

Bohater pełen sprzeczności - Elon Musk okiem libertarianina

Autor: **Konrad Graf**

Źródło: mises.org

Tłumaczenie: **Aleksandra Juda**

Elon Musk jest obecnie na celowniku wielu libertarian z racji tego, że sięga do kieszeni państwa. „Zielone dotacje” oraz korzystne rządowe pożyczki i kontrakty chronią jego firmy przed bankructwem. On sam, bez oporu i z dużym powodzeniem, zarzuca wędkę na odpowiednie instytucje rządowe i łapie na haczyk tanie kredyty i dotacje. Te okoliczności — wraz z pewnymi praktykami finansowymi i powiązaniem pomiędzy jego firmami — wywołały deszcz obelg i przybierającą na sile nienawiść ku jego osobie.

Moja ocena Muska jest bardziej złożona. Podobała mi się jego biografia z 2015 roku napisana przez Ashlee’a Vance’a. Na ogół szukam w ludziach dobrych stron. Jego pozytywną cechą jest umiejętność wyobrażenia sobie produktu w diametralnie nowy sposób. Tesla reprezentuje nie tylko ewolucję przemysłu samochodowego, ale jest to także zupełnie innowacyjna perspektywa w postrzeganiu auta. Już nie zdefiniujemy samochodu, jak zwykliśmy to robić przez stulecie, jako pojazdu z silnikiem i układem napędowym. Dokonania Muska w zakresie samochodów i rakiet są na miarę osiągnięć Steve’a Jobsa w dziedzinie komputerów i telefonów — całkowicie przeformułował on to, czym mogą być, oraz jak można je zbudować i wykorzystać.

Jego drugą zaletą to to umiejętność działania w bardzo niesprzyjających warunkach. Każdy może mieć innowacyjne pomysły, ale tylko nielicznym udaje się je z powodzeniem realizować. Takie rzeczy jak konstrukcje SpaceX i koncepcja wielokrotnego wykorzystania rakiet oraz wyprodukowanie elektrycznego samochodu Model S Tesli były powszechnie uznawane za niemożliwe — aż prace nad nimi faktycznie nie zostały zakończone. Wtórne użycie rakiet miało być jedynie fantazją rodem z science-fiction, a SpaceX-owi udało się tego dokonać. Elektryczny samochód, który nie byłby „chałą”, pozostawał w obszarze marzeń do czasu zbudowania przez Teslę modelu S,

okrzykniętego przez wiele magazynów samochodowych najlepszym samochodem na świecie — bez wątpienia zarówno ze względu na bezpieczeństwo, jak i wydajność. To samochód, który nie tylko *dorównuje* poziomem innym konwencjonalnym modelom, ale pozostawia w tyle konkurencję — nie tylko pod względem ekologicznym, ale także i innych parametrów *samochodowych*.

Tak więc wstępnie, na tym poziomie, można by określić te osiągnięcia, bez względu na to jak ich dokonano, jako co najmniej mogące przynieść korzyści (choć ich ocena będzie uściślona poniżej). Przy tym Musk nie może być oskarżony o poleganie wyłącznie na subwencjach, jako że wielokrotnie sam nadstawiał karku, sięgając do własnego portfela po znaczne sumy w celu wypełnienia na pozór niemożliwych do zniwelowania luk w budżetach swoich przedsięwzięć.

W pełni popieram pogląd, że obrona wydawania funduszy publicznych jest niemoralna. Jedyną sytuacją, w której można by stwierdzić, że wykorzystanie funduszy publicznych jest moralne, byłoby oddanie tych pieniędzy ludziom, którym się one słusznie należą, czyli tym, którym to bogactwo zostało odebrane — podatnikom.

Z drugiej strony, jeśli podatnicy, w charakterze ofiar państwa, przyjmują przyznawane im zasiłki państwowe, to — o ile nie opowiadają się oni aktywnie za ich kontynuacją — jest to w zupełności moralne jako forma częściowej restytucji ich mienia. I nie chodzi tu tylko o bezpośrednie opodatkowanie, ale o różnorakie widzialne i niewidzialne szkody wyrządzane przez arbitralne „regulacje” państwowe — odnoszące się do szeregu aspektów życia i pracy oraz wszelkie niesprawiedliwe ograniczenia swobody w handlu, produkcji i stowarzyszeniu się.

W tym kontekście działania Muska, dotyczące subsydiów i zamówień rządowych, należy rozmaicie postrzegać. Przykładowo, dotacje na ekologiczne pojazdy były przyznawane już przed powstaniem Tesli. Budowa samochodu, który by się do nich kwalifikował, sama w sobie nie stanowi poparcia dla subwencji. Przedsiębiorca widząc tylko przeciętne samochody elektryczne otrzymujące dotacje, mógł całkiem rozsądnie rozpocząć prace nad budową lepszego samochodu, który pozostawiając w tyle modele przypominające wózki golfowe, otrzymałby subwencje.

