



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



RAPORT FAZA I

pentru contractul

**“ANALIZA COST-BENEFICIU PENTRU
PROIECTELE DE INVESTIȚII REALIZATE DIN
FONDURI PUBLICE. INDICATORI, CATEGORII DE
OBIECTIVE DE INVESTIȚII, EXEMPLE DE
CALCUL”**

Bucuresti

2013



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Titlul raportului:

Partea I. Practici și metodologii utilizate până în prezent pe plan național și internațional pentru realizarea analizei cost – beneficiu

Elaborator:

UNIVERSITATEA TEHNICA DE CONSTRUCȚII DIN

BUCUREȘTI - lider de proiect

ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE DIN BUCUREȘTI

- Partener



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Echipa de proiect:

Conf. univ. dr. Florian Gaman

Conf. univ. dr. Răzvan Cătălin Dobrea

Lect. univ. dr. Gyorgy Attila

Lect. univ. dr. Nicoleta Vintilă

Lect. univ. dr. Kagitci Meral

Lect. univ. dr. Mihaela Maftai



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Cuprins

1. Preambul	5
2. Practici și metodologii utilizate pe plan național și internațional pentru analiza cost beneficiu a proiectelor finanțate din fonduri publice. Indicatori specifici.	7
3. Analiza elementelor de convergență/divergență între metodologiile utilizate pe plan național și internațional	35
4. Limitele ale ACB	59
5. Concluzii	60
Bibliografie	68



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



1. Preambul

Analiza cost-beneficiu (ACB) este folosită pe scară largă în evaluarea proiectelor ce pun în aplicare politicile guvernamentale. Utilizarea ACB este dată în principal de necesitatea optimizării cheltuirii banilor publici, având în vedere că deciziile de investiție stau la baza oricărei strategii de dezvoltare.

Teoria economică, dar și practica statelor, arată în mod clar că fenomenul de creștere economică și bunăstarea depind de investițiile realizate în capitalul productiv, infrastructură, dar și în capital uman, evaluate la nivel cantitativ dar și calitativ. Toate aceste argumente au evidențiat în timp apariția și promovarea și utilizarea unor instrumente cu reguli cunoscute de toții deținătorii de interese implicați în procesele economice, dar și în lucrul pe proiecte.

Proiectele de investiții reprezintă în fapt ansambluri de activități complexe, consumatoare de resurse și care implică transformări majore la nivelul organizațiilor beneficiare. De asemenea, sumele implicate în proiecte, indiferent de proveniență lor sunt mari și foarte mari, iar procesele de atragere, gestionare, utilizare, raportare, monitorizare etc. devin din ce în ce mai complexe, ceea ce impune inclusiv existența unor resurse umane specializate;

Datorită creșterii complexității metodologiilor de elaborare și implementare a proiectelor, respectiv a costurilor ce decurg din aceasta, proiectele trec din ce în ce mai mult în sfera organizațiilor puternice cu disponibilități semnificative de resurse, pe termen scurt și mediu.

În același context trebuie evidențiat și faptul că nevoile societății civile sunt din ce în ce mai mari, respectiv dezastrea naturale și antropice, conflictele internaționale consumă din ce în ce mai multe resurse financiare, toate acestea alimentându-se dintr-un fond comun, care automat atrage



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



după sine diminuarea resurselor pentru alte necesități, fapt ce impune un adoptarea unor modele de alocare și utilizare a resurselor, bazate pe sustenabilitate și performanță.

În acest context, analiza cost-beneficiu (ACB) se conturează ca un instrument economic - matematic menită să faciliteze luarea unor decizii de finanțare, și implicit de alocare a unor resurse economice în prezent, în speranța obținerii unor beneficii economice și sociale viitoare, în contextul incertitudinilor asociate unui orizont de timp lung, asociat perioadelor de implementare și producere de efecte ce caracterizează proiectele de investiții de mare amploare. În acest cadru complex, un dialog serios între toți factorii implicați, care împărtășesc seturi diferite de informații și obiective politice, ar trebui să fie condus de mecanisme solide de stimulare pentru evaluarea proiectelor, cu scopul de a depăși asimetria informației structurale.

ACB analizează, descrie și evaluează, din perspectiva costurilor, soluțiile alternative, toate beneficiile tangibile și intangibile, precum și rezultatele analizei, în vederea îndeplinirii unui obiectiv. De asemenea ACB, ca un instrument important în procesul de luare a deciziilor, asigură că resursele sunt alocate eficient și furnizează managerilor și altor utilizatori informații necesare pentru analiza și evaluarea modalităților complementare de rezolvare a unei probleme, evaluarea costurilor, determinarea unor criterii de finalizare a unui proiect. ACB trebuie să includă obiectivele proiectului și alte informații relevante din trecut astfel încât să fie ușor de înțeles de către o persoană care nu este foarte familiară cu organizarea și procesul de lucru.

Trebuie de asemenea stabilite obiective pentru a îmbunătăți procesul de muncă astfel încât o companie să își îndeplinească misiunea în condiții mai bune. Cerințele clienților viitoare determină specificațiile proiectului și afectează în cele din urmă costurile și beneficiile acestuia. Astfel, este foarte important să se estimeze exact cerințelor viitoare. Cele două elemente-cheie ce trebuie luate



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



în considerare sunt ciclul de viață al proiectului și cerințele de la cel mai înalt nivel al ciclului de viață.

Din această perspectivă, prezentul document se dorește a fi un ghid pentru elaborarea unui cadru comun capabil să asigure consensul intereselor armonizate ale diferitelor părți implicate în proiectele de investiții cu finanțare publică, după cum urmează: populația, autoritățile publice locale și centrale, agenții economici, entitățile din sfera socială dar și reprezentanții mediului privat.

2. Practici și metodologii utilizate pe plan național și internațional pentru analiza cost-beneficiu a proiectelor finanțate din fonduri publice. Indicatori specifici.

Analiza ACB ca și instrument complex utilizat în fundamentarea și evaluarea proiectelor își are originea într-un anumit context istoric, caracterizat printr-o dezvoltare economică intensă coroborată cu apariția primelor forme de degradare a sistemelor ecologice. Opinia conform căreia, doar efectele economice sunt cele care justifică un proces investițional a început să aibă din ce în ce mai mulți critici, care au început să identifice și anumite efecte negative, ce până la acel moment nu erau luate în considerare. În această situație, nevoia din ce în ce mai mare de cuantificare a tuturor efectelor, indiferent de natura lor, precum și presiunea organizațiilor de mediu au determinat completarea metodelor existente cu termeni, instrumente, indicatori care să compenseze aceste limite.

În cadrul acestui subcapitol vom avea în vedere explicarea unor raționamente de utilizare a ACB, un scurt istoric al apariției și utilizării, precum și completările care au fost aduse, de-a lungul perioadei de existență.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Istoria analizei cost-beneficiu¹ este legată de rădăcinile sale teoretice, identificate în Franța secolului al XIX-lea dar și de practica evaluării proiectelor de infrastructură din aceeași perioadă și țară. Conceptul datează din anul 1848, apărând într-un articol al lui Jules Dupuit, fiind formalizat ulterior în lucrările lui Alfred Marshall. Teoria aflată la temelia filosofiei ACB este economia bunăstării, apărută odată cu revoluția marginalistă din teoria microeconomică la sfârșitul secolului al XIX-lea, care culminează cu cunoscutele abordări ale lui Pigou din anii 1920. Teoria lui Pigou a stat ulterior la baza noțiunilor de costuri sociale și private și noi economii a bună-stării a anilor 1930. Până în momentul în care practica evaluării proiectelor a solicitat compararea costurilor cu beneficiile proiectelor de investiții în SUA în anii 1930, teoria și practica au rămas divergente.

Deasemenea, o altă referință istorică aminteste faptul că aceasta a apărut pentru prima dată în Franța în anul 1808, când un funcționar al Trezoreriei americane, Albert Galatin, propunea ca, pentru proiectele privind transportul pe apă, să se utilizeze o metodă de analiză și evaluare care să compare costurile și beneficiile financiare și non-financiare ale investițiilor.

De-a lungul secolelor, statele au avut capacitatea de a-și asuma responsabilitatea în ceea ce privește o gamă largă de lucrări publice, iar pentru justificarea proiectelor publice, oamenii politici, birocrății, inginerii și chiar oamenii legii, au comparat mereu costurile cu avantajele economice. Un exemplu concret îl constituie opera inginerilor francezi, ale căror calcule rudimentare sau nesolide privind analiza cost-beneficiu se realizau și înainte de Revoluția Franceză, cunoscând o perioadă plină de rezultate la mijlocul secolului al XIX-lea, odată cu contribuțiile lui Jules Dupuit (Ekelund și Hebert, 1999, Porter, 1995), un inginer francez al cărui articol din anul 1848, intitulat „Etudes theoretiques et pratiques sur le mouvement des eaux courantes” prezintă interes și astăzi. Totodată, Jules Dupuit a fost și cel care a definit în anul 1844 conceptul de „surplus al consumatorului ”,

¹ *Cost-Benefit Analysis and the Environment. Recent Developments*, OECD 2006, accesat la 15.08.2013, la adresa <http://www.oecd.org/green/growth/tools-evaluation/36190261.pdf>



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



observant atunci când persoanele ce utilizau drumurile și podurile din Franța se bucurau de avantajele sau beneficiile mai ridicate decât taxele pe care trebuiau să le plătească.

După cel de-al doilea Război Mondial apare treptat presiunea eficienței în guvernarea fondurilor publice, ceea ce a rezultat în utilizarea conceptelor din noua economie a bună-stării în mecanismele decizionale de alocare a resurselor din bani publici.

Practica analizei se dezvoltă în primul rând în SUA, unde analiza este denumită frecvent analiza de reglementare a impactului/ *regulatory impact analysis*. Corpul Inginerilor din Statele Unite ale Americii a inițiat folosirea ACB în SUA, după emiterea Federal Navigation Act din 1936, care solicita în mod obligatoriu realizarea analizei cost-beneficiu pentru proiectele de infrastructură maritimă și fluvială. Ulterior, Flood Control Act din 1939 a stabilit utilizarea ACB ca parte din politica federală de finanțare a investițiilor. În 1958 începe aplicarea pe scară largă a ACB pentru proiecte de calitate a apei, recreere și conservare a mediului. După Cole (2007)² și emergența statului administrativ sau al bunăstării a presupus creșterea nivelului de reglementare pe toate palierele guvernării, ceea ce a sprijinit de asemenea introducerea analizei cost-beneficiu în fundamentarea și evaluarea politicilor publice. Ulterior, analiza s-a extins pentru a evalua beneficiile tangibile și intangibile ale politicilor publice din domenii diverse, precum boli mintale, abuzul de substanțe toxice, educația, managementul deșeurilor. Începând cu anii 2000, evoluția ACB a cunoscut multe rafinamente metodologice și inclusiv o anumită politizare.

La aproape două decenii de la formalizare, în anii 1950, economiștii au încercat găsirea unor metode solide pentru măsurarea cu rigoare a costurilor și beneficiilor și adoptarea unei decizii cu privire la implementarea unui proiect de investiții publice. Lipsa unor etape specifice și concrete a

² Cole, D., H., T., (2007), 'Best Practice' Standards For Regulatory Benefit–Cost Analysis Research in Law and Economics, Volume 23, 1–47



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



după dezvoltarea și implementarea de către diferite agenții implicate în dezvoltarea resurselor de apă, a unor standarde și proceduri ce s-au dovedit a fi în cele din urmă inconsistente. În anul 1946, în SUA a luat naștere un grup, numit Federal Inter-Agency River Basin Committee on Benefits and Costs, care a avut drept rol crearea documentului Green Book.

Fundamentele teoretice ale ACB pleacă de la definirea beneficiilor și costurilor. Beneficiile sunt definite ca și creșteri ale stării de bine (utilitate) a indivizilor, în timp ce costurile sunt definite ca și diminuarea acestei stări de bine. Pentru ca un proiect sau o politică să fie avantajoasă din punct de vedere al ACB, este nevoie ca beneficiile sale sociale să depășească costurile sociale. În filosofia ACB, societatea este suma indivizilor, iar limita geografică a unei analize cost-beneficiu a fost de obicei națională, deși în prezent se aplică și la scară locală sau regională. ACB-ul se întemeiază pe două reguli de agregare. Prima se referă la faptul că agregarea beneficiilor aferente diferitelor grupuri sociale implică agregarea și a dorinței de a plăti pentru astfel de beneficii, sau a dorinței de a accepta compensații pentru eventuale daune/efecte negative. A doua regulă de agregare implică faptul că beneficiile și costurile asociate unor grupuri dezavantajate sau cu venituri mai reduse trebuie ponderate cu o pondere mai mare. O rațiune a acestei reguli este că utilitatea marginală a veniturilor variază, fiind mai mare pentru grupurile sociale dezavantajate.

Economiștii au căutat frecvent de-a lungul timpului un criteriu care să permită unui grup să favorizeze o politică, în ciuda faptului că unii membri ai grupului se opun acesteia. Prin argumentele lui Kaldor și Hicks au ajuns la un criteriu potențial paretian după care o politică poate fi adoptată în ciuda opoziției celor care pierd, *dacă cei care câștigă pot ipotetic compensa pierderile, creând o situație în care nimeni nu are de pierdut iar unii au de câștigat.*

În practică acesta a evoluat într-un criteriu fundamental al analizei cost-beneficiu: când valoarea monetară netă a raportului dintre câștiguri și pierderi ale părților implicate se însumează, o



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



sumă pozitivă justifică adoptarea politicii. O astfel de sumă presupune capacitatea unității monetare de a fi referențial pentru comparația interpersonală, ca o entitate înțeleasă a avea valoare egală pentru orice persoană implicată.

În cadrul SUMMIT-ului de la Rio de Janeiro din anul 1992, ce a fost dedicată problemelor de mediu, s-a luat decizia ca cererile țărilor pentru obținerea de suport financiar pentru proiectele din sectorul public, să facă obiectul, în măsura posibilității, testului analizei cost-beneficiu.

În practică este însă, necesar să agregăm satisfacția pe care o au persoane diferite sau membri unor grupuri diferite prin aplicarea unei politici. Există cel puțin trei metode în acest sens (MacRae, Whittington, 1997)):

✓ *Metoda criteriilor măsurabile obiectiv*: de pildă, Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltate (PNUD) utilizează indicatori sociali precum speranța medie de viață, produsul intern brut, nivelul mediu de educație etc. pentru a da o măsură a bunăstării persoanelor dintr-o anumită țară.

✓ *Metoda gradelor de mulțumire sau satisfacție*: în multe sondaje de opinie, oamenii sunt întrebați dacă sunt mulțumiți de viața lor sau de activitatea politicianilor sau de relațiile în familie etc. Ei răspund pe o scală de tipul: „foarte mulțumit”, „mulțumit”, „nu prea mulțumit”, foarte nemulțumit”. Aceste scale sunt folosite pentru a agrega răspunsurile; implicit se consideră că putem compara răspunsurile date de persoanele intervievate: putem să numărăm câte sunt foarte mulțumite și câte sunt foarte nemulțumite.

