

金融科技与共享经济驱动下的出租车行业重构研究

王镜贺

吉林师范大学 吉林四平

【摘要】随着时代的发展共享经济已经对多个传统行业产生了显著影响,尤其是那些依赖资产密集型模式和传统分销渠道的行业。同时共享经济与金融科技的浪潮也在不断推动传统行业的变革,并带来机遇和挑战。而最贴近生活的共享出行行业也站在了风口浪尖,伴随着移动支付,平台化金融运营管理的出现、滴滴出行日渐扩大的市场份额以及人们出行模式的转变,传统的出租车行业受到经济、法律、管理等多方面的冲击和前所未有的挑战。文章综合参考国家统计局、北京市统计年鉴数据、北京市交通发展研究院披露的北京市交通发展年鉴报告所提供的数据,基于 SCP 理论,分别从市场结构、市场行为和市场绩效三个方面分析在共享经济与金融科技双轮驱动下北京市出租车产业,并试图提出趋势预测和政策建言。

【关键词】共享经济;金融科技;出租车行业;SCP 理论

【收稿日期】2025 年 10 月 11 日 **【出刊日期】**2025 年 11 月 13 日 **【DOI】**10.12208/j.sdr.20250259

Research on the reconstruction of taxi industry driven by financial technology and sharing economy

Jinghe Wang

Jilin Normal University, Siping, Jilin

【Abstract】 With the development of the times, the sharing economy has had a significant impact on many traditional industries, especially those that rely on asset-intensive models and traditional distribution channels. At the same time, the wave of sharing economy and financial technology is also constantly driving the transformation of traditional industries, bringing opportunities and challenges. With the emergence of mobile payment, platform-based financial operation and management, Didi Chuxing's expanding market share and the transformation of people's travel patterns, the traditional taxi industry has been impacted by economic, legal, management and other aspects and unprecedented challenges. Based on SCP theory, this paper analyzes the taxi industry in Beijing under the two-wheel drive of sharing economy and financial technology from three aspects: market structure, market behavior and market performance, and tries to put forward trend prediction and policy suggestions.

【Keywords】 Sharing economy; Fintech; Taxi industry; SCP theory

1 引言

2015 年,在十八届五中全会上我国首次提出了“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念,同时也意味着共享经济这一词提上日程。共享经济术语最早由马科斯·费尔逊和琼·斯潘思在 1978 年发表的论文中提出,该论文聚焦社区合作消费模式,奠定了共享经济的理论基础。该理论实施的重要前提是互联网的高度发达与普及,可以说这一理论是伴随着互联网的发展应运而生的。随着互联网与共

享经济理念的应用,影响最明显也是深远的行业就是出租车行业,通过运用金融科技、大数据等工具开发的打车软件影响了无数人的出行方式,因其运用互联网+便捷出行的共享经济模式,通过融合互联网高效便捷、大数据的科学智慧、灵活就业的劳动需求对交通领域产生了巨大的冲击。以北京的出租车为例,1984 年就已经出现黄色面包车作为出租车的现象,经过多年的发展,其已经成为城市交通的重要组成部分。2012 年“滴滴打车”等打车软件开

始出现,2014年,滴滴和快的打车软件的迅速发展使出租车行业出现变革性的“松动”,两家公司对于用户及司机进行“疯狂”补贴,使众多消费者得到了实惠。2015年,滴滴与快的合并后,打车软件开始迎来爆发式增长。自此打车软件对于传统出租车行业的冲击开始有所展现,而在带来冲击的同时也存在融合的趋势。

SCP理论(Structure-Conduct-Performance)是一种经济学理论,通常用来分析和解释市场结构、市场行为以及市场绩效之间的关系。这个理论最初由共享经济术语最早由马科斯·费尔逊和琼·斯潘思在1978年发表的论文中提出,并由他和其他学者进一步发展。SCP模型的基本框架包括三个主要部分:市场结构(Structure):是指市场的组织特征和企业之间的竞争程度。包括企业数量、市场集中度、产品差异性、进入壁垒等因素。市场结构决定了企业的市场权力和行为方式。市场行为(Conduct):指的是企业市场中的实际行为,包括定价策略、生产方法、广告宣传、研发投入、并购行为等。市场行为反映了企业如何利用市场结构中所拥有的权力。市场绩效(Performance):通常指市场的经济效率,包括生产效率、资源配置效率以及消费者福利等方面。SCP理论的基本逻辑:市场结构影响市场行为,市场行为影响市场绩效。理论的假设是,市场结构对企业行为起着决定性作用,进而影响最终的市场表现。SCP理论通常假定:市场结构越集中,企业行为可能越偏向垄断或寡头行为,导致市场绩效较差,即消费者和社会福利的损失。如果市场结构更为竞争,企业之间的竞争压力较大,市场行为通常会更加规范,市场绩效也较好。

