

КОНСУЛТАЦИИ

Гл. ас. д-р Стоян Проданов

ТЕОРЕТИЧНИ ОСОБЕНОСТИ НА ИЗМЕРВАНЕТО НА РАЗХОДИТЕ И ПОЛЗИТЕ В ПУБЛИЧНИТЕ И ЧАСТНИТЕ ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ

Разгледана е необходимостта от измерването на разходите и ползите на проект за инвестиции като основа за неговата оценка според вида му – обществен или частен. Липсата на разработени процедури и механизми на инвестиционни проекти в общественния сектор е пречка за измерване влиянието на проекта върху икономиката. Препоръчва се прилагането на анализа "полза - разход". Установяването на подходящи законови основи е критичен момент в практическата оценка на инвестиционните проекти. Обществените власти би трябвало да прилагат препоръчания анализ за инвестиционните проекти върху целевия капиталов бюджет.

JEL: E22; H43

Всеки проект за инвестиции, независимо от областта му на приложение, се предвижда да създава потоци от потребителски ползи. Когато те се намалят с разходите по проекта, се получава стойността на чистите потребителски ползи от разглеждания проект. За тази цел и ползите, и разходите трябва да са в съпоставима парична форма. Това изисква изпълнението на условията за тяхното парично измерение, както и унифициране на времевата им стойност, позволяващо сравняването на ползи и разходи, възникващи по различно време.

Всъщност разходите и ползите на инвестиционните проекти са най-важните им характеристики, водещи до възможността за оценяване на нетните ползи - разликата между сегашните стойности на ползите и разходите. За частните инвестиционни проекти положителната нетна полза отъждествява бъдещото нарастване на проектната стойност, респ. богатството на инвеститора, а отрицателната предполага нейното намаляване. За публичните инвестиционни проекти положителната нетна полза е индикатор на позитивния ефект на проекта върху общественото благосъстояние.

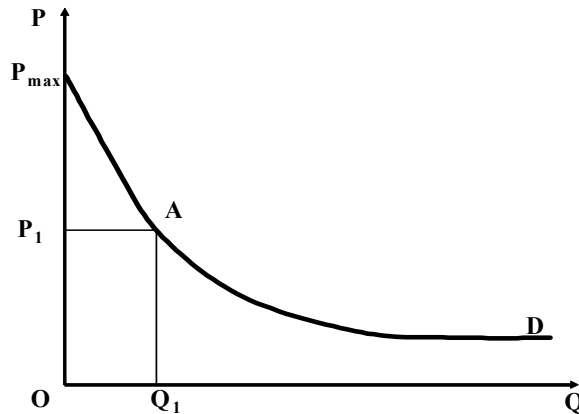
Когато трябва да се избира между конкурентни инвестиционни проекти, които са взаимно изключващи се, принципът за максимизиране на полезността налага избора на проекта, характеризиращ се с възможност за достигане на най-висока сегашна стойност на нетните ползи в границите на бюджетните ограничители. Същевременно ползите от следващия най-добър вариант на използване на ресурсите могат да бъдат разглеждани като разходи за проекта - лидер, тъй като при реализирането на водещия проект алтернативните ползи от следващия проект са губят. Всичко споменато дотук извежда необходимостта от измерването на ползите и разходите на проектите като база за тяхното оценяване в зависимост от типа на инвестиционния проект - публичен или частен.

Базови концепции при измерването на ползите и разходите в публичните проекти

За разлика от финансовия анализ, в който приходите и разходите са ясно определени от прогнозния отчет, ползите и разходите в анализа "ползи - разходи" изискват по-внимателно и подробно разглеждане на същността им. Основна отправна точка е стремежът на индивидите да максимизират полезността си, т.е. рационалните индивиди предпочитат повече пред по-малко полезност. Предпочитанията към максимизиране на полезността се проявяват в решенията за избор на едно или друго благо, за предприемане на едно или друго действие.

Измерването на полезността, получена от потребителите на един проект, стои в основата на оценяването му. Класически начин за измерване на промените в полезността и благосъстоянието на потребителите е използването на постановката за потребителския излишък, въведена от А. Маршал.¹ Потребителският излишък е незаменима концепция за придаване на стойност в редица случаи на пазарни провали и несъвършенства и особено при чистите публични блага, за които липсва информация за пазарно сравнение.

На фиг. 1 е представена класическата крива на търсенето **D**, отразяваща индивидуалната пределна полезност за определено количество стоки или услуги **Q**, цената **P** е пропорционална на полезността, получена от пределната единица стока или услуга. Ползите, получени от потребителите, са ограничени в полето **P_{max}AQ₁O**. Разходите за получаването на ползите са представени от полето **PAQ₁O**, фиксирано от цената за единица **P₁** и количеството на потреблението **Q₁**. Потребителският излишък е разликата между описаните ползи и разходи и се явява полето **P_{max}P₁A**.



