

TESTOVANIE PLATNOSTI TEÓRIE ČIERNEHO PASAŽIERA

„FREE RIDER“ THEORY TESTING

Beáta Mikušová Meričková

Abstract: *The goal of this paper is to develop the theoretical framework of the public goods provision. This theoretic contribution is based on the critical analysis of mainstream economics theories dealing with public goods as market failure (neoclassical economics and neoliberalism) and on the results of own economic experiment examining the "free-riding" behaviour in the voluntary provision of public goods. The „free rider“ problem is one of the main reasons for government intervention in the market. However, there is an inefficiency of public decision making on public provision and financing of selected goods because of the estimating goods values (ex-post consumer utility) problem. Moreover, the results of economic experiments do not support the pure „free rider“ theory.*

Keywords: *Public goods, Public goods values, Ex-post consumer utility, „Free rider“ theory, Economic experiment.*

JEL Classification: *D11, H41.*

Úvod

Neoklasická ekonómia pripúšťa nutnosť štátnych zásahov v podobe verejného financovania a produkcie vybraných statkov špecifických svojimi ekonomickými vlastnosťami, ktoré neumožňujú ich realizáciu na trhovách princípoch. Ekonomický trh v prípade týchto statkov zlyháva, rozhodovanie o ich financovaní a produkcii teda preberá štát v rámci politického trhu. Nie vždy však majú tieto rozhodnutia, realizované v duchu „verejného záujmu“, čisto ekonomicky racionálny dôvod [26], [36] a sú spojené s väčšou, či menšou mierou neefektívnosti [3]. Napriek tejto neefektívnosti je opodstatnenosť verejného financovania a produkcie statkov argumentovaná „teóriou čierneho pasažiera“.

Jedným z dôvodov neefektívnosti je problém hodnotenia ex-post úžitku spotrebiteľa statku poskytovaného na politickom trhu – hodnoty statku kolektívnej spotreby. Základný koncept neoklasickej ekonómie – homo oeconomicus je v rozpore s pozorovanou ekonomickou realitou. Závery neoklasických ekonomických teórií abstrahujú totiž od behaviorálnych prvkov analyzovaných ekonomických problémov, nemusia mať teda univerzálnu platnosť [21].

Na tento problém reaguje nová ekonomická subdisciplína - experimentálna ekonómia, ktorá pri riešení ekonomických problémov zohľadňuje exogénne zmeny pri dodržaní pravidla ceteris paribus a tak objavuje významné prvky v správaní ekonomických subjektov [29]. Impulzom k vzniku experimentálnej ekonómie ako boli práce Thurstona [38] (Nová teória indiferentných kriviek), Neumanna a Morgensterna [25] (Teória hier a ekonomického správania sa).

V súčasnosti metodologický aparát tejto novej economickej subdisciplíny našiel uplatnenie v riešení už spomínaného problému čierneho pasažiera pri existencii statkov kolektívnej spotreby [13], [15], [16], [19], [37].

Cieľom štúdie je na základe kritickej analýzy vnímania statku kolektívnej spotreby poskytovaného na politickom trhu v mainstreamovej ekonomickej teórii štátnych intervencií reprezentovanej neoklasickou ekonomickou teóriou a moderným neoliberalizmom rozvinúť teoretický pohľad na opodstatnenosť verejného financovania a produkcie kolektívnych statkov, opierajúci sa o výsledky vlastného ekonomického experimentu overujúceho platnosť teórie čierneho pasažiera ako základného argumentu intervencií štátu v tejto oblasti.

1 Teória čierneho pasažiera

„Od narodenia až do konca života je naša existencia mnohorakými formami ovplyvňovaná prostredníctvom aktivít štátu“ [35]. Je tomu tak bez ohľadu na to, v akej krajine žijeme. Štátne intervencie sú súčasťou každej ekonomiky, líšia sa len svojím charakterom a rozsahom. Významnú časť z nich predstavuje poskytovanie verejných statkov. Zámerne tieto statky v tomto momente neoznačíme zaužívaným termínom verejnej ekonómie „kolektívne statky“ (public goods), pretože nie vždy je štátne financovanie a produkcia určitého statku podložené ekonomickými dôvodmi, ekonomickými vlastnosťami statku, ktoré neumožňujú jeho produkciu na ekonomickom trhu [32]. Existujú aj iné dôvody štátnych intervencií v podobe poskytovania verejných statkov, či už je to uzatvorená postkonštitučná „zmluva“ [7], pareto-optimálna zmena [36] alebo výsledok „násilného/demokratického aktu despotu/volieb, sledujúceho jeho vlastné/väčšinové záujmy“ [11].

Nech už ide o ktorýkoľvek dôvod pre štátnu intervenciu, alokačné rozhodnutia o verejných statkoch sú realizované na politickom trhu. Jeho fungovanie je podstatne odlišné od fungovania ekonomického trhu, kde sa formujú rozhodnutia o produkcii súkromných statkov na princípoch mechanizmov tvorby dopytu, ponuky a ceny. Základným rozdielom fungovania ekonomického a politického trhu je „skutočnosť, že štát môže získať v podstate neobmedzené (obmedzené iba celkovým množstvom zdrojov v spoločnosti) zdroje prostredníctvom donútenia a daní. Súkromne firmy musia získavať svoje zdroje vždy od súkromných investorov“ [31]. Poskytovanie verejných statkov na politickom trhu sa tak neuskutočňuje prostredníctvom dobrovoľných bilaterálnych výmen ako pri súkromných statkoch, ale prostredníctvom organizovaných multilaterálnych výmen.

