

## Soukromá MHD v minulosti a současnosti

Hynek Řihák

V roce 2010 uspořádal Liberální institut přednášku na téma městské hromadné dopravy (dále jen MHD). V současnosti je u nás MHD provozována většinou samotnými městy (prostřednictvím jejich dopravních podniků) anebo soukromými firmami. Tito městští nebo soukromí provozovatelé dostávají dotace z městských rozpočtů. Tyto dotace tvoří vedle jízdného další příjem těchto provozovatelů. Připomeňme jen, že městské rozpočty jsou naplňovány výběrem daní. V dřívějších dobách (někde i dnes – viz dále) tomu však tak nebývalo a provozování MHD bylo podnikání jako každé jiné. V tomto příspěvku se podíváme (nejen) na soukromý provoz MHD v našich zemích za Rakouska-Uherska a tzv. první republiky.

### Trocha teorie

Nejprve se podíváme na ekonomickou teorii, abychom pochopili, proč podnikatelé nabízeli a nabízejí občanům provoz MHD. Jak si všiml ekonom Israel Kirzner: „...funkce podnikatele spočívá v levném nákupu a drahém prodeji, tzn. v objevení toho, že trh něco nedoceňuje, takže jeho pravá tržní hodnota do této chvíle nebyla všeobecně rozpoznána...podnikatelské chování spočívá v uvědomění si existence hodnoty, která dosud byla na trhu přehlížena.“ (Kirzner, s. 41). Pokud tedy podnikatelé objeví, že lidé jsou ochotni platit za hromadnou dopravu po městě a zároveň náklady na provozování této dopravy (to je ta přehlížená hodnota) jsou nižší než částka, kterou jsou lidé ochotni platit, budou tuto dopravu nabízet. O tom, zda se tato doprava udrží, bude pak rozhodovat pokračující zájem / nezájem zákazníků. Jak je známo: „Zisky a ztráty slouží jako zásadní vodítko pro směřování toku produktivních zdrojů.“ (Rothbard, Zásady, s. 668). Utrpí-li podnikatelé ztrátu, stáhnou se spolu s produktivními zdroji z odvětví MHD. Dosáhnou-li zisku, učiní opak. Rozšíří třeba síť linek, nakoupí nové vozy, MHD začnou nabízet další podnikatelé atd. Samozřejmě závisí také na výši případného zisku, bude-li tento nižší, než je v ekonomice obvyklé, budou se podnikatelé z odvětví stahovat.

### Omnibusy

Středověká a raně novověká města byla poměrně malá a nebyl problém je přejít pěšky. V 19. století však dochází k růstu urbanizace a některá města – zpravidla centra průmyslu, obchodu a dálkové dopravy – se začínají rozrůstat (spíše se často rozšiřovala předměstí těchto měst). Přibývá továren, obytných čtvrtí, veřejných budov a v neposlední řadě se objevují nádraží. Nádraží mnohdy vznikají daleko od center měst, a tím se stávají podnětem pro vznik MHD. Lidé se přece potřebují dostat hromadně z města na nádraží a naopak a jsou ochotni za to zaplatit. Podnikatelé tedy přicházejí s prvním dopravním prostředkem (ponecháme-li stranou městské přívozy), který je hodný přízviska hromadný – kočárem či spíše dostavníkem pro více osob, který je tažen koňmi a nazývá se omnibus. Kapacitně bychom mohli omnibus přirovnat k dnešním minibusům (mikrobusům). V Praze se první známý provozovatel objevil už v roce 1829 (Dušek, s. 194), ale jeho pokus nebyl úspěšný (jeho objev tedy nebyl ve skutečnosti objevem,

(pokračování na straně 2)

## Státní maturity – všechno špatně

Veronika Pešatová

Změnu celá desetiletí fungujícího systému maturit vymyslela ministryně Buzková v 90. letech. Od té doby plán přejímali všichni další ministři školství. Maturita se rozdělila na státní a profilovou (školní). Podobu školní maturity si určují školy samy. Státní část se zatím skládá ze zkoušky z češtiny (ústní zkouška, slohová práce a test literárních i jazykových znalostí a schopnosti porozumět psanému textu) a buď z cizího jazyka (ústní zkouška, slohová práce a test), nebo z matematiky (test). V dalších letech přibudou další předměty. Studenti si ve všech předmětech mohou volit buď nižší, nebo vyšší stupeň obtížnosti, ale také se mohou rozhodnout pro oba dva. Úspěšné složení státní maturity má studentovi do budoucna zajistit vstupenku na jakoukoli vysokou školu. V říjnu proběhla generálka, na jaře se bude poprvé maturovat nově. Od samého počátku mnozí učitelé upozorňovali na nesmyslnost celého projektu, ale marně. Vše se samospádem řítí k hořkému konci.

### Čeština

Učím češtinu na Akademickém gymnáziu v Praze, a mohu tedy nejlépe popsat situaci v tomto předmětu. Úroveň testu se při říjnové generálce ukázala jako značně problematická, na nižší úrovni

(pokračování na straně 4)

## Dokonalá bouře neznalosti

Jeffrey Friedman

V tomto okamžiku jste již zřejmě obeznámeni s tím, jaký byl podíl Federálního rezervního systému (americké centrální banky) na rozpoutání boomeru na trhu realit; s rolí Fannie Mae a Freddie Mac při podpoře rizikových hypoték; a s rolí Community Reinvestment Act, který bankám uložil povinnost, aby poskytovaly půjčky „sub-prime“ dlužníkům, tedy těm, u nichž má banka malou záruku, že úvěr řádně splatí. Patrně jste tedy přesvědčeni, že za finanční krizi může vláda. Jenže prozatím znáte sotva polovinu pravdy. A totéž lze říci i o státních úřednících.

Abychom příčiny krize plně pochopili, musíme být schopni vysvětlit nejen samotný vznik investiční bubliny na trhu nemovitostí, ale rovněž to, proč splasknutí této bubliny mělo na celosvětový finanční systém tak zničující dopad. Jádro problému spočívá v tom, že komerční banky uskutečnily nadměrné investice do dluhopisů krytých hypotékami, s nimiž obchodovaly investiční banky jako Lehman Brothers.

Komerční banky zná každý, kdo si u nich založil běžný či spořicí účet. Přijímají naše vklady, proti kterým poté vydávají úvěry a hypotéky. V roce 1933 zřídily Spojené státy Federální korporaci pro pojištění vkladů (FDIC),<sup>1</sup> která organizačně zabezpečuje povinné pojištění vkladů v komerčních bankách. Záměrem bylo předejít

(pokračování na straně 7)

i když de facto objevil, že podobné pokusy jsou prozatím předčasné). Později začali posílat k vlakům svoje omnibusy místní hoteliéři. Roku 1860 se ustavila přímo specializovaná omnibusová společnost, provozující dopravu mezi pražskými nádražími. Podnikatelský odhad byl tentokrát správný – podnikání se začalo dařit a brzy se objevila konkurenční společnost (Losos, s. 36–8). Od roku 1863 byly provozovány omnibusy i v Brně (Dušek, s. 32). A našly bychom je (často provozované hoteliéry) i v řadě jiných měst jako byla Olomouc, Opava, Jihlava, Ostrava, Chomutov, ale i poměrně malé Mariánské Lázně a Jinde (Dušek, s. 81, 91, 129, 148, 163 a Losos, s. 171). Vývoj se však nedal zastavit a omnibusy vytlačil nový dopravní prostředek – tramvaje.

### Tramvaje

Tramvaje byly nejprve taženy koňmi, později v některých městech existovala parní tramvaj a nakonec koně i páru vytlačila elektrická tramvaj, která byla hospodárnější (jedině parní motorové vozy ji mohly konkurovat děle). I tramvajovou dráhu dokázali soukromí podnikatelé vybudovat a provozovat (ostatně v USA zvládli i metro). Vedle nich se ovšem stávala majiteli těchto drah i města (tj. jednalo se o veřejné vlastnictví). Je poněkud obtížnější přesně stanovit, kdo byl majitelem a provozovatelem konkrétní dráhy (pozn.: vedle toho někdo musel být majitelem koncese na provoz daného dopravního prostředku, to je ale pro účely tohoto příspěvku méně důležité). Přesto se o to pokusíme. Ještě obtížnější je zjistit, od kdy se ten který provoz ocitl ve veřejném vlastnictví. Podíváme se zároveň také na jiné druhy dopravy v městech s tramvajovou dopravou.

Tramvajová doprava byla v českých zemích zřízena celkem v 16 městech (tato doprava však tehdy obsluhovala nejen patřičné město, ale i přilehlé obce – dnešní předměstí, tj. de facto nebyla po formální stránce pouze městská, to platí i pro některé níže uvedené autobusové provozy; ve výčtu nejsou uvedena města, která jsou dodnes samostatná a kam tramvaje jen zajižďely). První tramvajový provoz (koňka) vznikl v Brně už roku 1869 a jednalo se o provoz soukromý. Podnikatelský záměr však nevyšel a tramvaj jezdila jen do roku 1874. Nevyšel ani druhý pokus podnikatele B. Kollmanna s koněspřežní tramvají z let 1876–80. Až na potřeby situaci správně odhadl podnikatel W. von Lindheim s parní tramvají, jejíž provoz započal roku 1884. V roce 1899 se majitelem dráhy stala jedna vídeňská společnost, která s městem uzavřela smlouvu o elektrifikaci. K tomu byla založena „Společnost brněnských elektrických pouličních drah“ (Dušek, s. 32–4). Spolujajitelem této společnosti již bylo i město – ve správní radě mělo 2 místa ze 6 (Nesiba, s. 15–6).

