



Študentská vedecká aktivita

Verejný vs. kolektívny statok v ekonomických teóriách

Róbert Chovanculiak

Sekcia: Verejná správa

Konzultant: doc. Ing. JUDr. Ján Šebo, PhD.

Banská Bystrica

2011

Obsah

Úvod.....	3
1. Problémy teórie verejných statkov.....	4
2. Dôležitosť správnej teórie	5
3. Samotná kritika teórie verejných statkov.....	6
3.1 Nerivalita v spotrebe	8
3.2 Nevylúčiteľnosť zo spotreby	10
4. Fungovanie vybraných verejných statkov súkromne.....	11
5. Opustenie pozitívnej vedy	13
Záver	14
Zoznam bibliografických odkazov.....	15

Úvod

Pod pojmom štát budeme rozumieť akúkoľvek inštitúciu, ktorá ma monopolne právo zdaňovať a udeľovať monopolné výsady na určitom území.

Teóriou verejných statkov budeme zjednodušene predpokladať každý pokus obhájiť právo/povinnosť štátu poskytovať určitý statok.

Jednou z najčastejšie riešených tém v médiách je verejný sektor. Každodenne počujeme a čítame o zadlžení nemocníc, obci, VÚC, sociálnej poisťovne, železníc, zdravotných poisťovní alebo celého štátu. Ďalšiu časť tvoria reportáže o nekvalitných službách školstva, zdravotníctva, neupravených cestách, malých dôchodkoch. Potom na jednej strane o prezamestnanosti v železniciach a v štátnej správe, na druhej strane o nedostatku kvalitných učiteľov a lekárov, kde existujúci zamestnanci sú slabo platení a pripravujú štrajky. Na prvý pohľad sa zdá, že štátu ostal v rukách „čierny Peter“ a musí poskytovať zvláštne statky, ktoré ekonómovia, niekedy nesprávne, nazývajú „verejné“ a o ktoré nemá súkromný sektor záujem. Alebo ak by ich trh poskytoval, bolo by to v nedostatočnej kvantite a kvalite. Spomínané zadlženie, nedostatky a problémy sú potom len neodvratné dôsledky existencie verejných statkov, ktoré odvážne poskytuje štát. Čo ak však tieto negatíva nie sú len automatické dôsledky verejných statkov, ale skutočná príčina je práve ich samotné zoštátnenie a zabezpečovanie prostredníctvom štátu. V zásade existujú len dve možnosti. Buď je teória verejných statkov správna a poskytovanie určitých statkov štátom je najlepší prostriedok (efektívna alokácia zdrojov) ako dosiahnuť cieľ (zvýšenie blahobytu jednotlivca) alebo je teória chybná a predstavuje misalokáciu, plytvanie zdrojmi, čo vedie k trvalému zníženiu blahobytu jednotlivca.

V práci sa pokúsime dokázať dva hlavné nedostatky teórie. V prvom kroku podrobíme kritike vlastnosti statkov (nevylúčiteľnosť a nerivalitu), ktoré majú predstavovať zlyhanie trhu. V poslednej časti sa zameriame na spôsob, akým teória verejných statkov dospela k záveru, že určité statky je potrebné zabezpečovať štátom.

1. Problémy teórie verejných statkov

Obhájiť teóriu verejných statkov v ekonómií bez etických sudov a normatív je niečo, o čo sa ekonómovia snažili dlhé roky. Vždy však narazili na kritiku a v ich teóriách sa objavili mnohé trhliny. To, prečo sa táto zdrvivúca kritika nikdy neodrazila aj v praxi, bola na oko viditeľná funkčnosť statkov zabezpečovaných štátom. A zároveň nejaká ilúzia, umocňovaná rastúcou úlohou štátu v ekonomike, že takýto spôsob je funkčný, efektívny, žiaduci a dlhodobo udržateľný.