Фиг. 1. Потребителски излишък при класическа крива на търсенето

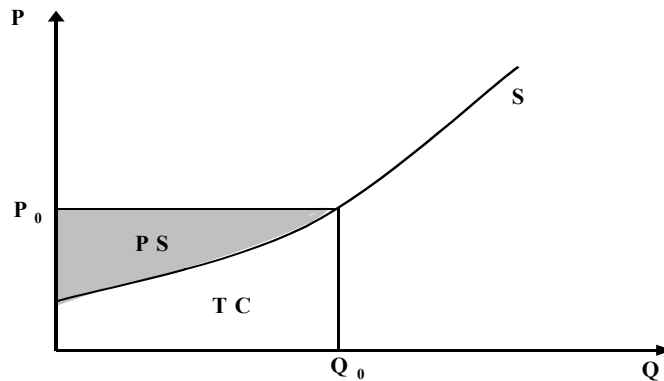
¹ Marshall, A. Principles of Economics, 8-th ed. London, McMillan, 1930.

Когато цената на стока или услуга пада, потребителите биха закупили по-голямо количество от тях. В това поведение на консуматорите се смесват два мотива, създаващи два различни вида ефект - на дохода и на заместването. В класическият анализ на Маршал потребителският излишък включва едновременното действие на двата ефекта. Кривата на търсенето измерва потребителския излишък с променяща се мярка, тъй като паричната единица представлява различна пределна полезност за различните равнища на дохода. Джон Хикс² предлага разделянето им чрез въвеждане на два алтернативни измерителя на потребителския излишък, наречени Хикс-компенсираща вариация и Хикс-еквивалентна вариация. Кривите на търсенето на Хикс поддържат постоянна полезност при променлив доход - противоположно на класическата крива на търсенето. Хикс предлага това да става чрез компенсиране на полезността с отнемане или прибавяне на доход за запазване на първоначалното състояние на полезността. И двата измерителя елиминират ефекта на дохода, но по различен начин. Хикс-компенсиращата вариация използва базовите цени. Успоредно с падането на цените потребителят се таксува, за да запази първоначалната полезност и да се неутрализира ефектът на дохода, така че потребителят да е безразличен към новите цени. Хикс-еквивалентната вариация също включва само ефекта на заместването, но компенсацията се извършва посредством крайните цени. При падане на цените на потребителя се предлага сума, за да се откаже от ценовата редукция. Ако не съществува ефект на дохода, трите криви на търсенето биха съвпаднали. Различни изследвания³ показват малки разлики между излишъка на потребителя, измерен с трите различни криви на търсенето - класическата и двете компенсирани криви. Оказва се, че при нормални условия класическата крива е добро приближение на компенсиращата и на еквивалентната вариация.

Аналогична концепция на потребителския излишък, засягаща промяната в благосъстоянието на производителите е излишъкът на производителя. Ако един проект изисква използването на суровини или материали, повишеното им търсене ще индуцира нарастване на цените на материалите. Доставчиците на споменатите ресурси обаче биха се съгласили да продават и при по-ниски цени. Разликата между сумата, която производителите биха се съгласили да получат за доставката на една стока, и това, което действително получават, е излишъкът на потребителя. На фиг. 2 излишъкът на производителя **PS** е представен с тъмното поле над кривата на предлагане.

² *Hicks, J.R.* The Four Consumer Surpluses. - *Review of Economic Studies*, 11(1), 31-41, 1943.

³ *Willig, R. D.* Consumer Surplus Without Apology. - *American Economic Review*, 66(4), 589-597, 1976.



Фиг. 2. Излишък на производителя

С бялата зона под кривата на предлагане са общите разходи **TC** за производството на количеството блага Q_0 при цена P_0 . Намалването на цената ще доведе до намаляване на излишъка на производителя. Подобно на компенсирани криви на търсенето при анализа на Хикс за потребителския излишък, и в ситуацията с анализа на предлагането по-високата точност се постига с компенсирани криви на еквивалентната и компенсиращата вариации. Тяхното въвеждане коригира промяната в полезността за производителя (доставчика) чрез елиминиране ефекта на дохода. Излишъкът на производителя се свързва с понятието *икономическа рента*. За отбелязване е фактът на едновременното движение на печалбата и на промените в този излишък.

