

Veřejné statky

Selhání trhu je často probírané téma. Pojdme se nyní podívat na jednu oblast, kde by volný trh mohl způsobit neefektivní alokaci zdrojů, kterou bychom mohli nazvat selháním – veřejné statky. V tomto článku si společně rozebereme, zda trh může při řešení problémů spojených s veřejnými statky selhat a zda následné státní řešení tohoto problému nemůže způsobit další neefektivnosti.

Nejprve je zapotřebí si zde přesně definovat, co je to veřejný statek. Statky v ekonomii dělíme podle několika různých kritérií. Jedním z těchto kritérií je i vylučitelnost ze spotřeby a rivalitnost. A právě podle těchto znaků dělíme statky na veřejné a soukromé. Čistě soukromý statek se vyznačuje tím, že je vylučitelný ze spotřeby (člověku může být zabráněno ve spotřebě statku, pokud za něj nezaplatil) a rivalitní (užívání statku jedním spotřebitelem znemožňuje jeho spotřebu člověkem jiným). A čistě veřejný statek je nevylučitelný ze spotřeby a nerivalitní. Příkladem čistě soukromého statku může být například obchod s potravinami či oblečením (u obchodu s potravinami může majitel tohoto podniku určit komu své produkty prodá a komu naopak ne, navíc platí, že když si člověk 1 koupí potravinu X, člověk 2 tuto stejnou potravinu X nemůže spotřebovávat, tedy se jedná o čistě soukromý statek). A naopak příkladem onoho čistě veřejného statku může být třeba národní obrana, vědecký výzkum nebo v ekonomii proslulý maják (u národní obrany nelze jednotlivce na území daného státu vyloučit ze spotřeby a rovněž, když člověk A spotřebovává statek v podobě národní obrany, stejný statek může spotřebovávat i člověk B, tedy se jedná o čistě veřejný statek).

Ne všechny statky v ekonomice jsou čistě soukromými nebo veřejnými. Velká část z nich se nachází mezi těmito dvěma extrémy. Tedy se jedná buďto o statek, který je sice vylučitelný ze spotřeby, avšak není rivalitní, anebo o statek, který je rivalitní, ovšem není vylučitelný ze spotřeby. Avšak i samotná vylučitelnost ze spotřeby a rivalitnost statků nejsou jakýmsi objektivními [binárními](#) pojmy. Ve skutečnosti záleží na tom, s jak vysokými náklady (s jak velkým úsilím) lze spotřebitele vyloučit ze spotřeby a jak spotřeba statku jedním člověkem znemožňuje spotřebu stejného statku člověkem jiným. Jinými slovy rivalitnost a vylučitelnost ze spotřeby nejsou objektivními vlastnostmi jednotlivých statků, nýbrž se jedná spíše o naše subjektivní posouzení míry, škály chcete-li, jak moc dobře daný statek tyto vlastnosti splňuje.

Nyní už chápeme, že definice veřejných statků je lehce vágní. To však není zdaleka největším problémem těchto statků. Abychom pochopili, proč a jak může trh při poskytování čistě veřejných statků selhat, musíme nejprve pochopit, jak trh funguje při poskytování statků čistě soukromých. U nich funguje takzvaná *neviditelná ruka trhu*, což je zjednodušeně koncept, který nám říká, že ačkoliv všichni účastníci trhu vždy sledují především svůj vlastní prospěch z obchodu, výsledkem je řetězec efektivních produkčních procesů (jedná se o nezamyšlené sociální přínosy vlastních zájmů jednotlivců). Producenti v důsledku tlaku konkurence produkují takové statky, které spotřebitelé poptávají. Tedy buť se snaží zejména maximalizovat svůj vlastní zisk (nemusí být pouze finanční) naplňují potřeby lidí. A naopak, jestliže spotřebitelé (zákazníci) chtějí spotřebovávat daný statek, musí za něj zaplatit (anebo jinou formou kompenzovat veškeré náklady obětované příležitosti plynoucí z produkce statků), což opět finančně motivuje producenty, aby trhu poskytovali poptávané zboží a služby.