Kvalita a kvantita každého verejného statku poskytovaného štátom sa dá zlepšovať jednoduchým navýšením prerozdelených zdrojov. Túto možnosť trh nemá, pretože alokuje zdroje podľa ziskovosti, t.j. uspokojovania najnaliehavejších potrieb jednotlivcov. Štátom poskytované verejné statky sú financované násilným presunom zdrojov zo súkromného vlastníctva k štátnym inštitúciám, ktoré zabezpečujú statky. Tento jednoduchý princíp vo forme presunu zdrojov v sebe skrýva celú tragédiu teórie verejných statkov. Teória verejných statkov musí dokázať, že presun zdrojov zo súkromného do verejného sektora vedie k efektívnejšej alokácii zdrojov v spoločnosti. To sa snaží prostredníctvom presunu zdrojov do špeciálnych statkov, ktoré sú nevylúčiteľné zo spotreby a nerivalitné pri spotrebe. Potom pomocou externalít, ma nasledovať zvýšenie spoločenského blahobytu. Tento predpoklad však porušuje Paretovo pravidlo jednomyselnosti ako základného testu pozitívnej ekonómie, ktoré definoval Robbins: „spoločenský blahobyť sa následkom nejakej zmeny zvýšil iba ak v dôsledku tejto zmeny nie je žiadny z jednotlivcov horšie a aspoň jeden je na tom lepšie“ (Robbins, 1938). Ďalší problém, ktorý musí teória verejných statkov zodpovedať je ako vyriešiť štátne zabezpečovanie. Tu aj samotná teória priznáva určité zlyhanie pri poskytovaní statku byrokratickým manažmentom bez existencie motivácie zisku, možnosti kalkulácie a s tendenciou úradníkov maximalizovať presun zdrojov do „svojho“ verejného statku. Veľkým kritikom je práve teória byrokracie v kontexte teórie verejnej voľby.

Štát nie je jediná entita. Zabezpečuje služby prostredníctvom jednotlivcov pri moci, ktorý tvoria rozhodnutia. Jednotlivec konajúci v mene štátu má rovnakú logickú štruktúru mysle ako každý iný podnikateľ alebo zamestnanec, t.j. motivácia vlastným záujmom a preferenciou voľného času pred prácou. Tento jednotlivec však disponuje jedinečnou možnosťou zdaňovať – nedobrovoľne vyberať poplatky za vopred nešpecifikovaný statok. Keď má na tento statok monopol (čo väčšinou má) vedie tento stav podľa zákonov ekonómie vždy k jedinému dôsledku, ktorým je maximalizovanie platby za

verejné statky a súčasne minimalizovanie ich produkcie. Navyše ako napísal P. J. O'Rourke: „keď nákup a predaj podlieha politikom, prvá vec, ktorá bude kúpená a predaná, sú politici“ (O'Rourke, 1999) Toto všetko sú problémy, ktoré stoja pred teóriou verejných statkov.

2. Dôležitosť správnej teórie

Dnes je znova čas ukázať, že chyby a zlyhania teórie verejných statkov niekto predpovedal a správne poukazoval na jej chybnosť. Vo väčšine sú to tí, ktorí predpovedali aj pád socializmu ešte pred prvými aplikáciami tejto ideológie do praxe. Naopak obhajcami verejných statkov sú väčšinou ekonómovia, ktorí ho ešte pár rokov pred kolapsom obdivovali a predpovedali jeho jasnú budúcnosť (napr. Samuelson). To že nesprávna teória dokáže fungovať nejaký čas v praxi a empiricky sú pozorovateľné pozitívne výsledky, ešte neznamená jej správnosť. A už vôbec neznamená, že je to ten najlepší spôsob a prostriedok k dosiahnutiu cieľa. Pozitívna ekonómia nám dokáže odpovedať na to, aké sú najlepšie prostriedky na dosiahnutie vytýčených cieľov. Iba tí ekonómovia, ktorí dokázali správne identifikovať, aký je spôsob alokácie zdrojov dôležitý, akú úlohu hrá cenový mechanizmus a možnosť kalkulácie, dokázali predpovedať kolaps socializmu. Rovnakí ekonómovia odmietajú teoretické vymedzenie verejných statkov a z toho plynúce štátne poskytovanie.

Na začiatku 19. storočia klasický ekonóm David Ricardo rovnako správne pochopil výhody medzinárodného obchodu a jeho teória komparatívnych výhod je nevyvrátiteľná ako najlepší prostriedok k dosiahnutiu cieľa, t.j. zvýšenie blahobytu jednotlivcov žijúcich v rôznych krajinách zapojených do zahraničného obchodu.. To však neznamená, že štáty nemôžu fungovať ako autarkie bez zahraničného obchodu s absolútnou protekcionistickou politikou. Dokonca tak aj mnoho štátov fungovalo, nie je to však najlepší prostriedok ako dosiahnuť najvyššie uspokojenie potrieb. Ricardo dokázal, že zahraničný obchod je vždy výhodný pre každý národ, či dosahuje vo všetkých oblastiach absolútne výhody alebo nevýhody. Ak Ricardov zákon posunieme ad absurdum, dostaneme deľbu práce. Tento princíp sa nikto neodváža kritizovať ako najlepší prostriedok k zvýšeniu blahobytu jednotlivca žijúceho v nejakom ekonomickom systéme. Rovnako je potrebné pomocou správnych logických dedukcií vybudovať teóriu verejných statkov.

