

《教学手册》

徐州公共自行车之思：现实与未来

一、案例摘要

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、企业和市民的共同努力，使公共自行车这项民心工程惠民惠心。

二、课前准备

(1) 将全班同学以 5-8 人为标准进行分组，课前给每组准备一张 16 开的白纸，用于书写小组讨论意见。讨论意见逐条分行横列，白纸可以正反两面使用

(2) 准备若干支白板笔，发给每组一支用于书写。

(3) 准备胶带纸或双面胶若干，用于将写好答案的白板纸贴在黑板上。

(4) 将案例提前发给大家，要求每位同学对案例进行精读，并对案例后所列问题进行思考。

(5) 要求同学复习掌握公共政策分析、公共管理、政府治理与改革的相关理论与方法。

三、适用对象

本案例适用于 MPA 学生、公共管理专业的学术型研究生和学习《公共政策分析》、《公共管理学》、《政府治理与改革》等课程的本科生学习。同时，本案例也适用于那些具备一定公共管理基本知识、关注基层社会治理创新的非专业人士、从事公共服务及相关行业工作的实际操作者和管理者学习。

四、教学目标

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，并指出徐州公共自行车在发展过程中存在的一系列问题，重点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。旨在让学生思考，在建设以人为本的服务型政府的过程中，政府如何调动企业、公民的积极性，打造政府、市场、社会三位一体的治理模式。充分利用信息化网络化技术，提高政府的公共服务水平，真正将好事办好。本案例在教学过程中要达到以下目标：

1. 让学生了解公共服务的不同实现形式。在当今社会，建设服务型政府并不等同于政府在公共服务供给方面大包大揽。本案例通过对公共自行车不同运营模式的分析，使学生明确公共服务的不同实现形式，无论是完全市场化、部分市场化还是政府购买公共服务，都是政府实现公共服务供给的方式和手段，而目的都是更有效率、提供更高质量的公共物品，以最大限度地满足市民的需求；本案例也有助于学生改变过去简单的“政府-市场”、“政府-社会”二分法，重新界定政府、市场和公民社会的治理功能与范围，加深对“政府-市场-公民社会”的多中心模式的理解。

2. 了解地方政府的公共决策体制。公共决策体制在政策科学研究中具有十分重要的地位，它是政策过程的基础。它指的是公共政策制定主体间的权力格局。一般来说，有什么样的政策体制，就会有什么样的政策过程。政府在提供公共服务的过程中，体现的是政府主导，公民参与的决策体制。在本案例中，徐州市政府对公共自行车二期站点选址进行意见征集和网上投票，并对市民建议的站点进行实地调研，体现了徐州市政府在公共决策过程中采用多元协商的决策体制。

3. 理解政府、企业和公民在公共服务项目实施中所发挥的作用。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。从政府角度来看，无论采取何种运营模式，政府都不能一味放手，缺失监管。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，制定准入退出机制，积极推进公共自行车更好的发展，使民心工程深入人心。从企业的角度来看，公共服务项目的良好运行同样需要市场的调节与支持，企业要实现资源的优化配置，提高效率，减轻政府的财政负担，同时，企业也要有责任和担当，在追求经济效益的同时，也要注重社会效益；从公民的角度来看，公民要增强公共精神，树立主人翁意识，提高

个人素质，做好公众监督。公共服务项目的多个主体间互相依赖与互动，共同促进公共服务项目的实施。

4. 分析我国地方公民社会自主性的发育程度及特征。在治理理论的视角下，公民社会的自治性对于有效的公共管理起到了十分重要的作用。公共服务已经不仅是政府的职责，而且也是社会的职责，需要政府与社会的“协同治理”。在本案例中，我们发现，公共自行车在地方政府的大力推动下，更需要市民的热心支持。公民不仅可以通过积极参与决策过程为公共自行车的发展建言献策，而且可以监督公共自行车的运行，与破坏自行车的行为作斗争，同时，公共自行车破损严重也呼唤市民素质的提高。通过分析案例，我们可以更清楚地看到我国公民社会已有的发展以及存在的局限性，为进一步培育公民社会的发展提供有益的启示。

5. 理解地方政府政策系统运行过程。政策系统运行包括政策制定、政策执行、政策评估、政策监控和政策终结五个环节。徐州市公共自行车从试行到一期、二期工程投放再到各区公共自行车的推行和市民卡添加新功能，集中体现了政府根据公共政策的执行和评估情况，不断地对公共政策进行调整和完善，以及政策各个环节相互作用的动态过程。