总的来说,SCP理论是对市场经济分析的一个经典框架,尽管它在很多方面存在局限,但依然为理解市场竞争和行业分析提供了基本的理论支撑。当然前人也从很多行业利用SCP理论进行分析,如对商业银行^[1]、信托行业^[2]、证券业^[3]、房地产金融市场^[4]、金融服务外包产业^[5]以及我国银行业^[6]等行业分析,而这恰恰证明这一理论的可行性,而本文研究的是出租车行业。

而对于出租车市场有许多学者已经做出了相关研究,同样也有学者从共享经济层面^[7]对出租车行业进行研究但是其研究的时间过于早,而且互联网经历了这几年的发展更加的便捷,同时还有金融科

技与人工智能的加入对共享经济更是一大助力。而对于共享经济的研究前人已经有多方面的探讨,有从可持续发展^[8]方面、城市消费结构方面、互联网+方面以及金融新商业模式方面等等,相较于前人的研究本文则是从共享经济对传统出租车行业的方面进行探讨。

2 研究设计与数据来源

本文综合参考2016-2023年国家统计局、北京市统计年鉴数据、北京市交通发展研究院披露的北京市交通发展年鉴报告所提供的数据,对比研究在共享经济下前后两个阶段的对比。从研究层面来说本文主要根据SCP理论框架来分析共享经济背景下打车软件对于传统出租车行业的冲击,分别从市场结构、市场行为、市场绩效三大方面进行分析。在市场结构方面,主要通过对产品集中度、产品差异化以及进入壁垒的分析来找到能够冲击传统出租车行业的原因。在市场行为方面,从定价策略与竞争行为两点将打车软件与传统出租车行业进行对比,进而找到能够冲击的原因。在市场绩效方面,通过经济效益与社会效益来寻找原因。同时探讨一下打车软件对传统出租车的促进方面。最后在三大方面分析后得出结论。

3 市场结构分析

3.1 市场集中度

目前2023年国家统计局统计的北京市出租车总量为71456辆,但北京市交通发展研究院公布的数据中2030年的出租车总量为63125辆,两者之间存在差异的原因是自2022年起出租客运统计数据仅为巡游出租车数据,2016-2021年统计数据包含巡游出租车、巡游网车辆及合规网约车数据,由此可见出租车转网约车也是一种趋势。本文为了研究市场集中度选取北京市交通发展研究院公布的不包含巡游网车辆及合规网约车的数据。在2023年出租车运营企业为206家,本文选取的前四家企业为银建、新月联合、北方投资、平阳渔阳,这四家出租车公司的出租车数量大约分别为银建集团11000辆、新月联合8000辆、北方投资集团6500辆、平谷渔阳集团4500辆,四家出租车数量总和为30000辆,占市场总量的47.53%。及CR4市场集中度的对比为 $35% < CR4 = 47.53% < 50%$,由此可见属于寡占IV型市场,属于低集中市场,竞争较为充分,同时也意味着市场的活跃度相对较高集中度市场在低集中度市场

中,各企业往往需要通过差异化竞争、创新、服务等方式来吸引消费者,而不是依赖于规模效应或市场垄断

3.2 产品差异化

对于出租车这类巡游类市场产品来说,无论是哪一家出租车公司的产品其实都没有太大的差别,因其固定的收费标准,统一采购的车型,从这些方面来看很难产生大的差距。但当互联网和金融科技进入市场后,情况就会有所改变。首先来说,相对于传统出租车单一化服务,打车软件提供了更加多元化的服务。相对于出租车统一的车型统一的收费标准,打车软件这种方式提供了不一样的服务,例如一些高收入人群在打车途中可能需要处理一些业务之类的,那么就可以选择商务车型。对于那些携带宠物与宠物一起出行的乘客可以选择宠物快车。而对于那些刚参加工作或者因为打车路费昂贵而犹豫的人群来说拼车也是一种不错的选择,不仅如此还有那些在郊区或者因为时间太晚而错过公交车以及打不到车的人群来说打车软件的出现刚好解决了这些问题,而那些时间紧张需要快速到达某个地方的人来说快车能节省不少时间,当然还有包车需求的乘客可以选择包车等等。由此可见其多样化正是传统出租车所不具备的,而这也更容易给传统出租车带来冲击。