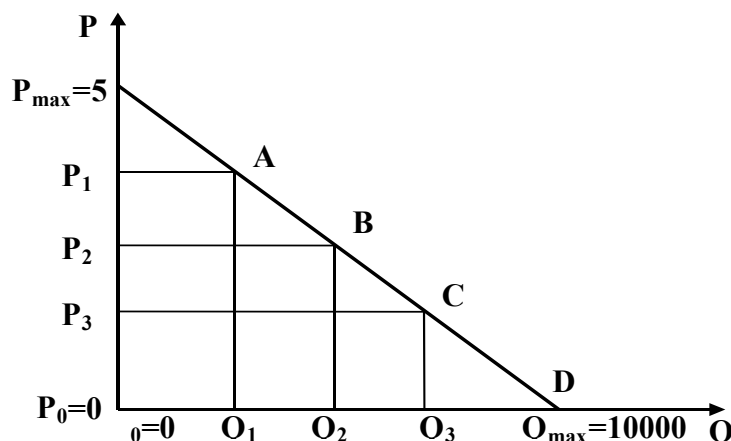
Измерването на промяната в полезността на индивидите може да се извърши чрез т. нар. *склонност към плащане* на стоки и избягване на разходи и *склонност към приемане на плащане* за отказване на стока или поемане на разход. За измерване на склонността към плащане се използва компенсиращата вариация, а на склонността към приемане на плащане - еквивалентната. Двата вида вариации, както и *излишъкът на потребителя* и *на производителя*, са ключови концепции в определянето на ползите и разходите на подлежащите на анализ алтернативи. Очевидно съществува зависимост между еквивалентната и компенсиращата вариации. С използването на склонността към плащане и към приемане, ползите и разходите се описват по следния начин:

- Ползите са сума, която индивидът би бил склонен да плати за промяната при компенсиращата вариация, и сума, която би бил склонен да приеме за избягване на промяна при еквивалентната вариация.

- Разходите са сума, която индивидът би бил склонен да приеме като компенсация за промяна при компенсиращата вариация, и сума, която би бил склонен да плати за предотвратяване на изменения при еквивалентната вариация.

Общ модел за оценяване на публичните блага

Разглеждаме проект за тунел, преминаващ през високопланински участък и спестяващ дълъг планински преход. Инвестиционните разходи се очаква да възлязат на 2 млн. лв. Търсенето на публичното благо - тунела, е известно и е представено с кривата **D** на фиг. 3. Капацитетът на тунела е 13 хил. автомобили на месец, а средното число на преминаващите коли е 10 хил. месечно. Когато няма такса за преминаването, тунелът работи при натовареността от 10 хил. автомобили месечно. При такса от 5 лв. превозните средства ще избягват този маршрут. Пределните променливи разходи по осигуряването на публичната услуга - кривата на предлагането за ползването на тунела, е нула до размера на пълния капацитет



Фиг. 3. Потребителски излишък при проект, генериращ публични блага

Ползите за един месец в този сценарий, измерени с потребителския излишък, заемат площта на целия триъгълник $P_{max}Q_{max}O$.

$$\text{Ползите} = (1/2) * 5,00 * 10\,000 = 25\,000 \text{ лв./месец.}$$

Годишните ползи при този разчет ще са 300 хил. лв. Обсъждат се три варианта за въвеждане на такса за преминаване - 1 лв., 2 лв. и 3 лв. Какъв би бил ефектът върху икономическата ефективност на проекта при тези варианти? При такса от 1 лв. търсенето на услугите на тунела пада на 7200 коли месечно. Ползите от тунела ще са финансовите приходи от таксуването (площта на правоъгълника P_3CQ_3O) на стойност 7200 лв. месечно плюс потребителския излишък (площта на триъгълника $P_{max}CP_3$).

$$\text{Ползите} = 7\,200 * 1.00 + (1/2) * (5.00 - 1.00) * 7\,200 = 21\,600 \text{ лв./месец.}$$

Годишните ползи при този разчет ще са 259 200 лв. При такса от 2 лв. трафикът ще възлиза на 4500 автомобила месечно. Финансовите приходи ще бъдат 9 хил. лв., но потребителският излишък пада чувствително на 6750 лв. Като ползи всеки месец се генерират 15 750 лв. Годишните ползи при тези разчети ще са 189 хил. лв. При такса от 3 лв. Трафикът ще бъде 3200 превозни средства седмично. Финансовите приходи ще нараснат на 9600 лв./месец, но общо годишните ползи ще бъдат 153 600 лв.