五、要点分析

要点一：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

公共自行车系统运营模式可以概括为提供的公共自行车服务以及信息的流动，同时包括对该系统的参与者及其作用、各自潜在利益收入来源的结构描述。根据公共自行车系统在国内外的实践情况，可将公共自行车系统运营模式划为3类，即完全市场化模式、部分市场化模式和政府购买服务模式。

三种运营模式的比较：

运营模式	含义	适用条件	优点	缺点	潜在风险
完全市场化模式	政府主导、企业投资自负盈亏的运营模式	地区发展水平高，政府能提供商业资源	政府无财政负担	难以保障偏远地区服务；政府监管能力要求高，公共自行车系统的公益性难以保障；运营企业数量对系统运行效果有影响	企业承担全部投资和风险，企业的盈利和可持续发展面临挑战
部分市场化模式	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	地区发展水平差异大，政府能提供商业资源	政府：减少投资压力、降低投资风险。 企业：可获得合理利润，分散投资风险，通过政策保护、财税优惠和补贴等方式得到扶持。 公共自行车系统：建设周期短、租赁点规模化，提高运行效率	政府需要一定投入	企业对政府形成过度依赖，降低了企业生产的积极性
政府购买公共服务模式	政府出资、企业运作的运营模式	政府无法提供商业资源或商业资源价值不足，政府有稳定财政保障	提供较好保障服务	政府财政负担较重	政府无力负担，公共自行车系统被迫停止

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，即政府购买公共服务模式。

三种运营模式有其各自的优缺点，我们不能片面地说哪种运营模式好与不好，或者在整个运营过程中单独采用某一种模式。选择公共自行车运营模式的关

键在于掌握每种运营模式的特点和适用条件，根据各地的不同特点，因地制宜。同时根据公共自行车系统发展的不同阶段，适时地调整和改变运营方式，这样才能保证公共自行车的持续健康发展。

要点二：如何处理好公益性和市场化的关系？

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。“武汉模式”创新性地采用了“政府授权、企业运作”的方式，开启了一种全新的窗口模式，证明在公共事业上引入市场力量，大有可为大有作为。虽然“武汉模式”最终失败，但是走市场化运营的“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。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。

要点三、市民在公共自行车系统建设过程中，扮演者怎样的角色？

市民作为公共自行车系统建设的参与主体之一，在自行车项目建设过程中扮演着多重角色，分别表现为政策主体、政策监督者和公共自行车的破坏者。

首先，市民作为政策主体，积极参与到公共政策的制定过程中，体现了市民的民主意识、参与意识和主人翁意识。在徐州市公共自行车二期工程增设站点和站点选址过程中，徐州市民通过网络等途径，积极表达自己的诉求，为站点选址提供了宝贵的参考意见。2013 年 2 月 4 日，徐州公共自行车信息管理中心网站

对外公示规划建设 135 个站点，短短一天的时间，市民网上投票已经超过 6000 票，在徐州公共自行车网站上，咨询建议栏有 200 条来自市民的意见和建议。2014 年，书记、市长信箱、12345、12319 和市民热心电话建议的共 336 次。这一系列数字表明，市民作为公共政策的主体，积极参与公共事务的热情。

其次，市民作为政策的监督者，在维护公共自行车良好运行方面发挥着一定的作用，体现市民的责任意识。有市民在徐州市三环西路故黄河边散步的时候，发现河道内有 4 辆公共自行车，被人丢在河道里，于是报了警。很多路过的市民都纷纷表示，这种恶意破坏公共设施的行为太不应该。表明大部分公民具有关心公共利益，自觉维护公共生活秩序的觉悟。

最后，市民也充当着公共自行车的破坏者。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。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。

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，一方面要积极参与到公共政策的制定过程中，为政策制定建言献策，同时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。

另一方面，市民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。

要点四：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？

第一、政府在公共治理活动中必须转变工作思路，要以公共服务为导向，积极回应公众需求；必须切实扩大民主参与渠道，形成民主参与机制，增强公共服务监督；必须切实提升网络信息技术，加快推进公共服务电子化，实现电子政务与一站式服务；必须切实将市场机制引入公共服务领域，推进资源的市场化运作；充分发挥政府、市场和公民三位一体的治理模式。