Argument, že správna teória nemusí znamenať najlepšie riešenie v praxi okomentoval Ludwig von Mises nasledovne: „Niektorí autori sa snažia ospravedlniť rozpory v obecn

prijatých ideológiach poukázaním na údajné výhody kompromisu pre hladké fungovanie medziľudských vzťahov, aj keď je z logického pohľadu akokoľvek neuspokojivá. Odvolávajú sa na obľúbené nesprávne tvrdenie, že život a realita „nie sú logické“ a tvrdia, že rozporný systém sa môže ukázať ako prospešnejší alebo dokonca správny tým, že uspokojivo funguje, zatiaľ čo logický konzistentný systém by mohol skončiť katastrofou. Nie je nutné stále znova vyvracať také obľúbené omyly. Logické myslenie a reálny život nie sú dve oddelené dráhy. Logika je pre človeka jediným nástrojom ako zvládnuť problémy reality. Čo je rozporné v teórii je rovnako rozporuplné aj v praxi“.

3. Samotná kritika teórie verejných statkov

Aby sme mohli určiť opodstatnenosť delenia vzácných (ekonomických) statkov na súkromné (realizované trhom) a verejné (realizované štátom), musíme vymedziť samotné vzácne statky. Bez existencie človeka by boli všetky statky voľné, tzn. neekonomické a ich hodnota nulová. To, čo dáva hodnotu statkom, je ich spoluúčasť na uspokojovaní potrieb jednotlivcov. Železná ruda v dobe kamennej nemala žiadnu hodnotu, lebo neslúžila k uspokojovaniu žiadnej potreby. Počas 3 miliónov rokov sa chemické zloženie ani fyzické vlastnosti železa nezmenili. Zmenilo sa však jeho vnímanie človekom ako prostriedku k uspokojeniu svojich potrieb, teda aj jeho hodnota. Vzácnosť statkov je teda čisto subjektívna a neexistuje objektívny spôsob ako prideliť statkom hodnotu.

Naša ďalšia analýza sa bude týkať iba statkov ekonomických, teda predpokladáme, že spomínané statky sú predmetom ľudského konania. Na slobodnom trhu sú realizované všetky vzácne statky pomocou cenového mechanizmu, kde sa podnikatelia snažia odhaliť potreby spotrebiteľov, čo zabezpečuje efektívnu alokáciu zdrojov presne podľa prání jednotlivcov. Existujú však statky, ktoré nespĺňajú predstavu niektorých ekonómov o tom ako by mali uspokojovať potreby. Tieto zvláštnosti pri uspokojovaní potrieb podľa nich znemožňujú cenovému mechanizmu, aby plnil svoju funkciu nástroja, ktorý prideluje statky správnym spotrebiteľom, a ktorý za predpokladu slobodného trhu vedie k najväčšiemu možnému blahobytu členov spoločnosti (individuálnemu blahobytu). Prvou vlastnosťou je, že schopnosť statku uspokojovať potreby (jeho užitočnosť) sa nezmenšuje s ďalšou dodatočnou spotrebou. Inak povedané, hraničné náklady spotreby sú nulové. To platí, iba ak už bol statok realizovaný prvému spotrebiteľovi (nerivalita pri spotrebe). Druhou vlastnosťou je neschopnosť producenta vylúčiť zo spotreby neplatiča – čierneho pasažiera (nevylúčiteľnosť zo spotreby).

Prvé zmienky o verejných statkoch v ekonomickej literatúre pochádzajú z pera amerického neoklasicko-keynesianskeho ekonóma Paula Saumelsona. Jeho definícia verejných statkov: „Ide o komoditu, ktorej úžitky môžu byť poskytované všetkým ľuďom, bez toho aby to prinášalo väčšie náklady, ktoré sú spojené s jej poskytovaním jednej osobe. Úžitky týchto statkov sú nedeliteľné a ľudia nemôžu byť vylúčení z toho aby ich využívali“ (Samuelson, 1954), sa odvtedy považuje za dôkaz zlyhania trhového mechanizmu. Ako riešenie sa ponúka prenechať alokáciu týchto statkov štátu. Zástancovia teórie verejných statkov vidia neefektívnosť trhu v sub-optimálnej (nedostatočnej) spotrebe nerivalitného statku, ak ho poskytuje súkromný sektor. Preto by mal byť tento statok poskytovaný štátom a tak by ho mohlo spotrebovať „neobmedzené“ množstvo jednotlivcov, čo by zvýšilo celkový blahobyť v spoločnosti. Tuto údajnú neefektívnosť môžeme nazvať „sub-optimálna spotreba“. Druhé zlyhanie trhu vidia v neschopnosti producentov vylúčiť zo spotreby čierneho pasažiera, teda neplatičov, čo samozrejme odradzuje producenta od poskytovania takéhoto statku. Túto situáciu môžeme nazvať „sub-optimálna produkcia“. Veľká časť našej analýzy bude pojednávať o týchto dvoch údajných dôkazoch neefektívnosti slobodného trhu pri zabezpečovaní „verejných“ statkov.

