

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	ΑΡΧΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΤΑ Ι ΜΟΝΑΔΑ
A	70 μονάδες	20 δολάρια
B	80	25
Γ	50	10

Το κώδικος θέλει να μειώσει τη ρύπανση στις 120 μονάδες, και έτσι δίνει σε κάθε επιχείρηση 40 επιπλέον μονάδες εκπομπής ρύπων.

- α) Ποια επιχείρηση πωλεί άδεια εκπομπής ρύπων και πόσες πωλεί; Ποια επιχείρηση αγοράζει άδεια εκπομπής ρύπων και πόσες αγοράζει; Εξηγήστε, με λίγα λόγια, γιατί οι πωλητές και οι αγοραστές άδειών εκπομπής ρύπων προχώρησαν πρόθυμα στην αγοραπωλησία αυτή. Ποιο είναι το συνολικό κόστος μείωσης της ρύπανσης στην κατάσταση αυτή;
- β) Πόσο υψηλότερο θα είναι το κόστος μείωσης της ρύπανσης αν δεν επιτρεπόταν η πώληση των άδειών εκπομπής ρύπων;



ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΓΑΘΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΚΤΗΤΟΙ ΦΥΣΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

ΕΝΑ ΠΑΝΔΑΙΟ τραγουδι λέει ότι «τα καλύτερα πράγματα είναι τζάμπα». Δεν χρειάζεται να σκεφθεί κανείς πολύ για να ανακαλύψει αμέσως ένα μακρύ κατάλογο αγαθών που θα πρέπει να είχε στο ποταμιά, βουνά, παραλίες, λίμνες, ωκεανούς. Το κώδικος παρέρχει άλλα, όπως γήπεδα, εθνικούς δρυμους και παρελάσεις. Οι άνθρωποι δεν πηρούν όταν αποφασίζουν να απολάσσουν ένα από τα πιο πάνω αγαθά.

Τα ελεύθερα αγαθά αντιπροσωπεύουν μια ειδική πρόκληση για την οικονομική ανάλυση. Τα περισσότερο αγαθά στην οικονομία μας κατανέμονται σε αγορές, όπου οι αγοραστές πηρούνουν ό,τι αγοράζουν και οι πωλητές πηρούνονται για ό,τι πωλούν. Για τα αγαθά αυτά, οι τιμές είναι τα σήματα που καθοδηγούν τις αποφάσεις των αγοραστών και των πωλητών. Όταν, όμως, κάποια αγαθά προσφέρονται δωρεάν, αποτιάζουν οι δυνάμεις της αγοράς, που κατανέμουν συνήθως τους παραγωγικούς πόρους της οικονομίας μας.

Στο παρόν Κεφάλαιο θα εξετάσουμε τα προβλήματα που ανακύπτουν για αγαθά χωρίς τιμές αγοράς. Η ανάλυση θα γίνει φως σε μια από τις *Δέκα Αρχές της Οικονομικής* που παρουσιάσαμε στο Κεφάλαιο 1: Το κώδικος μισοί, μερικές φορές, να βελτιώσει τα αποτελέσματα που προκύπτουν μέσω των αγορών. Όταν ένα αγαθό δεν προσφέρεται σε κάποια τιμή, οι ιδιωτικές αγορές δεν μπορούν να εξασφαλίσουν ότι το αγαθό αυτό θα παραχθεί και θα καταναλωθεί στις κατάλληλες ποσότητες. Στις περιπτώσεις αυτές, η οικονομική πολιτική μπορεί να θεσπίσει την αποτυχία της αγοράς και να αυξήσει την οικονομική ευημερία.

ΣΕ ΤΟ ΤΟ ΚΕΡΑ

θα μάθου είναι τα η στικά γνωλ των δημ αγαθών κ κοινόκτητ οικών π

θα διερε με γιατ οι κές αγορ μπορούν ι παρουν δι αγαθ

θα δούμε η ανα κόστους-ο των δημ αγαθών και ανα και δια

θα διερε με γιατ θρωποι ε να χρησιμ όσο η τους κονώ φυσικούς

θα εξετά μερικούς τους σήμα κοινόκτητο οικών π της οίκου μας

θα εξετά μερικά θ σημαντικά οια αγαθά οικονομία

□ □ ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΙΛΗ ΛΓΑΘΩΝ

ΠΟΣΟ *καλά* λειτουργούν οι αγορές προσφέροντας τα αγαθά που θέλουν οι καταναλωτές; Η απάντηση στο ερώτημα αυτό εξαρτάται από το εξεταζόμενο αγαθό. Όπως είδαμε στο Κεφάλαιο 7, μπορούμε να υπολογίσουμε ότι η αγορά είναι ικανή να προσφέρει την αποτελεσματική ποσότητα *παγωτών-χωνάκι*. Η τιμή του παγωτού-χωνάκι προσομοιάζεται για να εξισορροπήσει την προσφορά και τη ζήτηση, και έτσι η ισορροπία μεγιστοποιεί το άθροισμα των πλεονασμάτων των παραγωγών και των καταναλωτών. Ωστόσο, όπως είδαμε στο Κεφάλαιο 10, δεν μπορούμε να στηλιχτούμε στην αγορά για να εμποδίσουμε τους βιομήχανους να γυπαίνουν τον *αέρα* που αναπνέουμε: οι αγοραστές και οι πωλητές στην αγορά συνήθως δεν λαμβάνουν υπόψη τους τις εξωτερικές επιπτώσεις των αποφάσεών τους. Έτσι, οι αγορές λειτουργούν *καλά* όταν το αγαθό είναι το «παγωτό-χωνάκι», αλλά δεν λειτουργούν *καλά* όταν το αγαθό είναι ο *καθαρός αέρας*.

Όταν σκεφτόμαστε διάφορα αγαθά που είναι διαθέσιμα στην οικονομία, είναι χρήσιμο να τα ομαδοποιούμε σύμφωνα με δύο χαρακτηριστικά:

- > Είναι το αγαθό αυτό **αποκλειστικής χρήσης** (excludable); Δηλαδή, είναι δυνατόν να αποκλείσουμε από την κατανάλωση του ορισμένου ανθρώπου;
- > Είναι το αγαθό αυτό **ανταγωνιστικό στην κατανάλωση** (rival); Δηλαδή, η χρησιμοποίηση του αγαθού αυτού από ένα άτομο, μειώνει τη δυνατότητα χρήσης και ευχαρίστησης που δίνει το συγκεκριμένο αγαθό σε ένα άλλο άτομο;

Χρησιμοποιώντας αυτά τα δύο χαρακτηριστικά, το Σχήμα 11.1 διααιτεί τα αγαθά σε τέσσερις κατηγορίες:

1. Τα ιδιωτικά αγαθά (private goods) έχουν και τις δύο ιδιότητες: υπάγχει ο' αυτά και δυνατότητα αποκλεισμού και είναι ανταγωνιστικά στην κατανάλωση. Ας δούμε τι συμβαίνει με το παγωτό-χωνάκι. Ένα παγωτό-χωνάκι είναι αποκλειστικής χρήσης, επειδή είναι δυνατόν να μην επιτραπεί σε κάποιον να το κατανάλωσε – απλώς δεν δίνεται στο συγκεκριμένο άτομο. Ένα παγωτό-χωνάκι είναι, επίσης, ανταγωνιστικό στην κατανάλωση, επειδή όταν ένας άνθρωπος τρώει ένα παγωτό-χωνάκι *καμείς άλλος* δεν μπορεί να φάει το ίδιο παγωτό-χωνάκι. Τα περισσότερα αγαθά στην οικονομία είναι ιδιωτικά αγαθά, όπως τα παγωτό-χωνάκι. Όταν αναλύσαμε την προσφορά και τη ζήτηση στα Κεφάλαια 4, 5 και 6, και την αποτελεσματικότητα των αγορών στα Κεφάλαια 7, 8 και 9, υποθέταμε σωτηγά ότι τα αγαθά είναι και αποκλειστικής χρήσης και ανταγωνιστικά στην κατανάλωση.

11ο: ΔΗΜΟΣΙΑ ΛΓΑΘΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΚΤΗΤΟΙ ΦΥΣΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

		Ανταγωνιστικότητα στην κατανάλωση:	
		Ναι	Όχι
Αποκλειστική χρήση:	Ναι	<i>Ιδιωτικά αγαθά</i> <ul style="list-style-type: none"> • Παγωτό «χωνάκι» • Ρούχα • Μποτολασπιμένονι δρόμοι με διόδια 	<i>Φυσικά μονοπωλάκια</i> <ul style="list-style-type: none"> • Πόσσοτασία από φωτιά • Κλωδικακή τηλεόραση • Μη μποτολασπιμένονι δρόμοι με διόδια
	Όχι	<i>Κοινόκτητοι φυσικοί πόδοι</i> <ul style="list-style-type: none"> • Ψάδια στον ωκεανό • Το περιβάλλον • Μποτολασπιμένονι δρόμοι χωρίς διόδια 	<i>Δημόσια αγαθά</i> <ul style="list-style-type: none"> • Εθνική άμυνα • Γνώση • Μη μποτολασπιμένονι δρόμοι χωρίς διόδια

⇒ Τα αγαθά μπορούν να ομοδοποιηθούν σε τέσσερις κατηγορίες σύμφωνα με δύο εξωτημάτα: (1) Χαδακτηρίετα το αγαθό από αποκλειστική χρήση; Δηλαδή, μπορούν να αποκλεισθούν ορισμένοι άνθρωποι από τη χρήση του; (2) Είναι το αγαθό ανταγωνιστικό στην κατανάλωση; Δηλαδή, ένα άτομο που χρησιμοποιεί το αγαθό μειώνει τη χρήση του από άλλους; Στον Πίνακα δίδονται παραδείγματα αγαθών καθειμάς από αυτές τις τέσσερις κατηγορίες.

2. Τα δημόσια αγαθά (public goods) δεν έχουν καμία από τις δύο αυτές ιδιότητες: ούτε αποκλειστικής χρήσης είναι ούτε ανταγωνιστικά στην κατανάλωση είναι. Δηλαδή, οι άνθρωποι δεν μπορούν να αποκλείσουν κανέναν από τη χρήση ενός δημόσιου αγαθού, ενώ η απόλαυση που αποκομίζει ένα άτομο από τη χρήση δημόσιου αγαθού δεν περιορίζει καθόλου την απόλαυση που μπορεί να αποκομίζει κάθε άλλο άτομο. Η εθνική άμυνα, π.χ., είναι δημόσιο αγαθό. Όταν οι εθνικές ενότητες δυνάμεις προστάτευουν αποτελεσματικά τη χώρα από τους εχθρούς της, είναι αδύνατον να αποκλειστεί κάποιος πολίτης από τα οφέλη αυτής της εθνικής άμυνας. Επιτέλέον, όταν ένα άτομο απολαμβάνει τα οφέλη της εθνικής άμυνας, δεν μειώνει καθόλου την απόλαυση που απολαμβάνουν τα άλλα άτομα.

