

道路运输经理人培训教材

驾校

(第二版)

经营导航

范立 金兴民 编著
顾燊鲁 谷祖波

适用于：驾校经营者
驾校管理人员



人民交通出版社
China Communications Press



驾校

JIAXIAO JINGYING DAOHANG

经营导航

(第二版)

范立 金兴民
顾燊鲁 谷祖波 编著

适用于：驾校经营者
驾校管理人员



人民交通出版社
China Communications Press

内 容 提 要

本书根据我国驾校的实际需要,总结驾校发展的经验,从完善驾校管理体系、规范驾校经营和提高驾校培训质量入手进行编写。全书由驾校的发展及展望、驾校校长的职责、驾校建设规划、驾校的制度化管埋、驾校安全管理与教育、驾校教练员管理、驾校学员管理、驾校财务管理、驾校教学与组织、驾校的质量信誉管理、驾校文化十一个部分组成。

本书可供驾校校长、驾校各级行政管理人员使用,也可供机动车驾驶培训管理人员学习参考。

图书在版编目(CIP)数据

驾校经营导航 / 范立编著. —2版. —北京: 人民交通出版社, 2013.12

ISBN 978-7-114-11033-7

I. ①驾 II. ①范 III. ①汽车驾驶员—培训—学校管理—中国 IV. ①U471.3

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第282204号

书 名: 驾校经营导航(第二版)

著 者: 范 立 金兴民 顾炳鲁 谷祖波

责任编辑: 智景安

插图绘制: 周 亮

设计制作: 文思莱

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)59757973

总 经 销: 人民交通出版社发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京缤索印刷有限公司

开 本: 787×980 1/16

印 张: 12

字 数: 248千

版 次: 2014年3月 第2版

印 次: 2014年10月 第2次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-11033-7

定 价: 48.00元

(有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

前 言

随着汽车工业的迅速发展和人民群众生活水平的不断提高，我国机动车保有量呈快速增长趋势，驾培行业发展迅猛，驾校数量不断增长，规模不断扩大，教练车不断增加，驾驶员培训量也相应大幅增长。截至2012年年底，全国驾驶员培训业户10347家，教练车总数37.7万辆，教练员43.9万人，年培训人次合计约2000万人。社会公众和新闻媒体对驾驶员培训行业的期望值、关注度也越来越高。

我国的驾校是为社会公众有偿提供驾驶培训服务活动的机构，具有教学和经营两种职能，是集教育和经营为一体的新兴行业。驾校的科学化、系统化、职业化、规范化管理，对驾校经营和发展起着至关重要的作用。但我国目前在驾校经营方面，还没有一个完整的理论体系，部分驾校服务意识淡薄、经营管理粗放、教学设施设备不健全、教学方法不科学、培训过程不规范、培训效果不理想，驾校向更高层次发展的愿景普遍模糊，经营高于教育、效益大于责任、利益大于服务的现象普遍存在，这些问题制约了机动车驾驶培训行业的健康有序发展。

驾校在社会责任、经营理念、管理能力、教学质量、服务水平、文化建设等方面，亟需新的理念和更高标准作指导。为了帮助驾校形成科学的管理和经营理念，规范驾校的建设和管理，提高驾校的社会地位和经济效益，加快推动驾校规模化、集约化发展进程，我们在总结我国驾校发展的历史和经验的基础上，结合先进国家的驾校管理理念，编写了《驾校经营导航》一书。书中从驾校的发展及展望、驾校校长的职责、驾校建设规划、驾校的制度化管理、驾校安全管理与教育、驾校教练员管理、驾校学员管理、驾校财务管理、驾校教学与组织、驾校的质量信誉管理、驾校文化十一个方面系统梳理了驾校经营管理知识，帮助广大驾校经营管理人员更新理念、开阔视野，系统学习知识，提高管理水平，让驾校真正成为“培养安全、文明合格驾驶员的摇篮”。

参加本书编写的有中国道路运输协会驾驶员工作委员会范立，山东交通职业学院魏伟，山东交通学院金兴民、谷祖波，人民交通出版社顾燊鲁，中国交通运输协会培训中心刘志国，山西省交通运输管理局郭钰，天津交通职业学院梁来增、郭淑琴，济南交通高级技工学校杨钢军。