3.3 进入壁垒

相对于打车软件近乎“零门槛”的市场准入门槛,传统出租车行业的准入壁垒是一大难题,相对于零售行业存在采购、生产、销售等方面的壁垒,传统出租车行业的壁垒主要体现在办理合法出租车拍照的难度上。就如国家数据库中披露的北京市公路营运汽车数量来说,在2023年有13万辆,而相对于北京市出租车的71456辆,其占比份额很小,由此可见其出租车市场的准入难度之高,进入壁垒之困难,这就造成进入出租车行业有着一种政策带来的壁垒。而对于打车软件来说,就拿滴滴打车为例,在满足驾驶员资格要求以及车辆要求后,通过注册、审批、线上培训等步骤后即可开始接单,这些条件对于大多数人来说都是很简单便捷的,可以说其技术壁垒几乎不存在。

4 市场行为分析

4.1 定价策略

目前、北京市出租车收费标准大致如下:

基本费用:

3公里以内收费13元(起步价),在白天(5:00-22:59)超出部分按2.3元/公里进行计费,夜间(23:00-4:59)基础单价上调20%,即2.76元/公里,燃油附加费1元/次。

附加费用:

低速/等候费:时速低于12公里时,按时间加收,早晚高峰(7:00-9:00、17:00-19:00)每5分钟加收2公里费用,其他时段每5分钟加收1公里费用。

空驶费:单载乘客超过15公里后,超出部分按基本单价150%收费,白天3.45元/公里,夜间4.14元/公里。

预约服务费:提前4小时以上预约加收6元,4小时内预约加收5元。

该价格定价属于非市场定价。因此在传统的出租市场上,这样的价格机制针对所有人都是公平的,对市场上的竞争格局没有额外的影响。同时也保障了司机在夜间、高峰路段行驶的额外酬劳,基本实现了社会资源的调配平衡。

4.2 竞争行为

首先打车软件为用户提供了更多的便利性,例如通过手机应用可以随时查看司机信息、实时定位、支付、评价等,减少了传统出租车需要打电话或者在路上招手的繁琐过程。此外,打车软件通常会提供多种车型供用户选择。而传统出租车服务较为传统,通常需要乘客在街头招手,或者通过电话呼叫,这在高峰期或人流密集的区域可能导致等待时间较长。大多数打车软件通过大数据、金融科技等技术手段,可以迅速拓展服务范围,甚至覆盖到一些偏远地区或尚未拥有大量传统出租车的区域。同时,打车软件的用户群体通常较为年轻、习惯使用智能手机。相比之下传统出租车的覆盖面较为固定,尤其在一些小城市或郊区,出租车的数量可能较少,服务的灵活性和响应速度有限。与此同时打车软件通常还会通过补贴策略吸引用户和司机,例如新用户首次打车优惠,或者给予司机一定的奖励来增加司机数量。这种价格补贴和市场推广活动一度对传统出租车形成了强烈的冲击。而传统出租车通常受限于政府和行业规定其收费标准较为固定,因此他们的市场行为相对受限。此外,传统出租车公司可能面临司机招聘困难、成本高等问题,难以像打车

软件一样灵活应对市场变化。打车软件与传统出租车的竞争本质上是技术与创新对传统行业模式的挑战，打车软件通过灵活的定价、便捷的服务方式和灵活的运营模式吸引了大量年轻用户，逐渐成为主流出行方式，而传统出租车虽然在服务稳定性、政府监管等方面有优势，但在便捷性和价格竞争上面临较大的压力。这种竞争不仅改变了消费者的出行方式，也促使传统出租车行业做出调整，改进服务，提升效率，以适应新形势的挑战。

5 市场绩效分析

5.1 经济效益

目前根据网上披露的数据显示北京市出租车司机主流的收入区间是 8000 到 15000 元，但是结合北京市的消费水平来说，排除一些本身就在北京市生活的或者没有房贷压力的人群来说，相对于刚步入社会或者想去北京闯荡的年轻人群来说还是有不小的压力，又因其工作时间很长几乎没有节假日且收入水平存在一些风险性和不确定性，几乎每天都在进行“超负荷”工作，相对来说其幸福度并不高。而对于政府来说，打车软件的出现为带来的经济效益

