

公路项目经济效益的分类和组成 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/451/2021_2022__E5_85_AC_E8_B7_AF_E9_A1_B9_E7_c55_451095.htm [摘要]为了客观地对公路项目进行评价，必须准确、合理地判定和衡量公路项目的经济效益。通过对公路建设的效益综合分析，对公路的经济效益划分为两类，并详细论述了经济效益的组成。 [关键词]公路项目；经济效益；分类；组成 我国《公路法》第二十二条规定：“公路建设应当按照国家规定的基本建设程序和有关规定进行”，并规定公路项目可行性研究(feasibility study)是公路建设的首要程序，可行性研究结果是公路项目是否立项决策的最主要依据。因此，应根据国民经济发展规划和有关技术经济政策的要求，结合交通量预测和工程技术研究情况，计算项目的支出费用效益，通过多方案比较，对项目在经济上的合理性进行分析、论证，作出评价，为项目决策提供依据。在公路项目可行性研究中有经济评价、技术评价、组织评价、环境评价等等。与它们相比，公路建设项目的经济评价是首要的决策依据。公路项目的经济评价主要是国民经济评价和财务评价。国民经济评价是从国家的、社会的宏观经济角度出发考察公路项目，分别计算项目需要国家付出的代价和对国家的贡献，以判定公路项目的经济合理性。财务评价是在国家现行财税制度和价格的条件下，从企业财务角度分析、测算项目的费用与效益，考察项目的获利能力、清偿能力和外汇效果等财务情况，以判定项目在财务上是否可行的评价。

1 公路项目经济效益的分类 通常对公路项目的经济效益有三种分类方法：从效益发生后受益的范围来

讲可以分为内部效益和外部效益；从效益作用的方式和效果上来划分，可以划分为直接效益和间接效益；从效益表现的形态上来划分可以划分为有形效益和无形效益。

1.1 公路项目的内部效益和外部效益

项目的内部效益就是项目自身能够得到的效益。如果是私人投资项目，其内部效益就是项目建成后，私人投资者获得的用货币计量的收入或利润。而公路项目是社会公益性项目，不以盈利为目的，其内部效益表现为公路项目完成后，由于公路交通条件改善、通行效率提高，而对公路使用者成本的降低。项目的外部效益指项目建成后，被投资者以外社会的其它人无偿取得的效益。这些效益有些也可以被定量计算出来，但投资者却无法为自身取得货币收入。例如某公路项目的建成，带动和促进了沿线区域带经济的发展和国民收入的提高，这就是典型的外部效益。

1.2 公路项目的直接效益和间接效益

所谓直接效益是在公路项目的直接作用下产生和归集的效益。如公路项目内部效益可以说都是直接效益；公路项目外部效益也有一部分是直接效益，例如，公路运输质量的提高、环境的改善、社会就业数量的增加等等，它们是公路项目的外部效益，但又都是直接效益。所谓间接效益则是公路项目建成导致某些因素的变化(如运输量的增大和运送时间的缩短)，再由这些改善的因素作用产生的效益(如国民收入的提高等)。大部分公路项目的外部效益则都属于间接效益。例如，某运煤专用公路的修建，使煤炭及时外运，产量上升，带动了其它地区的电力工业、化学工业、轻工业及商业的发展，产生了国民经济各部门各行业的连锁反应，由乘数原理可知，它将使国民收入成倍提高。这里面固然还有正确的经济政策和新科技推行等多种因素，

但专用公路建设成功的间接因素却是毫无疑问的。1.3公路项目的有形效益和无形效益 有形效益是指可以直接用货币衡量的效益。如公路项目成本降低的效益可以用货币数量来计量，就是有形效益。有形效益可以是内部效益，也可以是外部效益；可以是直接效益，也可以是间接效益。无形效益则是难以用货币衡量的效益。如运输质量的提高(旅客舒适程度提高、路面改善导致污染的减少等)都是无形效益，它们目前还不能用货币来计量。从理论上讲，任何一种事务都是可以用货币来计量的，目前不能计量，只是因为技术手段尚未达到而已，随着更加先进的科技方法的出现，更多公路项目的无形效益将因为可以被计量而成为有形效益，那时，公路项目的国民经济评价将变得更加科学和准确。

2 公路项目经济效益的组成

2.1运输成本降低的效益

运输成本降低的效益是公路项目计算的最主要内部效益，它是由于公路技术等级的提高，与以前公路相比较，在保修费用、轮胎、燃料方面的成本节省效益。

2.2运输时间节约的效益

修建一座公路桥梁代替轮渡、修建一条高等级汽车专用公路代替混合交通的普通公路，都可以大量地节约旅客、货物和驾驶员的时间。利用有无分析法计算节约的时间，再利用机会成本测算时间节约的价值，就是运输时间节约的效益。

2.3运输事故减少的效益

运输事故减少的效益就是由于事故次数减少而下降的事故损失。它包括事故发生后人身伤亡，车辆损失和货物损失。在计算事故减少效益时，要采用具有可比性的指标，例如新路和旧路比较时，应采用万车公里事故损失额指标，不能简单地用绝对数额比较。

2.4运输里程缩短的效益

两个相同的起讫点之间、新路与老路相比，由于等级提高、线路取直等原因，使

里程缩短，体现了运输成本的减少和时间的节约。用有五分
析法计算运输里程缩短的效益。 2.5促进国民经济发展的效益
这是外部效益。在目前阶段很难用数量计算，特别是难以从
国民收入的增长额中，剔出由于公路项目原因增加的部分。
目前，大部分公路项目的国民经济评价只是对这类效益进行
定性的分析。 2.6提供就业机会的效益 公路项目的建设会直接
和间接增加大量的就业机会。各国政府在本国经济萧条时期
，为了刺激国内有效需求、扩大就业、促进经济繁荣，经常
利用扩大对公路建设的投资来实现。扩大就业既体现一定的
经济效益(扩大国民收入)，也有一定政治效果。但是，在大
多数公路项目国民经济评价中，通常对提供机会效益并不进
行数量计算，只做定性分析。 2.7治理环境污染的效益 公路的
环境污染主要有噪声污染、空气污染、环境破坏等等。公路
项目可以将砂土路面改造成沥青路面，可有效地减少尘土污
染：公路植树绿化、采用改进的新型柴油车、使用无铅汽油
、安装发动机消音设备等，都可以有效地控制环境污染、减
少噪声。科学的选线，高架公路桥和隧道的建设，可以减少
公路对自然环境和人文环境的破坏。这些效益，有的可以量
化，有的暂时难以量化，但越来越受到各国的重视。 2.8提高
运输质量和信誉的效益 对于旅客运输，质量表现在安全、舒
适、快捷、方便的乘车旅行上；对于货物运输，质量表现在
安全、快捷、方便(门对门运输，简化托运和取货手续等)方
面。这是很重要的经济效益，有利于提高工作效率，提高运
输企业的信誉，信誉又可以转化为经济效益。目前，这些经
济还难以用货币量化，但在公路项目的国民经济评价中，不
可忽视这些效益对方案选择的影响。 100Test 下载频道开通，

各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com