

攀枝花市交通运输局

攀枝花市交通运输局 关于攀枝花市 2022 年上半年 机动车驾驶培训市场供求状况及 投资风险预警提示

为引导社会资金理性进入我市机动车驾驶员驾培市场，避免盲目投资和资源浪费，促进驾培市场良性发展，现发布我市 2022 年上半年机动车驾驶员培训市场供求信息 and 投资风险预警提示，供广大投资者和行业企业参考。

一、驾培行业总体情况

截至 2022 年 6 月底，全市共有机动车驾驶培训机构（以下简称驾校）19 所，其中：一级驾校 2 所，二级驾校 1 所，三级驾校 16 所，分校 1 所，分教练场 14 个。区域分布为：东区 7 所（另有分教练场 2 个）、西区 2 所（另有分教练场 2 个）、仁和区 4 所（另有分教练场 5 个）、盐边县 3 所（另有分教练场 4 个）、米易县 3 所（另有分校 1 所，分教练场 1 个），具体情况见下表。拥有各类教练车 733 辆（其中：使用 580 辆，

报停 153 辆，车辆闲置率 20.87%)，备案教练员 761 人，教练场面积 965.84 亩。驾校户均拥有教练场 50.83 亩，教练车 39 辆，教练员 40 人。

攀枝花市驾校区域分布情况

辖 区	驾校数量	驾校名称
东 区	7 所	攀枝花市园丁驾校、攀枝花市平安驾校、攀枝花市公交驾校、攀枝花市驾校、攀枝花市永福驾校、四川机电学院驾校、攀钢启运驾校
西 区	2 所	攀枝花市致远驾校、攀枝花市建工驾校
仁和区	4 所	攀枝花市吉祥驾校、攀枝花市三菱驾校、攀枝花市众诚驾校、攀枝花市咏安驾校
盐边县	3 所	盐边县路安驾校、盐边县旺达驾校、盐边县安顺摩托车驾校
米易县	3 所	米易县易安驾校、米易县新吉祥驾校、米易县天安驾校

2022 年上半年，随着公安部门不断加大摩托车交通违法行为整治力度，申办摩托车驾驶证的人员数量激增，全市开展摩托车驾驶培训的驾校数量也随之增多。盐边县渔门镇新成立了 1 所专门的摩托车驾驶培训驾校；西区 1 所二级驾校将主教练

场迁移至仁和区，降为三级驾校，并新增了摩托车驾驶培训业务；仁和区 1 所驾校扩大经营范围增加了摩托车驾驶培训业务。此外，东区 1 所驾校因小车教练场土地使用性质为耕地，被相关部门强制撤除；盐边县 1 所驾校分教练场因土地被征用已关停；米易县 1 所驾校经营许可未在 2021 年按期换证，被依法注销。

与 2021 年底相比，2022 年上半年全市驾校数量增加 1 所达到 19 所，其中开展摩托车驾驶培训的驾校数量增加了 3 所达到 8 所，教练车数量和备案教练员数量分别增加了 10.22%、7.33%，全市驾校教练场面积减少了 8.08%。

二、招生数量情况

根据四川省驾培监管平台数据统计，2022 年上半年，全市驾校招生数量为 16506 人次（其中：大中型客货车 682 人，小型汽车 9744 人，摩托车 6080 人），月均招生数量 2751 人次，同比上升了 70.87%。驾校摩托车招生数量上升较快，大中型客货车和小型汽车招生数量仍然处于较低水平。各县（区）招生数量分别为：东区 4299 人次、西区 580 人次、仁和区 6340 人次、盐边县 772 人次、米易县 4515 人次。

三、行业供给能力

分析驾培行业供给能力，首先要确定驾培机构年度最大培训能力。根据相关研究计算结果，以每台教练车年度最大培训

能力 68 人为基准，2022 年上半年我市驾培行业培训能力为 24922 人次（季度培训能力为 12461 人次），各县（区）半年培训能力和季度培训能力分别为：东区 10914 人次（季度培训能力为 5457 人次）、西区 1802 人次（季度培训能力为 901 人次）、仁和区 6902 人次（季度培训能力为 3451 人次）、盐边县 2346 人次（季度培训能力为 1173 人次）、米易县 2958 人次（季度培训能力为 1479 人次）。