Výsledkem toho, když jsou výrobní prostředky soukromých statků v rukou podnikatelů toužících po zisku, je pak efektivní alokace zdrojů (zároveň konkurenční trh, v důsledku boje o zákazníky, tlačí na postupné snižování cen a zvyšování kvality, z čehož opět profitují spotřebitelé). Ekonomicky řečeno, trh u soukromých statků (*ceteris paribus*) dosahuje bodu *Paretova optima*, (stavu společnosti, kdy žádný jedinec nebo skupina jedinců již nemůže dosáhnout lepšího postavení bez toho, aby tak učinila na úkor někoho jiného) tedy, že součet veškerých soukromých mezních užiteků spotřebitelů ze spotřeby statků je roven mezním nákladům (nákladům na dodatečnou jednotku výstupu výroby) na výrobu tohoto statku.

U veřejných statků skutečně může dojít k méně efektivní alokaci zdrojů. Jak jsme si již dříve definovali, čistě veřejné statky se vyznačují nevylučitelností ze spotřeby a nerivalitností. A tak se nabízí otázka: Co kdybych spotřebovával veřejný statek bez toho, abych za něj zaplatil, přece jenom, producent statku mě z definice toho, že se jedná o čistě veřejný statek, nemůže vyloučit ze spotřeby, anebo může? Ne, a to je skutečný problém, který nazýváme *problém černého pasažéra* (*free rider problem*).

Kvůli tomu, že určitý statek může spotřebovávat i spotřebitel, který za něj producentovi nezaplatil (anebo obecně neposkytl žádnou poptávanou kompenzaci), nemusí být trh schopen dosáhnout efektivní alokace zdrojů (kvůli existenci pozitivních externalit, díky nimž parazitují černí pasažéři). A to, jelikož celková suma mezních užiteků veškerých spotřebitelů (mezi nimi jsou i oni černí pasažéři, kteří za spotřebu statku nezaplatili) tohoto statku bude převyšovat mezní náklady na produkci dodatečné jednotky statku. Čímž bude trh poskytovat méně těchto veřejných statků, než by byl bod společenského optima (v závěru článku poukazuji na více různých metodologických přístupů, které odmítají tvrzení, že trh neposkytuje ideální množství veřejných statků, že může selhat). A to je podle některých ekonomů v čele s Paulem Samuelsonem dostatečný důvod, proč by do hry měl přijít stát, který poskytne vyšší, Paretovsky optimální množství veřejných statků, a tím vykompenzuje nerovnováhy, které stvořil trh.

To je však velmi odvážný normativní závěr z pozitivní analýzy vlastností veřejných statků. Ano, trh skutečně může poskytovat méně veřejných statků, než kolik jich společnost poptává (tuto „chybnou“ alokaci zdrojů klidně můžeme označit selháním trhu). Ovšem řada ekonomů obhajujících postoj, že stát má tuto neefektivitu trhu řešit poskytováním většího množství veřejných statků, se nijak nezamýšlela nad tím, zda nemůže i stát v řešení problému černého pasažéra a negativních dopadů z tohoto problému plynoucích selhat (respektive, zda i stát nemůže způsobit chybnou, neefektivní alokaci zdrojů).

Problém možnosti výskytu černých pasažérů ve veřejných statcích stát „řeší“ (respektive se snaží řešit) pomocí daní. Tedy, že díky svému legálnímu monopolnímu postavení na násilí (respektive na tvorbu a následné vymáhání práva), může donutit i černé pasažéry za statky zaplatit. Avšak nemyslím si, že je řešením problémů spojených s tržním poskytováním veřejných statků, donutit všechny lidi na určitém území platit i za statky, které pro ně nejsou dostatečně užitečné a které by si za své vlastní peníze nekoupili (politici totiž nemohou žádným způsobem zjistit, co který člověk poptává a jak moc to poptává vzhledem k ostatním statkům v ekonomice; a to ani neberu v potaz, že i mezi daňovými poplatníky jsou někteří černí pasažéři, kteří ani pod rizikem zatčení či jiných postihů, nehodlají odevzdat velkou část svých finančních prostředků přerozdělovacímu aparátu jménem stát).

