

## *Nie tylko nocny stróż. Zakres działalności państwa w myśli Adama Smitha*

Piotr Eckhardt

---

Szkocki filozof Adam Smith był twórcą ekonomii klasycznej, zagorzałym przeciwnikiem merkantylizmu i jednym z najbardziej znanych liberałów gospodarczych, zwolennikiem wolnego rynku i ograniczonej roli państwa<sup>74</sup>. Autor niniejszego artykułu wielokrotnie, poczynając już od lekcji historii i wiedzy o społeczeństwie, przez różne wypowiedzi polityków i publicystów, aż po liczne prywatne, potoczne rozmowy spotykał się z poglądem, że Smith był również zwolennikiem państwa nocnego stróża. Próba naukowego zweryfikowania tej tezy może być dobrą okazją do szczegółowej analizy poglądów szkockiego myśliciela na zakres zadań, jakimi powinny zajmować się publiczne władze.

*Adam Smith wcale nie chciał, by państwo było „nocnym stróżem”.  
Widział dla niego znacznie więcej zadań.*

Termin *Państwo nocnego stróża* został użyty po raz pierwszy przez niemieckiego socjalistę Lasalle'a niemal wiek po publikacji *Bogactwa narodów* i w jego ustach było to określenie jednoznacznie pejoratywne. W przemówieniu wygłoszonym w Berlinie w 1862 r. określił tak burżuazyjną wizję państwa, którą zawzięcie krytykował<sup>75</sup>. Dopiero w XX wieku Ludwig von Mises, jeden z twórców szkoły austriackiej w ekonomii argumentował, że nazwanie państwa nocnym stróżem ma pozytywny wydźwięk i dobrze odzwierciedla poglądy liberałów<sup>76</sup>. Chyba najbardziej znanym zwolennikiem tej koncepcji był Robert Nozick<sup>77</sup>. W ujęciu wszystkich wyżej wymienionych myślicieli działalność państwa nocnego stróża powinna ograniczać się praktycznie wyłącznie do zapewnienia wewnętrznego i zewnętrznego bezpieczeństwa. Warto przeanalizować poglądy Adama Smitha i ocenić, czy rzeczywiście przewidywał dla władz publicznych aż tak wąską rolę.

Spojrzenia szkockiego filozofa na zakres zadań, jakich powinien podejmować się rząd, należy szukać w słynnych *Badaniach nad naturą i przyczynami bogactwa narodów*<sup>78</sup> najbardziej znanym

<sup>74</sup> K. Chojnicka, M. Jaskólski (red.), *Słownik historii doktryn politycznych*, t. 5, Warszawa 2012, s. 448.

<sup>75</sup> M. Sawyer, *The Ethical State? Social Liberalism in Australia*, Melbourne 2003, s. 87.

<sup>76</sup> L. von Mises, *Liberalizm w tradycji klasycznej*, Kraków 2009, s. 59.

<sup>77</sup> por. R. Nozick, *Anarchia, państwo i utopia*, Warszawa 2010.

<sup>78</sup> Popularny i powszechnie używany jest także skrócony tytuł *Bogactwo narodów*. Występuje on także w niniejszej pracy.

dziele Smitha, po raz pierwszy wydany w 1776 r. Ostatnia, piąta księga *opus magnum* tegoż myśliciela poświęcona jest analizie dochodów oraz wydatków państwa. Koszty, jakimi obciążony jest jego budżet wiążą się z trzema obowiązkami spoczywającymi na sprawujących władzę. Pierwsze dwa to obrona kraju oraz sprawowanie wymiaru sprawiedliwości. Trzecim źródłem wydatków budżetowych są koszty „urządzeń publicznych i instytucji użyteczności publicznej” których funkcjonowanie korzystne jest dla całego społeczeństwa, ale ze względu na naturę tych instytucji, nie jest możliwe ich stworzenie ani utrzymanie przez jednostki ani małe grupy ludzi<sup>79</sup>. Te urządzenia i instytucje zostały opisane w trzeciej części pierwszego rozdziału piątej księgi *Bogactwa narodów*. To właśnie temu fragmentowi *opus magnum* Adama Smitha należy poświęcić najwięcej uwagi, by ustalić w jakim stopniu wizja państwa przedstawiana przez szkockiego filozofa była zgodna z koncepcją państwa stróża nocnego.

