

今年已有多条老高速停止收费，高速免费潮何时到来？

来源：胡万旭 发布时间：2025-11-12 09:36:17

今年11月2日，湖南第一条高速公路长永高速在服务31年后，停下了收费杆。与之情况类似的，还有多条高速公路。

对此，人们的惊喜伴着疑惑，真不收费了？是暂时的，还是永久的？是全程不收费，还是部分路段不收费？钱还完了？路怎么养？

2024年中美交通基础设施核心数据对比			
指标	中国 (2024年)	美国 (最新可用数据)	对比解读
铁路营业总里程	16.2万公里 其中：高速铁路4.8万公里	约22.8万公里 (2022年: CLASS I铁路) 无高速铁路 (ACELA最高时速240km/h, 不符合国际高铁标准)	美国铁路网总规模仍领先，但其系统以货运为核心，中国高铁里程绝对领先，已形成现代化客货骨干网络。
公路里程	540.6万公里	571.3万公里	美国公路网密度更高
高速公路	18.87万公里	10.6万公里 (2022年)	中国高速公路里程已大幅超越美国，居世界第一。
民航运输机场	262 (不含港澳台)	公共: 5383 私人: 14776	美国通用航空极其发达，机场数量包含大量小型、私人机场。远胜中国。注册的固定翼飞机约150000架，法国的直升机约1000架，通用航空飞机约25000架。美国主要的商业客运航空公司（如美航、达美、美联航）拥有的喷气式客机数量约为4500架。通用航空飞机与商业客机相比，美国跟的民用通用航空最数量超过20万架，这充分显示了其全球最发达的航空市场地位。
定期航班航线数量	5858条 (国内航线4966条，国际航线892条)	每日约54000个航班	中国航线网络覆盖广，但航班密度低。美国航线网络系统高度发达和网格化，不像中国有

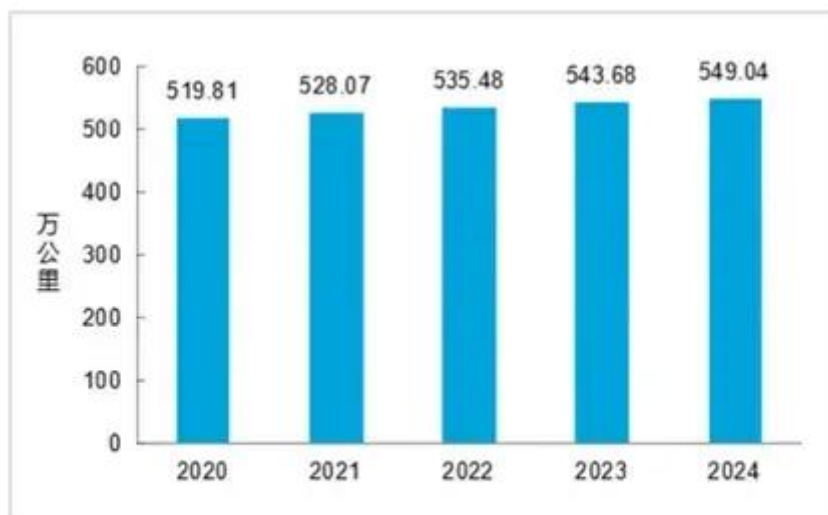


东梦汽车网
DONGMENG 助力中国城市

1. 中国在高铁和高速公路以现代化交通基础设施的规模上已实现领先，整体公路网络密度 美国更高。
2. 美国在通用航空和铁路货运方面保持有巨大优势，其整体的公路网络也更为庞大。
3. 截至2024年末，美国拥有近5,000个公共机场和超过1.4万个私人机场，支撑着一个由超过20万架民用航空器组成的庞大通用航空系统。

