

---

## 闵行区公共自行车服务项目描述

### 一、项目概况

主要列示项目背景、项目立项的充分性、必要性和可行性等方面,以便评价人员能够迅速了解项目基本情况,具体内容要求如下:

**1、项目背景:**随着闵行区内的轨道交通与公交线路的不断发展,越来越多的市民选择公共交通出行。但是由于公交和轨交站点并不能覆盖区内所有的居住小区、商业大厦、医院、学校等场所,部分住宅、场所与轨交站点距离较远。这使得选择公共交通出行的市民不得不面对“最后一公里”的问题。

闵行区公共自行车项目是闵行区为解决市民“短距离出行”问题而实施的民生实事项目,主要依照《上海市闵行区国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要》中提出的“坚持优先发展公共交通,优化公交线路设置及各种交通方式之间的衔接,增加公交短驳线路和社区巴士,方便居民换乘。完善公交市场经营机制,强化协调运营的公共客运服务系统。建立安全、便携的步行系统,进一步完善非机动车系统”而设立,经**2009**年第**52**期区政府常务会议讨论通过,委托永久自行车有限公司全权负责该项目,服务期限**5**年半。

第一轮项目结束之际,区交通委在普遍征询政协人大、相关委办局及各街镇后,认为公共自行车对解决市民绿色短距离出行的目标颇有成效,于**2015**年再次设立第二轮项目,并经过专家调研论证后,由区人民政府批准以单一来源采购方式与服务供应方签订了为期三年的项目第二轮服务合同。

---

在 2016 年上旬发布的《上海市闵行区国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》中，再次明确提出“优化公共自行车网点布局，以‘填补空白、加密网络’为导向，围绕轨道交通站点、大型居住社区、商业办公楼宇等布设网点。完善通勤慢行道、游憩慢行道、健身慢行道等三级慢行网络建设，打造安全舒适的慢行交通系统。”区交通委依照以上文件的上述内容，为了解决市民短距离出行问题，持续发展我区慢行交通系统，设立此项目。

2、依据充分性：(1)《上海市闵行区国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》“积极发展慢行交通。优化公共自行车网点布局，以‘填补空白、加密网络’为导向，围绕轨道交通站点、大型居住社区、商业办公楼宇等布设网点。完善通勤慢行道、游憩慢行道、健身慢行道等三级慢行网络建设，打造安全舒适的慢行交通系统。”

(2)《上海市闵行区综合交通十三五规划》：“坚持‘私人自行车为主，公共自行车补充’的发展原则，将公共自行车作为我区公共交通的补充和功能延伸，定位于衔接轨道交通站点‘最后 1 公里’的短距离出行方式，重点服务居住或工作在本区内每天需通过轨交出行的市民群体。”“优化网点布局，提升使用效能：依照“需求导向、及时应对”的指导方针，积极做好网点布局调整。针对公共交通服务相对薄弱和岗位相对集中的区域，重点进行自行车网点优化。”

3、项目必要性和重要性：为弥补城市公共交通系统的短板、解决市民短距离出行难题，鼓励市民优先采用公共交通、发展低碳经济、缓解交通拥堵、降低出行成本，为市民从轨道交通、公交站点到

---

居住小区、商厦、医院、学校的“最后一公里”出行提供便利，与轨道交通实行零距离接驳，因此需要实行“公共自行车服务项目”。

4、项目的可行性：鉴于 2016 年以来互联网租赁自行车（共享单车）迅猛发展势头，我委为了科学决策下一轮项目的存与废，于 2017 年 9 月专门聘请了社会专业机构——上海市交通港航发展研究中心开展《新形势下闵行区公共自行车存续发展研究》，通过 4 个多月的调研，期间组织开展了社会问卷调查、专题评审会，人大代表、政协委员及群众代表座谈，参与人数 209 人次，并听取了各街镇、职能部门相关意见等，最终形成了延续并优化组织开展第三轮公共自行车项目的结论。

## 二、项目绩效目标设定情况

主要对项目目标值做出具体阐述，尤其注意绩效目标的科学性、合理性、量化度，具体内容要求如下：

1、项目的总体目标:通过政府购买服务的形式，保障公共自行车设备的完善和自行车的良好运营,从而实现公共交通系统的无缝对接,最大限度地促进各种交通资源的合理利用,满足居民多层次的短距离出行以及不同出行目的的交通需求,便捷、高效地集散客流,提高城市交通的整体运行效率。