Predtým ako sa pustíme do argumentácie je na mieste spomenúť nejasnosti pri definovaní pojmu verejný statok, ktoré využíva štátna byrokracia na zaistenie si ďalších funkcií v spoločnosti. Pod pojmom verejný statok sa často chápe statok zabezpečovaný štátom. Takéto definovanie verejného statku je veľmi nebezpečné. Podiel na tomto zahmlievaní a na nejasných definíciách majú aj autori ako P. J. Buchanan.

Podľa jeho definície sú verejne statky “akýkoľvek tovar alebo služba, ktoré sa skupina alebo spoločenstvo jednotlivcov rozhodne z akýchkoľvek dôvodov poskytovať prostredníctvom kolektívnej organizácie“(Buchanan, 1959), aj keď autori na tom mieste nešlo o definovanie verejných statkov, ale skôr o spôsoby ich organizácie. Potom ak sa spoločenstvo rozhodne na základe akýchkoľvek etických a morálnych princípoch, že je napríklad je správne a dobré mať zdravotnú starostlivosť a vzdelanie pre každého zabezpečovanú štátom bez ohľadu na alokačnú a technickú efektívnosť zabezpečovania, vzniká priestor pre považovanie za verejné statky školstvo, zdravotníctvo, železnice, poštové služby, atď. Pričom je tu očividne nemožné aplikovať princíp nerivality a nevylúčiteľnosti. Takto umelo vytvorený verejný statok sa následne považuje za verejný statok, pričom ani podľa samotnej teórie verejných statkov nespĺňa podmienky verejného statku. Cely princíp

verejných statkov ako zlyhania trhu na základe nerivality a nevylúčiteľnosti je zdegenerovaný a statky sa „zoštátňujú“ len na základe etických a morálnych súdov, odvolávajúc sa na demokratické princípy a vládu väčšiny. V takejto spoločnosti neexistuje brzda a pôvodný zmysel definovania verejných statkov s cieľom zefektívniť trhovú mechanizmus stráca už aj tak pochybný zmysel.

3.1 Nerivalita v spotrebe

Každý pokus v ekonómii teoreticky obhájiť túto vlastnosť vzácneho statku je založený na predpokladaní nulových hraničných nákladoch spotreby. Na tomto mieste to vyzerá, akoby sa každý autor pozabudol v 17-18. storočí a úmyselne alebo neúmyselne ignoruje fakt, že objektívna teória hodnoty je v ekonómii už dávno prekonaná a zakladať na nej svoju teóriu je viac ako nevhodné. Ako sme poznamenali v úvode, statok sa stáva vzácnym len ak uspokojuje potreby ľudí. Sú to jednotlivci, ktorý priradzujú hodnotu statkom. Ak má statok naozaj nulové náklady spotreby, nejedná sa o vzácny statok, ale voľný, ktorý patrí medzi podmienky života vo svete. Títo autori sa snažia presvedčiť čitateľa o nulovosti nákladov pomocou tendenčných argumentov a kladením empirických príkladov, pričom využívajú len rôznorodosť spôsobov uspokojovania potrieb pri jednotlivých statkoch. Použitím na jednej strane príkladu pekára, ktorý predáva svoj chlieb ako súkromného statku (nenulové hraničné náklady spotreby) a na druhej strane správcu parku, ktorý predáva vstup do parku ako verejného statku (nulové hraničné náklady spotreby). Objektívne sú porovnávané hraničné náklady spotreby pri predaji chleba a vstupe do parku. Z toho odvodí, že park je verejný statok. Autor automaticky predpokladá nulové hraničné náklady spotreby na ďalšieho zákazníka parku. Na takomto zjednodušení nemôže byť vybudovaná teória verejných statkov. Žiadny autor nemôže dokázať, že ďalší zákazník so sebou nesie nulové hraničné náklady, tieto náklady sú, ako aj hodnota statkov, subjektívnou kategóriou. Aby sa teória mohla zakladať na nulovosti nákladov, musela by dokázať, že pre všetkých existujúcich zákazníkov, pripustenie dodatočného zákazníka neznižuje ich úžitok (preplnenosť, zápchy, hluk). Keďže aj parky sú vzácne statky, existuje možnosť preplnenia, vyčerpania, znehodnotenia. Taktiež sú na ich správu potrebné zdroje. Tento problém vyriešili zapracovaním normy do svojej teórie postavenej na tom, že park ma poskytovať verejná inštitúcia. A statok sa tak má financovať pomocou povinných, nedobrovoľných platieb vybraných od jednotlivcov žijúcich v priestore, v ktorom ma štát monopolné postavenie. Autori teórie verejných statkov ďalej predpokladajú zvýšenie spoločenského úžitku tým, že štát poskytne verejný statok bezplatne alebo za nižšiu cenu ako