3. Οι κοινόκτητοι πόδοι (common resources) είναι ανταγωνιστικοί στην κατανάλωση, αλλά εμφανίζονν αδυναμία αποκλεισμού. Τα ψάδια στους ωκεανούς, π.χ., είναι ανταγωνιστικό αγαθό: Όταν ένας αλιεύει μια ποσότητα ψαδιών, αυτά που απομένουν για τον επόμενο αλιέα είναι λιγότερα. Ωστόσο, τα ψάδια αυτά είναι αγαθά που εμφανίζονν

ΣΧΗΜΑ 11.1
Τέσσερις τύποι αγαθών

Δημόσια αγαθά που αποκλεισθούν ούτε είναι ιδιωτικά στην κατανάλωση

κοινόκτητοι φυσικοί πόδοι που ανταγωνιστικά στην κατανάλωση

αδυναμία αποκλεισμού, επειδή είναι αδύνατον να ζητηθεί κάποια τιμή από τον ψαρά για τα ψάρια που πιάνει.

4. Όταν ένα αγαθό είναι αποκλειστικό στη χρήση, αλλά όχι ανταγωνιστικό στην κατανώδωση, λέγεται ότι για το συγκεκριμένο αγαθό υπάγχει φυσικό μονοπώλιο (natural monopoly). Ας δούμε, π.χ., την προστασία από φωτιά σε μια κομμόπολη. Είναι προφανώς εύκολο να αποκλειστούν κάποια άτομα από την απόλαυση του συγκεκριμένου αγαθού: η πυροσβεστική υπηρεσία μπορεί, απλά, να αφήσει το σπίτι σας να καεί. Ωστόσο, η προστασία από τη φωτιά δεν είναι ανταγωνιστική. Τις περισσότερες ώρες της ημέρας, οι πυροσβέστες κάθονται τεμνήμεντας πότε θα ξεσπάσει κάποια πυρκαγιά για να στείλουν να τη σβήσουν. Έτσι, η προστασία ενός ακόμη σπιτιού είναι ατίθαιο να μειώσει την προστασία που παρέχει η πυροσβεστική υπηρεσία στα υπόλοιπα σπίτια. Με άλλα λόγια, από τη στιγμή που η κομμόπολη πληρώνει για να έχει πυροσβεστική υπηρεσία, το πρόσθετο κόστος της προστασίας ενός επιπλέον σπιτιού είναι πολύ μικρό. Στο Κεφάλαιο 15 θα εξετάσουμε τα φυσικά μονοπώλια.

Στο παρόν Κεφάλαιο θα εξετάσουμε αγαθά που εμφανίζουν αδυναμία αποκλεισμού από την κατανώδωση ή τη χρήση τους και, επομένως, είναι διαθέσιμα σε όλους χωρίς καμιά επιβάρυνση: πρόκειται για τα δημόσια αγαθά και τους κοινόκτητους πόρους. Όπως θα δούμε, το θέμα αυτό συνδέεται στενά με τη μελέτη των εξωτερικότητων. Τόσο για τα δημόσια αγαθά όσο και για τους κοινόκτητους πόρους, προκύπτουν εξωτερικότητες, επειδή κάτι που έχει αξία δεν διατίθεται σε κάποια τιμή. Αν ένα άτομο αποφασίσει να προσφέρει ένα δημόσιο αγαθό, όπως π.χ. είναι η εθνική άμυνα, τα άλλα άτομα θα ήταν σε πολύ καλύτερη θέση, αν και δεν θα μπορούσε κανείς να απαιτήσει από αυτούς να πληρώσουν κάτι για το όφελος αυτό. Ομοίως, όταν ένα άτομο αποσπά κάτι από έναν κοινόκτητο πόρο, όπως π.χ. ψάρια από τον ωκεανό, οι άλλοι άνθρωποι χάνουν κάτι χωρίς να αποζημιώνονται για την απώλεια αυτή. Εξαιτίας αυτών των εξωτερικών επιπτώσεων, οι ιδιωτικές αποφάσεις σχετικά με την κατανώδωση και την παραγωγή, μπορούν να οδηγήσουν σε αναποτελεσματική κατανομή των παραγωγικών πόρων – και γι' αυτό, το κράτος έχει τη δυνατότητα, με τις ρυθμιστικές παρεμβάσεις του, να αυξήσει την οικονομική ευημερία.

▷ ΕΡΩΤΗΜΑ: Ορίστε τα δημόσια αγαθά και τους κοινόκτητους πόρους και δώστε ένα παράδειγμα για καθένα από αυτά.

ΓΙΑ ΝΑ κατανοήσουμε σε τι διαφέρουν τα δημόσια αγαθά από τα άλλα αγαθά και ποια προβλήματα θέτουν στην πράξη, ας δούμε ένα παράδειγμα: ένα θέμα με πυροτεχνήματα. Το αγαθό δεν είναι αποκλειστικής χρήσης, επειδή είναι αδύνατον να εμποδίσουμε κάποιον να παρακολουθήσει τα πυροτεχνήματα και δεν είναι ανταγωνιστικό στη χρήση του, επειδή η απόλαυση του θεάματος αυτού ένα άτομο δεν εμποδίζει κανένα να απολαύσει και αυτός εξίσου το ίδιο θέμα.

ΣΤΟΥΣ κατοίκους της Σμόλταουν των ΗΠΑ αρέσει να παρακολουθούν τα πυροτεχνήματα την Ημέρα της Ανεξαρτησίας (4 Ιουλίου). Καθένας από τους 500 κατοίκους της κομμόπολης αποδίδει αξία 10 δολαρίων στην ικανοποίηση που αποκομίζει από την παρακολούθηση του θεάματος. Το κόστος της εκδήλωσης ανέρχεται σε 1.000 δολάρια. Επειδή το όφελος των 5.000 δολαρίων είναι υψηλότερο από τα 1.000 δολάρια του κόστους, είναι ασφαλώς αποτελεσματικό οι κάτοικοι της Σμόλταουν να απολαύσουν το θέμα των βεγγαλικών την Ημέρα της Ανεξαρτησίας.

Θα μπορούσε η αγορά να δώσει αυτή την αποτελεσματική λύση; Πιθανότατα όχι. Ας υποθέσουμε ότι η Έλενα, μια επιχειρηματίας της Σμόλταουν, αποφασίζει να οργανώσει ένα θέμα με πυροτεχνήματα. Η Έλενα θα συναντούσε ασφαλώς μεγάλες δυσκολίες στην προσπάθειά της να πωληθεί εισιτήρια για την παρακολούθηση του θεάματος, επειδή οι πιθανοί τεράστιες θα ανταμείβονταν αμέσως ότι μπορούν να παρακολουθήσουν τα πυροτεχνήματα ακόμη και χωρίς να αγοράσουν εισιτήριο. Δεν υπάρχει τρόπος να αποκλειστούν κάποιοι από την απόλαυση του θεάματος των βεγγαλικών, και γι' αυτό οι άνθρωποι έχουν κίνητρο να απολαύσουν τζάμπα το θέμα. **Τζαμπάρης** (free rider) είναι ένα άτομο που αποκομίζει όφελος από ένα αγαθό αποφεύγοντας να πληρώσει γι' αυτό.

Ένας τρόπος να δούμε αυτή την αποτυχία της αγοράς, είναι να θεωρήσουμε ότι προκύπτει εξαιτίας μιας εξωτερικότητας. Αν η Έλενα οργανώσει πάλι για το θέμα των πυροτεχνημάτων, θα προσφέρει εξωτερικό όφελος σε εκείνους που θα παρακολουθήσουν τα βεγγαλικά χωρίς να έχουν πληρώσει το αντίτιμο. Όταν η Έλενα αποφάσισε να οργανώσει το θέμα, αγνοούσε αυτά τα εξωτερικά οφέλη. Παρά το γεγονός, λοιπόν, ότι η εκδήλωση με τα βεγγαλικά είναι κοινωνικά επιθυμητή, δεν μπορεί να είναι ιδιωτικά επικερδής. Το αποτέλεσμα θα είναι να πιάει η Έλενα την κοινωνικά αναποτελεσματική απόφαση να μην οργανώσει την εκδήλωση με τα βεγγαλικά.

Μολοντί η ιδιωτική αγορά δεν κατορθώνει να προσφέρει το θέμα με τα πυροτεχνήματα που ζητούν οι κάτοικοι της Σμόλταουν, η λύση στο

ΔΗΜΟΣΙΑ Α

▼ ▼
ΤΟ ΠΡΩΒΗΝ
ΤΟΥ «ΤΖΑΜΠΙ,

«τζαμπάρης»
άτομο που απο
ζει όφελος από
αγαθό, αλλά αν
φέρνει να πληρ
σει γι' αυτό

πρόβλημα της Σιδρότσουαν είναι προφανής: οι δημοτικές αρχές της μικρής πόλης θα πρέπει να αναλάβουν τη χρηματοδότηση της γιορτής που είναι αμφιλεγμένη στην Ημέρα της Ανεξαρτησίας. Το δημοτικό συμβούλιο μπορεί να φορολογήσει κάθε δημότη με 2 δολάρια και να συγκεντρώσει το ποσό των 1.000 δολαρίων. Με το ποσό αυτό μπορεί να προσλάβει ως δημοτική υπάλληλο την Έλενα και να της αναθέσει την οργάνωση της γιορτής. Όλοι οι δημότες της Σιδρότσουαν θα έχουν όφελος 8 δολαρίων - διότι κάθοντας τους αποδίδει αξία 10 δολαρίων στο θέαμα των πυροτεχνημάτων, ενώ του κοστίζει μόνο 2 δολάρια. Η Έλενα, εργαζόμενη ως δημοτικός υπάλληλος, μπορεί να βοηθήσει τη Σιδρότσουαν να φτάσει σε μια λήση που ικανοποιεί τη συνθήκη της αποτελεσματικότητας - κάτι που δεν μπορούσε να επιτύχει ως επιχειρηματίας.

Η ιστορία της Σιδρότσουαν μοιάζει αρκετά σχηματική, αλλά δεν παύει να είναι γεωλογοτική. Στην πραγματικότητα, πολλές δημοτικές αρχές στις Ηνωμένες Πολιτείες πληρώνουν για τα πυροτεχνήματα της Ημέρας της Ανεξαρτησίας. Επιπλέον, η ιστορία αυτή μας επιτρέπει να συναγάγουμε ένα γενικό συμπέρασμα για τα δημόσια αγαθά: Επειδή τα δημόσια αγαθά εμφανίζουν αδυναμία αποκλεισισμού, το πρόβλημα του τζαμαρτζή δεν επιτρέπει στην ιδιωτική αγορά να τα προσφέρει. Το κράτος, όμως, μπορεί να θεσπίσει το πρόβλημα. Αν το κράτος αποφασίσει ότι το συνολικό όφελος υπερβαίνει το συνολικό κόστος, μπορεί να προσφέρει το δημόσιο αγαθό και να καλύψει το κόστος του από τα φορολογικά έσοδα - και έτσι να βελτιώσει τη θέση όλων.

▼ ▼ ΜΕΡΙΚΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΜΟΣΙΑ ΑΓΑΘΑ

▼ **ΥΠΑΡΧΟΥΝ** πολλά παραδείγματα δημοσίων αγαθών. Εδώ θα εξετάσουμε με τρία από τα πιο σημαντικά.

