

# 各路资本加速布局 职业教育板块重构

**编者按：**职业教育是指对受教育者实施可从事某种职业或生产劳动所必需的职业知识、技能和职业道德的教育，可分为学历职业教育和非学历职业教育。今日本报对非学历的职业教育 and 学历职业教育中的民办高校的资本运作等情况采访专家学者给予解读。

## 非学历职业教育成“香饽饽” 一线知名投资机构入局

■本报记者 许洁

各路资本开始积极向职业教育涌动。数据显示，2021年7月份，教育行业共发生29起融资事件，合计融资147.38亿元。其中，职业教育融资金额为11起，居细分领域榜首。

教育“双减”政策发布后，所有K12学科类机构都面临转型压力。在转型的备选方案中，成人非学历职业教育成为重要方向。

### 一线知名投资机构被吸引

“由于市场过于分散，成人非学历教育这个细分赛道并不被资本所关注。目前，创投总体尚处于早期阶段，但未来的发展空间和潜力巨大。”一位关注教育领域投资的投资者告诉《证券日报》记者。

从最近7年成人非学历教育领域的投资风向看，可以发现职业技能培训历来是投资最热门的方向，投资事件数量占60%-80%。“职业类型通常非常多样，覆盖面也非常广，涉及编程、运营、产品等互联网新职业，也有公考、财会、教师、设计等传统行业，因此职业技能培训公司较多，发生的投资事件也多。”上述投资者表示。

在2021年，这一领域的融资热度迅速升温。1月份，财商教育公司尔湾科技先后公布了D、E两轮融资，合计超过1亿美元；2月份，由猿辅导拆分出粉笔教育独立融资，获得A轮3.9亿美元融资，这笔融资也是迄今职业教育公开融资交易中金额最高的一笔；3月份，为企业提供数字化企业学习解决方案服务的云学堂获得1.9亿美元E+轮融资。这几家头部公司的大额融资从整体上拉高了今年上半年的职教融资交易额。

“从资本市场来看，成人非学历教育赛道上市的公司，大部分都是传统行业方向的，比如财会领域的正保远程教育、中公教育等。但依靠在线直播、新职业培训而成长起来的新型职业教育公司，大部分成立于2014年以后，发展还不成熟，正处于融资的中后期阶段，还没有上市。”上述投资者表示。

记者梳理发现，成人非学历教育赛道正在吸引包括红杉中国、IDG、经纬中国、腾讯投资等一线知名投资机构入局。

## 民办高校扎堆上市 资本运作马不停蹄

■本报记者 谢若琳

民办教育始终是教育事业的重要组成部分。根据教育部数据，2020年，全国共有民办学校18.67万所，占全国各级各类学校总数的比例超过三分之一；在校生5564.45万人，占比接近五分之一。

一位教育行业券商分析师对《证券日报》表示，民办教育通常可以分为三大业务板块：K12教培、成人非学历职业教育与高等教育。自“双减”政策落地后，非学历职业教育与高等教育成为各大集团抢占的风口。

相对来说，高等教育的门槛更高，资本化程度更低。“过去民办高校往往是以独立学院的身份存在，参与公司众多但资本化程度较低，集团化程度不够。”该分析师进一步表示，在今年《民办教育促进法实施条例》发布后，民办高校未来走向更为清晰，引发一批高校上市潮。

最近一个月来，华南职业教育、通才教育、天有教育、景大教育等民办高校纷纷走上赴港上市之路。

### 独立院校走向转设之路

冯小峰(化名)是2008届中国传媒大学南广学院(以下简称“南广学院”)摄影系的学生，他万万没想到毕业7年后，“南广学院”却不复存在。

2003年，中国传媒大学与上市公司华夏视听教育关联公司南京美亚签订一份50年的合作协议，向南广学院提供若干教育相关服务及许可权，并收取年费。2004年3月份，中国传媒大学南广学院作为独立学院获批，当年9月份正式揭牌开课，华夏视听教育为所有方，南京美亚为主要举办方。

2018年8月10日，教育部研究起草了《民办教育促进法实施条例(修订草案)(送审稿)》，其中明确规定，公办学校不得举办或者参与营利性民办学校。“公办学校举办或者参与举办非营利性民办学校的，应当经主管部門批准，不得利用国家财政性经费，不得影响公办学校教学活动，不得以品牌输出方式获得收益。”

2019年7月份，南京美亚、南广学院与中国传媒大学订立终止协议，前述二者向中国传媒大学一次性支付1.6亿元。南广学院从独立学院转变为民办高等教育机构，并于2020年3月份更名为“南京传媒学院”。