产能利用率是反映某一行业供求状况、景气程度的最有代表性、最直接的指标。产能利用率计算公式为：

$$R = \frac{V_x}{V} \times 100\%$$

R: 产能利用率；V_x:实际培训人次；V: 最大培训能力人次

按照国内外相关行业实际经验，当产能利用率高于 60%时为合理状态，介于 50%到 60%之间为产能过剩，介于 40%到 50%之间为产能过剩较严重，介于 30%到 40%之间为产能过剩很严重，低于 30%为产能过剩极为严重。2022 年上半年，我市驾培行业摩托车驾驶培训的产能利用率达到 357.65%，但大中型客货车和小型汽车驾驶培训的产能利用率仅为 44.90%。由此可以看出，我市 2022 年上半年驾培市场大中型客货车和小型汽车驾驶培训的产能过剩严重，应当引起足够高的警惕。

四、投资风险预警模型及信息发布

为了使社会公众和投资人对我市驾培市场投资环境有一个

直观的认识，需要对投资风险预警信息的发布进行合理分级，不同颜色代表不同强度的投资风险预警信息。本预警模型将预警强度分为绿色状态（相对合理）、蓝色预警（产能过剩）、黄色预警（产能过剩较严重）、橙色预警（产能过剩很严重）、红色预警（产能过剩极为严重）五个级别，预警强度依次递增。全市 18 所驾校（不含盐边县安顺摩托车驾校）产能利用率与预警强度的总体对应关系见下表。

产能利用率与预警强度的总体对应关系

产能利用率	预警强度	涉及驾校数量
>60%	暂不发布预警	3 所
50%—60%	蓝色预警	5 所
40%—50%	黄色预警	5 所
30%—40%	橙色预警	1 所
<30%	红色预警	4 所

五、预警结果分析

根据预警模型，我市 2022 年上半年驾培行业大中型客货车和小型汽车驾驶培训的产能利用率为 44.90%，总体处于黄色预警区间。同时，根据各驾校 2022 年上半年培训数据及培训能力，得出各驾校 2022 年上半年驾培行业预警强度见下表，供各驾校和拟投资准入者参考。

各驾校 2022 年上半年驾培行业预警强度（不含摩托车驾驶培训）

驾校名称	产能利用率	预警强度	与 2021 年同比
米易县易安驾校	98.86%	暂不发布预警	↑6.87%
米易县新吉祥驾校	85.43%	暂不发布预警	↑19.11%
米易县天安驾校	61.47%	暂不发布预警	↑44.56%
攀枝花市咏安驾校	59.94%	蓝色预警	↑4.19%
攀枝花市平安驾校	56.94%	蓝色预警	↑18.13%
攀枝花市公交驾校	54.90%	蓝色预警	↑54.68%
攀枝花市众诚驾校	54.06%	蓝色预警	↑1.68%
攀钢启运驾校	52.35%	蓝色预警	↑50.88%
攀枝花市二菱驾校	47.98%	黄色预警	↓8.08%
盐边县路安驾校	47.85%	黄色预警	↑1.81%
攀枝花市致远驾校	47.24%	黄色预警	↓2.23%
攀枝花市吉祥驾校	45.03%	黄色预警	↓38.67%
盐边县旺达驾校	42.07%	黄色预警	↑4.91%
攀枝花市驾校	33.66%	橙色预警	↓8.25%
攀枝花市永福驾校	29.56%	红色预警	↑14.41%
攀枝花市园丁驾校	23.91%	红色预警	↓1.23%
四川机电学院驾校	21.44%	红色预警	↑2.65%
攀枝花市建工驾校	9.24%	红色预警	↓2.79%

2022年上半年，我市驾培行业大中型客货车和小型汽车驾驶培训投资预警强度达到黄色预警状态。全市19所驾校中，除盐边县安顺摩托车驾校为2022年5月16日新备案驾校外，有15所驾校达到不同等级预警状态，仅有3所驾校暂不发布预警，与2021年同比持平；5所驾校达到蓝色预警状态，5所驾校达到黄色预警状态，与2021年同比均分别增长了66.67%；1所驾校达到橙色预警状态，4所驾校达到红色预警状态，与2021年同比分别减少了50%和42.86%。

