

国道恢复收费，开政策倒车？

燕梳楼



8月26日，山东批复同意济南黄河大桥设置收费站，收费期限长达25年。

公开信息显示，自2021年至今，已有安徽、山西、甘肃、湖北、吉林、陕西、湖北、山东等8个省份先后发布过国道收费站恢复收费的公告。

这里既有相对偏远的西部省份，也有经济发达的沿海地区，为什么他们均不约而同地想到了恢复撤销10余年的国道收费，而且呈现出相继跟进、长缨漫道之势？

2009年，国家实施“燃油税改革”，也就是说通过征收成品油消费税取代养路费等交通收费的改革。自2009年1月1日起，取消公路养路费、航道养护费、水路运输管理费等6项收费。

国家导向就是高速公路收费、干线公路免费。这一方面消弥了公众对于国内成品油居高不下的抱怨，一方面降低了物流成本，极大地推动了经济发展和旅游业繁荣。

全国除新疆外，其他省份全部取消了政府还贷二级公路收费，共减少收费公路15.05万公里，撤销收费站2681个，极大减轻了民众和企业公民的负担，是个深得民心的改革。

但当时政策也留了个尾巴，就是未明文禁止干线公路收费，这也为各地相继恢复二级公路收费提供了法律依据。那么恢复国道收费的动机是什么呢？难道为了钱？

第一是国道的维护和改扩建资金面临巨大缺口，有40%左右的普通公路陷于“列养但无钱养，应修但无钱修”的困境，且这种困境还有继续扩大的趋势。

第二是这些年新能源汽车高速发展，截止今年上半年已达2472万辆，占比汽车总量的近10%。这些电动车是不需要加油的，当然也就没有燃油税，一年税收就少了500亿。

但我倾向于第三个原因。这个原因他们不好说出口，我来说，那就是地方政府没钱了。没钱到什么程度呢？这两天新闻大家也都看到了，一些地方把“砸锅卖铁”都写进红头文件里了。

要看到取消国道收费的时间是2009年，正是房地产高歌猛进的时间窗。地方政府可以通过源源不断的土地财政来承担二级公路的养护扩改，现在土地财政时代过去了，地卖不动了，政府就只能开源节流。

这也是为什么一些地方对财政预算进行制度性约束的大背景。节流好办，关键是怎么开源。当年燃油税改革不是没禁止二级公路收费吗，那就恢复这些收费项目，至少可以缓解地方财政的燃眉之急。于是有人在关键时候挺身而出，就像《大明王朝》里的赵贞吉一样，在浙江推行“改稻为桑”改革失败后，半价收购百姓手上的生丝，然后悲壮地说：“再苦一苦百姓，骂名我来担”。

但至于老百姓的感受，他们不知道或者说烦不了。我看到在相关报道的评论区，点赞最高的一条是：强烈要求计步收费，每走一步直接在微信或支付宝扣除，老年人，幼儿不例外，全部实名制，未成年人由监护人支付。

还有网友建议说：不出门也缴费，站，坐，躺都要缴费。按你的投影面积交，躺着最贵。当然，也有提出疑问，“开通收费站是不是油价就下调呢”？这确实是个好问题，但估计没人给他答案。

事实上经过15年的国道免费通行，普通公路已经被视为政府提供的公益基础设施投入，突然恢复收费在情感上老百姓很难接受。这相当于开历史倒车，有朝令夕改的感觉，影响公信力。

更重要的是，重启收费还将加速效仿，并蔓延至全国。国道这个口子一开，那么省道收不收？县道收不收？乡道收不收？是不是以后每个村也可以在村道上设个卡，收个费？如此关卡林立，还谈什么交通强国？

今年7月21日公布的《关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》，明确提出“降低全社会物流成本”。数据显示，公路货运量占社会货运量的74%，公路运输成本占运输成本的52.6%。

所以降低物流成本的主体责任就是降低公路运输成本。而现在一些

地方尝试恢复国道收费，显然与这一政策要求相违背，不仅会推高物流成本，加重企业负担，并制约了全国统一大市场的步伐。而且也增加了普通老百姓的出行成本，影响旅游业的发展。现在很多线路的风景都在路上，选择开车出行也是很多家庭的普遍选择。而国道收费，必然会让一部分家庭望而却步。而物流成本的提高，还将导致各个环节的层层提价，最终导致商品的全面上涨，最后老百姓还是那个买单的人。这显然不符合中国式现代化的内在要求，所以希望一些地方在恢复国道收费政策时还需慎重对待。历史反复证明，一个更开放、更流通、更便捷的社会才是通往繁荣富强的必经之路。

