

# 广东省道路运输协会

---

## 关于广东省驾培市场经济运行分析与预警 信息发布的报告

省道路运输事务中心：

受贵中心委托，我会成立项目专家组通过数据建模、组织调研、研究形成《广东省驾培市场经济运行分析与预警信息发布》（详见附件），旨在建议驾培机构经营者以及拟投资驾培行业的投资者综合评判相关风险因素认真做好可行性调查和风险评估，谨慎分析市场走向，避免盲目投资，有效降低经营风险。

专此报告。

附件：广东省驾培市场经济运行分析与预警信息发布



（联系人：吕家祺，联系电话：020-37635099，13580534132）

---

# 广东省驾培市场 2020 年上半年经济运行分析与 预警信息发布

为深入贯彻落实国务院和省政府关于推进机动车驾驶培训考试制度改革的部署，结合省交通运输厅、省公安厅印发了《关于进一步完善机动车驾驶培训监管机制的通知》（粤交〔2020〕3 号）相关要求，进一步完善机动车驾驶培训监管机制，维持良好的驾驶培训秩序，促进我省机动车驾驶培训行业健康稳定发展，省道路运输事务中心牵头，行业协会通过数据建模、组织调研、研究形成本报告。从我省驾培市场供需信息分析看出，广东省驾培行业整体产能过剩，供大于求，市场竞争非常激烈。基于我省驾培市场的现状，建议驾培机构经营者以及拟投资驾培行业的投资者综合评判相关风险因素认真做好可行性调查和风险评估，谨慎分析市场走向，避免盲目投资，有效降低经营风险。

## 一、我省驾培机构情况

广东省 21 个地市的数据统计显示，截至 2020 年 6 月，广东省共有驾培机构 1,274 家，备案教练车总量 81,430 台，教练员 95,322 人，全省上半年招录学员 1,246,191 人，驾培机构户均教练车数量为 63.9 台/户，车均学员人数 15.3 人/车。

## 二、广东省驾培产业供给能力分析

分析广东省驾培产业供给能力，首先要确定驾培机构年度最大培训能力。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,近 10 年间广东省年度最大培训能力变动情况如图 1 所示。

