

## **Разходите трябва да бъдат разкривани, не укривани**

Вземането на солидни икономически решения е невъзможно без информация за алтернативните разходи. Да се мисли за разходите при правене на нещо е много важно, това е все едно да се разглежда стойността на алтернативите.

Едно голямо предимство на пазарния процес е, че той събира информация за разходите и я предава на вземащите решения чрез цени, които не могат да бъдат игнорирани. За разлика от пазара политическият процес се проваля или в предаването на информацията към вземащите решения или при мотивирането на подходяща употреба на тази информация. Той се проваля отчасти защото организирани групи от интереси искат да игнорират разходите за техните любими проекти и отчасти защото политическите институции нямат възможност да получат и съобщят информация за разходите. Пазарите насърчават решения, създаващи богатство чрез разкриване на разходите, докато политиката насърчава решения, разрушаващи богатство чрез скриване на разходите.

### **Разкриване на голямо количество от малки разходи**

Разходите за правене на нещо – например купуване на молив – са резултат от малки жертви, направени по целия свят. Главният смисъл в известната статия на Леонард Рийд “Аз, моливът” е, че правенето на нещо толкова просто като молив изисква координираните усилия на хиляди (вероятно и милиони) хора с широка гама от специализирано знание, което нито един човек не може да притежава. Това координирано усилие е възможно само заради ръководството, обезпечено от пазарните цени. Примерът на Рийд също така илюстрира как алтернативните разходи, понасяни от всеки, включен в доставянето на молива до потребителя (във вид на стойността на неговото време и други ресурси) са включени в неговата цена. Потребителят следователно е имплицитно наясно за стойността на всяка жертва, направена при производството.

Всички цени разкриват подобно събиране на разпръснати разходи на потребителите. Следователно всеки продукт е потребяван само до точката, в която потребителите оценяват една допълнителна единица толкова, колкото оценяват жертваната стойност, за да се получи продуктът. Както подчертах и преди, пазарът създава модел на взаимодействие на база на сътрудничество между хората, преследващи техните собствени изгоди по начини, които вземат под внимание интересите на останалите. Само ако разпръснатите разходи от правителствените действия можеха да бъдат събрани чрез политическия процес и разкрити на вземащите решения със същата непреодолима яснота каквато има на пазара! Това, че разходите от правителствените решения често са игнорирани, има голям принос за обясняване на извратеностите на толкова много обществени политики.

### **Скриване на голямо количество от малки разходи**

Когато разходите от правителствените действия са разпръснати широко, както често става, те са като цяло игнорирани. Например едно мито, което защитава местната индустрия срещу външна конкуренция ще струва на потребителите много повече заради високите цени отколкото ще е ползата за индустрията. Но докато ползите са лесно приписвани на митото и е концентрирана в относително малък брой от хора, разходите се равняват само на няколко долара на година за всеки от милионите потребители, малко от които ще забележат допълнителните разходи или връзката с

митото. И дори потребителят да знае за тези разходи, неговият дял е толкова малък, че за него не си струва активно да се противопостави на митото.

Ползите от всяко предложение на специални интереси са съобщавани чрез политическия процес високо и ясно. Разходите обаче са понесени в мълчание и следователно до голяма степен са игнорирани от политиците. Организираните групи от интереси са наясно, че голямо количество малки, широко разпръснати разходи, е трудно да се изразят чрез политическия процес и те агресивно използват този факт, за да получат ползи на гърба на останалите. Но невъзможността на политическия процес да събира и концентрира разпръснатите разходи резултира в обществена подкрепа за вредни политики дори без лобиране от заинтересовани групи.

Например след самолетната катастрофа в Сиокс, Айова в края на 80те години, в която едно бебе бе убито, тъй като майка му го изпуснала, нарасна натискът на федералното правителство да изисква всички бебета да имат собствени места в самолетите. Ползата за бебетата в самолетите е очевидна – те ще бъдат по-сигурни. Но какви бяха разходите? Разходите за едно допълнително място са очевидни. Други разходи, обаче, са по-малко очевидни, защото са разпръснати и отдалечени. Ако семействата с бебета се сблъскат с по-високите разходи за въздушен транспорт, повече бебета биха се возили в коли, вместо в самолети. Резултатът ще е, че повече бебета ще бъдат убити при автомобилни инциденти, отколкото ще бъдат спасени при самолетни инциденти, защото автомобилните пътувания са много по-опасни пътнико-километър от въздушните пътувания. Няколко изследвания предположиха, че разходите за спасяване на едно дете със изискванията за места биха били животите на четири до шест деца, загубени при автомобилни катастрофи. За радост, изискването никога не стана закон, но това, че беше сериозно разглеждан илюстрира трудността политическия процес да възприема широко разпръснатите разходи и да ги концентрира при съответния вземаш решение.

### **Разходът за ограничението в скоростта до 55 мили в час**

Приемането на ограничението в скоростта въз основа на твърдението, че то спасява животи също показва тенденцията в политическия процес да се скриват вместо да се разкриват разходите. Ние всички разбрахме, че ограничението на скоростта намалява фаталните случаи, които после нараснаха когато то беше повишено. Но какви бяха разходите от ограничението? Един разход беше допълнителното време, което хората прекарваха на пътя, разход който се равнява на милиарди часове годишно (20 допълнителни часа годишно на пътя за 200 милиона човека правят 4 милиарда часа). Оценени по минималната заплата, това се равнява на 21 милиарда долара. Тъй като тези разходи бяха разпръснати върху цялото население, те бяха до голяма степен игнорирани.

За съжаление, един дори по-голям разход – също политически игнориран – беше разходът на животи. Твърдението, че фаталните случаи са били намалени от ограничението в скоростта е базирано на фаталните случаи по междушатските пътища, които, заради многото платна, са най-сигурните пътища. Но когато това ограничение беше наложено, трафикът беше пренасочен към щатските пътища с по две платна, които са много по-малко сигурни. Това отклоняване се случи, защото ограничението в скоростта по тези пътища стана относително по-високо от преди и по тях нямаше толкова полиция, колкото по междушатските. Резултатът беше едно общо нарастване във фаталните случаи, въпреки че междушатските фатални случаи намаляха. Беше оценено, че когато щатите имаха възможност да повишат ограничението в скоростта по междушатските шосета извън градовете, фаталните случаи по всички пътища намаляха

с 3.4 до 5.1% (Виж Charles Lave and Patrick Elias, "Resource Allocation in Public Policy: The Effects of the 65-MPH Speed Limit," *Economic Inquiry*, July 1997, pp. 614–20.)

Ако пазарът се справяше толкова зле, колкото правителството със събирането на информация за разпръснатите и фрагментирани разходи и налагането им върху отговорните за тях, ние бихме живели в една обедняваща икономика. Правителствата се изкушават да се намесват точно защото имат възможност за укриват разходите и заради невъзможността им да разкриват разходите. Точна затова ползите от правителствените дейности са ниски, а разходите са високи.