

山东延长高速公路收费期限的做法广受诟病，在于其“一言堂”的决策方式难免被指为以民众财力为公路暴利买单。

# 延长高速公路收费期限是失信

## 新闻回放

高速公路收费期限到期怎么办？山东给出的做法是：一律延长收费期限。日前，山东省政府官方网站公布的一则政府文件，让希望能够享受到高速公路免费通行的人们近乎绝望。这次公布延长收费年限的高速公路，既有以G打头的主干道，也有一些S打头的“支线”。山东省交通厅对延期收费做出的解释是，个别路段免费，影响高速公路“整体性和完整性”；免费了，不好管理。（《第一财经日报》1月6日）

山东延长高速公路收费期限的做法，其实并不稀奇，因为很多地方都在这样做，理由也如出一辙，反正就是想方设法将收费进行到底，如果非要给个

期限的话，那么恨不得是一万年！地方政府将收费公路视为禁脔，从中获益颇多，并无停止收费的动力，而这也是历经多次清理整治行动，收费公路却不见减少，反而越来越多的主要原因。

高速公路的毛利润很高，几乎就是一棵摇钱树。但由于许多高速公路采取银行贷款、滚动开发模式，负债率也很高，再加上管理制度的缺陷，导致经营成本高企。此前曾经有专家测算，如果现有的高速公路运营模式不改变的话，要想完全依靠收费还贷，差不多要几十年乃至几百年。可见，“贷款还清即停止收费”的规定之所以失效，反而被当成延长收费期限的理由，亦与此分不开。

无论是政府投资兴建的，还是企

业投资兴建的高速公路，都是采取收费回收成本模式，并制定收费期限，符合市场经济规律。而收费到期后，无论是否完全收回投资成本，都理应严格遵守约定，立刻停止收费，这才是尊重市场信用的表现。

失信于民，轻率延长高速公路收费期限，未来还将如何取信于民，又如何赢得民众的尊重和拥护？因此，对于地方政府擅自延长高速公路收费期限的做法，中央应尽快叫停。民众也不能视若无睹，应拿起法律武器，争取自己的权益。同时，督促政府尽快兑现开征燃油税时做出的承诺，拿出取消高速公路收费的时间表，禁止任何变相延长收费期限的行为，将免费路权还给民众。（据和讯网）

## 全面取消高速公路收费难在哪？

### 不是每条高速公路都盈利

1984年，我国第一条收费高速公路——沪嘉高速建成通车。从此以后，“贷款修路，缴费还贷”开始成为我国公路、特别是高速公路大踏步发展的“制胜法宝”。这项政策弥补了改革初期政府财政资金的不足。

据了解，在1990年之后十多年里建成的高速公路，多数属于连接省会城市以及人口超过100万人的中心城市的公路，由于所在地区人口密度高、车流量大，通常能够还本付息，不少在还完贷款后进入稳定的盈利期。

然而，近几年修建的连接中小城市的高速公路，由于车流量小，通常缺乏还本付息能力。目前正在建设或计划建设的高速公路，大多位于收入水平低、人口密度低、车流量低的中西部地区，这些公路大都属于国家战略性路网支撑体系的组成部分。在这种情况下，地方政府的公路建设负债将大幅度增加，还本付息能力将大幅度下降。

交通运输部科学研究院交通财政与金融研究所常务副所长胡方俊说，近几年来，地方二级公路不断改造提升等级，司乘人员可以有更多选择，新建成的高速公路很多都没有达到投资论证时的预期车流量。同时，“每一条高速公路都需要进行日常维护，不少客流量大的高速公路还要不断拓宽车道，设备运转费用、公司基本管理费用等都使营运成本增大，投资回收期一般都在15年甚至20年以上，个别高速公路甚至在国家规定的西部地区30年最长收费期内也不能收回投资。”

### 高速公路收费需要透明化

多年来，高速公路超期收费备受公众诟病。《收费公路管理条例》对“政府还贷公路”与“经营性公路”的收费期限作出了严格限制：对于前者，《条例》规定：“政府还贷公路的收费期限，按照用收费偿还贷款、偿还有偿集资款的原则确定，最长不得超过15年”；对于后者，《条例》则规定：“经营性公路的收费期限，按照收回投资并有合理回报的原则确定，最长不得超过25年。”

胡方俊说，“但是，全国的政府还贷公路情况千差万别，所处地区经济发展水平、人口密度、车流量都有很大差别，有的不到15年就还清了贷款，有的收了15年通行费还没有还清，怎样办？欠银行的钱谁来还本付息？”

胡方俊认为，很多公众并不是反对高速公路收取通行费，而是觉得一些高速公路变身成为经营性公路，成为赚钱机器，丧失了公路本应具有的公益属性。更重要的是，收取的巨额通行费用在哪里？“无论是补贴其他公路，还是偿还银行贷款，这个过程应该透明化管理，政府和高速公路管理者都应该给公众一笔明白账。”