综上，充分说明我市驾培行业大中型客货车和小型汽车驾驶培训已经达到产能过剩较严重的阶段，全市约55.10%的培训资源被闲置浪费，行业风险进一步加剧。

六、市场风险分析

通过市场摸底、明察暗访、分析研判，目前我市驾培市场存在以下5方面的问题。

（一）市场全面开放，行业竞争加剧。随着国家“放管服”改革的深入推进，驾校资格条件从2021年由许可制改为了备案制，驾培市场从之前的相对封闭、竞争不充分转化为当前全面开放、竞争激烈的市场环境，从所谓的“暴利”经营蜕变至现在的“微利”经营，甚至是亏损经营。加之当前驾校培训收费实行市场调节价，在生存压力等因素的驱动下，驾校之间互打“价格战”，学驾价格明显下降，导致驾培市场竞争愈加激烈。

（二）供求关系失衡，教学资源闲置。近几年，随着学驾人口红利的消失和学驾存量逐步消化，大部分驾校招生量呈逐年下滑趋势，驾培市场长期处于供大于求、招生不足、教练员待岗转岗、教练车报停闲置、教练场利用率低的局面。部分驾校为减少经营成本支出，根据市场实际，主动降低驾校级别、缩减培训规模或减少教学车辆，出现了三级驾校数量逐步增加，一级和二级驾校数量递减的现象。

（三）投资成本增加，回收周期较长。按照两项驾培新国家标准要求估算，在我市筹建1所一级驾校投资规模在3000万元以上，二级驾校在800万元以上，三级驾校在500万元以上。同时在经营中还要产生车辆折旧、场地设施折旧、工作人员工资、办公等各种费用支出。新申办驾校的投资成本高，利润空间小，盈利能力不强，投资成本回收期将不低于10年以上，且训练车辆的损耗程度严重，还需不断增加后续投入，加之驾培市场生源的不确定性和油价上涨等因素，驾校经营培训成本逐年递增，利润空间和投资回报率反向递减。

（四）疫情影响严重，生存压力增大。当前，受疫情之后对经济带来的冲击，大部分家庭因疫情影响无收入或者收入减少，导致购买力和学车意愿下降，消费信心不足，驾校预期招生量与往年同期比较大幅下降，驾培需求总量和学车消费被迫延迟，造成驾培行业经营更加艰难。

（五）分支机构伴生，影响公平竞争。据统计，因历史原因，目前我市有分校 1 所、分教练场 14 个。驾校分支机构年均招生量约 7000 余人，约占全市驾校年均总招收学员总数的 1/3，导致没有分支机构的驾校或主校生源大幅减少，我市还将持续存在驾校分支机构与主校并存的局面。为落实企业安全管理主体责任，按照驾驶员培训机构应具有独立的企业法人资格要求，各驾校分支机构的场地面积等条件符合三级以上驾驶员培训机构要求的，可以独立出来成为独立企业法人；达不到三级以上驾驶员培训机构标准的，应依法取缔。

七、市场投资建议

综上，为促进驾培市场健康、稳定、有序发展，现对全市各驾校和拟投资准入者提出以下提示建议。

一是认清形势，提优服务。目前，受国家“放管服”改革、疫情和经济下滑等多重因素影响，驾培行业发展不确定因素和不可预见性有所增加，加上整个驾培市场供给能力严重过剩、学车需求下滑、竞争加剧、投资风险加大等情况，现有驾校应转变经营理念，修炼“内功”，强化管理，积极推行计时培训计时收费、先培训后付费等服务措施，不断提升培训服务品质，规范自身经营行为，自觉遵守和维护行业秩序，打造自己的特色品牌，以良好的口碑赢得市场空间。

二是优化组合，节约产能。在当前驾培市场产能严重过剩

的情况下，同一行政区域内有条件的驾校，可考虑以股份制等形式进行整合或兼并重组，成立具备独立企业法人资格的驾校，施行集约化经营，有效提高教练场地、教练车的利用率，避免不必要的经营支出和资源闲置浪费。

三是综合评估，理性投资。拟投资申办驾校或扩大经营规模的投资者，要密切关注行业动态，充分调研我市驾培市场现状，客观评估自身经营管理能力，全面论证投资前景，准确分析预测投资回报和风险，理性思考，慎重决策、谨慎发展，避免出现不必要的投资风险。

攀枝花市交通运输局
2022年7月11日