### 1. Infrastruktura transportowa to krwiobiegi gospodarki

Od samego zarania dziejów, choćby w starożytnym Rzymie, dwoma głównymi powodami budowy rozległych sieci dróg były: potrzeba szybkiego przemieszczania wojsk na duże odległości oraz chęć ułatwienia podróży kupieckim karawanom<sup>80</sup>. Właściwie można zatem uznać, że rozwijanie infrastruktury transportowej mieści się w grupie zadań, jakie winny być według Adama Smitha wykonywane przez państwo, ponieważ związane jest to z obroną kraju.

Jednakże, szkocki filozof uzasadniając ten rodzaj wydatków budżetowych skupia się na tej drugiej głównej funkcji dróg. Podkreśla, że sprawny transport, jako ważne narzędzie handlu, jest konieczny dla rozwoju gospodarczego. Wraz ze wzrostem ilości produkowanych dóbr, rozwijana musi być infrastruktura pozwalająca dostarczyć je klientom<sup>81</sup>. Szkocki filozof wśród obiektów tworzonych i utrzymywanych w tym celu wymienia nie tylko drogi i mosty, ale także urządzenia związane z komunikacją wodną: porty oraz kanały umożliwiające żeglugę. Zaznacza, że nakłady na transport są inne w każdej epoce, więc można chyba założyć, że nie byłby przeciwny rozwijaniu np. kolei, gdyby ta znana była za jego czasów.

Szkocki filozof, po uzasadnieniu, że infrastruktura transportowa jest konieczna dla prawidłowego rozwoju gospodarczego, szczegółowo opisuje jak powinna być ona finansowana i zarządzana. Podkreśla, że drogi i kanały powinny być budowane tam, gdzie istnieją rzeczywiste potrzeby transportowe, a ich parametry powinny być dostosowane do spodziewanego natężenia ruchu.

<sup>79</sup> A. Smith, *Badania nad naturą i przyczynami bogactwa narodów*, t. 2, Warszawa 2007, s. 380.

<sup>80</sup> zob. F. J. Benson, *Roads and highways*, [w:] *Encyclopaedia Britannica. Encyclopaedia Britannica Online*, <http://www.britannica.com/technology/road>, 2.02.2016.

<sup>81</sup> A. Smith, dz. cyt., s. 380.

Przestrzega natomiast przed zbytkownymi wydatkami na cele reprezentacyjne pisząc, iż nie jest dopuszczalne inwestowanie w drogi prowadzące do rezydencji władcy ale zupełnie zbędne z perspektywy kupców<sup>82</sup>. Silna optymalizacja sieci transportowej jest koniecznością ze względu na sposób, w jaki ma ona być utrzymywana.

Według autora *Bogactwa narodów* wszelkie koszty związane z funkcjonowaniem infrastruktury drogowej czy rzecznej wcale nie powinny obciążać budżetu państwa. Opłaty wnoszone przez użytkowników powinny być w pełni wystarczające na ich utrzymanie. Wysokość myta powinna być uzależniona od tonażu pojazdów, bo to odzwierciedla ich realny wpływ na zużycie drogi. Na marginesie, Smith dopuszcza wyższe opłaty od luksusowych powozów, dzięki czemu koszty przejazdu pojazdów transportujących towary pierwszej potrzeby mogłyby być niższe. Jest to forma redystrybucji, jeszcze bardziej niezgodna z liberalną wizją państwa minimum niż budżetowe wydatki na infrastrukturę<sup>83</sup>.