je cena na slobodnom trhu, čo má pri údajných nulových hraničných nákladoch zvýšiť úžitok v spoločnosti. Z tohto postupu sa síce dá vyvodiť zvýšenie počtu zákazníkov (zvýšená spotreba) statku, ale v žiadnom prípade nemôže znamenať zvýšenie spoločenského úžitku. Ak existujú jednotlivci, ktorí nemajú radi parky, stávajú sa čistými platcami. Ak by mali autori teórie verejných statkov pravdu, prečo nezoštatniť aj kiná, hotely alebo letecké spoločnosti alebo všetky statky, ktoré sa vyznačujú kapacitným obmedzením? Hraničné náklady spotreby na zákazníka sú podľa ich teórie aj pri kinách nulové a tento statok má ešte ďalšiu výhodu oproti parkom – nemôže nastať preplnenosť, pretože je presne fixne daný počet miest. Pričom v parku môže ľahko pri znížení ceny alebo bezplatného vstupu nastať preťaženie, a tým poklesne jeho schopnosť uspokojovať potreby. Kiná sú ďalší kandidát na verejný statok. Nie sú vždy plno využité (teda existuje trhové zlyhanie), na premietaní sú často voľne miesta, t.j. môžeme vyvodiť hodnotový súd, že vzniká neefektívnosť v spotrebe - „sub-optimálna spotreba“. Existujú ľudia, ktorí by prišli na predstavenie, ale kvôli súkromnému majiteľovi kina a jeho uplatneniu vylúčenia zo spotreby nie je v spoločnosti toľko blahobytu ako by mohlo byť. Prečo jednotlivec, ktorý preferuje návštevu kina pred parkom, ktoré vykazuje rovnaké vlastnosti, musí platiť vstupné do kina aj napriek tomu, že sa musí skladať na správu parku, pričom kino spĺňa rovnako podmienku nerivality. Podľa definície Buchanana sa čaká už len na demokratické rozhodnutie a následné zoštatnenie. Pod podmienku nerivality spadá veľký počet dnes súkromných statkov. Takáto podmienka založená na objektívnosti nákladov teda nemôže byť základom teórie verejných statkov. To, že určité statky majú rozdielny spôsob uspokojovania potrieb nemôže byť argument pre „advokátov“ štátom poskytovaných statkov.

Zdroje vyvlastnené na poskytovanie týchto statkov neboli použité na najnaliehavejšie potreby jednotlivcov, teda (subjektívna) hodnota takto vytvorených statkov je nižšia a tým aj celý blahobyt v spoločnosti. Ak je nerivalitný statok prenechaný štátu, zvýši sa možno jeho dostupnosť, množstvo aj kvalita, ale v žiadnom prípade sa nedá hovoriť o zvýšení blahobytu všetkých jednotlivcov. Každé navýšenie zdrojov na verejný statok má za následok zníženie zdrojov na to, čo ľudia naozaj chcú. Čím viac zdrojov je v spoločnosti rozdeľovaných na základe úradníckych a politických procesov, tým sa spoločnosť viac približuje k socializmu. Verejné statky sú socialistický kompromis.