我们真诚地希望本书能为驾校的经营和发展起到导航作用。

作 者

2013年9月5日

目 录

人无远虑 必有近忧	1	2 适度超前的原则	46
驾校的发展及展望	1	3 系统性原则	47
1 我国驾校的发展过程	2	4 可行性原则	47
2 我国道路交通安全形势	6	二、驾校训练场地规划设计	48
3 我国驾校的基本状况	8	1 场地选址和面积估算	48
4 驾校培训质量对道路运输行业发展的影响	10	2 场地设计和建设造价	49
5 驾校的责任和使命	10	3 场地安全建设设计	49
6 驾校的发展思路	11	三、购置或新增教练车规划	50
		1 教练车投入	50
		2 教练车选购	50
胜人者力 自胜者强	27		
驾校校长的职责	27	不以规矩 不成方圆	59
1 校长的素质和基本要求	28	驾校的制度化管	59
2 校长的主要职责	29	一、驾校制度建立与考核	60
3 校长的领导能力	30	1 驾校制度建立的原则	60
4 校长的用人艺术	31	2 制度培训及考核	60
5 校长的语言表达艺术	31	二、驾校制度管理	61
		1 制度化管理与以人为本管理	61
		2 驾校制度管理的优点	61
		3 驾校的激励机制	62
目光长远 规模适度	45		
驾校建设规划	45		
一、驾校建设规划的原则	46		
1 规模化与规模适度的原则	46		



三、驾校产权管理制度	63	2 教学内容专业性强	88
1 驾校产权主要组成形式	63	3 教学要求严格	88
2 合伙制产权	63	4 教学过程存在风险性	88
3 股份制产权	63	二、教练员的职责	89
四、驾校的教学管理制度	64	1 教练员的主要职责	89
1 建立教学管理制度的必要性	64	2 教练员的行为要求	89
2 驾校管理制度的建立	64	三、教练员应当具备的素质	90
3 驾校教学管理制度的内容	64	1 良好的道德品质	90
安全责任 重于泰山	71	2 丰富的专业知识	91
驾校安全管理与教育	71	3 过硬的驾驶技能	92
一、驾校的安全管理制度	72	4 丰富的教学能力	92
1 安全管理的重要性	72	5 较高的组织能力	93
2 安全管理制度的建立	72	四、教练员招聘	94
3 驾校预警性危机管理与危机处理	73	1 教练员的招聘原则及方法	94
二、驾校的安全教育	74	2 教练员招聘程序	94
1 安全教育的作用	74	3 教练员选拔测试	95
2 安全意识的培养	74	五、教练员的劳动关系管理	95
3 教练员的安全教育	75	1 驾校劳动合同的概念及特征	95
4 学员的安全教育	75	2 驾校劳动合同的内容	96
5 驾校安全教育的内容	75	3 驾校劳动合同订立、履行和变更	96
6 驾校安全教育的方式	76	4 驾校劳动合同的解除和终止	97
三、教练车安全管理	76	六、教练员培训管理	97
1 教练车安全要求	76	1 教练员培训的目的	97
2 教练车档案建立与管理	76	2 教练员培训的原则	97
3 教练车使用前的安全管理	77	3 教练员培训管理内容	98
4 教练车安全技术状况的影响因素	77	七、教练员的培养与教育	99
5 教练车安全运行注意事项	78	1 教练员培养教育的目的	99
		2 教练员培养教育的原则	99
		3 打造职业化教练员队伍	100
以人为本 得人者兴	87	服务学员 真诚相待	107
驾校教练员管理	87	驾校学员管理	107
一、教练员的职业特点	88	一、学员管理的重要性	108
1 教学对象层次多样化	88	1 驾校学员的特点	108