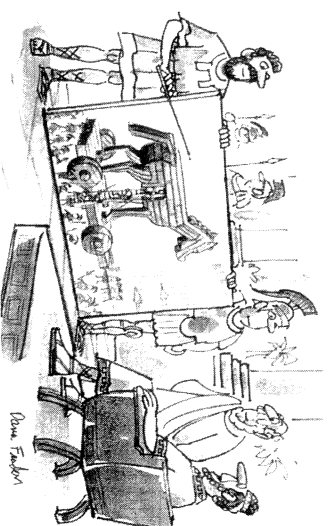
▼ **Εθνική Άμυνα.** Η άμυνα της χώρας από ξένες επιβουλές, είναι ένα κλασικό παράδειγμα δημόσιου αγαθού. Ταυτόχρονα, όμως, είναι και ένα από τα πιο δαπανηρά. Το 1995, ο ομοσπονδιακός προϋπολογισμός των ΗΠΑ δαπάνησε ένα σύνολο 272 δισ. δολαρίων για την εθνική άμυνα της χώρας ή περίπου 1.035 δολάρια κατά κεφαλήν. Φυσικά, υπάρχουν διαφορές σχετικά με το αν οι αμυντικές δαπάνες είναι μικρές ή μεγάλες, αλλά δεν υπάρχει σχεδόν κανένας που να αρνείται ότι κάποιες δαπάνες για την εθνική άμυνα είναι απολύτως αναγκαίες. Ακόμη και οι οικονομολόγοι που υποστηρίζουν την ανάγκη ενός μικρού δημοσίου τομέα, συμφωνούν ότι οι αμυντικές δαπάνες είναι ένα δημόσιο αγαθό που το κράτος οφείλει να προσφέρει στους πολίτες του.

▼ **Βασική Έρευνα.** Η δημοσιότητα της γνώσης είναι δημόσιο αγαθό. Αν

ένος μαθηματικός αποδείξει ένα νέο θεώρημα, το θεώρημα εισέχεται στη γενική δεξαμενή γνώσεων της ανθρωπότητας την οποία μπορούμε όλοι μας να χρησιμοποιήσουμε χωρίς καμιά επιβάρυνση. Επειδή, λοιπόν, η γνώση είναι δημόσιο αγαθό, οι κερδοσκοπικές επιχειρήσεις έχουν την τάση να εκμεταλλεύονται τζάμπα τη γνώση που δημιουργούν άλλοι, με αποτέλεσμα να διατίθενται ελάχιστα νέοι πόροι στη δημιουργία γνώσης. Αποτιμώντας την κατάλληλη πολιτική για τη δημιουργία γνώσης, είναι σημαντικό να διακρίνουμε τη γενική γνώση από την ειδική, τεχνολογική γνώση. Η ειδική τεχνολογική γνώση, όπως η εφεύρεση μιας καλύτερης μετριάδας, μπορεί να κατοχυρωθεί με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας. Ο εφευρέτης αποκομίζει έτσι μεγάλο μέρος από το όφελος της εφεύρεσής του, όχι όμως όλο το όφελος. Αντίθετα, ένας μαθηματικός δεν μπορεί να κατοχυρώσει με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας ένα θεώρημα: μια τόσο γενική γνώση είναι στη διάθεση όλων χωρίς καμιά επιβάρυνση. Με άλλα λόγια, το σύστημα ευρεσιτεχνιών επιτρέπει την εφαρμογή της αρχής του αποκλεισμού στην ειδική, τεχνολογική γνώση, ενώ η γενική γνώση εμφανίζει αδυναμία αποκλεισισμού.

Το κράτος προσπαθεί να προσφέρει το δημόσιο αγαθό της γενικής γνώσης με διάφορους τρόπους. Κρατικές υπηρεσίες, όπως τα Εθνικά Ινστιτούτα Υγείας και το Εθνικό Ίδρυμα Επιστημών, επιδοτούν τη βασική έρευνα στην ιατρική, τα μαθηματικά, τη φυσική, τη χημεία, τη βιολογία, ακόμη και στα οικονομικά. Οργανισμοί άνθρωποι δικαιολογούν τη χρηματοδότηση από το κράτος του προγράμματος για την έρευνα του διαστημώματος, με το επιχείρημα ότι προσφέρει στη δεξαμενή των κοινών γνώσεών μας. Ασφάλως, πολλά ιδιωτικά αγαθά, μεταξύ των οποίων τα αλεξιόφαιρα γυαλιά, χρησιμοποιούν υλικά που αναπτύχθηκαν για πρώτη φορά από επιστήμονες και μηχανικούς που σχεδίασαν την πρώτη προσεδάφιση του ανθρώπου στη Σελήνη. Ο καθορισμός του κατάλληλου επιπέδου κρατικής υποστήριξης, για τα εγχειρήματα αυτά, είναι δύσκολος,

11ο: ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΓΑΘΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΚΗΤΗΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΟΡΟΙ



Dave Coverly

«Μου αρέσει η ιδέα αν μπορούμε να το κάνουμε χωρίς νέους φόρους.»

επειδή τα οφέλη είναι δύσκολο να μετρηθούν. Επιπλέον, τα μέλη του Κογκρέσου που αποφασίζουν για τη διάθεση των κονδυλίων του ομοσπονδιακού προϋπολογισμού που πηγαίνουν στην έρευνα δεν έχουν επαρκείς επιστημονικές γνώσεις και, επομένως, δεν είναι οι πιο κατάλληλοι άνθρωποι για να κρίνουν ποιες ερευνητικές προοπτικές θα αποδώσουν τα μεγαλύτερα οφέλη.

5.1 Προγράμματα για την Καταπολέμηση της Φτώχειας. Πολλά κράτη-κρά προγράμματα έχουν θεθεί σε εφαρμογή με σκοπό να βοηθήσουν τους φτωχούς. Το πρόγραμμα Βοήθειας προς Οικογένειες με Προστυεμένα Παιδιά (γνωστό ως AFDC, από τα αρχικά: Aid to Families with Dependent Children), που ονομάζεται συχνά απλά ως «πρόνοια», δίνει ένα μικρό βοήθημα σε οικογένειες που είναι πτωχά λόγω «πρόνοιας». Το πρόγραμμα Χορήγησης Κουπονίων Τροφίμων (Food Stamp program) μειώνει το κόστος διατροφής σε οικογένειες χαμηλού εισοδήματος. Τα προγράμματα αυτά χρηματοδοτούνται με φόρους που πληρώνουν οι κοινότητες υψηλότερων εισοδηματικών τάξεων.

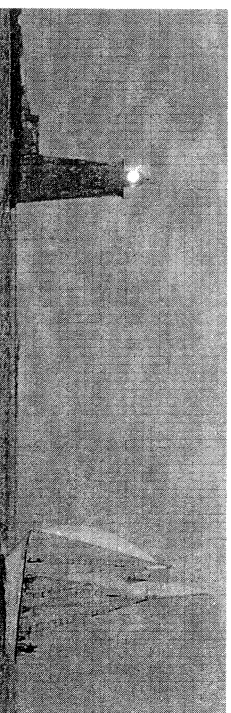
Οι οικονομολόγοι διαφωνούν μεταξύ τους για το ρόλο που θα έπρεπε να παίξει το κράτος στην καταπολέμηση της φτώχειας. Μόλοντι θα εξετάσουμε το θέμα αυτό πληρέστερα στο Κεφάλαιο 20, εδώ θα αρκιστούμε σε ένα ομιλητικό επιχείρημα: Οι υποστηρικτές των προγραμμάτων κατά της φτώχειας θεωρούν ότι η καταπολέμηση της φτώχειας είναι ένα δημοφιλές αγαθό.

As υποθέσουμε ότι όλοι προτιμούν να ζουν σε μια κοινωνία χωρίς φτώχεια. Ακόμη και αν η προτίμηση αυτή έχει ευδιάκριτη κοινωνική βάση, η καταπολέμηση της φτώχειας δεν είναι «αγαθό» που μπορεί να το προσφέρει η ιδιωτική οικονομία. Κανένα άτομο δεν θα μπορούσε μόνο του να εξάλειψει τη φτώχεια, επειδή το πρόβλημα είναι πολύ μεγάλο. Επιπλέον, η ιδιωτική φιλανθρωπία είναι δύσκολο να λύσει το πρόβλημα: *Εκείνη που δεν προσφέρει στα φιλανθρωπικά ιδρύματα, επωφεληνται τζάμπα από τη γενναιοδωρία εκείνων που προσφέρουν.* Στην περίπτωση αυτή, η φορολόγηση των πλουσίων για να βελτιωθούν οι συνθήκες ζωής των φτωχών, μπορεί να βελτιώσει τη θέση όλων. Ο φτωχός είναι τότε σε καλύτερη θέση, επειδή απολαμβάνει ένα υψηλότερο βιοτικό επίπεδο, και εκείνοι που πληρώνουν φόρους ζουν σε μια κοινωνία με λιγότερη φτώχεια.

Ορισμένα αγαθά έχουν «ασταθή» χαρακτήρα και, ανάλογα με τις συνθήκες, είναι άλλοτε ιδιωτικά και άλλοτε δημόσια αγαθά. Ένα θέμα με ποδοτεχνήματα π.χ., είναι δημόσιο αγαθό όταν οργανώνεται από τις δημοτικές αρχές μιας πόλης με πολλούς κατοίκους. Ωστόσο, όταν το ίδιο θέμα με βενζινοκίνητα παρομοιάζεται σε ένα ιδιωτικό, ηνυαγωγικό πάγκο, όπως ο *Κόσμος του Γουόλτ Ντιζνεί*, είναι μάλλον ιδιωτικό αγαθό, επειδή οι επισκέπτες που απολαμβάνουν το θέμα έχουν πληρωθεί εισιτήρια.

Ένα άλλο παράδειγμα είναι οι φάγοι. Οι οικονομολόγοι χρησιμοποιούν από πολλά χρόνια τους φάγους ως ένα παράδειγμα δημόσιου αγαθού. Οι φάγοι χρησιμοποιούνται για να επιστηματοποιηθούν συγκεκριμένες θέσεις, ώστε τα διερχόμενα πλοία να μπορούν να αποφύγουν επικίνδυνα νερά. Στο όφελος που προσφέρουν οι φάγοι στους πλοίαρχους των διερχόμενων πλοίων δεν μπορεί να εφραμιστεί η αξία του αποκλεισμού, ενώ η χρήση τους από ορισμένα πλοία δεν μειώνει καθόλου τη χρησιμότητά τους σε άλλα πλοία. Έτσι, κάθε πλοίαρχος έχει κίνητρο να είναι «τζαιματζής», χρησιμοποιώντας το φάγο χωρίς να πληρώνει για την υπηρεσία που του προσφέρει. Εξαιτίας αυτού του προβλήματος του «τζαιματζής», οι ιδιωτικές αγορές απτυγχάνουν συνήθως να προσφέρουν τους φάγους που χρειάζονται οι καπετάνιοι των πλοίων. Έτσι, οι περισσότεροι φάγοι σήμερα λειτουργούν με ευθύνη του κράτους.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, όμως, ο φάγος μπορεί να αποκτά χαρακτηριστικά ιδιωτικού αγαθού. Στις αρχές της Αγγλίας, κατά το 19ο αιώνα, ορισμένοι φάγοι ανήκαν σε ιδιώτες οι οποίοι είχαν και την ευθύνη για τη λειτουργία τους. Ο ιδιοκτήτης ενός φάγου δεν προστάθουσε να χρεώσει με κάποια τιμή τον καπετάνιο του πλοίου για την υπηρεσία που του προσέφερε, αλλά χρέωνε τον ιδιοκτήτη του κοντινότερου λιμανιού. Αν ο ιδιοκτήτης του λιμανιού δεν πληρωνε, τότε ο ιδιοκτήτης του φάγου έβρινε το φάγο του και τα πλοία απέφευγαν το λιμάνι.