Také v Praze vznikla roku 1875 soukromá koněspřežní tramvaj. Tato byla provozována akciovou společností založenou podnikatelem E. Otletem. Dotyčná společnost tramvaj provozovala až do roku 1898, kdy dráhu

odkoupilo město (Dušek, s. 195–6). Vedle neuskutečněných pokusů podnikatelů o zřízení parní tramvaje, byla v Praze provozována také soukromá elektrická tramvaj. Pomineme-li spíš propagační a rekreační Křížíkovu elektrickou tramvaj na Letné (první u nás), tak se jednalo o elektrickou tramvaj téhož podnikatele (a vynálezce) do Libně a Vysočan z roku 1896. F. Křížík byl zároveň i majitelem koncese (Ibid, s. 197–9 a Losos, s. 130). Druhým soukromým majitelem a provozovatelem elektrické tramvaje z Anděla na Klamovku byl M. Hlaváček (provoz zahájen 1896), tentokrát však podnikatel neodhadl správně velikost trhem přehlížené hodnoty, zadlužil se a spáchal sebevraždu (Dušek, s. 201). Křížíkovu libeňskou dráhu město odkoupilo roku 1907 a Hlaváčkovu od jeho dědiců již roku 1900 (Ibid, s. 201). Vedle toho vznikla v Praze i veřejně vlastněná elektrická tramvaj patřící vinohradské obci, vzápětí odprodaná městu Praze (Fojtík, s. 18). V Praze také byly provozovány dvě soukromé lanové dráhy – na Letnou a samozřejmě na Petřín (ta byla družstevní), později obě získalo město. A soukromě byly provozovány (dle jiného zdroje však jen asi jeden rok) po první světové válce i převážně příměstské autobusy (Dušek, s. 211 a 217–8). Autobusy patřící městu se objevily dříve (nebyly však z důvodu jejich technické nedostatečnosti úspěšné).

Zajímavá situace panovala v Ostravě a její aglomeraci. Zde vzniklo hned několik provozovatelů tramvajové dopravy. Provoz soukromé parní tramvaje byl zahájen roku 1894 (od roku 1901 byla tramvaj elektrická) a majitelem a provozovatelem byla „Společnost brněnských místních drah“. Druhým provozovatelem parní tramvaje bylo od roku 1913 „Vítkovické horní a hutní těžířstvo“. Obě společnosti provozovaly tramvaj i po dobu první republiky (Ibid, s. 163–5). V roce 1904 začala provozovat úzkorozchodnou parní tramvaj další společnost s názvem „Moravskoslezské místní dráhy“, tato zůstala v převážně soukromých rukou (při založení drželo část akcií i městečko Polská Ostrava) do roku 1910, kdy její akcie koupil slezský zemský sněm. V místní kolejové dopravě se angažoval i jeden veřejný vlastník – město Ostrava (Ibid, s. 168–9 a Boháček, s. 28).

Soukromá tramvajová doprava působila i v dalších městech. V letech 1899–1904 provozovala elektrickou tramvaj v Olomouci firma „Siemens-Halske“ a pak teprve město. Tamtéž působila po několik let za první republiky soukromá autobusová společnost provozující městské a příměstské autobusy (Dušek, s. 149 a 152). V Ústí nad Labem stavělo tratě pro elektrickou tramvaj na své náklady město (Maier, s. 131), ale tramvaj provozovala v letech 1899–1909 společnost AEG, teprve pak ji město vykoupilo a provozovalo samo (dle jiných zdrojů měla AEG dráhu pouze v pronájmu). Ve městě byly také provozovány soukromé autobusové linky, a to dokonce i bez koncese (Dušek, s. 258 a 261). V Jablonci nad Nisou byla pro vznik tramvaje důležitá především nákladní

doprava (s tou se dalo setkat ovšem i v jiných městech), majitelem koncese pak byl místní továrník (Ibid, s. 85). Provoz zajišťovala akciová společnost. Teprve v roce 1922 si v ní město zajistilo rozhodující podíl (Dvorský). Elektrickou tramvaj vlastnila soukromá společnost i v Českých Budějovicích (Boček), stejně tomu bylo i v Mostě (zde koncese patřila městu) (Losos, s. 164) a v Teplicích (zde koncese patřila provozovateli), kde byly v provozu i soukromé autobusové linky (Holas, Historie tramvají v Teplicích a Dušek, s. 249). V Opavě město pronajalo provoz zdejší elektrické tramvaje (provoz zahájen 1905) soukromé firmě na dobu 33 let (Dušek, s. 156). V Liberci založilo město pro stavbu a provoz elektrické tramvaje akciovou společnost. Až o 8 let později, roku 1905, ji převzalo do své přímé správy (Losos, s. 149–50). V letech 1933–9 zde však jezdili autobusy soukromé společnosti (Dušek, s. 121).

A v kterých městech byly vlastněny a provozovány tramvaje ve veřejném vlastnictví? S jednou výjimkou se jednalo o nejmenší provozy: Jihlavu (Bajer, s. 12), Mariánské Lázně (Dušek, s. 129), zřejmě i Těšín (zde město nechalo stavět trať na své náklady) (Dembiniok, s. 7). A dále od roku 1902 Bohumín (Losos, s. 55), kde by se však zřejmě žádný podnikatel nenašel anebo by poměrně rychle skončil. Město bylo poměrně malé a tramvajová dráha se stala už po první světové válce ztrátovou. Radní přenesli ztráty z provozu na daňové poplatníky a snažili se dráhu bez úspěchu zbavit (Dušek, s. 28–9 a Boháček, s. 11). Tou výjimkou pak byla Plzeň, zde byla elektrická tramvaj (zřízená roku 1899) městským majetkem a i provozovatel patřil městu (Losos, s. 156).

Z celkově 16 měst, kde vznikl v Českých zemích tramvajový provoz, se soukromé vlastnictví tramvajové dráhy anebo soukromě zajišťovaný provoz (případně obojí) vyskytoval po určitou dobu v 10 městech, s neúplně jasným Liberem – město mohlo vlastnit nějaké akcie elektrické dráhy i před rokem 1905 – by to bylo 11 měst (Pozn.: v budoucnu jsou možná dílčí úpravení a počet se může s objevením nových pramenů pozměnit). Podotýkám, že někde se jednalo o pronájem (třeba Opava) a například v Ústí nad Labem tratě vystavělo město. A je také pravdou, že ve sledovaném období přešla řada provozů do veřejného vlastnictví (nejpozději se tak stalo po druhé světové válce – viz Ostravsko). Provozovat tramvaj bylo v těch dobách většinou výnosné (Losos, s. 138). Co se týká soukromých provozů, byla zde zřejmá snaha o úsporný provoz a těž vozy byly kupovány úsporné (Ibid, s. 138). Zákazníci tedy preferovali levnější dopravu před dražší a pohodlnější alternativou.

S výjimkou jedné neúspěšné žádosti o příspěvek na stavbu koňské dráhy v Praze, nenarazil autor během studia pramenů na žádnou zmínku o dotacích z veřejných rozpočtů pro soukromé majitele a provozovatele tramvajových drah (nelze tedy poskytnutí nějakých dotací úplně vyloučit). Autor naopak narazil na zmínky

o daňových úlevách (viz dále). Tehdy byl provoz, jak bylo zmíněno výše, většinou výnosnou záležitostí.

### Ostatní města

Autor zkoumal vlastnické vztahy u provozů MHD ve sledovaném období i v další skupině měst, tentokrát se jednalo o velká (Pražané promínou) a větší města, kde nevznikl tramvajový provoz nebo tam tramvaje pouze zajížděly. Soukromou městskou autobusovou dopravu bychom tak našli třeba v Děčíně. A to již od roku 1906 (první u nás), tato však vydržela jen krátce. Podnikatel F. Leinweber se však nevzdal a roku 1912 provoz obnovil. Zastavila ho až první světová válka. Nezdolný Leinweber inicioval v roce 1923 založení společnosti s ručením omezeným s názvem „Elbstädtisches Verkehrs Unternehmen“. Tato společnost byla úspěšná a již před rokem 1930 provozovala 7 linek. A nebyla jediná! Společnosti konkuroval podnikatel Rehatschek a další (Holás, Autobusy v Děčíně a Dušek, s. 61). V Chomutově zavedl podnikatel E. Leidl první městskou autobusovou linku z města k nádraží v roce 1927 (DPCHJ). Různí soukromí dopravci provozovali autobusovou městskou dopravu ve Zlíně v dobách první republiky i po válce (Vrobel, Autobusy ve Zlíně a Otrokovicích). V Karlových Varech byly pro změnu provozovány dvě soukromé lanovky s určitým významem pro městskou dopravu cestujících (Prahahhd).