3.2 Nevylúčiteľnosť zo spotreby

Nevylúčiteľnosť, ako ekonomická charakteristika statkov, je neschopnosť pri určitých statkoch vylúčiť jednotlivca zo spotreby. Teda môžeme ju definovať ako problém čierneho pasažiera. Inak povedané, zo statku má úžitok aj jednotlivec, ktorý zaň nezaplatil. Z toho vyplýva, že celú túto problematiku môžeme chápať ako problém s pozitívnou externalitou. Ak je nejaký statok nevylúčiteľný zo spotreby, automaticky je spotreba nerivalitná. Keď je totiž spotreba rivalitná, dá sa aj podľa vlastnej teórie verejných statkov objektívne určiť, aká časť celku bola spotrebovaná. A následne na základe tejto spotrebovanej časti vylúčiť zo spotreby jednotlivcov, ktorí neplatia. Ak autori hovoria o statku, ktorý je nevylúčiteľný zo spotreby a zároveň rivalitný, ide vždy o nejaký prírodný zdroj, ku ktorému neexistuje vlastnícke právo. Problém teda nie je v samotnom statku, ale v neexistencii vlastníctva. Pri snahe definovať nevylúčiteľný statok sa znova dostávame k nutnosti definovať nerivalitu, čo sme ukázali ako nepresvedčivé zo strany teórie verejných statkov. Snaha definovať nevylúčiteľnosť a uvádzať príklady sa stáva pre teóriu verejných statkov čoraz zložitejšie. Technologický pokrok dovoľuje aj na prvý pohľad nevylúčiteľným statkom vylúčiť jednotlivcov zo spotreby. Ak si spotrebitelia žiadajú uspokojiť nejakú potrebu, podnikatelia vždy nájdu spôsob ako vylúčiť zo spotreby neplatičov alebo získať zdroje na financovanie statku. Nevylúčiteľnosť je prevažne v súkromnej sfére riešená dvoma spôsobmi. Oba prípady môžeme aplikovať na príklad televízneho vysielania. Nové technológie dovolili vylúčiť neplatičov pomocou kódovaného satelitného signálu alebo pomocou káblovej prípojky. Druhý spôsob riešenia je ponechanie statku nevylúčiteľným a získať zdroje iným spôsobom, v tomto konkrétnom prípade pomocou platených reklám. V teoretickej rovine nie je dôvod presne definovať, aký spôsobom podnikatelia vylučujú zo spotreby alebo získavajú financie, ale určiť, či vylúčenie zo spotreby je položené na existencii vlastníctva k tomuto statku.

To, že podnikatelia poskytujú aj statky, ktorých úžitok je externalizovaný do spoločnosti, by mal byť dôvod na radosť a nie na štátne zásahy. Štát pri reakcii na pozitívne externality na jednej strane intervenuje, pretože jej podnikateľ netvorí dostatok (nerivalita v spotrebe) a na druhej strane intervenuje, aj keď tvorí pozitívnu externalitu (čierny pasažier). Pri snahe internalizovať pozitívne externality by sme sa dostali do neprekonateľných ťažkostí. Aký by bol dnes náš reálny príjem, ak by sme nečerpali výhody z deľby práce a naakumulovaného kapitálu našich predkov. Keď niekto dokáže upiecť 10-krát viac pečiva ako v minulosti, niekto iný skonštruoval nákladne automobily a ďalší vytvoril technológiu, ktorá znižuje spotrebu energií, to všetko pre nás predstavuje pozitívnu externalitu

Zvyšuje blahobyt veľkého počtu jednotlivcov, ktorí sa zúčastňujú na slobodnej výmene. To, že slobodná spoločnosť funguje takýmto spôsobom je dôvod na oslavu a nie zámienka na intervencionalizmus. Prípád negatívnych externalít nie je témou tejto práce, ale riešenie by sme videli v aplikácii racionálnej etiky.

4. Fungovanie vybraných verejných statkov súkromne

Jedným z najčastejších príkladov verejných statkov sú uvádzane cesty. Cesty údajne spĺňajú nerivalitu v spotrebe aj zároveň nevylúčiteľnosť zo spotreby. O nerivalite pri spotrebe nebude potrebná dlhá diskusia, existujúce pravidelné zápchy predstavujú dôkaz o rivalitnej spotrebe. Pri cestách sa zdá ako najväčší problém nevylúčiteľnosť zo spotreby. Následok nevylúčiteľnosti sme si vyššie definovali ako „sub-optimálnu produkciu“ teda ak existuje skutočne statok, pri ktorom nie je možné vylúčenie zo spotreby, súkromný podnikatelia nemajú záujem produkovať takýto statok. To je často aj predstava, ktorú sa nám snažia predostrieť teoretici verejných statkov argumentujúc, že bez štátu by existovala „sub-optimálna produkcia“ ciest. Cesty si môžeme rozdeliť na rýchlostné – medzimestské, ktoré spájajú vzdialenejšie body a na druhej strane vnútromestské, ktoré spájajú konkrétne objekty.

