

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ УКРАИНЫ

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

Факультет управления и бизнеса  
Кафедра экономики предприятия

ТЕСТОВЫЕ ЗАДАНИЯ

по дисциплине: «Экономика дорожного хозяйства (спецкурс)»

для студентов очной и заочной формы обучения

отрасли знаний 19 Архитектура и строительство

специальности 192 Строительство и гражданская инженерия

Составитель: доц. Лысенко А.А.

Харьков, ХНАДУ 2016

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)  $E_c = \sum C * K$ ;
- б)  $E_c = \sum C + K$ ;
- в)  $E_c = \sum C / K$ ;
- г)  $E_c = \sum C - K$ .

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 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.

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)  $\underline{C}_{\text{пос}} = \sum C_{\text{пос}i} \cdot \sum q_i$ ;
- б)  $\underline{C}_{\text{пос}} = \sum C_{\text{пос}i} + \sum q_i$ ;
- в)  $\underline{C}_{\text{пос}} = \sum C_{\text{пос}i} - \sum q_i$ ;

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

- а)  $C_{\text{гр}} = 365 \cdot L_i \cdot N_{t,ij} + C_{ij}$ ;
- б)  $C_{\text{гр}} = 365 \cdot L_i \cdot N_{t,ij} \cdot C_{ij}$ ;
- в)  $C_{\text{гр}} = 365 \cdot L_i / N_{t,ij} \cdot C_{ij}$ ;

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

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  $E_{ф} > E_n$  или  $T_{ф} < T_n$ , 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 (пассажилов);
- д) перемещением грузов и пассажиров.

45. Начально-конечная операция связанная 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 (пассажилов).

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)  $\underline{C}_{пер} = \sum C_{перj} k_j q_j - \prod \sum \sum q_j$ ;
- б)  $\underline{C}_{пер} = \sum C_{перj} k_j q_j / \prod \sum \sum q_j$ ;
- в)  $\underline{C}_{пер} = \sum C_{перj} k_j q_j + \prod \sum \sum q_j$ ;



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)  $C_{ij} = C_{перj} k_{дi} + (C_{пос i} + d_j) / v_{ij}$  .
- б)  $C_{ij} = C_{перj} k_{дi} + (C_{пос j} - d_i) / v_{ij}$  ;
- в)  $C_{ij} = C_{перj} k_{дi} - (C_{пос j} + d_j) / v_{ij}$  .