

AKADÉMIA KLASICKEJ EKONÓMIE 2021



Týkajú sa myšlienky liberálnych ekonómov aj autonómnych vozidiel?

Aby sme sa ako spoločnosť vedeli posúvať dopredu, je nevyhnutné, sa pozrieť do histórie tým spôsobom, aby sme sa z nej poučili a niečo dobré si aj zobrali. Vplyv myšlienok predstaviteľov liberálnych ekonomických škôl sa dotýkajú aj nás dnes a presahujú do viacerých odvetví spoločnosti. Keďže je dôležité pozerať sa aj na aspekt relevantnosti témy pre moderné témy, v eseji sa budem snažiť ukázať, ako dôležité sú myšlienky trhu aj pre konkrétnu oblasť naviazanú na automobilový priemysel. V ňom, ako aj v iných odvetviach trhu prebiehajú neustále zmeny. Najvyspelejšie a najpokrokovejšie technológie vedú k poloautonómnym a tým aj postupom času k plne samo riadiacim automobilom. Avšak dôležité je, aby tieto vozidlá neboli len technologicky správne nastavené, ale aby sa stali rozšírenými medzi používateľmi. Tým musia dodržiavať zásady a princípy, ktorých začiatok možno sledovať v dávnejšej histórii. Keďže mnohé myšlienky fungovali dlhé desaťročia, predpoklad ich relevantnosti nebude menší ani najbližšie desaťročie, keď budeme hovoriť o väčšej automatizácii vozidiel samotných. Na prvý pohľad sa môže zdať, že prepojenie morálneho správania a autonómnych áut je vylúčené.

Väčšinu ľudskej histórie sme žili v malých skupinách ako lovci a zberači s malým kontaktom s tými z iných kmeňov. Keď k takému kontaktu dochádzalo vyznačovalo sa to častými nájazdami a bitkami, pri ktorých zahynulo oveľa väčšie percento populácie ako pri modernej vojne. [1] Takže tí, ktorí ochotne poskytnú pomoc, aj pri nejakej osobnej obete, na identifikovateľných ostatných boli uznaní ako cenní členovia kmeňa. Takéto uznanie zvýšilo status človeka. Priaznivé reakcie na správanie, ktoré spĺňa vyššie uvedené podmienky, sa stalo súčasťou našich emócií také správanie sa očakávalo, malo by byť dlžné - morálne.

Na rozdiel od historických časov sme teraz my v prostredí, ktoré má stále inštinkty, ktoré sú pre mnohých nevhodné do bežného sociálneho života. Teória morálnych citov, opakovane hovorí o dlhej existencii ako malej skupiny lovcov a zberačov, v ktorých prevládala známosť a kde prežitie záviselo od prívetivej morálky. [2] Emocionálna príťažlivosť priateľskej morálky je úplne oprávnená, ale môže, a často nás oslepuje alebo stavia proti inej morálke, ktorá je tiež nevyhnutná pre blahobyt človeka, ale má menej inštinktívne emocionálne pôsobenie. Na myslí treba mať morálku, ktorá umožňuje mnohým ľuďom, ktorí nás ani nepoznajú, starať sa o nás alebo nám chcú pomôcť, a hlavne správať sa tak, ako by to robili. Téma morálky je sama o sebe dosť zložitá na pochopenie, ale je nevyhnutné si otázku, čo je morálne klásť, keďže by sa dalo argumentovať, že ako sme sa posunuli od lovcov a zberačov, stroje v konkrétnom zmysle autonómne vozidlá budú tiež potrebovať morálne správanie a určenie si hodnôt.

Morálne otázky sú podnietené aj zmenou jazdy a áut samotných. Automobil sa stal nevyhnutnou súčasťou našej spoločnosti, samotná ekonomika by bez automobilov nebola na tej úrovni výkonnosti ako je dnes. Problémom je ale fakt, že okrem znečistenia priniesli automobily aj mnoho zranení a strát na ľudských životoch. Približne 1,35 milióna ľudí zomrie pri dopravných nehodách každý rok; na cestách denne príde v priemere o život 3

