

# 准公共物品的市场化提供机制及其评价

——以高速公路为例

徐 进

(武汉大学 经济与管理学院, 湖北 武汉 430072)

**摘要** 以高速公路为例研究准公共物品的市场化提供机制的利弊,部分行业从短期来看得到迅速发展,长期则存在阻碍经济发展等诸多弊端,政府应当从建立新的成本分摊机制、降低收费、安排一般预算或者发行公债等方式筹集资金入手,逐步还原公共物品的本质属性。

**关键词** 准公共物品;市场化;改进

**中图分类号:**C931.2 **文献标识码:**A **文章编号:**1008-3456(2009)06-0067-06

## Market Supplying System and Evaluation of Mixed Goods

——Take Highway as An Example

XU Jin

(School of Economics and Management, Wuhan University, Wuhan, Hubei, 430072)

**Abstract** This paper takes highway as an example to analyze the benefits and shortcomings of market supplying system of mixed goods. In the short term, a part of sectors develop quite fast. While in the long run, market supplying system would hold up the development of economy. Government has to return the public character to these goods by the following ways: setting up new mechanism of cost; collecting funds by general budget or issuing public bonds.

**Key words** mixed goods; market supplying system; improvement

我国改革开放初期采取了放权让利的措施,政府财政收入占 GDP 的比重逐步下降。为缓解财政压力,一部分原由政府免费提供的产品和服务(如公路、教育、医疗等)被逐渐引入了市场机制,政府尝试以收费、引入社会资金等形式为这些公共事业募集资金。

供给方式的转变带来相关行业面貌焕然一新:这些行业在很短的时间内取得了飞速的发展;广大人民群众享受了便捷的服务,政府因此极大地减轻了自身的负担。

与此同时,诸多问题随之而生:高收费等问题引起了消费者的不满;经营单位在自身利益驱动下使

收费行为长期化,部分行业获取的局部超额利润以社会整体更大的损失为代价,维持这种局面将成为经济进一步发展的严重障碍;相关单位员工的收入大大超过社会平均水平,与其社会贡献、技术含量严重背离;公共部门热衷于经营性收费也损害了政府的形象,将负担转嫁给社会公众与建立社会主义公共财政的大方向南辕北辙,引起公众的不满。

本论文以高速公路为例研究准公共物品的市场化提供机制带来的利弊,并探讨相应的措施。

### 一、我国高速公路收费的基本情况

我国从 1988 年开通第一条高速公路,截至

2007年年底,高速公路通车总里程突破5万千米,通车总里程稳居世界第二位,改善了国内的交通状况,取得了举世瞩目的成就<sup>[1]</sup>。我国用20年的时间,完成了发达国家40年走过的历程。

在取得重大成就的同时,我国的公路收费也创世界之最:目前世界上收费公路的平均比例为1%,而中国收费公路占公路总里程的比例达7%,达世界平均比例的7倍,是目前世界各国中比例最大的。2005年全世界20几个国家和地区的收费公路共计14万千米,而中国的收费公路总里程约10万千米,所占比例超过70%,大大高于其他国家。目前我国已建成公路中,高速公路的90%、一级公路的80%、二级公路的40%以上(2008年底我国实行燃油税改革后各地开始逐步取消二级以下公路收费),都是收费公路,这反映了我国收费公路的规模过高,远远超出正常的收费比例<sup>[2]</sup>。

在美国,为了确保公路的公益性,政府始终是公路投资的主体。美国全国拥有8.9万千米高速公路,只有大约8000千米是收费路段,所占比例大约9%,约为我国高速公路收费比例的1/10,且收费金额很低。在美国中西部地区,绝大多数公路甚至连收费站都没有。相反在我国,一些原本由政府投资的公路,在15年收费期限到来之前,一些政府也常常通过转让方式,将其摇身变为经营性收费公路<sup>[3]</sup>。

## 二、高速公路的准公共物品性质

高速公路本身作为社会重要的基础设施,具有公共产品的属性,表现在以下几个方面:

