

连日高温缓解近阶段出租车运营低迷状况

# 出租车“上座率”攀升 约恢复至疫情前八成

晨报记者 钟 晖

沪上连日高温,似乎给一直陷入低迷的出租车“上座率”注入了一针“强心剂”。记者从强生、大众出租车公司获悉,8月份以来的业务量有明显提升,驾驶员平均每天的营业额约800元左右,恢复到疫情前的八成左右。

骄阳似火,马路上也出现了罕见的“争抢”出租车的一幕。大众出租车优秀驾驶员赵川川告诉记者,目前日营收有时甚至可做到1000元,接近疫情前的水平。

## 日营收900—1000元的不少

今年6月,当时正是上海出租车恢复正常运营不久,客流稀少,当时大众出租车驾驶员赵川川接受采访时曾表示,每天营收只有300到400元左右,是疫情前的一半。有一天早高峰的营收仅29元,他被气得回了家。

如今已是8月份,情况又怎样?赵川川说:“最近以来生意比较顺利,业务量明显好转,每天的营业收入在800元左右,接近疫情前的水平。我还是老规矩,每天的早高峰和晚高峰期间出来做生意,早高峰运气好的话,可以做到300元到400元,比6月份要高出200元左右。”

这几天,赵川川每天可以做15单到20单生意,而6月份生意最差的时候,每天只有8到12单。他告诉记者:“疫情前,每天营收在1000元左右,目前恢复到疫情前的80%到90%。我很多老乡在上海开出租车,日营收做到900元到1000元的也不少。”

6月份时,赵川川在早高峰期间的生意只有两三单,而上周五早高峰,他接到了7单生意,乘客大都是“上班族”。不过,客流都集中在早晚高峰期间,一到了其它时段,客流一下子少很多。赵川川还告诉记者:“现在80%的乘客上车都不用提醒,都能自觉扫‘场所码’。乘客结账都是手机支付,上周我只收到30元现金,手机付费已经越来越普及了。”

## 与去年同期相比尚有差距

驾驶员表示生意有所好转,运营公司的后台统计是否也能予以印证?据强生出租运营中心副总经理陈晓介绍,从强生方面来看,这一阶段出租车业务量的确比6、7月份有上升,大约恢复到疫情前的80%,但尚没有完全达到疫情前的水平,与去年同期相比,还是有一些差距。

陈晓表示,出租车生意转好有两大原因:首先是疫情防控取得成效,“上班族”一如既往,加之刚性出行的市民也多了,带动了出租车客流的回升。其次,上海连续高温,让很多市民选择乘坐出租车出行,

他们看重的是出租车的“门对门”服务,可以避免太阳炙烤,而乘坐公交、地铁的话,毕竟还得走一段地面。

不过,目前出租车客流的上升也受到了客观因素的制约。以前暑假期间,有不少学生要去上“补课班”,天气一热,出行坐出租车的很多,而且是包车,可现在这类补课班极少,这块的生意也没有了。陈晓还介绍说,网约车对出租车的的影响仍然较大,分流了出租车的乘客。“美团”“滴滴”等频繁地发送优惠券,也吸引了不少客流。

“老百姓出行还是讲究实惠的,他们被优惠所吸引。尽管出租车对乘客也有优惠措施,但幅度不如网约车,这是客观事实。”强生驾驶员迟师傅也这样认为。

## 总体仍是“供大于求”

针对目前上海出租车的“上座率”,记者还采访了大众交通集团副总经理葛磊。他告诉记者,大众出租车的客运量比6月份有了明显好转。

葛磊表示:“疫情发生前,驾驶员的每天营业收入在1000元左右。今年6月份刚刚恢复正常运营时,驾驶员每天的收入大约400元左右,是疫情前的40%。经过这两个月的恢复期,生意量在往上走,像上周五,大众驾驶员平均日收入超过800元,达到850元,是近期营收最高的一天。目前的营收已恢复到疫情前的80%左右。”

不过,出租车的“空驶率”还没明显下来。据葛磊介绍,出租车的“空驶率”还是偏高。正常的“空驶率”应在40%以下,而目前为45%左右。

葛磊分析说,近期市民对出租车的需求量总体来说还是偏少的。尽管如此,由于高温持续出现,乘坐出租车出行的市民还算比较多,“出租车提供个性化服务,比公交、地铁舒适。每逢夏季,市民总是青睐出租车多一些”。