✓ *Metoda economiei bunăstării* (welfare economics): potrivit acestei metode, putem să definim câștigul în bunăstarea individuală prin suma de bani pe care acea persoană ar fi **dispusă să o plătească** pentru a obține acea schimbare; iar pierderea pe care o suferă persoana ar fi măsurabilă prin suma de bani pe care ea ar solicita-o drept compensație pentru acea schimbare.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Ca metodă generală, analiza cost – beneficiu cuprinde patru pași (F. Fischer (1995)):

✓ Este mai întâi necesară stabilirea celor care plătesc și a celor care beneficiază de aplicarea unei politici. Poate fi vorba de grupuri sociale, zone, orașe, județe sau de întreaga societate. În cele mai multe cazuri chestiunea este determinată de tipul de politică avută în vedere. De pildă, în cazul politicilor de recalificare pentru șomerii beneficiarii sunt ușor de determinat. Beneficiară a unei politici de mediu pentru diminuarea încălzirii planetare este populația unei națiuni întregi, dacă nu chiar a mai multor națiuni. De aceea, uneori se utilizează următoarea metodă: în loc să se examineze beneficiile sau costurile unei politici în relație cu un segment specific de indivizi, grupuri sau jurisdicții guvernamentale (precum zonele defavorizate), analiza costurilor și beneficiilor se face la nivelul ansamblului societății pentru un întreg set de criterii sau preferințe.

✓ După identificarea grupurilor-țintă, trebuie atribuită valoarea monetară pentru resurse și pentru rezultatele politicii. În majoritatea studiilor, costurile se definesc în termenii bugetari tranșați de guvernare. Cele două categorii majore de cheltuieli bugetare sunt reflectate în costuri *materiale* (echipament, clădiri etc) și *administrative* (salarii etc.). Pe de altă parte, și beneficiile sunt măsurate în termeni monetari. O serie de beneficii tipice includ creșterea taxelor fiscale, productivitatea mărită și crearea de locuri de muncă adiționale. Dincolo de aceste beneficii directe, apar și beneficii care nu pot fi măsurate direct. Două exemple clasice sunt frumusețea unor peisaje naturale și viața omenească. Pentru aceste beneficii trebuie determinat *un preț-umbră*, care este o procedură de a face judecăți subiective asupra valorii monetare a beneficiilor și costurilor, când prețul de piață nu este de încredere sau nu este disponibil



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



✓ Cele mai multe analize cost-beneficiu trebuie să estimeze costurile și beneficiile peste timp. Echipamentele sau clădirile se pot uza, își pot pierde din valoare, în timp ce alți itemi pot deveni mai rentabili

✓ Ultima etapă constă în calcularea raportului dintre cost și beneficiu. Aceasta este o singură valoare numerică ce reflectă relația dintre costuri și beneficii. Dacă raportul este subunitar înseamnă că beneficiile sunt depășite de costuri, și invers pentru o valoare supraunitară. În raportul final, aceste raporturi dintre costuri și beneficii pentru diferiți itemi sunt prezentate într-un tabel și detaliate descriptiv-narativ.

Argumentul *ACB* este eficiența economică, resursele să fie utilizate în cel mai valoros mod (incluzând și posibilitatea de a fi administrate privat). În practică, *ACB* ajută la o definiție cât mai clară a proiectelor, presupunând o analiză cantitativă de detaliu.

În ciuda faptului că în prezent *ACB* este un instrument de lucru și evaluare a proiectelor dezvoltat și binecunoscut, există încă numeroase critici la adresa acestuia. Printre cele mai importante sunt măsura în care *ACB* este pe deplin fundamentată teoretic de către conceptele de economie bunăstării, măsura în care, din punct de vedere etic, preferințele individuale ar trebui să fie principalul factor după care sunt elaborate regulile de decizie sociale dar problematica distribuției costurilor și beneficiilor între grupurile sociale, având în vedere că *ACB* presupune agregarea lor, fără considerații de ordin distribuțional, și în consecință, etc.

La nivelul UE politicile europene încurajează Statele membre să își dezvolte propriile ghiduri naționale pentru elaborarea *ACB*, care să țină cont de cadrul instituțional specific și de particularitățile contextului național.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



România, ca și Bulgaria, și-a elaborat un astfel de *Ghid Național pentru Analiza Cost – Beneficiu*.

În România, acesta a fost pregătit de Autoritatea pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale cu sprijinul consultanților JASPERS și în consultare cu Autoritățile de Management relevante și Direcția Generală Politică Regională a Comisiei Europene. Conform Raportului final de evaluare JASPERS³ pe 2012, (JASPERS Evaluation-Final Report 13th December, 2012), România a folosit 93% din fondurile JASPERS în domeniul analizei cost beneficiu, 45% pentru implementarea proiectelor, 38% pentru aspecte legate de finanțare, 34% pentru probleme legate de programare, 25% - mediu și 25% elaborare de proiecte. Același raport arată că și Bulgaria s-a concentrat, cu ajutorul aceluiași instrument financiar, pe analiza cost beneficiu, în a cărei dezvoltare fondurile JASPERS au avut un rol determinat.

Procesul decizional va fi realizat în funcție de tipul de investiție finanțată din fonduri publice și alternativele posibile în fiecare caz. De exemplu, se poate decide între utilizarea, atât în realizarea, cât și în operațiunile de întreținere a proiectului, de personal intern sau de personal din afara entității vizate de proiect (în situația în care există disponibile resurse interne, altfel prima alternativă nu este fezabilă). O altă decizie poate viza alegerea între mai multe alternative de finanțare în cazul unor bunuri de capital achiziționate în cadrul unui proiect: fie cumpărarea bunului și imobilizarea întregii sume de la început, fie utilizarea leasingului, ca alternativă ce se poate dovedi eficientă, mai ales în situația unor modificări tehnologice rapide.

³ JASPERS reprezintă un parteneriat între Comisia Europeană (Direcția Generală de Politică Regională), Banca Europeană de Investiții, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare și Kreditanstalt für Wiederaufbau ([KfW](http://www.kfw.de)). JASPERS presupune asistență tehnică pentru 12 țări care au aderat la UE în 2004 și 2007 în domeniul pregătirii proiectelor majore, care urmează să fie finanțate cu fonduri europene



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



În prezent, la nivel european, ultimul document care aduce modificări metodologiei ABC este *Documentul de implementare pentru metodologia ACB (Implementing Act on CBA methodology)*, aflat în curs de elaborare și realizat în anul 2013 pentru orizontul de timp 2014-2020. În tabelul următor sunt explicate principalele schimbări pe care acesta le implică față de Documentul de Lucru nr. 4, ce reglementează și în prezent realizarea analizei cost-beneficiu:

Tabel nr. 1 Principalele modificări în realizarea ACB pentru 2014-2020

2014-2020	2007-2013	
Documentul de implementare pentru metodologia	Documentul de lucru nr. 4	Justificarea modificărilor
Perioade de referință stabilite pentru toate sectoarele principale de activitate	Perioade de referință lipsă pentru anumite sectoare, precum cercetarea și inovarea	Asigurarea acoperii sectoriale
Beneficiile economice tipice pentru fiecare sector de activitate sunt considerate praguri minime	Fără praguri minime în ceea ce privește beneficiile economice	Asigurarea consistenței și rigorii analizei economice
Analiza cost-eficacitate ca și opțiune pentru anumite proiecte	Analiza cost-eficacitate nu constituie o opțiune pentru anumite proiecte	Simplificări aduse anumitor proiecte
Sunt obligatorii analiza de sensibilitate și analiza calitativă a riscurilor și opționale analiza riscului pe baze probabilistice și cantitative	Toți pașii necesari în analiza riscurilor sunt obligatorii, cu un accent mai scăzut pe analiza calitativă a riscurilor	Simplificarea analizei riscurilor, cu concentrarea acestuia pe analiza calitativă și prevenirea riscurilor



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Riscurile caracteristice fiecărui sector sunt considerate riscuri minime	Nu există riscuri minime	Asigurarea consistenței și rigorii analizei riscurilor
--	--------------------------	--

Sursa: *Fiche no. 13 Implementing Act on the Guidance for the Methodology for the Cost-Benefit Analysis of Major Projects version no 1 –20/06/2013*

Principiile și instrumentele de analiză utilizate în elaborarea ACB sunt următoarele⁴:

- ACB trebuie realizată pornind de la o serie de obiective predeterminate;
- ACB necesită o unitate de măsură comună – de obicei monetară;
- ACB necesită o comparație a unui scenariu cu proiect și unuia fără proiect;
- ACB trebuie să facă referire la societatea în care proiectul de investiții urmează să fie implementat;
- ACB trebuie realizată pentru un orizont de timp relevant;
- ACB trebuie însoțită de o analiză de risc;
- ACB pentru un proiect major trebuie să conțină:
 - prezentarea contextului socio-economic și definirea obiectivelor;
 - identificarea proiectului;
 - rezultatele studiilor de fezabilitate cu analiza cererii și a opțiunilor;
 - analiza financiară;
 - analiza economică;
 - analiza de risc.

⁴ *Fiche no. 13 Implementing Act on the Guidance for the Methodology for the Cost-Benefit Analysis of Major Projects version no 1 –20/06/2013*



În mod special, ACB presupune luarea unor decizii pe baza unor indicatori. Relația între instrumentele utilizate, obiectivele urmărite în cadrul ACB și principalii indicatorii de performanță folosiți este prezentată în tabelul următor:

Tabel nr. 2 Instrumente și indicatori folosiți în ACB

Obiectiv	Instrument utilizat	Indicatori de performanță pentru acceptarea/respingerea de la finanțare a proiectului	Observații
Proiectul merită cofinanțarea	Analiza Economică	ERR > 5,5% VENA > 0; B/C > 1	Acești indicatori sunt baza pentru aprobarea/respingerea finanțării UE; proiectul trebuie să aducă beneficii nete societății
Nivelul de cofinanțare	Analiza Financiară; Metoda Decalajului de Finanțare (MDF)	RIR/C < 5% VFNA < 0	Acești indicatori stabilesc că doar proiectele cu profitabilitate financiară foarte mică (nu ar putea fi finanțate de o bancă)



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



			vor primi sprijinul UE; cu ajutorul MDF se calculează valoarea intervenției UE
Sustenabilitate	Analiza Financiară	Flux de numerar cumulat pozitiv pentru fiecare an al proiecției	Compania/instituția care realizează proiectul nu va opri activitatea din cauza lipsei de fonduri
Rentabilitate Excesivă evitată	Analiza Financiară	RFR/K < reper determinat (Vezi Anexa 1)	Prevenirea rentabilității excesive pentru cei ce promovează proiectului pe cheltuiala contribuabilului UE

Sursa: Platon, V., 2012, *Lucrare clarificatoare nr. 2 Analiza cost-beneficiu și alte metode de evaluare a proiectelor finanțate din FEDR și FC*, contract „Dezvoltarea capacității pentru Analiza

Cost-Beneficiu”, proiect co-finanțat din FEDR prin POAT

Trebuie colectate date de cost pentru estimarea costurilor și beneficiilor pentru fiecare proiect alternativ supus comparației și evaluării. Printre surse de date ar putea fi luate în considerare: experiența organizației, costurile actuale ale sistemului, cercetarea de piață, publicații, judecata analistului și studii speciale. Acest pas este pregătirea pentru estimarea de fapt a costurilor și beneficiilor

Există 6 categorii de indicatori principali folosiți în ACB, după cum urmează:



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



1. Indicatorii rezultați din ACB: VNA, RIR, raportul B/C

Aceștia sunt indicatori dinamici, care iau în considerare factorul timp prin tehnica actualizării.

Aceștia furnizează informații despre profitabilitatea sau eficiența unei investiții.

1.1 Valoarea Actualizată Netă (VAN) - reprezintă valoarea actualizată a fluxului de numerar cumulat pentru o investiție (suma fluxurilor de numerar anuale actualizate pentru un proiect). Este o valoare unică, exprimată în unități monetare. În mod obișnuit soldul fluxului de numerar în primii ani este negativ și devine pozitiv după câțiva ani. VNA pozitivă înseamnă că proiectul generează un beneficiu net și este dezirabil. Valoarea VNA depinde de rata de actualizare utilizată. Un proiect poate avea VNA pozitiv pentru o rată de actualizare mică și un VNA negativ pentru o rată de actualizare mai mare. Acesta este principalul dezavantaj al utilizării VNA și din acest motiv se utilizează împreună cu ceilalți indicatori ai ACB, RIR și raportul B/C. De asemenea, VAN este dificil de utilizat pentru proiecte cu ciclul de viață diferit sau cu momente inițiale - finale diferite. Ca și avantajele în utilizare, putem menționa că VNA este un indicator foarte concis al proiectului de investiție, reprezentând valoarea actualizată a fluxului de beneficii nete generat de investiție și exprimat într-o valoare unică cu aceeași unitate de măsură utilizată în tabele contabile (Comisia Europeană, 2008, pg. 211).

1.2 Rata internă de rentabilitate (RIR) reprezintă acea rată de actualizare care aduce la zero valoarea netă actualizată a fluxurilor de costuri și beneficii ale unei investiții. Se exprimă în procente. RIR este indicatorul eficienței relative a investiției. În general RIR trebuie să fie mai mare decât rata de actualizare pentru ca un proiect să fie dezirabil. Sunt cazuri când acest indicator nu se poate calcula (proiect numai cu fluxuri negative, de ex. un proiect de investiție pentru un drum județean, unde fluxurile financiare sunt numai negative) sau când un proiect are RIR multiple, cum ar fi de proiectele din domeniul minier și cel al energiei nucleare, unde de obicei apare o ieșire de numerar



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



mare la sfârșitul proiectului. Din acest motiv și RIR se utilizează împreună cu ceilalți indicatori ai ACB, VNA și raportul B/C. De asemenea, Rata internă de rentabilitate este un indicator al eficienței relative a investiției și trebuie utilizat cu precauție. Un alt dezavantaj este că RIR nu conține informații utile despre valoarea economică de ansamblu a proiectului, informații care pot fi evidențiate prin prezentarea grafică a VNA ca funcție a ratei de actualizare. Alte limitări ale acestui indicator sunt:

- a) valoarea sa depinde mult de momentul producerii beneficiilor, în sensul că atunci când există proiecte care nu reușesc să producă efecte benefice pentru mulți ani, RIR tinde să fie mai mică comparativ cu proiectele cu o distribuție echilibrată a beneficiilor de-a lungul timpului, chiar dacă valoarea netă actualizată în primul caz poate fi mai mare;
- b) RIR nu se poate aplica în cazuri în care sunt utilizate rate de actualizare care variază în timp. Un avantaj în folosirea RIR este că reprezintă un număr pur, ceea ce facilitează comparațiile între proiectele similare (Comisia Europeană, 2008, pg. 211).

1.3 Raportul Beneficiu / Cost (B/C) - compară valoarea actualizată a beneficiilor viitoare cu valoarea actualizată a costurilor viitoare. Se calculează ca raportul dintre suma beneficiilor actualizate și suma costurilor actualizate, fiind un număr, fără unitate de măsură (un raport). În cazul în care B/C este supraunitar, proiectul este corespunzător, deoarece beneficiile proiectului depășesc costurile acestuia. Din dezavantajele utilizării raportului B/C, menționăm sensibilitatea la clasificarea efectelor proiectului ca beneficii, mai mult decât costurile. Aceasta poate avea loc deoarece raportul Beneficiu/Cost recompensează proiectele cu costuri reduse. În acest context, a considera că reducerea costului este un efect pozitiv mai degrabă decât un beneficiu va avea ca unic rezultat o îmbunătățire artificială a indicatorului. De asemenea, se consideră că indicatorul nu este potrivit pentru evaluarea proiectelor reciproc exclusive. Cu toate acestea, utilizarea raportului



beneficiu-cost este considerată oportună în condiții de constrângeri bugetare de capital (Comisia Europeană, 2008, pg. 211).

