

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_ti2020/471/2021_2022__E5_85_AC_E8_B7_AF_E9_A1_B9_E7_c67_471092.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