一是收益的外溢性。高速公路作为社会的基础设施,提供了便捷、安全的交通途径,缩短了时空距离,不仅仅是通行者,整个社会将由于交通的改善而普遍受益。高速公路提高了通行的效率,减少单位运量的油耗、二氧化碳的排放,降低了物流的成本,相对于普通公路,单位运量带来的负面效应将大大减少,从这个意义上来看,高速公路建成后,收益将出现外溢。

二是自然垄断性。首先可供选取作为高速公路的资源是有限的,先期建成的高速公路往往占据了最优的路线,可供竞争的选择方案往往不多。如果按照普通商品的经营方式,让经营者自主定价,由于缺乏可供选择的绕行道路,供给者之间无法展开充分的竞争,通行者只能选择建成的高速公路通行。经营者将利用这一优势,大大提高收费标准获取垄

断利益。同时由于高速公路投资巨大,目前在我国还不太发达的情况下,不能像普通商品一样形成充分的供给竞争,同时投资并行的有竞争性多条高速公路。

三是具有不完全的非竞争性。高速公路不同于纯公共商品,使用者的增加也会增加成本的,对其他车辆和周边环境也会造成负面的效应,更多车辆的进入将会导致拥堵。同时高速公路可以通过设置排他性的措施,如通过收费站只允许缴费车辆进入,这些措施将直接受益范围局限在一定的区域之内。

## 三、高速公路收费的理由及其评价

在我国,收费已经成为筹集高速公路建设资金的重要方式,建成的高速公路90%以上的是收费的。从现有的研究论文看,提出我国高速公路必须采取收费方式的理由主要有:

### 1. 筹集建设资金

这是目前支持我国建立高速公路收费制度的最主要理由。一些学者固然不否认高速公路的准公共物品性质,也不否认发达国家普遍实施高速公路免费使用,然而主要强调它的商品性<sup>[4]</sup>。这些学者认为尽管收费带来若干负面效应,发达国家普遍采取高速公路免费使用,但我国从发展中国家到中等发达国家还需要一个漫长的过程,所以目前收费制度还是合理的。如果采取公共提供方式,参照发达国家由政府负责建设将遇到的资金供给上的困难,会滞后高速公路的发展。采取收费形式能够缓解建设高速公路的巨大资金需求,加快我国交通事业的发展。

一些交通建设单位和公路相关院校的研究以政府把收费作为高速公路的主要筹资渠道为前提,研究了收费具体标准问题<sup>[5-6]</sup>,有的研究报告按照普通商品的投入产出关系,直接根据其生命周期测定收费标准<sup>[7]</sup>。而这些论文对于政府是否应该为高速公路提供更多的建设资金没有涉及;目前我国已经建成了世界第二大高速公路网,对于维持目前的高收费究竟是正面效应大还是负面效应大未进行探讨;也没有太多关注发达国家基本上由政府负责公路建设,不对高速公路进行收费的事实<sup>[8]</sup>;目前国家将养路费改为燃油税,逐步取消二级以下公路收费,对于能否参照其他国家通行的做法,从燃油税这部分公共基金为高速公路筹集部分资金,降低现有的高速公路收费也未见涉及。

## 2. 纠正外部效应

高速公路在使用过程中带来的温室气体排放对环境造成了损失,同时公路对沿线存在较大的噪音污染,按照公共经济学的理论,应当对存在外部效应的经济行为征收庇谷税,同时高速公路具有不完全的非竞争性,如造成拥堵、事故率的上升,对其他车辆存在一定的负面效应。因此一些学者提出需要对高速公路进行收费,以避免过度使用,缓解拥堵,限制温室气体的排放。而对于高速公路在修建使用初期不拥挤时也要收费,有关学者的解释是同时需要将高速公路修建前发生拥挤造成的效率损失纳入分析的框架之中,即使用者本身由于高速公路的修建而享受了便捷的交通,避开了可能的拥堵<sup>[9]</sup>。