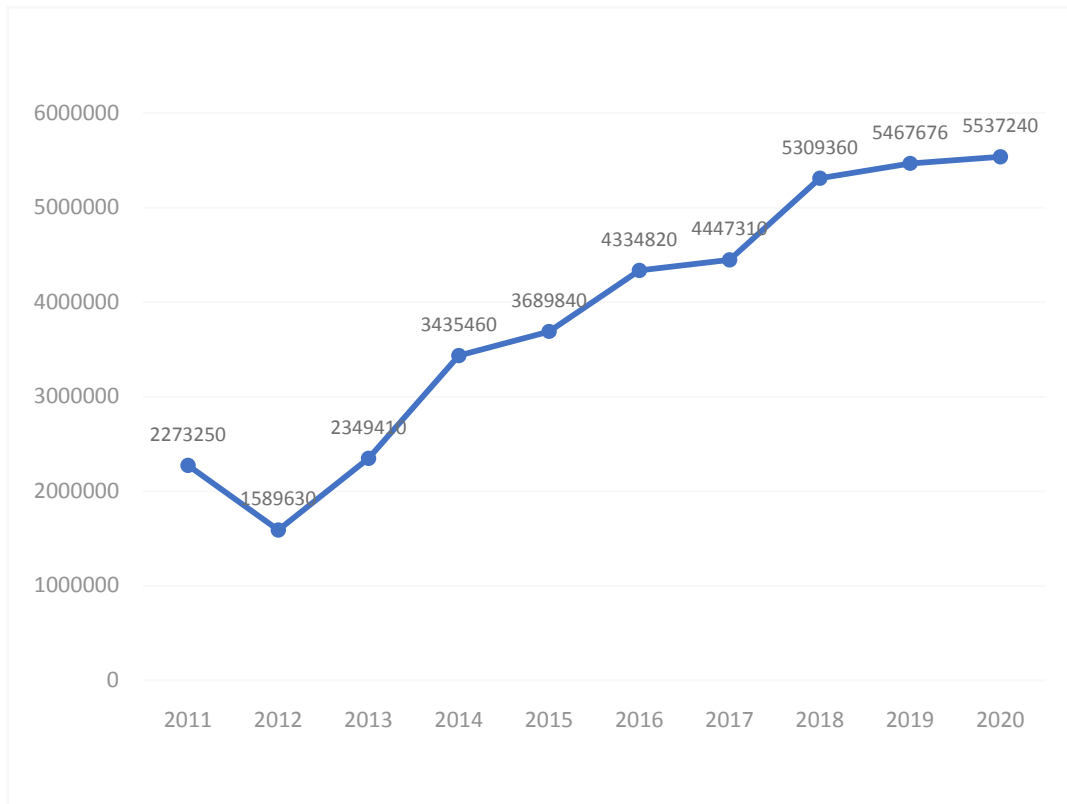


图 1 近 10 年间广东省年度最大培训能力变动情况

### 三、广东省驾培产业需求能力分析

经统计发现,广东省近 10 年来,每年招录学员约 250 万左右(具体详见图 2)。其中,2019 年,驾培机构年招录学员 283 万人,比 2018 年多出 31 万人次。原因在于,2019 年省交通运输厅、公安厅平台对接,实施学时共享。省交通运输厅进一步加强驾驶培训联合监管工作等一系列政策因素,使得学员存量得到提前释放,潜在学员提前报名学车意欲较强。2020 年上半年受“新冠肺炎”疫情影响,1-3 月招生量有所影响,但自 4、5 月复工复产以来,驾培机构招生报名人数逐步恢复正常,并超过同期水平,截至 2020 年 6 月 30 日,共招录学员

1,246,191 人。

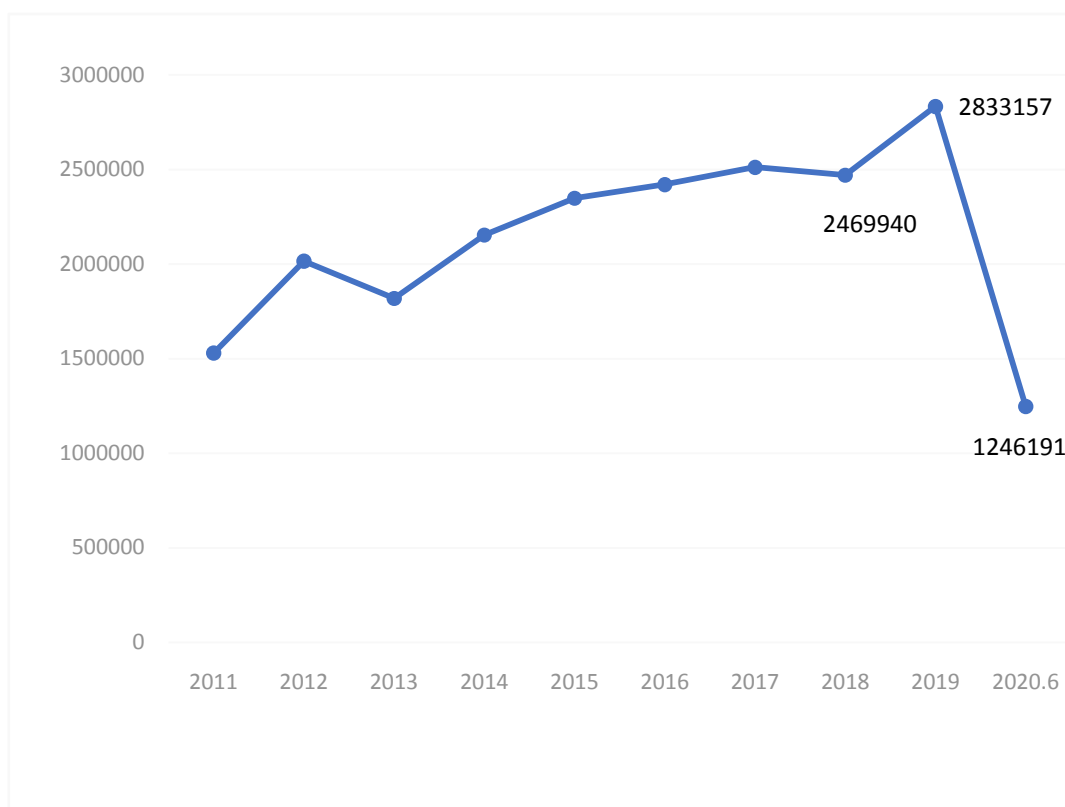


图 2 广东省 2011 年~2020 年 6 月驾培机构年培训人次情况

#### 四、广东省驾培行业产能利用率分析

产能利用率是反映某一行业供求状况、景气程度和盈利情况的最有代表性、最直接的指标。以产能利用率为指标，结合图 1、图 2，计算得出广东省 2010 年以来的驾培市场产能利用率变动情况(图 3)。公式如下：