Podstata dobrovoľnej bilaterálnej výmeny spočíva v tom, že predaj, kúpa na ekonomickom trhu sa zrealizuje len prípade, že kupujúci je ochotný zaplatiť cenu, ktorá zohľadňuje náklady produkcie a mieru zisku akceptovanú predávajúcim [39], pretože úžitok kupujúceho zo spotreby statku je vyšší ako strata/náklady spojené s kúpou statku. Obaja, kupujúci aj predávajúci, teda vstúpia do tejto dvojstrannej výmeny dobrovoľne.

Ekonomicky racionálnym dôvodom, prečo sa má statok realizovať prostredníctvom takých organizovaných multilaterálnych výmen, prečo má byť verejný, t.j. predmetom kolektívnej spotreby, je, že spotrebitelia pri jeho spotrebe neprejavia svoje preferencie, t.j. ochotu poskytnúť protihodnotu za uspokojenie potreby, jednoducho ochotu za statok zaplatiť. Hovoríme o nevylúčiteľnosti zo spotreby statku, ktorá je popri nedeliteľnosti/nekonkurečnosti v spotrebe ekonomickou charakteristikou kolektívnych statkov.

Prejavenie preferencií, či ochoty platiť za spotrebu statku, ktorá prináša úžitok, sa stráca u statkov, zo spotreby ktorých nie je možné nikoho vylúčiť. Tento jav vo verejnej ekonómii nájdeme označený pojmom „problém čierneho pasažiera“ [35]. Tieto statky teda nemôžu

vzniknúť prostredníctvom dobrovoľnej bilaterálnej výmeny na ekonomickom trhu, ale len prostredníctvom multilaterálnej výmeny organizovanej štátom politickom trhu, sú teda predmetom kolektívnej spotreby.

Definícia statku kolektívnej spotreby - kolektívneho statku sa po prvý krát objavuje v univerzálnej neoklasickej teórii rovnováhy a Paretovho optima [28] ktorá rieši problém optimálnej alokácie zdrojov v prípade existencie statku kolektívnej spotreby. V nadväznosti na priekopnícke práce Knuta Wicksella [40], [41] a Erica Lindhala [20] vo vzťahu k analýze zdaňovania a verejných výdavkov ako integrovaného systému sa sformoval základ prvého - normatívneho prístupu ku kolektívnym statkom v rámci teórie ekonómie blahobytu [12], [18].

Problémom je: 1.) adekvátnosť rozhodnutia, že určitý statok sa bude realizovať prostredníctvom takejto výmeny (nie všetky verejné statky majú ekonomický charakter kolektívnych statkov, nedeliteľnosť a/alebo nevyhlúčiteľnosť zo spotreby) a 2.) efektívnosť zrealizovania takejto výmeny. Riešenie týchto problémov dominuje v snahách predstaviteľov neoliberálnych smerov ekonomického myslenia o rozpracovanie paradigmu všeobecnej rovnováhy a spoločenského optima/blaha (Richard A. Musgrave - teória dobrovoľnej spolupráce ako podstata kolektivismu [23], [24] Howard Bowen - teória dopytu po kolektívnych statkoch a kolektívneho rozhodovania [4]), ktoré boli impulzom k vzniku druhého pozitívneho prístupu ku kolektívnym statkom. Pozitívny prístup ku kolektívnym statkom sa však naplno rozvinul v riešení problémov kolektívneho rozhodovania v teórii verejnej voľby výrazne inšpirovanej opäť Wicksellovými myšlienkami [1], [5], [6], [17].

Štát rozhodujúci prostredníctvom verejnej voľby, ktoré statky sa budú realizovať prostredníctvom multilaterálnych výmen nemôže rozhodnúť správne. Dôvod je veľmi jednoduchý - nepozná hodnotu statku, keďže nepozná úžitky tých občanov, ktorí statok spotrebúvajú a nepozná ani straty tých občanov, ktorí svojimi daňami na statok prispievajú, ale nespotrebojú ho.

To, že spotrebiteľia neprejavujú svoje preferencie v spotrebe kolektívnych statkov vedie k tomu, že neexistuje informácia o očakávanom ex-ante úžitku zo spotreby týchto statkov (pri súkromných statkoch nám túto informáciu poskytuje cena). Úžitok spotrebiteľa zo spotreby statku je vlastne vyjadrením hodnoty statku [34]. Pri statkoch poskytovaných na politickom trhu, vzhľadom na neprejavenie preferencií spotrebiteľov vzniká problém s určením hodnoty statku. „Nie je možné koncipovať myšlienku hodnoty bez jej spojenia s myšlienkou slobody“ [2]. Štát teda nevie rozhodnúť o optimálnom rozsahu statku vo vzťahu k jeho prínosom pre občanov, ktorí ho spotrebúvajú, ale ani vo vzťahu k stratám občanov, ktorí naň prispievajú svojimi daňami, ale nepodieľajú sa na jeho spotrebe.