2 驾校学员管理理念	108	规范教学 确保质量	129
二、学员管理的原则	109	驾校教学与组织	129
1 依法管理原则	109	一、驾校的主要教学环节	130
2 精细化管理原则	109	1 教学大纲	130
三、学员管理实务	110	2 教学目标	130
1 报名管理	110	3 教学内容	131
2 收费管理	110	4 教学过程	131
3 结业考核管理	110	5 教学方法	132
4 档案管理	111	6 教学能力	133
		7 教学效果	133
勤以创业 俭以经营	115	二、驾驶培训教学原则	133
驾校财务管理	115	1 安全原则	133
一、驾校财务管理目标	116	2 理论联系实际原则	134
1 提高经济效益	116	3 精讲精练原则	134
2 提高竞争能力	116	4 启发性原则	135
二、驾校内部财务管理与控制	116	5 循序渐进和系统性原则	136
1 驾校财务管理与控制的原则	116	6 巩固性原则	136
2 驾校财务管理与控制体制	117	7 因人施教原则	137
3 驾校财务管理与控制的基础工作	117	三、驾驶培训教学组织	138
4 驾校资产的管理与控制	118	1 理论教学组织	138
5 负债与所有者权益的管理与控制	118	2 实际操作教学组织	139
6 成本费用的管理与控制	118	四、规范化教学	140
7 收入、利润及分配的管理与控制	119	1 规范化教学的重要性	140
8 预算的实施与控制	119	2 理论知识教学	140
9 驾校财务风险控制	119	3 基础动作和驾驶操作训练	141
10 监督与奖惩体系	120	4 场地驾驶技能训练	141
三、驾校经营成本控制	120	5 实际道路驾驶训练	141
1 实行集团化管理	120	诚信不欺 质量制胜	149
2 驾校管理信息化	120	驾校的质量信誉管理	149
3 合理配置教学管理人员	121	一、驾校的质量信誉体系	150
4 利用现代科技手段	121	1 全方位的驾校诚信体系	150
5 改革教学模式	121	2 驾校质量	151
6 驾校的培训成本	121		



3 驾校的服务	151	共创文化 同铸辉煌	167
4 质量信誉考核的具体内容	151	驾校文化	167
二、驾校的质量信誉考核依据和办法	152	一、驾校文化的内涵和内容	168
1 考核的依据	152	1 驾校使命	168
2 考核办法	152	2 驾校愿景	169
3 制定考核办法需参考内容	153	3 驾校核心价值观	169
三、质量信誉考核内容	153	二、驾校文化的塑造	170
1 考试合格率	153	1 驾校文化制度化	170
2 交通责任事故记录情况	153	2 驾校文化实践化	170
3 规范教学	153	3 驾校文化教育化	170
4 经营行为	153	4 驾校文化奖罚化	171
5 投诉或媒体曝光	154	5 驾校文化系统化	171
6 受表彰情况	154	三、优秀的驾校文化	171
四、质量信誉考核范围、步骤和标准	154	1 驾校文化的建设	171
1 考核范围	154	2 驾校文化的实现	172
2 考核步骤	154	3 驾校核心经营理念	172
3 考核标准	154	四、驾校文化的优化实现	173
五、驾校的质量信誉实现	154	1 抵制驾校劣文化	174
1 质量信誉与品牌效应	155	2 发挥驾校高层的作用	174
2 学员的满意度	155	3 驾校文化变革的途径	174

人无远虑 必有近忧

驾校的发展及展望





随着汽车工业的发展和人们生活水平的不断提高，汽车已进入我们的生活，成为很多家庭的代步工具，驾驶汽车也将逐渐成为一项必备的生活技能。未来中国汽车消费市场发展的潜力很大。近两年，为了应对国际金融危机、确保经济平稳较快增长，国家相继出台了一系列促进汽车、摩托车消费的政策，有效刺激了消费市场，机动车保有量呈快速增长趋势，机动车驾驶员的数量也相应大幅增长。由于国家相关产业政策的拉动效果显现，机动车保有量继续保持迅猛增长势头，驾驶员也同比例大幅度增长。从目前了解的情况看，全国都出现了学费增加、驾校学员饱和的现象，学习汽车驾驶的人将会不断增多，且源源不断。社会需求的增加，将会推动驾校不断发展。



古语云“人无远虑，必有近忧。”驾校的发展要总结过去，展望未来，为满足社会公众日益增长的生产和生活需求做出积极贡献。我国驾校的发展并不平衡，有的驾校迅速发展并做强做大；有的驾校培训质量低下，违规经营时有发生，成为“马路杀手”的培训地。现实中一个流行的说法：“成功的驾校都是一样的，不行（幸）的驾校各有各的不行。”而成功的驾校之所以能成功，就是在不断总结中汲取先进理念，用发展