2. Indicatorii rezultați din analiza financiară: VFNA, RIRF și B/C financiar

Indicatorii analizei financiare sunt determinați pe baza fluxurilor financiare ale proiectului. Ei exprimă profitabilitatea proiectului.

2.1 VFNA - Valoarea financiară netă actualizată - calculată utilizând o rată de actualizare egală cu costul mediu ponderat al capitalului; o valoare pozitivă arată un proiect profitabil financiar.

2.2 RIRF - Rata internă de rentabilitate financiară – o valoare mai mare decât costul capitalului utilizat în finanțarea acestuia arată un proiect profitabil financiar.

3. Indicatorii profitabilității investiției: VFNA/C, RIRF/C

Acești indicatori se calculează luând în considerație toate costurile de investiție ale proiectului, indiferent de sursele de finanțare; arată dacă proiectul are nevoie sau nu de finanțare nerambursabilă. Valori bune ale acestor indicatori (VFNA/C pozitiv și RIRF/C mai mare decât rata de actualizare) arată că proiectul este suficient de profitabil pentru a obține o finanțare de la o bancă, atunci când rata de actualizare reprezintă costul finanțării de pe piața bancară.

4. Indicatorii profitabilității capitalului investit: VFNA/K, RIRF/K.

Aceștia sunt indicatori calculați considerând numai partea de capital ce revine promotorului proiectului, scăzând din valoarea investiției contribuția UE. Arată profitabilitatea proiectului în cazul în care o parte din valoarea investiției este acoperită de finanțarea nerambursabilă și presiunea asupra promotorului scade. În aceste condiții, VFNA/K aproape de zero și RIRF/K cu valori în jurul



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



ratei de actualizare arată că proporția de finanțare nerambursabilă este cea corectă. $FVNA / K$ negativ și $RIRF//K$ mult mai mic decât rata de actualizare arată că proiectul are nevoie de o proporție mai mare de finanțare nerambursabilă și nu poate fi acceptat decât la proiectele ne-generatoare de venit, sau la proiectele generatoare de venit în care cheltuielile eligibile au fost determinate prin metoda diferenței de finanțat. În cazul proiectelor de investiții productive, o astfel de situație pune sub semnul întrebării sustenabilitatea financiară a proiectului. Totuși, dacă $RIRF//K$, deși mai mic decât rata de actualizare, este în limitele profitabilității sectorului productiv pentru care se propune investiția, proiectul poate fi acceptat. În cazul în care $FVNA/K$ pozitiv (mare) și $RIRF/K$ mai mare decât rata de actualizare și mai mare decât profitabilitatea medie a sectorului, putem considera fie că ACB nu a fost corect elaborată, fie că proporția de finanțare nerambursabilă este prea mare și ar trebui ajustată.

5. Indicatorii analizei economice: VENA, RIRE, raportul B/C economic.

Indicatorii analizei economice sunt determinați cu aceleași formule matematice ca și cei ai analizei financiare, dar prin aplicarea unor corecții asupra fluxurilor financiare (corecții fiscale, corecții pentru prețurile umbră și corecții pentru externalități). Aceștia exprimă în ce măsură proiectul este benefic pentru societate. În determinarea indicatorilor analizei economice se utilizează rata socială de actualizare. Pentru ca un proiect să fie admis la finanțare, acesta trebuie să aibă indicatorii analizei economice buni, adică VENA pozitiv, RIRE mai mare decât rata socială de actualizare și raportul B/C economic mai mare decât 1. Proiectele care nu îndeplinesc aceste condiții înseamnă că au costuri pentru societate mai mari decât beneficiile și nu pot fi finanțate din fonduri publice. Pentru proiecte private și de valori relativ mici nu este necesară calcularea acestor indicatori, decât în cazul în care există un impact social sau de mediu semnificativ al proiectului.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



6. Indicatori pentru măsurarea sustenabilității proiectului

Aceștia sunt indicatori statici, care nu utilizează tehnica actualizării. Aceștia furnizează informații despre capacitatea financiară a beneficiarului de a asigura implementarea și sustenabilitatea proiectului.

6.1. Fluxul de numerar net cumulat se determină prin cumularea fluxurilor financiare pe parcursul perioadei de analiză (ex.: fluxul cumulat pentru anul (n) = fluxul cumulat pentru anul (n-1) + fluxul de numerar net pentru anul (n). Fluxul de numerar cumulat trebuie să fie pozitiv în fiecare perioadă, atât în scenariul fără proiect cât și în scenariul cu proiect, în vaz contrar arătând că beneficiarul nu are capacitatea de a asigura sustenabilitatea financiară a proiectului.

6.2. Rata îndatorării (sau capacitatea de îndatorare) este utilă în cazul proiectelor pentru sectorul privat. Se calculează ca total datorii împărțit la total active. Se determină incluzând în total datorii și valoarea contribuției promotorului la proiect. Valoarea acestuia este de obicei stabilită de finanțator. Indicatorul ne indică faptul că promotorul are capacitate de a procura sumele necesare contribuției proprii printr-un împrumut bancar. Capacitatea de îndatorare se utilizează în cazul unei instituții publice sau al unei autorități publice. Această capacitate se determină ca fiind diferența dintre rata îndatorării și pragul stabilit de lege (în prezent 30% din totalul veniturilor proprii). În situația acestor instituții, rata îndatorării se determină ca raportul dintre totalul serviciului datoriei în fiecare an și total venituri proprii în fiecare an. Se exprimă ca procent. Diferența între acesta și pragul de 30% din total venituri proprii în fiecare an trebuie să acopere serviciul datoriei pentru proiectul propus pentru finanțare (adică rata îndatorării calculată incluzând împrumutul necesar pentru proiect nu trebuie să depășească 30% pentru fiecare an din durata de rambursare a împrumutului).



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



6.3. Rata acoperirii serviciului datoriei se determină ca raportul dintre EBITDA și serviciul datoriei și se determină pentru fiecare an al perioadei de amortizare a împrumutului. EBITDA = veniturile nete (venituri minus costuri), înainte de dobândă, impozite, taxe, depreciere și amortizare. Serviciul datoriei este format din principal (rata la împrumut) + dobânzi + comisioane. Rezultatul este un număr, fără unitate de măsură (un raport). Pentru investițiile productive ca și pentru investițiile în infrastructură generatoare de venit, indicatorul arată, în cazul în care contribuția promotorului va fi acoperită de un împrumut, că proiectul va genera suficiente venituri pentru acoperirea serviciului datoriei. Rata acoperirii serviciului datoriei uzual trebuie să fie mai mare decât 1,2 în fiecare an al perioadei de amortizare a împrumutului.

Comparații la nivelul Statelor Membre ale Uniunii Europene. Privire de ansamblu

Ghiduri naționale pentru întocmirea ACB există în foarte multe țări, dar acestea diferă în ceea ce privește metodologiile folosite, nivelul detaliilor și indicatorii. Aceste diferențe sunt parțial rezultatul caracteristicilor proprii ale mediilor naționale economice și sociale; în plus, aceste ghiduri nu au fost elaborate în ideea evaluării unor proiecte internaționale. De asemenea, aceste diferențe sunt explicate de modul distinct în care sunt realizate evaluările economice ale impactului proiectelor.

Liniile directoare existente la nivelul UE, stabilite de către DG Regio (prin documentul *Guide to cost-benefit analysis of investment projects*) au oferit multe repere fundamentale în realizarea ACB într-o manieră unitară, însă totuși acestea nu furnizează indicatori sau proceduri suficient de specifice și detaliate astfel încât să fie folosite ca și standarde de evaluare a proiectelor.

La nivelul țărilor UE se lucrează cu ipoteze de lucru diferite, nereglementate de cadrul



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



oficial și în principal fără o metodologie standard de modelare economică, dar și fără posibilitatea de a testa validitatea ipotezelor folosite pe eșantioane de proiecte reprezentative statistic.

De asemenea, ghidurile Băncii Europene de Investiții și Băncii Mondiale includ principalii indicatori economici și de mediu, însă nu pot oferi o perspectivă holistică sau răspunde unor provocări cu specific european. Nu există proceduri de evaluare a proiectelor bazate pe valori comparative și armonizate. În plus, există un decalaj major între teoria academică și practica evaluării proiectelor de investiții, un exemplu fiind lipsa unui cadru mai concret de evaluare a proiectelor de C&D în UE, în comparație cu SUA și Japonia.

Această stare de fapt a generat lipsa unui cadru consistent și unitar de evaluare în țările membre UE, ceea ce face de fapt dificilă compararea eficienței cheltuirii fondurilor europene, pe teritoriile diferitelor state membre.

În primul rând, în realizarea unei comparații la nivelul Statelor Membre ale Uniunii Europene dar și în general, la nivelul diferitelor țări, este pertinent a semnală că, la modul general, *există diferențe majore în realizarea ACB în țările în curs de dezvoltare și cele dezvoltate, acestea fiind valabile atât la nivelul UE, însă și la nivel internațional.*

În continuare prezentăm principalele diferențele ale practicii ACB între țările dezvoltate și în curs de dezvoltare, conform Quah (2012)⁵. După acesta, pentru țările aflate în curs de dezvoltare există trei rațiuni principale pentru care este nevoie de analize de tipul cost-beneficiu.

În primul rând, acestea pot susține procesul de recuperare după țările dezvoltate, economiile în curs de dezvoltare necesitând ritmuri de creștere economică superioare pentru convergența cu țările dezvoltate.

⁵ Quah, E. (2012), Cost-Benefit Analysis in Developing Countries: What's Different?, EGC Report No: 2012/05
Why Cost-Benefit Analysis is More Important to Developing Countries



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



În al doilea rând, cea mai mare pondere a resurselor naturale sunt concentrate în țările în curs de dezvoltare, ceea ce presupune o presiune internațională majoră pe procesele de dezvoltare durabilă din cadrul acestora. Nevoia realizării unor analize cost-beneficiu este mai presantă în țările în curs de dezvoltare, din moment ce acestea se lovesc de o serie de conflicte și scopuri divergente, cum ar fi creșterea economică versus conservarea mediului natural. În plus, analiza cost-beneficiu prezintă limitări serioase în abordarea problemei echității sociale, ceea ce poate reprezenta o provocare în plus pentru factorii de decizie din aceste țări.

În al treilea rând, guvernele din țările în curs de dezvoltare operează cu constrângeri bugetare mult mai mari decât cele din țările dezvoltate, ceea ce face ca necesitatea unor instrumente de evaluare a costurilor și beneficiilor investițiilor din bani publici să fie și mai ridicată.

Există de asemenea diferențe și în ceea ce privește modul de realizare a analizei cost-beneficiu în economiile dezvoltate versus cele în curs de dezvoltare, care derivă de fapt din contextele economice și sociale diferite. Diferențele naționale conduc uneori la diferențe în forma de evaluare și estimare a costurilor și beneficiilor. De exemplu, penuria de muncă calificată, bunuri cu înaltă tehnologie sau slaba dezvoltare a pieței financiare în economiile în curs de dezvoltare pot determina preferințe ale investitorilor cu mult diferite de cele existente pe piețele dezvoltate.

Principalele diferențe între țările în curs de dezvoltare și cele dezvoltate și implicațiile aferente pentru practica realizării unor analize cost-beneficiu constau în:

a) *Diferențe în ceea ce privește piața muncii* – există diferențe semnificative între țările în curs de dezvoltare și cele dezvoltate referitoare la piața muncii care pot influența semnificativ rezultatele unor astfel de analize. Prima diferență se referă la existența unui șomaj ridicat, a doua la nivelul producției unei gospodării și a treia penuria de forță de muncă. În plus, în cea mai mare parte, majoritatea forței de muncă din țările în curs de dezvoltare este angajată în agricultură,



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



neexistând o serie de alternative pentru acești angajați, ceea ce la rândul său presupune un cost de oportunitate 0 pentru reorientarea unor astfel de angajați către sectoare mai productive. Conform principiilor ACB, evaluarea costurilor se face la nivel de cost de oportunitate, asociat unui salariu. Cu toate acestea, costul de oportunitate al relocării unui șomer dintr-un domeniu cu o productivitate scăzută, așa cum este agricultura în țările în curs de dezvoltare – într-un altul este de fapt 0. În plus, o astfel de evaluare nu ține cont de faptul că în cadrul multor gospodării, membrii familiei sunt de fapt angajați în producția de bunuri pentru autoconsum. Reorientarea lor către alte sectoare ar conduce în același timp și la scăderea semnificativă a producției acelei gospodării. Această problemă scoate de fapt la iveală alte dificultăți, care pornesc de fapt de la faptul că producția gospodăriilor pentru autoconsum este cu mult mai mare în țările în curs de dezvoltare decât în cele dezvoltate. În mod curent, producția gospodăriilor este definită ca acele bunuri și servicii realizate de membrii unei gospodării pentru propriul lor consum, folosindu-și capitalul propriu și munca neplătită. La o analiză atentă, cuantificarea acestei producții în valori monetare nu este lipsită de provocări. În general, metodele de evaluare se ghidează fie după metoda costului de oportunitate, conform căreia producția este evaluată la salariile la care membrii familiei au renunțat și care ar fi putu fi plătite, fie la nivelul costului de înlocuire, ceea ce presupune angajarea unor altor persoane care să genereze bunurile și serviciile respective. Dacă în țările dezvoltate producția gospodăriei poate fi cuantificată în bani grație faptului că în general piața muncii reflectă costul de oportunitate, nu același lucru este valabil pentru țările în curs de dezvoltare. În cadrul acestora, după cum s-a menționat anterior, există disfuncționalități și particularități ale pieței muncii. În plus, membrii gospodăriei nu se auto-remunerează pentru munca prestată, ceea ce face ca producția obținută să nu fie ușor de evaluat. O situație similară o generează și nivelul ridicat al economiei subterane, de multe ori prezent în economiile în curs de dezvoltare. Implicațiile principale sunt că, în țările în curs



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



de dezvoltare, salariile nu reflectă de obicei cu acuratețe evaluarea atributelor unei loc de muncă de către un angajat sau angajator. Aceasta poate deforma rezultatele unei analize cost-beneficiu, prin aceea că atribuțiile intangibile ale unei slujbe nu pot fi evaluate folosind metoda prețului hedonic⁶.

b) Diferențe în ceea ce privește piața bunurilor – piața bunurilor în economiile în curs de dezvoltare sunt de obicei mai puțin eficiente decât cele în economiile dezvoltate din cauza asimetriei informaționale. În plus, spre deosebire de piețele dezvoltate, cele în curs de dezvoltare sunt mai predispuse distorsionării din cauza taxării, ajutoarelor de stat și altor forme de intervenție a statelor. Aceasta poate însemna că prețurile nu reflectă corespunzător valoarea bunurilor. În consecință, folosirea prețurilor pentru a cuantifica factorii de input într-un proiect de investiții poate rezulta în aprecieri distorsionate.