2020年，华夏视听教育上市时，在聆讯后资料集的风险因素中明确表示，旗下大学成为营利性民办学校后，可能失去所得税豁免的税务优惠待遇。同时，在终止与中国传媒大学合作后，学校将在招生及就业方面面临重大不确定因素。

2020年5月份，教育部印发的《关于加快推进独立学院转设工作的实施方案》中提及把独立学院转设为高校设置工作的重中之重。教育部规定，到2020年末，各独立学院全部制定转设工作方案，同时推动一批独立学院实现转设。

南广学院只是民办独立院校的缩影。

独立学院是依托于高校品牌、与社会组织和个人合作、基本实现完全独立自主的本科院校，不过在实操过程中部分独立学院野蛮生长乱象频发。兴业证券研报指出，高校独立学院本身是一项三方共赢的举措，地方政府获得高教资源完成扩招任务，投资方切入教育产业取得经济收益，高校授权品牌获得学费收入充实本部经费。在巨大的利益下，办学乱象频发，部分独立学院在没有审批的情况下直接招

要持证，这也算是一个政策漏洞吧。”

而在获客方面，该内部人士称：“主要是靠广告来获客。我们拿了融资后，进行了多轮的电梯广告和户外广告的投放，为了降低获客成本，我们内部进行了课程的拓展，从IT类培训拓展到公考、教师资格证甚至还有国画课程，这样吸引来的用户就有了更多的选择，学完IT类课程，还可以再学个国画什么的。”该人士将这种做法称为：“‘一鱼多吃’，降低获客成本。”

中公教育集团CEO王振东曾在2020中国教育资本论坛上表示：“教育借力资本首先三观要合，资本的进入和退出要符合教育的规律。此外，资本进来以后要把钱放在产品、研发、教学和服务器上，而不仅仅是打广告、人才挖角等。”

王振东同时还提出了师资团队的专职化，“主要是解决什么问题呢？就是解决文化认同的问题，只有专职老师才能有基本的文化认同，才能传递我们的教育价值、教育理想和教育情怀，这是兼职老师做不到的。大家要注意，你的研发做得再好，兼职老师只会按照他自己

的习惯去讲，这是最大的问题。”

### 打造商业闭环很重要

如何让“挑剔”的成人学员满意？如何为他们创造价值？事实上，打造一个商业闭环很重要。

艾媒咨询分析师认为，一些职业培训企业开始延伸业务产业链，向“招生+培训+就业+就业后”的商业闭环靠拢。校企合作，产教融合成为标准化职业教育机构商业模式突破的重要方向之一。职业细分品类多，单一的职业培训服务能囊括的用户规模逐渐缩小。考试类培训企业可能向技能类培训、技能类培训拓展，根据机构自身人才储备、研发和资本实力选择内部孵化或外延并购。市场上也出现了一些机构并购中职、高职民办学校的事件，进一步拓展了教育产业链。

拉勾招聘创始人、CEO许单单对《证券日报》记者表示：“成人非学历教育平台要了解人才市场的需求维度，并根据需求花费大量的成本进行研究出好的课程，保障学员学有所得、学有所用。其次，教育平台要完成人才与企业的嫁接，把培养出的

人才输送出去，才算真正完成了服务。这都对教育从业者付出的时间及成本提出了极高的要求，这也是行业门槛所在。”

许单单指出：“广告营销的根本目的是为了获客，这并不会成为拉勾教育的主要获客手段。拉勾教育是以招聘公司的方式来获客，这让我们的获客成本很低。拉勾教育在自有生态下，架构出了职业教育行业独有的拉勾模式——用招聘和教育互相导流，用高质量的课程做口碑锁住流量，再将好口碑转化成新的获客机会，从而降低获客成本，把更多的资金投入教研上，以此来形成一种正循环。通过这种方式，即便不烧钱，也可以盘活我们整个业务链条。”

对于拉勾这一独特的模式，上述职业教育企业的内部人士表示认可，并称“我们也在往这个方向努力。”

“教育事业是国家发展的重中之重，而职业教育直接关系到人才的就业稳定及企业长远发展。近年来，毕业生数量不断增加，就业压力持续加码，我们希望在政策的引导和带动下，可以探索出更多校企对接的新渠道和新形式。”许单单表示。

### 记者手记

## 打破沉痾方能焕发新生机

■许洁

如今，采访职业教育企业可比K12教育机构容易多了，他们接过K12教育企业递来的话筒，也收到了资本送来的玫瑰。他们当下要做的是抓住机会，“咸鱼翻身”。

一位在招聘网站工作的朋友曾对记者感叹，很多企业招聘时都倾向于招有1年至2年工作经验的人，而不愿意招大学应届毕业生。因为应届毕业生没有掌握企业所需要的技能，企业一般要承担10个月的培养周期，这对企业来说是一个巨大的成本，不仅仅是工资，还有时间成本、培养成本等。