При дисконтова норма от 12% в публичния сектор чистата обществена полза, измерена с нетната сегашна стойност на ползите (табл.1) от проекта при четирите сценария ще доведе до следните резултати.⁴

Таблица 1

Измерване на чистата обществена полза

Вариант	Годишни ползи, лв.	Сегашна стойност на ползите, лв.	Инвестиционни разходи, лв.	Нетна сегашна стойност, лв.
3 лв.	153 600,00	1 280 000,00	2 000 000,00	-720 000,00
2 лв.	189 000,00	1 575 000,00	2 000 000,00	-425 000,00
1 лв.	259 200,00	2 160 000,00	2 000 000,00	160 000,00
Без такса	300 000,00	2 500 000,00	2 000 000,00	500 000,00

Очевидно с нарастването на таксата нетната сегашна стойност на ползите, измерваща ефекта от проекта за общественото благосъстояние, намалява и при такси от 2 лв. и 3 лв. е отрицателна. Увеличаването на таксата за преминаване води до покачване на финансовите приходи, но и до намаляване на чистата обществена полза от съоръжението.

Ако се разгледа същият проект от гледна точка на публичния субект, който ще разходва бюджетни средства за построяването и ще може да събира такси за преминаването, инвестиционните разходи се съпоставят с приходите от таксуването на трафика. В тази перспектива анализът “ползи -разходи” се трансформира в анализ “приходи – разходи” (финансов анализ), показващ финансовата нерентабилност на съоръжението при таксуване на трафика. Нетната сегашна стойност на годишните финансови приходи (табл. 2) е отрицателна и при трите сценария.⁵

⁴ Използва се изчисляването на сегашна стойност на безкрайна рента, като се допуска, че тунелът няма да се нуждае от допълнителни инвестиции или разходи за поддръжка.

⁵ При горните допускания и същата дисконтова норма.

Таблица 2

Измерване на финансовата рентабилност

Вариант	Годишни приходи, лв.	Сегашна стойност на приходите, лв.	Инвестиционни разходи, лв.	Нетна сегашна стойност, лв.
3 лв.	115 200,00	960 000,00	2 000 000,00	-1 040 000,00
2 лв.	108 000,00	900 000,00	2 000 000,00	-1 100 000,00
1 лв.	86 400,00	720 000,00	2 000 000,00	-1 280 000,00

Тези резултати са показателни за конфликта при вземането на инвестиционни решения между обществения интерес и ведомствения или корпоративния интерес на бюджетната организация, извършила разходите и експлоатираща транспортното съоръжение. Ползите от проекта в перспективата на бюджетната организация се трансформират в непосредствените парични приходи, които очевидно са недостатъчни, за да оправдаят направените инвестиции. Ако в анализа се пренебрегнат ползите, създадени под формата на потребителски излишък, повечето инфраструктурни проекти – чисти публични блага, ще попаднат в категорията “нерентабилни” и биха били отхвърлени.

Подходи към измерването на склонността за плащане

Измерването на склонността за плащане е от ключово значение за оценяването на ползите и разходите, свързани с определен проект. Използването на концепциите на потребителския и производителския излишък позволява да се измерят разходите и ползите от проекта, дори ако липсва реално платима такса от бъдещите потребители. Оценяването на промените в благосъстоянието изисква познаване на съответната крива на търсенето и предлагането. В посочения пример се допусна, че кривата на търсенето **D** е известна предварително. На практика видът и основните параметри на кривите най-често са неизвестни, което налага търсенето на подходящи подходи за тяхната оценка. За целта са разработени редица директни и косвени методи, водещи до трансформирането на ползите и разходите в парични еквиваленти.

Най-точна оценка би дало използването на директното оценяване за проекти, за чиито продукти съществува развит пазар и достатъчно данни за пазарните цени и търгуваните обеми. Ако са налице данни относно търсенето и предлагането за различни региони или времеви интервали, кривите могат да се извлекат с използването на стандартни

иконометрични техники като множествен регресионен анализ или метода на най-малките квадрати.⁶

В много случаи обаче приходите и пазарните цени не са коректен измерител на ползите и е необходимо да се прибегне към индиректни измерители. Много добри резултати дава подходът на скритите цени (“цени в сянка”), които в условията на пазарен провал показват какви биха били пазарните цени на благата, генерирани от проекта, ако пазарът за тях беше съвършен. Посредством скритите цени потребителите разкриват предпочитанията си, без да бъдат интервюирани, което намалява вероятността от изопачаване на действителните индивидуални ползи. Най-използваният метод в тази група е този на пазарната аналогия, въвеждащ пазарните цени на аналогични стоки или услуги в оценяването на ползите на проект без пазарна реализация. Други индиректни методи, ползващи скритите цени, са методът на оценката на активите, методът на хедонистичната оценка, методът на пътните разходи, методът на защитните разходи. Оценяването на чистите публични блага обаче остава невъзможно и при тези индиректни методи.