O altă problemă generată de ineficiența și distorsionarea piețelor de bunuri este evaluarea bunurilor intangibile și externalităților. În mod obișnuit, în țările dezvoltate, unde piețele de bunuri sunt considerate eficiente, bunurile intangibile și externalitățile sunt estimate în raport cu consumul, prin analiza preferințelor. Credibilitatea unor astfel de abordări scade în momentul în care piețele de bunuri nu generează prețuri care să reflecte adevărata valoare a unui bun. De aceea, și în cadrul ACB s-a ajuns la concluzia că acolo unde există distorsionări ale pieței trebuie folosite prețurile umbră. Conform Ghidului pentru Analiza Cost-Beneficiu a proiectelor de investiții al Comisiei

⁶ Conform Ghidului pentru Analiza Cost-Beneficiu a proiectelor de investiții al Comisiei Europene, această metodă pune accent pe observarea comportamentului în piețe pentru bunuri legate de cele pe care analistul le evaluează. Punctul de plecare este faptul că prețurile multor bunuri pe piață sunt funcții ale unui pachet de caracteristici. Prin tehnici statistice metoda încearcă să izoleze prețul implicit de fiecare dintre aceste caracteristici. În evaluarea non-mărfii metoda folosește două tipuri de piețe: piața imobiliară și cea a muncii. În ceea ce privește piața imobiliară, este posibil să se descrie orice casă, de exemplu, numărul de camere, amplasament, structura, vârstă etc. Metoda de stabilire a prețurilor hedonice ar trebui să identifice contribuția fiecărui factor determinant semnificativ al prețurilor la locuințe, în scopul de a estima disponibilitatea marginală de a plăti pentru fiecare caracteristică. Studiile hedonice ale pieței imobiliare au fost utilizate pentru a identifica valoarea bunurilor necomercializabile, cum ar fi zgomotul produs de trafic, zgomotul produs de aeronave, poluarea aerului, calitatea apei și proximitatea de gropile de gunoi. Pentru a estima valoarea de evitare a riscului de deces sau rănire au fost observate pe piețele forței de muncă diferențele salariale între locurile de muncă cu diferite expuneri la risc fizic. Problemele specifice pentru această abordare sunt lipsa de informații cu privire la gospodăria și un comportament irațional parțial și multi-coliniaritatea. Aceasta este dată de faptul că tendințele de piață tind să se mute în tandem, ceea ce face dificilă înțelegerea în profunzime a efectului independent al unei singure caracteristici.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Europene, conceptul de prețuri umbră (contabile), bazate pe costul de oportunitate social, în locul prețurilor distorsionate observate pe piață, este ideal atunci când prețurile observate pentru intrările și ieșirile luate în calcul nu reflectă întotdeauna valoarea lor socială (de exemplu, costul lor de oportunitate socială). Aceasta poate avea loc fie deoarece anumite piețe sunt fie ineficiente din punct de vedere social, fie nu există deloc. Exemplu pot fi piețele de monopol sau oligopol, unde prețul include o marjă peste costurile marginale; barierele comerciale, unde consumatorul plătește mai mult decât în altă parte. Prețurile, astfel cum rezultă din piețele imperfecte și din unele politici de stabilire a prețurilor sau raționalizare din sectorul public, ar putea să nu reflecte costul de oportunitate al intrărilor. În consecință, atunci când prețurile de piață nu reflectă costul social de oportunitate al intrărilor și ieșirilor, abordarea uzuală este transformarea acestora în prețuri contabile folosind factori de conversie corespunzători. În țările în curs de dezvoltare, și stabilirea unor prețuri umbră poate fi problematică, un bun exemplu fiind bunurile comercializabile, care implică și calculul unor rate de schimb, care pot fluctua într-o mare măsură, distorsionând valoarea calculată a bunurilor respective.

c) Diferențe în ceea ce privește piața financiară – spre deosebire de piețele financiare din țările dezvoltate, cele din economiile în curs de dezvoltare sunt mai puțin dezvoltate. De obicei băncile dețin o putere de monopol și practică dobânzi mari, ceea ce poate afecta modul de aplicare al tehnicilor de actualizare a fluxurilor financiare. În plus, rata socială de actualizare ia în calcul atât costul de oportunitate al capitalului cât și preferința față de timp a societății. În economiile dezvoltate, costul de oportunitate al capitalului este de obicei dat de rata dobânzii, care se formează și ca rezultat al concurenței între bănci. Acest lucru nu este valabil pentru economiile în curs de dezvoltare, unde comportamentul instituțiilor bancare este unul de timp monopolist. În consecință, dacă rata socială de actualizare este calculată folosind nivelul dobânzilor, rezultatul va fi o rată



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



socială de actualizare supraestimată, ceea ce va conduce la supraestimarea atât a beneficiilor cât și a costurilor, favorizând astfel proiectele care au randamente pe beneficii pe termen scurt și costuri pe termen lung.

Preferința față de timp a societății este de asemenea diferită, în țările în curs de dezvoltare populația având o speranță de viață mai scurtă și venituri mai reduse. De aceea, o astfel de populație va avea o mai mare preferință pentru consumul curent, decât pentru cel viitor, în comparație cu cea din țările dezvoltate, manifestând o preferință de timp mai scurtă, ceea ce va determina, ceteris paribus, o rată socială de actualizare mai mare.

Modul în care clasa politică se raportează la analiza de tipul cost-beneficiu poate fi diferit în țările în curs de dezvoltare versus cele dezvoltate, ceea ce poate, la rândul său, influența dezvoltarea acestei metode de evaluare a proiectelor de investiții. O ipoteză comună a economiei politice în acest sens este aceea a obiectele politicienilor sunt mai degrabă legate de realegere lor în funcție, decât de maximizarea bunăstării sociale. Aceasta implică însă că totuși, în urmărirea acestui scop, politicienii trebuie măcar ca în aparență să dea impresia unor eforturi de maximizare a bunăstării sociale. În consecință, dacă votanții sunt preocupați de bunăstare, clasa politică va fi obligată, într-un fel sau altul, să urmărească acest obiectiv, cel puțin ca pe o strategie electorală⁷. Aceste scenarii se desfășoară de obicei în țările dezvoltate însă într-o măsură mult mai redusă în țările în care mecanismele democratice sunt slabe, nu există capital social și cultură civică și politică iar populația este preocupată de procurarea unor bunuri economice de bază. Astfel, nivelul de dezvoltare politică poate la rândul său influența importanța pe care clasa politică o dă folosirii ACB, ca instrument de consolidare a bunăstării sociale.

⁷ Nyborg, K. (1998), Some Norwegian Politicians' Use of Cost-Benefit Analysis, Public Choice, Vol. 95, No. ¾, pp. 381-401



Per ansamblu, se poate concluziona că natura piețelor muncii, bunurilor și financiare este diferită în țările în curs de dezvoltare față de cele dezvoltate, ceea ce afectează acuratețea și comparabilitatea rezultatelor unei analize cost-beneficiu.

Revenind la diferențele specifice între țările membre UE, vom pleca de la principalele concluzii desprinse din proiectul HEATCO - *Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment*. Acesta a identificat diferite tipuri de analize frecvent utilizate în evaluarea proiectelor în 24 de statele membre ale UE și Elveția.

Punctul principal de plecare al acestui proiect a fost colectarea de date privind practicile naționale de evaluare pentru 24 de țări membre UE și Elveția. Ulterior, aceste date au fost analizate și comparate, pentru a scoate în evidență aspecte comune și diferențiatori ale modului în care țările respective evaluează proiectele de investiții. Fundamentarea teoretică a analizei comparative s-a axat pe economia bună-stării și metodologia analizei cost-beneficiu. Într-o a treia fază a proiectului au fost emise recomandări pentru armonizarea practicilor de evaluare la nivel inter-statal, pe baza unui proces amplu de consultări și întâlniri cu purtătorii de interes.

Proiectele analizate în cadrul HEATCO sunt proiecte majore de infrastructură, pentru care a fost stabilită o schemă de evaluare care, pe termen lung, a devenit o procedură standard.

În cadrul acestei inițiative, cele 24 de țări au fost grupate pe regiuni, pentru simplificarea interpretărilor, după cum urmează:

Tabel nr. 3 Țări și regiuni analizate în proiectul HEATCO

Regiunea	Nr. de țări	Țări
Nord/Vest	11	Austria, Belgia, Danemarca, Finlanda, Franța, Germania, Irlanda, Olanda, Suedia, Elveția, UK



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Est	8	Republica Cehă, Estonia, Ungaria, Letonia, Lituania Polonia, Republica Slovacă, Slovenia
Sud	6	Cipru, Grecia, Italia, Malta, Portugalia, Spania

Rezultatele comparative ale cercetărilor vor fi analizate în continuare și vor fi ulterior comparate cu practicile din România, cu scopul emiterii ulterioare de recomandări, care să poată fi utilizate cel puțin în îmbunătățirea practicii și legislației naționale, dacă se va constata că este cazul.

Un prim aspect analizat în cadrul acestui proiect a fost *gradul de standardizare a principiilor folosite pentru evaluarea proiectelor folosind ACB*, care, după cum arată rezultatele cercetărilor efectuate, diferă considerabil între diferitele țări. Analiza nivelului de standardizare arată că multe din țările din estul UE se orientează cu preponderență în funcție de Ghidul pentru analiza cost beneficiu realizat de Directoratul General de Politică Regională (*Guide to cost benefit analysis of investment projects*). De asemenea, se evidențiază faptul că, în același timp, mai multe țări dispun de cadre de analiză distincte pentru evaluările economice necesare. Cadrul de evaluare pentru proiectele privind investițiile în calea ferată pare mai puțin standardizat decât pentru proiectele rutiere, în timp ce doar o treime din țările analizate au formulat principii de evaluare pentru domeniul transportului aerian, căi navigabile interioare și transport maritim.

Tot ca și un element standard, proiectul a identificat faptul că ACB nu este utilizată ca un instrument izolat în majoritatea țărilor, fiind folosit împreună cu alte evaluări cantitative, calitative sau multi criteriale.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



În țările din regiunea de est, ACB este folosită cu preponderență pentru proiecte, mai ales pentru cele finanțate de către Uniunea Europeană prin fondurile structurale și de coeziune. În Letonia, de exemplu, ACB-ul se folosește exclusiv pentru proiecte de transport maritim, aerian sau rutier și cu finanțări europene. Cu toate acestea, folosirea ACB pe scară largă, inclusiv pentru proiectele cu finanțare națională, este din ce în ce mai întâlnită inclusiv în regiunea de est a Uniunii Europene.

Un alt element de ansamblu evaluat în cadrul HEATCO este măsura în care sunt incluse, în țările analizate, toate efectele unui proiect de mare amploare, care includ:

- costuri ale infrastructurii (costuri de construcție, de operare a sistemului și mentenanță);
- beneficii ale utilizatorilor;
- externalități.

În domeniul transporturilor, experții HEATCO au identificat de 11 categorii principale de efecte și eforturi identificate și care pot fi luate în calcul în ACB, și anume:

- Costuri de construcție;
- Costuri aferente întârzierilor cu construcția;
- Costuri de operare a sistemului și întreținere;
- Economii în timpul de transport al pasagerilor;
- Taxe ale utilizatorilor și venituri;
- Costuri de operare a vehiculelor;
- Beneficii privind transportul de bunuri;
- Siguranță;
- Zgomot;



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



- Poluare aerului;
- Efecte climatice;

În general, s-a observat că majoritatea acestor categorii de efecte și eforturi sunt prevăzute în metodologiile pentru ACB, însă există și ghiduri naționale care nu stabilesc ce elemente trebuie incluse în evaluarea proiectelor. Nici Ghidul Național realizat de România nu menționează o astfel de taxonomie a efectelor. Majoritatea efectelor sunt cuantificate și incluse în ACB pentru cea mai mare parte a proiectelor pentru transportul rutier. Cele mai des incluse efecte sunt costurile de construcție, de operare a sistemului și mentenanță, legate de economiile realizate la timpul de transport, de operare a vehiculelor și de siguranță. De asemenea, comparativ, s-a stabilit că efectele cele mai des excluse din ACB sunt cele determinate de posibile întârzieri, zgomot, poluare și efectele climatice, efectele medicale, această omisiune fiind cel mai frecventă pentru țările din zonele de Est și Sud inclus astfel de efecte.

Referitor la rolul ACB, proiectul HEATCO stabilește că acesta este diferit de la țară la țară. În majoritatea statelor ACB este un mijloc alternativ prin care se alege între diferite proiecte de investiții. Într-un număr restrâns de țări, cum ar fi Belgia și parțial UK, ACB este un input pentru analiza multicriterială. În țările regiunii de est, ACB se aplică în mod special pentru co-finanțarea europeană, deși, așa cum a fost menționat anterior, ACB a început să fie folosită și pentru proiectele cu finanțare națională. Tot referitor la rolul ACB, toate țările analizate, cu excepția Finlandei și a Suediei folosesc mai mult de un criteriu pentru a evalua costurile și beneficiile unui proiect. Dintre indicatori, cei mai des folosiți sunt valoarea prezentă netă și raportul beneficii/costuri, alături de rata internă de rentabilitate.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



3. Analiza elementelor de convergență/divergență între metodologiile utilizate pe plan național și internațional

In mod evident utilizarea analizelor ACB in diferite contexte si spatii economice si-a pus amprenta sub forma unor particularizări sau adaptării ale metodologiei. Acest fapt a fost remarcat și la utilizarea analizei ACB pe plan national, în cadrul diferitelor tipuri de proiecte, cu precădere cele finanțate din surse publice. Echipa de proiect consideră importantă pentru calitatea lucrărilor efectuate in cadrul acestui contract, identificarea elementelor de convergenta si divergenta dintre diferitele metodologii utilizate in diferite state. Acest fapt contribuie la o mai buna înțelegere a conceptului si a metodologiei, prin corespondenta cu caracteristicile perioadei de referința si a statului care le-a propus si adoptat. Rezultatele obținute vor fi prezentate intr-o forma sintetica, ușor de asimilat atât de persoanele mai puțin specializate pe domeniul investițiilor realizate cu fonduri publice, dar și pentru cei care sunt buni cunoscatori, care astfel isi vor putea explica anumite neclarități sau diferențieri.

Elemente de convergență și elemente de divergență. Abordare generală

În continuare vom analiza principalele elemente de convergență și de divergență ale practicii ACB în diferitele țări membre UE și Elveția, care rezultă din analiza unor documente relevante pe diferite categorii de aspecte relevante ale ACB.

In acest context, diversitatea informatiilor a necesitat o abordare etapizata, centrata pe elemente concrete, responsabilitati si corelatii cu alte documente. In cazul proiectelor de investitii realizate cu finantare publica, dat fiind si numarul mare de „stakeholderi” implicati, precum si particularitatile surselor de finantare, rolul etapizarii corespunzatoare a intregului ansamblu a crescut semnificativ.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Realizarea unei Analize Cost Beneficiu de calitate presupune ca analistul să urmeze o serie de pași secvențiali. În primul rând, trebuie obținute răspunsuri relevante la întrebări precum: ce politică sau proiect din domeniul public este evaluat? Ce alternative de realizare a acestuia există și ce contribuție aduce proiectul sau politica vizată la bunăstarea socială?