第二、政府要以强化公众服务为导向。即公共服务提供从政府本位、官本位向社会本位、民本位转变的一个根本思路选择。政府不再是凌驾于社会之上的封闭官僚机构，而是以公众服务为导向，积极回应公众需求的开放式、互动式的政府。多数市民反映公共自行车潮汐现象引发的租借困难，尤其是繁忙街道的站点无车可借、无空位还车的现象更加严重。政府需要实地调研，多了解市民心声，积极回应市民的需求，增加调度工作人员，不断做出改进，逐步提高公共服务水平。

第三、政务公开，增强监督。现代社会是民主参与的社会，积极推行政务公开，扩大公民的知情权、参与权与监督权。逐步完善公众公共服务需求的表达机制，充分发挥民众的作用，收集民意，传达民意，将公众的需求切实地提升到政府的工作中去。徐州公共自行车存在站点设置不合理的问题，这需要扩大民众的参与，通过民众的反映与监督，促使政府更好的了解公共自行车使用情况从而做出改进措施。另外，由于公共自行车使用量较大，易损坏，再加上人为破坏、日晒雨淋等情况，导致公共自行车的损坏率较高，而负责维修服务的人员较少，自行车调拨、维修不及时。这说明政府在公共项目执行过程中缺乏有效的监督，也是政府责任性缺失的表现。在公共自行车的使用、维护和监督方面，需要政府加大监管，拓宽监督渠道，实现政府、市场、公民多方面的监督；建设公共自行车维护设施，比如车棚，减少自然损坏；多方寻求解决公共问题的方案。

第四、加快推进公共服务电子化。信息网络技术在提高政府公共服务水平过程中扮演着重要角色，是提升政府服务水平的重要媒介。“网上政务大厅”、“行政服务中心”、“政务超市”、“数字化城市”、“网格化管理”等多种快捷、便利的政务服务方式应运而生，利用信息技术实现电子政务，一站式服务，

是提升政府公共服务水平的重要途径。徐州公共自行车网站是网上政务的一次尝试，却未发挥其应有的作用。有 67.49% 的被调查者表示不知道徐州公共自行车网站，并且仅有很少一部分人通过公共自行车网站反映过问题。

第五、着力推进公共服务的市场化。即将市场机制引入公共服务领域，以解决政府在公共服务领域投入不足、经营不善、效益低下、资源浪费等问题。政企合办的运营模式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，引入市场化运作，交由公共自行车公司自主运营，也能兼顾资源配置效率。徐州公共自行车由政府购买服务，使政府财政面临着巨大的压力。要充分利用公共自行车的广告资源，进行资源的市场化运作，加大与广告运营商的合作力度，提高广告资源收益。在自行车车身、租赁点粘贴广告、设置电子广告屏，吸引广告商投入资金，更好的实现公共自行车的运营，同时减轻政府的财政压力。

要点五：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？

政策系统运行是由政策制定、政策执行、政策评估、政策监控和政策终结等环节所组成的过程，这些环节构成了一个政策周期。公共自行车项目是一项惠民便民的工程，发展自行车交通是为了预防和缓解交通拥堵、减少大气污染和能源消耗，同时，实现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。在政策系统运行的各个环节把好关，保证政策本身科学，政策执行不走样，适时地进行政策评估和监控，及时终结错误的或无用的政策，才有可能使公共政策达到预期的政策目标，达到惠民便民的目的。

政策制定是指从发现问题到政策方案出台的一系列的功能活动过程。在公共政策的形成过程中，公众参与是确保政策符合民意及政策合法化的根本途径。在徐州市公共自行车二期工程增设站点和站点选址过程中，徐州市民通过网络等途径，积极表达自己的诉求，为站点选址提供了宝贵的参考意见。2013 年 2 月 4 日，徐州公共自行车信息管理中心网站对外公示规划建设 135 个站点，短短一天的时间，市民网上投票已经超过 6000 票，在徐州公共自行车网站上，咨询建议栏有 200 条来自市民的意见和建议。正是市民的积极参与，保证了公共自行车站点的科学合理布置，使公共自行车更好地便民利民。