Когато поведението на стопанските субекти не дава информацията, необходима за разкриване на индивидуалните оценки на ползите и разходите по даден проект, единственият начин да се стигне до оценките е посредством анкетни проучвания – т. нар. “условно оценяване” (Contingent valuation). Използването на условното оценяване предоставя възможност за разгръщане на капацитета на анализа “ползи – разходи”, но крие и рискове, които не бива да се пренебрегват.⁷

За да бъдат прецизни данните, е необходимо да се извърши подробно анкетно проучване, което да генерира информация за нагласите на потребителите да плащат за ползването на транспортното съоръжение. В подготовката на анкетата трябва да се спазят две изисквания: да се посочи максимално точно стойността на благо, за което има готовност за плащане, и да се обхване представителна извадка от бъдещи потребители. Отделните разновидности на условното оценяване използват едни и същи стъпки в проучването на готовността за плащане:

- идентифицира се извадка от населението, което ще бъде засегнато от даден проект или действие;
- задават се подходящи въпроси относно паричната оценка на изследваното благо;

⁶ *Barnett, W.* Four Steps to Forecast Total Market Demand. - Harvard Business Review, 88, 1988, 28-38.

⁷ *Mitchell, R. C., R. T. Carson.* Using Surveys to Value Public Goods: The Contingent Valuation Method, Washington DC: Resources for the Future, 1989.

Теоретични особености на измерването на разходите и ползите...

- анализира се готовността за плащане на база на получените отговори в анкетата;
- изследваната готовност за плащане на извадката се екстраполира за цялото население, засегнато от проекта или действието.

Условното оценяване се провежда посредством следните методи:

1. Метод на откритата анкета на склонността за плащане. Респондентите отговарят на въпрос за максималната стойност на склонността за плащане, която те имат по отношение на дадено благо или действие.

2. Метод на закритата стъпкова анкета на склонността за плащане. Респондентите отговарят на въпрос дали приемат дадена стойност на склонността за плащане. При утвърдителен отговор се увеличава предложената стойност с дадена стъпка.

3. Метод на условните категории. Респондентите подреждат специфични комбинации от количества или качества на оценяваните блага и парични еквиваленти. Комбинациите се подреждат от най-предпочитани към най-избягвани алтернативи.

4. Метод "референдум". Респондентите отговарят на въпрос за приемане или отхвърляне на определена стойност на склонността за плащане, отнасяща се до определено благо или действие. Предложената им парична стойност е изтеглена случайно. Методът изисква много по-голяма извадка.

Условното оценяване има редица слабости, но използването му не може да се избегне в ситуации, които са нередко срещани. Съмненията за точността на метода се свързват с хипотетичността на отговорите и липсата на реализъм, предубедеността и даването на умишлено неверни отговори на въпросите.

Приложение на условното оценяване в анализа "ползи - разходи" на проекти, генериращи публични блага

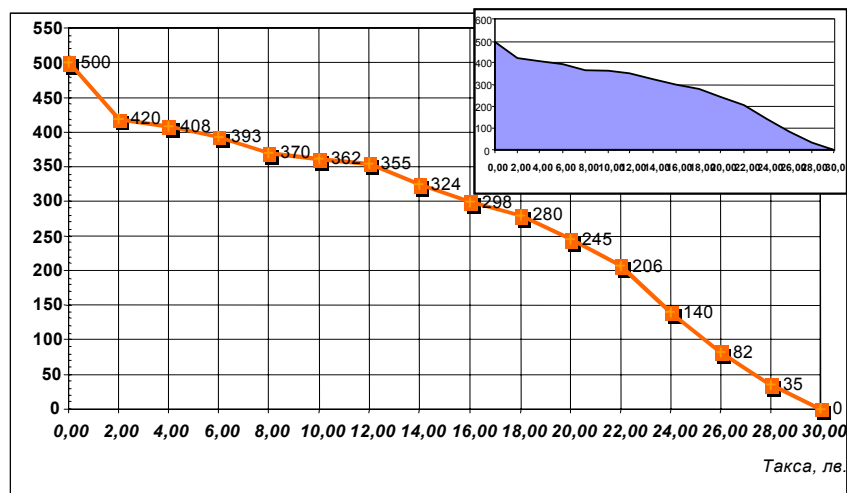
За да преодолее лошата транспортна свързаност между две планински населени места се разглежда инвестиционен проект за изграждане на тунел. Необходимите инвестиционни разходи възлизат на 2 млн. лв. Капацитетът на тунела е 500 автомобила на седмица.⁸ Приема се, че безаварийната дейност на съоръжението не се нуждае от допълнителни инвестиционни разходи. Анкетно закрито стъпково проучване сред потенциалните потребители на съоръжението показва следните стойности на склонността за плащане на такса "Тунел" (табл. 3), при стъпка на нарастване на таксата 2.00 лв.