Nejefektivnější nakládání s prostředky je, když si Vy sami nakupujete statky pro vlastní spotřebu. Vy sami totiž víte nejlépe, zda je pro Vás daný statek dostatečně užitečný, vzhledem ke zdrojům, které jste k jeho nákupu a následné spotřebě obětovali (žádný jedinec ani skupina lidí, tedy ani stát, tyto informace nemá, tudíž nedokáže efektivně nakládat s cizími prostředky). Když utrácíme vlastní peníze sami pro sebe, bereme v potaz pomyslný poměr mezi cenou a „výkonem“ (respektive mezi cenou statku a užitkem, který nám jeho spotřeba přinese). Výsledkem je skutečnost, že bychom si dobrovolně nekoupili statek, u kterého by náklady na jeho pořízení převyšovaly užitek z jeho spotřeby. Stát je na tom zcela jinak (státem myslím systém politických motivací pár privilegovaných, kteří využívají svého monopolního postavení na násilím vymáhaná centrálně nařízená pravidla k tomu, aby ze své funkce profitovali na úkor ostatních občanů). Utrácí totiž cizí peníze pro cizí lidi. Tudíž mu nezáleží na tom, zda jsou nakoupené statky levné a kvalitní (respektive nebere v potaz onen poměr mezi cenou a „výkonem“), nemá žádné pozitivní motivace využívat zdroje efektivně (respektive nepotrestá jej nezodpovědné nakládání se vzácnými kapitálovými statky) A vzhledem k tomu, že neutráčí své vlastní peníze, nijak mu nevádí, že obětoval obrovské náklady za služby, které občané vůbec nepoptávají. Jedná se tak o nejméně efektivní způsob nakládání s finančními prostředky (konec konců všichni tak trochu tušíme, že drahé služby, které stát poskytuje, nejsou zrovna těmi nejkvalitnějšími).

A to jsem ani nezmínil, že většina daní neslouží k financování veřejných statků. Velká část státem zkonfiskovaných peněz skončí i v soukromých statcích, a to ať už ve formě přímého financování soukromých statků (stát má totiž monopolní postavení v mnoha odvětvích čistě soukromých statků, ale o tom až později) anebo různých dotací (daně jsou mimo jiné i vysoce netransparentní záležitostí). Zde zásah státu do trhu nelze rozumně obhájit, poněvadž neviditelná ruka funguje u čistě soukromých statků slibně.

Řada známých ekonomů dělala tu chybu, že správně odhalili tržní selhání ve formě výskytu černých pasažérů u veřejných statků, avšak hned volali po státním řešení, bez toho, aby se zamysleli nad tím, zda nemůže i stát selhat při poskytování čistě veřejných statků. Daně jsou extrémně neefektivní (o morální stránce vymáhání peněz násilím zde raději ani nebudu pojednávat) způsob nakládání s prostředky a následné alokace zdrojů (připomeňme, že daně způsobují ztrátu mrtvé váhy; mění pobídky a deformují tržní mechanismy).

Připusťme však, že by stát z daní financoval jenom a pouze veřejné statky, nikoliv přerozděloval důchody spotřebitelů důchodcům či sociálně slabším lidem, anebo platil výrobní náklady odvětví čistě soukromých statků, ve kterých má monopolní postavení. I za takovýchto (nereálných) podmínek by stát mohl způsobit neefektivní, špatnou alokaci vzácných zdrojů. A to z toho důvodu, že politici (respektive jednotlivá ministerstva) nemají dostatek informací a správných motivací dosáhnout společenského optima.

