

财政绩效评价报告

项目名称：2016年度公共自行车系统运营管理费用项目

受委托单位：东莞职业技术学院

绩效评价报告编号：东职（2017）（绩评）字第03号

提交绩效评价报告日期：2017年8月

摘要

为构建并完善园区“以常规公交为主体，慢行系统为辅”的综合交通体系，解决群众最后一公里的出行需求，2010年5月松山湖社会事务管理局结合绿道建立起公共自行车服务系统。2015年9月该系统移交东莞市交通运输局松山湖分局管理。该系统先后委托给松山湖旅行社有限公司和东莞市松山湖汽车运输有限公司包干运营管理。2016年根据东莞市交通运输管理局松山湖分局预算要求，松山湖（生态园）财政分局为该项目共安排预算3,10万元，实际执行2,286,538.68元，其中支付给旅游公司762,179.56元，支付给汽车运输公司1,524,359.12元，预算执行率约为73.76%。受东莞市松山湖（生态园）财政分局委托，东莞职业技术学院作为第三方评价机构，对东莞市松山湖（生态园）2016年度公共自行车系统运营管理费用项目进行了财政支出重点绩效评价，评价结果为66分，绩效等级为低。

该项目目标基本完成，公共自行车系统服务质量一般，群众整体满意度一般。主要存在以下问题：1、现有运营的公共自行车系统从未更新升级，受到新兴共享单车系统冲击，用户使用意愿明显下降；2、项目运营管理中存在不足，服务质量有待提升；3、主管单位没有开展对运营管理单位的考核评价工作，项目监管缺失。

为此，我们给出以下意见：1、认真履行监督考核责任，加强项目人员配备，督促开展业务培训；2、对园区现有公共自行车系统制定退出时间表，实施分阶段退出；3、整合资源，政企合作，共同搭建基于移动支付，并且技术更为先进的自行车服务体系。

目录

一、 项目基本情况	1
(一) 项目概况	1
(二) 绩效目标设定.....	2
1、绩效总目标.....	2
2、阶段性目标.....	3
(三) 项目资金使用情况.....	3
二、 绩效评价结果	3
(一) 评价结论	3
(二) 主要绩效目标完成情况	4
1、产出目标	4
2、效果目标	6
三、 项目绩效管理问题与建议	7
(一) 项目绩效管理存在的问题	7
1、现有运营的公共自行车系统从未更新升级，受到新兴共享单车系统冲击，用户使用意愿明显下降.....	7
2、项目运营管理中存在不足，服务质量有待提升	9
3、主管单位没有开展对运营管理单位的考核评价工作，项目监管缺失	12
(二) 项目绩效管理的建议.....	12
1、认真履行监督考核责任，加强项目人员配备，督促开展业务培训	12
2、对园区现有公共自行车系统制定退出时间表，实施分阶段退出	13
3、整合资源，政企合作，共同搭建基于移动支付，并且技术更为先进的自行车服务体系	14

松山湖公共自行车系统目前共有站点 44 个，车桩 1088 个，可投放单车 1000 辆。该系统原由社管局委托松山湖旅行社有限公司（下称“旅游公司”）包干运营管理。2016 年 4 月 7 日通过公开招投标确定东莞市松山湖汽车运输有限公司（下称“汽车运输公司”）为园区公共自行车系统运营管理单位，服务时间为 2016 年 5 月 1 日至 12 月 31 日，中标服务价格折算一年为 2,286,541.32 元，实际支付 2,286,538.68 元。为保证公共自行车服务的连续性，2016 年 1 月 1 日至 2016 年 4 月 30 日旅游公司继续负责相关运营管理工作，费用按照中标价进行结算。

运营管理机构主要职责：a、日常运营管理、服务、宣传以及安全管理工作，并承担相关责任；b、按照门前三包要求，负责公共自行车站点 2 米范围内的卫生、绿化和秩序管理工作，并承担站点门前三包责任；c、积极协助和配合管委会绿道接到、自行车骑行等活动，保障接待活动顺利进行。

