

高速公路收费期满停止收费：从“收费还贷”到“免费通行”的变革

来源：吴纯毓 发布时间：2025-11-12 18:03:04

一、政策背景：收费期限的“硬约束”与“软着陆”

我国高速公路收费政策始于1988年沪嘉高速通车，通过“贷款修路、收费还贷”模式快速建成全球最大高速公路网。根据《收费公路管理条例》，政府还贷公路最长收费15年（中西部20年），经营性公路最长25年（中西部30年）。2025年前后，全国约2万公里高速公路将陆续到期，其中武黄高速、京石高速等已成为首批“免费样本”。



二、典型案例：从“收费终止”到“管理转型”

1. 武黄高速：湖北首条免费高速的示范效应

2022年12月，运营31年的武黄高速因收费期满终止收费，成为中部地区首个“免费通行”案例。该路段连接武汉与鄂州，日均车流量超3万辆，免费后物流成本显著降低，黄石至武汉货运时间缩短40%。但免费后养护压力骤增，湖北省通过省级财政补贴和沿线企业共建模式，年投入养护资金超1.2亿元。

2. 京石高速的“重生”争议

2014年京石高速河北段收费期满后，仅免费40天即通过“扩建重建”重新获得22年收费权，引发公众对“变相延长收费”的质疑。这种“换马甲”操作虽符合当时法规，但暴露了

政策漏洞，促使2025年新修订《条例》明确禁止“以扩建名义延长收费”。

3. 广佛高速的“零费率”创新

2022年广佛高速停止收费后，保留收费设施并实行“零费率运营”，由原管理公司继续负责养护，同时代收其他路段通行费。这种“以路养路”模式使该路段养护质量评分提升至92分（满分100分），成为经营性高速免费后的管理标杆。

三、社会影响：公众获得感与行业阵痛并存

- 公众受益显著：以武黄高速为例，免费后沿线企业年节省物流成本超8000万元，黄石至武汉客车票价下降15元，日均客流量增长22%。但部分司机反映，免费后车流量激增导致拥堵，2023年武黄高速日均拥堵时长较免费前增加1.3小时。

- 行业转型压力：收费取消后，高速公路企业面临收入断崖式下跌。以某省级高速集团为例，2023年通行费收入同比下降68%，被迫通过开发服务区商业、光伏发电等多元业务维持运营。养护资金缺口则通过“财政补贴+专项债”填补，2024年全国高速公路养护专项债发行规模达1200亿元。

四、争议焦点：免费与可持续发展的平衡

1. “免费是否等于降质”

部分地区免费后出现养护不及时问题。2024年某西部省份免费高速路面破损率较收费期上升3.2%，引发公众对“免费=低质”的担忧。专家建议建立“免费高速养护质量公示制度”，倒逼管理方提升服务水平。

2. “统贷统还”的公平性质疑

针对政府还贷公路，山东等省份通过“统贷统还”政策延长收费，但公众质疑其变相转嫁债务。例如，山东某高速集团2023年通过“统贷统还”新增收费路段5条，导致该省收费公路总里程逆势增长。

3. ETC时代的收费技术迭代

免费后，ETC系统从“收费工具”转型为“管理平台”。2025年全国ETC使用率达92%，但系统漏洞导致逃费问题频发。某省通过AI稽查系统，2024年追回逃费车辆通行费超1.2亿元。

五、未来展望：从“收费驱动”到“服务驱动”

2025年《收费公路管理条例》修订版明确，免费高速养护资金纳入省级财政预算，企业可通过服务区经营、数据服务等获取收益。例如，浙江某高速集团通过开发“智慧服务区”APP，2024年非通行费收入占比达35%，探索出“免费+增值服务”的新模式。

结语

高速公路收费期满停止收费，既是政策合规的必然，也是民生普惠的体现。从武黄高速的“免费示范”到广佛高速的“零费率创新”，中国正逐步构建“用者付费、优者受益”的可持续交通体系。未来，如何平衡免费与服务质量、短期阵痛与长期效益，仍需政策制定者、行业和公众的持续探索。

HTML版本： [高速公路收费期满停止收费：从“收费还贷”到“免费通行”的变革](#)