Nejprve si pojďme říci něco o motivacích politiků. Politici mají, jako všichni ostatní lidé, své individuální (sobecké) motivace. Tou hlavní z nich je jednat především ve svůj prospěch, což je ale bohužel často možné pouze tehdy, kdy je to na úkor ostatních členů společnosti.

Pokud nebude ve společnosti dostatečná poptávka po politické straně, která by chtěla snížit daně a využívat je pouze na financování čistě veřejných statků, kde trh může způsobit

neefektivní alokaci zdrojů (lidé bohužel chtějí „obědy zadarmo“, neuvědomují si totiž, že [TANSTAFL](#), neboli neexistuje *zdarma*, vše má své náklady; ukončení přerozdělování peněz na „věci zadarmo“ je politicky neatraktivním přístupem), takováto politika nebude ve volbách výherní strategií, tedy k odluce veškerých soukromých statků od státu „seshora“ nedojde.

Druhým, zásadnějším problémem je nedostatek informací. Vezměme nyní v potaz ideální svět, kde jsou politici těmi nejhodnějšími lidmi a jednají pouze v prospěch společenského blaha (dle teorie [ekonomie blahobytu](#) se společenské blaho měří agregátem [přebytku](#) spotřebitelů a producentů, tato teorie je ale často – oprávněně – kritizována; nebere totiž v potaz metodologický individualismus; porovnává a sčítá jednotlivé užitky, přestože je užitek ze statků interpersonálně neporovnatelný; viz závěr článku). I tak by se stát mohl potýkat s obrovským problémem, a sice jaké množství veřejných statků je to optimální, jak to zjistit? Stát má v tomto problému ještě horší pozici než trh. Podnikatelé na volném trhu mají informační a motivační mechanismus v podobě cenových signálů ve formě zisku a ztráty (tento mechanismus však nijak nezajistí, že součet veškerých soukromých užitků ze spotřeby veřejného statku bude roven mezním nákladům na dodatečnou výrobu tohoto statku, jinými slovy, že alokace zdrojů u veřejných statků bude optimální). Stát není soukromá firma, a fakt, že náklady na poskytování veřejných statků převyšují peněžní zisk, jej nijak zásadně netrápí; vydá dluhopisy a půjčí si od investorů peníze. Dnes mají všechny státy (dle [statistik](#) jsou výjimkou pouze 3 země: Brunei – 2014, Lichtenštejnsko – 2001 a Niue – 2016) veřejný dluh, nikoliv přebytek ve státním rozpočtu. Deficitními výdaji si stát bere peníze z budoucnosti, aby je mohl utratit v současnosti. Zatímco by majitel soukromé firmy musel s hořkostí v obličej realizovat ztrátu, stát s radostí vydá dluhopisy, které finanční sektor vnímá jako bezrizikové aktivum a, co by investici, je nakoupí. Jak jsem již dříve zmiňoval, trh by velmi pravděpodobně poskytoval nižší množství čistě veřejných statků, než by si společnost přála, stát však nemá, jak zjistit, jaké množství statků poskytovat. Tudíž bude státní alokace zdrojů spojených s poskytováním čistě veřejných statků rovněž neefektivní; a v případě že by ve vládě nebyli hodní politici, kteří upřednostňují společenské blaho před sobeckými zájmy, by ona alokace omezených zdrojů mohla být ještě dál od optima, než jak by tomu bylo u volnotržního poskytování veřejných statků.

Zajímavostí je, že některé čistě soukromé statky, jako školství či zdravotnictví ve většině zemí světa poskytuje stát. A naopak některé čistě veřejné statky poskytuje volný trh, a to i přes to, že by u nich měl dle slov některých významných ekonomů selhat. Pojdme se nyní trhem poskytovanými čistě veřejnými statky zabývat.