政策执行是指政策方案付诸实践、解决实际政策问题的过程，也就是将政策理想变为政策现实的过程。美国著名行政学者 G. 艾利森指出：“在实现政策目标的过程中，方案确定的功能只占 10%，而其余的 90%取决于有效的执行。政策执行是政策生命过程的关键环节。整个政策功能的实现依赖于有效的政策执行。”在政策执行过程中，需要充分发挥政府、企业和公众三位一体的互动协调作用。政府提供财政支持以及强有力的监管；企业实现资源的优化配置，提高效率，减轻政府的财政负担，同时，企业也要有责任和担当，在追求经济效益的同时，也要注意社会效益；公众要增强公共精神，树立主人翁意识，提高个人素质，做好公众监督。各主体之间的协调互动共同促进公共自行车项目的实施，推进政策良好的执行。政策执行是一个动态的过程，需要根据执行情况，及时反馈和调整。

政策评估是依据一定的标准和程序，对政策的效果做出判断，确定某项政策的效果、效益以及优劣，并弄清该政策为什么能取得成功，或者为什么失败。徐州市城管局及时对公共自行车的运行情况分析总结，认为公共自行车取得了良好的社会效益，表现在：深受市民赞誉、交通分担率明显、低碳环保效应显著、示范带动作用较好。同时市人大代表、政协委员以及市民反映，发现公共自行车系统仍然存在站点少、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，体现了政策评估和政策调整的过程。

政策监控贯穿于政策过程的始终，对政策的制定、执行、评估和终结等活动进行监督与控制。实现公共政策的预期目标，需要规范公共政策的监督体系，对公共政策执行情况及时的跟踪评估，发现公共政策执行活动中出现的问题和困难，及时采取有效的调整措施和补救方案，控制公共政策执行的进程和效果。

政策终结是指在政策实施并加以认真评估后，采取必要的措施，以终止哪些过时的、多余的、不必要的或无效的政策或项目的一种政治行为。及时地终结一项错误的或已经完成历史使命的政策意义重大，可以节省资源、提高绩效、避免讲话、优化政策。

徐州市公共自行车从试行到一期、二期工程投放再到各区公共自行车的推向和市民卡添加新功能，集中体现了政府根据公共政策的执行和评估情况，不断地对公共政策进行调整和完善，以及政策各个环节相互作用的动态过程。

六、课堂安排（课堂用时 150 分钟）

（一）案例引入（20 分钟）

1、首先通过多媒体，以图片、视频、文字资料等形式，导入徐州公共自行车的发展历程、系统特点及取得的社会效益，以及在发展过程中所面临的困境。

2、采取自愿发言的形式，邀请同学介绍自己家乡或工作学习的地方有没有开通公共自行车系统，并说明当地公共自行车发展所采取的运营模式以及发展现状。

（二）角色扮演（30 分钟）

1、将学生分为若干小组，分别代表政府、企业、市民等角色。

2、从社会治理的角度，使学生深刻理解在多元主体的条件下，如何更好地提供公共服务。从政府的角度，首先政府要摒弃全能型政府的理念，切实转变政府职能，还权于市场、还权于社会，尊重和落实企业和市民在社会治理中平等的主体地位，充分发挥企业和公众的主动性积极性。但是政府放权不代表政府可以下放责任，当甩手掌柜。在社会事业上引入市场，关键在于政府不能一味放手，缺失监管。政府“有形之手”必须发力，通过政府间接管理的方式，引导企业参与公共物品生产，能提供更多更好的公共物品。从企业角度来看，企业应充分发挥市场在资源配置上的决定性作用，提高资源配置的效率，改进管理，增强运营能力。同时企业应有责任和担当，在追求经济效益的同时，兼顾社会效益。从市民的角度，首先，市民要增强参与公共决策的意识和能力。增强法治意识，依法保护自身利益，依法表达自身诉求，提高对公共政策或决策实质的认知能力，将多种意见和不同利益诉求进行整合的聚合能力。其次，市民要树立主人翁意识，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。最后，市民要努力提高自身素质，树立法律意识，增强公共精神，自觉维护公共物品。

（三）分组讨论（30 分钟）

1、各个小组讨论徐州公共自行车所采取模式的利弊及面临的困境，针对各种运营模式的特点和使用条件，探讨徐州公共自行车系统如何科学运用各种模式，以解决其面临的困境。同时，分别从政府、企业和公众三个角度出发，讨论三方主体该如何作为，并合作互动，以便更有效率地提供更好的公共服务。并将

提出的措施写在黑板上。小组可以提出新的解决办法或者讨论促进徐州公共自行车持续发展的新举措。

2、各小组讨论过程中，要针对给出的办法提出合理的理由并具有现实可行性。

（四）小组辩论（30 分钟）

各组根据扮演的角色，围绕本小组在黑板上写出的办法进行公开讨论，以期对公共服务提供过程中各方主体所履行的职责有个全面的把握，对各种运营模式是使用条件、利弊有深刻地把握，从而形成一个整体的解决困境的方案。