Adam Smith pisał *Bogactwo Narodów* w okresie niezwykle dynamicznego rozwoju płatnej sieci drogowej. W latach 60 i 70 XVIII wieku w Wielkiej Brytanii wybudowano około 20 000 kilometrów nowych dróg, za przejazd którymi pobierane było myto (tzw. *turnpike roads*)<sup>84</sup>. Był to system polegający na oddaniu dróg w zarząd nadzorowanych przez państwo powierników. Smith pozytywnie ocenia to rozwiązanie. Uważa, że zarządzanie kanałami żeglownymi może leżeć w całości w gestii prywatnej, ponieważ zaniedbana droga wodna nie nadaje się do użytku i przestaje przynosić dochód, w związku z czym podmiot prywatny zawsze będzie miał motywację by prowadzić prace konserwacyjne. Droga, natomiast, zawsze pozostaje przejezdna, nawet gdy jest bardzo źle utrzymana. Występuje zatem ryzyko, że osoba prywatna będzie pobierać opłaty nie prowadząc żadnych robót związanych z utrzymaniem trasy. Dlatego w przypadku dróg bitych lepszy, według szkockiego filozofa, jest system powiernictwa. Smith dostrzega liczne nadużycia, jakich dopuszczają się powiernicy, ale stwierdza, że jest to instytucja nowa i z pewnością z czasem zostanie dopracowana<sup>85</sup>. Widać tutaj jak na dłoni, że autor *Bogactwa narodów* nie jest zagorzałym zwolennikiem prywatyzacji ze względów ideologicznych. Wskazując które przedsięwzięcia mogą być całkowicie prywatne, a które winny znaleźć się pod kontrolą państwa kieruje się kryterium skuteczności danego rozwiązania. W rezultacie stawia sprawne państwo ponad państwo minimum.

Co istotne, choć Adam Smith nie chce wydawać budżetowych pieniędzy na utrzymanie dróg oraz kanałów i opowiada się za pobieraniem myta od przewoźników, to – z drugiej strony – podkreśla, że te wszystkie opłaty nie powinny przewyższać rzeczywistych kosztów napraw. Wówczas

<sup>82</sup> Tamże, s. 382.

<sup>83</sup> Tamże, s. 382.

<sup>84</sup> D. Bayliss, *What Went Wrong? British Highway Development before the Motorways*, Londyn 2008, s. 5.

<sup>85</sup> A. Smith, dz. cyt., s. 383.

korzystanie z odpłatnej infrastruktury komunikacyjnej będzie dla przewoźników opłacalne. Oszczędności osiągnięte dzięki skróceniu czasu podróży wygodnymi trasami znacznie przewyższą wydatki na myto. Punkty jego poboru nie powinny być jednak traktowane jako źródło dodatkowych dochodów państwa. Wiąże się to z ryzykiem nieustannych podwyżek cen dostępu do infrastruktury (bo potrzeby państwa są przecież nieograniczone), co w rezultacie może mieć katastrofalne skutki dla sytuacji ekonomicznej<sup>86</sup>.

Szkocki filozof jasno wskazuje kto ma łożyć na utrzymanie istniejącej infrastruktury komunikacyjnej. Nie można, natomiast, znaleźć w jego pracach tak oczywistej odpowiedzi na pytanie z jakich środków powinna być finansowana budowa nowych obiektów. Pewne wnioski można wyciągnąć z pozytywnej oceny jaką Smith wystawia Kanałowi Langwedockiemu<sup>87</sup>. Ta inwestycja została dofinansowana przez francuskie władze krajowe i regionalne niebagatelną kwotą, a później oddano ją w zarząd osobie prywatnej. Ponośi ona koszty utrzymania obiektu i pobiera opłaty od jego użytkowników, a całą nadwyżkę może traktować jako swój zysk. Autor *Bogactwa narodów* uważa, że jest to słuszne rozwiązanie, ponieważ prywatny zarządca ma dużą motywację by utrzymać drogę żeglowną w należytym stanie<sup>88</sup>. Można wysnuć z tego dwa istotne wnioski. Po pierwsze, Adam Smith dopuszcza finansowanie dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych z budżetu państwa. Po drugie, nie wymaga on, by zyski z opłat od użytkowników doprowadziły do zwrotu inwestycji.

