

昨天的宁海街头,淅沥的小雨带着一丝寒意,城区兴宁中路跃龙宾馆前的一个公共自行车网点,16个桩位上零星挂着一排锈迹斑斑的自行车,蔫儿了似的。走近看,这些车有的把手、坐垫扭曲,有的挡板塑料严重破损,有的钢圈变形,而桩位也没有通电……一名快递小哥告诉记者:这里的自行车大概春节以后就没人骑过。

一个多月前的除夕下午,不少用户收到了负责该项目运营的宁波绿畅公共自行车服务有限公司的群发短信:“现公司无力负担,暂时停止运营……”

2011年初投入运营的宁海公共自行车项目,是我市首个投入大规模运营的公共自行车项目,当时受到了广泛关注和媒体聚焦。然而,就是这样一个为市民出行提供便利的项目,为什么会走到无法维持的地步呢?



宁海街头的公共自行车网点破旧不堪。 记者 范洪 摄

我市首个公共自行车项目暂停运营

公司:经验不足导致无力负担运营成本
主管部门:将合法维护经营主体利益

1 企业投入、政府给予支持的运营模式出了问题?

昨天,记者找到了位于宁海桃源街道气象北路的绿畅公司。公司负责人表示,宁海公共自行车最多时有170个网点,基本可以满足宁海市民短途出行的需求。虽然受到道路施工等方面因素影响,但目前网点数量仍有近150个。

她表示,公共自行车项目确实存在严重的不敷出情况,没有资金,企业自然难以生存,因此他们才做出这个艰难的决定。

与宁波、杭州等城市公共自行车由政府主导建设运营不同,宁海采取的是企业作为主体、政府给予一定支持的运营模式。在设想中,这是一个既可以保障市场能动性、又能兼顾政府公益性的设计。

2011年,绿畅公司和当时的主管部门宁海县体育局签订管理项目协议。按照规划,该项目共设计286个网点,分3期建设,预计投入资金7000万元,当时订立的合同期限为20年。

协议签订后,项目一期于2011年4月启动,6月5日试运行。2012年,项目二期实施,并达到运营高峰。绿畅公司负责人说,公司为该项目先后投入4740余万元,这还不包括每年的运营费用。

作为公益性项目的公共自行车,运营方公司无法从用户骑行中取得合理的收益。按照当时的协议,当地政府每年要向绿畅公司进行贴息,时限为5年。此外,政府允许绿畅公司在每个网点平均设置5块一定面积的广告牌,用这笔收益补贴经营费用。

2 公司:入不敷出,这么大的亏空无法承担

随之而来的问题是,由于新生事物尚在探索阶段,经验不足,导致后续收益不足以支撑项目的运营。以2015年公司实际运营状况为例,当年营业收入只有1.8万元,几乎可以忽略不计。因为在宁海大多数用户骑车时间不会超过1小时,且这么多网点可以不停地换车骑。当年外包广告收益只有约80万元,政府贴息占的比重较大,大约是306万元,当年项目运营支出大约是380万元。2015年已是政府贴息第4年,如果失去这部分贴息,那么项目根本无法维持。“这等于运营时间越久亏损就越严重。”绿畅公司负责人表示,公司在过去几年中多次要求停止运营,并与主管部门协商。

目前,公司在与主管部门协商进展不大的情况下,提请宁海县人民法院裁决,要求政府部门能够切实维护公司合法权益,使项目能够继续运营下去。

按照绿畅公司的说法,对这个惠民项目,他们始终想继续运营,投入更好更新的自行车和租赁方式。

在宁海县综合行政执法局,分管副局长张建辉接受记者采访时说,从2014年4月开始,宁海县将公共自行车项目主管部门调整到县城管局,也就是综合行政执法局。他表示,目前他们也在准备材料。

3 广告资源变现这条路没有想象中那么好走

张建辉表示,双方主要的问题在于对当初所订协议的理解出现了分歧:按照绿畅公司的说法,贴息时限是按照三期不同时间计算的。而作为财政支出,期限是从开始贴息之日算起的5年。还有一个分歧是在广告牌上,按照协议,绿畅公司可在网点设置790个广告位,而经过双方实际清点,目前只有173个。“公共自行车网点广告位的设置,应该结合网点的实际情况,有些地方并不适合搭建广告位,有些广告位会把沿街店铺或住户的门面挡住,因此无法实施。”张建辉说。

根据管理协议,每个网点可以平均设置5个广告牌,但事实上,绝大部分网点实际只设置了2个。不仅如此,由于宁海户外广告市场并不景气,这些资源变现十分困难。

对此,绿畅公司主张管理部门是否可以通过其他形式,对公司进行资源置换或补贴,但现实情况是,协议早已签订,作为政府部门,他们除了履行相关的协议,腾挪的空间十分有限。

公共自行车是一个公益项目,也给市民出行带来了便利。在采访中,对于这点,主管部门也没有否认。张建辉表示,他们其实也在尽可能保护企业的合法权益,如今共享单车这么多,也有几家共享单车和他们进行过沟通,但他们都没有同意共享单车进入宁海,因此目前宁海街头并没有共享单车。

4 业内人士:公共自行车和共享单车融合发展

据绿畅公司统计,截至2016年年底,宁海公共自行车项目用卡数量已超过1.3万张,实现租还车842余万次,日均接近5000次。目前公司服务热线正常,但暂时不办理退缴押金服务。不过,公司负责人表示,作为宁海本地企业,在官司处理完后,公司一定会给出合理的说法和解释,请用户理解和放心。

虽然双方对协议有不同的理解,但在采访中,双方都表示,他们打官司的初衷,也是寻求第三方的介入,妥善处理和解决此事,希望公共自行车能在宁海继续运营下去,为市民出行提供便利。

对此,业内人士指出,公共自行车投入巨大,若坚持公益属性,除了运营收入,必须通过其他方式进行补贴,否则很难持续。事实上,在受到共享单车冲击的大背景下,能够维持运营的城市公共自行车,几乎无一例外是政府主导并投入,而企业行为的则大多难以为继,有些即便勉强维持,随着时间的推移,服务水准也会出现明显下降。业内人士表示,一些地方政府也考虑引入共享单车模式,这样最大的好处是节省公共开支,但去年开始陆续上演的共享单车倒闭潮也敲响了警钟:引入的单车一旦出现经营问题,会带来极大的负面影响。

业内人士表示,城市应该走公共自行车和共享单车融合发展之路,政府部门有所进退并加强监管的路径,双方优势互补为群众出行提供最大便利将成为未来城市公共自行车发展的一个方向。

记者 范洪