Veřejně vlastněnou a zajišťovanou dopravu měl Hradec Králové. V roce 1928 založené „Autodráhy města Hradec Králové“ provozovaly autobusovou dopravu a vyznačovaly se ztrátovostí, ta však mohla být způsobena i zdaněním meziměstské dopravy (Dušek, s. 76 a Maier, s. 171). V Pardubicích vznikly před první respektive druhou světovou válkou autobusové linky provozované poštou a ČSD (DPMP). Konečně v Karviné zajišťovaly MHD od roku 1909 tam zajíždějící úzkorozchodné tramvaje „Slezských zemských drah“, které byly majetkem slezského zemského sněmu. Ve zdejší dopravě se angažovalo i město Moravská Ostrava (Dušek, s. 100 a 169). V následujících městech se vznik MHD klade až do doby po druhé světové válce: Mladá Boleslav (Bezemek), Kladno (Vrobel, Kladno) a Přerov (Mhdprerov). (Pozn.: to však úplně nevylučuje, že zde nějaká hromadná doprava nevznikla už dříve, můžou o ní chybět třeba doklady.) U Frýdku-Místku a Prostějova se nepodařila doba vzniku MHD zjistit. Souhrnně byl zaznamenán ve sledovaném období soukromě vlastněný provoz MHD ve čtyřech městech z této skupiny měst. Provoz veřejně vlastněný pak byl zaznamenán ve třech městech (Pozn.: v budoucnu se mohou vyskytnout dílčí upřesnění). Nebyla opět zaznamenána žádná zmínka o dotacích z veřejných rozpočtů pro soukromé majitele a provozovatele (nelze tedy poskytnutí nějakých dotací úplně vyloučit).

Je třeba se zmínit i o tom, že soukromě vlastněná a provozovaná MHD vznikla

i v menších městech. Pro příklad lze uvést Hranice na Moravě, kde soukromí dopravci spojili příměstskou autobusovou dopravu s městskou (Ertl). Nebo můžeme zmínit Stříbro, kde vozil podnikatel občany z/k nádraží zřejmě větším osobním autem (Vrobel, Stříbro). A dalo by se pokračovat.

### Role měst

I v případě čistě soukromého podnikání v oboru MHD hrála (a hrají) jistou roli města. Městům totiž patří zpravidla ulice a silnice, na kterých se provoz MHD odehrává. Mnohá města vlastnila koncesi na provoz MHD, a to i tehdy, pokud byl provoz v soukromém vlastnictví (třeba v Brně, Mostě atd.). I když v minulosti města mnohdy sama v tomto oboru nepodnikala, aktivně se některá z nich o zavedení MHD snažila. Například Brno hledalo provozovatele tramvaje i pomocí inzerátů (Dušek, s. 33). Ovšem to, zda se ochotný podnikatel našel, nebo ne, zůstávalo pouze na něm.

Pokud se podnikatel našel, město s ním uzavřelo smlouvu o provozu MHD. Podíváme-li se pro příklad na návrh smlouvy mezi městem Brnem a podnikatelem W. von Lindheim, zjistíme zajímavé skutečnosti. Návrh například stanovoval typ provozované trakté (pára, elektřina), vyjádření k typu použitých kolejí, souhlas s odpadnutím nutností využívat průvodčího (Entwurf, s. 11–13). Změny v provozním řádu a jízdním tarifu (dále jen tarif) podléhaly dohodě podnikatele s městskou radou (Ibid, s. 13). Přestoupení stanoveného tarifu se pak mělo trestat (Ibid, s. 14). Tady se zastavíme. Stanovený tarif (v Archivu města Brna se nachází žádost o schválení tarifu městské radě) mohl samozřejmě časem nedostačovat – tj. (zpravidla) ocitnout se pod cenou, která by se vytvořila na trhu. Kdyby pak městská rada odmítla zvýšení tarifu (např. kvůli volbám atd.), došlo by ke vzniku tzv. cenového stropu. Podnikatel by v lepším případě poklesl zisk, což by se projevilo v omezení investic do rozvoje jeho podnikání (investoval by do jiných výnosnějších oborů), v horším případě by se ocitl ve ztrátě. Pěkným historickým příkladem může být soukromě provozované metro v New Yorku (Chodorov). Zřejmě proto ve výše uvedeném návrhu smlouvy najdeme i ustanovení, že podnikatel může zrušit tratě nebo na nich zastavit provoz jen se souhlasem městské rady (u později zřízených tratí to záviselo na dohodě s městem). A také je zde ustanovení o bezplatném převodu tratí v případě rozvázání smlouvy do vlastnictví města (remízy, vlečky, provozní budovy atd. měly být přenechány městu za odhadní cenu a dopravní prostředky nemusely být přenechány vůbec) (Entwurf, s. 16–17). V návrhu je dále také uvedeno, že podnikatel sám nese na své náklady svoje podnikání, a také jsou zde zmíněny úlevy na daních pro podnikatele (Ibid., s. 16–17).

### Místo závěru

Pozdější vývoj dopravy vedl k rozvoji „pneumatikové trakce“, a to jak autobusové,

tak automobilové. V roce 1921 bylo na území ČSR zaznamenáno jen 4 332 osobních aut, ale v roce 1937 jich bylo již 84 844 (Šuman-Hreblay, Encyklopedie automobilů s. 11). V roce 1925 zde pak bylo 290 autobusů, ale v roce 1936 již 3093 autobusů (Šuman-Hreblay, Encyklopedie nákladních, s. 8). Vzdávající počty osobních aut a autobusů znamenaly silnou konkurenci tramvajím (Losos, s. 260–4). Například v Londýně existovalo jednu dobu po první světové válce až 670 (!) nezávislých provozovatelů autobusů. Zdejší tramvaje nemohly mnohdy této pružné konkurenci (autobusy mohou pružně měnit svoji trasu, navíc odpadají náklady na údržbu tratí a trolejového vedení, přičemž o náklady na údržbu silnic se dělí autobusy s jinou osobní a také nákladní dopravou, přirozeně závisí i na ceně paliva nebo energie aj.) odolat a byly prostě zrušeny. Tento proces urychlil rozvoj soukromé automobilové dopravy, a to zejména ve Velké Británii a USA (Ibid., s. 248). Později se nevyhnul ani komunistickým zemím (výroba vozů Škoda řady 100/110 přesáhla 1,1 miliónu vozů) – v českých zemích zůstalo z 16 tramvajových provozů do dnešního dne jen 7 (jeden provoz byl však zrušen po první světové válce vlivem rozdělení města mezi 2 státy). Ani veřejné vlastnictví zkrátka nemůže úplně ignorovat vzácnost. Ztráty podnikatelům indikovaly ochabující zájem zákazníků o tramvajovou dopravu (ta je mezi příznivci MHD většinou nejoblíbenější) a vedli je k přesunu vzácných výrobních faktorů do, z hlediska spotřebitelů, důležitějšího užití (třeba výroby automobilů, poskytování autobusové MHD nebo úplně jinam). Poskytovat za takové situace tramvajovou dopravu i nadále by bylo (a dodnes je) možné jen s dotacemi, nebo pokud by město provoz rovnou odkoupilo. Každopádně pak z daní lidé platí něco, co si nejsou ochotni sami dobrovolně zaplatit. A výrobní faktory jsou používány na spotřebiteli méně preferované potřeby. V některých městech platí tato skutečnost i v případě autobusové nebo trolejbusové dopravy.

Znamená to však automaticky, že by v takových městech nebyla nabízena bez dotací žádná MHD? Přece jen řada lidí auty nebo na motorce a kole nejezdí (anebo nechce chodit pěšky). Tady je nutné si uvědomit, že ztrátovost veřejné dopravy ve městě „XY“ nemusí nutně vypovídat nic o tom, že by musela být ztrátová i případná soukromá MHD. Jak upozorňuje ekonom M. N. Rothbard: je to dáno za prvé tím, že veřejní provozovatelé MHD neriskují svoje vlastní peníze, a proto mají menší motivaci být ostražití. Za druhé je to dáno tím, že jejich případné výdaje mohou být uskutečněny z peněz získaných pomocí daní, a proto bude jejich rozhodování zatíženo stejnou chybou (Rothbard, s. 293). Tento bod se týká i dotovaných soukromých dopravců. Navíc velmi často veřejný podnik vytlačí z podnikání soukromé konkurenty, právě proto, že mu jsou poskytovány dotace a případně i monopolní výsady (třeba licence

a koncese) (Ibid, s. 294). Díky výše uvedenému můžeme s velkou pravděpodobností očekávat u veřejných podniků a soukromých dotovaných podniků nižší hospodárnost (odhlížíme od možné korupce) než u čistě soukromých provozovatelů. Tudíž je možné, že v některých městech, kde je dnes MHD ztrátová, by mohli docela dobře působit ziskoví soukromí provozovatelé. Nicméně je pravděpodobné, že v některých městech by nevznikla žádná MHD (zbylo by třeba jen prostornější taxi nebo pouze individuální doprava), protože by se nenašel dostatečný počet zájemců.