Adam Smith zauważa, że transport jest krwiobiegiem gospodarki. Dostrzega, że utrzymanie rozwiniętego systemu komunikacji może przerosnąć pojedyncze osoby czy nawet spółki. Dlatego dopuszcza w tym obszarze pewną aktywność państwa, które dbając o drogi i kanały stworzy kupcom możliwość dotarcia do klientów z towarem pochodzącym od producentów. Jest to sposób myślenia charakterystyczny dla autora *Bogactwa narodów*: państwo powinno działać tak, aby nie zastępować prywatnych podmiotów, ale zrobić to, czego one same nie są w stanie, by polepszyć ich warunki działania, na czym skorzystają nie tylko przedsiębiorcy, ale także konsumenci cieszący się z tańszych produktów dzięki niższym kosztom i większej konkurencji.

---

<sup>86</sup>Tamże, s. 385.

<sup>87</sup> Łączy Garonnę z portem Sète nad Morzem Śródziemnym. Obecnie znany szerzej jako Kanał Południowy i pod tą nazwą został wpisany na listę światowego dziedzictwa UNESCO, zob.: *Canal du Midi*, <http://whc.unesco.org/en/list/770>, 2.02.2016.

<sup>88</sup> A. Smith, dz. cyt., s. 382.

## 2. Handel międzynarodowy zasługuje na ochronę i wsparcie

Analogiczny jest cel działań państwa jakie autor *Bogactwa Narodów* przewiduje w dziedzinie gospodarki, która zawsze znajdowała się w centrum jego zainteresowania<sup>89</sup>, czyli handlu międzynarodowym. Adam Smith uważa, że kupcy prowadzący wymianę towarów z krajami „barbarzyńskimi i niecywilizowanymi”<sup>90</sup>, w których działalność handlowa wiąże się poważnym ryzykiem i dużymi trudnościami, zasługują na wsparcie i ochronę państwa. Takie działania mogą polegać m. in. na budowie ufortyfikowanych obiektów przeznaczonych do składowania towarów oraz ustanawiania przedstawicielstw dyplomatycznych (Smith właśnie względami gospodarczymi tłumaczy powstanie zwyczaju stałego utrzymywania ambasadorów w innych państwach także w czasie pokoju<sup>91</sup>).

Szkocki filozof analizując skuteczność różnych metod państwowego wsparcia handlu międzynarodowego korzysta ze swojej ulubionej metody: szczegółowo omawia rozwiązania stosowane w różnych państwach zarówno w jego czasach, jak i we wcześniejszych epokach, a następnie wyciąga z tego wnioski. Smith wskazuje, że handel zamorski w większości państw europejskich zorganizowany był w taki sposób, że określony podmiot, działający w formie kompanii uprzywilejowanej lub kompanii akcyjnej, uzyskiwał wyłączność na handel z danym obszarem świata. W założeniach taka kompania miała pobierać od swoich członków określone opłaty, z których powinna utrzymywać urzędników oraz instytucje ułatwiające i zabezpieczające wymianę towarów na terenach podwyższonego ryzyka. Szkocki filozof nazywa takie instytucje swoistymi monopolami i porównuje je do cechów i gildii kupieckich szeroko rozpowszechnionych na terenie całej Europy<sup>92</sup>.

