

首都机场高速路减免费后变“龟速”

是否该重新收费引发热议

从今年7月份开始，去往首都机场1号、2号航站楼收费改为半价，进京方向全面停止收费。傍晚，机场高速五元桥附近，进京方向北皋至五元桥路段十分拥堵。钱是省了，可路却越来越堵，高速路最终变成了“龟速路”。有人呼吁，干脆再恢复收费——这到底是解决问题的好办法还是馊主意？



>>>时速20公里的机场高速

早高峰时段，笔者来到了首都机场高速。刚过7点，首都机场高速上的车流就已经“行动缓慢”了，时速一直在20公里上下浮动。堵在这儿的司机向笔者抱怨：

司机：机场高速已经不算高速了，我感觉就和普通的城市路一样了，有时候十分钟二十分钟都动不了200米。司机们的抱怨不无道理。机场高速的进京方向，刚过收费站的时候还能达到40公里上下，随后越往城里走越慢，有时甚至一动不动。坐在车里，透过车窗，前方一片红灯闪烁，让人想起了周立波的一个段子：周立波送朋友从上海飞往北京，一个多小时后，朋友发来短信——飞机已经落地，请一切放心。又过了近两小时，朋友再次发来短信——我在机场高速，快进城了。

司机：原来时速能跑100公里，比如收费的时候，现在有时候才20多公里。

司机：原来走京顺路什么的，但是现在都走机场高速了。

>>>减免收费引发司机改道

对于首都机场高速拥堵的原因，许多人认为是减免收费的恶果：原来不走高速的司机现在也选择走机场高速。与日俱增的车流，让机场高速公路发生了肠梗阻。每天开车往返机场方向的何先生就是其中的一位：

何先生：后来因为不收费了我就改为了走机场高速，但是机场高速还不如国道。那我还不如改为走京密路，因为京密路最起码走得起来。

与何先生一样改走机场高速的司机不在少数。机场高速今年三季度自然交通流量环比上升了40%，每天增加了近6万车次。在减免收费以前，机场高速进京最堵的路段是苇沟至五环路，每天拥堵时间从下午4点开始，到6点半基本缓解，而现在这段路“从早

上6点半到傍晚6点半，全天拥堵”。出京方向情况好点儿但也失去了以往的一路畅通，很多赶飞机的旅客因此放弃机场高速，选择了付费的机场高速南线，他们笑称这是花钱买时间：

旅客：我现在基本上走机场南线比较多一些，就是多花五块钱，但是能节省一、二十分钟。

旅客：我已经堵了40分钟了，太不划算了，我宁可花五块钱花钱买时间。

然而愿意花钱买时间的司机并非多数。许多司机在心里有自己的盘算：如果走机场北线接京承高速，要花15元。如果走首都机场第二高速要花10元。京密路倒是不花钱，红绿灯多，大货车多，还限速60公里；机场辅路太窄，单向只有一条车道。盘算来盘算去，还是减免收费的机场高速更划算些。

>>>收费?免费?

在首都北京，你经常可以听到人们打电话问候的方式是：“你在哪儿堵着呐”？堵车，无疑成为北京城市现代化过程中一个“老大难”问题。首都机场高速路成了堵车热点，让赶飞机的人有点儿吃不消。有人干脆提出：重新恢复收费算了！这到底是否合理呢？北京交通大学教授毛宝华并不讳言他对“重新收费”方案的支持。在他看来，面对稀缺的道路资源，我们只能使用价格的杠杆：

毛宝华：堵，本身就是一种成本，从交通学原理上说堵车本身就是一种时间成本，你要怕堵你交钱走南北线都可以，你又要要不堵车又要快又要不交钱哪有这种好事？然而这样的解决之道显然违背了当初取消收费的初衷。据不完全统计，全世界收费公路有14万公里左右，而我国就占了10万公里。国内公路、高速公路收费已经引得怨声载道，首都机场高速减免收费曾经被看作是一种进步，在很多司机的脑海里，“重新收费”万万要不得：

司机：不收钱更好，好些路、好些高速都不收钱，该堵还是得堵，司机师傅当然是希望那里不收钱最好。

很多司机认为，大家在买车、用车过程中，已缴纳了车辆购置税、车船使用税、燃油税等各种税费，本应享受免费公路这种公共资源的服务，而却要为公路的高收费二次“买单”，极不公平。中国城市规划设计院孔令斌也认为，收费并没有真正解决问题，只是延缓问题发生的时间而已：