Bezplatné poskytovanie statkov na politickom trhu, ktoré spotrebuje len skupina občanov, pričom sa naň skladajú svojimi daňami všetci občania, sa deje v duchu redistribúcie zvyšujúcej spoločenský blahobyť, t.j. blahobyť všetkých občanov. Argument verejného záujmu, rastúceho spoločenského blahobytu však stojí na veľmi spornom porovnávaní interpersonálnych blahobyťov jednotlivcov - členov spoločnosti [30]. Toto porovnávanie je sporné, nakoľko predpokladá, že vzťah príjmu a individuálneho blahobytu musí byť nevyhnutne priamoúmerný. Nie u každého však znamená viac peňazí väčšie uspokojenie jeho potrieb.

Ideálny model rozhodovania o statku poskytovanom na politickom trhu by musel podľa Buchanana [8] a Wickella [40] spĺňať okrem špecifických požiadaviek týkajúcich sa zdanenia/platby za statok podmienku jednohlasného súhlasu všetkých subjektov dotknutých rozhodnutím. Takéto rozhodovanie by riešilo problém čierneho pasažiera, ktorý je hlavným argumentom mainstreamovej ekonomickej teórie pre štátne intervencie v podobe financovania a poskytovania kolektívnych statkov reprezentovanej neoklasickou ekonomickou teóriou a moderným neoliberalizmom.

V praxi politického trhu je však takéto kolektívne rozhodovanie spĺňajúce podmienku jednomyselnosti nezrealizovateľné. Nemuselo by byť ale nevyhnutným pre efektívne rozhodovanie o statkoch poskytovaných na politickom trhu, pokiaľ by sa existencia problému, ktorý má takéto rozhodovanie riešiť (čierny pasažier) s univerzálnou platnosťou u všetkých verejne poskytovaných statkoch nepotvrdila. Testovať univerzálnu platnosť teórie čierneho pasažiera sa pokúsime prostredníctvom experimentu s využitím metodologického aparátu experimentálnej ekonómie.

2 Metodika experimentálneho testovania platnosti teórie čierneho pasažiera

Experiment má oproti iným metódam v ekonómii dve dôležité prednosti: je to možnosť replikácie experimentu a absolútna kontrola nad ním [33]. Pri replikácií sa vykonaný experiment odlišuje od pôvodného určitými zmenami, ktoré sú buď predmetom výskumu, alebo majú dokázať, že nemenený fenomén je dostatočne významný. Tento postup sa tak približuje fyzikálnym experimentom v laboratóriu, kde sa vedci snažia izolovať určité javy, ktoré sú následne podrobené skúmaniu.

Vo vzťahu k stanovenému cieľu príspevku sú predmetom skúmania preferencie spotrebiteľov statkov kolektívnej spotreby, či ochota platiť za spotrebu statkov, ktorá im prináša úžitok a zo spotreby, ktorých ich nie je možné vylúčiť.

Výskumná otázka vo forme vedeckého predpokladu je formulovaná na základe teórie čierneho pasažiera a výsledkov viacerých doteraz realizovaných ekonomických experimentov v oblasti kolektívnych statkov [13], [15], [16], [19], [37]: jednotlivci dobrovoľne prispievajú v rozsahu 40-60% z maximálneho možného príspevku celej skupiny na zabezpečovanie statku spotrebovaného v kolektíve.

Objekt výskumu predstavovalo 158 študentov verejných vysokých škôl ekonomického a neekonomického zamerania a súkromnej vysokej školy ekonomického zamerania v záujme zabezpečenia heterogenity názorov účastníkov experimentu (publikované ekonomické experimenty sú realizované v skupinách 100 až 150 účastníkov). Výberový súbor bol zo 72% tvorený ženami a 28% mužmi (ženy inklinujú k častejšiemu dobrovoľnému prispievaniu na kolektívny účet ako muži a to predovšetkým, ak je im povolená možnosť diskusie a dohody na spoločnej stratégii, v tomto smere teda zloženie výberového súboru mohlo ovplyvniť závery výskumu). Experiment bol založený na modeli dobrovoľného (konanie účastníkov experimentu nie je ovplyvňované žiadnou vonkajšou autoritou) prispievania na statok kolektívnej spotreby v podobe lineárnej hry s kolektívnymi statkami:

$$Z_i = R_i - X_i + V \sum_{j=1}^n X_j \quad (1)$$

kde:

- Z_i peňažný benefit účastníka experimentu/získané body
- R_i celkové množstvo peňažných prostriedkov/bodov, ktorými účastník disponuje
- x_i množstvo peňažných prostriedkov/bodov vložených na spoločný účet (množstvo dobrovoľne zaplatených peňažných prostriedkov za spotrebu kolektívneho statku)
- V miera návratnosti príspevku, ktorý jednotlivec vložil na spoločný účet (skutočne zaplatená „cena“ za kolektívny statok - čím je V vyššia, tým je táto cena nižšia)

