

上海的哥叹生意难做，本月『份子钱』获减六成，后台数据显示出租车营业额在逐周提升

# 出租车会好起来的，已有『好苗头』

晨报记者 钟晖

前天上午8点49分，客流早高峰时段，记者试着通过“中程出行”平台叫出租车，几乎是将订单发出的同时，立刻得到一位强生出租车司机张师傅的响应，可以说是享受了“秒接”待遇。早高峰期间如此顺利地叫到出租车，这在过往是很难的。5分钟后，张师傅就开车来了。他告诉记者：“你的单子当然要抢一抢了，最近生意实在难做，也就是早晚高峰还稍微有点生意。”

事实上，近期的出租车“上座率”依然处于低谷。大众出租车驾驶员赵川川，有一天早高峰的营收仅29元，而以往至少可以做100元左右。他说：“当时我气得回家了”。

强生出租车驾驶员沈鑫隆披露，他平均一天仅有7、8个单子，还是在“运气好的情况下”。他说：“双休日大家出行少，生意更差。”

为帮助驾驶员度过这段困难时期，上海出租车行业已经下发《通知》，6月份的驾驶员的“份子钱”将减免60%。

强生、大众出租相关负责人对记者谈到，公共场所的“人气”仍在恢复中，出租车运营暂时处于低谷，而随着客流的逐步回暖，出租车会好起来的，这几日已有“好苗头”。

## 大众的哥赵川川：除了早晚高峰，其它时段几乎没单子可接

大众出租车四车队优秀驾驶员赵川川，疫情期间担任了抗疫保障运营服务，为市民的就医、买药及时提供服务，足足做了56天。那时候，小区居民需要紧急就医以及急需药物的，赵师傅得到街道的信息后会立即开车去帮助。由于表现优异，他近日多次得到了相关部门及本单位的表彰。

27日下午，他对记者披露了近期的运营状况。赵师傅说：“早晚高峰才会有那么一点生意。目前基本上全靠‘大众出行’平台的单子来维持。单子呢，早高峰过了9:00以后就极少。近期都是早晚出去运营，其它时段实在没有乘客，我很无奈，常常是回家休息。”他感叹道：“出租车是越来越难干了。以前每天做12小时，有800元到1000元的营业额，甚至在周五还做得更多，而现在每天只能做300到400元左右，是以前的一半，有时一天的出车时间还比以前长。如果每天不做足时间，那就更没有收入了。”

赵师傅还时常在市区医院门口做点生意。他表示：“去除租金，电费，再去房租及吃饭钱，每天能保本不错了，所以说现在出租车生意真的是太难太难了。最主要还是单量太少，市民没有流动起来，这是客流稀少的主要原因。有一天的早高峰，我跑了29块钱，气得直接回家了。收入最高的一天，跑了五百多块钱，那天是运气好，一位市民扬招我的车去虹桥火车站。”他清楚地记得那天的情景：“我家住王港，那天早上出门运营，8点钟的时候，一位乘客扬招我的车，要到虹桥火车站。这样好的生意很久没有遇到了，真是很高兴。这笔生意大概45公里，车费170元。这样一天的营收就有保障了。后面做得也蛮顺利。那天我7点出门，晚9点回家，做了7、8单，400元左右的营业收入。目前，每天可以给自己赚个100多元钱，如果没有疫情，可以每天赚500到600元了。”

他表示疫情对客流的影响较大，外地人到上海来的减少了，上海人出去的也不能和以前相比，包括上海两大机场加三大火车站，人员的流动的频繁程度大不如前了。而这些区域都是以往的客源地。

今年4月和5月，网约车也暂停了运营，如今一旦恢复，网约车也在“恢复失地”，且采取了很多“让利措施”来吸引乘客，这对传统出租车也形成了冲击，带走了很大一部分客流。赵川川给记者举了一个例子：“比如说，你从威海路你们报社出发，到中山西路我们‘大众大厦’，路程约8公里，出租车打表收费30元左右，目前有几家网约车平

台，可以给乘客优惠打折，按照他们的优惠幅度，这段路程仅收费20元甚至更低。网约车对我们的确冲击很大。”

## 强生的哥沈鑫隆：双休日生意更少

和大众的哥赵川川的情况差不多，强生司机沈鑫隆也告诉记者：“最近周一到周五早晚高峰还有点生意，但也不是很好，如果一天运气好，能做个7、8单。周六周日流动人口少，更是没啥生意的！”

他还给记者透露，疫情前每天差不多可以做13单到15单左右，毛利润在七八百块钱左右，而现在每天差不多做六七单左右，毛利润在两三百元左右。

沈师傅表示：“尽管生意难做，我还是会坚持善待乘客，尤其是很多老人不会用智能手机，我会主动停靠车辆接受他们的扬招，帮助老人坐上出租车。我也会配合62580000调度中心解决特殊人群的用车问题。”

