

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ УКРАИНЫ

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

Тестовые задания

по дисциплине «Экономика дорожного хозяйства (спецкурс)»

для студентов специальности 7.06010105

«Автомобильные дороги и аэродромы»

Харьков, 2014

Составитель: Лысенко А.А.

Кафедра экономики предприятия

ТЕСТОВЫЕ ЗАДАНИЯ

1. *Дорожное хозяйство находится одновременно в:*

- а) в двух сферах общественной деятельности;
- б) в трех сферах общественной деятельности;
- в) в одной сфере общественной деятельности;
- г) все ответы не верные.

2. *В непроизводственной сфере критерием общественной целесообразности являются:*

- а) технические результаты;
- б) экологические результаты;
- в) социальные результаты;
- г) политические результаты.

3. *Эффективность дорожного хозяйства в обобщенном виде можно представить:*

- а) как разница величины экономического эффекта от потребления транспортом автомобильных дорог к сумме затрат на создание этих дорог;
- б) как отношение величины экономического эффекта от потребления транспортом автомобильных дорог к сумме затрат на создание этих дорог;
- в) как сумма величины экономического эффекта от потребления транспортом автомобильных дорог к сумме затрат на создание этих дорог;
- д) все ответы верные.

4. *Внетранспортный экономический эффект включает:*

- а) сокращение потерь от ДТП;
- б) сокращение потерь и затрат в народном хозяйстве, величина которых зависит от состояния сети автомобильных дорог;
- в) сокращение потерь в народном хозяйстве, связанных с затратами времени населением на совершение необходимых поездок;
- г) стимулирующее воздействие автомобильных дорог на развитие сферы материального производства, которая выражается в приросте объема чистой продукции в соответствующих хозяйственных объединениях и на предприятиях

5. *Коэффициент абсолютной эффективности характеризует экономическую эффективность осуществленных за определенный период капитальных вложений в дорожное хозяйство:*

- а) да;
- б) нет.

6. *Основным методом определения эффективности всей суммы капиталовложений в автомобильные дороги является сравнение затрат и экономических эффектов при проектируемом состоянии транспортной*

системы:

- а) да;
- б) нет.

7. При одинаковом суммарном эффекте от эксплуатации ряда объектов за весь срок службы предпочтение должно быть отдано тому из их числа, который обеспечивает получение наибольшего эффекта в:

- а) последние годы эксплуатации;
- б) среднем по годам эксплуатации;
- в) сумме по годам эксплуатации;
- г) первые годы эксплуатации.

8. Если капитальные вложения осуществляются в течении одного года, а экономический эффект, получаемый от эксплуатации дороги с годами остается постоянной величиной, коэффициент общей эффективности рассчитывается:

- а) $E_c = \frac{C}{K}$;
- б) $E_c = C + K$;
- в) $E_c = C \cdot K$;
- г) $E_c = C - K$.

9. При сравнении вариантов обязательным условием является соблюдение их полной сопоставимости, в основе которой лежит равенство потребительского эффекта:

- а) да;
- б) нет.

10. Расчеты сравнительной экономической эффективности ведут с использованием показателей единовременных и текущих затрат по каждому их сравниваемых вариантов:

- а) да;
- б) нет.

11. При определении текущих затрат учитывают годовые эксплуатационные расходы, себестоимость продукции, ежегодные экономические эффекты или потери:

- а) да;
- б) нет.

12. Если в каждом из сравниваемых вариантов единовременные затраты на протяжении срока сравнения делаются только 1 раз — в его начале, сроки службы объектов во всех вариантах одинаковые, а текущие затраты не изменяются по годам, то показателем наилучшего варианта является _____ годовых приведенных затрат

- а) максимум;
- б) равновесие;

- в) минимум;
- г) другой вариант.

13. *Единовременные и годовые текущие затраты могут применяться в виде удельных величин:*

- а) да;
- б) нет.

14. *При сравнении вариантов реконструкции объектов на существующей сети автомобильных дорог с твердым покрытием, нормативный коэффициент сравнительной эффективности установлен на уровне:*

- а) 0,15;
- б) 0,12;
- в) 0,14;
- г) 0,30.