使用者享受了便利就应当支付更高的价格,然而作为一个交通系统,不仅仅是直接使用者获益,其他不选择使用高速公路的车辆也会由于高速公路的分流效应而受益,交通流量的下降会缓解拥堵,也享受到了高速公路外溢的收益,沿着这种思路分析下去,我们从侧面佐证了高速公路的建设成本应当由使用者和非直接使用者共同分担,即通过税收安排更合理,收费不应当成为高速公路建设资金的唯一来源。

如图1所示,如果行车者的成本曲线为 $MC$ ,而使用高速公路的个人收益为 $MPB$ ,外溢收益为 $MEB$ ,则社会总收益 $MSB=MPB+MEB$ ,那么最佳车流量将由边际成本曲线 $MC$ 与社会收益曲线 $MSB$ 的交点决定,即图1上的 $B$ 点,此时高速公路使用量为 $q_2(OE)$ ,支付的总价格 $P_2(OH)$ 中一部分( $CD$ )由直接使用者负担,另一部分( $BC=DE$ )为社会所负担。

如果由直接使用者负担全部成本,则高速公路最佳使用量为 $MC$ 与 $MPB$ 的交点所决定,即图上的 $A$ 点,此时高速公路使用量为 $q_1(OF)$ ,支付的总价格 $P_1(OG)$ 全部由直接使用者负担,社会因为“没有直接受益”而不负担任何费用。

比照有社会负担部分成本 and 使用者直接承担全部费用两种情形,我们可以发现 $q_1 < q_2$  同时  $p_1 > CD$ ,即此时收费一方面减小了高速公路的通行量,另外一方面使用者支付更高的费用。此时社会将面临两方面的效率损失:一方面是高速公路没有达到充分使用,使用者支付更高的通行费用;另外一方面普通公路没有得到有效的分流,更多的车辆进入造成拥堵,使用者间接地支付时间成本。

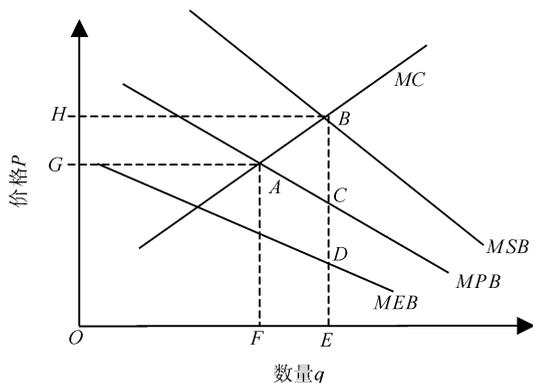


图1 社会收益最大化前提下高速公路成本分摊与流量的确定

以上分析在我国实践中可以找到佐证。我国开征燃油税,逐步取消二级公路收费后已经逐步显现:由于高速公路没有相应削减收费,拉大了两者的使用成本差异,在政府不对此加以矫正的情况下,而使用者只考虑自身的成本收益,部分车向国道分流。

以黑龙江为例,近期监测的结果显示,取消二级公路收费后,日均车流量大部分增幅在30%以上,特别是高速公路网辅线二级公路环比平均增长46%,其中哈同高速宾哈辅线二级公路东风站车流量环比增长294.8%。高速公路车流量普遍下降5%~10%,取消收费的二级公路车辆超限超载率增长近4倍<sup>[10]</sup>。

又如在湖北,全省的政府还贷二级公路收费站取消后,部分车辆避开高速,二级公路车流量骤增,超限车辆增加等问题开始出现。据湖北省公路局2009年上半年对全省102条国省干线上的291个观测站测量显示:2009年4月25日,日交通量为437 874辆;5月5日,则变为482 637辆,足足增加了4万多辆。据介绍,收费站取消后,所有的二级公路车流量都明显大增,并且主要是货车,如316国道的特大货车增长率为104%、207国道的特大货车增长率为67%<sup>[10]</sup>。