当前中国产业发展迅速，应试教育开始跟不上步伐而滞后于产业需要，这个时候，职业教育成为最好的补充和承接。

但在实际情况中，很多职业教育其实是办成了学历教育，尤其是一些民办高校，“以职业教育之名，行学历教育之实”。这就导致很多孩子学完后走上工作岗位，依然是“两眼一抹黑”啥都不会。于是，丰富多样的非学历职业教育出现，满足了大家对找工作以及职场晋升的需求。

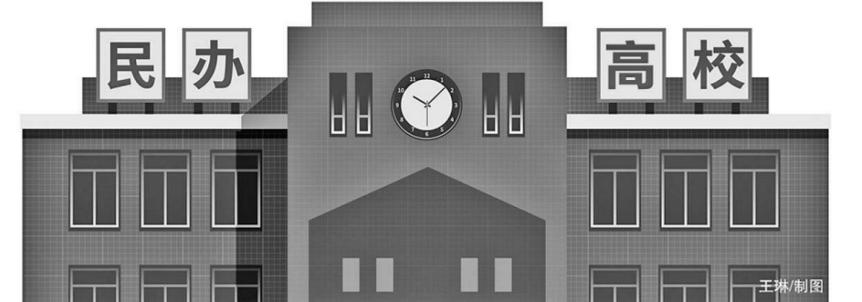
当然，也有一些成年用户是“自鸡”型的，如果说K12是家长焦虑焦虑，那这部分用户的焦虑一般都是“自找”的。拉勾招聘数据研究院的数据显示，即便在受疫情影响最小的互联网行业，超半数从业人员考虑过接受职业教育，75.6%的人希望通过职业教育提升薪酬，40%认为职业教育可以抵抗风险。而在有过职业教育经历的人中，六成曾学习过2个以上职业课程。有大学生为了就业花费2万左右去上培训班是很常见的

事，花费4万元报名在线就业辅导课程的学生也不在少数。这说明，年轻人越来越愿意在学习尤其是就业的学习方面花钱了，而提早走出这一步的人无疑在职场中占据了先机。

当下，职业教育已然站上风口，获得大额融资的消息屡屡见诸报端，虽然总体融资规模和曾经风光无限的K12相比仍是小数目，但对从业者信心的提振显而易见。一位受访者告诉记者，自己现在所在的公司简直像个“香饽饽”，以前出去开会碰到做K12的都有点自卑，现在可以挺直腰杆了。不过，他也明白自己所处的行业仍然存在很多问题，从课程设计、师资配备以及学员服务等方面都还需要努力补足，他希望在社会的瞩目下，自己所处的职业教育行业能够焕发出新的生机。



最近一个月来，华南职业教育、通才教育、天有教育、景大教育等民办高校纷纷走上赴港上市之路



生，而部分独立学院完全无法独立运营占用本部大量教学资源成为“校中校”，甚至出现独立学院直接颁发本部毕业证“三本变一本”的丑闻。

经历多轮整治后，独立院校走向转设之路，转设路径为：转为民办、转为公办、终止办学。在此背景下，民办高等教育市场，迎来更为广阔、规范的市场空间。

### 高教板块已现小巨头

资本市场上，高教板块迎来了前所未有的关注度。

某教育集团从事战投工作的从业人员告诉记者，今年K12板块政策收紧，尤其是“双减”政策后，成人教育成为新风口。“我们也考虑过高教板块，这一领域以往在资本市场上很低调，以独立学院为主，今年有集团化并购扩张的趋势。”

“双减”政策与高教板块关系不大，所以对公司没有影响。长久来

看，国家需要高质量的技术技能人才，一直支持高等职业教育。”新高教集团相关负责人对记者表示，目前，集团的人员流动情况正常，并没有裁员，也没有裁员的计划。相反，集团还在持续加大人力成本投入力度，尤其是师资队伍建设方面的投入力度。

7月份以来，多家民办高校赴港上市，综合来看，这些学校的募资用途主要集中在扩大院区规模、提高教学质量及并购其他学校方面。

“对于民办高校来说，一个院区的可容纳学生人数是有限的，目前上市的民办高校学生人数基本都趋于饱和，增长只能依赖两方面：一是涨学费、涨学杂费；二是扩大学校规模。”上述券商分析师表示，外延式并购成为民办高校上市后的第一大扩展路径。

