

УДК: 338.012
ГРНТИ: 06.71.63

Инструменты учета социальных и экологических аспектов обеспечения экономической безопасности

П.В. Медведев
pvm85@yandex.ru

Аннотация

Статья посвящена инструментам учета социальных и экологических аспектов обеспечения экономической безопасности. К социальным аспектам автором относятся вопросы учета мнения людей о влиянии тех или иных решений и инвестиционных проектов на окружающую среду через процедуры доступа к экологической информации. К экологическим аспектам относятся вопросы оценки воздействия на окружающую среду и учета экологического ущерба. Целью работы является анализ инструментов учета социальных и экологических аспектов обеспечения экономической безопасности. Сделан вывод о том, что в настоящее время методический инструментарий учета социальных и экологических аспектов при принятии решений не развит и является проблематичным. Для решения выявленных проблем предлагается выделять два вида инструментов – правовые и экономические. К правовым инструментам относятся правовые нормы, реализующие принципы устойчивого развития, выработанные международной практикой и нашедшие отражение в ряде международных конвенций (Орхусской конвенции и конвенции Эспо). К экономическим инструментам относится оценка общественной эффективности инвестиционных проектов и стоимостная оценка экологического ущерба. В статье дается краткое описание метода оценки общественной эффективности на основе сравнения затрат и выгод проекта. Также рассматриваются проблемы стоимостной оценки экологического ущерба, относимого к затратам проекта при оценке его общественной эффективности. Обосновывается необходимость применения в качестве правовых инструментов норм международных конвенций, касающихся вопросов доступа общественности к информации на ранних стадиях принятия решений; проведения экологической оценки трансграничных проектов и проведения стратегической экологической оценки принимаемых правовых документов. Также обосновывается необходимость применения в качестве экономического инструмента анализа затрат и выгод проектов с включением в них нерыночных эффектов в виде экологических ущербов – затрат - и получаемых нерыночных общественных выгод. Рассмотренные в статье правовые и экономические могут быть использованы для достижения экономической безопасности посредством реализации принципов устойчивого развития, а также для обоснования принимаемых решений о целесообразности или нецелесообразности инвестиционных проектов, оказывающих значительное влияние на окружающую среду и население.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ. Проект № 15-02-00514 «Развитие методологии стоимостной оценки экологического ущерба в целях устойчивого развития».

Ключевые слова: экономическая безопасность, экологический ущерб, стоимостная оценка, оценка общественной эффективности, затраты-выгоды

В настоящее время существует довольно много трактовок и определений понятия экономической безопасности. При этом само понимание экономической безопасности, и ее критерии существенно различаются. Поэтому достаточно четкое определение и содержание этой категории пока отсутствует [1]. Наиболее общим моментом, объединяющим данные разрозненные понятия, является включение в определение экономической безопасности наравне с защитой национальных интересов от внутренних и внешних угроз защищенность жизненно важных интересов людей [2].

Такая защищенность является составной частью экономической безопасности и может быть в свою очередь разделена на социальную и экологическую защищенность общества. Вопросы экологической безопасности приобретают все большее значение, учитывая развернувшееся во всем мире движение по направлению к устойчивому развитию. Идеи устойчивого развития настолько глубоко вошли в сознание мировой общественности, что стали применяться бизнесом, финансовыми институтами и государственными структурами, вырабатывающими экономическую политику стран. Понять связь экономической без-

опасности в контексте учета экологических аспектов может помочь более правильный перевод термина *sustainable*, которое означает в русском языке не что иное, как жизнеобеспечение. То есть, устойчивое или жизнеобеспечивающее развитие, применяемое экологами (в широком смысле этого слова) является одной из целей экономической безопасности, поскольку направлено на защиту жизненно важных интересов ныне живущих и будущих поколений людей в части обеспечения приемлемым качеством окружающей среды.

Вопросы экологической составляющей экономической безопасности, экономическая безопасность самым тесным образом связана с устойчивым развитием и эколого-экономической безопасностью, которую во многом определяет проводимая на разных уровнях экономики оценка ущерба, возникающего вследствие нерационального природопользования и загрязнения окружающей среды [3].