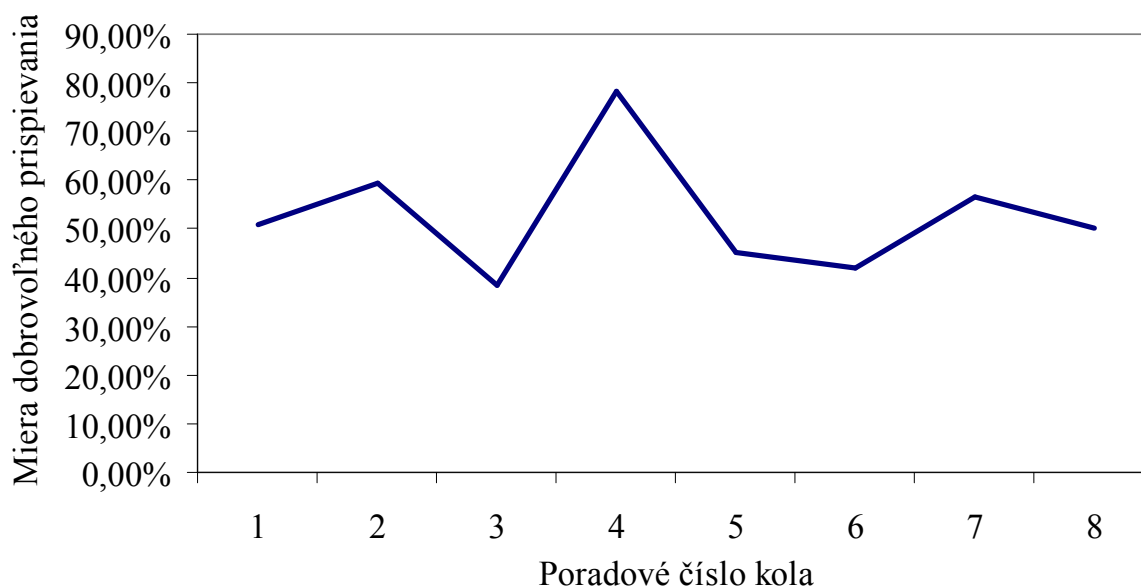
Experiment bol realizovaný v rámci riešenia diplomovej práce „Opodstatnenosť štátnych intervencií v oblasti zabezpečovania vybraných (kolektívnych?) statkov“ spracovanej R. Chovanculiakom pod vedením B. Mikušovej Meričkovej v r. 2012 na Ekonomickej fakulte UMB, Banská Bystrica.

3 Čierny pasažier – ekonomický experiment

Účastníci experimentu mali stanovené určité množstvo bodov (R_i), ktoré môžu prerozdeliť medzi osobný/súkromný a kolektívny účet. Hodnota bodov na osobnom účte sa strojnásobovala, na kolektívnom účte ostala stabilná. Avšak pre kolektívny účet platilo to, čo pre kolektívny statok: t.j. každý účastník získava všetky body nazbierané na kolektívnom účte (nedeliteľnosť) a zároveň nikomu nie je odopretá možnosť podieľať sa na výnose z kolektívneho účtu (nevylúčiteľnosť). Z_i účastníka, ktorý prispieval na kolektívny účet, teda bude závisieť od ochoty ostatných účastníkov prispievať na spoločný účet.

Experiment sa realizoval v 8 kolách. V prvých troch kolách bez exogénneho impulzu sa účastníci experimentu správali v súlade s homo oeconomicus, nekooperovali, neprispievali na kolektívny účet. Po exogénnom impulze v podobe zmeny pravidiel hry v 4. kole, kedy bola účastníkom experimentu umožnená diskusia, ich stratégia správania sa zmenila smerom ku kooperácii a dobrovoľnému prespievaniu na kolektívny účet. V 6. kole boli účastníci experimentu vystavení ďalšiemu exogénnemu impulzu – zvýšeniu miery zhodnocovania bodov na kolektívnom účte na 1,5 násobok. Priebeh experimentu znázorňuje obr. 1.

Obr. 1: Existencia problému čierneho pasažiera



Zdroj: Vlastný výskum

Diskusia

Miera dobrovoľného prispievania na kolektívny účet účastníkmi experimentu testujúceho preferencie spotrebiteľov kolektívnych statkov (ochotu platiť za spotrebu statkov, ktorá im prináša úžitok a zo spotreby, ktorých ich nie je možné vylúčiť), sa pohybovala v priemere za všetky kolá experimentu na úrovni takmer 53 %. Vedecký predpoklad, ktorý bol predmetom testovania a vychádzal jednak z teórie čierneho pasažiera, ale aj z výsledkov viacerých doteraz realizovaných ekonomických experimentov v oblasti kolektívnych statkov [13], [15], [16], [19], [37], sa potvrdil.

Môžeme teda povedať, že viac ako polovica účastníkov dobrovoľne prispievala na kolektívny účet a takmer polovica zaujala stratégiu čierneho pasažiera. Ochota platiť za kolektívny statok vzrástla po tom, čo bolo umožnené účastníkom experimentu navzájom komunikovať, avšak po určitom čase opäť aj napriek komunikácii klesla na úroveň 50%. Produkcia kolektívnych statkov v určitom rozsahu je teda podmienená štátnymi intervenciami prostredníctvom organizovaných multilaterálnych výmen na politickom trhu.

Riešenie otázky rozsahu týchto multilaterálnych výmen z pohľadu jednotlivca založené na metodológii individualizmu nadobúda iný rozmer ako štandardné vnímanie problému rozsahu kolektívnych statkov ekonómii blahobytu založené na koncepcii verejného záujmu danej utilitarizmom. Rozhodnutie o verejnom financovaní a produkcii určitého statku znamená pre jednotlivca zmenu jeho interdependentných nákladov a pre jednotlivca je efektívnym pokiaľ tieto náklady znižuje. Interdependentné po prvý krát popisujú vo svojej práci *Calculus of Consent (Kalkulácia súhlasu*, prvý krát publikovaná v roku 1962) Buchanan a Tullock ako súčet externých a transakčných nákladov jednotlivca [5]. Externé náklady predstavujú zníženie individuálneho úžitku jednotlivca v prípade neexistencie statku. Transakčné náklady sú nákladmi spojenými s realizáciou multilaterálnej výmeny prostredníctvom ktorej statok vzniká na politickom trhu. Ich výšku zvyšujú defekty politického trhu, ktoré spôsobujú, že z pohľadu jednotlivca napriek problému čierneho pasažiera je výhodnejšie realizovať rozhodnutie o preferenciách k statku individuálnou slobodnou voľbou