Η χρησιμοποίηση του φάγου είναι ελεύθερη στους ιδιοκτήτες πλοίων. Το γεγονός αυτό καθιστά το φάγο δημόσιο αγαθό.

ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ:
Είναι Δημοσ
Αγαθό οι Φε

Όταν αποφασίζεις κανείς αν κάτι είναι δημόσιο αγαθό ή όχι, πρέπει να προσδιορίσει τον αριθμό εκείνων που ωφελούνται καθώς και το αν υπάρχει δυνατότητα να αποκαταστήσει από τη χρήση του συγκεκριμένου αγαθού αυτοί που ωφελούνται. Το πρόβλημα του «τζαματζίη» ανακύπτει όταν ο αριθμός εκείνων που ωφελούνται είναι μεγάλος και ο αποκαταστήσιμος κάποιων από αυτούς είναι αδύνατος. Αν ο φάρος ωφελεί πολλούς κατεργάτες πλοίων, τότε είναι δημόσιο αγαθό. Αν, όμως, ωφελεί κυρίως μόνο ένα πλοίο, τότε είναι μάλλον ιδιωτικό αγαθό.

▶▶ **Ο ΔΥΣΚΟΛΟ ΟΤΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΙΣ ΚΟΣΤΟΥΣ-ΟΦΕΛΟΥΣ**

Μέχρι τώρα είδαμε ότι το κέρτος προσφέρει δημόσια αγαθά επειδή η ιδιωτική αγορά δεν μπορεί να τα παράγει σε επαρκή ποσότητα. Ωστόσο, η απόφαση ότι το κέρτος πρέπει να παύσει το γόλο αυτό, είναι απλάως το πρώτο βήμα. Η κυβέρνηση της χώρας πρέπει να αποφασίσει ποια δημόσια αγαθά και σε ποιες ποσότητες θα πρέπει να τα προσφέρει το κέρτος τους πολίτες.

Ας υποθέσουμε ότι η κυβέρνηση εξετάζει ένα δημόσιο επενδυτικό πρόγραμμα, όπως η κατασκευή ενός αυτοκινητόδρομου. Για να κλείσει αν θα πρέπει να κατασκευάσει αυτόν τον αυτοκινητόδρομο, πρέπει να συγκρίνει τα συνολικά οφέλη όλων εκείνων που θα τον χρησιμοποιήσουν με το κόστος κατασκευής και συντήρησής του. Για να μπορούσε να λάβει τη σωστή απόφαση, το κέρτος πρέπει να αναθέσει σε οικονομολόγους να διεξαγάγουν μια έρευνα, που λέγεται **ανάληψη κόστους-οφέλους**, για να εκτιμήσουν το συνολικό κόστος και το συνολικό όφελος του επενδυτικού προγράμματος για την κοινωνία ως σύνολο.

Οι αναλυτές κόστους-οφέλους έχουν δύοκολο έργο. Επειδή ο αυτοκινητόδρομος θα είναι διαθέσιμος σε όλους δωρεάν, δεν υπάρχει κάποια τιμή για να εκτιμηθεί η αξία του αυτοκινητόδρομου. Το να ερωτηθούν οι πολίτες ποσο αποτιμούν την αξία του σχεδιαζόμενου αυτοκινητόδρομου δεν είναι αξιόπιστη μέθοδος. Πρώτον, είναι δύσκολο να προσδιορίσει κανείς ποσοτικά τα οφέλη χρησιμοποίησης τις απαντήσεις του ερωτηματολογίου. Δεύτερον, οι ερωτώμενοι μπορεί να μην έχουν κίνητρο να απαντήσουν με ειλικρίνεια. Εκείνοι που θα χρησιμοποιούν τον αυτοκινητόδρομο έχουν λόγο να θέλουν την κατασκευή του, και θα εξοργώσουν το όφελος που αποκομίζουν για να πραγματοποιηθεί το έργο. Αντίθετα, εκείνοι που θα πληρούν από την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου, έχουν λόγο να εξοργώσουν το κόστος του για να αποτρέψουν την κατασκευή του.

Η αποτελεσματική παραγωγή, επιπλέον, ενός δημόσιου αγαθού είναι

να, από τη φύση της, πιο δύσκολο έργο από την αποτελεσματική παραγωγή των ιδιωτικών αγαθών. Τα ιδιωτικά αγαθά προσφέρονται στην αγορά. Οι αγοραστές ενός ιδιωτικού αγαθού αποκαλύπτουν την αξία που αποδίδουν σε ένα αγαθό με την τιμή που είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν για να το αποκτήσουν. Αντίθετα, οι αναλυτές κόστους-οφέλους δεν παρατηρούν σημάδια τιμών όταν αξιολογούν αν θα πρέπει το κέρτος να προσφέρει ένα συγκεκριμένο δημόσιο αγαθό. Τα πορίσματά τους, επομένως, για το όφελος και το κόστος ενός δημόσιου επενδυτικού προγράμματος είναι, στην καλύτερη περίπτωση, μια χοντρική προσέγγιση.

Φανταστείτε ότι έχετε εκλεγεί δημοτικός σύμβουλος στην πόλη σας. Μια ημέρα σας επισκεπτεται ο μηχανολόγος του δήμου και σας κάνει την ακόλουθη πρόταση: Το δημοτικό συμβούλιο θα μπορούσε να αποφασίσει μια δαπάνη 10.000 δολαρίων για να εγκαταστήσει ένα φωτεινό σηματοδότη γύμνασης της κυκλοφορίας σε μια διασταύρωση, όπου τώρα υπάρχει μόνο το σήμα STOP. Το όφελος από το φωτεινό σηματοδότη είναι η αυξημένη ασφάλεια. Ο μηχανολόγος εκτιμά, στηρίζοντας σε συγκεκριμένα στοιχεία, ότι ο φωτεινός σηματοδότης θα μειώσει τον κίνδυνο ατυχήματος στη διάρκεια ζωής του φωτεινού σηματοδότη από 1,6 έως 1,1%. Θα έπρεπε ο δήμος να εγκρίνει αυτή τη δαπάνη για την εγκατάσταση ενός νέου φωτεινού σηματοδότη;

Για να απαντήσετε στο ερώτημα αυτό πρέπει να επιστρέψετε στην ανάληψη κόστους-οφέλους. Αλλά αμέσως βλέπετε ότι προσκομίζετε σε ένα εμπόδιο: Τα στοιχεία κόστους και οφέλους πρέπει να μετρωθούν με τις ίδιες μονάδες ώστε η σύγκρισή τους να έχει νόημα. Το κόστος μετριέται σε δολάρια, αλλά το όφελος—η πιθανότητα να σωθούν ανθρωπίνες ζωές—δεν μετριέται άμεσα σε χρηματικές μονάδες. Για να λάβετε, λοιπόν, απόφαση, πρέπει πρώτα να αποτιμήσετε σε χρήμα την αξία της ανθρωπίνης ζωής.

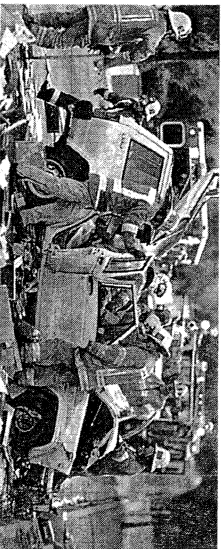
Στην αρχή, ίσως αισθάνεστε έτοιμος να συμπεράνετε ότι η ανθρωπίνη ζωή δεν αποτιμάται σε χρήμα. Στο κάτω κάτω δεν υπάρχει, πιθανότατα, χρηματικό ποσό με το οποίο θα συμφωνούσατε να ανταλλάξετε τη ζωή σας ή τη ζωή των αγαπημένων σας. Αυτό σημαίνει ότι η ανθρωπίνη ζωή έχει άπειρη χρηματική αξία.

Για τους σκοπούς όμως της ανάληψης κόστους-οφέλους, η απόφαση αυτή οδηγεί σε παρόμοια αποτελέσματα. Αν πραγματικά αποδοίκατε άπειρη αξία στην ανθρωπίνη ζωή, θα έπρεπε να έχουμε εγκαταστήσει φωτεινούς σηματοδότες σε κάθε γωνία. Ομοίως, θα έπρεπε να οδηγούμε μόνο μεγάλα αυτοκίνητα, που είναι εξοπλισμέ-

να με τα πιο προηγμένα χαρτακιριστικά ασφαλείας, και όχι μικρά αυτοκινητά, που έχουν λιγότερα χαρτακιριστικά ασφαλείας. Παρά ταύτα, δεν έχουμε εγκαταστήσει φωτεινούς σηματοδότες σε κάθε γωνία, ενώ πολλοί άνθρωποι εξακολουθούν να επλέγουν μικρά αυτοκινητά, χωρίς πλευθρικούς αερόσακους ή χωρίς σύστημα αντιμπλόκαρισματος των τροχών. Επομένως, τόσο στις δημόσιες όσο και στις ιδιωτικές αποβάσεις μας, υπάρχουν κάποιες στιγμές που είμαστε πρόθυμοι να διακινδυνεύσουμε τη ζωή μας για να εξοικονομήσουμε κάποιο χρηματικό ποσό.

Από τη στιγμή που θα αποδεχθούμε την ιδέα ότι η ζωή του ανθρώπου έχει πράγματι μια εξυπακουόμενη χρηματική αξία, πώς μπορούμε να προσδιορίσουμε ποια είναι η αξία αυτή; Μια μέθοδος, που χρησιμοποιείται μερικές φορές από τα δικαστήρια για να επιδικάσουν αποζημιώσεις σε αγνώστες για την πρόκληση ανώτατων θανάτων, είναι να εξετάσουμε το σύνολο του εισοδήματος που το άτομο αυτό θα κέρδιζε σε όλη τη διάρκεια της ζωής του αν δεν πέθαινε. Οι οικονομολόγοι επικρίνουν, συχνά, τη μέθοδο αυτή, διότι προκύπτει από αυτήν το αλλόκοτο συμπέρασμα ότι η ζωή ενός συντάξιούχου ή ενός ανήλικου να ερμηνεύεται ως έχει καμιά αξία.

Ένας καλύτερος τρόπος αποτίμησης της ανθρώπινης ζωής είναι να δούμε τους κινδύνους που οι άνθρωποι είναι διατεθειμένοι να αποδεχθούν και το ποσό που πρέπει να τους δοθεί για να τους αποδεχθούν τελικά. Ο κίνδυνος της θνησιμότητας διαφέρει, π.χ., από επιπλέον σε επιπλέον. Οι οικοδόμοι που χτίζουν μεγάλα κτίρια, λόγω κέρδη, κινδυνεύουν περισσότερο από τους υπάλληλους γραφείου. Συγκρίνοντας, λοιπόν, τους μισθούς των επικινδύνων με τα λιγότερο επικίνδυνα επαγγέλματα, και συνεκτιμώντας την εκπαίδευση, την πείρα και άλλους καθοριστικούς παράγοντες των μισθών, οι οικονομολόγοι μπορούν να πάρουν μια ιδέα σχετικά με το πόσο αποτιμούν οι άνθρωποι τη ζωή τους. Μελέτες που χρησιμοποιούν τη μέθοδο αυτή συμπέρασμα ότι η αξία της ανθρώπινης ζωής είναι περίπου 10 εκατομμύρια δολάρια.