## 四、高速公路收费带来的问题

不容忽视的是,目前我国高速公路的收费已经带来了诸多的负面效应:

### 1. 微观方面

(1) 垄断高价收费,需求受到抑制。高速公路具有自然垄断性,根据西方经济学的理论,在垄断供给的情况下,如果任由供给者定价,收费主体为谋求自

身利益最大化,将采取垄断性的高收费,其收费标准将大大高于均衡水平。如图 2 所示,价格将在  $p_m$ , 为最高价格,高于完全竞争时和边际成本定价的水平,同时消费量最低  $OC$ ,经营者将获取一部分超额垄断利润(其垄断利润大小将为  $P_mGHI$  的阴影面积所示)。即使政府对于其收费加以管制,但监管部门也难以获取其内部经营状况的真实资料,也无从核定其利润。

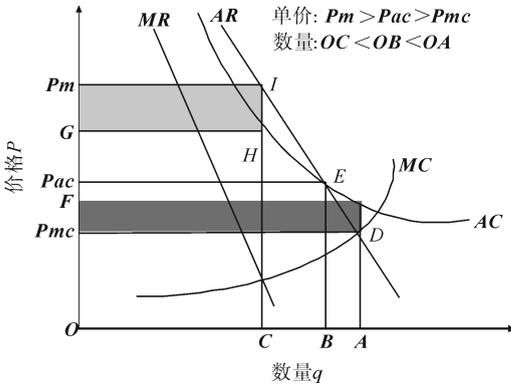


图 2 高速公路垄断经营情况下的定价

(2) 收费人员收入过高。我国部分高速公路收费人员的收入偏高。中国社会科学院在一项调查中发现,一名高中毕业、年仅 18 岁的收费员,月收入 1 万多元,远远超过科学研究人员,甚至有成就的研究员的月收入。据透露,江苏省一些公路收费部门普通收费员的月薪竟然达 8 000 元,多的超过万元,更不用说平时的福利。在我国这个人均 GDP 刚刚接近 3 000 美元的国家里面,这种现象已经与经济发展水平产生了脱节。

## 2. 宏观方面

(1) 一些地区被收费站包围,经济发展迟缓。一些地区通向各地的出口公路都需要收费,增加了当地的物流成本,阻碍了经济的发展。在这种情况下,地方政府为发展本地经济,解除困境,不得不重复投资建设,实施“突围”战略。

自上世纪九十年代以来,湖北省武汉市黄陂区一直是座“围城”,8 座公路收费站牢牢地将 113 万黄陂人的三个进出口锁定。“除了上西天,想从哪个方位出去都得交钱”这句话成为黄陂人传播最广泛的戏言。黄陂区人大曾对该区企业做过关于投资软环境的调查,企业反映最强烈的问题之一是该区收费站过多,造成企业运输成本过大,让一批欲投资黄陂的客商望而止步。为避开武汉通往黄陂的府河收费站,黄陂区耗时 4 年、耗资 4.5 亿,修了一条全长

28.3 千米,几乎与岱黄高速(全长 23.28 千米)平行的一级公路——黄陂川龙大道,建成后不设收费站<sup>[11]</sup>。这一被民间戏称“暗度陈仓”、被有关专家指责为重复建设的做法,在黄陂区有关方面的官员和专家看来,是打破交通瓶颈的“突围新线路”。

据四川新闻网记者调查,成都全市所辖的所有通往卫星城的 24 条主要通道中,仅有极少数的几条干道能够免费通行,而更多的卫星城则被收费公路所包围。值得注意的是,恰恰是这几个能够免费通车的区市县,近年来其招商引资、城市经营和生产总值都有了重大突破。而像新都这样过去曾经辉煌的经济强县,经济发展现已远远落在了后面。围城,给中心城市的郊县经济发展带来了沉重的负担,新都地方政府不得不耗资一亿元杀出重围<sup>[12]</sup>。另据中国新闻周刊记者在成都周边县区的采访了解到,目前成都整个周边县区,已经全部启动了“绕站”行动,投资打造免费快速通道,即使是财政比较困难的蒲江县,也拿出 7 000 万元修建一条连通邻近新津县的免费路,以期通过新津转达至成都市区<sup>[12]</sup>。