Autor *Bogactwa narodów*, po przeanalizowaniu efektów działania działających w jego czasach w Wielkiej Brytanii kompanii uprzywilejowanych: Kompanii Habsburskiej, Kompanii Rosyjskiej, Kompanii Tureckiej i Kompanii Afrykańskiej oraz kompanii akcyjnych ustanowionych nadaniem królewskim lub ustawą parlamentarną: Kompanii Mórz Południowych, Królewskiej Kompanii Afrykańskiej, Kompanii zatoki Hudsona oraz Zjednoczonej Kompanii Kupców do Handlu z Indiami Wschodnimi. W praktycznie każdym przypadku Adam Smith dochodzi do wniosku, że w zbyt dużych podmiotach dochodziło do licznych nieprawidłowości i nadużyć, szybkiego wzrostu zadłużenia z powodu rozrzutności agentów kompanii<sup>93</sup>. Były one jeszcze w stanie funkcjonować gdy cieszyły się przywilejem wyłączności na swoim obszarze działania, ale w warunkach konkurencji przestawały

<sup>89</sup> Zagadnieniom związanym z handlem międzynarodowym, a konkretnie krytyce systemu merkantylistycznego poświęcona jest praktycznie cała (nie licząc szeregu dygresji) czwarta księga *Badań nad naturą i przyczynami bogactwa narodów*.

<sup>90</sup> A. Smith, dz. cyt., s. 390.

<sup>91</sup> Tamże, s. 391.

<sup>92</sup> Tamże, s. 392.

<sup>93</sup> zob. tamże, s. 393-416.

dawać sobie radę. Nawet wówczas, gdy konkurencja ta była silnie ograniczana dodatkowym, wysokim podatkiem nakładanym na kupców prywatnych<sup>94</sup>. Adam Smith pisze, że otwarcie Afryki dla wszystkich, którzy chcieli tam handlować, spowodowało, że Kompania Afrykańska „zbankrutowała pod każdym względem”<sup>95</sup>, a później „ustanowiono trzy inne kompanie akcyjne dla handlu z Afryką i wszystkie trzy w równym stopniu nie osiągnęły powodzenia”<sup>96</sup>. Duże firmy handlowe regulowane przez państwo były zatem skrajnie nieefektywne i jedynie monopolistyczne przywileje były w stanie utrzymać je przy życiu.

Na podstawie tej rozległej analizy, Adam Smith doszedł do wniosku, że nie powinny istnieć trwałe monopole handlowe. Dopuszcza on przyznanie wyłączności na jakiś oznaczony okres spółce, która rozpoczyna handel z jakimś nowym, nieznanym obszarem świata, ponieważ jest to kosztowny i ryzykowny eksperyment. Szkocki myśliciel porównuje taki przejściowy monopol do patentu na wynalazek czy praw autorskich do utworu literackiego<sup>97</sup>. Po upływie okresu wyłączności urzędnicy ułatwiający i zabezpieczający handel wzniesione przez tę spółkę powinny przejść na własność państwa (za odszkodowaniem), a handel powinien być dostępny dla wszystkich zainteresowanych. Obiekty i instytucje służące jego ochronie i wsparciu powinny być dostępne dla wszystkich kupców i utrzymywane z płaconych przez nich podatków celowych<sup>98</sup>. Szkocki filozof kolejny raz proponuje by dochody państwa nie trafiały do wspólnego skarbcza, a poszczególne jego zadania były finansowane bezpośrednio przez podmioty uzyskujące dzięki nim określone korzyści.

Adam Smith uważa, że wieczysty monopol jest niekorzystny dla całego społeczeństwa: zarówno dla prywatnych kupców, których możliwości działania są ograniczone, jak i dla konsumentów, którzy przez brak konkurencji skazani są na droższe towary<sup>99</sup>. Handel zagraniczny jest kolejnym obszarem, gdzie Smith dopuszcza działalność państwa zdecydowanie wykraczającą poza wizję państwa stróża nocnego, ale proponując konkretne rozwiązania nie kieruje się założeniami ideologicznymi, tylko ich skutecznością. Uważa, że lepsza jest sytuacja, gdy istnienie państwowych instytucji ochraniających handel umożliwia działanie wielu konkurujących ze sobą kupców, niż rozwiązanie polegające na umieszczeniu tych instytucji w rękach prywatnych za cenę monopolu. Uogólniając, można stwierdzić, że autor *Bogactwa narodów* jest zwolennikiem ograniczonej ingerencji państwa w dany rynek, jeżeli ma to prowadzić do ochrony konkurencji i konsumentów i pozwolić na uniknięcie monopoli.