体现在纳税方面，进一步促进群众的消费，带来活跃的市场氛围。对于消费者来说节省了一些路费，提升消费者的幸福度。

5.2 社会效益

就社会效益层面来说，首先打车软件的出现提升了供求匹配的效率，把合适的乘客订单推送给合适的司机，使资源进行合理的分配。借用大数据的思考以及匹配，我们可以节省不少的碳排放，而这又从生态健康方面为我们做出了不小的贡献。同时对于司机方面，因其出现的巡转网的出租车也为出租车司机或者想从事这类工作却无法进入出租车行业的人群提供了就业岗位，解决了一些就业问题。对于消费者来说，更合理的定价，更多方位的需求满足，能够提升在消费过程中的满意度，提升广大人群的幸福度。

5.3 打车软件出现对传统出租车行业的促进作用

本文根据北京市交通发展研究院披露的北京市交通发展年鉴报告所提供的数据对 2015 年至 2023 年出租车数量的发展情况进行研究从而发现打车软件与传统出租车行业相促进的关系，如下图。



图1 2015 年-2023 年出租车车辆数

根据图中数据可以明显看到在 2015-2017 年北京市的出租车数量变化并不大甚至于在 2016 年和 2017 年是零增长，可以说在 16 年左右北京市的出租车行业处于饱和状态或者稳定状态，而也正是在 2016 年左右打车软件真正进入到大众的视野，与此同时出租车与打车软件的结合也正式开始出现，从 2018 年到 2021 年的出租车数量增速来看虽然打车软件会对传统出租车行业进行冲击，但是合理把握这一时代机遇也能促进传统出租车行业进行变革与发展。而对于 2021 年和 2022 年的断崖式下跌，我

认为首先一个最重要的因素还是因为疫情的影响，毕竟在当时的条件下大多数人都会减少外出，如此出租车行业肯定会受到不小的冲击，这一点在 2023 年的回升就能看出来，当人们逐渐从疫情的影响中走出来，开始增加外出的时候出租车行业也开始进行回暖。

由此可见，从理论上来说在共享经济下虽然打车软件的出现会对传统的出租车行业进行不小的打击，但是从侧面来说巡转网车辆是一种趋势也是一种未来发展的方向，不仅促进了出租车行业与打车

软件的融合,也体现了在共享经济和金融科技影响下出租车行业发展现状。

6 讨论与政策建议

通过 SCP 以及通过查询相关数据分析可知打车软件的出现的的确会对传统出租车行业进行不小的冲击,但想要完全取代其在市场上的存在还是不可能的,两者更多的可能是相互促进融合发展,例如巡网车辆的出现就是两者最好的融合发展趋势。总体上来说金融科技与共享经济的结合为出租车行业带来了深刻的变革,不仅提升了行业效率,还推动了资源的优化配置。然而,这种转型也带来了许多问题如监管空白、司机保障不足等问题。从政策方面来说政府可以加强行业监管与规范化管理来防范市场出现恶性竞争与隐形不正当行为,还可以通过鼓励出租车公司景行传也行转型来规避风险顺应市场发展,更要增强司机的职业保障和培训进而避免以为平台准入低而出现一系列的安全问题,最后优化消费者权益保护机制保护消费者的信息和财产安全。

在如今这个提倡共享以及资源分配合理化的时代,就出租车行业来说与打车软件的融合发展才是主流,但仍需要政策制定者与行业共同努力,推动行业健康、可持续发展。

参考文献

[1] 祁怡萌. 金融科技赋能下我国商业银行的 SCP 范式研

究[J].科技与金融,2020,(08):61-64.

- [2] 袁吉伟. 基于 SCP 范式的我国信托行业分析[J].新金融,2013,(06):45-48.
- [3] 周晓媛,李娟. 中国证券业的 SCP 范式分析[J].经济研究导刊,2011,(21):76-77.
- [4] 曹正彪. 金融危机下对我国房地产金融市场的思考——基于 SCP 范式的研究视角[J].商场现代化,2009,(22):83-85.
- [5] 唐柳,廖海波. SCP 框架下我国金融服务外包产业组织研究[J].经济管理,2008,(Z2):33-39.
- [6] 霍丽娟,白硕,孙宏宇. 基于 SCP 框架下的我国银行业组织分析[J].西南农业大学学报(社会科学版),2007,(03):17-19.
- [7] 任毅,刘意. 共享经济背景下打车软件对传统出租车行业的冲击[J].中国市场,2017,(09):219-220.
- [8] 李茹. 中国共享经济模式创新的可持续发展研究[J].上海商业,2025,(09):26-28.

版权声明: ©2025 作者与开放获取期刊研究中心(OAJRC)所有。本文章按照知识共享署名许可条款发表。

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



OPEN ACCESS