Pri vnímaní defektov politického trhu (ak ostaneme pri metodologickom základe individualizmu) si musíme uvedomiť, že hráčmi na politických trhoch sú jednotlivci, ktorý sledujú svoj vlastný záujem. Pokiaľ nie je možné rozhodnutie realizovať priamou demokraciou, potom v nepriamej demokracii je potrebné, aby organizácia rozhodovania minimalizovala externé náklady, t.j. aby rozhodujúci jednotlivci - zástupcovia/politici čo najviac reprezentovali záujmy všetkých jednotlivcov. To predpokladá, že:

- Všetci jednotlivci majú právo zvoliť svojho zástupcu (sú voličmi s aktívnym volebné právom),
- všetci jednotlivci majú možnosť stať sa voleným zástupcom (pasívne volebné právo),
- jednotlivci, ktorí boli určitým systémom voľby vybraní, vytvoria zastupiteľský orgán (stanú sa politikmi).

Pokiaľ vychádzame z faktu, že politici ako jednotlivci sa snažia o maximalizáciu svojho úžitku, t.j. udržať si politickú moc a zotrvať vo svojom úrade, snažia sa maximalizovať svoje šance na znovuzvolenie uspokojením, čo najväčšieho počtu voličov. Je to síce veľmi zjednodušené vysvetlenie princípu fungovania politického trhu (realita so systémom politických strán, pomerným, či väčšinovým volebným systémom je komplikovanejšia), ale zachytáva jeho podstatu a nepriamo vyvoláva dojem, že na politickom trhu by mal byť

presadzovaný záujem voličov. Ale nie je tomu tak. Je tu teda otázka, prečo politici zle reprezentujú záujmy svojich voličov a nie je možné zabrániť rastu externých nákladov činností, ktoré by mali byť obmedzené pravidlami prijímanými na politickom trhu, teda nie je možné zmeniť fungovanie politického trhu.

Podobnosť systému realizácie multilaterálnych výmen (politického trhu) so systémom bilaterálnych výmen (ekonomickým trhom) je popísaná v prácach Anthonyho Downsa (1957, *An Economic Theory of Democracy – Ekonomická teória demokracie*) [9]. Na základe tejto podobnosti sú odvodené tri základné dôvody zlyhania politických trhov [10]:

1. Racionálna ignorancia voličov,
2. krátkodobý horizont,
3. byrokracia.

Racionálna ignorancia voličov je daná faktom, že voličom sa racionálne neoplatí byť dokonale informovaní o všetkých volebných programoch a politikoch, pretože náklady takejto informovanosti sú vyššie ako jej prínosy, ktoré závisia od toho, či hlas voliča bude rozhodujúci pre zvolenie vybraného politika. Mueller definuje prínosy individuálneho voliča z voľby ním vybraného kandidáta ako súčin pravdepodobnosti, že jeho hlas bude rozhodujúci pre voľbu kandidáta a očakávaného zvýšenia úžitku voliča činnosťou zvoleného kandidáta [22]. Keďže pravdepodobnosť, že hlas voliča bude rozhodujúci pre zvolenie vybraného kandidáta (najmä vo veľkých kolektívach) je malá až žiadna, náklady voľby prevýšia jej prínosy a pre voliča je racionálne nevoliť. Napriek tomu voliči volia, možných vysvetlení je viacero: a) volič očakáva, že ostatní voliť nepôjdu – váha jeho hlasu rastie, b) volič rešpektuje určité etické normy, ide voliť, pretože je to „potrebné“, c) volič znižuje náklady voľby tým, že ignoruje potrebu byť dokonale informovaný. Výsledkom je, že racionálny volič sa rozhoduje na základe neúplných informácií, v tomto zmysle je teda politický trh opakom ekonomického trhu, kde predpokladom racionality rozhodovania sú informácie. Ďalším problémom politického trhu je jeho krátkodobý horizont vedúci k preferencii aktivít s krátkodobými dôsledkami, ktorých prínosy sú voličmi vnímateľné najmä pred voľbami. Krátkodobý horizont politického trhu spolu so snahou politikov o znovuzvolenie vedie k prijímaní „nepopulárnych“ opatrení kladúcich na voličov náklady v prvej polovici volebného cyklu a opatrení s pozitívnym krátkodobým dopadom na voličov v druhej polovici volebného cyklu (viď. Downsov model politického cyklu). Posledným najväčším problémom fungovania politického trhu je byrokracia. Napriek tomu, že rozhodnutia na politických trhoch prijímajú politici ako volení zástupcovia všetkých členov kolektívu/spoločnosti, do praxe tieto rozhodnutia zavádzajú nevolené orgány byrokratického aparátu. Zlyhanie politického trhu v prípade byrokracie, či neefektívneho riadenia vo verejnej správe z pohľadu jednotlivca spočíva v tom, že zvyšuje transakčné náklady štátnych intervencií, ktoré musí jednotlivec znášať. Voliči do istej miery kontrolujú činnosť politikov, obmedzujú tým vznik nákladov činností politikov, ktoré im znižujú úžitok. Politici by mali kontrolovať byrokratov, miera tejto kontroly je však oveľa nižšia ako vo vzťahu volič – politik. Plné pochopenie zlyhania politického trhu však predpokladá ich vnímanie cez problém záujmových skupín, ktorých fungovanie vysvetlil Olson vo svojej práci *The Logic of Collective Action* [27]. Organizované skupiny dokážu súčasnú organizáciu štátu (plnenie jeho ochranárskej, ale najmä produkčnej funkcie) využiť vo svoj vlastný prospech na úkor ostatných členov spoločnosti. Politici kladú na svojich voličov,

občanov nadmerné externé náklady, pretože podliehajú záujmovým skupinám. Vzťah politici – záujmové skupiny môže nadobúdať viaceré formy:

A) Sami politici môžu vystupovať ako záujmová skupina, ich primárnym záujmom je udržať si politickú moc a čo najďalej poberať peňažné aj nepeňažné príjmy, ktoré im plynú z ich postavenia - rentu. Rent-seeking možno chápať ako mrhanie zdrojmi, pretože politici pri boji o monopolné vládne posty a rentu vynakladajú náklady, ktoré u neúspešných politikov predstavujú stratu. Rent-seeking má však z pohľadu voliča výhodu v tom, že vytvára konkurenciu na politickom trhu, ktorá núti politikov snažiacich sa o svoje znovuzvolenie rešpektovať záujmy svojich voličov. Problémom však je, že výšku renty určujú politici, platia ju občania svojimi daňami – transakčné náklady fungovania politického trhu rastú, zvyšujú sa teda aj interdependentné náklady občanov.

B) Ďalším prípadom môže byť situácia, kedy sú politici pod tlakom záujmových skupín. Záujmové skupiny môžu na ekonomických trhoch realizovať aktivity s vysokými externými nákladmi kladenými na ostatných jednotlivcov. Politici v záujme získania politickej podpory voličov môžu sľúbiť v prípade ich zvolenia, že obmedzia tieto aktivity záujmových skupín. Toto obmedzenie je však viac formálne ako reálne, za čo záujmové skupiny politikom poskytnú podporu ich volebnej kampane a iné výhody. Politici využívajú neinformovanosť voličov spôsobenú racionálnou ignoranciou voličov k účelovému presadzovaniu zákonov, ktoré navonok slúžia verejnosti, ale reálne záujmovým skupinám.

C) Politici však sami môžu aktívne spolupracovať so záujmovými skupinami – nie sú pod ich tlakom, sami im ponúkajú možnosť ovplyvniť rozhodnutie na politickom trhu v ich prospech. Toto ovplyvňovanie môže prebiehať formu určitej legislatívy, regulácie cien, či dovozu (clá, dovozné kvóty). Volič je opäť nútený znášať zvýšené externé náklady činností záujmových skupín aj vďaka svojej ignorancii voči informáciám, ktorá uľahčuje politikom rent-seeking.

D) V realite politického trhu existuje viac záujmových skupín a každá z nich má „svojich“ zástupcov v radách politikov, takéto „rozdelenie politického trhu“ neznamená, že malé záujmové skupiny nemajú šancu presadiť na politickom trhu svoje záujmy. Existuje totiž log rolling - výmena hlasov, ktorej princíp je veľmi jednoduchý: politici môžu prijať celý balík zákonov, ktorý bude obsahovať zákony presadzujúce záujmy viacerých záujmových skupín na princípe určitého kompromisu postaveného na rôznej miere preferencií záujmových skupín k diskutovaným zákonom - ak nás podporíte v hlasovaní za zákon presadzujúci náš záujem, my vás podporíme pri hlasovaní vo váš prospech. Takto log rolling popisujú vo svojich prácach Buchanan s Tullockom [5] a Mueller [22]. Týmto spôsobom vlastne politici obchádzajú majoritné pravidlo prijímania rozhodnutí, ktoré by malo chrániť záujmy voličov a znižovať ich externé náklady.

Otázkou teda ostáva ako obmedziť vplyv záujmových skupín na multilaterálne výmeny a zamedziť rastu externých nákladov činností záujmových skupín na jednotlivca, ako docieľiť, aby rozhodovanie na politickom trhu bolo zároveň efektívne aj spoľahlivé. Riešenie zlyhaní politického trhu vidia Racheter a Wagner [10] v jeho obmedzení prostredníctvom obmedzenia verejných výdavkov a príjmov, obmedzenie oblastí štátnej regulácie.

Záver

Neprejavanie preferencií spotrebiteľov v spotrebe statkov poskytovaných na politickom trhu (statkov poskytovaných či už ekonomických dôvodov - problém čierneho pasažiera, alebo statkov poskytovaných z politických dôvodov – snaha politikov o znovuzvolenie v reakcii na fiškálnu ilúziu voličov) vedie k absencii informácie o očakávanom ex-ante úžitku zo spotreby týchto statkov.

Úžitok spotrebiteľa zo spotreby statku je vyjadrením hodnoty statku, ktorá sa pri statkoch poskytovaných na ekonomickom trhu odráža v cene statku akceptovanej spotrebiteľmi. Keďže na politickom trhu neplní cena statku vzhľadom k hodnote statku túto informačnú funkciu, nie je možná ekonomická kalkulácia a teda nie je prítomný indikátor efektívnosti pre poskytovanie týchto statkov. Napriek tomu ekonómia akceptuje argument čierneho pasažiera pre poskytovanie statkov na politickom trhu.