Jednoduchým příkladem veřejných statků, které již dnes poskytuje výhradně trh, je (nešifrované) televizní a rozhlasové vysílání soukromých firem. Tyto služby ekonomicky živí reklamy, které si producenti nakupují s cílem informování (respektive seznámení lidí s jejich produkty) spotřebitelů a následné vytvoření poptávky potenciálních zákazníků. Spotřebitelé tak za televizní a rozhlasové vysílání platí svým časem, nikoliv peněžními prostředky (někteří by mohli namítnout, že peníze jsou pouze fyzickým ztvárněním času, respektive naší ekonomické prospěšnosti pro společnost, což je samozřejmě pravda, ale pojdme se v tuto chvíli nezabývat filozofií peněz, nýbrž veřejnými statky). Čímž problém černého pasažera vymizel, jelikož spotřebitelé přímo neplatí peníze za veřejné statky (avšak firmy za zhlédnutí poutavé reklamy na jejich produkty), tudíž zde neexistuje motivace spotřebovávat statky bez zaplacení za ně, poněvadž za ně žádný spotřebitel svými penězi neplatí (respektive platit

nemusí; některé televizní stanice nebo internetové služby, jež rovněž živí reklama, z části fungují i na dobrovolných přispěvcích vysoce solidárních spotřebitelů). A tím dokáže trh poskytovat optimální množství televizního a rozhlasového vysílání (vzpomeňme si, že hlavní problém existence černých pasažérů spočívá v tom, že součet mezních užtků spotřebitelů převyšuje mezní náklady, a tím trh neposkytuje ideální množství veřejných statků).

Na velice podobném principu funguje i velká část obsahu na internetu. Technologičtí giganti jako třeba Google nebo Meta (dříve Facebook) mají své služby rovněž „zdarma“ (respektive s nulovými peněžními náklady ze strany spotřebitelů). Zde platíte ztrátou soukromí, odevzdáním svých osobních údajů, na základě čehož tyto platformy svým uživatelům lépe cílí reklamy. Čím relevantnější je reklama, tím větší je pravděpodobnost, že si oslovený uživatel produkty dané firmy koupí. A za tuto skutečnost jsou podniky ochotny platit nemalé peníze. Zde tedy opět problém černého pasažéra řeší reklamy.

Reklama není řešením problémů spojených s tržním poskytováním veřejných statků ve veškerých odvětvích. V digitálním prostředí funguje velmi dobře, avšak svět není jen digitální, tudíž je potřeba určité technologie, která by umožňovala efektivní alokaci zdrojů u poskytování veřejných statků podnikateli toužících po zisku. Touto technologií může být takzvaný crowdfunding. Crowdfunding (kolektivní financování) je způsob financování, na kterém větší počet jednotlivců přispívá na realizaci určitého projektu. Většina crowdfundingových platform, tj. míst, kde se kolektivně financují nové nápady (například [GoFundMe](#) nebo [HitHit](#)), fungují na strategii *all or nothing*. Ta v praxi znamená, že buď se na určitý projekt vybere dostatek peněz, který by uspokojil tvůrce daného projektu, anebo se peníze vrátí zpět k přispěvatelům. Tím mizí náklady v podobě nedostatku informací spojených s volbou ostatních. Pokud by úspěšnost financování projektu, a tedy i Vaše rozhodnutí přispět, záviselo na rozhodnutích ostatních lidí, jež neznáte, nejspíše by nastal mezi všemi uživateli konsenzus, kde by se téměř nikdo (respektive pouze malý, nedostatečný počet lidí) nerozhodl na projekt přispět (dominantní strategií a zároveň [Shellingovým](#) neboli ohniskovým bodem by bylo na projekt nepřispět). Strategie *all or nothing* náklady spojené s tímto problémem eliminuje.