以新高教集团为例，2017年该集团在港交所成功上市时，学生总数为4.65万人。上市前，该集团旗下拥有云南学校(云南工商学院)、贵州学校(贵州工商职业学院)两所学

校，正在投资东北学校(哈尔滨华德学院)、华中学校(湖北民族学院科技学院)，筹划新建西北学校(西北工商职业学院)。

上市后，新高教集团不断扩张，2020年7月份，公司以1.52亿元进一步收购广西学校(包含广西英华国际职业学院、广西钦州英华国际职业技术学院)39%股权；今年4月份，公司在淘宝网司法拍卖网络平台上，以6.74亿元的价格拍下郑州学校(郑州城市职业学院)。截至2021年6月末，新高教集团已经成长为涵盖8所高教集团的中型教育集团(含郑州学校)。

“高教板块的小巨头已经出现，比如旗下拥有13所学校的中公控股，在校学生约25万人；拥有20所学校的希望教育，在校学生约20万人；拥有8所学校的新高教集团，在校生约12.6万人。”上述分析师认为，随着政策逐渐明朗，未来高教板块将进一步集中化，行业巨头仍有并购空间。

(上接A1版)

对此，航运业分析人士向《证券日报》记者表示：“港口拥堵主要原因是欧美需求旺盛，但海外部分地区因为疫情封城，出现客户不能及时提货的情况，拆箱、进库、出库速度慢，货物无处堆放需要延长等待时间等因素都导致港口拥堵；另外，有一些枢纽港效率低下，船期混乱，周转货和本地货一起存放等也导致港口拥堵。”

丹麦咨询公司Seaintelligence的最新报告显示，由于一些地区受到港口拥堵的严重影响，全球各地的船期可靠性全年都相当差。在亚洲至北美西海岸的高峰期，延误7天至13天和14天至20天的船只数量高于2015年美国西海岸劳资纠纷最严重时的数量。

换句话说，不论是“箱子”还是船只都耽误在港口这一环节。“港口拥堵远未结束。”Sea-Intelligence如是说。

对于港口拥堵问题，业内人士表示有多种因素导致。

券商人士向《证券日报》记者透露：“相对于逐渐自动化的中国港口，已经有部分海外的港口出现设备陈旧、场地以及船期乱套等效率难以提升、大型船舶无法停靠等问题。此外，在海外港口还会出现工人工作时长短、不时出现罢工等情况，明年二季度前看不到明显缓解的趋势。”

### 行业需要提高效率 客户提出数字化转型

通过多方采访，《证券日报》记者发现，要想缓解航运业“高烧”问题，主要是要提高效率，而为了提高效率，不论是航运公司还是港口，都提到了要向数字化转型。那么，数字化转型能否解决航运业的供应问题呢？

有港口人士向记者表示：“导致‘一箱难求’的主要原因就是国外的空箱运不回来。因为疫情原因，国外港口的装卸效率降低，导致空箱无法运回。而港口自动化无疑将减少人工操作，提高港口的装卸效率，缓解港口拥堵问题。”

上述港口人士向记者表示：“效率是衡量集装箱码头竞争能力的重要指标。2020年青岛港集装箱8000TEU以上船舶泊位效率达到150自然箱/小时；全自动化码头桥吊单机平均作业效率达到36.2自然箱/小时，最高达到47.6自然箱/小时；屡屡打破重点船公司船舶效率纪录。2021年5月2日，在2M联盟欧洲线‘美迪马士基’轮装卸作业中，以348自然箱/小时刷新该航线最高船时效率；5月3日，海洋联盟地中海线‘中海金星’轮船舶效率达到206.2自然箱/小时，刷新该航线作业效率纪录……”

在业内人士看来，港口的自动化改革无疑将是行业发展的一个趋势，而对于航运公司来说，实施数字化改革，同样能提高港口装卸效率。

有一位熟悉航运公司的人士向记者介绍：“疫情下，很多航运公司都在进行数字化转型。通过综合运用大数据、云计算、人工智能，提高公司的管理效率并能够有效提升客户体验。”

对于数字化转型，有业内人士表示：“现今，有很多客户提出了数字化转型的要求，以往需要跟客户进行大量的人员对接，而现在这些人员大幅削减；引入了数字化系统，通过EDI对接，进行数据传送。目前数字化服务的需求越来越高，因为疫情反复，客户需要出口能正常安排，系统都已上了云端，只要有网络就能服务。”

对此，中远海控方面人士向《证券日报》记者表示：“疫情对世界经济的长远影响还有待观察，此次疫情启示我们应该构建更加稳健、高效的全球供应链，更加多元化、立体的物流供应链服务网络，这对保障全球经济运行至关重要。未来一段时间，全球化布局、数字化转型将成为航运业发展的重要特征。”

更多精彩内容，请见——

## 证券日报新媒体




证券日报APP