

# 湘江深读

株洲晚报



2017年03月01日 星期三  
每周三出版的深读周刊  
责编：胡乐 美编：胡兴鑫 校对：曹韵红

## 驾校数量激增，恶性竞争频发，市场急需规范

# 失控“教练车”

### 1 行业

过去多年中，株洲驾校行业一直被认为是香饽饽，业内甚至有称“进了这个门，就能赚到钱”的言论

2月24日中午，易建强(化名)早就从乡里赶到了株洲市交通局，等待下午上班时间的到来。他此行的目的，是办理驾校开办的相关手续。

过去多年中，株洲驾校行业一直被认为是香饽饽，业内甚至有称“进了这个门，就能赚到钱”的言论。

易建强站着坐立都很匆忙，他急于在驾校行业这块蛋糕里分一杯羹。目前，株洲驾校报名人数每年约在10万人左右，按照每个学员4000元左右的收费，每年驾照考试行业就有4亿元的市场份额。

相对于易建强对未来的期望，已在驾校行业耕耘多年的经营者们则在艰难维持，寻求新的出路。

株洲河东的多所驾校里，记者均看到了停在训练场的空置教练车，一些车因为停摆时间过长，已经锈迹斑斑，轮胎泄气。

株洲市

株洲已有53家驾校，2000多辆教练车，市场竞争日趋激烈，大部分驾校招生不足……从2013年开始，我市就开始发布株洲市驾培行业投资风险预警，提示株洲驾培市场已供大于求，投资需谨慎。曾经的香饽饽，在近年过度无序扩张下，已变成了今天难啃的硬馒头。里面的人在艰难维持，而外面的人，迫切着想进入。

### 2 过利

交通局驾培科科长李文称，目前株洲驾校教练车的空车率大多在20%—30%，一些驾校的空车率甚至在50%。空车率蔓延在株洲每一所驾校中，一些老牌名气大的驾校也未能避免。

见到株洲时代驾校副校长陈海波时，他正抽着烟对着教练场上的十余台空置教练车发愁。市交通驾校校长钟建国也表示，驾校里已有几十台空置教练车。

钟建国认为，驾校教练车空置的最大原因，就是当前驾校的无序扩张，导致驾校的招生人数急速减少。

与此相对应的是，在经历了多年的报考人数大幅上涨后，株洲驾考人数在近两年已趋于稳定。

蛋糕就这么大，瓜分的人却越来越多。陈海波说，时代驾校的学员最高峰时达8000人，如今招生人数只有4000人，驾培市场早已从学员找上门报名时时代，转变为主动找学员的时代。

株洲有2000多台教练车，每台车每个月能完成8人的培训任务，每年株洲有18万学员的培训能力，而报考的人数已经稳定在10万人左右

易建强并非今年第一个想进入驾培行业分割蛋糕的人，在他之前已经有数名申请者。

即便是驾培经营稳赚不赔的年代，资本对其的青睐都没有如此疯狂。

李文称，过去很多年，株洲每年就新增了两三所驾校，去年达到了小高峰，有5所新建驾校，而今年才过去一个多月，就已经收到多个驾校开办申请。

事实上，驾校红利年代早已过去。株洲市驾培协会会长胡莹称，很多人的思维还停留在过去，去年株洲亏损驾校的数量占了将近一半，仅有少数能赚钱。

驾校大面积亏损情况从2015年就开始，这也被很多业内人士认为是株洲驾培转折点的一年。

胡莹认为，株洲驾培目前面临着严重的“产能过剩”。目前，株洲有2000多台教练车，每台车每个月能完成8人的培训任务，每年株洲有18万学员的培训能力，而报考的人数已经稳定在10万人左右。

### 3 价格战

价格战仅是驾校应对竞争的权宜之计，一旦时间久了就会容易导致资金链断，一些驾校甚至开出了2600元的低价

法律法规的欠缺导致了管理部门无法对驾培市场进行有效调控，还造成了一定的资源浪费。一名驾校校长称，文件要求驾校开办时各种教学车的数量，客货教练车的要求往往超过了实际需要。“市区学习客货车人很少，有一两辆就够了，为了达到建校要求，我只好购买了几台二手车扔在那里。”

目前株洲新增驾校大多是中小驾校，在缺乏品牌及抗风险能力的前提下，价格成了他们最有用的竞争。

钟建国认为，价格战仅是驾校应对竞争的权宜之计，一旦时间久了就会容易导致资金链断，一些驾校甚至开出了2600元的低价。李文称，“目前培训一个学员的成本大约在3000元左右，低于这个价钱根本无法盈利。”

因为无法盈利，驾校股东矛盾升级跑路的现象，株洲已有先例。陈海波称，其驾校实施3580元一费制，为了应对市场的竞争，已经四五年没有提价。各项支出却在直线上升，教练工资、油费、修理费都在上涨，我们这两年都在亏损。

### 4 挂靠

小驾校在对教练的监管上显得很无力。教练权力过大，在学车、报名的关键环节设卡，导致送礼、走后门等不正之风

在钟建国等众多业内人士看来，“挂靠教练”已成为驾培市场的管理无序、价格混乱的最大因素。

目前我市驾校大致有两种运营方式，一种为传统的带教工资制，驾校为教练员支付基本的底薪，学员由驾校向教练员分配。每培训成功一位学员，驾校再向教练员额外支付“计件”工资。我市仅有少数驾校采取这种方式。

