YouBike前30分鐘免費？

以下為一則新聞報導：

繼桃園市宣布YouBike從4月1日起，從前30分鐘免費延長為前60分鐘免費後， 今（11日）有媒體報導，台北市長蔣萬安已拍板YouBike前30分鐘免費政策從明年1月1日起全民實施。對此，北市交通局發布新聞稿澄清，以全民為對象實施的YouBike前30分鐘免費，上路時間及方案仍然在評估研議階段，且北北基桃1200元月票上路後，預期民眾使用情形會有變動，將一併納入前30分鐘免費政策推動措施檢討。

市長蔣萬安今天也表示，「恢復YouBike前30分鐘免費」一直是自己的政策目標，目前請交通局整體規劃，因為很多市民反應有些熱門站點無車可借或無處可還，將透過數據分析優化配置，增加車輛或站點配置。

台北市目前YouBike站點數1260站，密度全台最高，去年總租借次數更突破3400萬次、創歷史新高。 (22023/03/11 中廣新聞網)

YouBike該不該恢復前30分鐘免費，這其實是一個管理問題，我們試著以管理觀點分析一下：

首先，我們要建立一個基本觀念，那就是：

「選擇任何一項決策都是有利也有弊的，而所謂的利弊並不是絕對的，如果立場相反，原來的利就會變成弊，弊也會變成利。」

如果都是利，就不需選擇，反之，如果只有弊也是不需要選擇！做為台北市的市長，利弊的考量當然是站在對整個台北市有利還是不利的立場。租用YouBike是按使用時間收費，就使用者付費的觀點來看是天經地義的。但是如果前30分鐘免費，一定會吸引更多的人使用YouBike，一方面增加了總租借次數，但也可能會因前30分鐘不收費而減少租金的總收入，當然對市政府來說就是弊。如果以後證實扣除了使用量大增而增加的維修和管理費用後，還是能增加總租金收入，那就形成了正循環，就是雙贏，當然要採用，所以沒有選不選的問題，只是這種機會實在說並不大。

還有一個要弄清楚的是：我們在分析利弊的時候，針對的系統是什麼？因為可能就一個比較小的次系統來看是弊，但是若以較大的系統來看反而是利。比如說投資「高鐵」，如果以高鐵公司(子系統)的運營來看，可能是入不敷出是虧本的，但是以省或國家的角度(更大的系統)來看，因高鐵的營運，可以增加就業、增加人貨的運力、節省顧客出行的時間、土地的開發利用、擴大旅遊及消費市場、更能吸引各方投資……等等，收益反而是遠大於高鐵本身虧損的。所以，高鐵是國營事業還是民營企業，就會因制度設計的不同，決策時的依據(眼光)是不是也會不一樣？

再回到討論主題：選擇YouBike前30分鐘不收費的政策，會帶來哪些不利的影響呢？例如：

* 因增加了總租借次數，有可能不但減少了租金的總收入，還會增加維修及管理費用。
* 用稅收去補貼原本應該是租車者的開支，只是照顧到了部份願意騎腳踏車的市民，並不算公平。
* 對熱門站點無車可借或無處可還，還需要透過數據分析優化配置。
* ……(請同學補充)

但是也會有以下收獲：

* 節省平均通勤時間

因為可以提供外出市民銜接公共交通站(車)牌至家的最後1里，所以可以促使市民更願意利用公共交通工具出行，節省了通勤時間並減緩了尖峰時期的堵車難題。

* 減少空氣污染

可鼓勵民眾少騎機車少開汽車，改為利用YouBike，當然減少了空氣污染，也不會增加碳排放，合乎環保理念。

* 更多人騎自行車有助於市民健康，順便也可減少健保支出。
* 惠民政策有助於當政者爭取選票或在野者打擊對手。
* ……(請同學補充)

想想看，為什麼會有恢復30分免費或30分免費延長至60分的政策？不管是誰當政，正因為有利也有弊，政策的不同選擇，當政者都是可以說出一套義正言詞理由的。

由這個案例，我們可以了解任何政策的選擇都是有利有弊的，而且利弊又與自己的立場有關、與系統的認定有關，所以我們就可以看清為什麼會：「換了位子就換了腦袋」、「一張嘴皮不管怎麼做都要批評」、「在野和在朝時明顯的雙標」、「x部長反對x教授」、「沒想到會\*\*\*」、「對手反對的我們就贊成，對手贊成的我們就反對」……。

所以，同學們要學會在分析問題時，正反二面意見都要收集，絕對不可以只靠片面之詞，一定要認清利後面必然有的弊、弊後面也會帶來的利。也要看清是對誰有利，又是對誰有弊！