孔令斌：我们做过很多尝试，比如一周少开一天车，效果也明显，过了一年两年以后当初空出来的那些车位现在又被填满了，所以这只是延迟了这件事情到达的时间，并不能从根本上解决这个问题。

>>>公共交通之惑

城市交通拥堵是世界每一个国家都面临的困扰。目前，北京的面积是东京的8倍，人口只是东京的近两倍。两座城市的汽车保有量基本相当。

换句话说，北京的人口密度只是东京的1/4，人均汽车保有量是东京的1/2，那么，为什么人均汽车保有量高一倍的东京一路畅通，而北京却严重拥堵呢？这只能说明我们在道路设计和管理上存在问题。“重新收费”显然无法对症下药，解决根本。孔令斌给出一个建议：那就是发展能够让人们接受的公共交通：

孔令斌：公共交通不方便那么价钱再低可能进来的人也不会很多。如果公共交通方便了，他出了门能够很方便地找到公共汽车站，然后换乘又很方便能够到达自己的目的地，那很多人还是愿意回到公共交通上来。

公共交通是未来发展的方向，然而正像孔令斌所说，挤得像沙丁鱼罐头一样的地铁，需要拖着行李不断奔波的机场快轨……在一段时间内，公共交通依然让我们太多的人感到：想说爱你不容易！（季苏平）

■一家之言

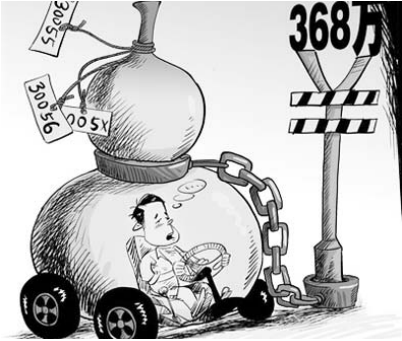
驳“高速路免费致堵”论

今年7月份，首都机场高速去1号、2号航站楼改成半价，进京方向停止收费。但机场高速免费后，原本走其他路段的、周围的交通流量大幅集中到了机场高速上，导致高速拥堵不堪，机场高速路变成了“龟速路”。

高速变龟速，似乎顺理成章地指向了一个结果：还是收费好吧，为了保持高速，为了以收费平衡交通流量，很多收费是不能取消的。千万别被这种似是而非的逻辑迷惑，高速变“龟速”，问题并不在“取消收费”上，更不能把“速度降低”当成重启收费的借口。必须澄清的是，首都机场高速取消收费，是依法实施的。按照法律，收费公路、经营性公路在法定的收费期限内收回了贷款，就应当当初契约取消收费，还路于民。可媒体调查显示，首都机场高速早就收回了当初的投资，早就赚得钵满盆溢，可习惯了收费之后就停不住手，通过产权的变更钻法律的空子不断延长收费的期限。后来在舆论压力下，才降半并单向收费。继续收费，是不合法的；取消收费，不过是依法履行自己的承诺罢了。即使取消收费带来再大的拥堵，也不能反证收费的正当性。再者，这些公路，都是还贷公路，当初的政策叫做“贷款修路，收费还贷”——收费的唯一正当性在于“还贷”。既然是为了“还贷”，那么，当这些费用还完了，理当取消收费。不能将“收费还贷”与“收费解决拥堵”混为一谈。中国收费公路的里程世界第一，世界70%的收费里程都在中国，可是，中国的高速公路并不比国外更高速，发达国家的许多高速公路，并没有收费，可人家的速度并没有降下来。不能将“收费”与“高速”作过度的联系。

北京的机场高速变“龟速”，关键问题在于“取消收费的公路太少了”。就在旁边的机场第二高速没有取消收费，还有京承、京藏、京通、京沪都是收费公路。当其他路都在收费，而只有机场高速不收费时，车流自然都涌到了机场高速。

（曹林）



杭州公车改革何以“叫好不叫座”？



背景新闻

从2009年起，杭州市开始了大规模的公车改革，涉及100多个单位，分三批进行车改。

所有局级领导干部全部取消专车，自行解决出行问题，市财政给予一定补贴。经过两年多时间，市政府的公车数量从1200辆缩减到400辆左右，总量减少了三分之二。截至目前，除市级四套班子领导，公、检、法及3个驻外办事处以外，其他党政机关、参公单位、民主党派、群众团体初步完成车改。



