# **推进依法治国申论范文：降低路桥费用要防止“一刀切”**

　　今年的政府工作报告明确提出，要深化收费公路体制改革，降低过路过桥费用。日前，在全国政协十三届一次会议上，交通部党组书记杨传堂在小组讨论会期间接受记者采访时表示，收费公路的改革问题目前已经在推进，正在以《收费公路管理条例》的修改作为切入点展开实施，一方面着力降低物流成本，另一方面实现可持续发展。

　　首先要正确认识物流成本和路桥费用之间的关系。一段时间以来，“物流成本高企”是被很多人认同的结论，其主要依据就是物流总费用占GDP比值高，如2016年物流总费用占GDP比率比2015年下降了1个百分点，但仍然保持在15%左右。这种论证方法混淆了“物流总费用”和“物流成本”两个概念，成本是一件货物的费用，要乘以数量才能等于总费用。而在一次物流成本中，尽管运输成本占到一半左右，但其中油费占比在60%以上，过路过桥费占20%左右。从中不难看出，过路过桥费用占物流成本的比重没我们想象中那么高，但也并不意味着没有下降空间。交通部在“晒”出2017年物流降成本账单时明确提出，去年我国物流成本降低881.6亿元，其中鼓励高速公路实行差异化收费，就减轻企业负担总计496.6亿元，对企业来说，这是切切实实的“获得感”，是“降成本”的重要体现。

　　另一方面，也要认识降低路桥费用是一个循序渐进的过程，其着眼点是公路建设的可持续发展。我国收费公路主要有两种模式：一种是政府还贷公路，县级以上地方政府利用贷款或者集资修建公路，收费期限不得超过15年，一种是引入国内外经济组织修建的经营性公路，一般收费期限不得超过25年。但无论哪种模式，都是“贷款修路，收费还贷”，交通部《2016年全国收费公路统计公报》的数据显示，2016年全国收费公路债务近5万亿，因此，在国家财政资金比较紧张的情况下，继续坚持收费公路政策，仍然是保障公路建设发展的必然选择。同时，收费降低到何种程度也直接关系到出资方的积极性，特别是在区域发展不平衡不充分、基础交通设施仍需大力发展的前提下，一旦过度损害经营方权益而去“照顾”和“补贴”其他行业，社会资本对投资公路建设的意愿有可能会降低。

　　因此，既要降低物流成本，也要实现可持续发展，就要踩好“鼓点”，防止“一刀切”，平衡有序推进公路体制改革。对部分城市或某些区域来说，可以根据当地的实际情况“先行”探路，如交通部早在2015年就已修订了《收费公路管理条例》，明确规定新建和改建技术等级为二级以下的公路不得收费。目前，各地也都基本取消了二级公路费用，我省则更进一步，提出将撤销普通公路收费站，实现全省除大型桥隧以外普通公路免费通行。对仍然有必要进行收费的公路项目来说，最重要的是明确“用路者付费”的原则，做到公开透明、科学合理。此前，很多地方之所以出现“延长收费期”“先免费后收费”“打包转移经营权”等现象，就在于规则不甚明晰，债务还款计划如何，公路收费流向如何等，公众一概不知，这就需要建立以“准许成本+合理收益”为核心的定价制度，算好“回本账”和“长远账”。

　　从长远来看，统筹兼顾效率与公平、基本公共服务与差异化服务协调发展的治本之策就是“两个公路体系”，即以普通公路为主的非收费公路体系和以高速公路为主的低收费、高效率的收费公路体系。非收费公路体系提供基本公共服务，体现公益性，以公共财政投入为主;收费公路体系提供高品质服务，侧重效率实现，继续用市场方式筹措资金。以此为深化公路体制改革的主要思路，如何稳步有序地降低路桥费用，就有了一个大体上的方向。