Эколого-экономические аспекты экономической безопасности должны рассматриваться шире, чем просто учет вопросов оценки экологического ущерба и включать, связанные с этим ущербом социальные аспекты, такие, как потеря и ухудшение здоровья, потеря традиционной среды проживания, обесценение инвестиций и др.

Включение и учет социальных и экономических аспектов в задачи достижения экономической безопасности требует разработки и применения соответствующего инструментария.

Можно выделить две группы инструментов, направленных на достижение экономической безопасности в части учета социально-экологических аспектов:

- правовые инструменты;
- экономические инструменты.

При создании правовых инструментов можно опираться на успешный международный опыт в данной сфере, выразившийся в создании международных конвенций, направленных на уменьшение риска конфликтных ситуаций по причине загрязнения окружающей среды инвесторами. Из наиболее действенных конвенций можно назвать Орхускую конвенцию, конвенцию ЭСПО и протокол о стратегической экологической оценке (СЭО). В России сейчас идет процесс рассмотрения вопроса о присоединении к данным конвенциям. Но безотносительно ратификации Россией данных документов, ис-

пользование, заложенных в них инструментов, будет способствовать повышению экономической безопасности. Использовать эти инструменты внутри страны тем более просто, что некоторые из них уже довольно широко применяются в отечественной практике подготовки и принятия решений, касающихся инфраструктурных проектов. Некоторых из перечисленных документов уже выполняются без официальной ратификации, поскольку это затрагивает экономические интересы страны и крупного бизнеса.

Орхусская конвенция или Конвенция Европейской экономической комиссии ООН¹ «О доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды» была принята 25 июня 1998 года на 4-й конференции министров окружающей среды европейских стран в Орхусе (Дания). На сегодняшний день ее участниками являются 44 государства региона². Конвенция устанавливает систему универсальных международно-правовых требований, направленных на обеспечение реализации трех основных закрепленных в конвенции инструментов обеспечения устойчивого развития – доступа к экологической информации, участия общественности на ранних стадиях принятия решений в области охраны окружающей среды и доступа к правосудию по вопросам, касающимся охраны окружающей среды.

Основными положительными эффектами в сфере экономической безопасности от применения в России инструментов Орхусской конвенции, может стать:

- снятие конфликтов между властью и общественностью на более ранних стадиях формирования решения;
- возможность общественности влиять на принимаемые решения, приводящие к негативным экологическим последствиям для конкретного сообщества людей;
- снижение затрат при согласовании решений, имеющих экологическую составляющую, в условиях урегулирования конфликтной ситуации на ранних стадиях принятия таких решений;
- повышение инвестиционной привлекательности рассматриваемых инвестиционных проектов из-за снижения имиджевых и фи-

¹ Организация объединенных наций.

² Россия пока не присоединилась к Орхусской конвенции.

нансовых рисков;

- повышение доверия к органам власти и законам со стороны общественности.

Конвенция Эспо или Конвенция «Об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте» – международное соглашение, инициированное Европейской экономической комиссией ООН, принятое в г. Эспо (Финляндия) в 1991 году и вступившее в силу в 1997 году. Согласно Конвенции Эспо процедура оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), включающая публичные обсуждения потенциально опасных проектов, должна проводиться не только внутри государства, но и в сопредельных странах, которые могут быть затронуты воздействием этих объектов. ОВОС на сегодняшний день является важным инструментом реализации принципов устойчивого развития. СССР подписал Конвенцию Эспо 6 июня 1991 г., но Российская Федерация до настоящего времени Конвенцию Эспо не ратифицировала. Однако, несмотря на отсутствие ратификации, Россия руководствуется положениями Конвенции Эспо при реализации международных инвестиционных проектов поскольку проведение ОВОС в трансграничном контексте является обязательным условием и международно-правовой основой для выдачи разрешений, в первую очередь странами-членами Евросоюза, на реализацию международных проектов, в которых участвует Россия, и которые могут оказать негативное трансграничное воздействие на состояние экологии этих стран. Так, Российская Федерация добровольно проводила ОВОС в трансграничном контексте в отношении проекта строительства магистрального газопровода «Северный поток». Без проведения ОВОС в рамках процедур Конвенции Эспо осуществление данного проекта стало бы невозможным из-за отказа стран, по дну акватории которых проходит газопровод, дать разрешение на его прокладку.