700 ľudí. Ďalších 20-50 miliónov trpí smrteľnými zraneniami, ktoré často vedú k dlhodobému postihnutiu. [3] Tieto čísla rokmi klesajú, ale spôsobuje ich predovšetkým jeden faktor. Človek. Napríklad takmer 90% z viac ako 300 000 dopravných nehôd, ktoré v roku 2017 v Nemecku spôsobili zranenie osôb, bolo spôsobených nesprávnym konaním, alebo chybou vodiča. Napríklad ignorovaním prednosti v jazde, nevhodným dodržiavaním vzdialenosti alebo rýchlosti, poruchami predbiehania a jazdou pod vplyv alkoholu. [4] Podobné pozorovania boli urobené v Spojenom kráľovstve aj v USA. Nahradiť vodiča počítačom sa zdá na prvý pohľad jednoduché a logické. Narazíme však na problematiku morálky, aj keď by sa nám podarilo eliminovať ostatné problémy, ako cestnú infraštruktúru. Ľudskí vodiči nečelia takým morálnym dilemám v každodennej premávke, ako „mám sa obetovať z padnutím z útesu, ak by to mohlo zachrániť život malému dievčatku na ceste“. Mnohokrát ľudský mozog nie je dostatočne rýchly na to, aby vykonal tento druh výpočtu, najmä v kritickej situácii. [5] Samo riadiace, alebo autonómne auto, na druhej strane, dokáže vypočítať dosť rýchlo, aby sa rozhodlo-urobiť čokoľvek, čo si ľudia naprogramovali. Ako ale ľudia chcú, aby autá bez vodičov rozhodovali o živote a smrti? Obetovať cestujúcich pre chodcov? Zachrániť skôr deti ako dospelých? Zabiť jedného človeka, aby mohli ostatní žiť? Najľahšie by bolo sa nad nimi nezamýšľať, to však problém nevyrieši, len ho posunie.

Keď by sme sa pozerali len na blahobyt človeka v otázke riešenia predchádzajúcich otázok sa nedostaneme ďaleko. Ľudí okolo ktorých denne autami prejdeme ani nepoznáme, ale stále im nikto z racionálnych ľudí nechce ublížiť. Problematika nastavenia si hodnôt je veľmi komplikovaná a málo diskutovaná. Dôvodov je viacero, ale ide najmä o nevedomosť. Mnoho z spoločností ako Alphabet, Uber alebo Tesla tvrdí, že tieto vozidlá by mohli zvýšiť bezpečnosť na cestách, uľahčiť premávku a zlepšiť spotrebu. V štúdiu, od MIT sa počas 18 mesiacov zozbieralo viac ako 40 miliónov odpovedí na viaceré zo spomenutých otázok odpovedali ľudia z 233 území. [6] Bez ohľadu na vek, pohlavie alebo krajinu väčšina ľudí ušetrila osoby domáce zvieratá a skupiny ľudí namiesto jednotlivcov. Tieto reakcie sú v súlade s jediným vládnyim usmernením o autonómnych automobiloch: správa Nemeckej etickej komisie z roku 2017 o automatizovanom a prepojenom jazdení. Ale tam zhoda končí.

Keď autori analyzovali odpovede od ľudí zo 130 krajín s najmenej 100 respondentmi, zistili, že národy je možné rozdeliť do troch skupín. Prvá pre Severnú Ameriku a niekoľko európskych národov, kde bolo kresťanstvo historicky dominantným náboženstvom; ďalší zahŕňa krajiny ako Japonsko, Indonézia a Pakistan so silnými konfuciánskymi, alebo islamskými tradíciami. Tretiu skupinu tvoria Stredná a Južná Amerika, Francúzsko a bývalé francúzske kolónie. Prvá skupina prejavila väčšiu preferenciu nutného obetovania starších, aby zachránila mladších, ako druhá skupina. Korelácie medzi sociálnymi a ekonomickými faktormi v krajine a priemernými názormi jej obyvateľov sa prejavili v tom, ako ľudia so silnými vládnyimi inštitúciami, ako sú Fínsko a Japonsko, sa častejšie rozhodli zasiahnuť ľudí, ktorí išli cez cestu nelegálne, než respondenti v krajinách so slabšími inštitúciami, ako je Nigéria alebo Pakistan. [6] Je dôležité brať do úvahy aj samotné národy a ich postoj voči blahobytu ostatných, inak priateľskú morálku nedosiahneme.

Scenáre, ktoré nútili účastníkov prieskumu rozhodnúť sa, či zachrániť bezdomovca na jednej strane cesty, alebo výkonného riaditeľa na strane druhej, odhalili ďalšie východisko: rozhodnutia, ktoré ľudia často robili, korelovali s úrovňou ekonomickej nerovnosti v ich kultúre. Ľudia z Fínska, ktoré má relatívne malý rozdiel medzi bohatými a chudobnými, prejavovali malú preferenciu uhýbať jedným alebo druhým smerom. Priemerný respondent z Kolumbie-krajiny s výraznými ekonomickými rozdielmi-sa však rozhodol zabiť osobu s nižším statusom. Dôkazy, že nižšie príjmové nerovnosti poukazujú na rovnostárstvo, sú len davším dôkazom, že ekonomická situácia hrá kľúčovú úlohu pri rozhodovaní.

