

„NE SZAVAZZ! CSINÁLD MAGAD!”

Gondolatok a taxisblokádról*

A közjavak realizálásához – akár gazdasági, akár nem gazdasági javakról van szó – mindenkinek (pontosabban: egy releváns csoport minden tagjának) érdeke fűződik, és fogyasztásukból senkit sem lehet kizárni. Előteremtésük hívja létre sok politikai és szociológiai elemzés tárgyát és még több mindennapi konfliktusunk okát: a kollektív cselekvéseket.

Dolgozatom a taxisblokádot mint egy érdekcsoport kollektív cselekvését elemzi.

A címben szereplő anarchista falfirka a szavazás bojkottálására és közös akciókhoz való egyéni csatlakozásra buzdít. Valóban, még a demokratikus szavazási rendszerek sem képesek valamennyi szavazó egyén preferenciáinak az érvényesítésére. A döntések a társadalmi szintű közjavakról – például a jogrendszerről – nem a Buchanan-féle egyhangúság elve szerint történnek. Így mindig vannak egyének, akik elégedetlenek az eredménnyel, és közös érdekeik alapján csoportokat alkotva, kollektív fellépésükkel igyekeznek az érdekeiket szolgáló közjóságot biztosítani.

A közjavak és a kollektív cselekvés elméletének gazdag szakirodalmát tekintem át az első részben. Az első fejezet a közjavak elméletével foglalkozik Samuelson, Olson és Hardin nyomán. Megpróbálom azokat a nézeteket összefoglalni, amelyek a közjavak előteremtésével, vagyis a kollektív, csoportos fellépések céljával foglalkoznak. A második fejezet témája maga a kollektív cselekvés: Olson nagy jelentőségű művének rövid ismertetése után az elméletét bíráló vagy kiegészítő fontos elméletek köréből elsősorban azokat a gondolatokat foglalom össze, amelyek a vizsgált téma, a taxisblokádról szempontjából magyarázó erővel bírnak, vagy amelyeket éppen az általam vizsgált példák támasztanak alá vagy kérdőjeleznek meg. Így előkerül az egyéni döntések függetlenségének a kérdése és a játékelméleti „fogoly dilemmájához” hasonló, egyéni domináns stratégiák alakulása egyszeri vagy ismételt kollektív cselekvésekben.

A második rész a taxisblokádról elemzése során a következő kérdésekre próbál választ találni:

1. Hogyan alakulhatott ki lakossági csatlakozás a taxisok blokádjához? (Miért járt jóval nagyobb megmozdulással a benzin árának emelése, mint a tejé, vagy a hús felvásárlási árának csökkentése?)

2. Milyen sajátos jellemzői vannak a taxisoknak más érdekcsoportokhoz képest?

*A dolgozat megírását féléves kurzusmunka előzte meg, amelynek során döntés- és játékelméleti modellek társadalomtudományi alkalmazásával foglalkoztunk. A kurzust Pápai Zoltán és Szántó Zoltán vezette. Urbán Lászlónak is köszönöm értékes tanácsait. Készült a Rajk László Szakkollégiumban.

3. Mivel magyarázható az akció spontaneitása, a hatékony központi vezetés, illetve a dezertáló magatartás hiánya?

Az elemzés fő forrásai:

a) A taxisblokád sajtója – főleg a blokád alatt és az azt követő napokban megjelent napilapok és hetilapok (1990. október 27. – november 3.).

b) Beszélgetések taxisokkal a blokád napjaiban és az 1991 márciusában általam készített interjúk.

A sajtóból főleg a tényszerű cikkeket és az interjúk, riportok által leírt hangulati és tényszerű elemeket használtam fel. A blokád alatt folytatott beszélgetések nem a dolgozat megírásához készített interjúk voltak, lejegyzett formában nem is maradtak fenn, ezért csak a határozottan megmaradt, markáns, tényszerű emlékeket építettem be. Az 1991 márciusában készített interjúm viszont már irányított kérdésekkel zajlottak, az elemzés fő kérdéseire próbáltam válaszokat találni. A terem sajnos nem valósult meg teljesen, mert a taxisok részéről nagyon nagy bizalmatlanságot tapasztaltam. Így összesen nyolc taxisofőrrel és három taxivállalat vezetőjével sikerült interjút készítenem. Munkámat nagyban megnehezítette és a remélt interjúmennyiséget is csökkentette az ellenséges fogadtatás a taxisok részéről, akik nem szívesen nyilatkoztak. Az interjúk kérdéseit a *Függelékben* foglaltam össze.