15. *При сравнении нескольких вариантов строительства или реконструкции объектов на существующей сети автомобильных дорог показатель сравнительного срока окупаемости дополнительных капиталовложений рассчитывается:*

- а) $T = K_2 + K_1 / C_1 - C_2$;
- б) $T = K_2 + K_1 / C_1 + C_2$;
- в) $T = K_2 - K_1 / C_1 - C_2$;
- г) $T = K_2 - K_1 / C_1 + C_2$;

16. *При каких вариантах дополнительные единовременные затраты являются эффективными:*

- а) $E_{\phi} > E_n$
- б) $T_{\phi} > T_n$
- в) $E_{\phi} < E_n$
- г) $T_{\phi} < T_n$

17. *При сравнении вариантов с различными сроками службы, срок сравнения ограничивается сроком службы:*

- а) менее долговечного варианта;
- б) наиболее долговечного варианта;
- в) нет верного ответа.

18. *По объектах дорожного хозяйства в состав текущих затрат входят:*

- а) ежегодные затраты на текущий ремонт и содержание дорожных объектов
- б) затраты на ремонты объектов в части соответствующей возмещению начисленного износа в расчете на один год межремонтного срока службы;
- в) ежегодные затраты на осуществление перевозок грузов и пассажиров автомобилями государственных или общественных организаций;
- г) ежегодные затраты на осуществление перевозок грузов железнодорожным

и водным транспортом;

д) затраты на погрузочно-разгрузочные работы и перегрузку с одного вида транспорта на другой;

е) народнохозяйственные потери, связанные с затратами времени пассажиров в пути следования;

ж) народнохозяйственные потери, связанные с ДТП;

з) народнохозяйственные потери от отсутствия регулярности проезда на дороге;

и) ежегодные потери в отраслях народного хозяйства, использующих автомобильный транспорт;

к) потери, связанные с ущербом окружающей среде, или затраты по его предотвращению;

л) все ответы верные.

19. Какие операции транзитного процесса учитываются при определении полной величины текущих затрат:

а) движенческая,

б) транзитная;

в) начально-конечная;

г) комплексный характер перевозок;

д) грузовая.

20. Транзитная операция связана с:

а) обработкой транспортных средств в пути следования;

б) подготовкой транспортных средств к перевозке, с оформлением транспортировки;

в) перемещением грузов и пассажиров;

г) погрузка и выгрузка грузов (пассажиров);

д) комплексным характером перевозки.

21. Грузовая операция связанная с:

а) обработкой транспортных средств в пути следования;

б) подготовкой транспортных средств к перевозке, с оформлением транспортировки;

в) перемещением грузов и пассажиров;

г) погрузка и выгрузка грузов (пассажиров);

д) комплексным характером перевозки.

22. Затраты на ремонты дорог, отнесенные к одному году межремонтного срока службы, рассчитывают по данным о стоимости проведения ремонтов и межремонтных сроках:

а) да;

б) нет.

23. Средние показатели постоянных затрат определяют на основе исходных нормативов по формуле:

а) $\underline{C}_{\text{пос}} = \sum C_{\text{пос}j} / \sum q_j$;

б) $\underline{C}_{\text{пос}} = \sum C_{\text{пос}j} + \sum q_j$;

в) $\underline{C}_{\text{пос}} = \sum C_{\text{пос}j} - \sum q_j$;

24. Текущие затраты на автомобильном транспорте, связанные только с операцией перемещения определяются по формуле:

а) $C_{\text{гр}} = 365 \sum L_i \sum N_{t,ij} + C_{ij}$;

б) $C_{\text{гр}} = 365 \sum L_i \sum N_{t,ij} C_{ij}$;

в) $C_{\text{гр}} = 365 \sum L_i / \sum N_{t,ij} C_{ij}$;

25. Прогнозируемое количество ДТП можно определить по формуле:

а) $a_{ti} = 0,009k_a^2 - 0,27k + 34,4$;

б) $a_{ti} = 0,009k_a^2 + 0,27k - 34,4$;

в) $a_{ti} = 0,009k_a^2 + 0,27k + 34,4$.

26. Конкретные результаты, приводящие в конечном итоге к достижению определенной цели, в стоимостном выражении, называются:

а) эффективностью;

б) эффектом;

в) экономическим эффектом;

г) все ответы верные.