Ο καθένας θα ήθελε να απορρίψει το σίδερο αυτό, αλλά με ποιο κόστος;

Μπορούμε τώρα να επιστρέψουμε στο αρχικό μας παράδειγμα και να απαντήσουμε στο μηχανολόγο του δήμου. Οι φωτεινοί σηματοδότες μειώνουν τον κίνδυνο των θανατηφόρων ατυχημάτων κατά 0,5%. Έτσι, το προσδοκώμενο όφελος από την εγκατάσταση φωτεινών σηματοδότη στη συγκεκριμένη διασταύρωση είναι 0,005 × 10 εκατομμύρια δολάρια, δηλαδή 50.000 δολάρια. Το όφελος, κατά την εκτίμηση αυτή, είναι πολύ μεγαλύτερο από το κόστος των 10.000 δολαρίων. Θα πρέπει, λοιπόν, να εγκρίνετε το προτεινόμενο επενδυτικό έργο.

➤ ΕΡΩΤΗΜΑ: Τι είναι το πρόβλημα του *τξάμπατξή*; ▶ Παιί το «πρόβλημα του τξάμπατξή» παθαίνει το κγάτος να προσφέρει τα δημόσια αγαθά. ▶ Πώς μπορεί το κγάτος να αποφασίσει αν θα πρέπει να προσφέρει ένα δημόσιο αγαθό;

ΣΤΟΥΣ κοινώνητρος πόδους, ότως και στα δημόσια αγαθά, δεν μπορεί να εφαρμοστεί η αρχή του αποκλεισμού: Προσφέρονται δωρεάν σε όποιον θέλει να τους χρησιμοποιήσει. Ωστόσο, οι κοινώνητροι πόδοι είναι ανταγωνιστοί στην κατανάλωση: Όταν ένα άτομο χρησιμοποιεί έναν κοινώνητρο πόδο μειώνει την ικανοποίηση που μπορούν να αποκομίσουν τα άλλα άτομα από τον πόδο αυτόν. Η ύπαρξη, λοιπόν, κοινώνητρον πόδων θέτει ένα νέο πρόβλημα. Από τη στιγμή που παρέρχεται ένα αγαθό, οι πολιτικοί πρέπει να σκεφθούν το πόσο πολύ χρησιμοποιείται το αγαθό αυτό. Το πρόβλημα αυτό κατανοείται καλύτερα με τη βοήθεια της κλασικής παραβολής που ονομάζεται *Τξάγνθία των Κοινώνητρον Πόδων* (Tragedy of the Commons).

ΑΣ ΔΟΥΜΕ τη ζωή σε μια μικρή μεσαιωνική κοινότητα. Από τις πολλές οικονομικές δραστηριότητες που διεξάγονται στην κοινότητα, μία από τις πιο σημαντικές είναι η εκτροφή προβάτων. Πολλές από τις οικογένειες της κοινότητας έχουν κοπάδια προβάτων και κερδίζουν τα προς το ζην πουλώντας μαλλιά, με το οποίο φυλάγνεται γούνα.

Καθώς αυξάνει η ιστορία μας, τα πρόβατα τον περισσότερο χρόνο βόσκουν στα λιβάδια γύρω από την κοινότητα, που λέγεται Ίδουν Κόμον. Καμιά οικογένεια δεν έχει δική της γη. Αντίθετα, οι κάτοικοι της πόλης κατέχουν όλα τα γύρω εδάφη από κοινού, και έχουν φυσικά το δικαίωμα να βόσκουν στη γη αυτή τα πρόβατά τους. Η συλλογική ιδιοκτησία λειτουργεί και αποδίδει καλά, επειδή η γη είναι άφθονη. Όσο όλοι μπορούν

ΚΟΙΝΟΚΤΗ
ΠΟΡΟΙ

Τραγωδία Κοινώνητρον Πόδων παραβολή 1
είναι γιατί οι
τοί φυσικοί
χρησιμοποιοί
μίσσαστο 1
είναι επιθυ
τη σκτιά 1
κωνίας us

▼ ▼
Η ΤΡΑΓΩΔΙΑ
ΚΟΙΝΟΚΤΗ
ΠΟΡΩΝ

να έχουν τους καλύτες βοσκοτόπους που θέλουν, τα λιβάδια της Τάουν Κόμον δεν είναι «ανταγωνιστικά αγαθά», και οι κάτοικοι της κομιοπόλης μπορούν να βόσκουν τα πρόβατά τους ελεύθερα χωρίς να δημιουργείται κανένα πρόβλημα. Όλοι στην κομιοπόλη είναι ευτυχείς.

Καθώς, όμως, περνούν τα χρόνια, ο πληθυσμός της κομιοπόλης αυξάνει, ενώ παράλληλα μεγαλώνουν και πληθαίνουν τα κοπάδια των προβάτων στην Τάουν Κόμον. Καθώς, λοιπόν, ο αριθμός των προβάτων αυξάνεται και η έκταση της γης μένει σταθερή, οι βοσκοτόποι αρχίζουν να χάνουν την ικανότητά τους να αναγεννηθούν. Τελικά, η εκμετάλλευση της γης είναι τόσο εντατική ώστε να μετατρέπεται σε χέρσα. Χωρίς βοσκότοπους, η κτηνοτροφία είναι αδύνατη στην Τάουν Κόμον, και μια κομιοπόλη που πεινι από λίγα χρόνια είχε ανθούσα κτηνοτροφία, εξαφανίζεται. Πολλές οικογένειες χάνουν τον τρόπο με τον οποίο έβγαζαν τα προς το ζην.

Τι προκάλυψε αυτή την τραγωδία; Γιατί οι κτηνοτρόφοι επέτρεψαν να αυξηθεί τόσο πολύ ο πληθυσμός των κοπαδιών με αποτέλεσμα την καταστροφή της Τάουν Κόμον; Ο λόγος είναι ότι διαφέρον τα κοινωνικά και ιδιοτικά κίνητρα. Η ατροφική της κατάστροφής των βοσκοτόπων εξαιτάται από τη συλλογική δράση των κτηνοτρόφων. Αν οι βοσκοί μπορούσαν να δράσουν από κοινού, θα μείωναν τον πληθυσμό των προβάτων στο μέγεθος που θα μπορούσε να συστηρίσει την Τάουν Κόμον. Ωστόσο, καμιά οικογένεια μόνη της δεν είχε κίνητρο να μειώσει τον αριθμό των δικών της προβάτων, επειδή κάθε μεμονωμένο κοπάδι αντιπροσώπευε ένα μικρό μόνο μέρος του προβλήματος.

Ουσιαστικά, η τραγωδία των Κοινόκτητων Πόγων προκύπτει εξαιτίας μιας εξωτερικότητας. Όταν τα πρόβατα μιας οικογένειας βόσκουν σε κοινόκτητους βοσκότοπους, μειώνεται η ποιότητα της διαθέσιμης γης για τις άλλες οικογένειες. Επειδή οι άνθρωποι αγνοούν αυτή την αληθινή εξωτερικότητα όταν αποφασίζουν πόσα πρόβατα θα εκτρέφουν, το αποτέλεσμα είναι ένας υπερβολικός αριθμός προβάτων.

Αν η τραγωδία είχε προβλεφθεί, η κομιοπόλη μπορούσε να έχει λύσει το πρόβλημα με διάφορους τρόπους. Θα μπορούσε να έχει ρυθμίσει τον αριθμό των προβάτων που θα είχε το κοπάδι κάθε οικογένειας, θα μπορούσε να έχει εσωτερικεύσει την εξωτερικότητα επιβάλλοντας φόρο στην κτηνοτροφία ή θα μπορούσε να πωλεί σε πλειοδοτικό δημοπρασιακό έναν τελοδομημένο αριθμό αδειών βοσκής προβάτων. Δηλαδή, η μεσαιωνική κομιοπόλη θα μπορούσε να έχει αντιμετωπίσει το πρόβλημα της υπερεκμετάλλευσης των βοσκοτόπων της με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που μια σύγχρονη κοινότητα λύνει το πρόβλημα της γύπανσης.

Στην περίπτωση της γης, όμως, υπάγχει μια αταλούστερη λύση. Η Τάουν Κόμον θα μπορούσε να μοιράσει τη γη στις οικογένειες της κομιο-

πόλης. Κάθε οικογένεια θα έπαινε μια έκταση γης την οποία θα μπορούσε να περιλάβει με φράκτη και να την προστατεύσει από τον κίνδυνο υπερεκμετάλλευσης. Με τον τρόπο αυτόν, η γη θα μετατρέπεται σε ιδιωτικό αγαθό και θα έπαιε να είναι κοινόκτητος πόρος. Στην πραγματικότητα, αυτό ακριβώς συνέβη στην Αγγλία του 17ου αιώνα κατά τη διάρκεια του κινήματος της περιφράξης.

Η τραγωδία των Κοινόκτητων Πόγων είναι μια ιστορία με ένα γενικό δίδαγμα: Όταν ένα άτομο χρησιμοποιεί έναν κοινόκτητο πόρο, μειώνει την απόδοση που οι άλλοι αποκομίζουν από τη χρήση του. Εξαιτίας αυτής της αληθινής εξωτερικότητας, υπάγχει η τάση να χρησιμοποιούνται οι κοινόκτητοι πόροι περισσότερο από ό,τι θα έπαιε. Το κέρτος μπορεί να λύσει το πρόβλημα μειώνοντας τη χρήση του κοινόκτητου πόρου με ρυθμιστικές παγεμβάσεις ή με τη φορολογία. Μια άλλη δυνατότητα που έχει το κέρτος για να λύσει το πρόβλημα, είναι να μετατρέψει τον κοινόκτητο πόρο σε ιδιωτικό.

Το μάθημα αυτό είναι γνωστό εδώ και χιλιάδες χρόνια. Ο φιλόσοφος Αριστοτέλης είχε επισημάνει το πρόβλημα των κοινόκτητων πόγων: «Ότι είναι κοινό σε πολλούς φροντίζεται λιγότερο, επειδή όλοι οι άνθρωποι ενδιαφέρονται περισσότερο για ό,τι είναι δικό τους, παρὰ για ό,τι κατέχουν από κοινού με άλλους.»

Μια από τις *Δέκα Αρχές της Οικονομικής*, που είδαμε στο Κεφάλαιο 1, είναι ότι οι αγορές είναι συνήθως ένας καλός τρόπος οργάνωσης της οικονομικής δραστηριότητας. Ωστόσο, οι οικονομίες της αγοράς λειτουργούν καλά μόνον όταν οι παραγωγικοί πόροι ανήκουν σε ιδιώτες. Λειτουργούν λιγότερο καλά όταν ανήκουν σε ομάδες. Γι' αυτό, η περίπτωση ότι οι αγορές είναι ένας καλός τρόπος οργάνωσης της κοινωνίας είναι αδιάρρηκτα δεμένη με την πίστη στην *ατομική, ιδιωτική ιδιοκτησία*. Η άποψη αυτή ονομάζεται μερικές φορές *πολιτική φιλοσοφία των καπιταλιστών*.

