

济南全面放开驾驶培训费收费标准,服务不到位驾校将被淘汰 驾校降价短期内可能性不大

记者从济南市物价局了解到,从2016年4月18日起,我市全面放开驾驶培训费收费标准,实行市场调节价,培训费用由机动车驾驶人培训机构根据成本自行确定,与学员在培训协议里约定,并在收费的醒目位置进行价格公示。受访驾校相关负责人表示,价格短期内不会有太大波动。

本报记者 刘帅 张玉岩



一名刚考完科三的学员听取考试员评判。本报记者 张泰来 摄

目前济南只有两三家 按上限收费

济南市物价局提醒广大学员,在对全市50余家驾校进行选择时,务必对驾校的信誉、培训水平及收费标准等各方面进行全面的考量,以免引起不必要的矛盾和纠纷。

4月18日,路桥驾校负责人张军告诉记者,实际上之前物价局就只规定了驾校价格的最高上限,并没有对下线做出规定,所以这个文件出台在短期内并不会对价格造成太大影响。

目前,驾校执行的价格都是基准价格上浮40%,比如小型汽车C1证的最高价格就是在2600元的基础上上调40%,为3640元。“短期内价格不会有太大的浮动,价格不会上涨,也不会大幅度下调,毕竟有成本在这里,不可能有大的波动。”

联众舜通负责人李云刚透露,目前联众舜通C1证的价格是3640元,而这个价格在济南的驾校中来说,已经算得上是高的了,在济南只有2到3家,不少驾校的价格在3200元左右。驾校在未来也不会再调高价格,同样也不会降低价格。

“成本包括场地、车辆折旧、人工等等费用,价格再低无法保证成本,像是联众舜通还包括班车接送,降低价格的可能性并不是太大。而价格调高也不现实,目前的价格已经相对较高,再高就无法保证学员流量。”

培训一个学生 驾校赚四五百元

一位不愿透露姓名的驾校负责人告诉齐鲁晚报记者,未来驾校的价格可能出现差异化,“比如市区的培训机构,加上服务好,价格可能较高,郊区的场地费低点,如果服务一般,价格可能低点。”他告诉记者,目前一个驾驶员培训费成本较高,场地费200元、人员管理费1000元、油费500元、车险等200元、查体及交给相关机构的费用600元、提给教练700元,还有给教练等的提成200元。再加上其他的费用。驾校就赚四五百元钱。目前人力成本在上升,过去教练一个月也就2000元,现在好的教练能拿到7000元左右。”

他还对记者透露,虽然现在驾校报价较低,但可能在后期加费用。“主要是为了抢生源,但这不是良性循环,虽然会出现差异化,但价格应该会稳步提高。因为成本在那里。”

该负责人告诉本报记者,这对于驾驶员培训机构是好消息。“因为我们过去价格一直想涨,涨不上去。价格放开,让市场决定,这是好事。”该负责人表示,驾校这一行业抢生源的现象仍将持续。“有的驾校为了抢生源,将价格降三四百元,甚至更多。但在后面会加费用。现在价格虽然放开,但是生源一直是驾校的生命线,每年都有驾校活不下去了,就是因为招不足生源。”他透露,为了抢夺生源,驾校还会给教练等人提成。

将助推行业 服务的差异化

“现在学员可以预约教练进行培训,更加灵活,培训周期也不断缩短。这也对生源提出了要求。”这位不愿透露姓名的负责人说。“但降价抢生源的恶性循环可能不会持续下去,我们这里有的生源专门提出VIP教练培训,就是因为别的驾校受了气,可见也不完全是为了价格。以后那些降价抢生源,后又涨价的驾校恐难以维持下去,口碑会坏掉。”

李云刚说,驾校吸引生源的主要方向就是提升服务品质,提供服务差异化,营造好的口碑。比如说,将选择权完全放在学员手里,学员可以通过网络平台,“看颜值”自主选择教练。同时,对教练的评价也由学员主导,由学员来对教练的教学态度、技巧等打分,最终的评分则与教练的收入直接挂钩。

张军同样认为培训价格完全由市场主导后,无疑会推动行业内服务的差异化,更加流行“私人订制”,根据学员个人的要求,安排授课。

长期来看,这个政策的出台,对于驾校市场化的发展起了助推作用,竞争更加激烈,优胜劣汰下,市场自然会淘汰一些服务并不到位的驾校。李云刚说:“当然,也有想方设法吸引生源,但是没有作用的情况。这种情况下就只能是降低价格来吸引生源了。”短期内,驾校培训价格并不会出现太大的波动,平稳发展。