Prețuri la nivel de cost sau de piață

În cadrul ACB, prețurile pot fi evaluate la nivel de cost sau la nivel de piață, diferența dintre acestea fiind că la nivel de cost, bunurile sunt evaluate ca și când nu s-ar aplica nici un tip de taxare sau ajutor de stat, în timp ce prețurile de piață sunt prețurile la care bunurile ar fi evaluate pe piețele de consum, incluzând taxarea sau ajutoarele de stat. În practicile naționale de evaluare a ACB, nu există un consens asupra modului de cuantificare a prețurilor. ACB trebuie să includă estimări complete ale costurilor și beneficiilor unui proiect pentru toate alternativele, inclusiv a beneficiilor intangibile. În scopul comparației, în urma evaluării beneficiilor intangibile se pot atribui valori numerice relative (de exemplu valoarea 5 pentru beneficii maxime, 3 pentru beneficii medii și 1 pentru beneficii minime). Peste jumătate din țările analizate folosesc prețurile la nivel de cost, în timp ce cealaltă jumătate la nivel de prețuri de piață, după cum se poate observa din tabelul următor:

Tabel nr. 4 Prețuri la nivel de cost sau de piață

Unitate de măsură	Nr de țări	Țări
La nivel de cost	13	<i>Nord/Vest:</i> Austria, Finlanda, Germania, Olanda, Elveția <i>Est:</i> Estonia, Ungaria, Lituania, Polonia <i>Sud:</i> Cipru, Grecia, Portugalia, Spania



La nivel de preț de piață	12	<i>Nord/Vest:</i> Belgia, Danemarca, Franța, Irlanda, Suedia, UK <i>Est:</i> Republica Ceha, Letonia, Republica Slovacia, Slovenia <i>Sud:</i> Italia, Malta
---------------------------	----	--

Sursa: HEATCO: European Commission EC-DG TREN HEATCO Work Package 3: Current practice in project appraisal in Europe, Deliverable 1/Volume 1 (main text), January 2005

Efecte de distorsionare din finanțare

Proiectele de infrastructură (mai ales rutiere și de cale ferată) sunt în general finanțate prin taxare. Aceasta reduce produsul economic și provoacă o pierdere socială (în lb. engleză: *deadweight loss*). Patru din țările analizate iau aceste efecte în calcul, fiecare în mod diferit. De exemplu, în Danemarca și Slovenia se adaugă 20% la costurile nete finanțate din fonduri publice. Suedia folosește o abordare similară, adăugând 30% la resursele provenite din bugetul general.

Tabel nr 5 Efecte de distorsiune

Unitate de măsură	Nr. țări	Țări
Include efecte de distorsiune	4	<i>Nord/Vest:</i> Danemarca, Suedia <i>Est:</i> Slovenia <i>Sud:</i> Grecia
Nu includ efecte de distorsiune	17	<i>Nord/Vest:</i> Austria, Belgia, Finlanda, Franța, Germania, Olanda, Elveția, UK <i>Est:</i> Republica Cehă, Ungaria, Lituania, Polonia,



		Republica Slovacia <i>Sud:</i> Italia, Malta, Portugalia, Spania
--	--	---

Sursa: HEATCO: European Commission EC-DG TREN HEATCO Work Package 3: Current practice in project appraisal in Europe, Deliverable 1/Volume 1 (main text), January 2005

Rate de actualizare/evaluarea riscului/perioada de evaluare

Tratamentul riscului este o componentă cheie a evaluării proiectelor, având în vedere orizontul de timp lung luat în calcul. Există mai multe opțiuni în a trata riscul, care includ folosirea ratei de actualizare și analiza scenariilor.

Nouă din cele douăzeci și cinci de țări analizate folosesc o rată de actualizare care include și un risc premium, în timp ce 13 țări folosesc analiza scenariilor (din care patru incorporează de asemenea o rată de actualizare care include și un risc premium). Această clasificare trebuie privită cu atenție deoarece nu este făcută nicio distincție între riscul legat de proiect și riscurile generale (de exemplu, cele legate de ciclurile de afaceri). În tabelul următor menționăm ratele de actualizare folosite și orizontul de timp al evaluării riscurilor:

Tabel nr. 6 Ratele de actualizare și orizontul de timp al evaluării riscurilor

Regiunea	Țara	Rata de actualizare	Perioada de evaluare (ani)
Nord/Vest	Austria	2-3%	-
	Belgia	6.5%	30
	Danemarca	6%	50
	Finlanda	5%	30



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



	Franța	*	-
	Germania	3	-
	Irlada	5	30
	Olanda	4	
	Suedia	4	40 - 60
	Elveția	2-2,5	40 - infinit
	UK	3,5	30
Est	Republica Cehă	5-7	20
	Estonia	6	30
	Ungaria	5	25
	Letonia	5	20 - 30
	Lituania	5	20
	Polonia	6	20
	Republica Slovacia	6	20 - 30
	Slovenia	8	20 - 25
Sud	Cipru	6 - 12	-
	Grecia	4 - 6	-
	Italia	3 - 6	30
	Malta	6	30
	Portugalia	3 - 6	20
	Spania	6	-

Sursa: HEATCO: European Commission EC-DG TREN HEATCO Work Package 3: Current practice in project appraisal in Europe, Deliverable 1/Volume 1 (main text), January 2005



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



În general, se poate observa că țările folosesc o rată a actualizării mai mare de 3%, rata recomandată în Ghidul Comisiei Europene (*Guide to cost benefit analysis of investment projects*) fiind menționată o rată a actualizării de 5%. Autoritățile naționale au dreptul să folosească valori diferite. Pe de altă parte se poate observa că nu există diferențe regionale clare în ceea ce privește posibile tendințe în folosirea unei anume rate de actualizare.

Efecte transfrontaliere

Efectele transfrontaliere sunt acelea care se referă la impactul asupra nerezidenților și/sau străinilor, acest aspect fiind relevant mai ales pentru proiectele trans-europene. În ceea ce privește proiectele de transport, acestea apar în următoarele cazuri:

- proiecte pentru care parte din impact este resimțit la nivel traficului internațional prin utilizarea unor secțiuni de infrastructură îmbunătățite prin proiect;
- proiecte pentru care impactul are loc în afara granițelor țării;
- proiecte care includ mai mult decât o țară.

Nu există consens cu privire la necesitatea includerii acestor efecte în evaluarea proiectului. Majoritatea țărilor nu includ efecte transfrontaliere, cu excepția a șase țări: Austria, Belgia, Suedia, Elveția, UK și Spania. În cadrul acestora se pare că există o înțelegere unitară a modului în care acestea sunt incluse în evaluare. În Austria, Suedia, Elveția și Spania efectele transfrontaliere și cele naționale sunt tratate la fel. În UK nu sunt făcute referințe explicite despre tratamentul acestor efecte. De asemenea, trebuie menționat că metodele folosite pentru anumite proiecte sunt diferite de cele reflectate în ghidurile naționale.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Costuri de construcție:

Costurile directe de construcție și întreținere a infrastructurii sunt în mod firesc unul din punctele cheie în evaluarea proiectelor de infrastructură. Aceste costuri pot fi împărțite pe 3 categorii:

- Costuri directe de construcție;
- Costuri asociate întârzierii construcțiilor;
- Costuri de operare a sistemului și mentenanță.

Costuri directe de construcție

Costurile directe de construcție a infrastructurii sunt incluse în evaluarea proiectelor la nivelul tuturor țărilor. Există diferențe în ceea ce privește elementele incluse în aceste costuri, abordarea valorii reziduale și durata de viață a activelor. Pentru ca o ACB se bazează de multe ori pe multe ipoteze, este important să se documenteze toate acestea, și, dacă este posibil, să fie justificate, pe baza experiențelor anterioare sau date reale.

Acest lucru poate fi, de asemenea, o oportunitate de a explica de ce nu au fost incluse în analiză unele alternative. Se elimină unele alternative în fazele incipiente ale unei ACB din cauza concluziei care nu sunt fezabile. Dacă această concluzie se bazează pe o ipoteză, trebuie explicată și justificată în mod clar ipoteza.

În ceea ce privește elementele incluse în costuri, cele mai multe țări includ materiale / forță de muncă / energie etc. și achiziționarea de teren și proprietăți. Cele mai multe țări includ și costurile aferente cu planificarea și costurile juridice.

Referitor la valoarea reziduală, orizontul de timp al evaluării ar trebui să fie identic cu durata de viață. Cu toate acestea, de cele mai multe ori, perioada de evaluare este mai scurtă decât durata de viață a infrastructurii, mai ales din cauza incertitudinii. Acest lucru generează diferențe cu privire la



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



problema valorii reziduale. Trei țări consideră valoarea reziduală nerelevantă deoarece folosesc o perioadă de evaluare infinită sau egală cu durata de viață a infrastructurii, pentru restul de 21 de țări această valoare fiind relevantă. Din aceste țări, 18 includ o valoare reziduală, în timp ce restul nu o fac. Pentru țările care includ valoarea reziduală, cea mai comună metodă de depreciere este cea liniară. Modul în care țările abordează această problemă este indicat în tabelul de mai jos:

Tabel nr. 7 Tratatamentul valorii reziduale

Categorie	Nr. țări	Țări
Includ valoarea reziduală	18	<i>Nord/Vest:</i> Austria, Belgia, Danemarca, Finlanda, Franța, Elveția, UK <i>Est:</i> Republica Cehă, Estonia, Ungaria, Latvia, Lituania, Polonia, Slovacia, Slovenia. <i>Sud:</i> Grecia, Italia, Spania
Nu includ valoarea reziduală	3	<i>Nord/Vest:</i> Irlanda, <i>Sud:</i> Malta, Portugalia
Nu includ valoarea reziduală deoarece perioada de evaluare este infinită sau coincide cu durata de viață a infrastructurii	3	<i>Nord/Vest:</i> Germania, Olanda, Suedia

Sursa: HEATCO: European Commission EC-DG TREN HEATCO Work Package 3: Current practice in project appraisal in Europe, Deliverable 1/Volume 1 (main text), January 2005



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Unul dintre aspectele cele mai importante pentru realizarea unei analize cost-beneficiu adecvate este legat de modul de calculul a valorii reziduale a investiției. Gapenski (2005:592) consideră valoarea reziduală „mult mai riscantă decât celelalte fluxuri”, din perspective incertitudinilor privind evoluția pieței și a valorii viitoare a bunurilor sau serviciilor, ce fac parte integrantă din investiției. În acest context, acest subcapitol sintetizează din literatura de specialitate relevantă și estimează diferențele dintre cele mai utilizate metodologii în obținerea valorii reziduale.

Valoarea reziduală, așa cum este definită de literatura de specialitate, reprezintă valoarea care poate fi obținută din vânzarea investiției în active fixe, la sfârșitul duratei de viață a investiției. Importanța corectitudinii stabilirii acestei valori este dată de faptul că aceasta influențează fluxul de numerar al proiectului, calculul indicatorilor și implicit rezultatul final sub forma deciziei de investiții.

Existența mai multor metode diferite pentru calculul valorii reziduale și lipsa unor reglementări clarificatoare cu privire la modul de selecție a metodei, a condus la situația în care, de exemplu, în cadrul aceleiași tip de finanțare pentru proiecte similare, unii solicitanți au calculat valoarea reziduală cu metode diferite, în funcție de impactul asupra indicatorilor financiari și de valorile acestora. În acest context, evaluarea proiectelor în condiții unitare și comparabile a devenit practic imposibilă, ceea ce a determinat apariția unor neconformități sau situații de incompatibilitate, în sensul unor rezultate complet diferite, la proiecte similare.

Costuri asociate întreruperii construcțiilor

Acestea se referă de exemplu la întârzieri în trafic cauzate de realizarea construcției. Nu există un consens conturat cu privire la acestea. 11 țări le includ în ACB, din care 3 includ și o descriere calitativă a acestora. După cum se poate observa din tabelul de mai jos, nu există o formă unitară de raportare la aceste tipuri de costuri:



Tabel nr. 8 Tratatamentul costurilor asociate întreruperii construcțiilor

Categorie	Nr. de țări	Țări
Incluse în ACB	11	Nord/Vest: Austria, Belgia, Danemarca, Irlanda, Olanda, UK Est: Estonia, Lituania, Republica Slovacia Sud: Grecia, Malta
Incluse în evaluarea proiectului pe baza unei evaluări calitative	3	Nord/Vest: Elveția Est: Polonia Sud: Cipru
Lipsă de informații/Nerelevant	11	Nord/Vest: Finlanda, Franța, Germania, Suedia Est: Republica Cehă, Ungaria, Letonia, Slovenia Sud: Italia, Portugalia, Spania

Sursa: HEATCO: European Commission EC-DG TREN HEATCO Work Package 3: Current practice in project appraisal in Europe, Deliverable 1/Volume 1 (main text), January 2005

De asemenea, nu există un consens privind ce elemente intră în această categorie, cele mai comune fiind efectele asociate întârzierilor și modificării riscurilor accidentelor, în timp ce efectele asupra vecinătății sunt rareori incluse. Aceste concluzii trebuie abordate cu grijă, deoarece informațiile culese cu privire la aceste probleme au fost puține și există variații majore între țări. În aceeași măsură, efectele sunt dificil de cuantificat, drept pentru care în practică acestea nu ajung să fie cuantificate, în ciuda recomandărilor formale din ghidurile de realizare a ACB.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Costuri de operare a sistemului și întreținere

Aceste tipuri de costuri sunt incluse în evaluarea tuturor țărilor și constau în costuri asociate operării infrastructurii (de exemplu – semnalizarea traficului), costuri de întreținere și mentnanță și costurile de reînnoire a infrastructurii. Cu excepția Elveției, toate costurile sunt în acord cu definiția propusă de EUNET.

Standarde de cost

Aproape jumătate din țările analizate au standarde de cost pentru operare și întreținere pentru proiectele de transport rutier, în timp ce doar 25% din țări au astfel de standarde pentru transportul feroviar. Nu aceleași standarde sunt însă folosite. În Austria, de exemplu, acestea sunt disponibile atât ca și procent din costurile de construcție cât și ca sumă fixă, pe kilometru. Cu toate acestea, de obicei, standardele sunt exprimate ca și o sumă fixă pe km sau un procent fix din costurile de construcție.

Valoarea economiilor din scurtarea timpului de transport

Toate țările analizate includ în evaluarea proiectelor valoarea economiilor din scurtarea timpului de transport, majoritatea țărilor folosind o definiție consistentă cu definiția EUNET – timpul necesar efectuării unei călătorii de la origine la destinație, incluzând schimbarea mijlocului de transport. Țările cu o abordare diferită sunt Austria și Olanda, dar și Germania, care include doar timpul petrecut efectiv în vehicul.

Valorile asociate acestor timpi există pentru unele țări, în timp ce pentru altele nu. După cum se poate observa, majoritatea țărilor fără directive naționale în privința acestor valori sunt din regiunile



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



de sud și est, în timp ce țările cu valori stabilite sunt din regiunile de nord și vest (cu excepția Republicii Cehe).