Οι επικριτές του καπιταλισμού συχνά αποδοκιμάζουν την ατομική ιδιοκτησία. Η ιδιωτική ιδιοκτησία επιτρέπει την άνοση κατανομή του πλούτου. Εκείνοι που είναι τυχεροί, εκείνοι που είναι προικισμένοι με χαρίσματα ή εκείνοι που είναι εξυπνοί κατορθώνουν τελικά να συγκεντρώνουν μεγαλύτερο μερίδιο από τους κοινωνικούς πόρους από εκείνους που δεν είναι. Πολλοί επικριτές του καπιταλισμού επιδίδουν την κατάργηση της ατομικής ιδιοκτησίας σαν ένα βήμα προς την οικοδόμηση μιας σταξικής κοινωνίας. Ο Καρλ Μαρξ, ο φιλοσοφικός πατέρας του κομμουνισμού, ήθελε οι πόροι της κοινωνίας

ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ
Καπιταλισμός
Κομμουνισμός
και Σύλλογικος
Πόρος

να καταμένονται «από τον καθένα σύμφωνα με τις ικανότητές του, στον καθένα σύμφωνα με τις ανάγκες του». Η σύλλογική ιδιοκτησία όλων των πόρων, υποστήριξε ο Μαρξ, θα απέτρεπε τις μεγάλες ανισότητες του καπιταλισμού.

Ωστόσο, η σύλλογική ιδιοκτησία είναι πρόβλημα από μόνη της. Η ιστορία ελάχιστη στήριξη έχει να προσφέρει στην ιδέα του Μαρξ για μια ατάξική κοινωνία. Στην πράξη, οι κομμουνιστικές χώρες δεν μοιάζαν το κοινωνικό πρόβλημα τόσο εξισωτικά όσο ήθελε να ελπίζει ο Μαρξ. Ατάξια αντικατέστησαν τις ανισότητες της ιδιωτικής αγοράς με τις ανισότητες του πολιτικού συστήματος. Σε μια καπιταλιστική οικονομία, οι άνθρωποι αποκτούν πλούτη προσφέροντας αγαθά και υπηρεσίες που οι άλλοι άνθρωποι είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν για να αποκτήσουν. Σε μια κομμουνιστική οικονομία, οι άνθρωποι αποκτούν πλούτη όταν κερδίζουν την εύνοια των πολιτικά ισχυρών.

Επιπλέον, η κατάργηση της ατομικής ιδιοκτησίας έχει μεγάλο κόστος σε όρους οικονομικής αποτελεσματικότητας. Όπως έχουμε δει, όταν οι άνθρωποι κατέχουν συλλογικά τους παραγωγικούς πόρους, δεν τους χρησιμοποιούν αποτελεσματικά. Οι κατ'εξοχή αποφάσεις δεν τους χρησιμοποιούν να αντικαταστήσουν την ιδιωτική λήψη των αποφάσεων, κατάγνη, να ανταποκριθούν στην ιδιωτική λήψη των αποφάσεων, αλλά η επιλογή αυτή στασιάζει λειτουργεί αποτελεσματικά στην πράξη. Ο κεντρικός σχεδιασμός είναι εξίσου δύσκολος σε μια περίπλοκη, σύγχρονη οικονομία. Πράγματι, οι εμπειρίες της Ρωσίας και της Ανατολικής Ευρώπης πουν από την κατάρρευση του υπαρκτού σοσιαλισμού ήταν μια επιβεβαίωση των αερίων της αποκεντρωμένης λήψης αποφάσεων και της ατομικής ιδιοκτησίας. Η αποτυχία του κομμουνισμού μπορεί να θεωρηθεί ως Τραγωδία των Κοινοκτητόντων Πόρων σε μεγάλη κλίμακα.

▼ ▼ ▼ Υ ΠΑΡΧΟΥΝ πολλά παραδείγματα κοινοκτητόντων πόρων. Στις περισσότερες περιπτώσεις ανακύπτει το ίδιο πρόβλημα, όπως στην Τραγωδία των Κοινοκτητόντων Πόρων: Οι ιδιώτες που λαμβάνουν αποφάσεις χρησιμοποιούν υπερβολικά τον κοινοκτητό πόρο. Τα κράτη γυμνάζουν συχνά τις δραστηριότητες ή επιβάλλουν επιβαρύνσεις για να μειώσουν το πρόβλημα της υπερβολικής χρησιμοποίησης των κοινοκτητόντων πόρων.

► **Καθαρή Ατμόσφαιρα και Υδάτινοι Πόροι.** Όπως είδαμε στο Κεφάλαιο 10, οι αγροτές δεν προσπατούν επαρκώς το περιβάλλον. Η γύψωση είναι μια αγνητική εξωτερικότητα που μπορεί να θετασθεί με γύψωση ή πυκροβιανούς φόρους. Θα μπορούσε κανείς να δει αυτή την απο-

τυχία της αγοράς σαν ένα παραδείγμα του προβλήματος των κοινοκτητόντων πόρων. Η καθαρή ατμόσφαιρα και οι καθαροί υδάτινοι πόροι είναι κοινοκτητοί πόροι, όπως οι ελεύθεροι βοσκοτόποι, και η υπερβολική γύψωση μοιάζει με την υπερχειμάλλευση των βοσκοτόπων. Η υποβάθμιση του περιβάλλοντος είναι η σύγχρονη Τραγωδία των Κοινοκτητόντων Πόρων.

► **Κοιτάσματα Πετρελαίου.** Ας υποθέσουμε ότι ένα υπόγειο κοιτάσμα πετρελαίου είναι τόσο μεγάλο, που εκτείνεται κάτω από πολλές διαφορετικές ιδιοκτησίες. Καθένας από τους ιδιοκτήτες αυτούς μπορεί να κάνει γεώτρηση και να αντλήσει πετρέλαιο. Ωστόσο, όταν κάποιος αντλεί πετρέλαιο, η ποσότητα που είναι διαθέσιμη για τους άλλους ιδιοκτήτες μειώνεται.

Όπως ακριβώς ο αριθμός των προβάτων που βόσκουν στην Τάουν Κόμον είναι τόσο μεγάλος ώστε να είναι αναποτελεσματική η χρήση των βοσκοτόπων, ο αριθμός των γεμάτων από τα οποία θα αντλείται πετρέλαιο θα είναι υπερβολικά μεγάλος. Επειδή κάθε ιδιοκτήτης που ανοίγει φρέακ για να αντλήσει πετρέλαιο προκαλεί αγνητική εξωτερικότητα στους άλλους ιδιοκτήτες, το όφελος για την κοινωνία από το άνοιγμα ενός φρέατος είναι μικρότερο από το όφελος για τον ιδιοκτήτη που κάνει τη γεώτρηση. Δηλαδή, η γεώτρηση μπορεί κάλλιστα να είναι κερδοφόρα για τον ιδιοκτήτη, ακόμη και όταν είναι κοινωνικά ανεπιθύμητη. Αν οι ιδιοκτήτες αποφασίσουν ιδιωτικά πόσες γεωτρήσεις θα κάνουν, τότε ασφαλώς θα ανοίξουν πάρα πολλές.

Για να εξασφαλιστεί ότι το πετρέλαιο θα αντλείται με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, οι ιδιοκτήτες πρέπει να αναλάβουν κάποιο είδος κοινής δράσης για να λυθεί το πρόβλημα του κοινοκτητόντων πόρων. Το θεώρημα Coase, για το οποίο μιλήσαμε στο Κεφάλαιο 10, υποστηρίζει ότι θα μπορούσε να είναι δυνατή μια ιδιωτική λύση. Οι ιδιοκτήτες θα μπορούσαν να συμφωνήσουν πώς θα αντλήσουν το πετρέλαιο και πώς θα μοιραστούν τα κέρδη. Ουσιαστικά, οι ιδιοκτήτες θα ενεργούσαν τότε σαν να ήταν ένας επιχειρηματίας.

Όταν, όμως, υπάρχουν πολλοί ιδιοκτήτες, η ιδιωτική λύση είναι πολύ δύσκολη. Στην περίπτωση αυτή, η γυμνωτική παρέμβαση του κράτους θα μπορούσε να εξασφαλίσει ότι η άντληση του πετρελαίου θα πραγματοποιούνταν με τρόπο που θα ικανοποιούσε τη συνθήκη της αποτελεσματικότητας.

► **Μηπολιτισμένοι Δρόμοι.** Οι δρόμοι μπορεί να είναι δημόσιο αγαθό ή κοινοκτητοί πόροι. Αν ένας δρόμος δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα συμφορηής, τότε η χρησιμοποίησή του από ένα άτομο δεν περιορίζει τη χρησιμοποίησή του από άλλα άτομα. Όταν, όμως, ένας δρόμος είναι

μποταλιασμένος, τότε η χρησιμοποίηση του προκαλεί αγωνιακή εξωτερικότητα. Όταν ένα άτομο κινείται με το αυτοκίνητό του σε ένα δρόμο, η κυκλοφοριακή συμφόρηση επιτείνεται, και οι άλλοι οδηγοί πρέπει να κινούνται ακόμη πιο αργά. Στην περίπτωση αυτή, ο δρόμος είναι κοινόκτητος πόρος.

Ένας τρόπος να αντιμετωπίσει το πρόβλημα το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι να επιβαρύνει τους οδηγούς οχημάτων με διόδια. Τα διόδια, ουσιαστικά, δεν είναι παρά ένας πηλοβιασμός φόρος στην εξωτερικότητα της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Σιχνά, όπως στην περίπτωση των επαγγελματιών δρομίων, τα διόδια δεν αποτείνουν πραγματική λύση, επειδή το κόστος εισπραχθείς τους είναι πολύ υψηλό.

Ενίοτε, η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι πρόβλημα για ορισμένες μόνον ώρες της ημέρας. Αν μια γέφυρα, π.χ., διασχίζεται από πολλά αυτοκίνητα μόνο σε κάποιες ώρες αιχμής, τότε η εξωτερικότητα της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι μεγαλύτερη στη διάρκεια αυτών των ωρών από ό,τι τις υπόλοιπες ώρες της ημέρας. Ο καλύτερος τρόπος να αντιμετωπίσουμε αυτές τις εξωτερικότητες είναι να επιβάλλουμε υψηλότερα διόδια κατά τις ώρες της αιχμής. Τα διόδια αυτά θα λειτουργούν ως κίνητρο για τους οδηγούς να μεταβάλλουν το πρόγραμμά τους, ώστε να μειωθεί η κυκλοφορία όταν το μποταλιασμός είναι έντονο.

Μια άλλη πολιτική που αναπτύσσεται στο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι ο φόρος στη βενζίνη. Η βενζίνη είναι συμπληρωματικό αγαθό της οδήγησης: Μια αύξηση στην τιμή της βενζίνης έχει την τάση να μειώνει τη ζητούμενη ποσότητα οδήγησης. Ο φόρος επί της βενζίνης μειώνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Ωστόσο, ο φόρος επί της βενζίνης είναι ατελής λύση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Το πρόβλημα έγκειται στο ότι ο φόρος επί της βενζίνης επιτρέπει και άλλες αποφάσεις εκτός από την «ποσότητα οδήγησης» στους μποταλιασμένους δρόμους. Πρώτον, ο φόρος επί της βενζίνης αποθαρρύνει την οδήγηση ακόμη και σε μη μποταλιασμένους δρόμους, παρότι το γεγονός ότι στους δρόμους αυτούς δεν προκαλείται εξωτερικότητα. Δεύτερον, ενθαρρύνει τους ανθρώπους να αγοράζουν ελαφρύτερα αυτοκίνητα, που καταναλώνουν λιγότερη βενζίνη, αλλά είναι λιγότερο ασφαλή. Με τους δύο αυτούς τρόπους, ο φόρος επί της βενζίνης στερώνει τις αποφάσεις και προκαλεί μη αντισταθμιζόμενες ατώλειες, οι οποίες αντισταθμίζουν, τουλάχιστον εν μέρει, τα οφέλη σε αποτέλεσματικότητα από τη μείωση του μποταλιασμού.