⁸ Използва се изчисляването на сегашна стойност на безкрайна рента, като се допуска, че тунелът няма да се нуждае от допълнителни инвестиции или разходи за поддръжка, дисконтовият процент е 12.

Таблица 3

Склонност за плащане на такса "Тунел" след проведено анкетно проучване

Такса, лв.	Брой коли, използващи тунела
0.00	500
2.00	420
4.00	408
6.00	393
8.00	370
10.00	362
12.00	355
14.00	324
16.00	298
18.00	280
20.00	245
22.00	206
24.00	140
26.00	82
28.00	35
30.00	0



Фиг. 4. Склонност за плащане на такса "Тунел" и потребителски излишък

Максималният седмичен капацитет на транспортното съоръжение от 500 автомобила ще се достигне, ако не се плаща такса, т.е. преминаването на тунела е безплатно за преминаващите. Максималният размер на таксата, при която има

Теоретични особености на измерването на разходите и ползите...

желаещи да ползват съоръжението, е 28.00 лв., а при такса от 30.00 лв. не би имало преминаващи.⁹ При получените прогнозни данни за трафика, финансовите приходи се изчисляват като произведение на броя преминаващи коли и съответната такса, измерена като готовност за плащане (табл.4).

Таблица 4

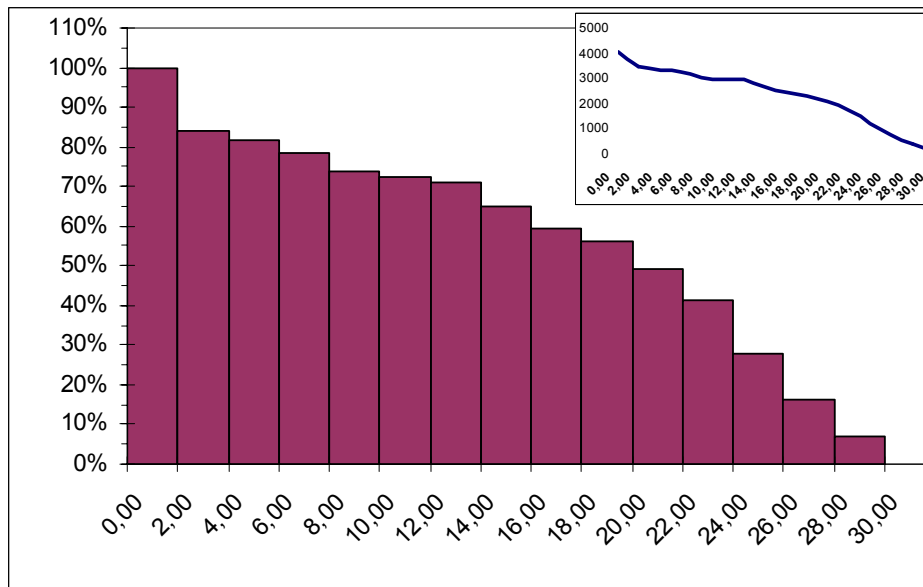
Зависимост на финансовите приходи от такса "Тунел"

Такса, лв.	Финансови приходи, лв.
0.00	0.00
2.00	840.00
4.00	1632.00
6.00	2358.00
8.00	2960.00
10.00	3620.00
12.00	4260.00
14.00	4536.00
16.00	4768.00
18.00	5040.00
20.00	4900.00
22.00	4532.00
24.00	3360.00
26.00	2132.00
28.00	980.00
30.00	0.00

При тези резултати от анкетирането ползите се отъждествяват с площта на многоъгълника в малката диаграма на фиг. 4. Седмичните ползи ще възлязат на 8336 лв. За цялата година потребителският излишък ще е 433 472 лв. Ако се избере вариант с плащане на такса, ползите ще намаляват – те ще включват потребителския излишък плюс приходите от такси. На табл. 5 са показани резултатите от анализа "ползи – разходи" за проекта при размер на таксата 6, 18 и 26 лв.

Функцията на търсене на публичното благо е възможно да се изведе и чрез метода "референдум", с тази разлика, че се анкетира по-голям брой респонденти. Хистограмата на отговорите от "референдума" са показателни за кривата на търсене на благото. Изведената крива на търсенето (малката диаграма на фиг. 5) е на случайно избран член на групата респонденти и може да се използва за изчисляване на ползите от проекта аналогично на резултатите от метода "отворена анкета".