---

## 2、项目的具体目标：年度目标值

自行车数量>15000 辆

车辆完好率 95%

锁柱完好率 95%

APP 软件服务合同签订日 1 月内开通

年度考核成绩得分 90 分

社会公众满意度 90%

项目退出机制建立健全

网点优化机制建立健全

3、阶段性工作目标：1、做好公共自行车付款等工作；2、做好自行车网点优化工作。

## 三、项目投入情况

1、项目总投资和构成情况：总投入为每年 800 万元。平均每辆车每年 400 元，共 2 万辆车。

### 2、经常性项目执行情况：预算安排情况

2019 年公共自行车项目预算为 20000 辆投放的公共自行车的运营费，安排资金总额为 900 万元。全部由区级财政承担，由区财政局直接拨付给项目的建设和运营方上海永久自行车有限公司。近三年项目预算安排和执行情况如下表所示：

#### 近三年预算安排及预算执行情况表

年度 预算安排(万元) 预算执行(万元) 预算执行率

2016 年 1690 1352 80%

---

**2017 年 1690 1683.24 99.6%**

**2018 年 1690 978 57.9%**

#### 预算编制情况

**2019 年公共自行车项目预算编制系参照第三轮项目合同，每年合同金额为 800 万元。其中，硬件费用 113 万元，运营费用 687 万元。分两笔支付，第一笔于当年支付，占合同金额的 80%，第二笔于每年考核结束后根据考核结果于次年支付，占合同金额的 20%。**

**3、资金来源情况：区财政安排，项目通过单一来源进行采购。**

**4、成本管理情况：单一来源采购期间由相关专家进行谈价。**

**5、设备配置标准情况：2 万辆自行车，22488 个自行车锁住，690 套站点控制器。**

#### 四、项目计划活动

主要列示活动内容、范围、对象、项目利益相关方的作用和职责，具体内容要求如下：

**1、项目活动内容：通过政府购买服务的方式，购买 2 万辆公共自行车服务，解决市民“最后一公里”出行问题。**

---

2、实施范围和对象：(1) 闵行区交通委员会（项目的主管部门）

- 1) 完成项目立项，并制定项目的实施方案、管理考核制度、专项资金管理办法等；
- 2) 通过政府单一来源采购方式确定本项目的服务公司，并签订合同；
- 3) 对项目日常运营情况进行监督管理，聘请专业的第三方考核公司对本项目的布局合理性、管理严密性、设备正常性等进行评估，
- 4) 根据合同约定的管理考核办法，对服务公司进行考核；
- 5) 汇总考核结果，明确资金拨付金额，向城市交通运输管理所发文，通知其资金支付金额；

(2) 闵行区城市交通运输管理所（以下简称“区运管所”）

- 1) 项目预算编制、调整和申报；
- 2) 负责编制公共自行车专项资金使用计划
- 3) 根据交通委发文下拨资金。

注：城市交通运输管理所为交通委下属部门。

(3) 闵行区财政局（预算审批部门）：

- 1) 负责项目的预算审批、资金拨付、资金使用监管等职责；

(4) 属地政府（闵行区各个街镇）

- 1) 负责自行车运维人员的工资薪金（由于运维人员的工资薪金由各街镇负责，不纳入本项目范围，故本报告不对该费用进行评价）；
- 2) 对公共自行车服务进行监管考核。

(5) 上海永久自行车有限公司（自行车出租公司）

- 
- 1) 负责自行车管理人员的招聘、培训、录用、管理等；
  - 2) 对网点的所有设备进行维修和保养，每天对网点的设备进行检查，发现故障及时修复，对于不能及时修复要进行温馨提示，保障用户的正常使用，保证各个自行车网点数据的通讯顺畅；在运营的过程中，积极配合区交通委完成自行车网点的建设、更改或撤除；
  - 3) 为在使用过程中碰到问题的用户提供免费热线服务，协调农业银行，为用户办卡提供相应的支持，负责定期向农行提供代扣款客户名单以及相关业务的客户数据清单，向公共自行车 IC 卡违规客户的押金及备扣金账户扣缴相关费用；负责持卡人备扣金以及押金账户收费事宜的咨询、解释工作，并承担相应责任；为自行车使用用户购买人身意外险。