Problém sa obdobne týka ekonomiky, ktorá by nemohla fungovať bez brania v úvahu morálne hľadisko. Na ekonomických školách pravidelne prebiehajú kurzy, ktoré sa spoliehajú na príklady a príbehy pre vysvetlenie neviditeľnej ruky Adama Smitha. Dlho sa predpokladalo, že postačujúce je poukázať na to, ako sa náš životný štandard zlepšuje prostredníctvom slobodného podnikania, trhu s konkurenciou. To by mali byť silné argumenty. Avšak ako sa viackrát potvrdilo nepriateľstvo voči slobodnému podnikaniu je založené aj na tom, čo mnohí chápu ako nemravnosť. Aj keď slobodné trhy prinášajú určité prospešné výsledky, tieto výsledky sú kontaminované nemorálnym procesom. Smith priniesol úžas pre čitateľa v úplne prvej kapitole Bohatstva národov. S opisom rôznych snáh a vstupov-„ktoré často prichádzajú z najodľahlejších kútov sveta!“ - ktoré prúdia do výroby obyčajných vlnených kabátov, ktorý vlastní a nosí „pracovník“ (22-24). [7] Smith upozornil na úžasný obrovskej spolupráce neznámych ľudí. V každodennom živote ľudia málokedy myslí na to, aká úžasná je takáto pomoc, alebo na to, akí by sme bez nej boli chudobní. Ohromení obrovským systémom pomoci je prvým krok k oceneniu a pochopeniu dôležitosti Smithej neviditeľnej ruky, ktorú by sme mohli parafrázovať ako: Aj keď máme v úmysle zlepšiť iba náš vlastného priateľský svet, sme vedení neviditeľnou rukou, aby sme podporili zlepšovanie svetov ostatných. Avšak autonómne vozidlá nedostali ani šancu presadiť sa na trhu, keďže sa dostanú do populárnych správ len vtedy, ak sú spojené s nejakou nehodou, prípadne nešťastím. Mnohé štáty nastavili pravidlá tak vysoko, že mnohokrát výrobcovia ani nemajú šancu sa presadiť, keďže je im nepriamo zabránené podnikať. Z hľadiska bezpečnosti (na jazdený kilometer) sú autonómne autá ďaleko bezpečnejšie, než ten najlepší vodič. [8] Životný štandard by sa nezlepšil len pre posádku, ale aj zvýšila by sa bezpečnosť chodcov, ktorých by nezrazil vodič na telefóne, prípadne ten, ktorý si pred jazdou vypil. Pokiaľ bude legislatíva naďalej silne ovplyvňovať prostredie s autonómnymi vozidlami, nebude sa môcť do úvahy vziať etika alebo morálka nastavenia, lebo to budú odporcovia zo strany štátu brať ako irelevantné.

Aj na trhu s autonómnymi autami platí, že zdroje sa neustále miešajú v pokusoch dosiahnuť ich najväčší výnos. Úprava efektívneho trhu v čase jednoducho vyplýva zo základného ekonomického prehľadu. Záleží na stimuloch, aby sa zistilo, čo majú jednotliví aktéri záujem objaviť. K tomu však je nevyhnutné umožniť jednotlivým zákazníkom si produkt vyskúšať a nie len posúvať hranice, kedy bude produkt dostatočne dobrý. Ako uviedol Adam Smith, potrebné úpravy sa neuskutočňujú „presným meraním, ale handrkovaním a vyjednávaním na trhu“. ([I, kap. V, 36). K hocijakému handrkovaniu, ale nemôže ani len dôjsť, keď sa na trhu ani len jeden produkt nedá zohnať. Ludwig von Mises

má podobný názor, že ekonomické výpočty nie sú „dokonalé“, ale napriek tomu nevyhnutné a dostatočné pre praktické požiadavky života. Nedostatky peňažného výpočtu, na ktoré kritici ekonomiky často poukazujú, sú skutočné, ale ich kritika nie je na mieste, pretože v stanovených medziach (a Mises tvrdí, že v praktickom živote tieto limity nikdy nie sú prekročené) „peňažný výpočet robí všetko, čo sme oprávnení požadovať z toho. Poskytuje sprievodcu uprostred ohromujúceho davu ekonomických možností“ [9] Nákup spotrebiteľom, je v konečnom dôsledku priamym využívaním zdrojov a snaha o zisk zaisťuje, že výrobcovia pri svojich snahách uspokojiť dopyt spotrebiteľov používajú najvhodnejšie metódy. Klasická teória trhového hospodárstva je teóriou ekonomickej činnosti, nie stavu vecí, a spolieha sa nielen na jednotlivcov, ktorí v súčasnosti na trhu pôsobia, aby opravili predchádzajúce chyby, ale aj na vnímavých podnikateľov, ktorí môžu vstúpiť na trh a odstrániť ho. [10] Majetok, ceny, zisk, alebo strata núti účastníkov trhu a disciplinovať ich, aby realizovali zisky z obchodu a vytvárali bohatstvo. To platí všeobecne a týka sa aj trhu s automobilmi, ktorý sa riadi týmito princípmi.