(二) 绩效目标设定

1、 绩效总目标

通过布置智能化公共自行车服务系统，构建并完善园区“以常规公交为主体，慢行系统为辅”的综合交通体系，解决群众最后一公里的出行需求；鼓励园区群众低碳环保出行，配合园区绿道建设和禁摩禁电，以达到减少城市碳排放，形

成健康科学的城市生活方式，逐步建成一个良性循环、社会价值长效稳定的便民、惠民公益项目，提升园区良好的形象。

2、 阶段性目标

定期检测与保养，确保松山湖公共自行车软硬件系统整体运行安全正常；及时调运车辆，保障站点公共自行车易借易还、通租通还的功能，切实方便群众租还公共自行车；认真履行门前三包，确保公共自行车站点整洁有序；确保热线电话畅通，及时处理群众遇到的问题和提出的投诉建议；积极配合管委会工作，保障绿道接待、自行车骑行活动等顺利开展。

(三) 项目资金使用情况

2016 年根据东莞市交通运输管理局松山湖分局预算要求，松山湖(生态园)财政分局为该项目共安排预算 3,100,000 元，实际执行 2,286,538.68 元，其中支付给旅游公司 762,179.56 元，支付给汽车运输公司 1,524,359.12 元，预算执行率约为 73.76%。

二、 绩效评价结果

(一) 评价结论

经综合评价，2016 年度公共自行车系统运营管理费用项

目的评价结果为 66 分，绩效等次为低（评分见附件）。该项目政策依据明确，符合松山湖（生态园）园区综合交通体系规划，绩效目标较明确，公共自行车系统服务质量不高。扣分的主要原因如下：a、预算依据不充分，预算执行率不高；b、项目运营管理制度不明确，绩效管理制度不清晰；c、缺少项目实施方案，项目计划不详细；d、项目完成情况不理想，包括门前三包实施不到位、自行车及车桩故障较多、系统更新升级不及时等；e、自行车站点分布不均匀和设备陈旧致使个别地区的群众自行车使用不方便，从而影响到自行车的使用率，进而影响了公共自行车的社会效益和社会满意度。

(二) 主要绩效目标完成情况

总体来说，公共自行车系统作为慢行辅助系统，对于解决群众最后一公里的出行需求，鼓励绿色出行，提升园区形象起到了一定作用。但是，随着新的自行车运营模式共享单车的出现，以及公共自行车系统的设备老化，曾经发挥的效果和完善交通系统的作用明显下降。

1、 产出目标

本项目完成部分预期产出目标。主要体现在：

(1) 项目产出目标部分完成，部分质量考核指标完成不

够理想，故障发生率高且维修不够及时，项目质量不高

该项目共有站点 44 个，车桩 1088 个，可投入车辆 1000 辆，运营单位例行巡检，进行车辆调度，运营单位调度频率大概为 4 次/天~13 次/天，车辆累计调度超过 1 万辆次；未发现由于公共自行车原因引起的安全事故记录；运营单位开通服务热线在工作时间段内线路畅通。存在站点可用车辆不足或车辆爆满可用车桩不足现象，自行车及车桩等设施故障发生率高且维修不够及时；站点落叶和蜘蛛网较多，清理不及时，站亭位置图、租用指南和宣传画册脱落没有及时修复。

（2）预算执行率较低

2016 年东莞市松山湖（生态园）财政分局预算安排 3,100,000 元，实际支出 2,286,538.68 元，预算执行率为 73.76%，预算执行率较低。

2016 年东莞市交通运输管理局松山湖分局预算 3,100,000 元，如表 1 所示。

表 1 公共自行车系统运营管理费用预算

序号	项目	金额/万元
1	公共自行车工作人员经费	80
2	自行车、设备的维修和保养费用	40
3	委托经营管理费	19
4	车辆调运费油费及保养费	21
5	公共自行车站点电费	10
6	公共自行车站点网络通讯费用	40