Prvý typ ciest je vďaka dnešným GSM technológiám plne vylúčiteľný statok, v minulosti sa však tiež využívali menej technologické náročné spôsoby vylúčenia napr. diaľničné známky. Z pohľadu teórie nie je dôležitý konkrétny spôsob vylúčenia, dôležitý je fakt, že podnikatelia si vždy nájdu spôsob ako vylúčiť zo spotreby, ak je o daný statok záujem. V minulosti počas 18. a 19. storočia v USA stavali súkromné spoločnosti tisíce kilometrov platených ciest. Prvá spoplatnená cesta prepojila Philadelphiu a Lancaster v roku 1794. Do roku 1800 v USA už existovalo 69 súkromných spoločností registrovaných v štátoch New Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut, New York, New Jersey, Virginia a Maryland, ktoré budovali platené cesty. Tento kurz pokračoval aj počas 19. storočia – nové platené cesty sa objavili aj v štátoch ako Colorado, Nevada alebo Kalifornia. Financovanie týchto spoločností bolo úplné dobrovoľné – iba v štátoch Ohio, Pennsylvánia a Virgínia dochádzalo k nejakým dotáciám zo strany štátu. V 19. storočí v USA bolo už viac ako 2500 firiem, ktoré prevádzkovali súkromné cesty. Celková dĺžka týchto ciest bola cez 30 000 míľ. Súkromne investície behom prvej polovice 19. storočia sa na celkové vtedajšej ekonomike podieľali väčším dielom než akým sa podieľali na ekonomike v 20. storočí vládne investície do medzištátneho diaľničného systému. Takže predstava o súkromnej „pod produkcii“ ciest je len predstava. Vo Veľkej Británii v roku 1830

existovalo 1116 súkromných cestných spoločností, ktoré udržiavali vchode 22 000 míľ platených ciest. (Roth, 2010)

Druhý typ ciest sú vnútromestské kde môžeme zaradiť chodníky, mestské cesty, ulice – tu je údajná nevyhnutnosť na prvý pohľad problematickejšia a predstavy o vyberaní poplatku za chôdzu po ulici evokujú nezmyselnosť. Z toho dôvodu sa o súkromnom vlastníctve ani neuvažuje. To je znova problém tendenčných argumentov a dlhodobá vžitá skúsenosť. Chodník, cesta a ulica neuspokojuje prioritne potreby chôdze alebo samotného pohybu, jedná sa o prostriedok presunu z miesta A do B. Ak je celý priestor súkromne vlastnený chodník predstavuje iba doplnkovú službu. Rovnako ako nepredpokladáme, že budeme platiť za chôdzu po obchodnom centre, nie je dôvod predpokladať, že by sme mali platiť za prechádzku okolo paneláku. Cesta sa nazýva cesta pretože niekam vedie a dá sa predpokladať, že ak niekto vybuduje objekt bude ho chcieť spojiť s komunikáciou. Je naozaj ťažké si predstaviť, že bez štátu by na svete neexistovali cesty alebo že by boli v horšom stave ako sú momentálne.

V minulosti problém s vnútromestskými súkromnými cestami taktiež neexistoval. V USA bolo budovanie ciest financované spoločnosťami, ktoré predávali svoje akcie miestnym ľuďom, ktorí potom mohli takto profitovať z pomoci svojej lokálnej komunity. Záujem o financovanie neplynul ani tak z možnosti prijímať dividendy, ako skôr z možnosti túto cestu využívať a tiež z určitej spoločenskej prestíže, ktorá sa týmto drobným investorom dostávala. Dnes by na financovanie ciest mohol v plnej miere stačiť predaj reklamných plôch v okolí ciest. (Roth, 2010)

Medzi verejné statky môžeme zaradiť aj súdy a právo. Právo, ktoré považuje drvivá väčšina ľudí za nespornú a neodškriepiteľnú funkciu štátu, bolo v minulosti tiež poskytované súkromne. V Anglicku sa monarchia stovky rokov podriaďovala súkromnému právu. Medzinárodne a zvykové právo boli pôvodne vyvinuté a spravované súkromne. Britská vláda sa do odvetvia vyšetrovania zločinov a trestného stíhania zapojila až v roku 1729 a zmenila zaužívaný systém odškodnenia na systém trestov. Prvé štátne policajné oddelenie vzniklo v roku 1829 a do roku 1856 bolo v každom okrese. Prechod určitých služieb a statkov od súkromných k verejným sa nesprávne chápe ako evolučný, prirodzený proces. Každý takýto prechod bol však jednoduchým rozhodnutím jednotlivca, ktorý mal v ten určitý moment vládnú moc a na základe svojich preferencií použil zoštátnenie ako prostriedok k naplneniu svojich cieľov. Podľa povahy cieľov potom tento jednotliviec zoštátnil súdne a

policajne služby, razenie mincí alebo vzdelávanie, ak boli jeho ciele vyššie zoštátnil aj propagandu, literatúru, náboženstvo, cestovanie, podnikanie atď. (Halliday, 2003)