(2) 一些地方政府行为扭曲,与民争利。提供公共物品是政府应尽的职责,然而一些地方政府热衷于将高速公路收费权转让给政府的关联公司以谋求收费的长期化、固定化,或者违规转让高速公路经营权。多达 70% 的公路经营权转让金,是受让方以被转让的公路作质押贷款来支付的。这些受让方私企老板几乎以零风险代价或幕后交易控制巨额公路国有资产,并从中牟取巨额暴利。

以北京市首都机场高速公路为例。该公路总投资 11.65 亿元,其中银行贷款 7.65 亿元。在收费 3 年多后,北京市 1997 年 1 月重新批准收费 30 年,至 2005 年底已收费 32 亿元,估算剩余收费期内还将收费 90 亿元。到 2027 年,首都机场高速公路的总收入将是当初投资的 10 倍以上。

收费公路在一些机构那里,正越来越成为垄断和暴利的工具。北京的 9 条收费公路,无一例外都完成了从政府还贷路向经营性公路的转变。北京市将北京至石家庄高速公路北京段等 3 条已收费 3 至 12 年的政府还贷公路,划转给新设立的首都公路发展有限责任公司,使之变为经营性公路,取得了重新批准收费 30 年的批文。1987 年开始收费的北京至石家庄高速公路北京段总的收费期限达到 42 年。按 2005 年收费水平测算,累计收费将达 93 亿元,为该公路建设时利用银行贷款的 16 倍。又如济南至

青岛高速公路。该路投资 33.8 亿元,当时给它确定的收费年限是收回投资再给 50% 的回报期,经测算 12.65 年可收回投资并有合理回报,但批准的收费年限为 30 年,按 2005 年收费水平测算,将增加社会负担 275 亿元<sup>[13]</sup>。

(3) 高价垄断,形成特殊利益集团。高速公路高收费,并没有全部投入到新的高速公路建设中去,反而成为相关部门谋取自身福利的小金库,形成了国家资源的极大浪费。据贵州省审计厅通报贵州省江界河大桥 5 家收费站的财务收支审计情况,这 5 家收费站从 1994 年到 2003 年末,收取的通行费收入为 9 919.48 万元,其中还贷 1 495.07 万元,用来归还贷款的金额仅占通行费收入的 15.07%<sup>[13]</sup>。其中大部分高速公路收费成为了收费部门的囊中之物。一些收费公路打着“贷款修路,收费还贷”招牌大行收费之道,但是钱收上来却没有严格按照当年建设时的承诺,首先用来还贷,而是把钱收了上来后让一个小集体享受了。于是,就产生了公路普通收费员的收入连交通厅领导也羡慕的情况。在一些地方,收费部门凭借着政府信誉获取了贷款,然而他们却把应该交给国家的钱当作自己的“小金库”,把国家托付的权力转化成了小集体的福利。

## 五、准公共物品提供机制的优化

我国高速公路的收费制度,曾经起到了积极的作用,然而经过多年的实践,其对经济发展的阻碍逐渐显现,弊端已经引起了社会公众的不满,必须进行改革。同时,随着我国逐步步入中等收入国家的行列,国家财政收入连年以超过 GDP 增长速度持续增加,在建立社会主义公共财政的大方向下,通过建立高速公路新的成本分摊机制,我国逐步具备了降低甚至取消高速公路收费的条件。