（五）案例点评（20 分钟）

教师对学生分组讨论的情况予以点评，并对案例的关键要点进行重点分析。

（六）案例总结（10 分钟）

总结可由学生或教师完成。总结过程中，注意启发学生进一步思考政策制定的过程、政府在政策执行、政策监控中扮演的角色，以及在解决徐州公共自行车面临的困境，提升政府服务水平过程中不同主体应履行的职责。

（七）课后建议（10 分钟）

布置学生查询国内外关于公共自行车持续发展的成功经验，比较国内外公共自行车模式的成功运营，以期对徐州市公共自行车模式的持续发展起借鉴作用。

七、其他教学支持

课堂教学采用计算机处理文字、图像、图形的多媒体教学。

教学时间和教学经费允许的情况下，建议安排实践教学环节，带领学员实地走访和考察，亲自租借徐州公共自行车，感受徐州公共自行车所带来的便利与面临的困境。

八、案例后续情况

（1）2014 年 5 月，为方便市民短距离交通换乘，徐州市经济技术开发区在辖区内投放 1380 辆公共自行车，5 月底全部投入使用。4 月 30 日上午 9 点，徐州开发区公共自行车启动仪式在明珠广场举行。在启动仪式上，徐州市市委常委、开发区党工委书记张赴宁、徐州市城管局局长曹东伟和常州永安公共自行车公司董事长孙继胜共同为自行车启动仪式进行启动。仪式启动后，相关领导和参加人员共同绕金龙湖骑行，体验“绿色、低碳、环保”的出行乐趣。

徐州市自 2012 年推行公共自行车项目以来，共投放了 16400 辆公共自行车，为市民出行提供了便利，获得了老百姓的广泛好评。此次徐州经济技术开发区投放了 1380 辆公共自行车，在小区、学校、医院周边设置 55 个公共自行车站点。而徐州开发区公共自行车站点的设置，强调与各生活空间有机衔接，重点方便市民群众短距离交通换乘。中心区保持 300 米一个站点，即每平方公里 11 个，一般区域保持 500 米一个站点，即每平方公里 4 个。5 月份底，1380 辆公共自行车将全部投入使用。徐州公共自行车系统可以与江苏的昆山、常熟、苏州、南京、无锡等城市的公共自行车系统联网使用，徐州市民也可以在这些城市进行借还车。

(2) 2014 年 8 月，徐州市政府免费向市民发放可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。此卡可以租赁公共自行车。市民卡第二批次的单位集体发卡工作正在进行。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、将原自行车卡销户，把余额转进市民卡。据了解，市民卡包括政府服务、公共事业和金融支付三大功能。市民卡第二批次集体发放的单位共有 308 家，约 15 万职工，发放时间自 8 月起至 10 月底结束。目前，市民卡公司按照采集的数据正在与第二批次的各企事业单位办卡单位逐一进行对接，核对确认单位信息，明确发卡单位对接人，制定单位发卡计划。

(3) 徐州市公共自行车广告招商中。徐州市公共自行车车体广告流动性强、推广形式新颖、吸引眼球、百姓喜欢、载体优越、受众群体丰富、覆盖地域广泛、人群密疏适宜、静态流动效果均佳、影响力持久、推广成本低廉，乃是明智商家企业推广、产品宣传、立口碑、树形象的最佳展示媒体！近期徐州市又隆重推出“徐州市公共自行车借车卡”冠名招商“立口碑、树形象，”活动！一次冠名，受益终身！亦是热衷于公益事业项目企事业单位的首选！2014 年 3 月，徐州公共自行车可以实现在线实时查询公共自行车信息的软件产品。1、方便查询您周边的自行车服务点；2、实时、准确的可租数量和可还数量信息。

(4) 2014 年 8 月，贾汪投放了 1000 辆公共自行车。贾汪区城区各大路口，人流密集区域多处在建用于停靠自行车的站点。贾汪公共自行车建设工程是由区政府投资的一项为民办实事工程，由区城管局负责规划建设，10 月 1 日之前投