7	公共自行车车辆保险费	6
8	税金	14
9	购买更新自行车, 1600 元/台×500 台=80 万元	80
合计		310

从表 3 可以看出, 项目预算依据不够详细充分, 测算过程不具体, 部分项目不合理。其中公共自行车工作人员经费、自行车、设备的维修和保养费用、车辆调运费油费及保养费等测算依据不详细。购买更新自行车预算规模不合理, 预算中预计更新 500 台, 而该项目目前公共自行车总数为 1000 辆, 如果按计划进行则更新率为 50%, 实际也未执行。

2、效果目标

该项目预期效果目标部分实现, 具体体现在:

(1) 园区公共自行车使用率不高, 并呈逐月环比下降趋势, 项目效益有限

2016 年松山湖园区公共自行车累计使用 86936 次, 累计消费 833 卡次, 消费金额合计 5450 元。园区共投入车辆 1000 辆, 日平均使用率仅为 0.238 次/辆, 而同期北京市公共自行车日平均使用率为 5.12 次/辆, 中山市日平均使用率为 6.22 次/辆。由此可见园区公共自行车使用率较低。通过问卷调查我们发现, 在 225 位受访群众中, 仅有 61 位使用过公共自行车, 比例仅为 27.1%, 其中绝大部分园区使用者生活或工作在园区中部和北部。由此可见公共自行车使用率较低。同

时，2016 年全年使用量呈逐月环比下降趋势（见表 2），项目受益面不够大，项目效益有限。

表 2 2016 年松山湖园区公共自行车使用量汇总表

月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合计
使用量（次）	7321	5174	10418	9195	9241	7338	6830	6332	6887	6092	6237	5871	86936

（2）公共自行车用户新增数量少，流失数量多。

2016 年公共自行车新增租赁卡仅为 503 张，截至 2017 年 7 月累计办理租赁卡 13608 张，退卡数量高达 3553 张。相较于园区数万人的口量，公共自行车的开卡数量和增量都显得太少，而退卡数量增量迅猛。

三、项目绩效管理问题与建议

（一）项目绩效管理存在的问题

1、 现有运营的公共自行车系统从未更新升级，受到新兴共享单车系统冲击，用户使用意愿明显下降

公共自行车系统是政府出资建设的公益社会服务项目。2016 年下半年以来，由社会风险资本支持的共享单车系统投入市场，二者都是自行车的分时租赁，但是运营模式有较大不同，具体表现在：

（1）共享单车借、还车更加方便

共享单车上装有 GPS，是按照 APP 来寻找附近车辆，随

骑随走随停放的模式更加便捷；而公共自行车的“借、还”必须依赖于特定的还车点和固定的车桩，灵活性和便利度受到了限制。

(2) 共享单车支付更加便捷

共享单车开设了扫码解锁功能，通过 APP 一键扫码就能快速开锁，完成缴押金及用车支付；而公共自行车需要到指定地点办卡，租借卡及充值一般只有工作日才可以办理，卡片必须随身携带，租借卡丢失还需要前往办理点进行注销。

(3) 共享单车可以在线预约

当用户想要租借车的时候，共享单车可以在线预约，在 15 分钟内，就可以租到车辆，而公共自行车则不具备此功能。

基于以上原因，出行选择共享单车的用户增加很快，而使用公共自行车的用户则呈明显下降趋势（见表 1），退卡用户也越来越多。

目前，松山湖园区公共自行车采用固定点借还车，公共自行车站点主要分布在松山湖中部和北部的公交点、公建点、居住点、游憩点、校园点，其余区域分布较少。即使较为集中的区域，站点之间距离也较大。在站点较少的区域里，站点间距更大，导致借还车很不方便，严重降低了群众对公共自行车的使用意愿。另外公共自行车站点不能跨区域布置，而园区内有大量人员在园区工作却生活在周边镇街（如寮步镇、大朗镇、大岭山镇等），这部分人员虽然有较强烈的短距离出行需求，但是仍然因为自行车借还问题不得不放