$$R = \frac{V_x}{V}$$

R: 产能利用率

$V_x$ : 当地实际培训人次

V: 当地最大培训能力人次

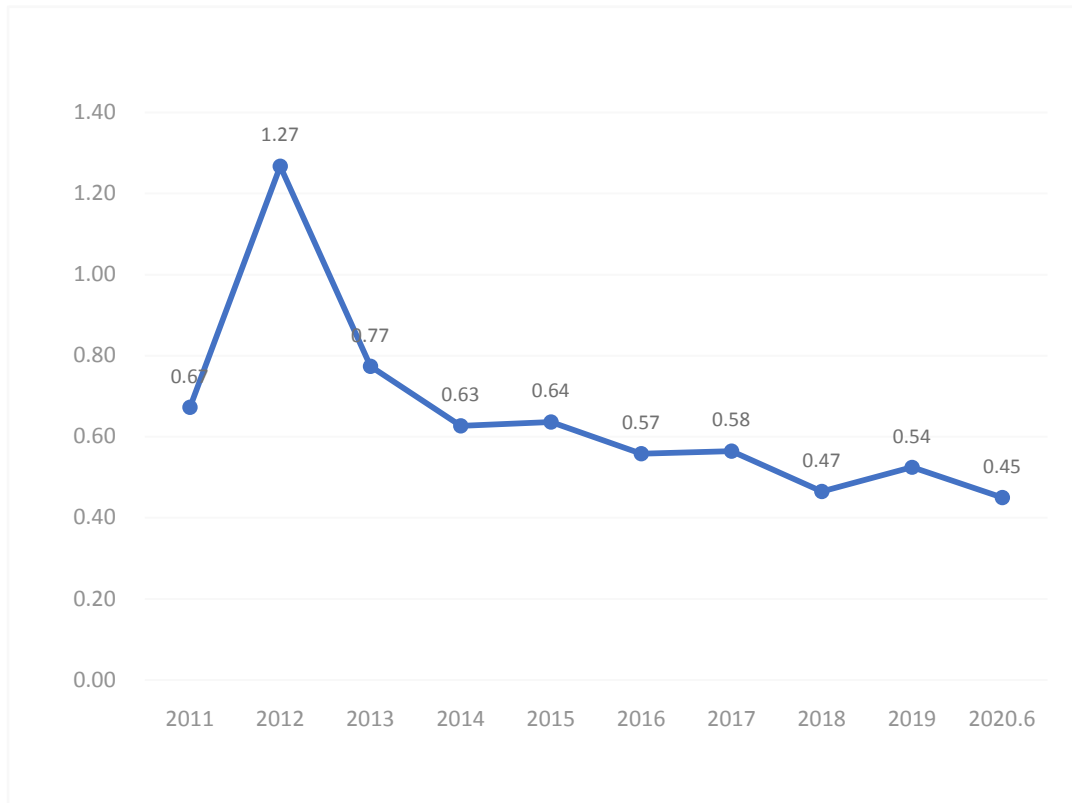


图3 广东省 2011 年以来的产能利用率变动情况

按照国内外相关行业的实际经验，当产能利用率高于 0.6 时为合理状态，介于 0.5-0.6 为产能过剩，介于 0.4-0.5 为产能过剩较严重；介于 0.3-0.4 为产能过剩很严重；少于 0.3 为产能过剩非常严重。

## 五、驾培市场投资风险预警模型指标的确定及计算公式

为了准确的确定驾培市场预警信息的发布时间窗口以及发布内容，现建立广东省驾培市场投资预警模型并计算分析了广东省小型汽车预警阈值和对应关系。本预警模型以 AHP 模型（层次分析法）为基础，借鉴交通安全审计技术中审计表格的形式建立预警模型，最终形成动态的预警结果，配合对应的预警机制方便各地市参考使用。

