

编者按：号称“史上最长黄金周”曾带给我们诸多的欢喜和期待：时间最长、小客车通行高速首次免费、一大批4A以上景区降价和10元以下景区免费……当它即将成为过去时，这个“史上最长黄金周”带给我们的，除了欢喜，还有忧愁，以及更多的思考……

# “免费午餐”刺激假日经济

## 全国高速免费减收200亿元，却带来2000亿元的旅游收入

据新华社电 在这个长达8天的中秋、国庆长假中，中国旅游消费再次爆发，游客出行及景区门票收入在经济整体“疲弱”的背景下逆势大幅增长，显示出中国经济特别是消费增长的巨大潜力。

作为这次黄金周中的最大亮点政策，高速公路免费作用明显。据山东大学物流管理研究所所长彭志忠测算，全国高速免费会减收200亿元，国家会因此减少30亿元税收，但可拉动全国2000亿元的旅游收入。在当前国内经济下行压力增大的形势下，拉动内需成为促进中国经济可持续健康发展强有力的“引擎”。

经济学家易宪容指出，应借助这项政策引发的居民消费热情形成大消费发展战略，让其成为中国经济稳增长的重要基点。



7日下午，由高速公路驶入合肥的车流形成高峰。程兆文/图

### 高速免费通行 黄金周，我省免了2个多亿

黄金周8天里，我省高速免费放行一千万辆车，免费金额达2亿多元。这是昨晚记者从安徽省路警联网中心了解到的两组数字。 记者 王玉

#### ▶ 盘点 8天放行1000万辆车

昨日，记者从省路警联合指挥中心了解到，从9月30日开始，整个黄金周期间，我省各条高速上的车辆大多平稳运行。个别堵点，也在第一时间被分流，没有造成大的交通事故和长时间拥堵现象。

记者采访中了解到，在黄金周

期间，我省各条高速公路共通行过往车辆达1000万辆车次，平均每天过往车辆达130万辆车次左右，其中9月30日车流最高达到140万辆车次。按照收费计算，这1000万辆车的收费金额达到2亿多元。

#### ▶ 分析 得：免去的不仅是路费

高速免费放行，对于百姓来说，是个非常好的消息，这一免费放行，无疑是“免费午餐”，真真切切的为游客省去了一部分钱。

##### 免去的不仅是路费

因为免费通行高速，章先生原本计划在国庆从合肥前往黄山的计划，延长到了从合肥前往西安。

免费通行高速后，虽然上道口依然要领卡，但是在下道口时，省去了交钱、找钱的麻烦。有人经过统计，仅交钱、找钱这一个环节，一辆车，至少能省去半分钟时间。

##### 火了景点、饭店、加油站

免费不仅仅是租车行的生意好，景点和饭店同样也出现连锁反应。游客多自然也就免不了让饭店红火起来。无论哪座城市，有特色的小吃不必多说，沿路的饭店也都是每日游客不断。

车辆多了，加油站也就忙个不停。且不说市内的加油站有多忙，就连高速路上服务区的加油站工作人员都说：“我从早晨7点上班，一直到11点半，没休息一分钟。”可见是多么地繁忙。

#### 失：省去了路费，换来堵车

早在免费通行的消息发布的同时，交通部门就公布了堵车的应急方案。可见有关人士在制定免费方案的同时，也就预计到会出现堵车现象发生。

##### 高速公路不再高速

9月30日，许多高速公路上由于车辆较多，为了保障安全，车辆都会低速慢行。合铜黄高速的汤口道口前，由于进入黄山的车辆较多，造成短时间无法分流车辆，将车停在路边的徐小姐说：“走高速到黄山，原本3个小时到。但现在我省了

100多元的过路费，却因为车多，我这趟多耗了一个小时。”

##### 免了路费，也免了服务

无论是景区还是饭店，或者是高速服务区，这个黄金周都是同一个感觉，就是人多。

人多，自然服务也就跟不上。景区进出人满为患，老人、小孩无法享受专用通道，上下索道需要长时间等候，饭店里需要长时间等位子，高速服务区里，饭菜冰凉，甚至连开水都不能正常供应。这一系列问题，都是免费付出的代价。

### 减少高速拥堵能否按时段分流

中秋国庆长假全国高速首次免费导致的大拥堵，引发关于公路收费甚至收费经济的大辩论，有人甚至把高速免费视为祸首。

破天荒的8天全国高速免费，本身无可非议。讨论局限于说是论非，未免格局太小了些。我们何不着眼于大局，开动脑筋多想办法，把本来的大好事办得更好上加好。

比如，能否借鉴北京平时减少拥堵的思路，依车牌尾号按时段分流？比如，实行单双号分时段免费，不让

所有车辆在同一时间都挤到高速入口。如果单号车辆要在双号免费时段通过，那可以采取半价收费，反之亦然。反正，不能像这样各行其是，谁也不顾及其他人车，毕竟大家都要同走高速公路，不是“天地悠悠独我一人”可以“天马行空独往独来”我们应把高速免费副作用当成完善公共决策的契机。因噎废食开倒车否定重大节假日高速免费之举当然不行，而无所作为听任预料中的大拥堵发生同样不可取。 据《羊城晚报》

### 何时休假，让公民有更多选择

据全国假日办假日旅游信息的最新通报显示，长假期间，数十个景点访问量超过正常量一倍多，部分景区游客日访问量超过最佳接待量数倍甚至十倍。网上有人编出顺口溜：“华山数万人滞留，黄山游客爆满，故宫人山人海，长城不分内外。”

这种全民集体旅游的方式难以避免产生“人累景更累”的后果。长途旅行必须有相对较长的集中时间，但是中国游客在一年之内符合这一要求的时间段只有两个窗口——国庆和春节。春节的习惯是回家团圆，那么国庆就成了唯一一次适合长途旅行的时间窗口。以中国

十数亿人口之众，哪怕五分之一的人口选择此时出行，不造成上述情形，绝无可能。

正因为中国人的旅行是随着放假的行政指令而走，所以考量这一问题也应放到公共治理的范畴来进行。解决之道亦很简单，既然管不好，那不如交给社会自己去解决。怎么交？落实带薪休假制度，由公民个人和单位协商，决定该何时休假——在休假或旅游这件事情上，公民个人显然比政府更明白自己的需求是什么。他们一定会选择明智的时间出行，大多数人不会一头扎到人堆里去。 据《新京报》

#### ▶ 延伸阅读

### 中国人的假期数量少

全球知名的人力资源咨询公司美世于2011年12月13日发布的《全球雇员应享假期》报告，这份报告统计了全球62个国家员工的假期数量。根据统计，中国雇员的假期数量排在62个国家里的59名，带薪年假和公共假期数量之和仅有21天，相比于第1名英国雇员的36天假

期，足足少了半个月。

美国因为法律并没强制规定带薪年假，看上去排名很低，但实际上美国人的假期时间并不短。美国多数公司都会为拥有5到10年工龄的员工提供3周左右的假期。再算上法定假期，多数美国人每年都能拥有25天左右的假期。 据《广州日报》

