

近日，海南省道路运输局下发《关于进一步规范机动车驾驶员培训经营许可工作的通知》，决定全面放开机动车驾驶员培训经营许可。

根据《通知》精神，机动车驾驶员培训经营许可由“先证后照”改为“先照后证”，由前置审批改为后置审批，市县道路运输管理机构不应再对申请从事驾驶员培训经营服务的主体进行筹建核准，而是严格按照《中华人民共和国道路运输条例》《机动车驾驶员培训机构资格条件》《机动车驾驶员培训教练场技术要求》，对申请主体及资格条件进行审查核验，符合许可条件的应给予行政许可。

通俗地说，只要符合《中华人民共和国道路运输条例》及“新国标”等要求的任何实体，都可以投资建驾校。这意味着我省驾培市场将全面放开，向社会投资敞开大门。

省道路运输局局长周明表示，此前申办驾校要先向市县交通部门提出申请，部门批复后方可筹建。新规实施后，将不用提出申请可直接筹建，筹建完成后经审核验收就可获得经营许可证。

驾培市场关系着源源不断的驾考大军。这一驾培市场全面放开的新政刚出台便引起多方关注，有业内人士称，这个政策有利于打破现有行业“垄断”，让驾校在竞争中拼服务拼质量。



驾培市场放开后，服务质量高的驾校才能赢得学员的青睐。本报记者 李关平 摄

驾培市场敞开大门 驾考能否走出困境？

■ 本报记者 李关平 实习生 许钰

报名

报考通道单一 跨地报考受限

周先生原来是一家企业的副总，在职期间单位配车配司机，很少自己开车，以至于驾照过期3年后他才注意到。

到交警部门咨询重新申请驾照一事，周先生困惑了：他必须走和新学员一样的程序，到驾校报考学车。“我考取过驾照，也有多年驾龄，只是近年开车少有些生疏，找个练车场稍加练习就可以，结果却需要跟新学员缴纳一样的学费，太不公平。”周先生说，将驾培与驾考捆绑在一起，驾校成为驾考的唯一通道，垄断了驾考渠道。

跨市县报考的限制，特别是大车学员跨地区报考的“大门”一直紧闭，这也是当前驾考难以突破的障碍。譬如，定安户籍居民不能在海口报考大车驾照，只能选择琼北车管所下辖的市县内驾校报考。

“当前大车司机严重短缺，比如海汽东方站数辆大巴车在当地找不到客车司机，只能调往其他市县使用。”海星驾校负责人说。

这家以“一级”标准建设的驾校即将开业，是由海汽投资控股有限公司投资、省交通高级技工学校筹建和经营的国有企业，是全省目前培训车型最齐全的驾

校之一，包括客车、货车、小汽车等车型，希望能为全省培养驾驶员，特别是全省紧俏的大客车驾驶员，但是因为注册地在海口，无法跨区域招生，不能为全省培养驾驶员。而海口户籍学员培养出来后，一般不愿意远离家庭到市县工作。

业内人士认为，全省原有一级驾校13家，如今加上海星驾校，如果不放开区域限制，将不利于竞争发展。

小车学员跨区域报考驾照同样有限制。据记者调查，虽然非本地户籍的小车学员持有《暂住证》或《居住证》，可在居住地报考驾照，即定安户籍居民，在海口持有暂住证可以报考海口的驾校，但交警部门有一定的名额限制。

收费

项目五花八门，教练“吃拿卡要”

在三亚工作的黄小姐因为在外跑业务，急于考取C2小车驾照，但是近半个月的驾考之路让她很闹心。

“报名时说得好好的，交了钱后，逐渐有上当的感觉，终于理解‘过来人’为什么说考个驾照没有1万元考不下来。”黄小姐说。

7月中旬，黄小姐在三亚精挑细选了一家驾校，普通班价格3800元，VIP班价格6800元。区别就是，前者按照指定时间学车，一次20分钟；后者上班期间随到随学，一次40分钟。工作忙又时间不规律的黄小姐咬咬牙报了VIP班。