弃使用公共自行车。调查发现大部分受访群众都有由于在出发地找不到借车点或目的地附近找不到还车点而放弃使用公共自行车的经历。

2、项目运营管理中存在不足，服务质量有待提升

根据《松山湖（生态园）公共自行车服务运营管理考核办法》，本项目运营管理中存在以下问题，具体表现在：

（1）调运车辆运力不足，调运及时性不够

运营管理机构调运车辆为皮卡长城风骏 3，车辆较小，且装载量小，运力有限，加上车辆单向流动的问题，导致部分站点可用车辆不足或车辆爆满可用车桩不足，影响了公共自行车的正常使用。在上下班高峰期，更是难以达到管理考核办法中 15 分钟内调度完成的要求，无车可用或者无法还车的现象时有发生。实地调查也发现松山湖图书馆站点虽然有 2 辆自行车，但是都已损坏，即无可用车辆。调查中有用户反映，还车无桩时如果站点有工作人员值班，还能帮忙结束借车行程。但多数时候，站点没有工作人员，只能去找其他地方有空位的站点，还曾经骑回去借车的站点才能还车。

（2）公共自行车系统设备陈旧，故障时有发生，用车体验变差

松山湖公共自行车系统已经服务了 7 年时间，期间没有进行过改造升级，虽有运营管理机构进行维护，但是雷雨天气、鼠患再加上人为破坏导致车桩和自行车故障率较高。在

实地调查期间，发现车桩故障表现为：车辆自动脱锁、借还车卡片感应失灵、车桩被雷击烧坏、老鼠破坏线缆等；自行车故障表现为：自行车由于环境因素导致腐蚀老化、刹车失灵、人为破坏坐包、车把和轮胎等、超载导致车轮变形、偷换自行车部件等。

服务热线记录显示，2016年群众通过热线电话查询的内容绝大部分都是自行车借还车问题。而公共自行车老化、腐蚀等引起车把老化、刹车失灵、骑行笨重、跑偏、爆胎等故障，又严重影响了公共自行车用车体验。问卷调查中有用户反映曾经用卡刷了几个停车桩都取不了车，也遇到过单车骑到一半刹车失灵的情况。

(3) 自行车配件储备不足，设施设备维修及时性不够
管理考核办法要求网点设施故障在2个工作日内解决，自行车本身出现严重锈蚀等有损外观形象等问题，原则上一周（7天）内修复或调换。而通过先后多次实地调查时发现基本上每个站点都有自行车或者设施设备损坏的现象，而且在实地调查期间并没有修复。可见运营管理单位的管理效果并没有严格达到管理考核办法中对网点及设施设备管理的
管理要求。

(4) 门前三包落实不够到位

管理考核办法要求网点车棚、车亭、广告牌、自行车等设施保持清洁，网点区域内环境卫生保持干净。实地调查发现存在不到位的问题：主要表现在部分站点落叶和蜘蛛网较

多，没有及时清理；站亭位置图、租用指南和宣传画册脱落未及时修复等。

（5）人员配备不足，业务培训没有开展；未制定项目管理制度及实施方案

一是人员配备不足。根据运营单位提供的资料，2016年公共自行车系统运营单位人员数为7人，共6个岗位上，如表3所示。

表3 公共自行车工作人员配置表

序号	岗位名称	配置人员
1	调运员	余德龙，叶浩泉（兼）
2	系统后台设备维修员	李福志
3	站点督察员	冯玉荣（兼）
4	前台业务员	刘建华（兼）
5	热线（信息）服务员	刘雅文（兼）
6	站点清洁员	尹日洪

从表2中可以看出，7人中有4位兼职人员，3位全职，但是，在我们实际调查中发现，调运、维修、清洁三个岗位工作全部由李福志一人负责，未能提供出站点督察员的任何工作记录。人员配备明显不足，难以满足实际业务需求。

二是缺少岗位培训。松山湖公共自行车运营管理项目合同文件要求运营单位定期开展岗位培训，包括职业道德教育，服务技能培训等，培训有记录，有考核，每半年至少1次。从相关部门提供资料显示有安全生产培训，但是

缺少相应的岗位培训。

三是制度建设不够完善，没有针对主管单位管理考核办法制定相应的实施方案。运营管理单位没有根据《松山湖（生态园）公共自行车服务运营管理考核办法》制定出相对应的项目管理制度及实施方案、工作计划和明确详细的绩效考核制度。

