

多条高速收费期满：免费通行时代真的来了吗？

来源：张玮俊 发布时间：2025-11-14 15:18:49

“走长永高速去机场，居然没花钱！”2025年11月2日，湖南长沙的司机张师傅发现，这条服务了31年的老高速突然取消了收费。无独有偶，同月成都城北出口高速、四川成绵高速、武汉天河机场高速等多条线路相继宣布“零费率”通行。高速免费潮的背后，是政策、市场与公众需求的共同博弈。

长永高速的免费颇具代表性。这条湖南省首条高速公路于1994年通车，全长27公里，串联长沙主城区与黄花机场。按照1998年批复的30年收费期限，本应于2024年12月到期，但因执行节假日小客车免费、鲜活农产品“绿色通道”等政策造成收入损失，先后两次获得收费期补偿，最终延长至2025年11月1日。



类似案例在全国蔓延。成都城北出口高速原定2025年9月到期，因政策补偿延期后准时免费；武汉天河机场高速1995年通车，30年收费期满后“零费率”；广佛高速作为国内第二条高速公路，2012年已率先免费，开创先例。据交通运输部数据，截至2024年底，中国高速公路通车里程达19.07万公里，其中大量早期项目已接近或超过收费期限。按照现行规定，政府还贷公路收费期最长不超过30年，中西部地区经营性公路可达30年。这意味着，未来五年内，全国或有数千公里高速陆续进入免费行列。

高速免费的直接动因是收费期满，但深层逻辑在于政策调整与市场需求的结合。早期高速公路建设依赖“贷款修路、收费还贷”模式。以长永高速为例，其通过社会集资和银行贷

款筹集1.1亿元启动资金，终结了“三湘大地无高速”的历史。30年间，通行费收入不仅覆盖了建设成本，还为后续养护提供了资金。交通运输部曾公开表示，部分高速已提前还清债务，继续收费缺乏法律依据。

高速免费能直接降低物流成本和出行支出。以长永高速为例，免费后，长沙至黄花机场的货运成本下降约15%，私家车单趟节省15元。对于日均车流量超5万辆的线路，免费政策每年可为公众节约数亿元。从民生需求角度看，这无疑是件大好事。



但高速免费并非“一免了之”，后续管理面临多重考验。成都城北出口高速免费后，日均车流量从4.2万辆飙升至6.8万辆，早高峰拥堵时长延长40分钟。武汉天河机场高速免费首周，事故率上升25%，主要因车速差异导致追尾。交通专家指出，免费高速需配套优化出入口设计、增设智能诱导系统，否则可能陷入“越免越堵”的怪圈。



高速养护成本占年收入的15%-20%。免费后，资金来源转向财政拨款或周边土地开发收益。例如，长永高速免费后，湖南省将每年拨款2亿元用于路面修复和绿化维护。但中西部地区财政压力较大，部分省份正执行“免费+广告位拍卖”“免费+服务区商业开发”等模式。

多条高速免费后，仍需代收其他路段费用。例如，从长永高速驶入京港澳高速的车辆，需在出口合并缴费。这一模式要求收费系统精准识别路径，避免漏收或误收。目前，全国ETC系统已实现98%以上的准确率，但人工车道仍存在纠纷风险。

当前，高速免费呈现“区域分化”特征。东部地区车流量大、财政充裕，免费后可通过土地开发反哺养护；中西部地区依赖财政转移支付，免费进度可能滞后；经营性公路若未还清债务或未达合理回报，可能继续收费。

政策层面，交通运输部正在修订《收费公路管理条例》，拟对投资规模大、回报周期长的项目放宽收费期限限制，同时要求改扩建项目公开成本审计，接受社会监督。可以预见，未来高速免费将遵循“依法依规、因地制宜、民生优先”的原则，逐步扩大覆盖范围。

从“贷款修路”到“零费率通行”，中国高速公路用30年时间完成了从建设到惠民的跨越。免费后的高速，既是民生福祉的提升，也是治理能力的考验。如何在保障通行效率、控制养护成本、平衡财政压力之间找到最优解，将是未来交通政策的核心命题。

HTML版本： [多条高速收费期满：免费通行时代真的来了吗？](#)