纬十二路和谐广场附近BRT站台主体已完工。本报记者 孟燕 摄

BRT8最快5月 跑上纬十二路

5处BRT站台月底完工,设2条专用道

本报4月18日讯(记者 孟燕 实习生 赵倩云) 18日,记者探访纬十二路道路施工现场了解到,5处BRT站台主体建设已经完成,将于月底完工。公交部门相关负责人表示,目前正在研究开通纬十二路BRT线路,待道路通车后运行。

中央隔离带,为方便行人进出而设。

将新开BRT8号线 正在研究如何“接驳”

BRT站台已经建起来了, BRT线路什么时候开通?18日,济南公交相关负责人表示,纬十二路BRT线路开通早就提上了日程。“将新开一条BRT线路,不过目前整条道路仅有5个站台,如何与其他线路接驳是个问题,还在研究设计中。”该负责人强调,待纬十二路道路改造竣工通车后,会满足市民需求尽快开通BRT线路。

记者了解到,自2008年4月份以来,省城相继开通运行了7条BRT公交线路,“两横三纵”的快速公交网络初步形成。目前,7条BRT公交线路之间仅能实现部分接驳和免费换乘,距离BRT公交连成网、连成环、“2元钱坐遍泉城”的目标还有较大距离。”

根据此前规划,BRT1号线将延伸至西客站,1号线和7号线将在匡山交会;而BRT3号线将西延至五院与BRT7号线交会。届时,再加上纬十二路南段阳光新路建设BRT站台,BRT8号线将从黄岗直通九曲,通往二环南路,西部快速公交网络将更完善。

5处BRT站台月底完工

18日,在纬十二路施工现场,从南向北共有5个BRT站台,分别位于经十路、经六路、经四路、路劲御景城和交校路附近。记者注意到,这5个站台主体建设已经完成,但现场还堆着沙子、水泥、钢板等建筑材料,站外外围的防护栏也还没有撤掉。

“现在看着有点乱,等过几天把这些材料一撤,外边护栏一拆,基本上就好了。”现场施工的李先生表示。在经十路和谐广场附近的BRT站台,现场施工人员表示,经十路和经四路的2个站台较大,长度在60米左右。“水电地面已经完成,护栏安装4月底就能完成。”

根据规划,纬十二路拓宽改造工程或将于5月完工,道路将拓宽为60米,设置双向8车道,其中2条为BRT专用道。另外,2座过街天桥主体也即将完工,分别位于经一路南侧和经六路北侧。这主要是到BRT站台设在道路

致全市燃煤居民的一封信

居民朋友们:

你们好!泉城是我们的共同家园,生活在整洁、美丽、宜居的城市是我们共同的心愿。为此,市委、市政府下决心改善空气质量,全面实施“民用生活燃煤清洁化治理工作”,发动全市人民向大气污染宣战,努力还济南一片蓝天白云。

济南作为一座老工业城市,是典型的耗煤大市。燃煤产生的二氧化硫、氮氧化物和大量烟尘是影响空气质量的重要因素,特别是随着冬季用煤高峰的到来,使用高硫、高灰、低热值的烟煤、块煤更是成为“心肺之患”。据环保局分析和专家测算,2015年,我市PM2.5来源中,燃煤污染占到29%,其中,民用燃煤污染又占到55%。1吨民用煤直接燃烧排放的污染物是电厂燃煤排放量的近10倍。全市一个冬季民用煤用量近130万吨,燃烧所产生的污染排放令人触目惊心!您一定不会想到,家里一个不起眼的燃煤炉,竟是如此可怕的污染源,不但影响着我们整个城市的空气质量,更直接威胁着您和他人的健康!

2016年,我们号召大家积极行动起来,积极加入集中供暖,积极使用电、天然气等清洁能源,积极燃用洁净型煤,拒绝购买劣质燃煤,为您和他人的健康尽一分心意,为泉城的水清天蓝气爽贡献一分力量!

最后,衷心感谢大家的积极参与和热心支持!祝大家身体健康、家庭幸福、万事如意!

济南市民用生活燃煤清洁化治理工作指挥部
2016年4月