Jak by vypadala taková soukromá MHD na svobodném trhu lze vidět třeba (pro příklad převážně soukromého MHD v Hongkongu viz záznam z výše zmíněného fóra na stránkách Liberálního institutu) na západním pobřeží Turecka (dnes již poměrně hospodářsky vyspělého). Zdejší soukromě provozované mikrobusey (zvané dolmuše – kapacita ca 8–15 míst) poskytují mimo jiné často i dopravu v centrech měst. Tato doprava je levná a jezdí po pravidelné trase. Obvykle můžete vystoupit kdekoliv (tím ušetříte čas). Z pohledu úspěchaného středoevropana je nevýhodou, že se často jede, až se dolmuš naplní (Swan, s. 379 a Janovský). Pokud však bude pro zákazníky důležitá i rychlost dopravy a budou ochotni si za ni připlatit, tak lze očekávat příslušnou reakci podnikatelů. (Tento příklad ovšem automaticky neznamená, že by ve velkých městech nemusel vzniknout prostor i pro kapacitnější autobusy a v těch ještě větších pro tramvaj a metro.)

O tom jaký dopravní prostředek k přepravě podnikatelé vyberou, rozhodují oni sami, respektive o tom rozhodují přání zákazníků a konkurence mezi podnikateli. Vliv můžou mít i legislativní požadavky – například v případě exhalací, hluku nebo prachu. Vliv bude mít i majitel ulic a silnic. V současnosti růst blahobytu společnosti vede také k zahuštění silnic a parkovišť individuální dopravou. Stoupající cena za parkování (za existence veřejného vlastnictví vzniká zpravidla nedostatek parkovacích míst) způsobí, že se vyplatí stavět například parkovací domy. Stoupající cena za používání silnic v centrech velkých měst (za existence veřejného vlastnictví vznikají zpravidla zácpy) nemusí už vést k rozšiřování zdejších silnic, protože jednoduše zde není mnohdy žádné místo. Tato situace vytváří příležitost k renesanci MHD ve větších a velkých městech. To je ovšem již mimo rámec tohoto

příspěvku. Na závěr tohoto příspěvku můžeme shrnout, že MHD mohla (viz minulost Českých zemí) a může (viz současné Turecko) být poskytována i soukromými nedotovanými provozovateli. Z uvedených údajů za České země se navíc dá prozatím tvrdit, že soukromě poskytovaná MHD měla před první světovou válkou dokonce převahu.

#### Použitá literatura:

1. Bajer, J. aj. *Povídaní o tramvajích, trolejbusích a také autobusech v Jihlavě 1909-2009*. Ústí nad Labem: Dopravní vydavatelství Wolf 2009.
2. Bezemek, R. – Vrobel, L. *Mladá Boleslav* [online, SPVD 2010]. Dostupný z (přístup 08/2010): [http://www.spvd.cz/?p=cz/mladaboleslav/mladaboleslav.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/mladaboleslav/mladaboleslav.html&m=menu_cz.html)
3. Boček, V. – Příbyl, J. *Tramvaje a České Budějovice* [online, SPVD 2006]. Dostupný z (přístup 08/2010): [http://www.spvd.cz/?p=cz/ceskebudejovice/tramvaje.html&m=cz/ceskebudejovice/menu\\_ceskebudejovice.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/ceskebudejovice/tramvaje.html&m=cz/ceskebudejovice/menu_ceskebudejovice.html)
4. Boháček, J. aj. *Od koňky k Sedanu: historie úzkorozchodných drah na Ostravsku a Karvinsku: 1902-1973*. Ostrava: Dopravní podnik Ostrava 2004, ISBN 80-239-3437-6.
5. Dembiniok, M. aj. *Tramvaji po Těšíně*. Český Těšín: Regio 2008, ISBN 978-80-904230-0-8.
6. Dušek, P. *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri 2003, ISBN 80-7277-159-0.
7. Dvorský, P. aj. *Historie MHD – Tramvaje* [online, SPVD 2007]. Dostupný z (přístup 08/2010):
8. Ertl, T. *Hranice na Moravě* [online, SPVD 2008]. Dostupný z (přístup 08/2010): [http://www.spvd.cz/?p=cz/hranice\\_na\\_morave/hranice\\_na\\_morave.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/hranice_na_morave/hranice_na_morave.html&m=menu_cz.html)
9. Fojtík, P. *Pražské elektrické dráhy*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy 2003, ISBN 80-239-2023-5.
10. Holas, D. *Historie tramvajů v Teplících* [online, SPVD 2009]. Dostupný z (přístup 08/2010): [http://www.spvd.cz/?p=cz/teplice/tramvaje.html&m=cz/teplice/menu\\_teplice.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/teplice/tramvaje.html&m=cz/teplice/menu_teplice.html)
11. Holas, D. *Autobusy v Děčíně* [online, SPVD 2008]. Dostupný z (přístup 08/2010): [http://www.spvd.cz/?p=cz/decin/autobusy.html&m=cz/decin/menu\\_decin.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/decin/autobusy.html&m=cz/decin/menu_decin.html)
12. Chodorov, F. *A Matter of Degree: The New York Subway* [online, Mises Daily 2010]. Dostupný z (přístup 08/2010): <http://mises.org/daily/3948>
13. Janovský, D. *Doprava po Turecku* [online]. Dostupný z (přístup 08/2010): [www.turecko.org/doprava.html](http://www.turecko.org/doprava.html)
14. Kirzner, I. M. *Jak fungují trhy*. Praha: Centrum liberálních studií 1998.
15. Losos, L. *Dějiny městské dopravy*. Praha: Albatros 1983.
16. Maier, K. *Hospodaření a rozvoj českých měst 1850-1938*. Praha: Academia 2005.
17. Nesiba, Z., Butschek A. aj. *100 let elektrické pouliční dráhy v Brně: 1900-2000*. Ústí nad Labem: Dopravní vydavatelství Wolf 2000.
18. Rothbard, M. N. *Ekonomie státních zásahů*. Praha: Liberální institut 2001.
19. Rothbard, M. N. *Zásady ekonomie: od lidského jednání k harmonii trhů*. Praha: Liberální institut 2005.
20. Swan, S. *Turecko*. Praha: Ikar 2003.
21. Šuman-Hreblay, M. *Encyklopedie automobilů: české a slovenské osobní automobily od roku 1815 do současnosti*. Brno: Computer Press 2007, ISBN 978-80-251-1587-9.
22. Šuman-Hreblay, M. *Encyklopedie nákladních automobilů: české a slovenské užitkové automobily a autobusy*. Brno: Computer Press 2008.
23. Vrobel, L. *Autobusy ve Zlíně a Otrokovicích* [online, SPVD 2007]. Dostupný z (přístup 08/2010): [http://www.spvd.cz/?p=cz/zlin/autobusy.html&m=cz/zlin/menu\\_zlin.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/zlin/autobusy.html&m=cz/zlin/menu_zlin.html)
24. Vrobel, L. – Nálevka, T. *Kladno* [online, SPVD 2008]. Dostupný z (přístup 08/2010): [http://www.spvd.cz/?p=cz/kladno/kladno.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/kladno/kladno.html&m=menu_cz.html)
25. Vrobel, L. aj. *Stříbro* [online, SPVD 2010]. Dostupný z (přístup 08/2010): [http://www.spvd.cz/?p=cz/stribro/stribro.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/stribro/stribro.html&m=menu_cz.html)
26. DPCHJ. *Historie* [online, DPCHJ 2007]. Dostupný z (přístup 08/2010): <http://www.dpchj.cz/historie.html>
27. Prahahd. *Karlovarské lanovky* [online, 2006]. Dostupný z (přístup 08/2010): <http://prahahd.vhd.cz/Jinamesta/Karlovary/lanovky.htm>
28. DPMP. *Historie DPMP* [online, 2009]. Dostupný z (přístup 08/2010): <http://www.dpmp.cz/historie-dpmp/>
29. MHDPrerov. *Historie MHD v Přerově* [online, 2010]. Dostupný z (přístup 08/2010): <http://www.mhdprerov.cz/historie.htm>
30. *Entwurf des Vertrages für die Unternehmung von Strassenbahnen in Brünn*. Brno: Rudolf M. Rohrer. Uloženo v Archívu města Brna, inventární číslo 1985.

## Státní maturity – všechno špatně

(pokračování ze strany 1)

nebyla například ani jedna otázka z literární historie! Celý proces je neskutečně technicky komplikovaný: Studenti vyplní záznamové archy, které pak budou učitelé skenovat centru, kde vše vyhodnotí automat. Při generálce nastaly problémy s “čitelností”.