Nyní jsme vyřešili problém s tím, že mají jednotliví uživatelé v decentralizovaném světě tendenci si vzájemně nedůvěřovat, pokud prospěch z jejich rozhodnutí přímo závisí na rozhodnutí ostatních (viz [věžňovo dilema](#)). Avšak stále nevymizel problém černého pasažéra. Respektive, jaké mám já, coby jednatel, incentive podílet se na kolektivním financování určitého projektu? Crowdfunding řeší tento problém selektivními podněty, tedy motivováním lidí přispět na realizaci nových nápadů tím, že člověk, jenž přispěje v crowdfundingové kampani, dostane určité bonusy (exkluzivní odměny spojené přímo s daným projektem, například zveřejnění jména podporovatele nebo oblečení s potiskem loga daného projektu). Lidé, kteří se rozhodnou přispět, budou mít z veřejného statku více užtku (samozřejmě užitek je interpersonálně neporovnatelný, úvahu prosím chápejte jako, že veřejný statek + bonus > veřejný statek) nežli černí pasažéři. A to snižuje (nikoliv zcela eliminuje) motivaci být černým pasažérem.

Crowdfunding se používá k financování (nejen) veřejných statků v několika různých sektorech. Největší zastoupení má u internetových služeb (webových stránek, nezávislých novinářských webů, videí, mobilních aplikací...), ale používá se například i při financování nových knih, politických kampaní, rozhleden, veřejného osvětlení a v neposlední řadě i národní obrany

(současná válka na Ukrajině je z části financovaná i příspěvky několika jednotlivců; v crowdfundingové kampani na podporu ukrajinské armády, se ke dni 17. 3. 2022 vybralo přes neuvěřitelných 400 milionů dolarů, což je více než 9,5 miliard českých korun; ještě větší peněžní obnos se vybral v crowdfundingové kampani na humanitární pomoc Ukrajině). Crowdfunding však zdaleka není výplodem novodobé historie. Ve skutečnosti existuje jeden velmi známý příklad z 19. století. Spojené státy dostaly jako dar od Francie sochu Svobody. Ovšem bylo zapotřebí postavit podstavec pod tuto sochu, a to nebyli politici ochotni financovat. A tak přišel do hry crowdfunding. Občané se malými příspěvky (jednotkami dolarů) dohromady úspěšně složili na financování výstavby podstavce pro sochu Svobody. Fascinující byl rovněž systém odměn přispěvatelů. Každý z nich dostal malou sošku ztvárňující onu výstavbu podstavce a zároveň byla jména všech podporovatelů napsána v novinách (to byly ony selektivní podněty, incentive přispět).

Zajímavých příkladů financování veřejných statků pomocí kolektivního přispívání bychom našli několik. Nyní věnujme prostor pouze jednomu (dle mého názoru tomu nejzajímavějšímu). Město Oakland v Kalifornii čelilo vysoké kriminalitě. Po finanční krizi potkaly město obrovské problémy a muselo propustit přes 20 % všech policistů. Obzvláště špatně na tom byla čtvrt Rockridge, kde po krizi vzrostl počet přepadení až o 50 %. Občané se již dále nemohli spoléhat na nefunkční státní policii a začali hledat řešení. Paul Liu v roce 2013 založil crowdfundingovou kampaň s cílem vytvořit soukromou policii. Občané se dobrovolně složili na financování volnotržní policie a dohromady se vybral desetinásobek požadované minimální částky. Motivací lidí na kampaň přispět byla mimo jiné i skutečnost, že za finanční podporu projektu dostali určité služby navíc. Jako příklad uvedu situaci, kdy přispěvatel odjede na dovolenou a policie bude jeho majetek střežit. Ovšem policie chránila všechny, a to i černé pasažéry. Soukromá policie ve čtvrti Rockridge však nebyla ozbrojená, byla pouze přítomna v ulicích s vysokou kriminalitou a včasně zadržovala kriminálníky (tedy existovala paralelně se státní policií; nebyla, a vzhledem k zákonům, ani nemohla být její plnohodnotnou náhradou). Dle údajů o kriminalitě mezi lety 2007 a 2014 díky volnotržní policii klesla kriminalita až o 30 procent. Tento projekt ale nebyl pouze krátkodobou záležitostí, soukromá policie zde funguje dodnes a občané města Oakland si ji nemůžou vynachválit. Ačkoliv policii (vymáhání práva) považujeme za odvětví, ve kterém je nutné, aby měl stát monopolní postavení, Paul Liu nám ukázal, že je možné poskytovat i tak významný veřejný statek tržními procesy. Crowdfunding dokázal snížit kriminalitu ve vysoce nebezpečné čtvrti Rockridge, a to navzdory tomu, že policie nebyla financována z daní, nýbrž z dobrovolných příspěvků občanů.