的眼光看问题，从而找到适合自身发展的路径。



1 我国驾校的发展过程

我国的驾驶员培训，是一个既传统又现代的行业，是随着我国经济社会和汽车工业的发展而发展的。从初期的“拜师学艺”开始，历经职业驾驶员培训、驾驶培训市场的萌芽、驾驶培训市场的动荡，直到目前驾驶培训市场的社会化，走过了近60年的历程。



我国的机动车驾驶员培训经历了四个时期：第一时期是1988年以前，由交通主管部门（车辆监理所）负责驾驶员管理与考试，驾驶员主要是从事专业服务和运输，主要靠技工学校驾驶专业、部队复员转业军人、运输企业以师带徒。第二时期是1988年至1993年，划归公安交警部门负责管理和考试，驾驶员主要来源是公安交警部门自己举办的驾驶培训班、委托专业运输企业开办的培训班和技工学校驾驶专业开办的培训班。第三时



期是1993年至2004年，交通部门负责驾培行业管理，公安部门负责驾驶证考试、发放工作，驾驶员的来源有公安交警部门办的驾校、公安交警部门认可的社会驾校、各类大专院校办的培训班、原有的培训班等，这是我国驾驶员培训行业最为混乱的时期，驾驶培训班无规律增长。第四个时期是2004年以后，实现真正意义上的考培分离，交通管理部门和公安机关考试部门逐渐开始协调、配合，培训与考试制度逐渐完善，驾校开始有序发展，驾培市场逐渐规范，驾驶员培训工作走向社会化、市场化道路。



1993年11月10日，《关于研究道路交通管理分工和地方交通公安机构干警评授警衔问题的会议纪要》（国务院国阅[1993]204号），明确了交通部门负责驾培行业管理、公安部门负责驾驶证考试、发放工作。1994年12月7日，为贯彻落实国务院国阅[1993]204号文件，交通部、公安部联合下发交体法发[1994]1242号文件。在1994年和1998年的两次机构改革中，国务院明确规定由交通部门负责驾培行业管理工作。相关部门下发的一系列文件，由于历史的原因，一直没有真正落到实处，培训与考试职责没有理清，造成驾驶员培训管理混乱、市场无序，影响了整个

行业的发展。



2004年4月30日，公安部、国家发展和改革委员会、交通部、农业部、国家安全生产监督管理局共同发布《预防道路交通事故“五整顿”“三加强”实施意见》（以下简称“意见”），要求地方政府要落实特大道路交通事故检查制度，交通、公安部门建立驾驶员培训和考试环节的衔接机制，加强监督制约，并对驾校进行清理整顿。《意见》具体要求如下：

(1) 交通部门应当核实驾校培训记录、教练员签名和驾校准考意见等。学员在申请考试时，需提供该驾校的培训记录，存入驾驶员档案。

(2) 公安部门定期对驾驶员考试情况进行分析，对驾校培训质量进行评价。对驾校培训中存在严重质量问题以及发现弄虚作假、买卖驾驶证等问题的，建议交通部门对驾校进行整顿，对有关责任人进行处理。

(3) 公安部门应定期向交通部门通报驾校的考试合格率以及驾龄在3年以内驾驶员的交通事故、违章情况。交通部门要据此设立驾校培训质量排行榜，并定期向社会公布。对一年内连续两次排名最后的驾校，应进行整顿，并通报公安部门暂停受理考试。驾校也要根据学员对教练员教学水平的评议和培

训驾驶员过程中的事故、违章情况，设立教练员培训质量排行榜。

(4) 制定全国统一的驾核准入条件和等级划分标准，对符合培训资格的驾校，颁发《机动车驾驶员培训许可证》。对没有交通部门授予培训资格的驾校，公安部门不予受理考试。

(5) 制定教练员资格标准，严把教练员从业资格关。对符合条件的，由省级交通部门颁发机动车驾驶培训教练员证件，并向公安部门备案。对不符合条件的，坚决清理出教练员队伍。