#### Slohová práce

Do dnešní doby si každá škola vypisovala svá vlastní témata, nyní budou zadávána centrálně jako za komunistů. Vzhledem k tomu, že i gymnazisté si mohou volit nižší úroveň, ve slohové písemné práci student napíše, jak

sestavit židli (viz generálka), a má maturitu. Můžeme rovnou zrušit náš studijní program, v němž jsme doposud požadovali úvahu, esej, fejeton, povídku... Nesmíme opravovat originály; práce každého dítěte maturujícího na jakémkoli typu školy v tom kterém roce

se tudíž bude kopírovat. Bůh ví, zda bude okopírovaný rukopis k přečtení. Mé zkušenosti mi říkají, že nebude. A to nemluví o zbytečně utracených penězích. Komplikované bodové ohodnocení (nesmíme například oceňovat originalitu) zaneseme do komplikované tabulky a vše odešleme do centra, kde vymyslí známku a pošlou ji zpět. Naše škola se generální zkoušky nezúčastnila, ale odjinud vím, že výsledky přinesly mnohá rozčarování. Práce nudné a šedivé totiž dopadly lépe než ty zajímavější. V novém časovém harmonogramu budeme mít na opravování deset dní, což je nezvládnutelné. Nyní je to asi měsíc. Rada pro ředitele, že mají opravujícího uvolnit z běžné výuky, je nezodpovědná: suplování by se muselo platit a své třídy (nižší ročníky) každý z nás učit chce.

### Ústní zkouška

Při ústní zkoušce si místo klasických maturitních otázek, které si opět dříve školy vytvářely samy a které mapovaly literárně historický kontext a nutily děti myslet v souvislostech, student losuje z dvaceti či třiceti literárních děl (dvacet pro nižší, třicet pro vyšší úroveň), která přečetl a o nichž má hovořit. Na gymnáziu si vybírá ze zhruba sto třiceti až sto padesáti děl. Velké osobnosti jako Hus, Komenský, Dobrovský, Jungmann, Palacký, jejichž přínos musí znát každý Čech, prostě zmizí, protože je žádný maturant nepřečte. A ta skvělá literární díla, která se do seznamu nedostanou! Bití budou studenti, kteří třeba přečtou vše od Kafky; využít budou ale moci jen jedno dílo. K čtení to nebude motivovat vůbec. Zatím platilo, že čím víc student čte, tím líp. Teď je to třicet knih a ani o chlup více. A není potřeba číst, stačí se vše nadřít nazpaměť. Maturita je veřejná, takže studenti nižších ročníků rychle zjistí, s jakými literárními ukázkami pracujeme. A pak už to dál bude pouze fraška. K ukázce uměleckého textu je přiřazen text neumělecký, který má student rovněž komentovat. Bude to tedy dohromady sto padesát ukázek krát dvě. Vše musí být přepsáno předepsaným typem písma. Není v našich silách toto vše přepisovat, natož obměňovat! Máme sice možnost využít

texty z databáze Cermatu (speciální úřad, zajišťující přípravu státních maturit), ale myslícímu učiteli obvykle nevyhovují ukázky vnucené někým jiným. Ale nic jiného nezbude, a tak bude celá země maturovat jako stádo na stejných ukázkách. Doposud jsme samozřejmě také u maturity používali literární ukázky, ale chápali jsme je jako pracovní, takže jsme je vyráběli jednoduše pomocí kopírky a nůžek. A nakonec budeme opět vyplňovat komplikovanou tabulku, vše posílat centru a čekat na známku od něj.

Teď jsem popsala problém kvalitních gymnázií. Odborné školy a učiliště si mnohdy zjednodušují situaci a studentům rovnou určí dvacet literárních děl. Zatím zde maturita z češtiny zaručovala alespoň minimální přehled o kulturním a myšlenkovém vývoji lidstva. Toto však znamená naprostý úpadek, ve svém důsledku i učitelů. Školní maturitu z češtiny, která by zdánlivě mohla situaci zachraňovat, totiž drtivá většina škol ruší, protože nechce, aby děti maturovaly z jednoho předmětu dvakrát či třikrát (možnost volit si nižší i vyšší úroveň).

### Proč to všechno?

Měla jsem možnost si popovídat s panem ministrem. Bylo to tristní. Vše výše uvedené si uvědomuje, ale je to prý jen detail v porovnání s reformou, kterou chystá. Ta je přímo obludným sociálním inženýrstvím. Aby se obhájily finance již vydané a zkvalitnilo školství, má dvacet procent dětí propadnout. To raději zrušíme maturity na učilištích. Jaký má smysl, aby se z někoho nestal třeba truhlář nebo kuchař jen proto, že (zatím) neumí anglicky? Rada pana ministra, aby si dobré školy udělaly náročnou profilovou (školní) maturitu, je nesmyslná, pokud má státní maturita opravňovat ke vstupu na vysokou školu. U oborů, kde poptávka vysoce překračuje nabídku, budou ovšem stejně muset přijímací zkoušky zůstat. Nápad zavést srovnávací testy i na základní školy je rovněž mimo realitu; jsou prostě lepší a horší čtvrti...Pan ministr si také stěžuje na devaluaci vzdělání. Tu ovšem nevyřeší státní maturita. Je málo dětí a hodně škol. Hlavním viníkem je zde stát,

kteří financuje hloupé obory typu gender či kulturologie, a nadto ještě zaměstnává absolventy ve státních službách a nevládních organizacích, které opět sám platí. Výsledkem jsou trapné příručky o sexismu v jazyce a úředníci hlídající ideovou čistotu slabikářů. A úředníci, kteří potřebují obhájit svou pracovní existenci a jsou posedlí představou, že je třeba za každou cenu zničit to, co bez problémů běželo po desetiletí, a proto vymysleli státní maturitu. Pro vzdělané učitele s praxí je urážlivé, mají-li se řídit jejich nápady. Starší kolegové jsou zděšeni, neboť systémové omezování svobody dalece přesahuje školství komunistické. Navíc je to celé loupež našich daní. Školy byly, jsou a budou dobré, horší a špatné. Kvalitní školy o své úrovni vypovídají svou pověstí, zájmem uchazečů, počtem absolventů, kteří se dostanou na respektovanou vysokou školu... Pokud je poptávka po špatných školách, nabídka se vždy najde. Absolventi těchto škol ale nesmějí nacházet široké uplatnění ve státních službách, jinde se neuzijí a poptávka klesne...

Nemyslím, že za tímto arogantním, byrokratickým a drahým nápadem stojí primárně vědomá snaha úředníků ovládnout další oblast našeho života. Je to mnohem horší. Iniciativa vzešla od některých učitelů, kterým vadil vznik mnoha nových škol často vskutku mizerné úrovně. (Že by řešením mohla být třeba privatizace školství, dnes pochopitelně nikoho nenapadne.) Obávám se, že většina Čechů s novou maturitou souhlasí. Bojí se svobody, myslí si, že bez regulace lidé zvlčí. Mnozí nevnímají vzdělání jako soukromou investici do své budoucnosti, do svého životního štěstí. Nestačí jim prostá hrdoť na to, že mám maturitu z kvalitní školy. Je přece nefér, že někdo jiný má stejně vypadající maturitu, když nezná ani z poloviny totéž co já. Změnit myšlení lidí je sisyfovský úkol. Kéž by se našlo dost jedinců ochotných do úmuru trpělivě vysvětlovat, že svoboda je přece o tolik vzácnější hodnota než nikdy nedosažitelná, chimérická rovnost.

*Autorka vyučuje český jazyk na Akademickém gymnáziu v Praze.*

## Dokonalá bouře neznalosti

*(pokračování ze strany 1)*

bankovním panikám, které se pravidelně rozpoutávaly vždy, když vkladatelé začali hromadně vybírat své úspory. Mnohdy k tomu stačilo veřejně rozšíření zprávy, že dotyčná banka poskytla příliš mnoho rizikových úvěrů a potýká se s potížemi. Takové zprávy vzbudily u bankovních klientů obavu, že jejich úspory uložené v bance nejsou v bezpečí.

Otázkou, zda bylo povinné pojištění vkladů opravdu nezbytným krokem, se budu zabývat později. Prozatím zdůrazněme, že

poté, co toto pojištění vzniklo, se regulátoři začali obávat, že jeho důsledkem bude tak zvaný „morální hazard“: jelikož jsou bankéři nyní před bankovními runy chráněni, může je pojištění podněcovat k tomu, aby poskytovali rizikovější úvěry než dříve. Teorie morálního hazardu se vedle Spojených států zakořenila také ve všech zemích, kde bylo pojištění vkladů zavedeno. Američtí i zahraniční regulátoři se tento (ať již skutečný či smyšlený) problém pokoušeli zmírnit tím, že bankám

uložili povinnost, aby své investice a úvěry kryly určitou minimální úrovní kapitálu. Mnozí ekonomové z celého světa (například Viral Acharya, Juliusz Jablecki, Wladimir Kraus, Mateusz Machaj a Matthew Richardson) jsou přesvědčeni, že právě tyto regulace výrazně přispěly k tomu, že se americká krize na trhu nemovitostí přeměnila v největší hospodářskou recesi, jakou svět v uplynulých 70 letech zažil.