(6) 闵行区乘客管理协会（第三方考核公司）

- 1) 对闵行区辖区内公共自行车和网点管理服务进行监督检查；
- 2) 发现设施损坏，及时报告项目运行公司；未发现并报告的自行车车辆、锁柱损坏率不得超过 2%；高峰时段公共自行车租、还车情况问题的及时反馈项目运行公司；督促项目运行公司对存在的问题及时进行整改；
- 3) 每月反馈上月检查情况，参加业务主管单位召开的工作例会，通报检查情况；每半年书面报告检查情况，每年底对检查情况进行总结评估，并将协会对年度检查资料装订成册后保存备查。

(7) 中国农业银行股份有限公司上海闵行支行（自行车 IC 卡业务公司）

- 
- 1) 受理市民办理公共自行车 IC 卡业务；
  - 2) 负责公共自行车 IC 卡向有关部门的申报工作，并统筹 IC 卡与自行车项目运行企业信息技术系统的协调工作；
  - 3) 负责自行车使用客户的超时扣款和丢车罚款的工作，并及时向区交通委提交 IC 卡使用情况，按照月度结算产生的扣款，并拨付至永久公司。

3、项目实施计划：项目第三轮在延续现有运行模式的基础上，按照互联网租赁自行车（共享单车）的模式，新增手机 APP 扫码借车等功能，实现网上注册、网上支付、扫码借还车，在新旧两种模式的并存下，以进一步方便广大市民使用和提升获得感。同时，按照《闵行区公共自行车服务项目考核办法》的要求，加强车辆及锁柱清洁率、完好率等的督查，及时对损坏的车辆进行维修。协调中国农业银行加强对办卡、退卡流程的告知，做好用户退卡、退资金等相关工作，不断提高服务水平。

## 五、保证项目实施的制度、措施



---

1) 《闵行区公共自行车项目服务管理暂行办法》;

该办法向市民详细解释了如何办理、使用、关闭、补办公共自行车 IC 卡, 以及押金、赔偿、年费等各项要素, 指导市民科学、诚信地使用公共自行车。

2) 《闵行区公共自行车服务项目考核办法》;

该考核办法系由交通行政主管部门考核、第三方考核、属地政府考核三部分组成, 各考核主体所占权重依次为 30%、50%、20%, 考核成绩为各考核主体所评分数的加权平均数, 第三方考核评分以月度为一个统计单位, 每月进行考核评分。政府主管部门考核、属地政府考核以年度为统计单位。每一年项目结束时进行考核评分。

## 六、项目整改情况 (未评价项目可不填)

无

## 七、风险因素分析

本项目在 2009 年经过区政府第 52 次常务会议研究通过, 运营至今已 8 年之久, 拥有非常成熟的运营、管理模式。一是在服务稳定性方面。公共自行车由政府购买服务或提供托底保障, 运行稳定; 二是在运行秩序方面。公共自行车在固定地点借还, 虽存在使用不便的限制, 但是也保证了对公共秩序和环境影响小, 受到了大多数人的认可; 三是在使用费用方面。闵行区公共自行车为免费租赁模式, 为社会慢行交通提供保障; 四是在适用人群方面。目前我区注册自行车 IC 卡

---

用户 10.3 万，使用者 40 岁以下约占 39%，40 岁以上占 61%，拥有相对较为固定的使用人群。总体而言，公共自行车拥有固定的停放点，停放秩序良好，同时其使用群体较为广泛。

在对环境的影响上，公共自行车“定点借还”的特性，使其在保证环境整洁、控制使用数量等方面有天然的优势，同时，自行车的出行方式拥有更加绿色、环保的优势，风险较低、切实可控；对于财政风险，经专家评审认定，本项目建设必要性较为充分，且我区已经运营 8 年，技术成熟，风险处于可控范围；社会稳定风险方面，因全国各地（如：杭州、武汉、重庆、深圳等）及上海各区（如：宝山、奉贤、嘉定等）都有开展公共自行车项目，未出现相关影响，风险较低、切实可控。如取消公共自行车反而存在一定的社会风险。作为已成功运营 8 年的公益性项目，拥有几万名忠实用户，其中不少用户是不善于使用智能手机的老年人，一旦取消，社会风险不容小视。同时，公共自行车吸纳了二百多名“4050”人员就业，这些人大多劳动技能或劳动态度方面竞争力较差，不管是重新安置还是不予安置，均将为行政管理带来较大压力。

填报单位：闵行区城市交通运输管理所