Внутри страны также частично реализуется процедура оценки воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду. Это закреплено Положением «Об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»³.

Протокол по стратегической экологической оценке к Конвенции об оценке воздей-

ствия на окружающую среду в трансграничном контексте (Протокол по СЭО) распространяет ключевые принципы Конвенции Эспо на официальные планы и программы, а также на политику и законодательство⁴. Протоколом по СЭО в международную природоохранную практику введен новый правовой инструмент «стратегическая экологическая оценка», который предполагает проведение оценки вероятных экологических, в том числе связанных со здоровьем населения, последствий принятия различного рода законов, стратегий и программ. В Протоколе по СЭО закрепляются требования по учету экологических, в том числе связанных со здоровьем населения, факторов при разработке планов, программ, политики и законодательства; по установлению четких, открытых и эффективных процедур стратегической экологической оценки; по обеспечению участия общественности в стратегической экологической оценке.

Применение инструмента СЭО может способствовать повышению эколого-экономической безопасности за счет уменьшения рисков принятия экологически и социально неоправданных решений на ранних стадиях их планирования на государственном уровне.

К экономическим инструментам направленных на повышение экономической безопасности относится оценка эколого-экономической или социальной эффективности инвестиционных проектов и стоимостная оценка экологического ущерба, проводимая для разных целей.

В управленческой практике принято считать, что любое решение должно быть экономически обосновано и оценено в деньгах. Все что не может быть выражено в стоимостной форме обычно в расчет не принимается. Это положение распространяется и на все решения, касающиеся создания транспортной инфраструктуры, включая градостроительные, инвестиционные, транспортные, социальные, экологические и другие аспекты. Поэтому для экономического обоснования транспортных проектов их создания и инвестирования требуется проведение подобных оценок.

Экономическая теория и практика уже давно выработала подходы и методы такой оценки. В их основе лежит экономический анализ, называемый «затраты-выгоды» (англ. cost-benefit analysis). Метод заключается в

³ Приказ Госкомэкологии России от 16 мая 2000 г. № 372.

⁴ Протокол по СЭО вступил в силу 11 июля 2010 г.

сравнении стоимости общих ожидаемых выгод от проекта с суммарными издержками на его реализацию.

Анализ «затраты-выгоды» преследует две цели: 1) определяет - превышают ли выгоды от проекта издержки, и, если превышают, то на сколько – при обоснованиях проектов; 2) создает стоимостную основу для сравнения разных проектов и обоснования инвестиций в них как в целом, так и для отдельных инвесторов.

Подобный анализ возможен тогда и только тогда, когда все задействованные параметры могут быть представлены в денежном выражении. Обычно это бывает невозможно, когда речь идет об этических, внутренних, временных и эстетических составляющих.

Интересна история появления метода. Создание метода «затраты-выгоды» связывается с именами Ж. Дюпуи, А. Веллингтона, А. Маршала. Жюль Дюпуи французский инженер, в 1844 опубликовал статью «О мере полезности гражданских сооружений» [4], где доказывал несостоятельность применявшегося в то время способа определения эффективности (полезности) хозяйственных мероприятий и опровергал представление о полезности гражданских сооружений (мостов, дорог) как сумме денежных поступлений от их эксплуатации. Согласно его теории ценность общественных благ, таких, как питьевая вода, дороги, каналы и мосты выше, чем это отражается в цене, уплачиваемой за них. Большинство людей были бы готовы платить за эти услуги больше, чем платят фактически. Эту величину, впоследствии названную неполученным излишком потребителя, он предложил учитывать при оценках целесообразности хозяйственных мероприятий, что стало новым правилом расчета их эффективности, позволившим учитывать полезность для общества, а не только затраты на них.

Эмпирическая основа анализа «затраты-выгоды» сложившаяся в США (и потом привившаяся в Европе), шла от нужд инженерно-технической практики и бизнеса, стремящегося получать выгоды (не только доход или прибыль, или неизменяемые результаты) с наименьшими затратами. В 1887 году американский инженер Артур Меллен Веллингтон предложил затраты на строительство дополнительных путей, исчисленные с использованием сложного процента, сравнивать с прогнозируемым ростом грузоперевозок по каждому направлению. Вскоре выяснилось, что

подобные проблемы возникают повсеместно при анализе любых инвестиционных проектов, и инженерная экономика, перестав носить отраслевой характер, в 20 – 30-е годы XX века окончательно сформировалась как наука о выборе наилучшего с экономической точки зрения технического варианта осуществляемого проекта.