Tabel nr. 9 Valoarea economiilor din scurtarea timpului de transport

Categorie	Nr. țări	Țări
Valorile din ghiduri sunt folosite în orice circumstanțe. Orice modificare a schimbării acestora trebuie justificată	10	<i>Nord/Vest:</i> Danemarca, Finlanda, Franța, Germania, Irlanda, Olanda, Suedia, UK <i>East:</i> Republica Cehă
Valori stabilite printr-un Ghid nu trebuie să fie folosite	6	<i>Est:</i> Ungaria, Letonia, Lituania, Slovenia <i>Sud:</i> Malta
Valorile prestabilite sunt folosite doar în absența unor date specifice și/sau sunt rareori întrebuințate	4	<i>Nord/Vest:</i> Austria, Belgia, (regiunea valonă) <i>Sud:</i> Spania, Grecia
Nu există valori prestabilite	7	<i>Nord/Vest:</i> Belgia (regiunea flamandă), Luxembourg <i>Est:</i> Polonia, Estonia <i>Sud:</i> Cipru, Italia, Portugalia

Sursa: HEATCO: European Commission EC-DG TREN HEATCO Work Package 3: Current practice in project appraisal in Europe, Deliverable 1/Volume 1 (main text), January 2005



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Siguranță, congestia traficului și calitatea serviciilor

Unul din aspectele pe care HEATCO le-a avut în vedere este modul în care congestia traficului este inclusă în procesul de evaluare. Majoritatea țărilor au arătat că aceste tipuri de beneficii nu sunt incluse ca o categorie separată. Niciuna din aceste țări nu cuantifică în bani aceste beneficii ale consumatorului., cu excepția UK, Olandei și Suediei care includ în mod specific siguranța și o transformă în termeni monetari. Suedia, Danemarca și UK (transport cale ferată) au metodologii de calcul pentru estimarea valorii monetare a întârzierilor în ghidurile lor. În ceea ce privește aglomerația pasagerilor, doar Franța dispune de o modalitate de calcul a acesteia (valorile aferente timpului de călătorie sunt înmulțite cu 1,5), alături de Italia.

Costuri de operare a vehiculelor

Toate țările includ costurile de operare a vehiculelor în analiza cost beneficiu pentru evaluarea proiectelor de transport rutier. Finlanda a fost singura țară care a împărțit aceste costuri pentru transportul maritim în timp ce Austria a făcut același demers pentru apele interioare. Nicio țară nu indică în mod expres cum aceste costuri ar trebui incluse în evaluările proiectelor, pe sectoare. Rezultatele analizei HEATCO arată că cele mai comune componente ale costurilor de operare a vehiculelor sunt:

- reparații și întreținere;
- deprecierea vehiculelor;
- combustibil și uleiuri;
- costuri materiale.

Includerea oricăror alte componente variază în funcție de fiecare țară, existând o anumită convergență în practica țărilor analizate.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Traficul bunurilor comerciale

Toate țările includ traficul bunurilor comerciale în ACB, 4 țări nedispunând de valori prestabilite. Toate țările includ ca și componente costurile de operare a vehiculelor și salariile șoferiilor sau ale echipei de croazieră. Aceste costuri sunt reflectate atât ca și timp cât și ca distanță. Suedia este singura țară care calculează beneficiile aferente utilizatorului de transport, în care include costurile bunurilor pe perioada de tranzit plus un cost per oră pentru întârzieri și un cost aferent distanței și riscului aferent acesteia pentru transportul de bunuri. Olanda are o abordare diferită decât restul țărilor europene în termen de metodologie utilizată pentru cuantificarea economiilor de timp pentru traficul bunurilor comercializare, folosind un sondaj ce analizează cât este dispus beneficiarul să plătească pentru diminuarea costurilor cu transportul, ceea ce presupune în acest caz imposibilitatea evidențierii costurilor în mod distinct.

Taxe ale utilizatorilor și venituri

Pentru cea mai mare parte a țărilor (16) definiția taxelor utilizatorilor și veniturile este consistentă cu cea sugerată de EUNET – plăți în bani între părțile implicate în industria de transport, în compensație pentru servicii de transport complete. Germania și Portugalia nu includ taxele utilizatorilor în ACB, în timp ce nu există directive naționale pentru țări precum Estonia, Polonia, Cipru, Malta și Luxemburg.

Siguranță

Costul accidentelor este o variabilă dominantă a costurilor din transport. Problema siguranței este abordată din punct de vedere al acoperirii acesteia și impacturilor cuantificate în bani.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Referitor la acoperire, sunt incluse uneori economii care derivă din diminuarea numărului de accidente. Cu puține excepții, aceste economii sunt cuantificate sub o formă sau alta în procesele de evaluare.

În Belgia, aspectele legate de siguranță sunt descrise calitativ pentru transportul rutier și incluse în analiza multi-criterială pentru proiectele din transportul feroviar. În Grecia, ACB este folosită în domeniul transportului feroviar, aerian și maritim, însă problemele legate de siguranță sunt acoperite de o descriere calitativă doar pentru transportul feroviar și aerian, în timp ce există o abordare cantitativă pentru transportul maritim. În Polonia, siguranța nu este o parte a ACB în majoritatea proiectelor. Însă, ca și în cazul beneficiilor pentru utilizatori, siguranța devine parte din ACB pentru proiectele cu finanțare europeană. În Austria, aspectele legate de siguranță sunt acoperite de o descriere calitativă pentru ape interioare. În UK, ACB este folosită pentru toate modurile de transport, însă cuantificarea siguranței pentru proiectele din domeniul transportului aerian, ape interioare și maritim se face de la caz la caz.

Pentru cuantificarea economiilor realizate din diminuarea accedentelor există diferite abordări, care includ diferite categorii de costuri și diferite metodologii de calcul și definiții.

Tipurile de costurile incluse pentru a cuantifica economiile derivate din diminuarea costurilor accidentelor sunt:

- daune materiale;
- răniri;
- costuri sociale.

Majoritatea țărilor analizate includ toate cele 3 elemente. Cea mai importantă componentă a daunelor materiale este dată de costul deteriorării autovehiculului, cu excepția Irlandei și Republicii



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Cehe, care nu includ acest cost în daune materiale. Aproximativ jumătate din țări includ costurile cu pierderea/deteriorarea bunurilor.

Cel puțin cinci abordări se evidențiază pentru estimarea costurilor cu rănirea persoanelor:

- tratamentul medical
- costuri juridice și administrative
- costuri cu serviciile medicale de urgență
- pierderea netă a producției.

Impactul de mediu

Efectele de mediu includ o serie amplă de impacte, incluzând de exemplu zgomot, poluarea aerului, schimbarea climatic.

Zgomotul – toate țările, mai puțin 3, includ efectele zgomotului în ACB. Există însă o tendinșă regională clară în tratamentul zgomotului, având în vedere că niciuna din țările din regiunea de sud nu cuantifică în bani zgomotul, în timp ce toate țările din nord o fac, alături de jumătate din țările din regiunea de est.

Efectele legate de zgomot includ în mod obișnuit două elemente: deranjul provocat de zgomot și costuri legate de sănătate.

Toate țările în care zgomotul este cuantificat includ efectul deranjului aferent zgomotului.

Doar 5 țări (Danemarca, Franța, Lituania, Polonia, Elveția) include costuri aferente sănătății cuantificate în bani. Doar Lituania și Elveția includ astfel de costuri pe baza unor studii medicale recente, care arată că zgomotul este legat de boli de inimă și hipertensiune, care duc la moarte prematură și tratament spitalicesc.



Poluarea aerului – local/regional

Majoritatea țărilor iau în calcul poluarea aerului, având în vedere că proiectele de transport afectează în general poluarea la nivel local și regional. După cum se poate observa în tabelul de mai jos, 14 țări cuantifică în bani poluarea aerului, în timp ce 8 țări o includ în evaluarea proiectului într-o formă calitativă, cantitativă sau multi-criterială.

Tabel nr. 10 Tratamentul poluării aerului

Abordare	Nr. de țări	Țări
Inclus în ACB	14	<i>Nord/Vest:</i> Austria, Danemarca, Finlanda, Franța, Germania, Olanda, Suedia, Elveția <i>Est:</i> Republica Cehă, Ungaria, Lituania <i>Sud:</i> Cipru, Grecia
Neincluse în ACB, însă acoperite de analiza multicriterială, descriere calitativă și/sau cantitativă	8	<i>Nord/Vest:</i> Belgia, Irlanda, UK <i>Est:</i> Letonia, Polonia, Republica Slovacia <i>South:</i> Portugalia, Spania
Neacoperite în ACB/Fără informații	3	<i>Est:</i> Estonia, Slovenia <i>Sud:</i> Malta

Schimbări de mediu

Nu există un consens asupra modului în care schimbările de mediu ar trebui incluse în analiza cost-beneficiu. Există în practică diferențe regionale clare în modul de tratare a acestor variabile. Doar 3



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



din țările din regiunea de nord și vest nu includ schimbările climatice în ACB, în timp ce doar una dintre țările estice și una din cele sudice includ aceste efecte în CBA.

Tabel nr. 11 Tratatul schimbărilor de mediu

Abordare	Nr. de țări	Țări
Inclus În ACB	9	Nord/Vest: Austria, Danemarca, Finlanda, Germania, Olanda, Suedia, Elveția Est: Republica Cehă Sud: Italia
Neincluse în ACB, însă acoperite de analiza multicriterială, descriere calitativă și/sau cantitativă	8	Nord/Vest: Belgia, Irlanda, UK Est: Republica Cehă, Republica Slovacia Sud: Grecia, Portugalia, Spania
Neacoperite în ACB/Fără informații	0	Nord/Vest: Franța Est: Estonia, Ungaria, Polonia, Lituania, Polonia, Slovenia Sud: Cipru, Malta

În privința altor efecte de mediu, foarte puține țări includ alte efecte cuantificate în bani, precum Olanda, Danemarca, Franța, Germania și Elveția. În rest, în general, celelalte efecte de mediu sunt descrise în general într-o formă calitativă.



Efecte indirecte socio-economice

Proiectul HETCO s-a concentrat în primul rând pe analiza efectelor directe. Cu toate acestea, au fost analizate în subsidiar și efectele indirecte socio-economice. Categoriile principale ale acestor efecte sunt:

- Folosirea terenurilor
- Dezvoltarea economică
- Numărul de locuri de muncă – pe termen scurt, în faza de construcție
- Numărul de locuri de muncă – pe termen mediu/lung
- Nivelul de coeziune – la nivel național
- Nivelul de coeziune – la nivel european
- Nivelul de urbanizare
- Efectele de rețea
- Echitatea
- Altele

Mai multe țări includ unul sau mai multe efecte în evaluarea proiectelor, după cum se poate observa în tabelul de mai jos:

Tabel nr. 12 Tratatamentul efectelor indirecte socio-economice

Abordare	Nr. țări	Țări
Incluse în evaluarea proiectului		Nord/Vest: Danemarca, Franța, Germania, Irlanda, Olanda, Suedia,



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



		Elveția, UK Est: Republica Cehă, Ungaria, Letonia, Lituania, Polonia, Republica Slovacă Sud: Italia, Spania
Neincluse în evaluarea proiectului		Nord/Vest: Austria, Belgia, Finlanda Est: Estonia, Slovenia Sud: Cipru, Grecia, Malta, Spania

În Franța, efectele directe și indirecte ale angajării la nivel local sunt evaluate în două faze distincte:

i. Trei efecte sunt evaluate pe parcursul fazei de implementare: angajarea la locul construcției, angajarea pe parte de ofertă de muncă specializată și angajarea în alte sectoare de activitate.

ii. Mai multe efecte sunt evaluate pe parcursul fazelor de exploatare și mentenanță. În mod similar, Italia are o metodă particulară de evaluare a efectelor unui proiect asupra de infrastructură asupra economiei, bazată pe o matrice de tipul input-output, pe baze sectoriale de activitate.

Beneficiile întodeauna pot fi foarte diversificate de la servicii, capacități și calitățile fiecărui sistem alternativ, și pot fi privite ca un profit la o investiție. Pentru a estima beneficiile trebuie mai întâi identificate beneficiile atât pentru clienții cât și pentru organizația care furnizează serviciul pentru clienți. Beneficiile pentru clienți sunt îmbunătățiri ale serviciilor actuale și / sau adăugarea de noi servicii. Unele beneficii posibile pentru organizație sunt câștigurile de productivitate, reduceri de personal sau îmbunătățirea eficacității organizaționale.

După identificarea beneficiilor, se stabilește modul de măsurare a performanței pentru fiecare beneficiu. Ultimul pas este estimarea valorilor beneficiilor. Dacă nu se poate atribui în mod rezonabil o valoare monetară la un beneficiu, ar trebui măsurat beneficiul folosind un sistem mult



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



mai subiectiv, o evaluare calitativă (care atribuie valori numerice relative pentru alternative). Trebuie incluse toate beneficiile pentru întreg ciclul de viață al sistemului pentru fiecare alternativă.

În România, Ghidul național pentru analiza cost – beneficiu a proiectelor finanțate din instrumentele structurale – variantă - proiect-Ediția 1, Revizia 5, se întemeiază pe următoarele documente europene:

- Regulamentul Consiliului (CE) 1083/2006 din 11 iulie 2006 - articolul 40;
- setul de reguli de lucru care promovează consecvența în realizarea ACB (Documentul de Lucru nr. 4: Orientări metodologice de realizare a Analizei Cost – Beneficiu)
- Ghidul pentru Analiza Cost - Beneficiu a Proiectelor de Investiții1, manual publicat de CE în 2002, revizuit și republicat în 2008
- Hotărârea de Guvern nr. 28 din 9 ianuarie 2008 ce solicită elaborarea Analizei Cost - Beneficiu ca parte a documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice.

În România, ACB se realizează pentru proiectele majore (25 milioane EUR pentru proiectele din sectorul mediu, 50 milioane EUR pentru proiectele din alte sectoare) cu finanțare europeană din FC și FEDR. Pentru proiectele care nu depășesc valorile prezentate mai sus, în conformitate cu prevederile HG 28/2008, analiza economică, ca etapă a analizei cost – beneficiu, nu este obligatorie. Cu toate acestea, în ceea ce privește proiectele „mici” care nu fac subiectul aprobării Comisiei Europene, autoritatea de management poate decide ca rezultatele analizei economice să fie evaluate în procesul de selecție a proiectelor.

Legislația specifică de evaluare a proiectelor - HG 28/2008 definește ACB ca acel instrument de evaluare a avantajelor investițiilor din punctul de vedere al tuturor grupurilor de factori interesați, pe baza valorilor monetare atribuite tuturor consecințelor pozitive și negative ale investiției. HG 28/2008 stabilește ca și pași necesari în realizarea acesteia următoarele etape:



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



- identificarea investiției și definirea obiectivelor
- analiza opțiunilor
- analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară: fluxul cumulat, valoarea actuală netă, rata internă de rentabilitate și raportul cost-beneficiu;
- analiza economică, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actuală netă, rata internă de rentabilitate și raportul cost-beneficiu;
- analiza de senzitivitate;
- analiza de risc.

HG 28/2008 prevede necesitatea analizei opțiunilor, cu mențiunea că este necesar ca cel puțin trei opțiuni să fie luate în considerare:

- Varianta zero (variantă fără investiție) - reprezintă alternativa de continuare a activității fără nicio intervenție;
- Varianta medie (variantă cu investiție minimă) - include toate costurile realiste necesare pentru întreținere/mentenanță plus o valoare minimă a costurilor de investiție sau de îmbunătățiri necesare evitării sau întâzierii deteriorării sau atingerii unui nivel minim în respectarea conformității cu standardele de securitate.
- Varianta maximă (variantă cu investiție maximă) - implică implementarea integrală a investiției propuse în vederea atingerii obiectivelor așteptate.