---

<sup>94</sup> Tamże, s. 403.

<sup>95</sup> Tamże, s. 404.

<sup>96</sup> Tamże.

<sup>97</sup> Tamże, s. 419.

<sup>98</sup> Tamże, s. 391.

<sup>99</sup> Tamże, s. 418.

### 3. Niektóre publiczne przedsiębiorstwa powinny istnieć

Krytykując praktykę tworzenia firm handlowych jako kompanii akcyjnych regulowanych przez państwo w szczególny sposób (dziś pewnie nazwalibyśmy akt, na podstawie którego działa taka kampania, specustawą) Adam Smith wskazuje kilka obszarów, w których przedsiębiorstwa istniejące w takiej formie organizacyjnej mają rację bytu. Swoje stanowisko uzasadnia.

Autor *Bogactwa narodów* stwierdza, że kompanie akcyjne mogą skutecznie działać bez przywileju wyłączności wyłącznie w takich dziedzinach, gdzie można stosować jednolite, stałe procedury i nie są konieczne żadne od nich odstępstwa<sup>100</sup>. Według myśliciela jest to warunek konieczny, ale nie wystarczający. By uzasadnione było istnienie firmy szczególnie wspieranej przez państwo muszą zostać spełnione jeszcze dwa dodatkowe warunki. Po pierwsze, społeczna użyteczność kompanii akcyjnej musi być bardzo duża. Po drugie, kapitał konieczny do jej utworzenia musi być tak duży, że przekroczy to możliwości prywatnych spółek<sup>101</sup>. Szkocki filozof wyróżnia cztery przykłady kompanii akcyjnych, których istnienie jest uzasadnione (uwzględniając przy tym, że jest to wyliczenie wyczerpujące). Są to banki (które w nagłej sytuacji mogą kredytować budżet państwa), towarzystwa ubezpieczeniowe (chroniące liczne prywatne majątki), kompanie dla budowy kanałów żeglownych (wielkie znaczenie transportu omówiono już wyżej) oraz kompanie zaopatrujące duże miasta w wodę za pomocą akweduktów i wodociągów<sup>102</sup>.

Po raz kolejny Adam Smith dopuszcza działalność państwa w sektorach innych niż bezpieczeństwo czy wymiar sprawiedliwości. Jednakże, ciągle traktuje taką aktywność jako wyjątek wymagający szczególnego uzasadnienia. Niekiedy właśnie argumenty za obecnością państwa w danym obszarze świadczą, że szkocki filozof cały czas pozostaje liberałem – przykładowo, jak już wspomniano, wsparcie towarzystw ubezpieczeniowych jest według niego istotne bo chronią majątki prywatne.

### 4. Warto zadbać o publiczne szkolnictwo

Kolejna dziedzina, w której Adam Smith widzi miejsce dla aktywności państwa, nie jest już związana z handlem. To edukacja. Autor *Bogactwa narodów* stwierdza, że osiągnięcie pewnego poziomu wykształcenia nawet przez najniższe klasy jest korzystne dla całego społeczeństwa, bo dzięki temu ludzie staną się bardziej obyczajni i mniej podatni na zabobon<sup>103</sup>. Szkocki filozof uważa

<sup>100</sup> Tamże, s. 419.

<sup>101</sup> Tamże, s. 421.

<sup>102</sup> Tamże, s. 420.

<sup>103</sup> Tamże, s. 454.

także, iż uboższe warstwy społeczne dzięki edukacji będą bardziej świadome swoich interesów i będą w stanie skuteczniej wpływać na kapitalistów oraz władze państwowe w celu ich obrony<sup>104</sup>.

Do podstawowego wykształcenia Adam Smith zalicza umiejętności w zakresie pisania, czytania i liczenia. Kładzie duży nacisk na umiejętności praktyczne, przydatne każdemu w codziennym życiu. Krytykuje obowiązkowe nauczanie podstaw łaciny, uważając, że bardziej użyteczne byłoby wpojenie każdemu podstaw geometrii i mechaniki<sup>105</sup>.