Практическое развитие анализа «затраты-выгоды» произошло после принятия Конгрессом США в 1936 году Федерального закона о навигации, касающегося инфраструктуры водных путей, потребовавшего, чтобы Инженерный корпус США, начавший реализацию любого проекта по улучшению системы водных путей, в тех случаях, когда прибыль от проекта превышала стоимость этого проекта. Для оценки проектов предлагаемой федеральной инфраструктуры водных путей Инженерный корпус армии США инициировал использование анализа затрат и выгод. Принятый в США в 1939 году Закон о контроле наводнений также ввел норму, согласно которой финансирование получали только те проекты, полные выгоды от которых превышают сметные расходы.

По сути дела, принятые законы стимулировали развитие системы методов для измерения общественных выгод и затрат. Однако данная система не имела широкого применения вплоть до 50-х годов, когда ученые-экономисты обнаружили, что разработанная военными инженерами система методов подходит для экономического анализа любых государственных инвестиций. Экономисты улучшили разработанные Корпусом методы и с тех пор анализ затрат и выгод стал применяться в большинстве областей принятия государственных решений. В 1960-е годы метод стал применяться для проектов, связанных с качеством воды, рекреацией и туризмом, сохранением земельных ресурсов и национальными парками. Позже данный метод был распространён на принятие государственных решений в сфере здравоохранения, высшего образования и охраны окружающей среды.

Практику использования анализа «затраты-выгоды» для обоснования государственной политики, в том числе и в финансовой сфере, переняли и другие страны, разработав соответствующие руководства [5].

Однако некоторые технические вопросы анализа «затраты-выгоды» не были полностью решены до сих пор, но фундаментальная основа была создана.

В настоящее время анализ «затраты-выгоды» широко применяется в области транспортного планирования, политики окружающей среды и здравоохранения. Однако с момента его первого использования, он значительно изменился и с теоретической, и с практической точки зрения.

У нас в стране подобные подходы начали появляться в 1970-х годах в методиках академика Д.С. Львова (1977 г. и 1988 г.) [6, 7] и более ранней его работе [8, 9] для оценки эффективности новой техники и широко применялись по всей стране практически во всех отраслях народного хозяйства.

В 1990-х годах методология сравнения совокупных затрат и выгод получила название оценка эффективности инвестиционных проектов и официально была закреплена в работах Виленского П.Л., Лившица В.Н., Смоляка С.А. [10, 11], а также в других более поздних работах [12]. Сейчас в учебной литературе и прикладных разработках довольно широко применяются другие названия данной методологии - «проектный анализ», «инвестиционный анализ» или «анализ стоимости проекта», «финансовая модель инвестиционного проекта» и др. В целом точное название не устоялось. В литературе и прикладных работах произошло условное разделение сфер применения анализа «затраты-выгоды» и «проектного анализа».

В настоящее время анализ «затраты-выгоды», получил название оценки общественной или социальной (у некоторых авторов эколого-экономической) эффективности. Он применяется преимущественно для оценки государственных проектов, имеющих социальное значение. В рамках данного анализа обязательно рассматривается влияние проекта на общественное благосостояние, например, в виде создания комфортных условий для пассажиров при улучшении транспортной инфраструктуры. Проектный анализ используется для оценки коммерческой эффективности проектов.

Анализ затрат и выгод состоит из нескольких этапов:

- определение затрат и выгод проекта;
- монетизация или стоимостная затрат и выгод;
- сравнение суммарных затрат и выгод на протяжении существования проекта;
- выбор проекта.