Většina ekonomů používá jako příklad čistě veřejného statku majáky. Právě na něm popisují důvody selhání trhu a nutnost státního řešení. Majáky jsou dle definice čistě veřejným statkem, neboť nelze vyloučit určitou loď ze spotřeby majáku, jelikož by tím byli inherentně ze spotřeby vyloučeni všichni spotřebitelé, a to i ti poctiví, již nejsou černými pasažéry; zároveň je tento statek nerivalitní, využívání majáku jednou lodí, nijak nenarušuje spotřebu téhož statku spotřebitelem jiným. V historii bychom však našli několik příkladů, kde majáky poskytoval trh. Například v Anglii před začátkem 19. století se majáky poskytovaly soukromě. A do té doby, než si výrobní prostředky k poskytování majáků uzurpoval stát, fungoval v Anglii tento veřejný statek relativně efektivně. Jak ale trh dokázal poskytovat tento čistě veřejný statek? Bylo to pomocí strategie „svázání“ veřejného statku se statkem soukromým. Podnikatelé v Anglii spojili službu poskytování majáku se zakotvením lodě v přístavu (pozorný čtenář by si možná všiml, že reklamy u internetových služeb, kterými jsme se zabývali výše,

fungují na stejném principu; například televizní či rozhlasové vysílání jsou čistě veřejnými statky, ovšem možnost inzerovat v těchto službách je naopak statkem čistě soukromým; televizní a rozhlasové vysílání tyto dva statky spojily do jednoho, čímž umožnily jeho efektivní soukromé poskytování). Služby bezpečného zakotvení lodi v přístavu a fungování majáku byly totiž komplementy (dva statky, u nichž ze spotřeby jednoho vyplývá spotřeba druhého), nikoliv substituty (statky, u nichž lze zaměňovat spotřebu jednoho spotřebou druhého statku). Soukromé majáky byly v minulosti financovány i pojišťovnami, jež pojišťovaly lodě jednotlivých rejdařů. Tedy jak vidíte, i v ekonomii často používaný příklad veřejného statku, může v praxi poskytovat trh.

Závěrem bych zde chtěl zmínit rozdíl mezi přístupem k veřejným statkům dvou různých metodologií. V celém článku jsem se řídil (dle mého chybnou) metodologií ekonomie blahobytu. A i na ní jsem se snažil ukázat, jakým způsobem může trh teoreticky (a i prakticky) poskytovat veřejné statky. Teorie ekonomie blahobytu (*welfare economics*) se domnívá, že centrální plánovač může předem znát jednotlivé soukromé užitky účastníků trhu, aby je následně sečetl za účelem vytvoření modelu společenského blaha. Pomocí těchto informací může, dle ekonomie blahobytu, státní úředník určit Paretovsky optimální množství veřejných statků (všechny mezní soukromé užitky ze spotřeby statku jsou rovny mezním nákladům na jejich produkci). Moderním přístupem k ekonomii je metodologický individualismus, a dle tohoto principu znají lidé samotní nejlépe své vlastní preference (respektive ostatní lidé nemohou určit jejich užitky ze spotřeby statků) a nelze vzájemně tyto užitky mezi lidmi srovnávat (nelze objektivně říci, že pro člověka 1 je statek X hodnotnější, než statek Y pro člověka 2) a agregovat. Tudíž žádný státní úředník nemůže předem znát užitky jednotlivých spotřebitelů ze spotřeby veřejných statků. Pokud bychom připustili, že regulátor tyto soukromé užitky zná, jedná pouze v rámci společenského blahobytu a dokáže poskytovat takové množství statků, při kterém je součet prospěchu z obchodu všech spotřebitelů a producentů nejvyšší možný (tak totiž ekonomie blahobytu měří společenské blaho), proč by neměl poskytovat i statky čistě veřejné? Jestliže vycházíme z metodologického individualismu, argument, že by stát měl poskytovat optimální množství čistě veřejných statků, jež nedokáže poskytnout volný trh, je naprosto slabý, ekonomicky nedokáže obstát.