Soluții similare pentru luarea în considerare a unor soluții alternative au în vedere: una orientată pe continuarea activității fără schimbare, constituindu-se astfel ca un referențial pentru comparații. Printre soluțiile alternative s-ar putea regăsi: dezvoltare prin forțe proprii versus dezvoltare prin contractare, închiriere de echipamente versus achiziție de echipamente, proceduri operaționale actuale versus noi proceduri operaționale, o abordare tehnică versus altă abordare tehnică.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



După reducerea costurilor și beneficiilor pentru fiecare alternativă, se compară și clasifică valoarea actualizată netă a alternativelor. Când alternativa cu cel mai mic cost redus oferă cele mai mari beneficii reduse, acesta este în mod clar cea mai bună alternativă. Cele mai multe cazuri nu sunt atât de simple și vor trebui utilizate alte tehnici pentru a determina cea mai bună alternativă. Când unele beneficii au valori monetare alocate, dar altele nu, se pot folosi valorile non-cost pentru departajare, în cazul în care cifrele de cost nu prezintă un câștigător clar printre alternative și dacă beneficiile non-cost nu sunt factori esențiali.

Dacă nici un beneficiu nu are valori monetare, se pot atribui valori numerice (folosind un anumit nivel relativ) pentru fiecare beneficiu pentru fiecare alternativă.

În ceea ce privește rata de actualizare, *Ghidul național pentru analiza cost – beneficiu a proiectelor finanțate din instrumentele structurale – variantă - proiect-Ediția 1, Revizia 5* prevede o rată de actualizare în termeni reali pentru toate proiectele de 5% (mai puțin în cazul în care se poate justifica temeinic că în anumite situații specifice, rentabilitatea medie așteptată în termeni reali trebuie să fie mai mare decât valoarea de referință recomandată, datorită naturii investitorului) și o rată de actualizare socială de 5.5%, așa cum este propus de și Comisia Europeană în Documentul de Lucru nr. 4.

Ghidul național al României reglementează diferite perioade de referință pe tipuri de domenii de activitate, plecând de la principiul că previziunile referitoare la viitorul proiectului trebuie să fie făcute pentru o perioadă apropiată de durata vieții economice a acestuia și destul de îndelungată pentru a cuprinde impactul pe termen mediu și lung.

Ghidul național prevede de asemenea și principii pentru stabilirea corecțiilor fiscale și conversia prețurilor. Corecțiile fiscale sunt necesare pentru acele elemente ale prețurilor financiare care nu sunt legate de conținutul costurilor de oportunitate a resurselor implicate. Conform



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Ghidului, corecțiile vor include deducerea taxelor indirecte (de exemplu TVA), a subvențiilor și transferurilor simple (de ex. plata la contribuției la asigurările sociale). Conversia prețurilor financiare în prețuri economice este făcută în mod uzual cu Factorul de Conversie

Standard (FCS). FCS se calculează pe baza mediei diferențelor între prețurile interne și cele internaționale (de ex.: prețurile în frontieră FOB și CIF) datorită tarifelor comerciale și barierelor.

Referitor la tratamentul externalităților, recomandarea generală este de a limita analiza externalităților în analiza economică la cele pentru care un argument economic solid poate fi prezentat și pentru care o monetizare sau estimare este realist posibilă. În astfel de cazuri când monetizarea este dificil de justificat, externalitățile identificate pot fi introduse ca parte a analizei multicriteriale, spre exemplu în cadrul selectării opțiunilor.

Analiza de sensibilitate testează sensibilitatea și fiabilitatea rezultatelor obținute din analiza cost-beneficiu. Având în vedere că ACB este în mod normal documentul-cheie în procesul de revizuire investiții, analiștii doresc asigurarea că analiza este de încredere. Analiza de sensibilitate identifică parametrii de intrare care au cea mai mare influență asupra rezultatului, repetă analiza cu diferite valori de parametri de intrare, și evaluează rezultatele pentru a determina care, dacă este cazul, parametrii de intrare sunt sensibili. Dacă o schimbare relativ mică în valoare a unui parametru de intrare schimbă alternativa selectată, atunci analiza se consideră a fi sensibilă la acest parametru. Dacă valoarea unui parametru trebuie să fie dublată înainte de a exista o modificare în alternativa selectată, analiza nu este considerată a fi sensibilă la acest parametru. În acest sens trebuie reexaminat estimările pentru parametrii de intrare sensibili pentru a se asigura că acestea sunt cât mai exacte posibil.



4. Limitele ale ACB

Trebuie menționat încă de la început că efectuarea unei ACB nu poate fi singura soluție pentru implementarea în parametrii de maximă eficiență și eficacitate a unor proiecte ce vizează punerea în practică a politicilor publice. ACB este un instrument complex, însă nu trebuie supra-estimat, având numeroase limitări. Majoritatea limitărilor ACB își au originea în faptul că aceasta este dezvoltată pe baza ipotezelor și metodologiilor tipice științei economice. Cu alte cuvinte, instrumentarul de analiză nu provine din categoria disciplinelor exacte. Din contră, ACB se bazează în mare parte pe aproximări, ipoteze de lucru și simplificări din cauza lipsei de date sau din cauza constrângerilor legate de resursele evaluatorilor. De asemenea, s-a observat în timp că realizarea unei ACB necesită și intuiție.

ACB este probabil cea mai de înțeles metodă economică de evaluare aflată la dispoziție și aceasta poate fi aplicată în două feluri:

- Aspectul „capitalului uman” înseamnă că valoarea contribuției umane este legată de ceea ce au plătit.
- Aspectul bazat pe „indivizi” observați sau preferințele acestora ia în calcul valorile personale plasate pe o activitate calculând câți bani sunt pregătiți să accepte pentru un risc crescând sau să plătească pentru un anumit serviciu. Până acum, cel mai de succes a fost aspectul „după preferințe” chiar dacă și acesta se bazează și e dependent de venitul persoanei care este întrebată.

O analiză cost-beneficiu caută, cuantifică și adaugă toți factorii pozitivi. Acestea sunt beneficiile. Apoi se identifică, se cuantifică și se scad toți factorii negativi, adică costurile. Luarea de decizii despre politici publice este un proces complicat, care face față provocărilor continue ale prea multor propuneri care sunt în opoziție și prea puțin timp și resurse. Dacă s-ar putea oferi valori monetare tuturor costurilor și beneficiilor unei politici propuse, s-ar calcula într-un mod transparent și limpede costurile și beneficiile.

Analiza cost-beneficiu cere un număr clar în balanță, pentru a permite compararea între costuri și beneficii. Multe întrebări importante despre politici de mediu vor aduce într-un mod



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



inexplicabil anumite externalități pentru care nu există siguranță. Spre exemplu, cât de toxică ar fi o fabrică de chimicale sau cât de mult încălzirea globală influențează topirea gheții din Groenlanda? Deci, literatura de specialitate ar considera ACB ca pe o greșală atât în practică, cât și în teorie. În teorie, aceasta nu ar putea să ia în calcul valori „fără de preț”, nu poate să scape de presupunerea că totul este de vânzare și că ar putea fi negociat pe altceva și nu ar putea să reflecte în mod clar rolul central de nesiguranță și nevoia de precauție din practică. Chiar experiența americană cu analiza cost-beneficiu este una elocventă și nu inspiră corectitudine metodologică. Introducerea și continuarea utilizării calculelor cost-beneficiu nu oferă „mai bune reglementări”. Expansiunea aeroporturilor rămâne sub semnul întrebării după un anumit număr de parametri începând de la prețul petrolului până la valoarea timpului petrecut în aeroporturi, congestionate, și a impactului asupra mediului, schimbării climatice.

Furnizarea de informații exacte decidenților: chiar dacă rezultatele ACB sunt nesatisfăcătoare dar analiza ACB este solidă este de preferat ca acestea să fie asumate. Alternativa este o ACB cu rezultate pozitive dar care pot fi contestate deoarece au fost obținute pe baza unor date exagerate sau chiar neconforme cu realitatea.

Cunoașterea de către potențialii aplicanți sau beneficiari a principalelor erori ce trebuie evitate la elaborarea și/sau depunerea analizelor cost – beneficiu din documentația de finanțate. În general consecințele pot fi diferite de la solicitarea de clarificări, până la respingerea proiectului din procesul de evaluare și selecție. Analiza cost – beneficiu se evaluează CORELAT cu toate celelalte documente elaborate și **NU INDEPENDENT !**

Deoarece nu există o metodologie clară de estimare a costurilor și beneficiilor economice și nici repere pentru efectele externe ale diverselor proiecte ci doar trimiteri la literatura de specialitate aproape toate proiectele obțin maximum de puncte în procesul de evaluare. Așadar, pentru a obține



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



maximum de puncte, solicitantul poate include în ACB tot felul de beneficii economice greu de probat pentru a răspunde la criteriile din diferitele grile. Sunt foarte puține proiecte care nu îndeplinesc criteriile din grilă cu privire la indicatorii ACB. Aceste proiecte nu sunt eliminate în totalitate datorită faptului că ele au îndeplinit deja criteriile de eligibilitate/conformitate din prima etapă. Practica este să se trimită proiectul înapoi la solicitant pentru efectuarea “corecturilor necesare” la ACB iar proiectul este depus din nou pentru evaluare.

ACB se concentrează asupra modului în care ar trebui alocate și are caracter orientativ, nu se pretinde a fi o teorie pozitivă descriptivă despre modul în care să se ia decizii.

Există numeroase limite ce contribuie legate de decizia politică și administrativă care uneori bat decizia economică.

5. Concluzii

Analiza comparativă a practicilor existente la nivelul celor 25 de țări a subliniat o serie de similități și diferențe între țări, dar și între diferitele sectoare de activitate.

Se poate spune că ghidurile naționale sunt expresia unei tradiții particulare în evaluarea proiectelor, pentru fiecare țară în parte. În general, ghidurile naționale nu sunt bazate pe un suport metodologic comun, fiind folosite în contexte legislative diferite. Prima impresie rezultată ca urmare a comparațiilor efectuate este că principiile folosite pentru evaluarea proiectelor diferă într-o mare măsură de la o țară la alta dar și în funcție de tipul de proiect (în special, în funcție de modul de transport, HEATCO analizând proiectele de infrastructură și transport). Ca și regulă generală, țările din regiunile de nord și vest au dezvoltat ghiduri complete pentru evaluarea proiectelor, în timp ce țările din regiunile de sud și est par a fi mai puțin dezvoltate în acest sens.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Într-o ACB nu ar trebui luate în considerare costurile suportate în trecut (costuri irecuperabile) și economiile sau surplusurile deja realizate (beneficiile realizate). Când se realizează o ACB pe un proiect care este deja în curs de desfășurare, pot exista presiuni pentru a compara toate costurile și beneficiile de la începutul proiectului. În această situație, întrebarea pe care trebuie să răspundă este dacă beneficiile continuării proiectului justifică costurile asociate cu continuarea proiectului. ACB se concentrază pe viitor, iar deciziile trebuie să fie luate în baza costurilor și beneficiilor preconizate ale alternativelor propuse. Experiența trecută este relevantă doar pentru a fundamenta estimarea valorilor costurilor și beneficiilor viitoare.

De asemenea, evaluarea proiectelor pentru transport pare mai puțin standardizată decât cea pentru transportul rutier, în timp ce doar o treime din țările analizate au formulat principii pentru evaluarea proiectelor aferente transportului aerian, căi navigabile interioare și transport maritim.

Rezultatele cercetărilor efectuate arată că toate țările folosesc analiza cost beneficiu într-o formă sau alta. În regiunea de est a UE, analiza este folosită cu precădere pentru proiectele cu finanțare europeană, ceea ce este și cazul României. Cu toate acestea, se pare că aceasta dobândește acceptare și pentru proiectele finanțate din fonduri naționale.

Elementele analizei cost beneficiu au fost grupate în 11 categorii, pentru simplificarea analizei. În prezentul raport, numai o parte dintre acestea au fost analizate. Referitor la acestea, majoritatea țărilor analizate includ în ACB costuri de construcție, costuri de operare și întreținere, economii ale timpului de călătorie al pasagerilor, economii în timpul de transport al mărfii, costuri de operare a vehiculelor, taxe ale utilizatorilor și venituri și efecte de siguranță cuantificate în bani. Aproximativ jumătate din țări includ efecte de zgomot și efectele asupra poluării la nivel local sau regional. Efectele de schimbare climatică și întârzierile din construcții sunt în aproape toate țările neincluse ca și valoare monetară, în mod special în țările și regiunile de est și sud.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Nu există convergență cu privire la unitatea de măsură referitoare la costuri, dezbaterile fiind în jurul costurilor la nivelul factorului sau la nivelul pieței. De asemenea, nu există convergență cu privire la rata de actualizare și perioada de evaluare care trebuie folosite. Doar câteva țări includ în analiza lor efectele distorsionante ale taxelor și efectele transfrontaliere.

Există mai multă convergență în tratamentul costurilor de construcție, deși și în acest caz există anumite diferențe în privința elementelor ce trebuie incluse, tratamentul valorii reziduale și evaluarea duratei de viață. Majoritatea țărilor au metode sistematice de a aborda incertitudinea în construcția costurilor. Doar o serie restrânsă de țări folosesc metode avansate pentru abordarea incertitudinii.

Cele mai multe țări includ costuri de operare a sistemului și întreținere, iar majoritatea țărilor folosesc definiții consistente cu cele ale EUNET. Aproximativ jumătate din țări au standarde de costuri pentru costurile de operare și întreținere, cu toate acestea costuri specifice proiectului fiind folosite.

În ceea ce privește beneficiile utilizatorilor și costurile de operare a vehiculelor, există o serie de similități ale țărilor analizate.

Datele arată că toate țările includ economii în timpul de transport în analiza costului beneficiului, majoritatea țărilor împărțind acest timp pe muncă – non-muncă și pe tip de mod de transport. În plus, cercetarea a arătat că toate țările includ economiile generate de costurile de operare ale vehiculului asociate transportului rutier.

De asemenea există un grad de similitudine mare în definițiile costurilor de operare între țări. Există însă diferențe importante în ceea ce privește beneficiile utilizatorului și costurile de operare a vehiculelor.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Există un număr de metode populare pentru estimarea economiilor aferente scurtării timpului de călătorie, însă nu se evidențiază o metodă comună.

Cu privire la aceste economii asociate călătoriilor efectuate cu scopul de a ajunge la locul de muncă, cea mai comună formă de evaluare este aceea a economisirii costurilor, în timp ce pentru deplasările realizate în scop nelucrative se folosește abordarea ce estimează cât ar dori utilizatorul să plătească.

Și pentru alte aspecte există diferențe între țările analizate. De exemplu, pentru economiile rezultate din scurtarea timpului deplasării pentru scopuri nelucrative, abordarea bazată pe cât este dispus un utilizator să plătească este folosită în mod extensiv în regiunile de nord și vest, însă nu și în est și sud. De asemenea, sunt mai des întâlnite regulile privind economiile de timp în țările din nord și vest, decât restul regiunilor, în cazul primelor existând obiceiul diferențierii acestor economii pe mai multe categorii.

