

高速公路免费时代真的来了？收费杆抬起背后的利益博弈

来源：傅佳燕 发布时间：2025-11-12 12:41:54

收费站显示屏上红色的“0元”字样，不仅意味着车主省下了过路费，更预示着中国高速公路发展模式的历史性转变。

“通行费0元。”11月2日，多位从长沙驾驶汽车通过长永高速前往黄花机场的市民惊讶地发现，这条通行27公里的高速公路不再收费了。服务近31年后，长永高速成为湖南首条长期免费的高速公路。

就在不久前，9月17日，成都城北出口高速也结束了收费历史；而成绵高速、武汉天河机场高速、津沧高速等则在今年早些时候相继终止收费。一场关乎数亿车主利益的公路免费化浪潮正悄然袭来。



★ 多条高速收费期满，免费通行时代开启

2025年以来，全国已有多条高速公路在收费期满后停止收费。9月4日，四川省成绵高速率先免费；9月17日，成都城北出口高速跟进；6月19日，S18武汉天河机场高速终止收费；而11月2日，湖南长永高速加入免费行列。

这些高速公路的建设模式高度相似——均采用“贷款修路、收费还贷”模式。如今，它们已如期完成还款任务。



所谓“零费率”，即对通行本路段的所有车辆按“0元”计算车辆通行费，但保留收费设施，并代为收取其他路段的车辆通行费。这种设计既保障全国联网收费技术需求，又兑现了惠民承诺。



收费期限的设定依据2004年施行的《收费公路管理条例》。该条例规定，政府还贷公路和经营性公路的收费期限分别为最长不得超过15年和25年，中西部地区最长不得超过20年

和30年。

★ 车主欢迎与养护担忧并存

对于经常往返长沙市区和黄花机场的李师傅来说，长永高速免费是实实在在的福利。“我每天至少要走两个来回，现在一天能省下好几十元，一个月就是近千元。”这位网约车司机脸上洋溢着笑容。

物流公司更是最大受益者之一。一辆货车行驶在京沪高速免费路段，单程可节省约200元通行费。按日均车流量2万辆计算，仅此一条高速每年就可为物流行业减负近15亿元。

然而，免费通行也带来了新的挑战。成绵高速、武汉天河机场高速等停止收费后，不少车主反映，路段变得更加拥堵。

“车流量明显增加，尤其是早晚高峰。”一位刚驶出武汉天河机场高速的车主表示，“虽然省了钱，但时间成本增加了。”

对于免费后的养护问题，各地交通运输部门已制定周密预案。例如，广东省今年省级财政已安排50亿元专项资金用于免费高速的日常养护，确保道路服务质量不降低。

★ 免费时代的政策逻辑与未来挑战

中国高速公路建设始于1988年通车的沪嘉高速。随后，20世纪90年代起，我国高速公路建设进入高速发展期。截至2024年底，中国高速公路通车里程达19.07万公里。

“贷款修路、收费还贷”政策打破了当年财政资金不足的束缚，对我国公路交通的跨越式发展起到了至关重要的作用。

如今，这些早期建设的高速公路已陆续到达收费期限上限。据《2021年全国收费公路统计公报》显示，全国收费公路债务余额高达7.9万亿元，年度收支缺口达6278.8亿元。

面对巨额债务，交通运输部自2013年起就已启动《收费公路管理条例》修订工作。修订稿重要的调整内容就是收费期限。

近年来，通过改扩建延长高速收费年限已成为地方普遍操作。修订草案提出，实施收费高速公路改扩建工程可重新核定偿债期限或经营期限。

未来更可能呈现“局部免费+主干收费”的混合模式。城市通勤型、经济带动型及战略通道型路段可能优先免费，而主干道可能继续收费。

数据显示，截至2024年底，中国高速公路通车里程已达19.07万公里，其中收费公路约占8万公里。未来几年，还将有更多“老高速”陆续到达收费期限上限。

假如你家门口的高速即将免费，你最关心的是什么？是出行成本的降低，还是可能增加的拥堵？欢迎在评论区分享你的看法。

HTML版本：[高速公路免费时代真的来了？收费杆抬起背后的利益博弈](#)