



找记者 上壹点

A14-15

齐鲁晚报

2020年4月11日
星期六

洞
／
察
／
趋
／
势
预
／
见
／
未
／
来

□ 美编：徐凌
□ 策划／编辑：李晓东
□ 组版：颜莉

国内疫情防控形势持续向好，刺激经济重启消费成为首要任务。为此，有网友呼吁，建议高速公路免费一年，以增加经济流动性。而近日，广东省交通集团的一份会议纪要刷爆朋友圈。会议纪要称，上级已经明确恢复收费的时间节点在4月30日前。

对于高速公路恢复收费的问题，赞成的和反对的皆有，这让这道两难选择题充满了利益博弈。为什么高速公路何时恢复收费的消息引发这么多关注？此轮高速公路免费到底降低了多少物流成本？对于自驾游这样的扩大内需的消费行为，又能起到多大刺激作用？

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 蔡宇丹

1 全国日均减免15亿元，高速企业资金链压力大

高速公路免费，首先是高速运营企业撑不住了。这场从2月17日开始执行的免费政策，让各地高速集团到底损失了多少？

交通运输部信息显示，今年春节的收费公路免费通行政策延了3次，平均每天大概减免15亿元通行费。

3月20日，山东省交通运输厅副厅长司家军透露，自1月24日起，山东全省高速公路累计减免通行费31.55亿元，全省高速公路通行量持续增长，3月18日出口总车次达到107.5万，恢复到去年同期水平。2019年，山东高速公路共减免

通行费35.29亿元，今年这50多天的减免费用已经接近去年全年。

在免费政策执行期间，高速公路服务区餐厅关闭，超市、加油站等经营项目销售减少，但公路保养、人员工资、债务本息偿还等成本支出并未减少。

据wind统计，国内大部分收费公路经营单位的车辆通行费收入在经营总收入中占比达90%以上，这其中，山东高速为92.76%，粤高速为96.82%，而吉林高速的主营收入几乎全部来自通行费。

另外，2018年，全国高速公路

总收入5168亿元，总付息2499亿元，付息占总收入的48.36%；总税费支出343亿元，税费支出占总收入的6.63%。

从各省情况看，2018年全国20个省份收费公路收入过100亿元，平均收入190.86亿元，仅上海收支平衡，其他省份存在收支缺口。其中广东收费公路收入最高为634亿元，山东排名第6位，收费公路收入289亿元，需要还本付息199.86亿元，还本付息占收入比为69%。

事实上，高速公路是一个长期亏损行业。从全国收费公路看，2018

年总收入5552.4亿元，总支出9621.8亿元，收支缺口4069.4亿元。截至2018年末，高速行业债务余额高达56913.6亿元。

以去年完工的济青高速北线改扩建工程为例，309公里投资297.96亿元，每平方公里成本近亿元。

此外，高速公路日常运营成本相当高，比如粤高速2018年营收32亿元，其中12亿元成本中6亿元是折旧费，也就是日常养护成本。

随着免费政策的推行，高速公路运营企业资金链将面临更大压力。



2 高速公路免费，货车运价最高降三成

让人想不到的是，站在积极要求恢复收费阵营的，竟然还有货车司机。

疫情暴发后，高速公路免收通行费降低了生产、商贸企业的物流费用，但处于产业链底层的货车司机的收入反而降低了。

目前，国内的货车司机90%是以个体运营形式存在，部分挂靠物流企业。来自全国一大型公路干线物流平台的调研报告显示，疫情导致货源减少，运价下跌。在高速公路免费政策出台后，货站重谈运价，运费