已经官宣停止收费的高速公路有哪些？

按照时间线，来看看今年已有哪些正式执行停止收费的高速公路。



2020 - 2024年年末全国公路里程



东梦汽车网

2024年年末全国公路里程构成

东梦汽车网 DONGMENGQI CHEWANG

作为最早一批到期免费的高速公路之一，天津津沧高速在今年2月起停止收费，官方并未披露具体里程，但明确所有车辆免收通行费。

武汉S18天河机场高速于今年6月19日起停止收费，涉及17.8公里路段。其在30年收费期刚满就停止，相关的通勤族每年能省下不低的通行费。

截至2024年底， 各省份高速公路通车里程（31省份版）

数据来源：中国统计年鉴2025



四川成绵高速在9月4日起执行了“收费到期即停”，对此，官方还特别提醒，“车流量可能大增”。

成都城北出口高速在9月17日起执行停止收费，但其因为延期收费争议被律师起诉，最终才按规定停止了收费，成为今年最受关注的高速案例。

湖南长永高速原收费期为30年，因节假日免费政策补偿延至31年，现在已实行“零费率”，4个收费站全免费。

仔细盘算，这些停止收费的高速公路，都是在上世纪90年代即建成投运，是“贷款修路、收费还贷”的典型，如今要么贷款还清了，要么收费期延到不能再延。

简单来说就是，按照规矩，就该如此。

免费并非福利，而是“按合同办事”

有不少人将高速免费视为一种福利，但其实这都是按合同约定的正常执行举措。

从我国的交通建设历程来看，上世纪90年代缺资金修高速，靠着“收费还贷”政策才陆续建起了十余万公里路网，如今第一批高速到了“还钱”的终点，免费只是履约而已。

以湖南长永高速为例，其靠着1.1亿元社会集资启动，1994年12月正式通车，当年定下的30年收费期，因为执行节假日免费、鲜活农产品绿色通道损失收入等，两次申请了补偿延期，共计延迟收费10个月。湖南省交通厅的文件显示，“按《收费公路管理条例》处置”，还因此被当地媒体以《契约精神“金不换”》为名公开表扬。

成都城北出口高速则是小小的反向典型，有律师发现其收费“悄悄延期”，在申请信息公开被拒后直接起诉，最终倒逼管理方按规定停收。这背后是公众监督的力量，也是“收费期限不能无限延长”的政策底线，真正在起作用。

路堵了，怎么办？路坏了，谁来修？

成绵高速停止收费刚过了一周多的时间，就有车主吐槽，“以前半小时的路，现在要走一小时”，因为这条路的车流量比免费前，涨了近47%。

养护问题也随之而来，这些高速公路虽然免费了，但依然有相应的费用产生。依然以湖南长永高速为例，每年的养护费用都要数百万元，如今是靠湖南省高速集团兜底支付。

交通运输部4月份发布的PPP新机制指南里，对此有相应的解决方法，新建高速可以找社会资本合作，而且，“经营期限可超过30年”。

这意味着，老高速在“清旧账”，新高速还在建“新模式”，养护费用有了出处。

湖南的“零费率”操作就很有代表性，收费站并没有拆除，ETC照样可以刷卡，本路段不再收费，但可以代收其他路段的费用，这既保了联网收费的秩序，也给后续养护留了一点操作空间。

免费不易，全面铺开基本没有指望

如今来看，高速公路的免费只是点状突破，距离全面的铺开还有相当长的距离。

今年已明确免费的5条高速公路，总里程才147公里，对比全国十余万公里的高速公路总

里程，连“冰山一角”都算不上。而且，约定期满的老高速公路陆续到点停收，但大量的新建高速还在走收费的老路。

不过，交通运输部已在《收费公路管理条例》修订计划里明确，“投资大的项目可延长收费期”，“彻底免费”并不是政策方向。

未来，大概率是新、旧分化的格局，老高速公路逐步免费，新建高速公路靠社会资本收费运营，养护资金走“旧账财政补，新账市场筹”的路数。比如，长永高速免费了，但旁边的新高速还得接着收。

所有的高速公路都免费基本不可能，现在的焦点是，让到期的高速公路按规矩停收，让养护到位、不掉链子，就是进步。

HTML版本： [今年已有多条老高速停止收费，高速免费潮何时到来？](#)