(6) 制定颁布全国统一的教学大纲，加强驾校教学管理，督促驾校严格落实教学培训要求。

(7) 调整驾校培训内容，改进培训方法，在培训中增加交通安全教育内容。通过播放事故现场录像、发放宣传手册、交通警察讲课、请肇事驾驶员谈体会等方法，提高学员的安全意识。同时，要调整培训课程，增加实际道路驾驶培训。

(8) 交通部门对驾校培训情况开展定期检查和不定期抽查。对存在不按规定学时、内容进行培训，降低培训标准，以及教练员教学质量低等问题的驾校，要进行整顿。整顿期间，公安部门暂停受理考试申请。

(9) 交通部门等行政管理部门不得举办或者参与举办驾校。

这些要求明确了部门之间的分工，再一次强调了交通部门和公安部门各自的分工、工作内容和职责。

2004年5月1日起施行的《中华人民共和国道路交通安全法》（以下简称《道路交通安全法》）规定：“机动车的驾驶培训实行

社会化，由交通主管部门对驾驶培训学校、驾驶培训班实行资格管理，其中专门的拖拉机驾驶培训学校、驾驶培训班由农业（农业机械）主管部门实行资格管理。驾驶培训学校、驾驶培训班应当严格按照国家有关规定，对学员进行道路交通安全法律、法规、驾驶技能的培训，确保培训质量。任何国家机关以及驾驶培训和考试主管部门不得举办或者参与举办驾驶培训学校、驾驶培训班。”同年5月1日起施行的《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》规定：“学习机动车驾驶，应当先学习道路交通安全法律、法规和相关知识，考试合格后，再学习机动车驾驶技能。在道路上学习驾驶，应当按照公安机关交通管理部门指定的路线、时间进行。在道路上学习机动车驾驶技能应当使用教练车，在教练员随车指导下进行，与教学无关的人员不得乘坐教练车。学员在学习驾驶中有道路交通安全违法行为或者造成交通事故的，由教练员承担责任。”这就确定了机动车驾驶员培训的发展方向和驾校资格管理部门的法定地位，进一步明确了机动车驾驶培训的内容、要求和责任主体。



2004年7月1日起施行的《中华人民共和国道路运输条例》规定，申请从事机动车驾驶员培训的，应当有健全的培训机构和管理制度，有与培训业务相适应的教学人员、



管理人员,有必要的教学车辆和其他教学设施、设备、场地。机动车驾驶员培训机构应当按照国务院交通主管部门规定的教学大纲进行培训,确保培训质量。同年7月6日公安部、交通部、农业部发布《机动车驾驶员队伍整顿工作实施方案》,进一步明确了驾驶培训在我国经济发展、道路交通安全中的地位和作用,并提出相应的整顿和规范措施。从事机动车驾驶员培训业务,应当依法经营,诚实信用,公平竞争。规定驾龄在3年以下的驾驶员发生交通死亡事故的,要对培训、考试和发证情况进行责任倒查。

2004年12月31日交通部发布了我国第一个驾驶培训素质教育大纲《中华人民共和国机动车驾驶培训教学大纲》,要求通过该大纲规定内容的培训,使学员养成良好的驾驶道德和安全意识,能够独立、安全地驾驶机动车,达到预防和减少交通事故、保护人身和财产安全、提高通行效率的目的。从此,机动车驾驶培训真正实行了社会化,由交通主管部门对驾驶培训学校、驾驶培训班实行资格管理,公安机关交通管理部门负责机动车驾驶员的考试和发证工作,实行考培分离,驾驶员培训走向市场化道路。

为规范机动车驾驶员培训经营活动,维护机动车驾驶员培训市场秩序,保护各方当事人的合法权益,2006年1月12日交通部发布了《机动车驾驶员培训管理规定》,于2006年4月1日起施行。另外,交通部还相继发布了《机动车驾驶培训机构资格条件》(JT/T 433—2004)、《机动车教练场技术要求》(JT/T 434—2000)、《汽车技术等级评定标准》(JT/T 198)等标准。