⁹ Приема се, че между отделните стойности на таксата има линейна зависимост на броя коли, ползващи съоръжението - например при 15 лв. броят на колите ще бъде $311=(298 + (324-298)/2)$.



Фиг. 5. Склонност за плащане на такса “Тунел” след проведено проучване – “референдум”

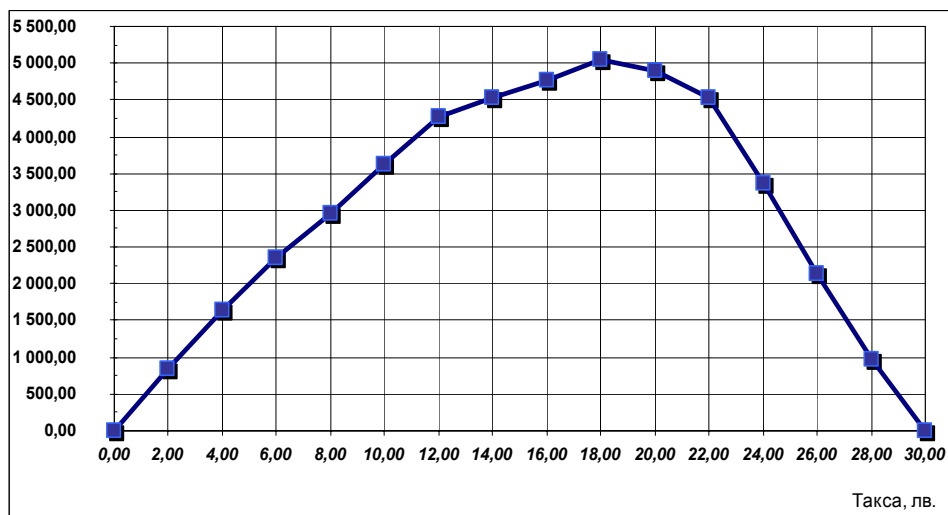
Таблица 5

Нетна сегашна стойност на обществените ползи при различни варианти на таксуване

Вариант	Годишни ползи, лв.	Сегашна стойност на ползите, лв.	Инвестиционни разходи, лв.	Нетна сегашна стойност, лв.
Без такса	433 472.00	3 612 266.67	2 000 000.00	1 612 266.67
6.00 лв.	427 440.00	3 562 000.00	1 999 998.00	1 562 002.00
18.00 лв.	366 184.00	3 051 533.33	1 999 999.00	1 051 534.33
26.00 лв.	194 168.00	1 618 066.67	1 999 997.00	-381 930.33

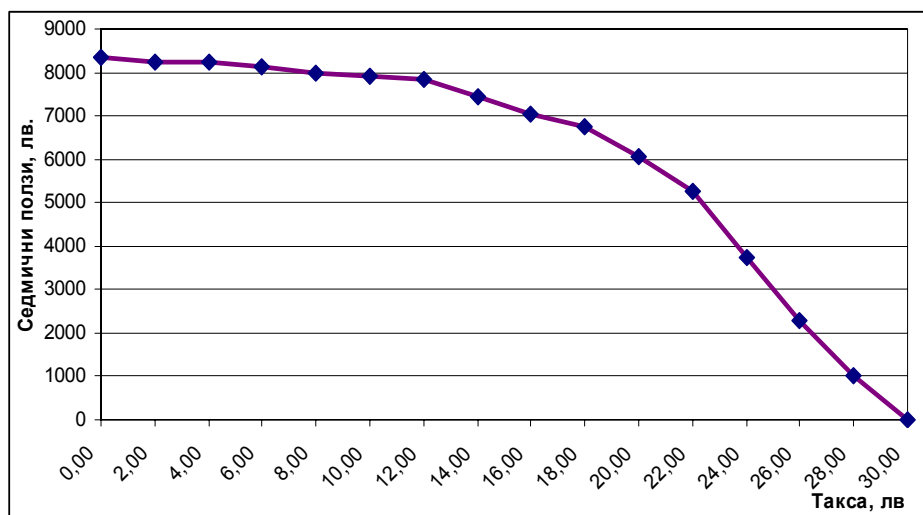
Максимален приход от такси при така изявената готовност за плащане ще има при такса от 18 лв., при която приходите биха достигнали най-високата си точка - 5040 лв. (вж. фиг. 6). Общо ползите - финансовите приходи плюс потребителският излишък, възлизат на 7042 лв. Нетната сегашна стойност на проекта е положителна - 1 051 534.33 лв., макар и значително по-ниска от оптималната нетна сегашна стойност на потребителския излишък във варианта без таксуване на трафика от 1 612 266,67 лв.

Теоретични особености на измерването на разходите и ползите...