入使用。贾汪的公共自行车和徐州市区公共自行车是一卡统借统还，贾汪的卡，到市里也能用，市里的卡在贾汪也能用。

(5) 2014年11月，徐州市民一卡多用，10万张卡开始集中发放。市民卡具备“一卡多用”功能，受到很多市民的青睐。从11月26日起，徐州市又有10万张市民卡集中发放，多种功能现场开通，方便市民即领即用。26日上午10点，在徐州四方铝业集团，市民卡公司联合徐州市公共自行车卡、公交卡以及发卡银行进行现场办公，为该公司1300余名员工现场发卡，并现场开通各种功能。在现场，企业员工王国建手拿公共自行车卡、月票卡，以及新领到的市民卡，当场就能把这几项功能合在一张市民卡中，大家觉得极为方便。

目前徐州市免费发放的市民卡是一种多功能、复合式的智能IC卡。它集银行借记卡和钱包卡于一身，不仅可以用它代缴水电煤气费用，还可以乘坐公交车、租借公共自行车，以及在小型超市、书店、药店、电影院、美发、美食等200多个商户网点享受部分打折优惠。市民拿到市民卡后，只需到相关单位加载开通自己所需要的功能，就能方便使用。徐州市市民卡有限公司市民卡部经理表示，我们第二批次（市民卡）目前是800多家单位、约10万张卡，今年将会突破30万张。我们现在为了方便市民，会尽量地采取上门发卡的方式，我们联合江苏银行和自行车公司一起到单位进行现场发卡，并且开通各种功能，市民领到卡之后就可以很方便的进行使用。

(6) 2015年1月8日上午，家住铁路二九宿舍的王涛先生在办理完借车卡后，工作人员告诉他：“恭喜您成为我们系统自动生成的第50万张市民（公共自行车）卡。”原来，根据系统显示，徐州市市民办卡量已突破50万张，而他作为拥有第50万张市民卡的市民，也有幸获得了公共自行车服务中心赠送的200元红包。同时，在50万人公共自行车骑行大军中，今年36岁的朱艳以2年多骑行7936次、平均每天借车超过10次的频次，成为公共自行车使用率最高的市民，被称为公共自行车骑行“第一人”。1月8日上午，在公共自行车管理服务中心，朱艳也获得200元大红包。

九、参考文献

- [1]谢明.《公共政策导论》[M].中国人民大学出版社,2010(5).
- [2]陈振明.公共政策分析[M].中国人民大学出版社,2013(10).
- [3]王浦劬等.政府向社会组织购买公共服务研究——中国与全球经验分析[J].北京大学出版社,2010.
- [4]何博,卢青.城市公共自行车系统运营模式浅析[J].交通企业管理,2012(4).
- [5]方波,袁峰,李引,李然.城市公共自行车管理系统研究[J].中国科技信息,2014年(6).
- [6]张昱,刘学敏,张红.城市慢性交通发展的困境与思路[J].城市发展研究 21卷,2014(6).
- [7]项禹晓旭,刘端,向雅娴.关于武汉市公共自行车系统运行的调查分析[J].统计与决策,2011(16).
- [8]谷丛,王菲.杭州市公共自行车使用情况调查分析[J].统计科学与实践,2010(2).
- [9]赵凤.优先发展公共自行车倡导绿色出行[J].交流与探讨,2014年(3).
- [10]张军,张立红,段征宇.中国典型城市公共自行车系统的现状与发展——商业模式与服务设计的案例对比研究[J].生态经济,2014(2).
- [11]徐家良,赵挺.政府购买公共服务的现实困境与路径创新:上海的实践[J].中国行政管理,2013(8).
- [12]瞿振雄.中国政府购买公共服务研究[D].湖南师范大学,2010.
- [13]周俊.政府购买公共服务的风险及其防范[J].中国行政管理,2010,06:13-18.
- [14]吕璐璐.政府购买公共服务研究[D].东北师范大学,2013.
- [15]杨宝,王兵.政府购买公共服务模式的中外比较及启示[J].甘肃理论学刊,2011,01:141-145.
- [16]贺巧知.政府购买公共服务研究[D].财政部财政科学研究所,2014.
- [17]关琼.治理视角下政府购买公共服务的主体间关系研究[D].吉林大学,2014.
- [18]刘美萍.论我国公共服务市场化过程中政府责任的缺失及构建[J].甘肃联合大学学报(社会科学版),2008,05:7-11.
- [19]曹闻民.论公共服务改革中的政府责任[J].中国行政管理,2000,10:40-42.
- [20]吴秋兰.公共服务市场化进程中的政府责任研究[D].福建师范大学,2006.