2012年1月29日公安部、交通运输部下发

了《关于进一步加强客货运驾驶员安全管理工作的意见》,要求强化培训和考试质量监督。道路运输管理机构要督促驾驶培训机构严格落实驾驶员培训教学大纲,加强对驾驶培训教练员的管理,积极推进规范化教学。公安交管部门要对驾驶培训机构的教练员、教练车、训练场地等情况进行备案,并联合道路运输管理机构根据驾驶员培训教学大纲的要求,核定其培训能力,确定受理考试人数,并向社会公布。公安交管部门要严格执行驾驶员考试项目和评判标准,推广应用科技评判和监控手段,加强异常业务核查,加大驾驶员考试工作监管力度。道路运管机构、公安交管部门应当定期对驾驶培训机构的培训质量、考试合格率、诚信经营等进行分析、排名,向社会公布。

2012年7月22日,国务院在下发的《关于加强道路交通安全工作的意见》中,要求加强和改进驾驶员培训考试工作,进一步完善机动车驾驶员培训大纲和考试标准,严格考试程序,推广应用科技评判和监控手段,强化驾驶员安全、法制、文明意识和实际道路驾驶技能考试。客、货车驾驶员培训考试要增加复杂路况、恶劣天气、突发情况应对处置技能的内容,大中型客、货车驾驶员增加夜间驾驶考试。将大客车驾驶员的培养纳入国家职业教育体系,努力解决高素质客运驾驶员短缺问题。实行交通事故驾驶员培训质量、考试发证责任倒查制度。严格驾驶员培训机构监管。加强驾驶员培训市场调控,提高驾驶员培训机构准入门槛,按照培训能力核定其招生数量,严格教练员资格管理。加强驾驶员培训质量监督,全面推广应用计算机计时培训管理系统,督促落实培训

教学大纲和学时。定期向社会公开驾驶员培训机构的培训质量、考试合格率以及毕业学员的交通违法率和肇事率等，并作为其资质审核的重要参考。

2012年12月27日，交通运输部、公安部联合发布了《机动车驾驶培训教学与考试大纲》(以下简称《大纲》)。要求各地交通运输、公安部门要加强对机动车驾驶培训与考试工作的领导和协调，按照法定职责，各司其职，密切配合，完善和细化相关措施，建立长效工作机制，切实保证将《大纲》的要求落到实处。各地要组织管理人员、教练员、考试员学习《大纲》的内容和要求，并纳入教练员、考试员资格考试，确保教练员、考试员人人熟知《大纲》，提高驾驶培训教练员和考试员的水平。交通运输部门要督促驾驶培训机构按照《大纲》调整培训教学计划，确保按照《大纲》要求教学。公安部门要对驾驶培训机构教练员、教练车、训练场地等情况进行备案，并联合交通运输部门根据《大纲》要求核定其培训能力，确定受理考试人数，并向社会公布。

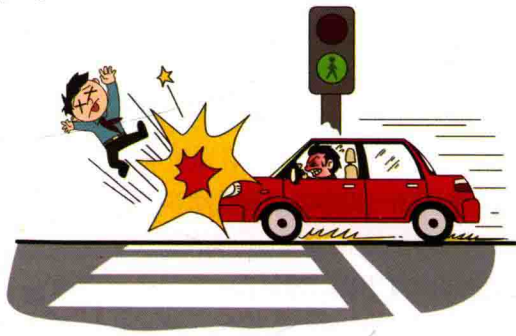
近年来，各级道路运输管理部门和驾驶员培训机构，围绕实施驾驶员素质教育工程，深入贯彻落实驾驶员培训管理工作有关规定，驾驶员培训市场秩序进一步规范，培

训质量、监管能力和服务水平进一步提升，驾驶员培训工作取得阶段性成效。但是，随着机动车社会化程度加深、道路交通安全形势的变化，驾驶员培训行业出现诸多新情况、新问题，社会公众和新闻媒体的期望值、关注度也越来越高。

2 我国道路交通安全形势

我国机动车增长幅度过快，造成了道路交通流量较快增长，道路压力过大，城市道路承受能力超负荷，道路交通问题日益突出。据最新统计，全国机动车保有量已达到2.4亿辆，机动车驾驶员已接近2.6亿。

近几年来，我国道路交通事故虽然处于下降趋势，但由于对道路参与者的安全教育缺失，导致道路交通参与者安全意识、法治意识不强，驾驶员整体素质不高，道路上的交通违法行为、无德行为较为普遍，群死群伤的重特大事故高发不下。2012年，全国共发生道路交通事故204196起，造成59997人死亡、224327人受伤，直接财产损失11.7亿元。给国家和人民群众的生命、财产带来严重损害，道路交通安全形势仍十分严峻。1993年至2012年我国发生的道路交通事故统计见表1。