大众出租运营部一位不愿公开姓名的负责人告诉记者，以前驾驶员每天的平均营业收入大约900元左右，而目前大致为500元左右，这还是周一到周五的工作日期间的情况，双休日期间的出租车生意比工作日要跌下两成。他表示：“目前，有很多市民‘非必要不外出’，出行大都是‘刚性’的，大都是上班、就医、购物、离沪人群等。还有私家车不断普及，搭乘公共交通的有所减少。这对出租车都会有影响。夜间时段的市民也是很少外出，而夜间客流曾经是出租车营收的重要来源，即使是开始逐步开放‘堂吃’，也有一个逐步恢复客流的过程。”

## “生意再难做，我还是会坚持下去的！”

尽管生意清淡，驾驶员们的防疫措施落实得一丝不苟，记者就亲眼目睹了大众出租司机赵川川对车辆消毒的全过程。他每天早上出车前、晚上收工后，都要对方向盘、门把手、按钮、座套、安全带、座椅、脚垫、后备厢、空调出风口等车辆重点区域和重点部位进行全面消杀；每单业务结束后，需对车辆后排座、后车门外把手等乘客所能涉及到的部位进行重点消毒。

出车前，赵师傅必须扫一扫“员工码”，方便后台查看核酸证明。他也必须全程戴好N95口罩。眼下，按照“一车一码”的原则，营运车上都张贴了“场所码”，位置在座位后部。乘客必须要扫车辆的“场所码”。

记者发现，在赵川川师傅的车厢内，驾驶员的前上方，有一个“人工智能后视镜”，它具有监控功能，既能实时看到车前情况，也能提醒驾驶员做好自我防护，可随时监督并提醒驾驶员规范佩戴口罩。

赵师傅说：“生意再难做，我还是会坚持下去的。因为我比较喜欢出租车这个行业。我喜欢和乘客

聊天，了解到了他们不愿意出门的原因，最主要的还是由于疫情的原因，加上堂食还没有普及，市民很少出门。6月29日就有很多店家可以堂食了，这是好事情！”

## 承包（租）金减免，一场“及时雨”

近日，上海市出租汽车暨汽车租赁行业协会发出《通知》。其中显示，根据六月份上半月营运数据分析，为保证驾驶员基本收入，经行业共同讨论，提出6月份减免营运驾驶员承包（租）金指导意见：减免营运驾驶员6月份实际应缴承包（租）金的60%；对能提供居、村委证明，复工后仍封控在居住地无法营运的驾驶员，减免其封控天数的租金。

对此次出现的保护驾驶员积极性的举措，的哥们都觉得很欣慰，觉得是一场“及时雨”。赵师傅说，此次减少了60%的份子钱，对驾驶员帮助较大，如果没有这一减免政策，部分出租车驾驶员可能要退车了。

优惠措施之后，赵师傅每天的份子钱是100元，剩下的营业收入是给自己赚的；如果没有减免政策，每天的份子钱是250元。赵川川对减少了每天150元的份子钱而感到高兴。

## 强生出租相关负责人：“上座率”会逐步恢复

强生出租运营中心副总经理陈晓接受记者采访时说，对出租车影响较大的还有夜间客流的缺失。疫情前，饭店开张，还有电影院、剧场等娱乐场所，一部分市民夜间出门，带动了出租车业务，而如今夜间客流稀疏，有一个未来逐步恢复夜间消费场所从而带动人气的过程。陈晓表示：“如今疫情的逐步向好，本月29日起，上海人心心念念的堂食可以逐步回来了。这对出租车‘上座率’的回升当然是好事了。”

他还坦言，网约车的确对出租车产生冲击。网约车暂停了两个月，6月1日开始复出了，为了吸引乘客，采取了车费打折优惠的做法，吸引了不少客源，对出租车的影响也是蛮大的。

不过，随着天气的转热，市民出行选择“打的”会有不少，因为出行到地铁站、公交站，要经过炎热的地面路段，而出租车可以“门对门”运营，空调舒适，对市民具有吸引力。

陈晓还给记者透露了一个好消息：从后台数据来看，出租车营业额在逐周提升，目前大概恢复到这轮疫情前的60%。

## 交通所副所长邵丹：出行预约化趋势还是会延续

28日，上海市城乡建设和交通发展研究院城市综合交通规划研究所副所长邵丹对记者介绍表示，此次疫情对公众出行方式选择的影响比较大，尤其是今年，加上交通需求还没有真正恢复，出租车需求规模提难预判，但出行模式的预约化趋势还是会延续的。

他对记者透露，从去年的数据看，网约车的运营客流数量已经超过了传统出租车。他认为，市民今后对传统巡游出租车和网约模式将会是融合交替

使用。他还指出，疫情大大加速了数字化趋势。

据记者了解，客运行业已经进入到调整和转型期，不断探索业务层面的数字化，诸如定制客运、定制公交、网约出行之类。而在疫情背景下，大家注重保持社交距离，自驾车出行需求将会增加，非机动车出行距离有所延长，似乎都会对包括出租车在内的客运量带来影响。

据上海2021交通年报显示，集约化公共交通仍然是发展的主体。轨道交通在通勤交通中仍承担了重要的作用，早晚高峰时段轨道交通客流将会接近常态。记者认为，短途驳运对出租车来说仍然有较大市场，未来会出现网约车与出租车并存的局面。传统出租车不会消失，出租车与网约车良性竞争，两者并存发展。