A második rész első fejezetében, a kollektív cselekvés céljául választott közjóságról írva, felvázolok egy lehetséges tipológiát. A háromdimenziós táblázatban összefoglalt csoportosítás három megkülönböztetésen nyugszik. Egyrészt, hogy a csoport tagjai közrossz elhárításáért vagy közjóság realizálásért lépnek közös cselekvésre, aminek motivációs szempontból van nagy jelentősége. Másrészt a cél exkluzív, illetve inkluzív jellege, ami a csoport viselkedését jellemzi. Harmadrészt pedig, hogy a csoport közös céljának megvalósulása milyen hozadékkal jár a csoporton kívüliek számára. Ez szerintem azért fontos, mert a csoporton kívüliek reakcióját, esetleges csatlakozását vagy ellenséges fellépését alapvetően meghatározza, hogy számukra a csoport akciója nyereséget vagy veszteséget okoz-e. A külvilág viselkedése pedig a csoport tagjait befolyásolja nagyon erősen: a csoport együttes fellépéséhez való csatlakozásáról minden racionális csoporttag úgy dönt, hogy költség-haszon várákozásaiban a külső fogadtatásból származó nyereségeket vagy kockázatokat is felméri, legalábbis szubjektív becslést tesz.

A blokád elemzése először a célul tűzött közjóságot keresi, majd a taxisok inkluzív csoporttá válásának folyamatát tekinti át. A harmadik és negyedik fejezet a sikeres közösségi cselekvés lehetséges akadályait és szükséges feltételeit foglalja össze részben Csontos László (1985) nyomán, kiegészítve a blokád tapasztalataival.

1. Kollektív cselekvés – a közjavak realizálásának elmélete

A társadalomtudományok, főleg a közgazdaságtan és a politológia egyik fontos kérdésköre a közjavakhoz való egyéni hozzájárulás. Az elemzések tárgya nagyon sokszínű. A módszertani individualizmus paradigmájának megjelenésével a közjavakkal kapcsolatos problémák kezelésében is szemléleti változás ment végbe. Megnőtt a súlya egyes elemzési eljárásoknak.

Mivel az individualista metodológiát eleinte mikroökonómiai modellekben használták, a többi társadalomtudományban való elterjedését (mint a kollektív döntések politológiai elméletében) az ökonómiai szemlélet térhódításaként értékelik.

Mit jelent a közgazdasági megközelítésmód? A problémák vizsgálatához felállított modellek a résztvevők viselkedéséből indulnak ki, amellyel kapcsolatban két alapvető feltevessel élnek. Az egyik, hogy minden egyén meghatározott célokkal rendelkezik és a lehetséges alternatívák között képes preferenciasorrendet alkotni. A másik, hogy racionálisan viselkednek, vagyis a rendelkezésükre álló információk és legjobb tudásuk alapján minden helyzetben úgy döntenek, ahogy az céljaiknak, preferenciáiknak leginkább megfelel.

Nagy a nézeteltérés az egyes elméleti áramlatok között abban, hogy ami a közjavak kínálatához való hozzájárulást illeti, milyen viselkedés várható valójában az egyénektől.

1.1. A közjavak

A közjavak ökonómiai elméletének egyik legnagyobb hatású és legkorábbi megfogalmazása Samuelsontól származik, aki közjavaknak a javak azon csoportját nevezi, amelyek fogyasztásából senkit sem lehet kizárni, maga a jószág pedig oszthatatlan. Az egyes egyének fogyasztása az adott jószágból nem csökkenti a többi egyén számára rendelkezésre álló jószág mennyiségét (Samuelson 1954). Tiszta közjavaknak nevezte az egyetemleges kínálatú javakat, amelyeknél a kizárás technikailag lehetetlen – például egyes természeti közjavak esetében. A közjavak közé sorolta továbbá azokat is, amelyek kínálatja nem egyetemleges, de a kizárás gazdaságilag értelmetlen (rendkívül költséges), s ezért nem is kerül rá sor.

Olson (1982) szerint a kínálat egyetemessége nem tartozik a közjavak szükség szerű attribútumai közé. Sőt, éppen a kizárás megvalósíthatósága alapján különböztet meg inkluzív és exkluzív közjavakat. Első megközelítésben inkluzívnek nevezi azokat a közjavakat, amelyeknél nem áll fenn a kizárás lehetősége, és exkluzívnek a nem egyetemleges kínálatú, tehát technikailag is eleve szűkös közjavakat. De továbbviszi a gondolatot, és arra jut, hogy vannak olyan releváns csoportok, amelyek számára egy közjószág inkluzív, de mellettük, rajtuk kívül mindig vannak olyan csoportok is, amelyek ki vannak zárva ezen jószág fogyasztásából, tehát az számukra exkluzív közjózággként jelentkeznek. Olson elfogadja, hogy a közjavak legtöbbször a kizárás lehetősége költségelemzéstől, vagyis ökonómiai értelmezhetőségtől függ. Ezt célracionális kizárásnak nevezi, hozzáátve, hogy vannak olyan közjavak is, ahol értékracionális (emocionális, tradicionális) szempontok miatt marad el a kizárás.