葛磊表示,最近阶段,出租车运营充足,总体状况还是“供大于求”,市民即时叫车还比较容易,“除非上班客流高峰以及个别区域,叫车可能相对难一些,其余时段叫车都比较容易,甚至多有‘秒接单’的状况。”



近日刚性出行的市民增多,带动出租车客流回升。

/晨报记者 钟晖

## [驾驶员声音] 希望“份子钱”继续减免

今年6月,为了保证出租车驾驶员的基本收入,管理部门减免了驾驶员6月份60%的“份子钱”,此举还会继续吗?驾驶员赵川川告诉记者:“继6月份之后,7月份又减免了我们30%的‘份子钱’。至于8月份是否能继续减免,还得到月底再看,要根据驾驶员的实际营收才能定。我们当然希望‘份子钱’能继续减免了。”

据了解,上海出租车行业一直重视驾驶员队伍的稳定:巡游出租汽车恢复运营是基本,队伍稳定是保障,各企业也重视驾

驶员的稳定工作,持续关注驾驶员的思想动态以及生活、工作情况。管理部门表示,一定要确保生产安全、行车安全,特别是雨季、高温、台风汛期期间,各企业加强落实各种防范措施,规范各类服务流程,减少乘客投诉,切实提高服务质量。

对保护驾驶员积极性的举措,驾驶员们都觉得很欣慰,认为是一场“及时雨”。“减少了份子钱,对驾驶员帮助较大,尤其是6月份最低谷的时候,如果没有减免60%的政策,部分出租车驾驶员可能要退车了。”

## [市民反映] “申程出行”为何有时接单慢

近日有市民反映,进入“申程出行”页面约车,驾驶员应答不像以前那样快捷,有时过了十几分钟还不见接单,这是什么原因?

据分析,“申程出行”是后起的平台,不像“滴滴”成立得比较早,积累了一定规模的客户。

此外,“滴滴”给乘客频频推送优惠券,乘客约车多首选“滴滴”。“滴滴”对驾驶员还有“服务分”和“出行分”的统计,分数要进行累积,驾驶员得到的分数越多且达到满分的话,生意单子可以优先得到。因此驾驶员都愿意做“滴滴”的生意,其他平台的单子就响应得少了。

另据一位出租车业内人士分析,目前“申程出行”平台拥有的车辆还没有全量覆盖上海的所有

出租车,“申程出行”平台大都是强生出租的车辆。出租车挂靠的平台比较分散,大都投向“滴滴”“大众”等平台。相较于“申程出行”,其它平台的优惠措施比较多一些,对出租车和乘客更有吸引力。

此外,长时间没有人接单,还有乘客叫车时间为客流高峰时段的原因,尤其是上班早高峰期间叫车会相对难一些。此外,交通拥堵区域叫车也比较慢。对通行不畅的地区,驾驶员出车的意愿也往往不是很强。

早晚高峰期间,驾驶员生意集中,往往来不及做,而平峰时段的上10点到下午4点,处于生意稀少的状态,司机回家休息的也不少,响应乘客约车的自然就少了。

## 上海出租车 发展趋势

## 将以互联网叫车 电话预约叫车为主

目前,市民预约出租车的渠道相对丰富,既有传统出租车公司提供服务,还有网约车可选择。大家都使用手机来预约,路边扬招的市民越来越少,可谓“凤毛麟角”。据赵川川介绍,上周他接受扬招的业务仅有两次,其它的都是来自手机接单。

近期公示的上海交通发展白皮书也显示,未来的上海出租车,将形成“以互联网、电话预约叫车为主,候客站候客与巡游为辅”的服务模式。要合理确定网约车与巡游车的比例,引导两者融合发展,形成相互补充、协调发展的格局,为乘客提供多层次、差异化的个性交通服务。

总之,未来的上海出租车是要进一步打造规模合理、体验良好的出租汽车服务。而且将综合考虑经济社会发展状况、公共交通服务水平、道路交通承载力等因素,对出租车总量实施动态调控,在城市出行方式结构中的占比控制在5%以内。

上海将统筹规划并加快建设出租汽车候客站,完善“一键叫车”服务。驾驶员的权益也将得到进一步保护,创新企业与驾驶员利益合理分配、运营风险共担的经营模式。