5. Opustenie pozitívnej vedy

Teória verejných statkov na základe údajných zlyhaní slobodného trhu vložila do svojej teórie normu. Na to aby teória dokázala, že práve štát má poskytovať statky, ktoré by údajne na slobodnom trhu neboli poskytované alebo v nedostatočnom množstve a kvalite, musí zaujať etický či morálny postoj. Neobhájiteľná je aj samotná časť, že má byť poskytované niečo, čo by inak poskytované v takej miere a kvalite nebolo. Takýto predpoklad je v ekonomickom myslení neudržateľný. Na to, aby bol tento statok poskytovaný štátom, musí teória predpokladať jeho „dobrosť a správnosť“, t.j. automaticky musí niekto vysloviť etický alebo morálny súd a opustiť hranice pozitívnej vedy. Pretože ako inak dokázať, že ho ľudia naozaj chcú ak toto rozhodnutie nebolo demonštrované? Hans Herman Hoppe definoval vyššie charakterizovanú normu nasledovne: „Kedykoľvek je možné nejako dokázať, že produkcia určitého statku či služby má priaznivý účinok na niekoho iného, ale nebol by produkováný vôbec alebo nie v dostatočnom množstve či kvality, ak by sa na jeho financovaní nepodieľali určití ľudia, potom je dovolené použiť proti týmto ľuďom agresívneho násilia buď priamo alebo nepriamo pomocou štátu, a tieto osoby môžu byť donútené sa podieľať na nutnom finančnom bremene“ (Hoppe, 1989).

Záver

Nikto sa nesnaží tvrdiť, že určité statky nemajú špecifické vlastnosti, že nemajú viac „verejný“ charakter. Na základe týchto vlastností je však nemožné zostrojiť teóriu, podľa ktorej sa majú násilím presúvať zdroje zo súkromného vlastníctva k verejnému, kde o ich alokácii rozhodnú arbitrárne rozhodnutia politikov. Ak by štát chcel poskytovať verejné statky a nezhoršiť tým situáciu, musel by využívať svoje vlastné dobrovoľne získané zdroje. Ak štát nemá žiadne svoje zdroje, každý verejný statok je neobhájiteľným odčerpaním zdrojov zo súkromného sektora.

Rozdiel medzi socializmom a súčasným stavom trhových ekonomík je v tom že v socializme medzi verejné statky patrili aj výrobné faktory. Ak bol socializmu predpovedaný zánik pre neschopnosť kalkulácie a misalokácie zdrojov, dá sa to isté predpokladať o verejných statkoch. Verejné statky sú, ako sme už spomenuli, socialistický kompromis v trhových ekonomikách. Navyše každý statok, ktorý je označovaný ako verejný, bol v minulosti poskytovaný na trhu súkromne. A zároveň veľká časť statkov, ktorá sa dnes nazýva verejnými statkami nespĺňa ani samotné intervencionistické podmienky nevylúčiteľnosti alebo nerivality.

Zoznam bibliografických odkazov

BUCHANAN, J.M. *Public Finance in Democratic Process, Fiscal Institutions abd Individual Choice*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill.

HOPPE, Hans-Hermann. *Fallacies of the Public Goods Theory and the Production of Security*. University of Nevada, Las Vegas : [s.n.], 1989. 20 s. O'ROURKE, P. J. Quotes. Quotes [online]. 1999 [cit. 2011-03-13]. Dostupné z WWW: <http://www.brainyquote.com/quotes/authors/p/p_j_orourke_3.html>.

HALLIDAY, Roy Quotes [online]. 2003 [cit. 2011-03-13]. Dostupné z WWW:

<<http://royhalliday.home.mindspring.com/c6.htm>>. MISES, Ludwig. *Lidské jednání : Pojednání o ekonomii*. [s.l.] : [s.n.], 2006. 900 s. 7

ROBBINS, Lionel. *Interpersonal Comparison of Utility*, *Economic Journal*, 1938, str 635-41.

ROTH, Gabriel. *Federal Highway Funding*. [s.l.] : [s.n.], 2010. 20 s. Dostupné z WWW: <<http://www.downsizinggovernment.org/transportation/highway-funding#4>>.

ROTHBARD, Murray. *Ekonomie statních zásahu*. Praha : Liberální institut, 2001. 460 s. ISBN 80-86389-10-3.

SAMUELSON, P.A., NORDHAUS, W.D. (1989) *Economics*, McGraw-Hill Book Company, New York, 13th ed.

SAMUELSON, Paul. *The Pure Theory of Public Expenditure*. *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 36, No. 4. (Nov., 1954), pp. 387-389. 1954. 4 s