➔ **Ψάρια, φάλαινες και Άλλα Είδη της Άγριας Ζωής.** Πολλά είδη ζώων είναι κοινόκτητοι πόροι. Τα ψάρια και οι φάλαινες, π.χ., έχουν εμπορική αξία, και καθώς ο πόρος να ανοιχτεί στους ωκεανούς και να

ψαρεύει ό,τι μπορεί. Το μεμονωμένο άτομο δεν έχει κίνητρο να διατηρήσει τα είδη που υπάχουν για τον επόμενο χρόνο. Όπως η υπερεκμετάλλευση των βοσκοτόπων κατέστρεψε την Τύουν Κόμην, η υπερβολική αλιεία ψαριών και φάλαινων μπορεί να καταστρέψει εμπορικά πολύτιμους ιχθυοπληθυσμούς.

Οι ωκεανοί παραμένουν ένας κοινόκτητος πόρος που η εκμετάλλευσή τους δεν υπόκειται παρά σε ελάχιστες ρυθμίσεις. Αυτό σημαίνει ότι δεν επιτρέπουν εύκολη λύση του προβλήματος. Πρώτον, είναι πολλές οι χώρες που έχουν πρόσβαση στους ωκεανούς. Έτσι, οποιαδήποτε λύση προϋποθέτει διεθνή συνεργασία μεταξύ χωρών που έχουν διαφορετικές αξίες. Δεύτερον, επειδή οι ωκεανοί είναι τεράστιοι, είναι πολύ δύσκολη η εφαρμογή μια τέτοιας συμφωνίας. Έτσι, τα δικαιώματα αλιείας γίνονται συχνά αιτία διεθνούς έντασης ακόμη και μεταξύ φίλων χωρών.

Στις Ηνωμένες Πολιτείες, διάφοροι νόμοι αποσκοπούν στην προστασία της άγριας ζωής. Το κράτος, π.χ., επιβάλλει επιβαρύνσεις για τη χρήση αδελών αλιείας και κτηνίου, και περιορίζει τη διάγκεια των περιόδων αλιείας και κτηνίου. Από τους αλιείς ζητείται συχνά να ελιγγουν ξανά στη θάλασσα τα μικρά ψάρια, και οι κτηνιοί μπορούν να θηρεύουν έναν περιορισμένο αριθμό ζώων. Όλοι αυτοί οι νόμοι μειώνουν τη χρήση ενός κοινόκτητου πόρου και βοηθούν να διατηρηθούν οι πληθυσμοί ζώων.

ΤΑ ΔΙΟΔΙΑ ΕΙΝΑΙ ΑΠΛΟΣ ΕΝΑΣ ΤΡΟΠΟΣ να λύσουμε το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, αλλά, σύμφωνα με ορισμένους οικονομολόγους, δεν έχουν χρησιμοποιηθεί στο βαθμό που θα έπρεπε. Στην ακαδημαϊκή στήλη γνώμης, ο οικονομολόγος Lester Thurow περιγράφει την εμπειρία με την οποία η Σιγκαπούλη αντιμετώπισε την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Η Οικονομική της Τιμολόγησης των Δρόμων

Του LESTER C. THUROW

Ας ξεκινήσουμε με μια αδιαμφισβήτητη αλήθεια που προκύπτει από

την κοινή εμπειρία μας. Κάμια πόλη δεν κατορθώνει ποτέ να λύσει το κυκλοφοριακό της και το πρόβλημα της ρύπανσης κατασκευάζοντας απλώς νέους δρόμους.

Μερικές πόλεις έχουν πολλούς δρόμους (ως Αντίεας) και άλλες έχουν λίγους (η Σαγκάη, π.χ., μόνο πρόσφατα απέκτησε μερικούς αυτοκινητόδρομους). Ωστόσο, ο βαθμός κυκλοφοριακής συμφόρησης και ρύπανσης της τιμολογείται μετρί των πόλεων δεν διαφέρει πολύ. Η υπορξη πολλών δρόμων απλώς ενθαρρύνει περισσότερο ανθρώπους να χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητά τους, να επιβαρύνουν κοινότητες που απέναντι περισσότερο από την εργασία τους, και, έτσι, να χρησιμοποιούν περισσότερο οδικό χώρο...

ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΗΝ Η Λύση της Ζήτησης

Μια πρόσφατη ανάδραση των προβλημάτων της ρύπανσης στο Λονδίνο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το Λονδίνο θα μπορούσε να κατεδαφίσει το κέντρο της πόλης για να κατασκευάσει δρόμους και παρόλα αυτά να εξακολουθεί να υπάρχει μια κατάσταση που να προσεγγίζει την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Οι οικονομολογοί έχουν πάντοτε έτοιμη μια θεωρητική απόκριση για το κυκλοφοριακό και τη ρύπανση: καθόριστε μια τιμή για τη χρήση των δρόμων. Το κράτος μπορεί να υποχρεώσει εκείνους που χρησιμοποιούν τους δρόμους να καταβάλλουν αντίτιμο, ανάλογα με τους δρόμους που χρησιμοποιούν, τις ώρες της ημέρας, και το βαθμό στον οποίο υπάρχουν προβλήματα ρύπανσης, την ώρα που χρησιμοποιούν αυτούς τους δρόμους, και μπορεί να ορίσει τις επιβαρύνσεις στα επιπλέον που αποδίδουν τα οχήματα ανά τη χρήση.

Όταν η Σιγκαπούρη αποφάσισε να δοκιμάσει κάποια πώλη δεν είχε τα κόπια να καταφύγει στην τιμολόγηση των δρόμων. Πολλές ιδέες φαίνονται καλές θεωρητικά, αλλά έχουν κάποια κρυφή, απρόβλεπτα μειονεκτήματα. Η Σιγκαπούρη έχει τώρα περισσότερα από μια δεκάετια εμπειρίας. Το σύστημα λειτουργεί! Δεν υπήρξαν απρόβλεπτα μειονεκτήματα. Η Σιγκαπούρη είναι η μόνη πώλη στον κόσμο χωρίς κυκλοφοριακό και χωρίς τα προβλήματα ρύπανσης που δημιουργεί το αυτοκίνητο.

Στη Σιγκαπούρη στροβίλοι διοδίων περιβάλλουν το κεντρικό τμήμα της πόλης. Για να φθάσει κανείς με αυτοκίνητο μέσα στην πώλη, πρέπει να πληρώσει διόδια που εξαρτώνται από τους δρόμους που θα χρησιμοποιήσει, την ώρα της ημέρας που θα χρησιμοποιήσει το αυτοκίνητό του και τις αυθόρητες ρυθμίσεις της συγκεκριμένης ημέρας. Τα διόδια αυξάνονται και

μειώνονται για να επιτυγχάνεται η βέλτιστη χρήση των δρόμων.

Επιπλέον, η Σιγκαπούρη υπολογίζει το μέγιστο αριθμό αυτοκινήτων που μπορούν να κυκλοφορούν, χωρίς να προκαλούν πρόβλημα ρύπανσης, έξω από το κεντρικό τμήμα της πόλης, και πωλεί σε πλειοδοτικό διαγωνισμό τις άδειες των νέων αυτοκινήτων κάθε μήνα. Διαφορετικοί τύποι πινακίδων επιτρέπουν διαφορετικούς βαθμούς χρήσης του αυτοκινήτου. Οι πινακίδες που επιτρέπουν τη χρήση του αυτοκινήτου όλες τις ώρες και ημέρες κοστίζουν πιο ακριβά από τις πινακίδες που επιτρέπουν τη χρήση του αυτοκινήτου μόνο τα Σάββατοκυριακά – και ώρες κατά τις οποίες και ημέρες, και πρόβλημα είναι λιγότερο οξύ. Οι τιμές εξαρτώνται από την προσφορά και τη ζήτηση.

Με το σύστημα αυτό, η Σιγκαπούρη καταρόδωσε να μη σπαταλά πόρους σε έργα υποδομής που δεν λύνουν τα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ρύπανσης. Τα έσοδα που συγκεντρώνονται από το σύστημα αυτό, χρησιμοποιούνται για τη μείωση των υπολοίπων φόρων.

Αν όμως έτσι έχουν τα πράγματα, γιατί το Λονδίνο απέφυγε την τιμολόγηση των δρόμων στην τελευταία έκθεση για τα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ρύπανσης; Επειδή επικράτησε η σκέψη ότι η εφαρμογή μιας τέτοιας πολιτικής θα εκλαμβάνονταν ως άγρια κρατική παρέμβαση, και το κοινό δεν θα άντεχε ένα σύστημα που επιφέρει στους ηθικούς να οδηγούν περισσότερο από τους φτωχούς.

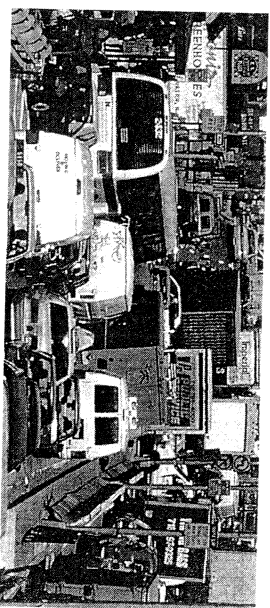
Και τα δύο επιχειρήματα ανυσουν το γεγονός ότι έχουμε ήδη δρόμους που η χρήση τους επιβαρύνεται με διόδια. Επιπλέον, οι νέες τεχνολογίες επιτρέπουν σήμερα να αποφύγουμε και τα δύο προβλήματα.

Με τη χρησιμοποίηση κωδικών

ροβώσεων και χρεωστικών καρτών, μια πώλη μπορεί να εγκαταστήσει αλλαγώστες καρτές σε όλη την περιφέρεια της. Έτσι, όταν ένα αυτοκίνητο θα περάσει από ένα ορισμένο σημείο, θα αφαιρεθεί ένα ποσό από τη χρεωστική κάρτα του οδηγού ανάλογα με τον καιρό, την ώρα της ημέρας και την τοποθεσία.

Μέσα στο αυτοκίνητο, ο οδηγός θα έχει ένα μετρητή που θα του δείχνει ποσό έχει επιβαρυνθεί και τι ποσό απομένει στη χρεωστική του κάρτα...

Αν είμαστε υπέρ της ισότητας και πιστεύουμε ότι το δικαίωμα της οδήγησης πρέπει να καταβέβαιται ίσα (δηλαδή όχι ανάλογα με το εισόδημα), τότε σε κάθε οδηγό αυτοκινήτου μπορεί να αναγνωριστεί, στο τέλος του χρόνου, το υπόλοιπο που απομένει στη χρεωστική κάρτα του, ώστε οι οδηγοί που θέλουν να οδηγήσουν λιγότερο, να μπορούν να πωλήσουν το αχρησιμοποίητο υπόλοιπό τους σε εκείνους που θέλουν να οδηγήσουν περισσότερο.