胡方俊认为，如果地方政府财力充足，在基础设施已经相当完善的情况下，仍有余力，推行高速公路完全免费并非不可能。（据中青网）

## 哪位司机走的是“整体性”公路？

在“全世界14万公里收费路10万公里在中国”的背景下，国人对于降低并最终取消公路收费，堪称望眼欲穿。山东一律延长高速公路收费期限消息，让大家觉得，“走免费高速路依旧是此生无望”。前些年，说要“收费还贷”，上路皆掏钱大家也理解；后来，眼看还不完，一交十数年，大家也忍了；终于等到有些路段开始“收费到期”了，眼看着要“柳暗花明又一村”，又突然窜出个理由“免费不好管所以延长收费”，试问，走在与收入严重不匹配的收费路上的同胞，如何保持淡定？

在“管理者”眼里，这钱无论如何是要收下去的。人家说，收费期是到了，可钱没还完、以后还有养护费；人家说，如各个路段到期停止收费，将割裂高速公路的整体性和完整性；人家说，如果路到期就停止收费，车辆无限制地上路，“将严重影响高速公路的高效畅通”——总而言之，收你的钱，是对你好，大家咋能好赖不懂、死活不领情呢。

但是，在“被管理者”看来，你说到

期了钱没还完，问题是当年制定政策时是有估算的，而现在除了少数上市公司透明外，绝大多数高速公路到底收了多少费、还了多少贷、收的钱是咋花的，不说是糊涂账起码是内部账，不是有企业扬言“收费100年也行”嘛。既然“可塑性”强得如同官家手里的橡皮泥，现在空口说“没还完”，其详细账目在哪里？

说到期的高速路停止收费会影响公路“整体性”，这就更可笑了，哪位司机走的是“整体性”公路？大家不都是各走一段？这么说，是不是只要一条公路在收费，全国所有路段都得跟着收，以便保证我大中华高速路的“完整性”？管你有多少个收费主体，这些年大家都是一并交款，如果连个基本的费用分配机制都没有，那高速公路收费领域这些年的管理也太低效了吧。

最具欺骗性的收费理由是“免费难管理”。可到底有多少事儿是因为收钱而管好的，又有多少事儿在没收钱的情况下其实更好管？这些年来，越来越多部门正在放弃“只有收费才

好管理”的懒政思维，从公共服务项目到城管管地摊儿，“还利于民”正成为一个主流。别拿什么“不收费，管理会乱”来吓唬人——国内已经有不少公路取消了收费管理，请问乱了没有？有多少人闲着没事儿开车到高速路上凑热闹？要说拿钱作为限制车流量的杠杆，现有油价等已在发挥这方面的效用，何必请收费部门再来一刀？

当初以收费还贷的方式发展公共交通，是有公开承诺的——不以公开方式践行承诺，也就罢了；承诺到期后再找借口赖着收下去，怎么看都会给人“耍无赖”的感觉。

在当前高速公路收费问题的博弈上，交通管理部门、收费企业，是利益攸关的绝对强势一方；作为个体消费者，总是“不明真相”的小绵羊。因此，上级政府部门、人大政协和财政部门、审计部门甚至纪检监察部门，拟或消费者协会等组织，都不能坐视不管。警惕一切“霸道”，行大道，才有公道，才是文明行政的正道。（据新华网）

## 免费不好管理：站不住脚的理由

“免费了，不好管理”实在是一个实诚却无趣甚至有些肮脏的理由。免费了确实不好管理，想想看，当大车小车拥进高速路，如果管理不当，高速路就可能变成庞大的停车场，有网友就说，“如果高速公路不收费了，那便不成高速了，每逢小长假免费高速必堵就是实证……”但是，因为“不好管理”就要延期收费，实际是推脱责任。

其他几项理由也都经不起推敲。山东省交通管理部门称，2011年，交通运输部等5部委下发《关于开展收费公路专项清理工作的通知》（交公路发〔2011〕283号），这成为高速公路收费无期限的政策依据。该通知说：实行统贷统还的政府还贷收费公路，其收费年限按照偿还完贷款

即停止收费的原则执行。山东省交通管理部门只看到了为其所用的理由，却忽略了该通知最核心的部分，即“在一年内全面清理公路超期收费、通行费收费标准偏高等违规及不合理收费，坚决撤销收费期满的收费项目，取消间距不符合规定的收费站，纠正各种违规收费行为。”试问，山东省交管部门就延长收费调查摸底、自查自纠和检查复核了吗？

它们更“忘记”了国务院颁布的《收费公路管理条例》第14条的明确规定，即“经营性公路的收费期限，按照收回投资并有合理回报的原则确定，最长不得超过25年。”

山东高速公路的内部人员称，“暂时延长收费，是权宜之计。大家都

在等政策。”所谓政策，该不会是“高速公路有偿使用，长期收费”？山东省政府批复已经到期的高速公路延长收费的文件也说：“待国家整体调整政策明确后按国家政策执行。”看来，有关方面各怀心思，希望非法收费合法化，姑且不说国家是否有它们期望的政策。

高速路乱收费已犯众怒，但一些地方照收不误，原因不外乎两点：一是高速路已被一些地方视为提款机、印钞机，它可增加地方财政，可成为某些部门和官员的小金库，可增加寻租机会，还可养一批人……二是违法成本过低，使相关责任人有恃无恐。

面对一些地方的牟利冲动，监管部门岂能视而不见？！（据《中国青年报》）