Zdobycie przez wszystkich podstawowego wykształcenia jest dla Adama Smitha tak ważne, że opowiada się w tym przypadku za rzeczą niezwykle trudną do zaakceptowania przez liberała – proponuje wprowadzić powszechny obowiązek zdania podstawowych egzaminów przed rozpoczęciem wykonywania wielu zawodów<sup>106</sup>. Oprócz kija przewiduje także marchewkę w postaci nagród i wyróżnień dla dzieci z ubogich rodzin, które osiągają dobre wyniki w nauce<sup>107</sup>.

Współtwórca klasycznej ekonomii uważa, że państwo powinno pomóc w zdobyciu wykształcenia. Pisze wprost, że powinno ono bardziej troszczyć się o edukację prostego ludu, niż osób zamożnych, którzy zwykle dobrze sobie radzą sami<sup>108</sup>. Adam Smith proponuje utworzenie państwowej sieci elementarnych szkół pokrywającej całą Wielką Brytanię. Uważa, że instytucje te powinny otrzymywać wsparcie budżetowe pozwalające na obniżenie czesnego do takiego poziomu, że na opłacenie go będzie mógł sobie pozwolić każdy rodzic, nawet niewykwalifikowany robotnik<sup>109</sup>. Nie opowiada się zatem za całkowicie bezpłatną edukacją nawet na podstawowym poziomie, ale pragnie, by takie szkolnictwo było powszechnie dostępne. Jest to przecież konieczne, jeśli nabycie elementarnych umiejętności ma być obowiązkowe. Propozycje szkockiego filozofa wydają się bardzo skromne, ale należy pamiętać że sformułowano je w XVIII wieku i wtedy znacząco wyprzedzały swoją epokę<sup>110</sup>. Można nazwać je postępowymi.

Autor *Bogactwa narodów* przedstawia progresywny program dotyczący równej dostępności podstawowego wykształcenia i roli, jaką powinno odegrać w tym państwo. Cały czas widzi jednak miejsce dla rynkowych mechanizmów w tej branży. Uważa, że konkurencja między szkołami wpłynie pozytywnie na jakość kształcenia. Rodzice płacący szkołom czesne będą w stanie wymóc na nich odpowiedni poziom usług edukacyjnych<sup>111</sup>. Jak już wyżej wspomniano, właśnie dzięki wykształceniu

<sup>104</sup> S. Baum, *Poverty, Inequality, and the Role of Government: What Would Adam Smith Say?*, "Eastern Economic Journal", 1992, t. 18, nr 2, s. 152.

<sup>105</sup> A. Smith, dz. cyt., s. 451.

<sup>106</sup> Tamże.

<sup>107</sup> Tamże.

<sup>108</sup> Tamże, s. 449.

<sup>109</sup> Tamże, s. 450.

<sup>110</sup> G. Kennedy, *Adam Smith's lost legacy*, Basingstoke - Nowy Jork 2005, s. 226.

<sup>111</sup> R. Gwiazdowski, *Adama Smitha koncepcja funkcji państwa, handlu międzynarodowego, finansów publicznych i podatków*, „*Studia Iuridica*” XLI/2003., s. 89.

zwykli ludzie będą mogli skuteczniej wywierać wpływy tego rodzaju. Jest to kolejny przykład, gdzie umiarkowana aktywność państwa w jakiejś branży ma według Adama Smitha sprawić, że większa grupa ludzi będzie mogła lepiej odnaleźć się w liberalnym społeczeństwie i na wolnym rynku.