然而，半个月不到，闹心事不断出现。下午4点黄小姐去练车，被告知教练下班了！“当时一听头就炸了，4点钟怎么就下班了？”原来，教练上班时间是上午

8点至下午3点，下班后如果要请教练培训，需额外再交每小时100元的培训费。

接着，问题又来了，黄小姐被告知，一旦通过科目一考试后，一个月内必须参加科目二场地考试，如果提前考过，学费不会多退一分，但是超过一个月考试不通过，再练车就需要再交钱。这一点普通班和VIP班一样。

“这是一刀切的做法，太不公平了！”黄小姐质疑，如果一个人能够10天考试通过科目二，为什么还必须缴纳一个月的学费？

“这些不合理的规定很多，但对于学员来说只能忍气吞声，因为你还必须通过驾校才能到交警驾管部门报名考试呢。”采访中黄小姐一再叮嘱记者，不能透

露其姓名和驾校名称，担心得罪驾校。

根据我省物价部门的规定，驾校培训费实行政府定价，黄小姐报考的“C2小车驾照”，收费应该是多少呢？3000元！且规定下降不超过20%，不能上浮；另外，再加510元缴纳给交警部门的考试费用，共计3510元。

政府定价与政府指导价不同，是不能向上浮动的。但是记者调查发现，多数驾校巧立名目，收费往往比这个标准高。即使照办，甚至以更低的价格收费，但是学员一旦报名，一些驾校或教练挖空心思收钱。

定安的曾先生日前刚刚领取了小车驾照，明着交费3400元，私下还花了不下4000元。曾先生告诉记者，正常教学教练漫不经心，请教练开“小灶”每小时120元；去练车还要经常给教练买烟；为了提高通过率，定期参加测试，测一次交50元，教练说收钱聚餐，8个人每人100元，却是在大排档吃，且只有5菜一汤……总之名目众多，学员只能忍痛挨宰。

驶人考场接连改造，影响了驾驶人考试，是积压的又一个原因。比如海口市至今仍没有大车考场，小车考场也只有1个。

记者从海口市驾培协会获悉，暑假是驾培行业的旺季，但近两年来报名学车的人数正在下降，预计海口今年暑假每月报考人数2000多人，约是2012年的一半。海口市驾培协会调查发现，学员积压，驾考过期拉长，很多人特别是学生，耗不起这个时间干脆就不报名了。

据了解，海口目前有20家驾校，平均一家驾校一个月大约有一次集中考试的机会，也就是说，如果一个学员科目二没通过，需要补考就要等下个月，而根据公安部规定，这个等待期应为10天。

考试

考场少学员多 考生积压超10万

在海口工作的“90后”张先生与另外3位同事，日前打算到驾校报名学车。他们走访海口多家驾校均被告知，考生积压太多，现在报名科目一考试估计要排到年底了。张先生笑着说：“感觉比公务员考试还热门”。

考生积压？记者从驾培部门获悉，全省积压考生目前超10万人，特别是海口地区，积压的科目二和科目三考生人数有六七万之多。

积压原因？交警部门表示，近年来，面对交通事故高发的势头，公安部加强源头管控，特别是驾驶员管理，2010年、2013年接连出台新规定，严格驾驶证

申请和考试，驾考“门槛”不断提高，海南目前科目二、科目三均实现电子化评判，由于一些驾校培训跟不上，不少学员难以适应新规，考试通过率有所降低。

一位驾校校长向记者现场演算：100人参加驾考，科目一通过率80%，科目二50%，科目三60%，科目四90%，仅约21人能通过，剩下79人需要回炉等待下个月。“这就像滚雪球，越滚越大，积压越来越多。”这位校长说。

通过率降低仅是原因之一。一些驾校负责人还向记者反映，由于驾考新规出台时间间隔短，我省驾

场地

练车场大多姓“黑” 驾培机构多未达标

7月15日，海口市交通港航综合执法支队在海甸岛、琼州大道、国贸等地查处了多处“麻雀”练车场，经调查，这些练车场属非法运转。其中，群众反映，国贸文华东路的一家“麻雀”练车场已经存在多年，开开停停多次，执法部门也查处多次。