预警模型是根据以行业数据为基础，结合各地市部分驾校调研为

参考，加以广东省统计年鉴数据作为辅助，结合广东省驾培市场布局的实际情况，将预警模型分为目标层、一级指标层、二级指标层三个层次，并在预警指标中给予了初始权重值，此权重值为通用权重，在实践过程中可以根据实际情况及政策倾向进行动态调节。经过上述步骤，以小型汽车驾培市场投资为例，计算得到的具体结果见表 1。

表 1 广东省小型汽车驾培市场投资预警指标及权重

目标层	一级指标层	二级指标层	
		评价内容	说明
对驾培市场投资预警的结果 G	(60%) 供需因素 $S_a^n$	(30%) 市场供给量变化 $S_a^1$	与上一年度的差值
		(30%) 市场需求量变化 $S_a^2$	
		(40%) 产能利用率 $S_a^3$	供给和需求的比值
	(40%) 成本因素 $S_b^n$	(50%) 地价波动 $S_b^1$	商业用地平均价格
		(40%) 用人成本波动 $S_b^2$	教练员平均工资
		(10%) 车辆成本波动 $S_b^3$	教练车平均价格、油价

根据相关资料，对驾培市场投资预警的结果 G 的计算公式如下：

$$G_c = (T_g \times S_{ac}^n + (1 - T_g) S_{bc}^n) \times ZC_c$$

注：其中 G 代表最终评估结果；c 代表车型，包括客车、货车和小汽车三类； $T_g$  代表供需因素的权重系数，初始可按 60% 取值，根据实际情况动态调整， $(1 - T_g)$  代表成本因素的权重系数，根据实际情况动

态调整；ZC 代表政策因素影响。

公式解释：预警结果 G 的取值范围为[0,1]，当  $G \in [0,0.2)$ ，表明市场风险巨大；当  $G \in [0.2,0.4)$ 表明市场风险很大； $G \in [0.4,0.6)$ 表明市场风险较大；当  $G \in [0.6,0.8)$ 表明市场风险较小；当  $G \in [0.8,1.0]$ 表明市场无风险。c 代表车型，但本报告中 c 特指小汽车，即本报告研究的是小汽车驾培市场投资预警结果。ZC 代表政策因素影响，取值[0,1]，值越大表明政策要求越宽松。 $S_{ac}^n$  代表供需因素，取值[0,1]，值越大说明供需因素对进入市场越有利。 $S_{bc}^n$  代表成本因素，取值[0,1]，值越大说明成本因素对进入市场越有利。

2019 年计算结果为： $G_c=0.468$

## 六、广东省 2020 年上半年驾培市场投资预警强度分级和投资风险预警结果

为了使社会公众和投资人对驾驶员培训市场投资环境有一个直观的认识，需要对投资预警信息的发布进行合理分级，不同颜色表征不同强度的投资预警信息。本预警模型将预警强度分为蓝、黄、橙、红四个级别，强度依次递增，强度和预警颜色对应关系见表 2，产能利用率对应预警强度不同时，按较高强度预警分级。

表 2 驾培市场投资预警强度分级表

指标内容	评价标准	预警强度
产能利用率	大于 0.6	暂不发布预警
	0.5-0.6	蓝色预警
	0.4-0.5	黄色预警
	0.3-0.4	橙色预警

	小于 0.3	红色预警
G 值范围	[0,0.2]	红色预警
	[0.2,0.4]	橙色预警
	[0.4,0.6]	黄色预警
	[0.6,0.8]	蓝色预警
	[0.8,1.0]	暂不发布预警

因此，根据评价标准，广东省驾驶培训行业投资风险预警结果如下：2020 年上半年广东省驾培行业产能利用率为 0.45，处于黄色预警区间，表明市场风险较大。另外，2019 年的 G 值为 0.468，处于黄色预警区间，同样表明市场风险较大。

此外，结合各地市 2020 年上半年所招录的新学员数量以及最大培训能力，计算得出的产能利用率作为各地驾驶培训行业投资风险预警结果，如表 3：

表 3 2020 年上半年广东省各地市驾驶培训行业投资风险预警结果

地市	产能利用率	预警强度
汕尾	83.70%	暂不发布预警
汕头	81.92%	暂不发布预警
清远	63.01%	暂不发布预警
惠州	61.09%	暂不发布预警
深圳	58.09%	蓝色预警
东莞	54.60%	蓝色预警