## Co se skutečně stalo

Z teorie morálního hazardu vyplývá, že pokud bankéřům chrání záda stát, resp. povinné pojištění (FDIC), budou činit mnohem rizikovější investiční a úvěrová rozhodnutí. Regulátoři z celého rozvinutého světa se tento údajný problém jali řešit tím, že bankám uložili povinnost, aby udržovaly minimální kapitálový polštář, jímž by svá aktiva (úvěry a investice) kryly. Konkrétní úroveň této kapitálové rezervy a další detaily se ovšem v různých zemích lišily.

V roce 1988 se finanční regulátoři ze zemí skupiny G-10 usnesli na smlouvě „Basilej I“. Jednalo se o pokus sjednotit světové regulace bankovního kapitálu, jenž se posléze rozšířil i do zemí mimo skupinu G-10. Požadavky na kapitálovou přiměřenost byly odstupňovány dle typů aktiv a s nimi spojených rizik. Komerční banka například nemusela držet žádný kapitál proti vládním dluhopisům, oběživu či zlatu – to byla dle úsudku regulátorů ta nejbezpečnější aktiva. Byla však povinna vyhradit kapitál ve výši 4 procent z každé hypotéky, kterou poskytla, a 8 procent z komerčních úvěrů a korporátních dluhopisů.

Každý stát zavedl Basilej I do svého právního řádu v jiném termínu a s jistými dílčími odchylkami. Spojené státy převzaly tuto regulaci do svého právního řádu v roce 1991, přičemž stanovily několik úrovní kapitálové přiměřenosti: *desetiprocentní* kapitálový polštář byl požadován od „dobře kapitalizovaných“ komerčních bank. Toto označení bylo spjato s významnými výhodami, a proto o něj většina bank usilovala. O deset let později však nastala událost, která se ze zpětného pohledu jeví jako klíčová. Federální korporace pro pojištění vkladů, Federální rezervní systém, Kontrolor měny<sup>2</sup> a Úřad pro dohled nad spořitelny<sup>3</sup> vydaly dodatek k Basileji I, tak zvané „Pravidlo pro záložní zdroje“ (Recourse Rule). Tento právní předpis určil povinné minimální kapitálové rezervy u cenných papírů krytých aktivy (Asset-Backed Securities – ABS). U dluhopisů krytými dluhy z kreditních karet, úvěry na nákup automobilu či hypotékami byl nyní vyžadován pouhý 2 procentní kapitálový polštář, pokud ratingové agentury tyto dluhopisy hodnotily známkami AA či AAA, nebo jestliže je emitoval vládou sponzorovaný podnik (GSE), jako je Fannie a Freddie. Zatímco tedy dobře kapitalizovaná komerční banka musela držet kapitál ve výši 10 dolarů na každý stolarový komerční úvěr či firemní dluhopis a 5 dolarů na každou stolarovou hypotéku<sup>4</sup>, u cenných papírů krytých hypotékou (MBS) v hodnotě 100 dolarů jí stačilo držet kapitál ve výši pouhých dvou dolarů. Banka, která by se snažila snížit svůj kapitálový polštář – a tím zvýšit tzv. „pákový efekt“ – by tudíž mohla držet o 60 procent méně kapitálu, kdyby své hypoteční úvěry směnila za cenný papír krytý těmiž úvěry, a dokonce o 80 procent

kapitálu méně, kdyby směnila své komerční úvěry a finanční dluhopisy za cenný papír krytý hypotékami.

Pozorní čtenáři patrně již tuší vazbu mezi Pravidlem pro záložní zdroje a finanční krizí. V roce 2008 bylo zhruba 81 procent všech dluhopisů krytých hypotékami, které americké komerční banky držely, hodnoceno známkou AAA a 93 procent všech MBS, jež banky držely, bylo buď hodnoceno touto známkou, či byly vydány vládou sponzorovanými podniky, takže vyhovovaly Pravidlu pro záložní zdroje. (Podobné údaje týkající se dluhopisů se známkou AA nejsou ještě k dispozici.) Podle výše zmíněných autorů je uštědřená lekce zřejmá: komerční banky držely tolik cenných papírů krytých hypotékami (s ratingovým hodnocením AA či AAA či emitované vládou sponzorovaným podnikem) právě proto, že je regulátoři v předpisech o kapitálové přiměřenosti (zejména v pravidlu pro záložní zdroje) uměle zvýhodnili, přičemž výrazně podcenili jejich skutečnou rizikovost. Výsledkem byla obrovská koncentrace těchto uměle zvýhodněných cenných papírů v portfoliích bank.

Když se u rizikových hypoték začaly v létě roku 2007 projevovat problémy se splácením, vyvolalo to pochybnosti o správnosti jejich vysokého ratingového hodnocení. O rok později se tyto pochyby proměnily v paniku. Finanční společnosti i banky jsou dle federálních zákonů povinny vést účetnictví typu mark-to-market, jež vyžaduje, aby aktiva byla účtována dle ceny, za kterou mohou být v daný okamžik prodána na trhu. Díky tomuto účetnictví se dočasná tržní nálada přenesla do skutečných čísel v účetních rozvahách bank. Když tedy trh s aktivy MBS vyschl, společnost Lehman Brothers zbankrotovala. Mark-to-market účetnictví se týkalo rovněž komerčních bank, které se kvůli držbě aktiv MBS obávaly o svou solventnost, jakož i solventnost svých protistran, následkem čehož se zmrazila úvěrová aktivity a vypukla Velká recese.

Jak vypadala situace ve zbytku světa? Pravidlo pro záložní zdroje bylo sice uplatňováno pouze ve Spojených státech, avšak smlouva Basilej I nabízela příležitost k ještě ziskovějším „kapitálovým arbitrážím“, a to ve formě mimorozvahových nástrojů, jakými jsou strukturované investiční nástroje, v Evropě velmi hojně používané. Později, v roce 2006, začala být mimo Spojené státy implementována pozměněná basilejská kapitálová smlouva, Basilej II. S ní se rozšířila i aplikace Pravidla pro záložní zdroje. Tento fakt zahraniční banky podněcoval k tomu, aby se zásobily dluhopisy krytými hypotékami, jež byly hodnoceny vysokou ratingovou známkou či byly emitovány zmíněnými společnostmi GSE.

## Dokonalá bouře?

Vezmeme-li v úvahu výše uvedené faktory – nízké úrokové sazby stanovené

Federálním rezervním systémem, Community Reinvestment Act, činnost Fannie a Freddie, Basilej I, Pravidlo pro záložní zdroje a Basilej II – mohli bychom dojít k závěru, že finanční krize byla dokonale bouří regulačních omylů. Právě vyjmenované faktory ovšem nejsou zdaleka úplným výčtem. Za prvé, Peter Wallison upozornil na to, že mnoho amerických států připouští pouze hypoteční úvěry bez rekurze<sup>5</sup>. Takové právní předpisy dlužníky fakticky osvobozují od finančních závazků, neboť nejsou-li schopni úvěr splácet, mohou svůj dům jednoduše opustit. Není proto divu, že si lidé v situaci, kdy se hodnota nemovitostí nepřetržitě zvyšovala, ochotně brali i takové hypoteční úvěry, o nichž věděli, že mohou mít potíže s jejich splácením. Koupě nemovitosti na úvěr byla totiž vnímána jako investice, která je víceméně bez rizika. V nejhorším případě člověk prostě úvěr přestane splácet a z dotyčného domu se odstěhuje.

Za druhé, Richard Rahn poukázal na fakt, že daňové zákony odrazují od partnerství v bankovníctví (jakož i v jiných odvětvích). Partnerství podněcuje opatrné a pečlivé rozhodování, protože každý partner může v případě krachu své firmy přijít v principu o celý svůj majetek. Rahnova myšlenka má široké implikace, které ekonomové (například Amar Bhidé a Jonathan Macey) ve svých výzkumech opominuli. Stávající daňové zákony a zákony upravující obchodování s cennými papíry motivují veřejné společnosti, jakými jsou komerční banky – na rozdíl od partnerství či jiných typů osobních společností – k tomu, aby se zaměřovaly především na krátkodobé zisky. Akcionáři se totiž zpravidla vyznačují krátkodobějším horizontem uvažování než vlastníci či partneři. Netřeba připomínat, že jedním ze způsobů, jak krátkodobý zisk vytvářet, je aktivně se podílet na investiční bublině.

Za třetí, Basilejské smlouvy posuzují peníze odložené pro případ nečekaných úvěrových ztrát jako kapitál „druhé tranše“, jehož přípustný rozsah je omezen v poměru ke kapitálu „první tranše“ – totiž kapitálu získanému upsáním akcií. Bert Ely poukázal v *Cato Journal* na to, že akciový kapitál je vlivem daňových zákonů zbytečně drahý. Banky jsou tak dvojnásobně odrazovány od toho, aby udržovaly patřičný kapitálový polštář; přitom Basilejské smlouvy usilují právě o náležitou úroveň bankovního kapitálu. Ani dosavadní výčet ovšem není úplný. Představuje pouze stručný průřez vrstvou regulací, která vyrostla v různých oblastech ekonomiky v takové míře, že nikdo nemůže reálně předpovědět, jak na sebe budou jednotlivé regulace vzájemně působit. Ani zdaleka si totiž neuvědomujeme, co všechno vláda vykonává, a jaké to má dopady. To je asi nejlepší možné vysvětlení toho, jak k této dokonalé regulatorní bouři došlo a jak k ní může snadno dojít znovu.