În ceea ce privește siguranța, există de asemenea similarități și diferențe. Marea majoritate a țărilor includ problemele legate de siguranță în ACB și se pare că există un consens pentru includerea a tuturor celor 3 elemente legate de siguranță: daune materiale, pierderi personale și costurile sociale aferente. Nu există o abordare comună pentru a estima monetar niciuna dintre aceste elemente și nici nu există consens în privința direcției în care aceste costuri ar trebui să evolueze.

Zgomotul este inclus în ACB în aproximativ jumătate din țările analizate și există diferențe clare în privința modului în care acesta este tratat. Niciuna din țările din sud nu include zgomotul în ACB, însă aproape toate țările din regiunea nord/vest o fac, alături de jumătate din țările din estul UE.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Toate țările care includ zgomotul într-o formă monetară includ deranjul fonic, în timp ce foarte puține includ și alte aspecte legate de zgomot. Monetarizarea efectului zgomotului este bazată, în toate țările cu excepția uneia, pe prețul hedonic.

În ceea ce privește poluarea locală și regională nu există consens asupra elementelor care trebuie incluse, atunci când aceste efecte sunt cuantificate în bani.

Există diferențe regionale clare în ceea ce privește tratamentul efectelor de schimbare climatică. Toate țările din regiunea de nord și vest, cu excepția a trei, includ schimburi climatice în ACB, în timp ce o singură țară din sud și una din est le cuantifică în bani. Nu există o abordare comună unică pentru a evalua în bani aceste efecte și o multitudine de valori sunt folosite.

Doar foarte puține țări includ alte efecte de mediu diferite de zgomot, poluarea aerului și schimbări climatice în analiza cost-beneficiu. Unele țări iau însă în considerare includerea a mai multe efecte de mediu. Aceeași situație este valabilă pentru efectele socio-economice indirecte, doar foarte puține țări incluzându-le în analiza cost-beneficiu.

Deasemenea trebuie ținut seama că ACB trebuie actualizată pe tot parcursul ciclului de viață al proiectului, iar nivelul de detaliere trebuie adaptat la mărimea investiției. O ACB actualizată furnizează informații la zi pentru a asigura viabilitatea proiectului înainte și în timpul implementării acestuia. Analizează factori precum schimbări semnificative în costurile și beneficiile anticipate, schimbări majore ale cerințelor și specificațiilor (cauzate de schimbări legislative și normative) și date empirice bazate pe măsurarea performanței obținute în timpul desfășurării activităților experimentale.

Raportul beneficiu-cost, specific ACB, reflectă împărțirea totalului beneficiilor la costurile totale. Valoarea acestuia variază în jurul unei unități și poate conta în alegerea sau respingerea unui proiect. În multe opțiuni, criteriul raportului beneficiu – cost conduce la aceleași opțiuni cu criteriul



maximizării beneficiului net - însă nu întotdeauna (de pildă, pentru proiecte care se exclud reciproc sau când limitarea resurselor reprezintă o constrângere). De altfel, este general acceptat faptul că raportul beneficiu cost nu reprezintă un criteriu satisfăcător pentru a lua o decizie. Dincolo de măsurarea intrărilor și ieșirilor, precum și echivalării acestora în bani, *ACB* trebuie să se concentreze și asupra distribuției costurilor și beneficiilor ce rezultă din aplicarea unei politici. Odată stabilit empiric, efectul unui program, evaluarea îl poate măsura ca beneficiu spre deosebire de costurile presupuse de atingerea acestuia. Trebuie puse în balanță intrările unei politici cu ieșirile acesteia, investițiile cu rezultatele obținute. Majoritatea cercetărilor experimentale se ocupă cu calcularea consecințelor politicii prin *ACB* atribuindu-se costuri și beneficii numerice și calculându-se în termeni monetari cea mai eficientă alternativă de politică.

Tabel. Aspecte referite pentru evidențierea beneficiilor și costurilor

<p>Pentru beneficii</p>	<ol style="list-style-type: none">1. care este ținta sau obiectivul politicii publice, cine ar trebui să beneficieze?2. cine beneficiază de fapt? Ce grupuri?3. cât este de mare beneficiul total al programului?4. care este distribuția beneficiarilor politicii printre cei cărora li se aplică?5. care este distribuția curentă a investițiilor și a bunurilor sau altor dimensiuni relevante pentru bunăstarea actualilor beneficiari, precum și pentru cea a beneficiarilor potențiali?
------------------------------------	---



Pentru costuri	<ol style="list-style-type: none">1. cine ar trebui să suporte costurile programului?2. cine plătește de fapt costurile politicii?3. care este costul total al politicii?4. cum sunt distribuite costurile politicii între grupurile răspunzătoare?5. care este distribuția curentă a bunurilor și investițiilor pentru grupuri care plătesc efectiv, precum și pentru cei vizați să plătească sau potențialii plătitori?
-----------------------	---

În perioada 2007-2013, mai mult de 80% din totalul fondurilor alocate din bugetul european care se ridică la 308 mild. €, au fost alocate ca suport pentru politicile de coeziune ale celor mai puțin dezvoltate zone din Uniune. Pentru România, ca și pentru alte țări mai slab dezvoltate din Europa, alocațiile financiare au atins pragul de 4% din PIB, ceea ce reprezintă cel mai mare transfer de resurse pentru promovarea creșterii și convergenței în UE, de la planul Marshall până acum (Mairate și Angelini, 2007). Fondul de coeziune înființat, împreună cu fondurile structurale reprezintă principalul instrument financiar care promovează „coeziunea” și anume reducerea socio-economică a diferențelor între nivelul de dezvoltare în Uniune, dar și o creștere, o competitivitate economică, crearea de noi locuri de muncă și integrarea conceptului de dezvoltare durabilă.

Cu toate acestea, există studii ca cele ale lui Massimo Florio (2007) care spun că *politicile europene de coeziune nu sunt redistribuite în sens convențional*. Așadar, ar exista puține probe și în legislația aceasta care să ateste că transferul de la țări bogate către țări sărace ar fi eficace. Pentru acest autor, acest transfer nu poate fi ușor realizabil ca și un substitut al transferului de la gospodării bogate la gospodării sărace.



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



În general poate fi concluzionat că principalele caracteristici ale ghidurilor naționale sunt:

- diferențe regionale semnificative în abordarea proiectelor de transport
- abordarea proiectelor de transport rutier este mult mai dezvoltată decât pentru transportul maritim, aerian sau pe căi navigabile interioare
- nu există un consens asupra căror elemente trebuie incluse în analiza cost-beneficiu (mai ales legat de aspectele de mediu)
- lipsa unui consens cu privire la metodele de evaluare
- valorile standard folosite sunt foarte diferite.

Nu există o metodologie comună pentru elaborarea ACB în așa fel încât aplicanții să poată estima sau calcula în mod coerent și unitar costurile și beneficiile ce vor fi apoi folosite în construirea fluxului de numerar. Având libertatea deplină de a determina valoarea costurilor și a beneficiilor (mai ales a celor economice), autorii proiectelor supuse evaluării “selectează” suma de beneficii care conduce la indicatorii de performanță adecvați pentru a îndeplini cerințele existente în diferitele documente.

Pentru o utilizare corespunzătoare a indicatorilor de performanță ai ACB este necesară cel puțin îndeplinirea a trei condiții preliminare: a. existența unei metodologii comparabile aplicabilă de către toți solicitanții, (metodologia trebuie evaluată independent și actualizată la un interval de 3-5 ani, ținând seama și de rezultatele aplicării acesteia), b. existența unor valori recomandate (minime – maxime) pentru costurile și beneficiile externe; c. o metodă clară de verificare a calității ACB și de validare a indicatorilor de performanță pentru toți solicitanții (controlul calității).

Analiza cost-beneficiu și indicatorii de performanță aferenți pentru evaluarea proiectelor non-majore ar trebui să fie utilizată în mod rațional, luând în considerare cele două etape 1) eligibilitate/conformitate și 2) etapa de selecție. Până în prezent, includerea indicatorilor de



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



performanță ai ACB în etapa de selecție nu a fost productivă: rezultatul constă în reducerea importanței indicatorilor de performanță ai ACB în luarea deciziei de finanțare.

Pentru proiectele cu valori mai mici de 1 milion euro, ACB nu este recomandată, fiind prea costisitoare în raport cu informațiile pe care le aduce pentru realizarea evaluării; atenția decidenților va fi îndreptată spre verificarea capacității solicitantului de a asigura sustenabilitatea financiară a proiectului și capacitatea instituțională a acestuia.





ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



BIBLIOGRAFIE:

Boardman A., Greenberg D., Vining A., Weimer D. – *Analiza cost beneficiu. Concepte și practică*. Ed. ARC. Chișinău, 2003.

Cole, D., (2007), Best Practice' Standards For Regulatory Benefit–Cost Analysis Research in Law and Economics, Volume 23, pp. 1–47

Comisia Europeană, 2008, Direcția Generală Politică Regională, Ghidul pentru Analiza Cost-Beneficiu a proiectelor de investiții, Fonduri Structurale, Fondul de Coeziune și Instrumentul pentru Asistența de Preaderare (traducerea în limbă română a documentului *Guide to Cost-Benefit Analysis of investment project*)

Comisia Europeană, *Documentul de Lucru Nr. 4 – Ghid privind metodologia de realizare a Analizei Cost-Beneficiu*, 2006, Bruxelles

Comisia Europeană, *Ghid privind Analiza Cost-Beneficiu a proiectelor de investiții*, Directoratul General pentru Politică Regională, 2008, Bruxelles

Comisia Europeană, *Ghid privind Analiza Cost-Beneficiu a proiectelor de investiții*, Unitatea de Evaluare DG Politică Regională, 2002, Bruxelles

Commonwealth of Australia (2005) *Risk in cost–benefit analysis*, Report 110, Commonwealth of Australia 2005

Dobrea R., C., (2009). *Investițiile și modernizarea sistemelor tehnico – economice*. Ed. Eficompress, București, 2009

Drăghici Anca, Dobrea Răzvan Cătălin – *Ingineria și managementul investițiilor*. Ed. Politehnica, Timișoara, 2010, I.S.B.N. 978-606-554-068-2.

Eijgenraam, C.J., Koopmans, C.C., Tang, P.J.G., Verster, A.C.P., *Evaluarea proiectelor de infrastructură, Ghid privind Analiza Cost-Beneficiu*, Institutul Economic Olandez, 2001, Rotterdam
Fiche no. 13 *Implementing Act on the Guidance for the Methodology for the Cost-Benefit Analysis of Major Projects* version no 1 –20/06/2013



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Harberger, AC., Jenkins, JP., *Analiza Cost-Beneficiu (Introducere)*, Edward Elgar Publishers, Ltd., 2002

HEATCO: European Commission EC-DG TREN HEATCO Work Package 3: *Current practice in project appraisal in Europe*, Deliverable 1/Volume 1 (main text), January 2005

HG 28/09.01.2008 *privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice*, publicată în MO 48/22.01.2008

HG 363/14.04.2010 *privind aprobarea standardelor de cost pentru obiective de investiții finanțate din fonduri publice*, publicat în MO nr.311/12.10.2010

ICRA, ICRA Learning Materials – *Cost benefit analysis – Key concepts*, 2007

Listokin David și colectiv (2005) *Best Practices for Effecting the Rehabilitation of Affordable Housing*, 2 volume

Marcu, Alexandra, Sabin Rotaru și Laura Obreja Brașoveanu, *Studiu privind ratele de actualizare financiară și socială*, Document realizat în cadrul contractului „Dezvoltarea capacității pentru Analiza Cost-Beneficiu”, proiect co-finanțat din FEDR prin POAT, 2012

Mechler Reinhard & The Risk to Resilience Study Team (2008) *From Risk to Resilience. The Cost-Benefit Analysis Methodology*, Working Paper 1, eds. Moench, M., Caspari, E. & A. Pokhrel, ISET, ISET-Nepal and ProVention, Kathmandu, Nepal

Ministerul Economiei și Finanțelor, *Ghidul național privind Analiza Cost-Beneficiu pentru proiectele finanțate din fonduri structurale*, 2008, București

Nyborg, K. (1998), *Some Norwegian Politicians' Use of Cost-Benefit Analysis*, Public Choice, Vol. 95, No. 3/4, pp. 381-401

OECD (2006), *Cost-Benefit Analysis and the Environment. Recent Developments*, accesat la 15.08.2013, la adresa <http://www.oecd.org/greengrowth/tools-evaluation/36190261.pdf>

OECD, *Analiza Cost-Beneficiu și Mediu – Dezvoltări recente*, 2006, Paris

OMEF 863/02.07.2008 *privind aprobarea instrucțiunilor de implementare a HG 28/2008*, MO 48/22.01.2008, publicat în MO 524/11.07.2008



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro



Platon, V., 2012, *Lucrare clarificatoare nr. 2 Analiza cost-beneficiu și alte metode de evaluare a proiectelor finanțate din FEDR și FC*, contract „Dezvoltarea capacității pentru Analiza Cost-Beneficiu”, proiect co-finanțat din FEDR prin POAT

Platon, Victor, *Rolul indicatorilor de performanță în selectarea / aprobarea proiectelor*, Document realizat în cadrul contractului „Dezvoltarea capacității pentru Analiza Cost-Beneficiu”, proiect co-finanțat din FEDR prin POAT, 2012

Quah, E. (2012), *Cost-Benefit Analysis in Developing Countries: What's Different?*, EGC Report No: 2012/05

Radu Victor, Ioniță Ion, Ciocoiu Nadia Carmen, Bănaciu Silviu Cristian, Dobrea Răzvan Cătălin, Curteanu Doru – *Managementul proiectelor*. Editura Universitară, București, 2008, ISBN 978-973-749-327-9

SDLC, *Ghid privind Analiza Cost-Beneficiu*, United States Treasury, OCIO, 2003

Stoian, Andreea, Liliana Gligor, *Lucrare clarificatoare nr. 9 – Elaborarea analizei de sensibilitate în cadrul Analizei Cost-Beneficiu a proiectelor finanțate din FEDR și FC*, Document realizat în cadrul contractului „Dezvoltarea capacității pentru Analiza Cost-Beneficiu”, proiect co-finanțat din FEDR prin POAT, 2012

Vasilescu Ion, Cicea Claudiu, Dobrea Răzvan Cătălin, Bușu Cristian, Gheorghe Alexandru - *Managementul investițiilor*. Editura Eficon Press, București, 2009, (pag. 320), ISBN: 978-973-87904-3-8.

Vintilă, Nicoleta, Matei Grosu, *Lucrare clarificatoare nr. 4 – Costuri utilizate în analiza cost-beneficiu a proiectelor finanțate din FEDR și FC*, Document realizat în cadrul contractului „Dezvoltarea capacității pentru Analiza Cost-Beneficiu”, proiect co-finanțat din FEDR prin POAT, 2012

Vintilă, Nicoleta, Matei Grosu, *Lucrare clarificatoare nr. 8 – Identificarea și definirea scenariilor tehnico-economice și a opțiunilor în cadrul analizei cost-beneficiu a proiectelor finanțate din FEDR și FC*, Document realizat în cadrul contractului „Dezvoltarea capacității pentru Analiza Cost-Beneficiu”, proiect co-finanțat din FEDR prin POAT, 2012



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE BUCUREȘTI

FACULTATEA DE MANAGEMENT

Piața Romană, Nr. 6; Tel. +40 21 319.19.00; int. 120, 230,
Fax. + 40 21 319.18.99; e-mail : secretariat@man.ase.ro

