

## 高速公路收费政策效益的思考

□张紫荷

高速公路是公共基础设施,在提高交通运输速度和降低交通事故死亡率方面作用突出。高速公路为了达到高速行驶的要求,其造价远高于公路,但是在使用过程中大幅节省燃料、损耗、修理和维护费用,这使得修建高速公路的机会成本很小,再加上修建高速公路可以明显缩短市民出行的时间成本,从整个社会的经济效益上来说机会成本被进一步缩小,所以高速公路修建投资一般十年以内便可以收回成本。

经济学家庇古在《福利经济学》中提出了“两条公路”理论,为以后的高速公路收费政策提供了理论依据。一条公路多一辆车行驶,增加的收益是这辆车节约的时间,成本是在公路上行驶的所有车因为这一辆车的加入而多耗费的时间。为了使高速公路的使用效用最大化,在边际上一辆车的加入获得的利益要与其他车辆的总损失相等,即经济学中的 $MC=MR$ (边际收益等于边际成本)时达到最优。仅依靠人们意愿的自主调节很难达到最优状态,这就是我国高速公路长期以来采取收费制度的原因。

按照“两条公路”理论的逻辑,高速公路免费政策是不符合经济规律的,反之收费政策才是必要的。对于需求弹

性小且需求大于供给的产品或者服务,应该采取稳定或者提高价格的策略以调节供求关系。节假日期间的高速公路正是这种产品或服务,采取免费政策,必然会由于违背市场规律造成社会问题,包括过度使用、拥挤、事故频发等。政策的实施需要进行成本和收益的综合考量,只有当收益远远大于成本时,才适合进行大范围的推广。

在高速公路问题上,节假日免费政策的增加的成本主要有以下这些方面:一是流量骤增,加大交通管理成本。政策规定,只有七座或以下的小型客车可以享受“假日高速路免费”政策,这一规定增加了甄别排查的工作,变相增加了成本。另外,由于交通流量骤增,又易引发交通秩序混乱和交通事故增多。二是损害了上市高速公路公司的利益。重大节假日本应该是高速公路公司经营的旺季,现在却成为赔本生意,承受亏本运营压力的公司会失去改进管理的动力。三是高速公路超负荷使用,维修成本大幅上升。从收益角度考虑,主要体现在免费拉动了消费需求,促进了旅游业、服务业等行业的发展。

单纯的经济效益分析无法得出高速公路节假日免费政策是否合理的结论,如果这项政策在社会效益方面利远大于弊,也可以在一定范围内缩小经济效益的消极影响。高速公路具有公益性的

特征,因此高速公路从收费改为免费是大势所趋。高速公路本身就不应以营利为核心目标,盈利只是企业维持运营服务百姓的手段。因此,一定程度的经济利益的损失,可以通过其他措施来弥补和最小化,但不可因为暂时性的经济损失而收回这不容易迈出的回归公益的一步。高速公路免费政策虽然势在必行,但是要根据中国现有的国情,不可盲目照搬成功经验,而需要长期的磨合和政策调整。为此,笔者建议:一是先在局部地区试行节假日免费政策,在试行过程中发现问题,配合其他手段解决,然后再扩大试点范围,最终在全国范围内实施。二是普及ETC(高速公路全自动电子收费系统)的使用,可以有效缓解拥堵节省出行时间,降低高速公路免费政策实施的成本。可以采取与各大银行或者加油站合作的方法,扩大安装ETC终端。三是实行平时免费通行而节假日收费的制度。应利用价格杠杆调控车流量,平时降低费用或者实行免费,假期反倒可以收费,这符合经济原理,既可以让利于民,又能缓解重大节假日的拥堵局面,使高速公路不再是“奢侈品”而成为“日常用品”,从而提高高速公路的需求弹性。□

(作者单位:北京理工大学人文与社会科学院)

责任编辑 廖朝明