

高速免费时代来了？多地停收释何信号

来源：李宜希 发布时间：2025-11-13 16:32:07

高速免费时代来了？多地停收释何信号

2025年9月，四川省宣布成绵高速、成都城北出口高速终止收费，成为全国高速公路免费浪潮的最新注脚。从广州北环高速到深圳梅观高速，从长沙长永高速到浙江杭州绕城高速部分路段，近年多地陆续终止高速收费的举措，引发公众对“免费时代是否来临”的广泛讨论。这些政策调整并非偶然，而是我国交通治理理念转型、经济结构优化与民生需求升级的集中体现。

多地停收首先释放出契约精神回归与政策执行规范化的强烈信号。我国高速公路长期实行“贷款修路、收费还贷”模式，《收费公路管理条例》明确经营性公路收费期限一般不超过30年。但现实中，西安绕城高速三次延期、山东15条高速集体申请延长收费等案例曾引发争议。而广州北环高速运营满30年即终止收费，四川两条高速临近期限主动启动免费程序，深圳更是提前13年赎回梅观高速收费权，这些案例彰显了地方政府对政策底线的尊重，回应了公众对收费透明化的期待。2025年交通运输部数据显示，全国年底将有2万公里高速达到收费期限，18%的路段明确“到期免费”，标志着“收费到期即退出”正从个案走向常态。



其次,这背后是经济发展逻辑从短期收益向长期价值的转变。高速免费看似牺牲短期收费收益,实则产生显著的经济外部性。我国物流费用占GDP比重约14%,远高于发达国家水平,而高速通行费是物流成本的重要组成部分。深圳梅观高速免费后,沿线企业物流成本下降15%,直接推动华为、富士康等产业集群发展;广佛高速免费后,周边产业园区入驻率提升,地价上涨20%。四川成绵高速免费首季度,沿线企业物流成本平均下降15%,吸引12家外地企业落户,印证了“放弃小利换发展”的远见。这种转变契合“国内大循环”战略需求,通过降低社会交易成本激活区域经济活力。

再者,停收潮反映出高速公路公共服务属性的强化。作为连接98.8%城区人口的交通大动脉,高速公路的公益属性本应置于首位。广州北环高速免费后,虽年减少收费近10亿元,却让日均42万车流受益,带动白云区物流仓储用地需求激增;杭州湾跨海大桥部分时段免费后,节假日车流量增长35%,周边旅游收入提升18%。这些数据表明,高速免费不仅减轻民众出行负担,更通过畅通人流、物流、资金流,实现了公共服务价值的最大化。从“以路养路”到“以路兴城”的转变,彰显了基础设施服务民生、赋能发展的本质定位。

值得注意的是，多地停收也揭示了交通治理模式的创新探索。面对“养路比修路还贵”的现实，以及新能源车普及带来的“油路财政冲击”，地方并未陷入“免费即失养”的困境。河北对长途货车实施10%通行费优惠、河南下调货车收费标准的差异化措施，兼顾了民生需求与养护资金保障；部分省份推行“统借统还”机制，用车流量大的路段收益补贴冷门路段，确保路网整体稳定。同时，ETC、车牌付等智慧技术的普及降低了管理成本，为免费政策落地提供了技术支撑。



当然，高速免费仍面临现实挑战。雅康高速每公里1.7亿元的造价、山区高速每年上亿元的养护成本，以及复杂的债务结构，让部分地区暂不具备全面免费条件。但多地探索已指明方向：通过财政补贴、土地增值反哺等方式弥补收入缺口，用智慧管理降低运营成本，让高速公路回归公益本质。

从“收费修路”到“免费惠民”，多地高速停收是时代发展的必然。这股浪潮不是对“贷款修路”模式的否定，而是在新发展阶段对交通价值的再定位。随着《收费公路管理条例》修订推进，2025-2030年更多干线高速有望逐步免费。当高速公路真正成为畅通经济循环、增进民生福祉的“快车道”，免费时代的曙光便会真正到来。



HTML版本：[高速免费时代来了？多地停收释何信号](#)