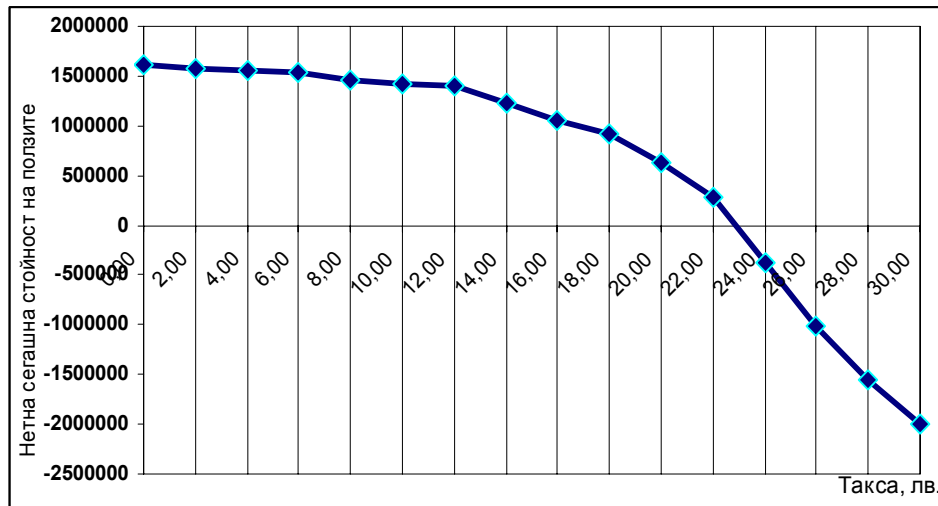
Фиг. 6. Финансови приходи при различен размер на таксата

Ако в една графика се обединят ползите от проекта при различните предложени варианти за таксуване на трафика, ще се получи кривата на пределните обществени ползи от проекта, измерени на седмична база (фиг. 7). Очевидна е намаляващата пределна обществена полза при увеличаване на таксата.



Фиг. 7. Намаляващи пределни обществени ползи от проекта, измерени на седмична база

След агрегиране на ползите се намира нетната им сегашна стойност (фиг. 8). Показателна е границата, след която увеличаването на таксите води до отрицателна нетна сегашна стойност, т.е. до вреда за обществото от нерационално използваните ресурси за реализацията на проекта. За този проект границата на минимално изискуемите ползи лежи между значенията на таксата 22 и 24 лв. Ведомствените интереси не бива да налагат високи такси, ако е решено да се таксува трафикът, особено за стойности на таксата над 23 лв., при което се достига до негативно влияние на проекта върху общественото благосъстояние.



Фиг. 8. Нетна сегашна стойност на обществените ползи от проекта

*

Съществуват редица различия в оценяването на публичните и частните инвестиционни проекти. Двата вида вариации - компенсиращата и еквивалентната, както и излишъкът на потребителя и излишъкът на производителя са ключови концепции в определянето на ползите и разходите на инвестиционните алтернативи.

В България липсват разработени процедури и механизми за оценяване на публичните инвестиционни проекти. Често съпоставянето на отделни публични проекти е фокусирано върху финансовата им рентабилност. Отделно от финансовия анализ се извършва оценяване на ефекта върху околната среда, стигащ до заключение за приемливост или отхвърляне. Не се провеждат никакви други оценки за въздействието на проекта върху икономическата среда в страната. На практика при

Теоретични особености на измерването на разходите и ползите...

анализа на публичните инвестиционни проекти не се отчитат нито пазарните аномалии (влияние на данъци, мита и немитнически търговски ограничения, заплати), нито външните ефекти - най-често екологични замърсявания, повишаване на шума, свлачищни процеси.

Решението на проблема е прилагане на анализа "ползи – разходи", в който пазарните цени, използвани за база във финансовия анализ, се заместват с т. нар. "цени в сянка" или икономически цени, отчитащи пазарните изкривявания и външните ефекти. Липсата на пазарни аналози за публичните блага налага използване на т. нар. "условно оценяване", при което се прилагат анкетни проучвания на склонността за плащане като база за извеждане на кривата на търсене.

За да се въведе практиката на оценяване на инвестиционните проекти, от обществена гледна точка е наложително приемане на нормативна база, задължаваща публичната администрация да прилага анализа "ползи - разходи" над определена граница на инвестиционния бюджет, каквато е практиката в Европейския съюз и САЩ, както и оценяването на нормативните актове. Заедно със Закона за обществените поръчки регламентирането на анализа "ползи – разходи" би довело до максимална прозрачност и би гарантирало спазването на обществения интерес в публичната инвестиционна политика.

26.VII.2001 г.