Oczywiście Musk promuje takie projekty. Jednakże moralność jego działań staje pod znakiem zapytania tylko w momencie, w którym czerpie z nich korzyść, jednocześnie wspierając ich kontynuację i implementację. Różnica zatem polega na tym, że korzystanie z dotacji *per se* jest dopuszczalne, ale ich

promowanie już nie, natomiast najgorsze jest otrzymanie subwencji *będące skutkiem* poparcia dla subwencjonowania.

Z tej perspektywy jego przewinienie jest znacznie bardziej złożonym zagadnieniem i wybiega poza uproszczone stwierdzenie, że „jego firmy korzystają z dotacji, bez których by nie istniały”. Przedsiębiorstwa Muska z pewnością skorzystały z wszystkich trzech wariantów wspomnianych powyżej: od tych akceptowalnych, przez te mniej akceptowalne, kończąc na tych nie do przyjęcia.

Tło jest także istotne. Żadna z firm samochodowych nie istniałaby w obecnej formie i na taką skalę bez ogromnych dotacji rządowych, udzielanych od dekad, które zaburzają całą strukturę transportu i miast oraz system społeczny. To ogromne zniekształcenie całej struktury sektora transportowego, które sukcesywnie zaburza przestrzenną korelację pomiędzy miejscem zamieszkania i pracy, przyjmuje prostą formę w postaci budowy i utrzymania bezpłatnych dróg dla kierowców, finansowanych z kieszeni podatników. Prostą heurystyką do rozważenia przy dojeżdżaniu do pracy jest to, że za każdym razem, gdy trzeba ponosić koszty, np. stojąc w długim korku bądź jadąc w żółwym tempie przy dużym ruchu, bez dwóch zdań winne jest temu państwo.

Rozliczając Muska za jego stanowisko moralne w kwestii wsparcia ze strony rządu, należy wziąć pod uwagę kolejną „okoliczność łagodzącą” wynikającą z szerszego kontekstu. Działania jego firm, korzystających ze wsparcia płynącego od podmiotów państwowych, przynoszą o wiele wartościowszy rezultat niż właściwie cała reszta zastosowań tych dotacji.

Używając terminologii Hoppego, większość środków wydawanych przez państwo trafia do produkcji „złych dóbr”, która stanowi przeciwieństwo produkcji dóbr wolnego rynku. Nie chcemy, aby wydajność produkcji złych dóbr była większa. Co więcej, w ogóle nie chcemy, aby te złe dobra były produkowane — im ich mniej, tym lepiej.

Nie dość, że pieniądze stanowiące rezultat produktywności ludzi są marnowane w momencie ich odbierania, to sposób ich wykorzystania na ogół przyczynia się do ich marnotrawstwa po raz kolejny, powodując szkody dla społeczeństwa. W przypadku Stanów Zjednoczonych większość pieniędzy rządowych przeznaczana się na następujące rodzaje zastosowań: finansowanie globalnego interwencjonizmu wojskowego i propagowanie konfliktów zbrojnych i śmierci na całym świecie; opłacanie szeroko zakrojonej biurokracji, która ingerując we wszystkie aspekty społeczeństwa, podkopuje zdrową, naturalną

motywację do działania, szkodzi zatrudnieniu, ogranicza innowacyjność, upowszechnia degenerację społeczną i kulturową, wysoką preferencję czasową oraz słabość i zależność całej populacji.

W tym właśnie kontekście Tesla uszczknęła ze źródła państwowych środków i wykorzystwała je w ramach projektu, który wyprodukował prawdopodobnie najlepszy samochód na świecie.

Pozostaje więc zagadką, z jakiej racji libertarianie plują jadem na przykład dotychczasowo najlepszego sposobu spożytkowania zasobów państwowych. Dlaczego nie spędzić tego czasu, narzekając na wykorzystywanie ponad 90% dotacji państwowych i przywilejów, które przynosi gorszy rezultat?

Łatwiej krytykować niż odnosić sukcesy. Przykrą i silną tendencją kulturową jest znajdowanie wad w postaciach bohaterów i skupianie się na nich, zamiast na ich zaletach. Co zatem wnosi taki kulturowy cynizm?