这类练车场生存的空间何在？海口市交通局驾培办负责人黄炜向记者道出隐情。此类练车场往往挂靠某个驾校，私自招收学员，聘请教练，有些甚至没有《教练证》也上岗，一些学员图方便离城区近也到此地练车。而对于一些驾校来说，也能从中“抽成”。

经过许可的训练场地又如何呢？据了解，今年1月12日至3月19日，省道路运输局对全省驾培机构贯彻落实新国标情况进行了查验，结果发现多数驾培机构未能达标。

“驾培机构新国标是2013年12月发布实施的。新国标要求比较高，目前我省73家驾培机构还存在某些项目难以达标，特别是训练场地的硬化问题。”省

道路运输局驾培维修科科长卓伟民告诉海南日报记者，新国标要求训练场培训项目全部硬化，但，目前多数驾培机构用地是不允许硬化的。

这就牵扯出当前驾培机构用地的尴尬。2001年之前，原交通部的规章中并没有明确要求硬化，我省驾校考虑土地成本，均是在城市周边租用农民的闲置土地、荒地建设训练场地，且一租就是几十年。2001年后，我省驾培机构按行业标准的要求硬化训练场地。截至目前，我省驾培机构的训练场地还没有纳入政府整体规划，农民的闲置、荒地若按新国标的要求进行硬化，意味着影响和改变土地使用性质，将被国土、规划等部门强行拆除。

按要求建设则不合法，不按要求建设则出局，不少驾培机构正面临两难的选择。卓伟民告诉记者，对不达标的驾校，省道路运输局今年9月1日起将下发整改通知书，并停止其科目一结业。下发第二次整改通知书仍不合格的，责成属地运管机构撤销其行政许可。



练车场上正在培训的小车学员。
本报记者 李关平 摄

乐观

竞争激烈择优选择

《关于进一步规范机动车驾驶员培训经营许可工作的通知》一出，网络上有网民直呼“驾校放开啦，人人可办驾校”。不少网民表示，选择多了，驾校就要相互竞争，谁服务好、培训能力强、口碑好，学员自然就选择它了；服务差、培训能力低、负面消息多的驾校，恐怕要关门了。

去年11月领到驾照的小周，提起驾考经历至今仍“咬牙切齿”——教练凶巴巴的，要经常买烟送饮料“哄着”；想考试等了一个月排不上甚至被暗示交“好处费”就能排快点；经常收钱说聚餐，却是中饱私囊……小周的经历，不难找到吐槽的同类。

记者调查发现，对驾驶员培训不满意的学员中，绝大部分认为，驾培市场的“潜规则”，与其长期以来相对垄断的市场地位相关，因为批多少驾校，某种程度上说不由市场决定。

前置审批许可，即对申请从事驾驶员培训经营服务的主体进行筹建核准，就像计划经济时代的一张“路条”，没有“路条”办驾校就无从谈起，而批多少张“路条”，政府说了算。如今不需要“路条”了，有能力办驾校的人只要按标准建设驾校，就能获得审批。

这将吸引越来越多的人办驾校，在“汽车社会人人有驾照”的潮流中分得一杯羹。而只要有竞争就会出现优胜劣汰，服务质量高的驾校才能赢得学员的青睐，互惠互利，形成市场的良性发展。

谨慎

障碍重重仍需破解

不过，一些驾培行业人士在承认“亚历山大”的同时，对“放开驾校”能破除学员考取驾照之路的障碍持谨慎态度。

“驾校增多了，竞争更加激烈，更多人来分‘蛋糕’了，经营压力必然增大。”业内人士说，“放开驾校”必然对驾培市场形成冲击，具有积极的意义。但是能否推动破除行业障碍，形成良性的发展，需持谨慎态度。