湛江	54.28%	蓝色预警
阳江	53.51%	蓝色预警
茂名	47.20%	黄色预警
潮州	47.19%	黄色预警
肇庆	46.93%	黄色预警
揭阳	46.44%	黄色预警
江门	45.06%	黄色预警
梅州	41.46%	黄色预警
韶关	38.93%	橙色预警
广州	35.79%	橙色预警
珠海	34.19%	橙色预警
河源	32.23%	橙色预警
佛山	32.12%	橙色预警
云浮	29.15%	橙色预警
中山	24.35%	红色预警

## 七、广东省驾培市场投资风险预警结果分析

广东省驾培市场经过多年的发展，驾培机构数量近年来得到了大幅增加，供给能力不断积累，行业内出现了培训供给能力明显大于需求的现象。考虑到国家进一步开放驾培市场、投资经营成本的变化趋势以及相关政策法规的调整等因素，未来广东省驾培行业的投资风险还会进一步升高。因此，对于已经进入或是想要进入驾培行业的投资

者，应综合考虑以下风险因素，转变经营理念或投资理念。

### **（一）学驾群体存量逐渐消化**

广东省驾培市场经过多年的发展，增长较为平稳。这说明一方面，驾培市场经过了多年发展，广东省以前的学驾群体存量逐渐被消化，学车主力人群由原来的学驾群体存量逐渐转变为 18 周岁的适龄青年；另一方面，国家实行的生育政策和广东省人口增长率的下降也降低了目前适龄学车人口数量，降低了广东省未来的驾培市场需求。因此，预计广东省未来学车人数的变化趋势将会与广东省人口增长趋势基本保持一致，且不会大幅波动，甚至会出现少量下滑。

### **（二）投资和经营成本升高**

国家标准《机动车驾驶员培训机构资格条件》（GB/T 30340-2013）和《机动车驾驶员培训教练场技术要求》（GB/T 30341-2013）对驾培机构的教练场地、教学设施设备以及教学人员配备等方面进行了规范。此外，《机动车驾驶员培训管理规定》（交通运输部令 2016 年第 51 号）明确，驾培机构用于学员训练的教练场地需要取得合法有效的土地手续，申请从事机动车驾驶员培训经营需提交教练场地使用权证明或产权证明及复印件，需要注意的是驾培机构的土地手续不合法，将会面临教练场地被拆除、恢复原状并罚款等处罚风险。以上文件规范了驾培行业经营行为的同时，也提升了驾培机构在土地购置、教学场地设施和教学车辆购置和维护、燃料消耗、员工工资等方面的投资和经营成本，从而拉长了投资者的投资回收期，降低了投资回报

率，相应的增加了投资风险。因此，土地依然是制约驾培行业发展的重要因素。

### （三）行业竞争加剧

对广东省各地市驾培市场的供需分析发现，各地驾培市场的培训能力供给明显大于需求，一些地市的驾培机构为了争夺生源，采取价格战的策略，竞相压低招生费用，供需失衡加剧了行业之间的竞争。调查数据显示，广东省目前很多地市多年来平均学驾招生费用并未增长，部分地方甚至出现了下降。学员学驾费用的降低大幅压低了驾培机构的收入，导致其利润减少，经营困难。考虑到国家将进一步开放驾培市场，驾培机构的数量将会增加，从而会使行业竞争更加激烈，驾培机构的投资风险将会更高。可以预见，在两厅学时对接顺利走上正轨后，广东省驾驶培训的费用会因为驾培机构培训成本的上升而有所提高，但这一提高是基于按照学时培训而产生的，并不是利润的提高，驾培行业整体利润率依然较低。

## 八、投资风险警示

在目前全省驾培市场产能过剩、培训能力富余而生源下降、驾培机构投资回报率逐步降低、行业变革迅猛的环境下，建议拟投资驾培机构和拟新增培训能力的机构和个人，密切关注行业信息和动态，充分考察驾培市场情况，认清现实，不能过于乐观地估计驾培市场行情；客观评估自身的管理服务能力，准确测算投资回报和风险；严密

论证投资的可行性，慎重决策，风险自担，切忌盲目投资，避免造成投资损失。