3、主管单位没有开展对运营管理单位的考核评价工作，项目监管缺失

根据《松山湖（生态园）公共自行车服务运营管理考核办法》，主管单位应对运营管理单位进行月度考核，根据规定的考核指标进行打分，并视得分情况决定是否扣款，还应进行日常抽查等。但是，我们在调研中，主管单位并未开展此项工作，未能提供任何与监管有关材料。

(二) 项目绩效管理的建议

为进一步做好绩效评估工作，增强相关部门、单位的责任意识和效率意识，提高财政资金使用的效率和效果，根据评价中发现的问题，提出以下建议：

1、认真履行监督考核责任，加强项目人员配备，督促开展业务培训

项目主管单位应严格按照《松山湖（生态园）公共自行

车服务运营管理考核办法》，认真落实对运营管理单位的监督考核工作，督促运营单位严格按照合同约定出色完成公共自行车运营管理工作。

运营单位目前人员配备不足，缺少业务培训。应加强人员配备，以保证车辆调度及时、设备维护及时和门前三包执行到位，充分发挥公共自行车服务系统的效能，为游客及市民提供优质高效的公共服务。

2、 对园区现有公共自行车系统制定退出时间表，实施分阶段退出

园区现有公共自行车系统已经运营 7 年，且从未进行升级改造，自行车及相关设施随着频繁使用，加上长年在外日晒雨淋，已渐渐失去了往日“亮丽的外表”，部分已经属于超龄“服役”，公共自行车舒适性和安全性大打折扣。可以根据服役时间进行梳理，首先已经到了报废年限的设施一定要实施报废；其次是启用故障车辆判别系统，原理是：如果一辆车在短时间内被归还多次以上，就将其列入疑似故障车，派工作人员迅速下架维修。对于经维修仍多次被列为故障车的公共自行车，实行报废。第三，不再投放车辆，制定整个原有公共自行车系统退出时间表，在一定期限内实行退出。

3、 整合资源，政企合作，共同搭建基于移动支付， 并且技术更为先进的自行车服务体系

发掘有潜力的自行车企业，邀请其参与搭建园区内的公共自行车服务体系，并在系统的建设上给予一定的财力与政策方面的支持。新的自行车系统应基于移动支付，采用更为先进的通讯技术，在自行车用户体验、提升科技含金量等服务方面有飞跃性质的全新提升，为用户提供更为灵活、方便、快捷自行车骑行服务。