27. Что относится к социальным результатам:

а) показатели социально-демографической структуры и динамики населения;

б) развитие системы здравоохранения;

в) народное образование;

г) создание новых рабочих мест;

д) экономия материальных ресурсов;

е) жилищное и коммунально - бытовое обслуживание;

ж) уровень культурно бытового обслуживания;

з) система торговли и общественного питания;

28. Внутритранспортный экономический эффект включает:

а) сокращение потерь в народном хозяйстве, связанных с затратами времени населением на совершение необходимых поездок.

б) сокращение затрат, связанных с перевозками грузов и пассажиров;

в) сокращение потерь от ДТП;

г) все варианты не верные.

29. Экономический эффект, сопутствующий социальным результатам развития дорог, включает:

а) сокращение потерь в народном хозяйстве, связанных с затратами времени

населением на осуществление необходимых поездок.

б) относительное сокращение затрат в социальной сфере при обеспечении заданного уровня ее развития;

в) сокращение потерь и затрат в народном хозяйстве, величина которых зависит от состояния сети автомобильных дорог;

г) сокращение потерь от ДТП;

30. Коэффициент абсолютной эффективности рассчитывают:

а) как по отрасли, так и по отдельным объектам дорожного хозяйства, намечаемым к строительству или реконструкции;

б) по отрасли в целом;

в) по отдельным объектам дорожного хозяйства, намечаемым к строительству или реконструкции;

г) все ответы не верные.

31. Значение абсолютного коэффициента экономической эффективности зависит от:

а) интенсивности движения автотранспорта;

б) эксплуатационных затрат, что меняются;

в) многократных капиталовложений в транспорт;

г) других факторов.

32. В качестве базового года принимается:

а) последний год строительства объекта;

б) первый год строительства объекта;

в) средний год строительства объекта;

г) другой год строительства объекта.

33. Сравнительную экономическую эффективность рассчитывают:

а) при выборе типов пересечений автомобильных дорог с другими дорогами;

б) при сопоставлении вариантов проложения трассы автомобильных дорог;

в) при сопоставлении вариантов мостовых переходов;

г) при сопоставлении вариантов транспортных развязок на плане местности и в продольном профиле;

д) при обосновании ширины проезжей части;

е) при выборе конструкции дорожной одежды;

ж) все варианты верные;

з) нет верных ответов.

34. При неравенстве объемов перевозок или каких-либо других потребительских свойств вариантов, в расчете должны учитываться затраты по созданию дополняющих мощностей и объектов, обеспечивающих равенство потребительского эффекта:

- а) да;
- б) нет.

35. При определении единовременных затрат могут быть учтены полные или удельные капитальные вложения, вложения в оборотные фонды, разовые экономические эффекты или потери, стоимость основных фондов и др.:

- а) да;
- б) нет.

36. Годовые приведенные затраты могут быть рассчитаны по формуле:

- а) $P_{гпр} = K - T_n C_{гт}$
- б) $P_{гпр} = E_n K + C_{гт}$
- в) $P_{гпр} = K + T_n C_{гт}$
- г) $P_{гпр} = E_n K - C_{гт}$

37. Единовременные и годовые текущие затраты могут применяться в полной сумме:

- а) да;
- б) нет.

38. Нормативный коэффициент сравнительной эффективности установлен в целом для автомобильных дорог в размере:

- а) 0,12;
- б) 0,14;
- в) 0,15;
- г) 0,30.

39. При сравнении нескольких вариантов строительства или реконструкции объектов на существующей сети автомобильных дорог показатель сравнительной экономической эффективности рассчитывается:

- а) $E = C_1 - C_2 / K_2 + K_1$;
- б) $E = C_1 + C_2 / K_2 - K_1$;
- в) $E = C_1 - C_2 / K_2 - K_1$;
- г) $E = C_1 + C_2 / K_2 + K_1$;

40. Если $E_f > E_n$ или $T_f < T_n$, то дополнительные единовременные затраты эффективны и значит лучшим признается:

- а) более капиталоемкий вариант;
- б) менее капиталоемкий вариант;
- в) нет верного ответа.

41. В расчетах экономической эффективности под текущими понимают затраты, которые связаны с обеспечением функционирования основных фондов, созданных за счет капитальных вложений, эффективность которых выявляется:

- а) да;

б) нет.

42. В расчетах на перспективу текущие затраты определяют _____, основанных на отчетных материалов передовых организаций:

а) методом расходных ставок.

