探索，公共自行车能不能在一个城市存活，最终取决于这个城市的公民素质。

面对各地公共自行车的尴尬遭遇，一些城市开始“亡羊补牢”，加紧完善智能

监控系统，制定严厉的处罚措施，以威慑那些“无赖”。但是，一座城市公共服务的发展，制度的设计是保障，但归根结底还要看市民的素质。现代社会的治理，需要众多公共行动主体彼此合作，在相互依存的环境中分享公共权力，共同管理公共事务。市民作为社会治理的一方主体，一方面要努力提高自身素质，树立主人翁意识、法律意识，增强公共精神，从我做起，从小事做起，自觉维护公共物品。另一方面，要自觉监督公共自行车系统的运行，与破坏自行车的行为作斗争，保证公共自行车系统的持续发展。

思考题：

- 1、结合案例，谈谈公共自行车系统的运营模式有哪些？通过对各种运营模式的比较，说说在实践中如何确定公共自行车的运营模式。
- 2、如何处理好公益性和市场化的关系？
- 3、市民在公共自行车系统建设过程中，扮演着怎样的角色？
- 4、结合案例，从公共服务的角度，谈谈政府应从哪些方面努力使公共自行车项目运行得更好？
- 5、从政策系统运行的角度来看，如何使公共政策达到预期的政策目标？