麻辣快评

车改是个让人纠结的事情——就好像大家都不洗脸，脏也就脏了，忽然你拿毛巾认真抹了一把，问题反而出来了：有人说你鼻子没干净，有人说你耳朵还有灰，凡此种种，不一而足。“杭州车改”就陷入这样一种境地。当地地方称作“自讨苦吃”，其艰难程度不亚于“壮士断臂”。当然，效果也是可见：从2009年起，杭州市开始了大规模的公车改革，下发了《关于杭州市市级机关公务用车制度改革的实施意见》等7份车改文件，改革涉及100多个单位，分三批进行。经过两年多时间，杭州市政府的公车数量减少了三分之二。

如果说这些繁文缛节尚不能令公众服气，那么，下面这组数据足以说明更多问题：杭州有关部门对车改前后财务开支进

公务员“车贴”分9档

杭州市发改委副主任、车改办主任何新根介绍说，杭州车改的基本理念是“单轨制、货币化、市场化”，所谓单轨制就是公车上缴统一处理；货币化是指向公务员发放“车贴”；市场化是指成立公车服务中心，将留用车辆进行市场化管理。

据统计，参加第一、第二批车改的机关单位，共计上缴了400辆公车，其中200辆公车由服务中心留用，132辆补充执法单

位的比较发现，第一批车改单位公车开支比车改前下降32%，第二批车改单位下降30%，两年节约公务交通费用总计3442万元。正如浙江大学教育学院博士张建中说：“要承认杭州车改并不完美，是一个折中方案，也是无奈之举，但它至少是‘节能减排’和节约开支的。”如果我们从车改的几个完美维度来看——解决公车腐败、降低行政成本、确保行政效率——起码“杭州模式”是有所裨益的。

问题是，为什么杭州车改“叫好不叫座”？个中缘由恐怕还在于以下几方面：

一是“货币化”模型是最复杂、最敏感的一种范式，一旦车改选择了这个模型，则意味着必然要接受更为严苛的监督。道理很简单，因为公车上的腐败，毕竟还是“车轮”上的事情，一旦货币化，

位工作用车不足，57辆被拍卖，剩余11辆作报废处理。发放“车贴”，是将普通公务员至局级公务员分为300元到2600元9个档次，交通补贴每月直接打入公务员市民卡，可以用于乘坐公交车、打的、加油等各项交通事务支出，但不能取现。

公务员有偿借用公车

为了保障政府部门正常公务用车的需要，杭州市设立了公车服务中心，公务员

则有了权力赎买的意味，操之不当，则可能令公权成为万能的硬通货。

二是，杭州车改虽然成效显著，但是光有这“3442万元”的成绩单还是不够的，如果离开一个“已经(起码是近乎)无法再节约”的前提，则抽象的节省数字并不具备太大的喜感。没有一个合理程度背景做对比，则很难论证改革成效的合理性与正义性。

三是杭州车改迄今尚属“凤毛麟角”，在一群脸蛋不甚干净的面庞中间，就显得更为“突出”，所谓“爱之深责之切”，在公车滥用不断刺激民意底线的背景下，杭州车改承载了不能承受的那部分公共期待。

公车之弊路人皆知。有数据显示，目前，党政机关及行政事业单位公务用车总

借用公车与打的一样，有偿计价使用，计价方式完全市场化。

据了解，目前，公车服务中心有专职驾驶员61人，截至今年5月底，为车改单位提供出车服务1.5万台次，安全里程200余万公里。

杭州有关部门对车改前后财务开支进行比较发现，第一批车改单位公车开支比车改前下降32%，第二批车改单位下降30%，两年节约公务交通费用总计3442万元。（据《新京报》）

量为200多万辆，每年公务用车消费支出1500～2000亿元(尚不包括医院、学校、国企、军队以及超编配车)。从1994年出台《关于党政机关汽车配备和使用管理的规定》算起，我国公车改革已历经17个年头，却一直裹足不前、甚至泥沼深陷。有人说这是财政软约束的问题，有人说这是“坐车的自己改自己”的问题，有人说这是外部监管不力的问题……问题有人提，方法没人做，甚至某些车改，完全沦为“腐败货币化”的漂白路径。

杭州车改何以“叫好不叫座”？如果将背后的种种不堪与怨尤归为一点，说到底还是民众对混乱公务用车怨愤的结果。要纾解这个问题，不在于“个别探索”，唯一的办法还是——“集体洗脸”。

（邓海建）