附件：2016 年度公共自行车系统运营管理费用项目重点绩效评价项目评价指标表

项目负责人签字（盖章）

受委托机构公章





东莞市财政重点项目绩效评价指标表（征求意见稿）

项目名称：2016年度公共自行车系统运营管理费用项目

评价单

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标			第三方评价				
名称	权重	名称	权重	名称	权重	名称	权重	指标说明	评分标准	评价得分	评分说明		
投入	18	项目立项	13	项目设立	5	项目论证	3	项目在设立前的可行性分析论证，如项目的必要性，标准等级，建设条件，可行性，存在风险及防范等进行论证评价。项目是否按照规定的程序申请设立，是否经过有关法定部门批准。	项目经过可行性论证的，得3分；项目没经过可行性论证的，得0分。	3	公共自行车服务系统是园区综合交通体系的重要组成部分。		
						项目规划	2	考查项目建设是否与东莞市国民经济与社会发展规划，园区交通体系发展规划等相符合等。	项目建设是否与东莞市国民经济与社会发展规划，园区交通体系发展规划等相符合的，得2分；其他情况酌情扣分。				
				绩效目标设置	6	指向明确	3	绩效目标是否具有针对性，目标与需求紧密相关，能解决当地迫切需要解决的问题。	绩效目标符合国民经济和社会发展规划、部门职能及事业发展规划，与相应的财政支出范围、方向、效果紧密相关，并且在数量、质量、成本和时效等方面进行细化，做到定量表述，符合客观实际，且可操作，得5分；其他情况酌情扣分。	3			
						具体可行	3	绩效目标在数量、质量等方面是否做到细化量化，是否符合客观实际且可操作。		3			
				绩效指标设置	2	相关性	1	绩效指标是否与绩效目标有直接的联系，能够恰当反映目标的实现程度。	绩效指标与绩效目标有直接的联系，项目产出和效果有多个核心个性化指标，指标可通过客观统计资料验证，系统地反映财政支出所产生的绩效，得2分；其他情况酌情扣分。	2			
						完整性	1	绩效目标能细分为具体指标；项目产出和效果有多个核心个性化指标，指标可通过客观统计资料验证，系统地反映财政支出所产生的绩效。					
		预算配置	5	资金预算	5	预算合规性	5	考查预算资金是否符合法定程序，计算依据是否充分、合理、有效，计算过程是否详细具体。	程序合规、依据充分、计算详尽、标准合理的，得5分；程序合规，但计算过程不详尽，或依据不是很充分的，得3分；缺少有效依据，只粗略估算的1-2分。	2	预算缺少有效依据		
		过程	16	业务管理	10	管理制度	2	制度健全性	2	反应和考查本项目是否已制定或具有相应的业务、绩效管理制度，该管理制度是否完整，是否对项目顺利实施具有较充分的保障。	有制定本单位相关业务制度、项目绩效管理制度的，得2分；有业务制度，无项目绩效管理制度的，得1分；两项制度均没有的，0分。	1	没有明确的公共自行车系统运营管理制度及项目绩效管理制度。
								资格审批	2	招投标过程是否公平公正，投标单位资格审核是否完善。	投标单位资格审核严格，招投标过程公平公正，得2分；其他情况酌情扣分。	2	2016年4月7日公开招投标。
						项目实施情况	6	制度执行有效性	2	项目实施是否符合相关业务、绩效管理制度的有效执行情况。	严格按照项目实施方案执行，无违规使用资金现象，得2分；其他情况酌情扣分。	1	项目实施方案缺失，但有运营管理考核办法
项目质量可控性	2							项目实施单位是否为达到项目质量要求而采取了必需的措施，用以反映和考核项目实施单位对项目质量的控制情况。	有及时采取措施得2分，其他情况酌情扣分。	2	项目有验收记录		
财务管理	6			实施计划	2	项目实施计划性	2	项目是否制定实施方案，资金审批、拨付、使用是否按照实施方案进行。	有实施计划，所有项目都能按计划实施，基本符合计划进程的，得2分；90%上都能按计划进程开展工作的，得1分；其他情况酌情给分。	1	项目有计划但是不详细		
						财务管理	4	财务制度健全性	2	反映本项目的财务制度是否完善，是否有专项资金管理办法，设立专账管理等。	有专门的资金财务管理方法的，2分；没有专门的办法，只在相关业务制度中有提及的，1分。	2	运营单位有相关资金管理办法
								财务监控有效性	2	反映记账凭证，会计账簿是否完整，准确和规范，能否真实全面反映项目单位对资金使用的控制情况。	记账凭证，会计账簿完整，建立转账管理，得2分；其他酌情给分。	2	会计账簿记录完整。
				资金使用	2	资金审批、拨付及时性	2	反映项目资金是否及时审批如期拨付。	项目资金及时审批拨付得2分，其他情况酌情扣分。	2	资金按合同及时拨付。		