Náš ekonomický systém voľného trhu závisí od uplatňovania etického správania sa predstaviteľov spoločností s cieľom zabezpečiť funkčný systém. Rozhodovanie ktorému absentujú etické hodnoty, akými sú čestnosť, objektivita a integrita, potom systému nemožno so zdrojmi v najlepšom záujme spoločnosti. Hlavnou príčinou týchto problémov je sledovanie vlastných záujmov s vylúčením všetkých ostatných. Aj keď sa zdalo prepojenie samo jazdiacich automobilov a ekonomiky s morálkou nemožné, je dôležité mať na pamäti, že Adam Smith spájal „etiku s ekonomikou.“ Smith prišiel k svojej filozofii ekonomického správania opísanej v Bohatstve národov prostredníctvom svojho pohľadu na morálne správanie, ktorého sa zastal vo svojej prvej knihe Teória morálnych citov. Smith, ktorý je všeobecne považovaný za zakladateľa ekonómie voľného trhu, predpokladal, že racionálny vlastný záujem založený na morálnych úsudkoch spravodlivosti a justície by viedol k podpore najlepších záujmov spoločnosti riadenej neviditeľnou rukou trhu. Aby trh sa mohol riadiť svojimi funkčnými mechanizmami, je dôležité aby sa na neho aspoň nejaké produkty (plne alebo čiastočne samo riadiace) dostali. Pokým si zákazník ani nebude môcť vyskúšať daný produkt, nebudú môcť ho automobilky vylepšovať, tým ani nevznikne priestor na trhu riešiť dôležité otázky napojené na morálne správanie. Samozrejme, ale nikto nechce, aby sa uliciach z ničoho nič objavili stovky neriadených robotických áut, ktoré by neboli doladené, alebo nemali otázky morálky vysporiadané. To by viedlo len k väčšiemu chaosu a nedôvere voči autonómnym autám. Ale čoraz väčšia vládna regulácia, sprísňujúce sa normy však tiež nie sú riešením ani tejto problematiky. Z popísaného experimentu ľudia vo všeobecnosti očakávajú, že samo riadiace autá budú dodržiavať rovnaké dopravné predpisy ako ľudia. Rozdiely v perspektívach nastávajú v situáciách, keď sa životy cestujúcich v automobiloch porovnávajú s životmi chodcov. Výsledky ukazujú, že cestujúci majú menšiu pravdepodobnosť, preferovať vybočenie z útesu, ako pozorovatelia alebo chodci. Nezhody medzi perspektívami pri zvažovaní, v ktorých okamihoch by mali ľudskí vodiči zasiahnuť a ohroziť vlastný život pre väčšie dobro. Perspektíva navyše zrejme ovplyvňuje dôveru: ľudia, ktorí pozorujú kolíziu z nadhľadu, sa zdajú byť menej presvedčení vo svojich úsudkoch. Aj keď existuje mnoho spoločných znakov v rozsudkoch z rôznych perspektív, identifikované

nezrovnalosti by sa mali vziať do úvahy v ďalšom výskume, ktorý by sa mohol aj inšpirovať niektorým z poslancov liberálnych ekonómov.

Bibliography

- [1] Gina Borgia, "Hunter-Gatherer Culture," 19 08 2019. [Online]. Available: <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/hunter-gatherer-culture/>.
- [2] A. Smith, *The Theory of Moral Sentiments*, Oxford: : Oxford University Press, 1976.
- [3] AFSIRT, "Annual Global Road Crash Statistics".
- [4] S. Bundesamt, "Verkehrsunfälle. Technical Report Reihe 7, Statistisches Bundesamt.," 2018. [Online]. Available: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/verkehrsunfaelle-jahr-20180700177004.pdf>.
- [5] J.-F. BONNEFON, *The Car That Knew Too Much*, Massachusetts: MIT Press, 2021 October.
- [6] S. D. R. K. J. S. J. H. A. S. J.-F. B. Edmond Awad, "The Moral Machine experiment," *Nature*, Washington 2018, 2018.
- [7] A. Smith, *An Inquiry Into the Nature and Causes of the Wealth*, Oxford: Oxford University, 1976.
- [8] S. Shwartz, "Are Self-Driving Cars Really Safer Than Human Drivers," *Gradient* , 2021. [Online]. Available: <https://thegradient.pub/are-self-driving-cars-really-safer-than-human-drivers/>.
- [9] L. Mises, *Socialism: An Economic and Sociological Analysis.*, Indianapolis : Liberty Fund., 1981.
- [10] P. J. Boettke, "Efficient Markets," *Independent* , vol. 14, no. 3, 2010.