б) сравнительным методом;

в) оптимальным методом;

г) методом удельного веса;

43. Учет полной величины текущих затрат характерен для случаев определения эффективности:

а) строительства новых автомобильных дорог и титульных мостовых переходах;

б) реконструкции старых автомобильных дорог;

в) расширения переездов.

44. Движенческая операция связанная:

а) обработкой транспортных средств в пути следования;

б) подготовкой транспортных средств к перевозке, с оформлением транспортировки;

в) комплексным характером перевозки;

г) погрузка и выгрузка грузов (пассажиров);

д) перемещением грузов и пассажиров.

45. Начально-конечная операция связана с:

а) комплексным характером перевозки.

б) обработкой транспортных средств в пути следования;

в) подготовкой транспортных средств к перевозке, с оформлением транспортировки;

г) перемещением грузов и пассажиров;

д) погрузка и выгрузка грузов (пассажиров).

46. В практике планирования дорожного хозяйства ежегодные затраты на текущий ремонт и содержание дорожных объектов, принимают независимо от размера движения на основе расчетных нормативов:

а) да;

б) нет.

47. При различном для каждого варианта распределений перевозок по видам транспорта суммарный объем перевозок для всех сравниваемых вариантов должен быть:

а) сравниваемым;

б) разным;

в) одинаковым;

г) все ответы верные.

48. Средние показатели переменных затрат определяются на основе исходных нормативов по формуле:

а) $\underline{C}_{\text{пер}} = \sum C_{\text{пер}j} k_j q_j - D \sum q_j$;

б) $\underline{C}_{\text{пер}} = \sum C_{\text{пер}j} k_j q_j / D \sum q_j$;

в) $\underline{C}_{\text{пер}} = \sum C_{\text{пер}j} k_j q_j + D \sum q_j$;

49. Если мероприятие по развитию автомобильных дорог, эффективность которого определяется, не вызывает перераспределения перевозок по видам транспорта, в расчете должны учитываться текущие затраты, связанные только с операцией перемещения?

а) да;

б) нет.

50. Расчетная стоимость пробега автомобилей на 1 км в конкретных дорожных условиях определяется по формуле:

а) $C_{ij} = C_{\text{пер}j} k_{дi} + (C_{\text{пос}j} + d_j) / v_{ij}$.

б) $C_{ij} = C_{\text{пер}j} k_{дi} + (C_{\text{пос}j} - d_j) / v_{ij}$;

в) $C_{ij} = C_{\text{пер}j} k_{дi} - (C_{\text{пос}j} + d_j) / v_{ij}$.

Рекомендуемая литература

1. Экономика дорожного хозяйства: учебник для студ. Учреждений высш. проф. образования / [А.И. Авраамов, А.А. Авсеенко, Е.Н. Гарманов и др.]: под ред. Е.Н. Гарманова. – 2-е изд. – М.: Издательский центр «Академия», 2013. – 400 с.
2. Кривко Е.В. Экономика отрасли (дорожное строительство): учеб. пособие / Е.В. Кривко. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. Ун-та, 2010. – 307 с.
3. Шкуро В.М. Производственные предприятия дорожной отрасли : учеб. пособие / В.М. Шкуро. – М.: Из-во Ин-Фолио, 2012. – 192 с.
4. Экономика строительства / Под ред. Ю.Ф. Симионова – Ростов н/Д: Феникс, 2009. – 378 с.
5. Лавриков И.Н. Экономика автомобильного транспорта : учеб. пособие / И.Н. Лавриков, Н.В. Пеньшин; под. науч. ред. д.э.н., проф. И.А. Минакова. – Тамбов : Из-во ГОУ ВПО ТГТУ, Тамбов. - 2011. – 116 с.
6. Шинкаренко В.Г. Управление материальными ресурсами в организациях дорожного хозяйства: монограф. / В.Г. Шинкаренко, Н.Н. Бурмака. – Х. : ХНАДУ, 2005. – 148 с.
7. Гетьман О.О., Шаповал В.М. Економіка підприємства: Навч. посіб. – 2-ге видання. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 488с.
8. Управління витратами підприємств дорожнього господарства: монографія / І.А. Дмитрієв, А.О. Лисенко, Т.В. Деділова. – Х. : ХНАДУ, 2015. – 144 с.