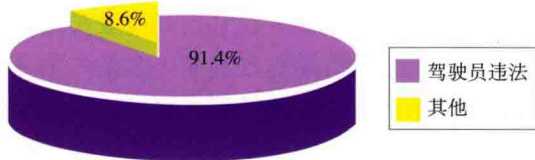




1993~2012年我国发生道路交通事故统计 表1

年份	事故次数	死亡人数	受伤人数	损失 (万元)
1993	242343	63508	142251	94900
1994	253537	66362	148817	133400
1995	271843	71494	159308	152300
1996	287685	73655	174447	171800
1997	304217	73861	190128	184600
1998	346129	78067	222721	193000
1999	412860	83529	286080	212400
2000	616971	93853	418721	266900
2001	760327	106367	546499	308800
2002	773137	109381	562074	332700
2003	667507	104372	494174	337000
2004	567753	99217	451810	277000
2005	450254	98738	469911	188000
2006	378781	89455	431139	148956
2007	327209	81649	380442	119879
2008	265204	73484	304919	100972
2009	238351	67759	275125	91000
2010	219521	65225	254075	93000
2011	210812	62387	237421	107873
2012	204196	59997	224327	117489

按规定让行、逆行、违法占道行驶、违法会车、酒后驾驶、违法超车、疲劳驾驶等违法行为造成死亡的，占死亡总数的91.4%，其他因素所造成的死亡率仅占8.6%。驾驶员违法和无德驾驶行为，在相当长的时期内仍将是造成道路拥堵和导致交通事故的主要原因。



道路交通事故成因构成

目前，由于驾驶员法制意识淡薄，安全意识差，行车经验不足，安全知识贫乏，使得道路上无德、违法驾驶现象较为普遍。超速行驶、疲劳驾驶、客车超员等违法行为严重，机械故障导致事故增多，引发道路交通秩序混乱、交通拥堵、交通事故频繁发生。出行难，行路难，困扰着人们生活和出行，严重地影响了道路的安全和畅通，同时也降低了人们的生活质量。常见驾驶员违法行为有：超速行驶、闯红灯、酒驾、超载超员、疲劳驾驶、违章停车、驾车不系安全带、驾车接听或拨打手持电话、变道或超车不开转向灯、人行横道线前不让行、遮挡

造成道路交通事故的原因涉及人、车、路、环境、管理等诸多因素，其中，驾驶员的因素是引发道路交通事故的主要原因。在已发生的道路交通事故中，机动车驾驶员违法行为导致的交通事故占事故总数90%以上，造成的死亡人数占事故死亡总人数91%以上。在道路交通事故中，因超速行驶、未





号牌、低速在高速公路行车道行驶、穿拖鞋或高跟鞋驾驶车辆、夜间会车不关闭远光灯等。

2012年公安部交管局最新统计显示，驾龄在3年以内的新驾驶员肇事55692起，占同期事故总数的35.2%，肇事人员死亡14464人，占同期死亡人数的31.8%。新驾驶员成为交通事故高发人群，给社会和驾驶员本人都带来严重威胁。新驾驶员肇事多的主要原因在于技术不过硬、经验不丰富、心理不稳定。

造成驾驶员法制意识淡薄、安全意识差的主要原因，是缺乏从源头上对驾驶员的安全、文明和道德教育。目前我国驾驶员培训，仍然停留在以师带徒，单纯应付考试的阶段。驾校单纯追求经济效益，把考试通过率作为唯一的目标，更多地注重的是对考试技巧的培养，而忽视了对学员交通安全意识和整体交通观念的教育。培养出的驾驶员大多数都不具备单独驾驶的能力，安全意识和交通道德匮乏，相当部分是“二把刀”、“马路杀手”。这足以说明驾校培训对驾驶员的驾驶技能和安全