Tím, že usměrnily bankovní investice do aktiv krytých hypotékami, způsobily

Basilej I, Pravidlo pro záložní zdroje a Basilej II přeinvestování v rezidenčním stavebnictví, a to v době, kdy se nafukovala celostátní bublina na trhu nemovitostí. Částečně se tak stalo pomocí samotného Pravidla pro záložní zdroje, které nabylo účinnosti 1. ledna 2002, tedy přesně v době, kdy bublina na trhu nemovitostí startovala. Pravidlo vytvořilo obří umělou poptávku po dluhopisech krytých hypotékami; každý z těchto dluhopisů vyžadoval jako kolaterál tisíce hypoték. Komerční banky na tuto poptávku po hypotékách odpověděly tím, že snížily své úvěrové standardy. Když tyto banky směňovaly své hypotéky za dluhopisy kryté hypotékami, aby touto cestou obdržely kýženou „kapitálovou slevu“, činily tak pod mylným dojmem, že se výhodně zbavují svých nejrizikovějších hypoték za kvalitní dluhopisy s nejvyšším ratingovým hodnocením AAA. Bankéři zcela očividně neměli ponětí o další ob-skurní regulaci: o dodatku Komise pro cen-né papíry a burzy<sup>6</sup> k pravidlu o čistém kapitálu<sup>7</sup>, kterým Komise v roce 1975 učinila ze tří stávajících ratingových agen-tur – S&P, Moody's a Fitch – zákonem chráněný oligopol. Tato nevědomost je zjevná z e-mailů zveřejněných v nedávném soudním procesu s Ralphem Cioffiem a Matthewem Tanninem, řediteli dvou hed-geových fondů banky Bear Stearns. Tyto fondy investovaly především do vysoce hodnocených dluhopisů krytých „sub-prime“ hypotékami. Z e-mailů je zřejmé, že Tannin opravdu věřil, že vysoké ratingové hodnocení odpovídá skutečné rizikovosti těchto dluhopisů; on a jeho partner byli nakonec poroutou zproštěni viny, poněvadž porota usoudila, že oba žalovaní byli vzniklou katastrofou překvapeni stejně jako všichni ostatní. Tak jako celý svět i oni důvěřovali ratingovým agenturám S&P, Moody's a Fitch. Jak lze však u korporací chráněných před tržní konkurencí očekávat, tyto tři ratingové agentury vykonávaly svou práci nedbale. Kupříkladu agentura Moody's neaktualizovala svůj model trhu rezidenčních hypoték od roku 2002, kdy se boom na tomto trhu teprve rozpoutával! Přitom agentura právě na základě tohoto modelu určovala, jaké procento dluhopisů krytých hypotékami může být ohodnoceno známkou AA a AAA. Podobných chyb se dopustili i konkurenti této firmy.

Regulátorova krátkozrakost

Regulátoři se zdají být ohledně dopadů daných regulací stejně krátkozrací jako bankéři. Komise pro cenné papíry a burzy se domnívala, že dotyčné ratingové agentury budou i nadále vykonávat svou činnost spolehlivě, ačkoliv v roce 1975 zavedla regulaci, která tyto agentury chránila před tržní konkurencí. Byl to přitom právě tlak konkurence, jenž dosavadní spolehlivost jejich ratingového hodnocení zaručoval. Zrovna tak si téměř nikdo – včetně Alana Greenspana a Bena Bernankeho – nepovšiml zhoubného vlivu různých regula-cí, které uměle zvyšovaly ceny domů a naopak snižovaly úvěrové standardy.

Navzdory tomu FDIC, Fed, Kontrolor měny a Úřad pro dohled nad spořitelny rozhodly, že hodnocení AA a AAA uvedených tří ratingových agentur bude spjato se značnou úlevou v kapitálových požadavcích v rámci Pravidla pro záložní zdroje. Byli si zaměstnanci těchto institucí vě-domí, že ratingové agentury, kterým svěřili takovou zodpovědnost, jsou oligopolem vytvořeným Komisí pro cenné papíry a burzy, se všemi negativními důsledky, jež takové uspořádání přináší? Jestliže si přečtete text Pravidla pro záložní zdroje, zjistíte, že odpověď zní nikoliv. Pravidlo pro záložní zdroje totiž mylně uvádí, že ratingové agentury jsou podrobeny „tržní disciplíně“. Totožné chyby se později dopustila i Banka pro mezinárodní platby<sup>8</sup>, když o několik let později posuzovala, zda je žádoucí tuto americkou inovaci (tj. pravidlo pro záložní zdroje) rozšířit i do zbytku světa ve formě Basileje II. I na základě jejího doporučení se tak posléze v roce 2006 opravdu stalo.

Ti, kdo chtějí hledat viníky, mají široký výběr: neznalost bankéřů a regulátorů byla stejně hluboká. Může však někdo být viněn z toho, že nebyl schopen rozpoznat dopady regulací, o jejichž existenci vůbec netušil?

Vševědoucnost není vlastností lidských bytostí. Člověk by musel být bohem, aby zvládnul přečíst a zapamatovat si miliony stran Federálního zákoníku – nemluvě o zákonících jednotlivých států, místních samospráv a nyní i zákonících mezinárodních – a aby byl schopen poukázat na konkrétní skupinu v minulosti přijatých regulací, která zapříčinila největší bankovní krizi od dob velké hospodářské krize. Taková bouře tedy mohla být dokonalá, avšak na rozdíl od podobně katastrofálních přírodních jevů se nemusí vyskytovat jen vzácně. Nové regulace budou i nadále nečekaným způsobem kolidovat se starými, poněvadž regulátoři, obyčejné lidské bytosti, sami neznají staré regulace ani jejich dopady.

K tomu ostatně dochází již dnes. Komise pro cenné papíry a burzy místo aby zrušila regulaci z roku 1975 (tzn. tu, která vytvořila oligopol tří ratingových agentur), hodlá naopak regulaci ratingových agentur zpřísnit a utužit. A namísto zrušení Basileje I či Basileje II pracuje Banka pro mezinárodní platby usilovně na Basileji III, která údajně „doladí“ požadavky kapitálové přiměřenosti a zvětší kapitálový polštář. Avšak navzdory překážkám ve tvorbě akciového kapitálu, které vznikly v důsledku činnosti daňového úřadu a Basilejských smluv, dosahoval souhrnný kapitálový polštář všech amerických bank na počátku roku 2008 výše 13 procent – tedy o celou třetinu více, než je požadované americké minimum. Americké minimum přitom bylo ještě o pětinu vyšší než basilejské minimum. V rozporu s výchozím předpokladem regulátorů, že bankéři musí být regulacemi chráněni před svou vlastní nadměrnou krátkozrakostí a neobežetností, nebyla finanční krize způsobena přílišným „pákovým efektem“ na

straně bank. Krize byla zapříčiněna *formou*, kterou tento „pákový efekt“ nabral, kdy se v portfoliích bank nadměrně koncentrovala aktiva krytá hypotékami, jež regula-toři chybně vnímali jako naprosto bezpečná. A tento neblahý stav byl přímým důsledkem Pravidla pro záložní zdroje a Basileje II.

**Jak jsme se do takové bryndy dostali?**

Současná finanční krize představuje smrtelné křeče oběžního těla sociálně-demokratického režimu. Výrazem „sociálně-demokratický režim“ označují moderní politicko-hospodářské uspořádání, v němž vláda třímá ve svých rukou jakýsi všeobecný mandát k tomu, aby řešila veškeré myslitelné společenské problémy. Výsledkem je nepřehledná a často si protirečící masa zákonů, která postupně nakynula do oblu-dného objemu – a to zjevně v nepřímé úměře ke schopnosti pomyslného „mozkového centra“ tohoto uspořádání pochopit, jaké jsou skutečné příčiny vyvstalých problémů.

Když voliči požadují, aby vláda „něco udělala“, a zákonodárcové i regulátoři toto volání vyslyší, postupují vždy podle určité teorie, jež podle nich objasňuje příčiny problému, který se snaží vyřešit. Je-li tato teorie mylná, mohou regulace vytvářet nezamýšlené důsledky, které lze v principu později odhalit a napravit. Ve skutečnosti ale dochází pouze zřídka k tomu, že by státní úředníci správně rozpoznali, že dnešní potíže jsou nezamýšleným důsledkem předchozích regulací a státních zásahů. Tytéž myšlenkové pochody, které regulaci původně uvedly v život, později rovněž snižují pravděpodobnost, že zodpovědní činitelé pochopí pravé příčiny současného nepříznivého stavu. Budoucí regulátoři mají tudíž tendenci předpokládat, že problémy, kterým nyní čelí, jsou novým „výstřelkem kapitalismu“, nikoliv nezamýšleným důsledkem chybných regulací svobodného trhu, jež byly zavedeny v minulosti.