## 5. Ochrona zdrowia – Smith wyprzedza swoją epokę

Na koniec warto wspomnieć o krótkim i rzadko omawianym fragmencie *Bogactwa narodów*, w którym jego autor wydaje się jeszcze dalej wyprzedzać swoją epokę, niż w przypadku powszechnej edukacji. Proponuje stworzenie pewnego funduszu przeznaczanego na zwalczanie trądu oraz innych chorób które powodują tak trwałe i negatywne skutki społeczne<sup>112</sup>. Co istotne, szkocki filozof uważa takie działania za istotne, nawet jeżeli mają nie przynieść państwu żadnego wymiernego zysku finansowego<sup>113</sup>. Pierwsze państwowe mechanizmy zapewniające naprawdę powszechną ochronę zdrowia zostały wprowadzone w Wielkiej Brytanii dopiero w 1911 r., a publiczna służba zdrowia powstała na dobre w roku 1948<sup>114</sup>. W związku z tym nawet bardzo skromne pomysły formułowane przez Adama Smitha w XVIII wieku należy uznać za śmiałą koncepcję znacznie rozszerzającą zakres działania państwa.

Pięć omówionych wyżej przykładów pozwala uznać ponad wszelką wątpliwość, że Adam Smith opowiedział się za znacznie szerszym zakresem działalności państwa, niż przewiduje to koncepcja państwa jako stróża nocnego. Autor *Bogactwa narodów* nie jest zatem libertarianinem. Analiza dosłownie każdego proponowanego przez niego rozwiązania pozwala jednak stwierdzić, że Smith jest liberałem z krwi i kości. W przeanalizowanych przykładach państwo ma działać tylko tam, gdzie jest to szczególnie uzasadnione, a celem tej aktywności jest często ochrona konkurencji i umożliwienie przedsiębiorcom dostępu do nowych rynków. Większość zadań państwa jest też wykonywana przy jakiejś formie współpracy z podmiotami prywatnymi. Podsumowując, należy uznać, że Adam Smith nie jest zwolennikiem państwa jako stróża nocnego, ale z pewnością jest prawdziwym liberałem – mniejszym dogmatykiem i większym realistą niż wielu jego następców.

<sup>112</sup> A. Smith, dz. cyt., s. 453.

<sup>113</sup> G. Kennedy, dz. cyt., s. 227.

<sup>114</sup> K. Smart, *Health services before the NHS*, <http://www.socialist.net/health-services-before-nhs.htm>, 2.02.2016.

### *O autorze*

Piotr Eckhardt jest doktorantem w Katedrze Historii Doktryn Politycznych i Prawnych na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego, gdzie przygotowuje dysertację poświęconą wykorzystaniu prawa do wprowadzania w życie ideologii politycznej na przykładzie prawa budowlanego i zagospodarowania przestrzennego w PRL.

Zainteresowania naukowe: liberalna myśl polityczna i ekonomiczna, związki prawa z ideologią, prawo administracyjne ze szczególnym uwzględnieniem prawa zagospodarowania przestrzennego.

### *Streszczenie*

Adam Smith, twórca ekonomii politycznej i znany liberał gospodarczy często kojarzony jest z koncepcją państwa nocnego stróża. Uważna analiza Bogactwa Narodów prowadzi jednak do wniosków, że to określenie nie opisuje jego poglądów zbyt trafnie. Oprócz obronności i wymiaru sprawiedliwości, szkocki filozof widział także szereg innych obszarów, w których powinno działać państwo. Według autora Bogactwa narodów państwowa interwencja jest konieczna m. in. w takich kwestiach, jak budowa dróg i kanałów, ochrona handlu, bankowość i ubezpieczenia, zaopatrzenie w wodę, edukacja czy nawet ochrona zdrowia.

### *Summary*

Adam Smith, the founder of classical economics and well-known liberal thinker is often associated with the concept of a night watchman state. A careful analysis of Wealth of Nations leads to the conclusion that this term does not describe his views accurately. Apart from the defense and justice, the Scottish philosopher saw a number of other areas where the state should be active. According to the author of The Wealth of Nations, state intervention is necessary, inter alia, on issues such as the construction of roads and canals, protection of trade, banking and insurance, water supply, education and even health care.