ΠΑΣ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΚΑΘΑΡΙΣΤΟΥΜΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ;

Έτσι, αντί να δίνεται στην πώλη ή να επιηλθόν φορολογικό έσοδο, το σύστημα αυτό δίνει ένα συμπεριλαμβαντικό εισόδημα σε εκείνους που ζουν κοντά στη δουλειά τους ή χρησιμοποιούν τις κρατικές, αστικές, δικαστικές, Επειδή οι φτωχοί οδηγούν λιγότερο από τους πλούσιους, το σύστημα αποδεικνύεται τελικά ότι συμβάλλει στην αναδιανομή του εισοδήματος από τους πλούσιους στους φτωχούς.

Πηγή: *Boston Globe*, 28 Φεβρουαρίου του 1995, σ. 40.

← ΚΑΝΟ

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ
Γιατί οι Αμελίδες δεν Κινδυνεύουν με Εξαφάνιση;

Σε όλη την ιστορία, πολλά ζώα κινδύνευσαν με εξαφάνιση. Όταν οι πρόγονοι Ευρωπαίοι έφτασαν στη Βόρεια Αμερική, πάνω από 60 εκατομμύρια βίσονες περιλάμιονταν στην αμερικανική ήπειρο. Το χιτώνι, όμως, του βίσονα ήταν τόσο δημοφιλές σε όλη τη διάρκεια του 19ου αιώνα, ώστε μέχρι το 1900 ο πληθυσμός τους είχε μειωθεί μισός στους 400 βίσονες – και μόνον τότε η κυβερνητική ατροφίασισε να προστατεύσει το είδος. Σε ορισμένες αφρικανικές χώρες, σήμερα, ο εξαφάνιτος αντιμετωπίζεται μια παρόμοια απειλή, καθώς οι λαθροκυνηγοί τον σκοτώνουν για το ελεφαντόδοντο των χαυλιόδοντων του.

Ωστόσο, δεν αντιμετωπίζουν κίνδυνο εξαφάνισης όλα τα ζώα που έχουν εμπορική αξία. Η αγελάδα, π.χ., είναι μια πολύτιμη πηγή τροφής, αλλά ουδείς ανησυχεί ότι μπορεί να εξαφανιστεί γρήγορα το είδος. Ατενιαντάς, η μεγάλη χήνηση βοδινού κρέατος φαίνεται ότι εγγυάται ότι το είδος θα εξακολουθήσει να προστατεύεται.

Γιατί η εμπορική αξία του ελεφαντοπού είναι απειλή για τον ελεφάντα, ενώ η εμπορική αξία του βοδινού κρέατος είναι εγγύηση για

την αγελάδα: Ο λόγος είναι ότι ο ελέφαντας είναι κοινωνικότερος πόρος, ενώ η αγελάδα είναι ιδιωτικό αγαθό. Οι ελέφαντες περιφέρονται ελεύθεροι χωρίς να ανήκουν σε κανέναν. Κάθε λάθροκυνηγός έχει ισχυρό κίνητρο να σκοτώσει όσο περισσότερους ελέφαντες μπορεί. Επειδή οι λάθροκυνηγοί είναι πολυάριθμοι, κανένας δεν έχει ισχυρό κίνητρο να προστατευθεί ο πληθυσμός των ελεφάντων. Αντίθετα, οι αγελάδες ζουν σε κτηνοτροφικές μονάδες που ανήκουν σε ιδιώτες. Κάθε κτηνοτρόφος προσταθεί να διατηρήσει τον πληθυσμό των αγελάδων της κτηνοτροφικής μονάδας του, επειδή ατοκομιζεί οφέλη από τις προσταθείες του αυτές.

Κι βεβαίως αφρικανικών χωρών έχουν προσταθείσει να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο εξαφάνισης του ελέφαντα με δύο τρόπους: Ορισμένες χώρες, όπως η Κένια, η Τανζανία και η Ουγκάντα απαγορεύσαν το κυνήγι του ελέφαντα και την πώληση ελεφαντοπού. Ωστόσο, η επιβολή των νόμων αυτών είναι δύσκολη, και οι πληθυσμοί ελεφάντων εξακολουθούν να μειώνονται. Αντίθετα, χώρες όπως η Μποτσουάνα, το Μαλάουι, η Ναμίμπια και η Ζιμπάμπουε έχουν μετατρέψει τον ελέφαντα σε ιδιωτικό αγαθό, επιτρέποντας τη θανάτωση ελεφάντων, αλλά μόνο μεταξύ εκείνων που βολοκοντίζονται στα κτήματα κάποιου ιδιώτη. Οι γαιοκτήμονες απέκτησαν έτσι ισχυρό κίνητρο να προστατεύουν το είδος στα κτήματά τους, και το αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν να αρχίσει ο αριθμός των ελεφάντων να αυξάνεται. Με την ατομική ιδιοκτησία και το κίνητρο του κέρδους να λειτούργουν τώρα υπέρ του, ο αφρικανικός ελέφαντας μπορεί κάποια ημέρα να αισθάνεται προστατευμένος από τον κίνδυνο της εξαφάνισης του όσο και οι αγελάδες.

➤ ΕΡΩΤΗΜΑ: Γιατί τα κράτη προσταθούν να περιορίσουν τη χρήση των κοινωνικότερων πόρων;

1 ΤΟΝ ΤΙΠΟ
Θα Εμπνε
Γιάστρον
όσο Ακρίβο
το ο Κόσμος
ου Ντιονεύ;

Οι **ΕΘΝΙΚΟΙ ΑΡΧΗΓΟΙ, ΟΤΙΣ ΟΙ ΑΡΧΗΓΟΙ**, μπορεί να είναι δημόσια αγαθά ή κοινωνικοί πόροι. Αν η κυκλοφοριακή συμφόρηση δεν είναι πρόβλημα, μια ετισκεψη σε έναν εθνικό δρυμό δεν είναι ανταγωνιστική. Από τη στιγμή, όμως, που ένας εθνικός δρυμός γίνεται εξαιρετικά δημοφιλής, αντιμετωπίζει τα ίδια προβλήματα με εκείνα της Τύου.

Κόμον. Στη στιγμή γνώμης, που έχει στην εφημερίδα *The New York Times*, ο οικονομολόγος Allen Sanderson υποστηρίζει ότι μια υψηλότερη τιμή εισιτηρίου θα έλυε το πρόβλημα.

Σύστε τους Εθνικούς Δρυμούς, και Κερδίστε

Του ALLEN R. SANDERSON

Είναι κοινή διαπίστωση ότι οι εθνικοί μας δρυμοί κατακλύζονται από επισκέπτες, υποβαθμίζονται και καταστρέφονται. Ορισμένοι υποστηρίζουν ότι μπορούμε να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα καθιερώνοντας ένα σύστημα κρατήσεων, κλεινώντας τους εθνικούς δρυμούς ορισμένες εποχές του χρόνου ή ζητώντας από το κογκρέσο να αυξήσει τους χρηματικούς πόρους που διαθέτει στην Υπηρεσία Εθνικών Δρυμών. Ωστόσο, ο οικονομολόγος έχει μια πιο προφανή λύση: Αυξήστε το δικαίωμα εισόδου.

Όταν ιδρύθηκε η Υπηρεσία Εθνικών Δρυμών το 1916, το δικαίωμα εισόδου στο Γέλοστον για μια πενταμελή οικογένεια, που έφτανε εκεί με το αυτοκίνητό της, ήταν 7,50 δολάρια. Σήμερα, το δικαίωμα εισόδου είναι μόλις 10 δολάρια. Αν το δικαίωμα εισόδου του 1916 είχε αναπροσαρμοστεί σύμφωνα με τον πληθωρισμό, η τιμή του θα έπρεπε σήμερα να είναι 120 δολάρια την ημέρα – περίπου το ποσό που πληρώνει μια πενταμελής οικογένεια για ψυχολογία μιας ημέρας στον Κόσμο του Νιόνετ ή για να δει τον Ντέιβιντ Κόνεφφελντ να εξοφανίζεται κάποιον ή για να παρακολουθήσει έναν ποδοσφαιρικό αγώνα.

Δεν πρέπει λοιπόν, να μπορεί κανείς που οι εθνικοί μας δρυμοί κατακλύζονται από επισκέπτες. Μεταχειριζόμεστε τους φυσικούς και ιστορικούς δρυμούς μας σαν ελεύθερα αγαθά, ενώ δεν είναι. Ανοσοούμε το κόστος προστασίας αυτών των τοπων και αφήνουμε το συνωστισμό να σποφασίζει ποιοι μπορούν να επισκεφθούν τους τόπους αυτούς – ίσως ο πιο αναπροεξέχοντος τρόπος να καταλείψουμε ανοιχτούς φυσικούς πόρους, το δικαίωμα εισόδου μιας οικογένειας σε εθνικό δρυμό και παραμονή της για μια ημέρα δεν έχει παρα-

κολληθεί την εξέλιξη της τιμής των άλλων μορφών αναψυχής. Κατά μείον όρο, σπανίως το δικαίωμα εισόδου ξεπερνά το ένα δολάριο το άτομο...

Η αύξηση του δικαιώματος εισόδου και παραμονής για μια ημέρα σε Εθνικό δρυμό στα εικονιζόμενα δολάρια το άτομο, είτε θα μειώσει το συνωστισμό που παρατηρείται σήμερα στους εθνικούς μας δρυμούς είτε θα έδινε στην Υπηρεσία Εθνικών Δρυμών ουσιαστικά περισσότερους πόρους (υποθέτοντας ότι το Κογκρέσο θα νομοθετούσε να παραμένουν τα έσοδα από τις επισκέψεις στους εθνικούς δρυμούς στην Υπηρεσία Εθνικών Δρυμών). Τό πιο νότιο, βέβαια, θα είναι να αυξηθούν ουσιαστικά τα έσοδα. Ελάχιστοι από εθνικούς που θα έχουν ξεδοθεί μερικές εκατοντάδες δολάρια για να φτάσουν στο Γέλοστον Παρκ, θα διασώσουν να ξεδοθούν άλλα εικονιζόμενα δολάρια.

Τα επιπλέον έσοδα θα αυξήσουν τις δυνατότητες υπαίθριου αναψυχής, τόσο γιατί θα επιτρέψουν στην Υπηρεσία Εθνικών Δρυμών να επεκταθεί όσο και επειδή θα ενθαρρύνουν ιδιώτες να δημιουργήσουν και να λειτουργήσουν τους δικούς τους δρυμούς – πράγμα που τώρα είναι αδύνατον όσο δρα ένας κρατικός ανταγωνιστής που προσφέρει το αγαθό αυτό κάτω του κόστους.

Είναι καιρός, λοιπόν, να διαθέσουμε τα χρήματά μας σύμφωνα με τις πραγματικές προτιμήσεις μας: είτε αποδοδούμε μεγάλη αξία στο Γκραντ Κάνον και το Γκοσέιμι και ελασστε προδύμιο να πληρώσουμε το ανάλογο τίμημα είτε δεν μας ενδιαφέρουν, και στρατούμε τους δρυμούς για τη δημευμένη θάβερη τους, κατάστρωση και για το ακόμη πιο θάβερσο μέλλον τους.

Πηγή: *The New York Times*, 30 Σεπτεμβρίου του 1995, σ. 19.



Θα με προστατέ, η αγορά;