V diskusii o rozsahu verejne financovaných a produkovaných statkoch na zlyhávajúcom politickom trhu (čo je schopný zabezpečiť trh verzus čo je nutné ponechať na štát) rastie význam výsledkov ekonomických experimentov testujúcich ochotu spotrebiteľov dobrovoľne platiť za spotrebu kolektívnych statkov. K tejto diskusii prispievajú aj závery prezentovanej štúdie. Hoci 50% zdrojov optimálnej alokácie v prípade existencie statku kolektívnej spotreby generovaných dobrovoľnými výmenami je z pohľadu teórie ekonómie blahobytu nedostatočné, teória čierneho pasažiera ako hlavného argumentu pre organizované výmeny bola výsledkami nášho experimentu značne oslabená, minimálne pokiaľ ide o jej striktnú podobu založenú na motívoch kolektívnej činnosti vysvetlených teóriou hier (väzňovo dilema). Nemožno tvrdiť, že žiaden jednotlivец nebude dobrovoľne prispievať na produkciu statku kolektívnej spotreby, maximálne je možné pripustiť, že súkromné investície do výroby tohto statku budú menšie ako optimálne.

Z pohľadu jednotlivca je teda dôležité nájsť takú alternatívu kolektívneho rozhodovania, ktorá bude mať čo najmenšie transakčné náklady (najefektívnejšia) a bude reprezentovať jeho záujem, teda bude spojená s čo najmenšími externými nákladmi (najspoľahlivejšia) – pokiaľ je cena efektívnosti platená za spoľahlivosť príliš vysoká, potom je pre jednotlivca výhodnejšie realizovať rozhodnutie individuálnou slobodnou voľbou, napriek tomu, že tu existuje problém čierneho pasažiera. Dosiahnutie spoľahlivosti rozhodnutia je sťažené viacerými problémami - defektmi kolektívneho rozhodovania.

Podakovanie

Táto štúdia bola spracovaná s podporou výskumného projektu: Ministerstva kultury ČR č. 3052/2012 SOLK “Metodika měření hodnoty služeb knihoven”.

Reference

- [1] ARROW, K. *Social Choice and Individual Values*. 2. vydanie. New York: J. Wiley and Sons, 1963. Library of Congress Catalogue Card Number 63-23124.
- [2] BASTIAT, F. *Economic Harmonies, Irvington-on-Hudson*. New York: Foundation for Economic Education, 1966.
- [3] BAUMOL, W. J. *Economic theory and operations analysis*. 2. vydanie. Engelwood: Prentice – Hall, 1965. 606 s. ISBN 10-121-156-8.
- [4] BOWEN, H. R. The Interpretation of Voting in the Allocation of Economic Resources. In *Quarterly Journal of Economics*, 1943, roč. 58, č. 1, s. 27-48. ISSN 0033-5533.

- [5] BUCHANAN, J. M. - TULLOCK, G. *The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy*. Michigan: University of Michigan Press, 1962. 384 s. ISBN 04-720-610-03
- [6] BUCHANAN, J. M. *Cost and Choice: At Inquiry in Economic Theory*. Chicago: University Of Chicago Press. 1969. s. 120. ISBN 02-260-781-83.
- [7] BUCHANAN, J. *Hranice slobody*. Bratislava : Archa, 1996. ISBN 80-7115-072-X.
- [8] BUCHANAN, J. *Veřejné finance v demokratickém systému*. Praha: Computer Press, 1998. ISBN 80-7226-116-9.
- [9] DOWNS, A. 1957. *An Economic Theory of Democracy*. New York: Harper and Row. 1957. ISBN 9780060417505.
- [10] GWARTNEY, J.D. – WAGNER, R.E. 1988. *Public Choice and Constitutional Economics*. London: JAI Press, ISBN 0892329351.
- [11] HAYEK, F. A. *Právo, zákonodárství a svoboda. Nový výklad liberálních principů spravedlnosti a politické ekonomie*. Praha: Akademie věd ČR, 1994. ISBN 80-200-0241-3.
- [12] HICKS, J. R. The foundations of welfare economics. In *Economics Journal*, 1939, Vol. 49, No. 196, s. 696-712. ISSN 1468-0297.
- [13] HOLT, C.A. - LAURY S.K. Classroom Games: Voluntary Provision of a Public Good. In *Journal of Economic Perspectives*, 1997, roč. 11, č. 4, s. 209-215. ISSN 0895-3309.
- [14] CHOVANCULIAK, R. Opodstatnenosť štátnych intervencií v oblasti zabezpečovania vybraných (kolektívnych?) statkov. Diplomová práca. Banská Bystrica: Ekonomická fakulta UMB, 2012.
- [15] ISAAC, Mark R. Public goods provision in an experimental environment. In *Journal of Public Economics*, 1985, roč. 26, s. 51 - 74. ISSN 0047-2727.
- [16] ISAAC, M. R. – WALKER, J. M. – WILLIAMS A. 1990. *Group size and the voluntary provision of public goods: Experimental evidence utilizing very large groups, Mimeo*. Arizona: University of Arizona, 1990.
- [17] JOHNSON, D. *Teória verejnej voľby*. Bratislava: SOFA, 1997. ISBN 80-8575-243-3.
- [18] KALDOR, N. Welfare propositions in economics. In *Economic Journal*, 1939. roč. 49, č. 195, s. 549 – 552. ISSN 1468-0297.
- [19] LEDYARD, J. O. 1995. *Public Goods: A Survey of Experimental Research*. [online]. California: Division of the humanities and social sciences california institute of technology. 1995. [cit. 2012-07-12]. Dostupné na WWW: <<http://www.financeuver.org/http://129.3.20.41/eps/pe/papers/9405/9405003.pdf>>.
- [20] LINDHAL, E. Just Taxation – A Positive Solution. In: *Classics in the Theory of Public Finance*. 3. vydanie. London: MacMillan & Co ltd., 1964.
- [21] MISES, L. *Lidské jednání: Pojednání o ekonomii*. Praha: Liberální institut, 2006. ISBN 80-86389-45-6.
- [22] MUELLER, D.C. 1989. *Public choice II*. Cambridge: Cambridge University Press, 1989, ISBN 0521379520.