На этапе определения затрат выгод осуществляется выявление внешних эффектов и

их измерение в натуральных показателях. На этапе монетизации производится стоимостная оценка выявленных внешних эффектов – положительных и отрицательных в виде экологических ущербов. Экологические ущербы относятся к затратам проекта. Если финансовые затраты, как правило, известны, то оценка экологического ущерба вызывает трудности, поскольку большая часть экологического ущерба вызывается потерей нерыночных природных благ. В настоящее время существует довольно большой спектр методов экономической оценки нерыночных благ. Условно их можно объединить в четыре основные группы:

1. Методы, основанные на выявленных предпочтениях (оценка по рыночным ценам; оценка изменения производительности и рентные оценки; оценка по изменению цен на недвижимость и по альтернативной стоимости; оценка транспортно-путевых затрат).

2. Методы, основанные на заявленных предпочтениях или методы условной оценки (оценка готовности платить; оценка готовности получить компенсацию).

3. Затратные методы (оценка по затратам замещения, перемещения, предотвращения, восстановления, воспроизведения и т.д.).

4. Метод переноса выгод.

В процессе анализа обычно учитывается риск и неопределенность реализации проекта. Риск, как правило, учитывается в ставке дисконтирования. Неопределенность в исходных параметрах обычно оценивается с помощью анализа чувствительности, который показывает, как результаты реагировать на изменения параметров.

Для оценки общественной эффективности проекта целесообразно использовать два критерия из традиционно применяемых четырех, а именно показатели чистой приведенной стоимости (NPV) и рентабельности инвестиций (BCR). Чистая приведенная стоимость показывает суммарные выгоды от проекта за период его реализации и в постпроектный период эксплуатации. Рентабельность инвестиций рассчитывается как отношение дисконтированных выгод к дисконтированным затратам и показывает затраты на единицу полученного эффекта. Проект считается эффективным и целесообразным при $NPV > 0$ и при $BCR > 1$. Для выбора проекты располагают в порядке убывания приведенных выше показателей.

В России данный подход не развит и до сих пор используется в усеченном коммерческом варианте. Применительно к оценке эффективности инвестиций в транспортную инфраструктуру он называется «финансовой моделью» и содержит исключительно учитываемые по рыночным ценам параметры доходов и затрат. Примером применения финансовой модели может служить анализ эффективности инвестиций в реконструкцию и новое строительство вокзалов. В доходную составляющую проектов включаются: услуги вокзального комплекса, сдача площадей вокзала в аренду, стоимость бизнеса за горизонтом расчета, услуги парковки, услуги камеры хранения, услуги санитарных комнат, услуги носильщиков, другие возможные доходы. Затраты делятся на инвестиционные и операционные. К инвестиционным затратам относятся: юридические и консультационные услуги, проектные работы, строительно-монтажные работы, управление строительством, прочие расходы, непредвиденные расходы. К операционным расходам относятся: расходы на персонал, уборка помещений, вывоз мусора, дератизация, дезинфекция, дезинсекция, вывоз снега, охрана, обслуживание инженерных систем, текущий ремонт зданий, поддерживающие инвестиции, коммунальные услуги, амортизация, налог на имущество, страхование активов, компенсация эксплуатационных и коммунальных затрат арендаторами, компенсация за услуги вокзальной инфраструктуры и др. Основными недостатками применяемого анализа, является то, что он не учитывает общественно значимые эффекты от государственных инвестиций и ориентирован на быструю финансовую отдачу, которая невозможна в данной сфере» [13].

Если в проектных материалах и рассчитывается величина экологического ущерба в денежном выражении, то объективность получаемых величин также вызывает определенные сомнения. Это связано с тем, что «при наличии разрозненных методик, некоторые из которых утверждены на уровне министерств и ведомств, отсутствует единая официальная методика оценки ущерба, вероятности, риска по основным видам природных сред в зависимости от типологии хозяйствующего субъекта и вида негативного воздействия (шум, вибрация, электромагнитное или химическое воздействие), утвержденная на федеральном уровне» [14]. По мнению А.С. Тулупова, анализ 175 методик за период 1967-2013 гг. пока-

зал, что к наиболее существенным недостаткам оценки ущерба существующим методическим инструментарием относятся: отсутствие единой утвержденной методики расчета ущерба; многообразие методик расчета ущерба; несовпадение расчетных величин существующих методик; отсутствие в некоторых методиках четких ссылок на объект (адресность) определяемого ущерба; отсутствие периода расчета ущерба и ряд других [15].

Это говорит о необходимости совершенствования методов стоимостной оценки в целях проведения расчетов эффективности инвестиционных проектов обеспечения, направленных на повышение экономической безопасности.