Moje stanowisko jest odmienne w dwojakim sensie: skupiam się na pozytywach i zaletach. Szukam w ludziach cech godnych podziwu. Zamiast na siłę stosować słowo „bohater” (lub antybohater) w odniesieniu do w nieunikniony sposób wielowymiarowych osób, dopatruję się działań i zalet, które określić by można jako bohaterskie. Zawsze poszukuję w ludziach i sposobie myślenia tego co wzorcowe i co mógłbym zapożyczyć. Jeżeli miałbym iść na skróty i skupiać się tylko na negatywach oraz szukać w ludziach tylko tego co złe, niczego bym wówczas nie osiągnął, ponieważ koncentrowałbym się tylko na tym, czego wcale nie chciałbym skopiować. Zatem dostrzegając w ludziach to co dobre, zawsze mogę wynieść z tego lekcję i wziąć przykład. Analogicznie jest ze zwracaniem uwagi na czyis sposób myślenia: gdy skupiam się na pozytywnych aspektach u danego człowieka, ignorując resztę, dokładam kolejny element do mojej całościowej wiedzy.

Zgadzam się, że winą Muska jest aktywne działanie w celu pozyskiwania państwowych dotacji. Jednak okolicznością łagodzącą jest fakt, iż przynajmniej jakaś część z tych subwencji była już przyznawana, więc mogłaby zostać słusznie uznana za częściowe zadośćuczynienie za inne krzywdy zadawane przez rząd. W pewnym sensie argumentem łagodzącym jest także to, że środki z państwowej kiesy, użyte przez Muska, przynoszą korzystny rezultat — w odróżnieniu od pozostałych ich zastosowań.

Oczywiście okoliczności łagodzące nie sprawiają, że opowiadanie się za otrzymywaniem dotacji staje się moralnie do zaakceptowania. Niemniej jednak

tego typu przewinienie (aczkolwiek zapewne mniejszej rangi niż twierdzą niektórzy krytycy) nie powinno umniejszać zalet człowieka i jego osiągnięć.

Po przeczytaniu biografii Muska kilka lat temu, zacząłem go postrzegać jako pół-bohatera pełnego sprzeczności, rodem ze świata Rand, który przejawia heroiczny geniusz na niektórych obszarach, posiadając zarazem istotne wady, mające swoje odzwierciedlenie na innym gruncie. Jego błyskotliwość, która przejawia się przedsiębiorczością opartą na wizji i inżynierii, nieustannie potwierdzają osiągnięcia na pozór niemożliwe w praktyce, w sektorach technologicznych (głównie transporcie). Jedną z jego wad jest zbytnia gorliwość w dążeniu do pozyskiwania środków na realizację swoich celów ze złego źródła.

Wszyscy, nawet najbardziej nieskazitelni bohaterowie Rand zrobili sobie wolne w ekskluzywnym górskim kurorcie. Zaangażowanie się *dziś* w realnym świecie, by osiągnąć wielkie rzeczy, jest nierzadko problematyczne i złożone. *Nie* stanowi to wymówki, by po drodze naginać swoje zasady moralne. Ale Musk nie ma skrupułów co do wpływania na działania państwowe i regulacyjne, w tym na rzecz jego własnych przedsiębiorstw. W tej kwestii można zatem zakwestionować jego podejście etyczne. To z kolei sprowadza się do względnie prostego stwierdzenia, że Musk nie jest libertarianinem, co moim zdaniem nie jest przedmiotem sporu.

Nie próbuję doszukiwać się ukrytych motywów działania Muska, w tym tego związanego z globalnym ociepleniem, rozdmuchanego przez media. Co więcej, w moim artykule „[The Unbearable Lightness of Martian Gravity](#)” ([Nieznosna lekkość Grawitacji Marsa](#)) twierdzę, że jego wizja *kolonizacji* Marsa może okazać się ślepym zaułkiem, nie ze względów technicznych, ale z uwagi na czynniki biologiczne. Moja krytyka nie ma na celu pozbawienia go jego wizerunku bohatera. Uznaję i doceniam jego godne podziwu *zalety*, lecz jednocześnie dostrzegam wady i wskazuję błędy.

Ron Paul powiedział, że jeśli mamy zmniejszać wielkość państwa, *nie* zaczynamy od emerytur starszych pań, ale od militaryzmu i państwowego systemu monetarnego, który umożliwia państwu i podmiotom z nim współpracującym praktycznie nieograniczone finansowanie ich długów. Prawdopodobnie jedną z *ostatnich* rzeczy do wyeliminowania podczas demontażu państwa interwencyjnego będą emerytury, i nastąpi to *po* odrzuceniu polityki, która osłabiła odpowiedzialne prywatne oszczędności emerytalne, prywatne ubezpieczenia i naturalną praktykę opieki wielopokoleniowej.

Libertarianie skarżący się na to, w jaki sposób środki publiczne są wykorzystywane, powinni dostrzec to, że dotacje dla Tesli są obecnie jednym z najlepszych sposobów ich spożytkowania. A swoją uwagę i oburzenie mogą skierować w stronę masowej produkcji „złych dóbr” finansowanej przez państwo, które są o wiele gorsze od jednych z bardziej imponujących amerykańskich innowacji w ostatnim czasie.