还有一种是“挂靠教练”，驾校仅提供场地，教练员购买或承包教练车进入，并招生与经营，再按人头向驾校支付场地费、管理费。目前株洲大多数驾校均是采取挂靠经营模式，对于普通教练员而言，开办驾校存在资金门槛问题，挂靠则简单许多。

记者了解到，挂靠一般有两种情况，一是花钱买断一辆教练车若干年的经营权，挂靠在某驾校名下，每招收一名学员，教练需向驾校支付学员管理费；二是购置或承包一辆教练车，每招收一名

钟建国认为，驾校过低的收费只有两种可能，一种为了应对竞争，能撑多久是多久，最后资金链断跑路；一种是以低收费吸引学员报名，然后在学车、考试中设置门槛多次收费。

去年从某驾校毕业的学员陈丽对驾校一直不满，“学科目二前教练把我叫到没人的地方，说‘要想快点拿到驾照，还是要看你的表现’。”

为此，陈丽给了培训教练200元“好处费”。在学习科目二时，教练态度时好时坏。为缓和其心态，陈丽和几名同行学员经常买烟给教练。“全是好烟。只要烟递上去，他态度就会好得多。”

为尽快通过课程学习考取驾照，所有学员不得已每人又分批出了200元好处费，一些学员还凑钱送了一条价值400元的烟。没想到教练即刻通知可参加科目三学习。

多次收费也是株洲驾驶学员学习期间最反感的行为之一。李文称，我们收到最多的投诉就是合同及收费问题，合同属于工商部门管理，我们也无能为力。

目前，我市驾培市场有交通、工商、驾管所等部门协同管理，因为无法垂直管理，加大了一些问题的解决难度。

### 5 探索

学员向驾校支付2000元左右的人头费。

一位匿名的驾校校长称，每个教练员都是小老板，一所驾校其实是数十个小老板在经营。由于有过多“挂靠教练”，小驾校在对教练的监管上显得很无力。教练权力过大，在学车、报名的关键环节设卡，导致送礼、走后门等不正之风。

“挂靠教练”就如唐朝中后期不听皇室号令掌握大权的节度使。由于挂靠的驾校不再支付教练其他费用，教练员常常不受驾校管理，再加上驾校的利益驱动，一些驾校明知教练有违规操作，也默认这些做法，希望通过教练多收学员来提高驾校的经济效益。

这导致了驾校本身就无法规范经营管理，该匿名教练称，株洲驾校出现的众多管理、价格问题，均是由挂靠教练兴起。

一名驾校校长称，“我也知道驾校出现了很多的问题，但是却管不了，也不能管。”

如今在市场竞争激烈下，服务意识以及品牌缺乏的挂靠驾校，更难以寻觅生源。有心改善经营环境的驾校校长与挂靠教练员的矛盾升级甚至摊牌。

醴陵、茶陵等地的驾校率先组织起了驾校联盟，醴陵驾校联盟曾规定，醴陵范围内的驾校要把价格定在4000元以上，防止行业内低价恶性竞争

过度的扩张不仅扰乱了驾培市场，导致了资本浪费，土地资源也造成了很大损害。目前，株洲大多数驾校无固定用地，大部分为租用土地。驾校经营用地管理较严，农业、工业用地都不能挪用。李文称，“因为搬迁用地问题，目前株洲有七八所驾校面临着用地难题。”

不少驾校为了运营则以身试法。记者查阅发现，过去一两年就有多家驾校用地违法受到查处。

2016年2月，栗雨驾校涉嫌非法占用农用地罪，破坏耕地面积达到10亩以上。2016年11月，株洲大道旁金德工业园已废弃的仓库正被改造成驾校，经国土执法人员现场调查，该驾校未经批准，擅自改变天元区金德工业园壹号仓库范围土地用途修建驾校。2017年1月，菊塘组有一处耕地被擅自回填动土，欲租赁给某驾校而从中获利，经认定系非法占用土地行为，占地总面积达20000平方米。

陈海波称，希望出台更完善的法律法规，来规范株洲驾培市场行为，控制驾校无序扩张。

一些地方的驾校则在主动寻求新的出路，醴陵、茶陵等地的驾校率先组织起了驾校联盟，醴陵驾校联盟曾规定，醴陵范围内的驾校要把价格定在4000元以上，防止行业内低价恶性竞争。

这也导致了醴陵驾校收费普遍高于株洲市区。网上有学员认为，这是否涉嫌垄断竞争？

李文告诉记者，醴陵驾校联合是一种松散的联盟，更多的是对驾培市场生态环境的改善和自我保护。我们在预防行业垄断经营的同时，也提倡更合理的经营模式。

李文说，低进高出多次收费是目前学员投诉最多的，醴陵模式虽然贵了点，但是收费都是公开透明的，不会出现多次收费的情况。

这种松散的联盟并不牢靠，茶陵驾校经营曾采取过类似的模式，某些驾校面对生源诱惑，擅自降低收费，导致了茶陵驾培收费瞬间崩溃，一度从4000多元降低到两千元，低价价格战引发的多次收费又开始恶性循环。

李文说，“我们希望投资者理性进入驾培市场。大浪淘沙，市场竞争越来越残酷，驾校应该以优良服务打造自身品牌，才能在最后胜出。”

(本版采访 记者 赵露)