这位不愿意透露姓名的业内人士坦言，一些学员从报名参加驾驶员培训到考试取得驾照，整个过程的种种“不顺”，不是一个“放开驾校”就能釜底抽薪。这涉及到学费定价、驾考模式、教练员管理、土地政策等多个“症结”问题亟待化解，要打破僵局尚需时日和相应领域的改革，短时间内难有大变化。因此，“放开驾校”对于贸然闯入驾培领域投资者也是一种风险。

将于近期开业的海星驾校，如果算上105亩土地成本，投资将突破1亿元，然而，校方表示成本回收之路漫漫。

新政下的新愿景

市民考驾照，只需要到银行办理一张IC卡，充值后通过网络平台选择驾校和预约教练，学完一个课时刷卡支付相应课时费用。如果对教练不满意，可以投诉并进入网络评分，下一个课时选择其他教练。教学质量差、口碑差的教练，课时费自然低，甚至没有学员“点课”，广受好评的教练则供不应求，价格自然“物有所值”。

这听上去很美好，然而距离现实还有一段路要走。

多位从事多年驾培行业的企业负责人、市县交通驾培管理部门负责人及行业协会人士在接受本报记者采访时，不约而同地结合目前部分省份的驾培改革，对未来驾培行业发展描绘了一幅新的景象，主题只有一个，即驾校价格让市场说了算，让消费者在公开透明的环境下选择。而在驾考越来越严格的背景下，只要学员觉得自己具备通过考试的能力，即可自己直接向交警部门报考，通过考试就能取得驾照。练车时间长短，学员说的算；能否取得驾照，考试成绩说的算。

5个方面待突破

业内人士认为，要实现这样的愿望，需要以下几个方面进行探索改革——

开放驾培费用的政府定价，实施政府指导价格。让价格由市场说了算，政府就不能将价格“捆上手脚”，学员择优选择驾校服务、选教练授课技能，自愿付费。

自由预约驾校和教练。目前各驾校在一个驾考周期内，学员不能自由流动。而实施学员预约购买驾校教练课时，驾校提供场地、车辆等后勤服务，能满足驾培行业多样化、个性化、差异化的消费需求，是与时俱进在驾驶员培训行业的集中体现。

学员直接预约报考。学员可以自由流动后，通过驾校报考驾照，不再是唯一途径，学员既可以选择通过驾校报考，也可以自己申请预约报名考试，根据交警部门要求定时定点考试。

研究使用社会化考场。当前积压考生多，又存在考场不足情况，如果放开报考模式，学员自由报考，在一段时间内或对考场承载力提出更高要求。这需要交警部门转变职能，整合社会资源，增加考试场地和考试场次，提高驾考的供给能力，既消化往期压考学员，又合理安排近期学员。

目前，浙江、上海等地均陆续使用社会化考场。所谓“社会化考场”，是和个人和企业机构投资按照国家标准建设的考场，平时可作为练习场，交管部门随时可以连接监管系统后作为考场使用，向业主支付一定的征用费用。

驾培场地，应纳入城市规划明确用地性质。如果按照纯粹商业用地，驾校以高额代价获得土地使用权后，容易转投资盈利更高的行业。政府应该明确驾培用地的性质，并有相应的规划，引导其有序健康发展。

减少“应试”仍需变革

驾培、驾考的根本目的，就是培养一名合格的驾驶人。海口市驾培协会会长陈文杰告诉海南日报记者，公安部2010年、2013年两个驾考新规，不断增加驾考科目和增强考试针对性，正是为了提高驾驶人驾驶技能、从源头管控事故发生。

但是，正在三亚接受科目二培训的黄小姐却嗅出了“应试教育”的味道。“移库时，教练告诉你以什么作为参照物，从哪个角度看那条线打方向盘，按教练总结出的规律操作，总是能顺利入库。但是，换一辆车换个场景没有了参照物，本领立马丧失。”黄小姐说。

如何减少“马路杀手”，提高新手的驾驶技能，“考卷”本身也有待变革。

(本报海口7月29日讯)