- [23] MUSGRAVE, R.A. *The Theory of Public Finance*. London: McGraw – Hill Book Company, Inc., 1959. ISBN 0333613554.
- [24] MUSGRAVE, R. – MUSGRAVE, P. *Veřejné finance v teorii a praxi..* Praha: Management Press, 1994. 580 s. ISBN 80-856-037-64.
- [25] NEUMANN, J. – MORGENSTERN, O. *The Theory of Games and Economic Behavior*. 3. vydanie. Princeton University Press, 1980. 648 s. ISBN 06-910-036-29.
- [26] NISKANEN, A. – WILLIAM, J. *Bureaucy and Representative Government*. Chicago: Aldine, Atherton, 1971. 241 s. ISBN 02-020-604-03.
- [27] OLSON, M. 1971. *The Logic of Collective Action: Public Goods and the Theory of Groups* (Revised edition ed.). Harvard University Press. ISBN 0-674-53751-3.
- [28] PARETO, V. – SCHWIER, A. S. *Manual of Political Economy*. August M Kelley Pubs, 1927. s. 504. ISBN 06-780-088-17.
- [29] ROTH, A. E. – KAGEL, J. H. 1995. *Introduction to experimental economics: The Handbook of experimental economics*. Princeton: Princeton university press, 1997. 740 s. ISBN 06-910-589-70.
- [30] ROTHBARD, M. *Toward a Reconstruction of Utility and Welfare Economics*. New York: Center for Libertarian Studies, Occasional Paper Series No. 3, 1977. ISSN 0267-7105.
- [31] ROTHBARD, M. *Ekonomie státních zásahů*. Praha: Liberální institut, 2001. ISBN 80-86389-10-3.
- [32] SAMUELSON, P. The Pure Theory of Public Expenditure. In *The Review of Economics and Statistics*, 1954, roč. 36, č. 4, s. 378 – 389, ISSN 0034-6535.
- [33] SMITH, V. L. 1982. Microeconomic Systems as an Experimental Science. In *American Economic Review*, 1982. roč. 72, č. 5, s. 923-55. ISSN 0002-8282. [cit. 2012-07-12]. Dostupné na WWW: <<http://leem.lameta.univ-montp1.fr/docs/microeconomicSystemsAsAnExperimentalScience.pdf>>
- [34] STEJSKAL, J. – MATATKOVÁ, K. – HAJEK, P. Public Services Value Determining – Case of Public Libraries. In: *Applied economics, business and development (AEBD)*, 2012. s. 140-145.
- [35] STIGLITZ, J. E. 1997. *Ekonomika veřejního sektoru*. Praha: Grada Publishing, 1997. ISBN 80-7169-454-2.
- [36] ŠEBO, J. – MACEJÁK, Š. *Záujmové organizácie a lobing*. Banská Bystrica: Ekonomická fakulta UMB, 2008. ISBN 978-80-8083-653-5.
- [37] ŠPALEK, J. *Veřejné statky. Teorie a experiment*. 1. vydanie. Praha: H.C. Beck, 2011. s. 204. ISBN 978-80-7400-353-0.
- [38] THURSTON, L. L. 1931. The indifference function. In *Journal of Social Psychology*, 1931, roč. 2, č., s. 139-167. ISSN 0022-4545.
- [39] TÓTHOVÁ, A., VIDLIČKOVÁ, Ľ. 2001. Komunikácia so zákazníkom a spôsoby jej efektívneho využívania v praxi. In: *Marketingový manažment a jeho efektívna aplikácia v systémoch spoločného stravovania. Zborník z konferencie*. Banská

Bystrica : Dom techniky ZSVTS Banská Bystrica, 2001, s. 86 - 90. ISBN 80-230-0163-9

- [40] WICKSELL, K. A new Principle of Just Taxation. In: *Classics in the Theory of Public Finance*. 3. vydanie. London: MacMillan & Co ltd., 1964.
- [41] WICKSELL, K. *Finanztheoretische Untersuchungen (Economics reprints)*. Britol: Thoemmes Kontinuum, 1994. s. 368. ISBN 18-550-615-70.

Kontaktní adresa

doc. Ing. Beáta Mikušová Meričková, PhD.

Katedra verejnej ekonomiky a regionálneho rozvoja,

Tajovského 10, 97590 Banská Bystrica, SR

E-mail: beata.merickova@umb.sk

Tel. číslo: +421 446 23 17

Received: 30. 10. 2012

Reviewed: 20. 01. 2013

Approved for publication: 14. 03. 2013