Vezměme si například regulaci bankovního kapitálu. Teorie praví, že bez nich by se bankéři, chránění povinným pojištěním vkladů, pouštěli do divokých spekulativních investic. Z jednoho státního zásahu – povinného pojištění vkladů – tak vzešel jiný státní zásah – regulace bankovního kapitálu. Zpočátku šlo o velice hrubá až nemotorná pravidla, jež bankám nařizovala, aby vyhradily tutéž úroveň kapitálu na všechny své investice a úvěry bez ohledu na jejich rizikovost. V roce 1988 však regulátoři začali v rámci Basilejských smluv rozlišovat různé kategorie aktiv na základě jejich rizikovosti – přesněji řečeno na základě rizikovosti, jak ji regulátoři subjektivně vnímali. Američtí regulátoři v roce 2001 dospěli k závěru, že dluhopisy kryté hypotékami patří mezi nejméně riziková aktiva, a proto u těchto dluhopisů vyžadovali nejnižší úroveň kapitálu (pomineme-li státní dluhopisy). Stejný přístup pak regulátoři zvolili i v roce 2006, kdy v rámci Basileje II přijali kapitálovou regulaci, která se vztahovala na většinu

bank po celém světě. Sled událostí, jenž nakonec vyústil v dnešní finanční krizi, tak započal roku 1933, kdy bylo zavedeno povinné pojištění vkladů. Bylo však toto pojištění opravdu nezbytné?

Teorie ospravedlňující pojištění vkladů vychází z domněnky, že bankovní sektor je vnitřně nestabilní a náchylný k bankovním panikám, které byly v Americe 19. století obvyklým jevem a jež zachvátily Spojené státy rovněž na počátku velké hospodářské krize.

Tato teorie je však podle ekonomických historiků Kevina Dowda, George Selgina a Kurta Schulera mylná. Tito historici argumentují, že bankovní paniky byly ve skutečnosti téměř výhradně americkým jevem (tak například v Kanadě během velké hospodářské krize žádná bankovní panika nevypukla, ačkoli v této zemi až do roku 1967 pojištění vkladů neexistovalo). Podle těchto vědců byly bankovní paniky způsobeny americkými regulacemi z 19. století, které bankám zakázaly vytvářet pobočky v jiných státech Unie a rovněž překážely tomu, aby se úspěšně rozvinula mezibankovní zúčtovací centra. Pojištění vkladů, minimální kapitálové požadavky, Basilejské smlouvy; to vše může představovat na sebe navazující chybná rozhodnutí, vyvěrající z toho, že si zákonodárci a regulátoři z éry Rooseveltova New Dealu neuvědomili, že bankovní paniky, jež tehdy Ameriku sužovaly, byly nezamýšlenými důsledky předešlých regulací.

Co zde nazývám sociálně-demokratickým režimem, je po formální stránce velice odlišné od socialismu. V rámci sociálně-demokratického režimu jsou zákony a regulace vydávány postupně jedna po druhé, jako „pružné“ odpovědi na vedlejší efekty společenského rozvoje – tedy různé, nově vyvstalé společenské a ekonomické problémy. (Odtud americké označení „progressivismus“.) Přístup řešící problémy „případ od případu“ je některými považován za vrchol pragmatismu. Co se však týče jejich podstaty, není mezi sociálně-demokratickým režimem a utopickým socialismem přílišného rozdílu. Ať již prostřednictvím postupných a na sebe navazujících regulací či pomocí centrálního plánování, oba tyto systémy se zakládají na

představě, že moderní společnosti jsou natolik čitelné, že jsou příčiny problémů, s nimiž se tyto společnosti potýkají, snadno zjistitelné. Sociálně-demokratický režim vychází z předpokladu, že když se něco pokazí, někdo – ať již volič, zákonodárce či profesionální regulátor – bude vědět, jak to napravit. Tento předpoklad sice není natolik ambiciózní, jako někdejší implicitní předpoklad socialistů, že centrální plánovači budou vševědoucí, nicméně zůstává přibližně stejně nerealistický.

Zmíněný předpoklad by byl nanejvýš pochybný, i kdybychom žili ve společnosti, v níž ještě neexistuje hustá síť zákonů a regulací. V takové se však nenacházíme. A není žádný myslitelný způsob, jakým bychom my, lidé – či naši zástupci ve vládě – mohli získat znalosti a informace potřebné k řešení problémů moderních společností. Žijeme totiž ve světě hluboce poznamenaném pokusy předcházejících generací dospět k takovým řešením, z nichž vzešla současná obrovská změť pravidel. Tato změť je mimořádně nepřehledná a nepochopitelná. Snaha tato pravidla doplnit bohužel čas od času vytváří dokonalou bouři, jejímž příkladem je právě nynější finanční krize.

*Článek původně vyšel v lednovém/únorovém vydání časopisu Cato Policy Report (2010).*

Jeffrey Friedman je editorem časopisu Critical Review a sborníku *What Caused the Financial Crisis, který na začátku roku 2011 vydalo nakladatelství University of Pennsylvania Press. Podrobněji se lze s Friedmanovým náhledem na příčiny finanční krize seznámit zde: Jeffrey Friedman, A Crisis of Politics, Not Economics: Complexity, Ignorance, and Policy Failure. Critical Review 21(2-3). 2009,*

[http://www.criticalreview.com/crf/pdfs/Friedman\\_intro21\\_23.pdf](http://www.criticalreview.com/crf/pdfs/Friedman_intro21_23.pdf). Přepřacovaná a doplněná verze tohoto článku vyšla i ve výše uvedeném sborníku.

<sup>1</sup> Federal Deposit Insurance Corporation

<sup>2</sup> Comptroller of Currency

<sup>3</sup> Office of Thrift Supervision

<sup>4</sup> Vnímavý čtenář si možná povšimne, že o kousek výše Jeffrey Friedman v souvislosti se smlouvou Basilej I píše, že banky byly povinny vyhradit kapitál ve výši 4 procent z každé hypotéky, kterou poskytly, zatímco zde uvádí 5 procent. Nejedná se ovšem o chybu ani překlep. Americké předpisy o kapitálové přiměřenosti byly totiž přísnější a požadovaly vyšší minimální úroveň bankovního kapitálu v poměru k aktivům než Basilej I (pozn. editora).

<sup>5</sup> Hypotéční úvěr bez rekurze znamená, že věřitel může svou pohledávku uspokojit jen prodejem zastavené nemovitosti, ale není oprávněn exekučně postihnout i ostatní dlužníkův majetek. Dlužník tak de facto za svůj dluh odpovídá pouze tržní hodnotou zastavené nemovitosti. Výsledkem je, že v případě, že dosud splatil jen zlomek úvěru, může se prakticky bezbolestně svého závazku zprostit tím, že danou nemovitost opustí.

<sup>6</sup> Securities and Exchange Commission (SEC)

<sup>7</sup> Net Capital Rule

<sup>8</sup> Bank for International Settlements (BIS)

## TERRA LIBERA

je vydávána společností TERRA LIBERA.

Kontaktní adresa:

TL, c/o Liberální institut,  
Spálená 51, 110 00 Praha 1  
E-mail: TL@libinst.cz

Její vydávání není povoleno ani schváleno žádnou státní institucí.

### ZAUJAL VÁS ČASOPIS TERRA LIBERA?

Rádi byste jej dostávali pravidelně každý měsíc?  
K tomu stačí si pouze zajistit členství v

*Klubu přátel liberálních myšlenek*

kteřé skýtá i další výhody.

Tento klub vám nabízí tři typy členství:

#### Bronzové členství

Ize na jeden rok získat poskytnutím daru ve výši minimálně

**500 Kč**

ve prospěch LI. Bronzoví členové získají zaslání TERRA LIBERA v elektronické podobě a slevu 20 % na veškeré publikace a reklamní předměty LI.

#### Stříbrné členství

Ize na jeden rok získat poskytnutím daru ve výši minimálně

**1000 Kč**

ve prospěch LI. Stříbrní členové získají zaslání měsíčníku TERRA LIBERA v tištěné podobě a slevu 30 % na veškeré publikace a reklamní předměty LI.

#### Zlaté členství

Ize na jeden rok získat poskytnutím daru ve výši minimálně

**10000 Kč**

ve prospěch LI. Zlatí členové získají zaslání měsíčníku TERRA LIBERA v tištěné podobě, slevu 30 % na reklamní předměty LI, veškeré publikace LI v daném roce zdarma a VIP místa na akcích pořádaných LI.

#### A jak se stát členem

*Klubu přátel liberálních myšlenek?*

K registraci stačí vyplnit registrační formulář na stránkách [www.libinst.cz](http://www.libinst.cz), zaslat jej na adresu [denisa.sustrova@libinst.cz](mailto:denisa.sustrova@libinst.cz) a poukázat zvolenou částku na účet LI (do zápravy pro příjemce prosím uveďte "DAR" a "celé jméno"), případně ji složit hotově v sídle Liberálního institutu ve Spálené ulici. V případě daru převyšujícího 1000 Kč je možné částku odečíst od základu daně z příjmu (více informací na stránkách LI).

On-line archív  
**TERRA LIBERA**

z let 2000–2009  
dostupný na stránkách

[www.libinst.cz](http://www.libinst.cz)