意识养成，起着举足轻重的作用，驾驶员的源头教育事关重大。

因此，在道路交通安全这一系统工程里，驾驶员是道路交通安全管理的基础和源头，是道路交通安全的第一道防线，是道路交通安全的最重要影响因素。严格驾驶员培训制度，树立安全第一、珍爱生命的教育理念，培养驾驶员安全意识、规范驾驶和文明行车，普及安全知识，在掌握驾驶技能的同时，加强其交通道德意识、交通法制意识和交通安全意识，是机动车驾驶员培训的首要任务，也是迫切需要加强的最薄弱环节。

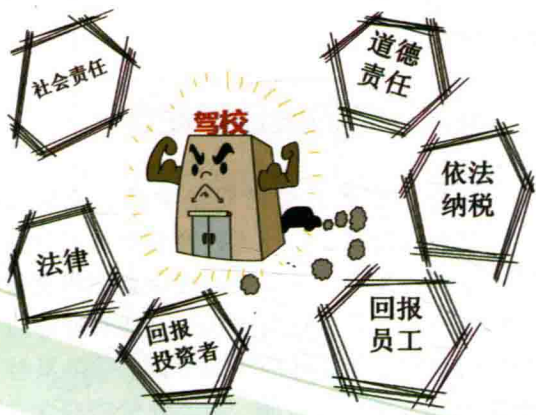


3 我国驾校的基本状况

驾校作为为社会公众有偿提供机动车驾驶培训服务活动的经济实体（企业），不仅要具有独立企业法人资格，而且还要有车辆、场地、设施、设备等，还要有符合条件（从业资格）的教练员、管理人员等。驾校作为一个经济实体既有一般企业属性，还有与一般企业不同的特殊性。一要通过依法纳税回馈社会；二要回报投资者，对投资者回



报利润；三要回报员工，为员工创造发展空间，提升员工的价值，提高工作生活质量。另外，驾校还要承担更多的社会责任、法律和道德责任。



随着我国国民经济的迅速发展和人民生活水平的日益提高，驾驶员需求迅猛增长，驾驶员培训总体上供不应求，严重制约着驾培市场的发展。由于历史原因，驾培市场结构不合理，缺乏统一规划和科学布局，驾校设置随意性较大，分布不均匀，结构不合理，资源浪费大。驾校的人、财、物没有有机地统一起来，内部管理松散，机构不够精简，不同程度地存在着人浮于事现象，甚至背负着沉重的包袱，严重制约着驾校自身发展。与此同时，少数驾校为了完成营收任务或提高收入水平，不从完善管理体制考虑，而是摒弃其社会职责，不顾教学质量不恰当地降低教学成本，以牺牲社会效益换取短期经济效益。

目前，我国驾校的培训存在着教学方法陈旧、效率低、油耗量大、训练周期长、培

训质量低等现象。《中华人民共和国道路交通安全法》第二十条明文规定：“驾驶培训学校、驾驶培训班应当严格按照国家有关规定，对学员进行道路交通安全法律、法规、驾驶技能的培训，确保培训质量。”《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第二十条规定：“学习机动车驾驶，应当先学习道路交通安全法律、法规和相关知识，考试合格后，再学习机动车驾驶技能。”科目一的道路交通安全法律、法规和相关知识是驾驶员必备的理论知识。科目一是驾驶员安全驾驶的基础教学，会影响学员的后期学习和今后一生的驾驶理念，是整个驾驶培训的重中之重。而很多驾校为了单纯追求经济效益和考试通过率，放弃科目一的教学，让学员报名交费后自己背题库。驾校在科目二、科目三教学中根本就不对学员进行安全驾驶教学，只是训练尽快通过考试。驾校的理论教学、技能培训流于形式，不能按照法律、法规的要求完成教学和训练内容，培训质量不高，学员素质普遍较低，造成驾驶员技术不过硬、缺乏驾驶经验、适应能力差、安全意识缺失、法律意识淡薄、交通道德匮乏。

驾校为满足社会公众日益增长的生活需求做出了积极贡献。但驾校的发展并不平衡，一批驾校抓住机遇、跨越发展并迅速做强做大，成长为经营模式集约化、教练员队伍职业化、管理手段信息化、服务质量规范化的品牌驾校；另有一些驾校依然固守着“招一个学员、挣一份钱”的经营思路，不求技改，不求服务，不愿也无力再投资，不愿承担相应的社会责任，只是守在驾驶员培训市场边“守株待兔”，培训质量低下。还