



9月30日，免费首日，济南北收费站入口处车辆排起长队。本报记者 周青先 摄

# 平时全免费，假日再收费

## 专家建议让高速路回归公益，利用价格杠杆调控车流量

本报记者 任志方 王光营

高速路首次免费带来实惠的同时，也在一定程度上加剧了拥堵。然而，取消免费并非治堵之策。专家指出，高速路应该利用价格杠杆调控车流量，平时降低费用或者实行免费，假期反倒可以收费。这样既可以让利于民，又能缓解重大节假日的拥堵局面。

对比 >>

### 往年没免费 黄金周照样堵

对于近日的高速路堵车，网上有不少抱怨之声。更有专家声称“高速免费等于动员大家上路堵车”，但这种观点遭到了大多数网友炮轰。

网友“合肥杨仔”反问，“如果高速公路是免费公路，还需要发卡、还需要节假日为了免费蜂拥而上吗？还会发生节假日拥堵吗？仅在节假日对小轿车免费，不如全年、全面下调高速公路通行费，同时惠及所有车辆，特别是公共交通工具、货运车辆，以减轻物流成本，这对促进经济，降低物价、造福百姓，善莫大焉。”

有网友发现，往年没免费时，黄金周照样堵车。比如同样在2011年的国庆假期首日，

就有四条进京高速全堵，再加上大雾，致使当日早上京沪高速封闭。

正视 >>

### 博物馆免费之初 也曾遭受质疑

虽然免费政策刚实行加剧了拥堵，但更多的人还是表示支持。

网友“紫蜚”认为，有了第一次的高速免费福利，以后才有可能普及到平时也免费。不能由于堵车就完全否定它的价值和意义。开端有瑕疵是正常的，总结经验才是最主要的。

山东省交通专家许云飞表示：“应该说，高速公路免费之后出现拥堵是意料之中的事。不能因为现在出现拥堵就泼凉水。既然有了这样一个政策，就应该不断完善，一直执

行下去。”

“博物馆免费开放之初，也曾混乱一片、质疑连连，如今已井井有条。高速免费的复杂性远高于此，但至少是个参照：有时，问题不在于政策方向，而在配套的完善。说到底，在一条路相向而行，应多些合作与建设，少些苛责与对冲，更不能弃用新途、重走老路。高速免费如此，其他改革也是这样。”人民日报官方微博发表言论表示。

建议 >>

### 价格当杠杆 调控通行量

“对于高速公路来说，收费不仅仅是收钱，还有一个调控功能。假如全部取消高速收费站也会给大家的出行造成不便，比如经常性的拥堵，还有事故率的增高。”许

云飞认为，对于边远地区的一些高速公路，应该发挥其公益性，“因为这些路通行量本身就不高，免费之后不仅通行车辆受益，对地方经济发展也是促进。”

但许云飞同时表示，“东部经济发达地区的高速路，如京沪、沪宁、杭甬、济青高速，平时的通行量就很大，一旦完全免费必然带来拥堵，降低通行质量。合适的做法是在平时降低费用或免费，假期反倒可以收费，用价格杠杆来调控道路通行量。这样既可以让利于民，又能缓解重大节假日时的拥堵局面。”

经济学家茅于軾也在微博上表示，路上堵车说明道路的供应和需求脱节。“说到底还是价格没有起到作用的结果。要想解决这个问题，从根本上看，必须使价格恢复在道路供应和需求中起的作用。”

### 相关链接

海南：

### 没有收费站 高速很畅通

本报讯 记者从海南省交警总队获悉，长假第二天进岛自驾游客人逐渐增多，但未出现长时间拥堵现象。

海南省交警总队相关负责人称，今年中秋、国庆两节叠加，又逢小型载客汽车节日期间通行高速公路免费政策施行，进出海南自驾游客和自驾车预计较去年将增长20%左右。据通报，节日前两天，海南全省主干道及各主要城区道路通行安全、畅通，无较大事故，无长时间交通拥挤、拥堵。

据海南省交警总队相关负责人分析，海南“一脚油门踩到底”的情况给道路顺畅加分不少，由于没有众多的收费站，导致车辆在高速公路上的滞留时间减少，进一步增加了高速公路的通行能力。

(宗禾)

## 公路高收费就符合“经济规律”了吗

本报评论员 王昱

### 双节 天天谈

高速公路双节首日拥堵的现象这两天已经大幅缓解了，但引发的讨论依然未能消散。众声喧嚣中，一个声音十分值得注意：“免费政策不合理，违反经济规律。”

事实上，早在政策刚刚出台的时候，媒体就报道各路桥公司对之抵触情绪强烈。一些认为政策侵犯他们利益的人似乎早就存在了看笑话的心态。所谓的“违反经济规律”说，不过是他们借以发泄怨气的幌子而已。

就算是当幌子，这个幌子还是有点奇怪，都知道“要想

富先修路”，高速公路不仅仅是有车一族节假日出游的需要，而且间接关系到每一个国民的衣食住行。国家修高速公路，为的是全民公益。可如今利民政策一出，管理者却满口的“经济规律”，请问你们的宗旨，到底是服务大众，还是牟利赚钱？

既然要谈“经济规律”，不知他们是不是有意忽视了另外一个更明显的经济现象：据统计，2010年中国的物流费用占GDP的18%，高出发达国家一倍。在上海超市里买一包方便面，一半多的钱要交给中间的物流。而与之相对的是，国内不少公路却在以“还贷收费”之名行“超龄收费”之实，仅广州到深圳的一条公路，12年收益就达300亿元。“高速环

肥天下瘦”。本该是为百姓谋福利的高速公路，如今却成了国家和全民利益的节流器和相关利益团体的印钞机。

请问，这个现象就“合理”吗？就符合“经济规律”吗？

的确，我国的交通建设，由于受到国情的制约，采取了“贷款修路，收费还贷”的方式。但高速公路收费的行为，应当随着贷款偿还完毕和国家的富裕而逐步退出历史舞台，或者至少应不以营利为目的。只有这样，才能还原高速公路利国利民的本义，并起到真正推动经济发展的作用。但现在很多地方的高速公路却固化成为一种营利手段，由着相关利益集团去做“此路是我开，留下买路财”的特权生意。如果这个生意允许做，那么我

们修路乃至改革和发展的最终目的又是什么呢？是为了利国利民，还是为了让这一小部分人据公器为己用，借此使自己“做大做强”？

对自己有利时借政策的东风，对自己不利时找经济的借口，这是不少本应以服务大众为宗旨的国有企业自肥时就会把公众租借给其的权力视为自己理所当然的特权。而防范这种现象的最好方法，就是将类似高速公路免费这样回归公益本原的政策保持下去，深化下去。

### 须警惕

### “报复性添堵”

可以看出此次大堵车中一些管理部门的报复性情绪——为什么免费了仍要拦车发卡？可能是第一次实行免费，还缺乏经验；也可能是为了统计免费给公众送了多大的红包，而不顾此举会造成拥堵；抑或是故意添堵，本就对免费政策充满抵触情绪，于是选择这种方式表达不满，报复性地添堵，带着把事情搞砸的心态去执行，以此妖魔化“高速免费”，让舆论和公众恐惧免费，从而误导决策者重返收费。看你们还要不要免费，这就是苦果——这种报复性添堵是需要警惕的。

据中青