根据前面的分析,高速公路本身存在收益外溢,对于外溢的部分收益需要由受益者来分担,因此高速公路的建设成本需要由直接受益的使用者、分流而间接受益的其他车主、周边辐射区域内的民众及其带动产业来共同分担。由通行者为其边际收益付费,这时高速公路将出现亏损(如果仍以图 2 所示,其亏损大小将为  $P_m FED$  的阴影面积所示),而这部分可以由政府来弥补。这样发挥了高速公路的最大通行能力,同时也保证了财务收支平衡。按照这种设计,高速公路的建设资金包括直接使用者缴纳的通行费,全体车辆使用者的赋税及其周边地区的

经济增长、房产升值的一部分来分担。这种情况比单独由直接使用者缴纳的通行费更能反映高速公路的实际受益范围,避免一些地区盲目上马高速公路项目,形成一批无资本金的高速公路项目。

### 1. 降低收费,合理引导交通流量

二级以下公路取消了收费,而二级以上公路通行费维持原状,在这种格局下,加大了这两类公路的使用成本,因此需要据此较大幅度降低二级以上公路的收费,才能平衡车流,合理配置资源;当我国公路建设脱离落后状态,国家财力大大增强以后,应当取消各类公路的收费,建立以燃油税、所得税和物业税为基础的公路建设基金,对高速公路的部分外溢收益开征税收,弥补建设成本。依据湖北省实行燃油税、取消二级公路收费的前后的负担变化,高速公路至少需要降低 41.3% 的收费。根据《省物价局、省财政厅、省交通厅关于调整全省收费还贷公路车辆通行费收费标准的通知》(鄂价费字〔2000〕269 号)中有关二级公路收费标准的规定,采取其中的一个样本,即 5 座以下客车 60 千米以下收费 10 元,60 千米以上收费 15 元,国家规定二级公路规定同一主线上相邻收费站间距不得小于 50 千米,而湖北省将公路收费标准划分为 60 千米以下和 60 千米以上,若假设每站实际收费间距为 55 千米,则其每千米收费标准至少为 0.182 元/千米(10/55)。在实践中,中国二级公路的实际收费站间距往往达不到国家规定的间距标准,而且通行者只要经过收费站,实际通行距离不足 55 千米时也需要按全程缴费,故以上测算的只是我国二级公路的最低收费标准。而同等路况高速公路通行费规定 0.44 元/千米,参照 2007 年出台的《湖北省高速公路、长江大桥车辆通行费车型分类收费标准》、《湖北省高速公路、长江大桥载货类汽车计重收费标准》。

降低高速公路的收费,不仅能够缩小高速公路与其他公路的使用成本差异,避免对于一二级公路的过度使用<sup>[14]</sup>,也能杜绝公路建设部门的牟利动机。避免宁可放松对于一二级公路的维护,而专注于建立更多的高速公路,修建更多的收费站,安排更多的收费人员,制造更多的“围城”现象。长期来说,要建立公路建设维护与收费的“收支两条线”。

### 2. 渐进提高燃油税,通过税收筹集建设基金

我国开征燃油税以来,据改革措施,汽油消费税单位税额每升由 0.2 元提高到 1 元,净提高 0.8 元;

柴油每升由 0.1 元提高到 0.8 元,净提高 0.7 元,车主已经负担部分费用,此部分费用应当从原高速公路执行通行标准中扣除。参照湖北省的高速公路通行费标准《湖北省高速公路、长江大桥车辆通行费车型分类收费标准》、《湖北省高速公路、长江大桥载货类汽车计重收费标准》2007 年,按照小汽车百千米公路油耗 8 升计算,车主实际已负担 0.064 元/千米,应当降低收费 14.4%。从长期来说,要完全取消各类公路的收费,建立公路发展基金,燃油税标准还需要提高。欧洲部分发达国家的燃油税高达 260%~300%,法国油价为每升 10 元人民币,当公路体系已经建设完善以后,出行者可以根据自己的实际情况选择合适的路线。