降幅最高达40%。此前货车司机还可以走一段不收费的国道或者城际公路，省掉的这部分通行费相当于是多赚的，现在由于高速路免费，这部分收入也就没有了。

另外，在这则恢复收费传闻泛起的水花里，石化、煤炭、农资行业的第一反应是，高速收费了，运价会涨吗？买煤的、买化肥的抓紧了！

来自煤炭行业一位从业者测算，如果高速过路费恢复正常收取，那么长途运价很有可能上涨近100

元/吨。这个时候若是产品提价，这对受疫情打击的企业无疑又增添了一道压力，降低物流成本已经成为必然选项，这也是公众支持高速公路继续免费政策的最大理由。

2016年，中国社会物流总费用占GDP比重为14.9%，远大于欧美发达国家9%的比重，比其他国家额外多了几万亿运输成本。物流成本占GDP比重每下降1%，可节约7500亿元。

目前铁路运输占到国内全部货物的6%，汽车公路运输占了85%。根

据发改委调查统计，2020年1月，公路整车的货运运价为0.52元/吨公里，全国高速路货车通行费平均为0.08元/吨公里，高速公路免费对货车整车运价的影响为15%。

4月10日，省政府新闻办召开的新闻发布会上介绍，自2月21日起，全省受疫情影响封闭的高速公路收费站全部恢复正常通行，148对在用的高速公路服务区全部恢复运营服务。据抽样调查，免费政策实行以来，推动道路货运价格下降了17%至30%。

3 配合免费打好组合拳，撬动消费端发力

高速路免费通行对拉动消费能产生多大作用？旅游和餐饮被排在疫情结束后报复性消费的头两位，拿自驾车出游来说，“五一”将至，高速公路免费通行无疑比发消费券更能拉动内需。

来自路网运行的监测数据显示，从2月17日零时起免费通行后，全国高速公路的车流量快速增长，从2月16日的日均542.09万辆次增长到3月5日的2654.4万辆次，去年同期是2501.47万辆次。也就是说，免费通行后高速路网流量比去年同期水平超出了6.1%。

根据省政府新闻办10日发布会上的信息，受复工复产和免费通行政策的双重拉动，我省高速公路车流量持续增长，平均每天超过160万辆，比去年同期增加30%以

上。4月8日，全省高速公路出口总车次达到190.8万，较去年同期增长48.8%。

对于一般的长途自驾来说，高速公路通行费占整个出行成本的30%-40%。目前山东对于7座以下小汽车收费是每公里0.4元。

事实上，随着产业结构和生活方式的变化，高速公路的交通构成也在发生变化。以济青高速北线的交通构成变化来看，2002年，济青高速客车占比48%，货车占比52%；到了2013年，客车占比56%，货车占比43%。货车占比逐年降低，客车占比逐年提高。

资料显示，在全域文化旅游拉动下，目前通过高速公路到达景区的游客占到90%，其中自驾人数占到50%。这个巨大流量背后，是“诗

和远方”的无限商机。

目前，济青北线沿线济南至潍坊段分布有4A级景区在十三四个；即将开建的济青中线沿线济南到潍坊段分布4A级以上的景区20多个，主要以自然风光为主。

这是多长的一个消费链条？而刺激消费需要打好组合拳。

自2月3日佛山出台汽车补贴政策后，中国重要的汽车或者汽车零部件生产基地——从长春到佛山、广州、珠海、深圳罗湖区、长沙、湘潭、杭州、宁波、南昌等都公布了相应的汽车消费刺激政策。

一系列组合拳需要各个环节有力衔接，最终才能撬动消费端发力。

这种情况下，如何平衡各方利益？据悉，交通运输部已经会同国

家相关部门制定相关支持保障政策，包括为企业提供优惠贷款，适当延长收费公路期限等政策。

也不排除这样的可能：疫情结束后，鉴于收费公路经营单位压力，免费通行措施会结束，但很可能做出调整收费公路车辆通行费率的决策，采取“低费率+支持性政策”的措施促使国内物流成本保持在一个相对较低的水平。

不过，发放消费券是政府财政补贴国民，而高速公路免费却是作为投资者的企业补贴国民。在高速公路恢复收费的时间上，什么样的决策才会最有利于目前正在进行的大规模刺激经济计划呢？

4月8日，武汉“解封”。在这个具有象征意义的节点，也许我们会很快看到答案。