Druhý metodologický přístup, jež zastává například ekonom James McGill Buchanan, se na věc dívá zcela odlišně. Dle tohoto přístupu není možné, aby trh poskytoval statků nedostatek, anebo naopak přebytek. A to nehledě na vlastnosti daného statku (rivalitnost a vylučitelnost ze spotřeby). Jinými slovy, statků je vždy optimální množství, je jich nakoupeno/prodáno tolik, kolik jich nakoupeno/prodáno má být. Pokud je totiž „smlouva“ mezi producentem a spotřebitelem oboustranně dobrovolná, je pro obě strany obchodu výhodná. Kdyby nebyla, k uzavření tohoto kontraktu by jednoduše nedošlo. Tudíž tento metodologický přístup rezolutně odmítá názor, že trh kvůli pozitivním externalitám, z nichž čerpají černí pasažéři při spotřebě statků, může selhat, a že je zapotřebí státní řešení.

Ještě se ale na chvíli vraťme k metodologii ekonomie blahobytu. Někteří ekonomové, v čele s Paulem Samuelsonem, vidí jako hlavní důvod nutnosti státního poskytování čistě veřejných statků fakt, že černí pasažéři využívají pozitivních externích vlivů statků, u kterých není možné jejich vyloučení ze spotřeby. Avšak problém černého pasažéra (respektive existence pozitivních externalit, kvůli kterým mohou černí pasažéři parazitovat) se vyskytuje u velkého množství transakcí v ekonomice, a dal by se považovat za vlastnost našeho světa, která je

způsobena nedostatkem informací o budoucím prospěchu z obchodu. Příkladem může být fakt, že pokud vybudují vysoce úspěšný podnik v určité lokalitě, budou černými pasažéry vlastníci domů v této čtvrti, neboť zvýšená poptávka po těchto domech (způsobena vysokou poptávkou po možnosti obývat dům v blízkosti oblíbeného podniku) povede k růstu jejich cen, a to i přes to, že se na tom vlastníci domů nijak nepodíleli. Tento příklad mimochodem platí i naopak, tedy ze zvýšené poptávky po ubytování v určité oblasti profitují černí pasažéři v podobě podnikatelů, vlastníci firmy v též čtvrti. Podobných příkladů bychom pochopitelně našli několik. Tedy jak vidíte, „parazitující“ černí pasažéři se běžně nacházejí i u čistě soukromých statků. Tudíž problém černého pasažéra není dostatečným argumentem pro státní poskytování veřejných statků a s ním spojenou deformaci tržních mechanismů.

Dle metodologického přístupu ekonomie blahobytu může trh při poskytování čistě veřejných statků selhat (ale jsou i jiné metodologie, které se na celou problematiku dívají zcela odlišně). To však rozhodně není ospravedlněním pro státní řešení, jež vytváří spoustu jiných, často větších problémů. **Díky technologiím jako je komplementární spojení veřejného statku se statkem soukromým anebo crowdfundingu, může i volný trh, bez jakýchkoliv státních intervencí, tyto neefektivnosti spojené s poskytováním veřejných statků redukovat anebo zcela eliminovat.**

Zdroje:

Mojmír Hampl – [Trojí přístup k veřejným statkům](#)

Róbert Chovanculiak – [Pokrok bez povolenia](#)

Nicholas Gregory Mankiw – Zásady ekonomie

Paul A. Samuelson – Economics

James M. Buchanan – Positive Economics, Welfare Economics and Political Economy

Štěpán Drábek, 16. 5. 2022