产 出	33	项目 产出	33	实际完成率	3	项目完成情况	3	反映各项服务完成情况。	按照合同要求完成规定工作，提供约定的服务得3分，其他情况酌情扣分。	2	运营管理机构按照合同要求完成了大部分工作，但是门前三包执行情况不好。				
				质量控制	27	公共自行车调度及时性	6	反应公共自行车分布数量调整是否及时，车辆转运是否及时，能否保证各站点随时有车可借，有位置可还。	每个站点都有可用自行车和可还桩位，得6分；每发现一个站点无可用车辆或无还车桩位扣2分。	4	抽查发现松山湖图书馆缺少可用自行车。				
						软硬件更新升级修复及时性	6	反应公共自行车系统设备维护及时情况。	系统及时更新升级，故障及时排除，得6分，每持续1个月扣1分，出现重大故障没及时排除不得分。	2	公共自行车服务系统未进行过更新，有较多车桩和自行车故障无法使用。				
						站点门前三包执行情况	6	反应站点门前三包工作执行情况。	执行情况非常好得6分，其他情况酌情扣分。	1	抽查过程中发现公共自行车站点2米范围内落叶遍地，车桩较脏，缺少维护。				
						自行车系统使用安全性	4	反应自行车安全性能可靠。	没有发生安全事故得4分，发生一次及以上不得分。	4	未发现由于公共自行车故障引起的安全事故。				
						服务态度	5	反映热线电话是否畅通，办卡是否方便，群众反应问题处理是否及时。	服务周到得5分，其他情况酌情扣分，年投诉超过5次不得分。	3	热线电话工作时间畅通，但是据群众反应办卡不方便，网点太少。				
				成本控制	3	预算执行率	3	评价预算安排资金与实际支付资金对比情况，反映资金预算安排的科学性、准确性和合理性。	执行率大于等于90%的，得3分；小于90%，大于等于80%的，得2分；小于80%，大于等于70%的，得1分；70%以下的，不得分。如项目产出按计划全部完成而资金有节约的，得6分。	1	预算执行率为73.76%				
				效果	33	项目 效果	33	社会效益	14	短距离接驳功能方便性	5	反应公共自行车站点数量、位置和距离分布是否合理。	公共自行车系统站点数量、位置 and 分布距离合理，得5分，其他情况酌情扣分。	3	调查发现站点太少，个别站点分布距离不合理。
										公共自行车借还便利性	5	各站点借还车辆操作是否简单易操作，是否有规范的指导说明。	车辆借还说明标识清楚，得5分；每发现一处缺失或不清晰扣0.5分，其他情况酌情扣分。	2	抽查发现有相当数量的车桩已经失效，按照操作说明不能正常使用。
										公共自行车月使用率	4	反映群众对该系统的使用程度。使用率=使用次数/车辆总数*100%	使用频率大于50%得4分；小于50%，大于20%得3分，小于20%，大于0得1分，其他情况不得分。	3	2016年公共自行车累计使用86936次，日平均使用率为23.8%。
可持续影响	4	项目可持续性	4					项目是否能持续发挥良好的作用；后续各项管理是否得到落实，实施方案是否合理，有无适时调整项目实施方案。	项目可持续运行，实施方案合理，得4分；其他情况酌情扣分。	2	该公共自行车服务系统较为陈旧，实施方案不明确，服务体验效果欠佳。				
社会评价	15	有效投诉情况	6					群众、企业有无对公共自行车系统提出投诉，有无及时处理。	无有效投诉的，得6分，有效投诉为1-5次/年的，得3分，大于5次/年的，得0分。	6	暂未接到有效投诉。				
		车辆使用满意度	5	使用公共自行车人员的满意度。	满意度100%的，得5分；小于100%，大于90%，得4分；小于90%，大于80%，得3分；小于80%，大于70%，得2分；小于70%不得分。	3	225份有效问卷中自行车体验满意度为84%。								
		公众满意度	4	园区群众对该项目实施的满意度。	满意度100%的，得4分；小于100%，大于90%，得3分；小于90%，大于80%，得2分，小于80%不得分。	2	225份有效问卷中满意度为86%。								
总分	100		100		100				66						
逆指标	评价资料真实性	降档指标	评价资料真实性	降档指标	评价要点：经抽查项目单位提供的评价资料是否有造假行为或故意提供不全的										
	违规实施	降档指标	违规实施	降档指标	评价要点：是否发生没按有关规定实施，而曾经被有关部门处罚或通报批评。										
	违法违纪行为	一票否决	违法违纪行为	一票否决	评价要点：有关单位和人员是否违反国家廉政建设的有关规定，被有关纪检监察部门处理。										