### 3. 政府回购收费公路,供通行者免费使用

对于已经进入城市发展区域内的收费公路,一种切实可行的做法就是,政府采取回购的方式,赎回公路的收费权,直接取消公路收费,破解围城现象。根据前面的分析,公路本身属于准公共物品,当政府度过了财政短缺的阶段,收费已经成为当地经济发展的现实束缚时,政府应该回归本身的角色,对于已经出让的公路采取回购的形式取消其收费,直接安排预算维持公路的养护,或者从沿线开发中的一部分收益来弥补公路成本。现实中,有的地方政府直接购买一段高速公路的的使用权供免费使用。汉洪高速公路连接武汉经济技术开发区和洪湖水洪口,途经蔡甸区和汉南区,全长 48.94 千米,设计时速为 100 千米。其中,从开发区到汉南城区长约 15 千米的一段,被汉南区政府买断行车权,免收过路车辆通行费。另外成都市新都地方政府和武汉市黄陂区另建一条道路,绕开收费站也是可行的做法。

### 4. 发行债券,用未来收益安排公路建设项目

如果政府预计到修建公路可以改善当地的交通条件,同时目前没有足够资金建设或者回购已经建成的公路,按照公共经济学的一般做法,目前实施的项目,其受益将转移到后代,在这种情况下,当代人可以发行债券来安排建设,而受益的后代需要从未来的经济发展中为此支付部分成本。即当期的建设

资金可以部分来自于债券,而在当代人和后代人之间分担。

## 六、结语

本文以高速公路为例揭示了将准公共物品按照市场化模式运作带来的种种利弊,提出了相应的对策,但其分析过程和有关结论同样适用于医疗、教育等类似准公共物品。

## 参 考 文 献

- [1] 申燕. 高速公路应不应该收费[J]. 经济论坛, 2008(9): 68-71.
- [2] 高博, 常连玉, 王应敏. 收费高速公路的定价与政府管制思考[J]. 价格月刊, 2006(11): 25-26.
- [3] 段兵, 金言. 我国高速公路收费乱象透视[J]. 价格与市场, 2008(7): 38-42.
- [4] 蔡利, 李海东. 高速公路收费的理论依据及政策评价[J]. 中国物价, 2006(10): 23-27.
- [5] 甘先永, 严宝杰. 高速公路收费公平性[J]. 长安大学学报: 自然科学版, 2003(2): 73-76.
- [6] 李扬. 高速公路最佳收费标准的测算研究[J]. 公路, 2003(5): 99-102.
- [7] 吴振全, 解建华. 高速公路成本分析与通行费定价方法探讨[J]. 公路, 2007(10): 153-156.
- [8] 崔平, 郭玉岗, 钟晓蕾. 高速公路的经济特性和收费原则的确定[J]. 辽宁省交通高等专科学校学报, 2006(3): 59-60.
- [9] 蔡利, 李海东. 高速公路收费的理论依据及政策评价[J]. 中国物价, 2006(10): 23-27.
- [10] 董凤龙, 彭龙. 二级公路超限车辆明显增多 省公路局将设置治超[EB/OL]. (2009-05-16) [2009-08-28]. <http://news.cnhubei.com/ctdsb/ctdsbsgk/ctdsb17/200905/t676202.shtml>.
- [11] 段兵, 金言. 我国高速公路收费乱象透视 [J]. 价格与市场, 2008(7): 38-42.
- [12] 耿毅, 胡沛, 冯涛, 等. 黄陂免费大道冲破“收费站困局” [EB/OL]. (2008-10-20) [2009-08-28]. [http://www.hb.xinhuanet.com/WangQun\\_QiYe/2008-10/20/content\\_14681077.htm](http://www.hb.xinhuanet.com/WangQun_QiYe/2008-10/20/content_14681077.htm).
- [13] 郭爱娣. 人大代表质疑: 高速公路收费还贷何时了[J]. 人大建设, 2007(9): 14-15.
- [14] 田少波. 湖北公路文化特征探讨[J]. 华中农业大学学报: 社会科学版, 2009(4): 115-118.

(责任编辑: 陈万红)