Литература

1. Мировая экономика: учебник / под. ред. Б. М. Смитиенко. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт ; ИД Юрайт, 2011. 590 с.
2. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года, 2009 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.scrf.gov.ru/documents/99.html> (дата обращения: 23.10.2015).
3. Мудрецов А.Ф., Тулупов А.С. Национальная безопасность (эколого-экономический аспект): понятия, проблемы, решения. М.: ЦЭМИ РАН, 2011. 140 с.
4. Дюпуи Ж. О мере полезности гражданских сооружений. [Электронный ресурс]. URL: http://gallery.economicus.ru/cgi-bin/frame_rightn.pl?type=in&links=./in/dupuit/works/dupuit_w1.txt&name=dupuit&img=works.jpg (дата обращения 23.10.2015).
5. Cost-Benefit Guide: Regulatory Proposals, Treasury Canada [Электронный ресурс]. URL: <http://publications.gc.ca/site/eng/456648/publication.html> (дата обращения: 23.10.2015)/
6. Методика определения экономической эффективности (1977): Методика (основные положения) определения экономической эффективности использования в народном хозяйстве новой техники, изобретений и рационализаторских предложений. М.: Экономика.
7. Методические рекомендации (1988): Методические рекомендации по комплексной оценке эффективности мероприятий, направленных на ускорение научно-технического прогресса. М.: ГКНТ СССР.
8. Львов Д.С. Экономические проблемы повышения качества промышленной продукции. М.: Наука, 1969.

9. Смоляк С.А. Эргодические модели износа машин и оборудования // Экономика и математические методы. 2009. № 4. С. 42-60.
10. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов, 1999.
11. Виленский П.Л., Лившиц В.Н., Смоляк С.А. Оценка эффективности инвестиционных проектов. Теория и практика. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Дело, 2002. 888 с.
12. Медведева О.Е. Временные методические рекомендации по проведению оценки эколого-экономической эффективности проектов намечаемой хозяйственной деятельности // Экологическая экспертиза и оценка воздействия на окружающую среду. 2004. № 6. С.100-141.
13. Медведев П.В. Оценка коммерческой и общественной эффективности транспортно-пересадочных узлов в городах // Вестник университета (ГУУ). 2014. № 12. С. 125-133.
14. Тулупов А.С. Экономика ущерба: проблемы и решения // Экономическая наука современной России. 2008. № 1.
15. Тулупов А.С. Теория ущерба как база оценки и регулирования негативных экстерналий в экологическом страховании // Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук. Москва, 2013. 395 с.

The accounting tools for social and environmental economic security aspects

Pavel V. Medvedev

e-mail: *pvm85@yandex.ru*

Abstract

The article is devoted the tools to integrate social and environmental aspects of economic security. The social aspects include the accounting for people's opinions on the impact of certain decisions and investment projects on the environment through the procedures for access to environmental information. By the environmental aspects related questions environmental impact assessment and consideration of the environmental damage. The aim of the work is the analysis tools to integrate social and environmental aspects of economic security. The conclusion is that at present methodological tools to integrate social and environmental aspects in decision-making is not developed and is problematic. In order to the problems are invited to distinguish two types of tools - legal and economic. By legal tools take the legal rules that implement the principles of sustainable development, worked out by international practice and reflected in a number of international conventions (the Aarhus Convention and the Espoo Convention). The economic evaluation tools include social efficiency of investment projects and valuation of environmental damage. The necessity of the application of legal instruments as the norms of international conventions relating to public access to information in the early stages of decision-making; environmental assessment of cross-border projects and strategic environmental assessment received legal documents. It is also justified by the need to use as a tool of economic cost-benefit analysis of projects with the inclusion of these non-market effects in the form of environmental damage - the cost - and the resulting non-market public benefits. The legal and economic can be used to achieve economic security through the implementation of the principles of sustainable development, as well as to inform decision-making about the appropriateness or otherwise of the investment projects that have a significant impact on the environment and population.

Keywords: *economic security, ecological damage, valuation, assessment of public performance, cost-benefit*

Об авторе

Медведев Павел Владимирович, младший научный сотрудник, Институт проблем рынка РАН, Москва