R. Hardin (1982) bírálja Samuelsont, mert az a közjavakat fogyasztási oldalukról közelíti meg, holott egy közjószág fogyasztásának megvalósítása attól függ, rendelkezésre áll-e megfelelő mennyiségben. Tehát szerinte egy kollektív jószágnak csak a biztosítása kollektív, a fogyasztása egyéni. Például a fogyasztásából már sokakat ki lehet zárni, ha a technikai és költségfeltételek megfelelőek. Viszont Olsonnal egyetértve azt állítja, hogy mivel a gyakorlatban a kizárás de facto megvalósít-

hatatlan, a fogyasztásban érdekelt egyének nem érdekeltek a költségekhez való hozzájárulásban. Ez a fő kapcsolódási pont a közjavak elemzése és a kollektív cselekvés problémája között.

1.2. A kollektív cselekvés

Mancur Olson 1965-ben kiadott, nagyhatású munkája, *A kollektív cselekvés logikája* olyan szervezetek, csoportok vizsgálatával foglalkozik, amelyek tagjaik közös érdekeinek realizálására törekcszenek. A közös célok megvalósítása az adott csoport számára közjóság.

Exkluzív és inkluzív csoportok

Már a közjavakról való elmélkedése során különbséget tesz az inkluzív és exkluzív javak fogyasztásában érdekelt csoportok között. Mivel piaci szituációban a megfelelő kollektív jószág (például magasabb ár) révén csupán rögzített s így korlátozott mennyiségű haszonra lehet szert tenni, s mivel ez arra készíti a piaci csoportok tagjait, hogy megpróbálják csökkenteni csoportjuk nagyságát, az effajta kollektív javakat Olson „exkluzív kollektív javaknak” nevezi. Nem piaci szituációban – az előbbi esettel ellentétben – a csoport bővülésével automatikusan bővül a kollektív javak kínálata is, ezért az effajta közjavakat „inkluzív javaknak” nevezi (Olson 1982: 35). Az exkluzív közjavak esetén a kizárás elméletileg lehetséges, gyakorlatilag költséges, és a kínálat nem egyetemleges, míg az inkluzív közjavaknál a kizárás gyakorlatilag is lehetetlen, a kínálat pedig egyetemleges.

Olson szerint egy csoport exkluzivitását vagy inkluzivitását a megvalósítani kívánt célkitűzések határozzák meg, s nem a csoporttagok tulajdonságai. A két típus közötti eltérés tehát akkor nyilvánul meg, amikor a csoport szervezett, összehangolt kollektív cselekvést akar végrehajtani. Ezek a közös akciók többnyire a közjóság biztosítása érdekében történnek, a kooperáció haszna tehát a csoport által fogyasztott közjavak realizálása.

Az exkluzív csoportok tagjai egymással (piaci) versenyhelyzetben vannak, nemcsak a csoporton kívülieket, de egymást is igyekeznek kirekeszteni. Az efféle szituációkat fix összegű játékként foghatjuk fel, mivel az elérhető csoportbevétel rögzített. Ha kollektív fellépésre szánják el magukat, teljes részvételre van szükség, hiszen már egyetlen érintett csoporttag dezertálása is megfoszthatja az összes többit a kooperálásból fakadó összes haszontól. Megnö tehát az alkudozás, a stratégiai interakciók szerepe. A csoporttagok végig egymás ellenfelei, vetélytársai, csak alkalmi szövetséget kötnek közös céljuk eléréséhez. Minden csoporttag folyamatosan követi a többiek reakcióit, hiszen az alternatívák felmérése, a dezertálás, a más csoportokkal való alkudozás folyamatosan nagyobb hasznot, jobb pozíciót eredményezhet. Az exkluzív csoportokban a létszám korlátozása, illetve csökkentése iránti vágy, a bármilyen közös fellépéshez szükséges száz százalékos részvétel és a kölcsönös függőség hatására erős és bonyolult oligopolisztikus interakciók épülnek ki.

Úgy vélem, Olson elmélete ezen a ponton nem eléggé általános érvényű, mert kizárólag az oligopolisztikus jellegű exkluzív piaci csoportokat veszi figyelembe. Emellett azonban létezhet – mint ahogy van is – olyan exkluzív piaci csoport, amelyre az atomizáltság jellemző. Ilyen például a taxis piac. Itt már nem szükséges a csoporttagok száz százalékos fellépése a kollektív cselekvés során, mert nincs egyetlen csoporttag sem olyan erős pozícióban, hogy az akcióból való kivonulással egy csapásra lehetetlenné tenné a többiek sikeres kooperációját. Ha egy (vagy néhány) taxis alacsonyabb viteldíjat számol, attól a többiek még végrehajthatnak viteldíjemelést. A viteldíj, illetve a taxik iránti kereslet vásárlóereje véges, de oszthatatlan közjóság, vagyis egyetlen taxis sem zárható ki belőle, de minden újabb taxis belépése csökkenti az egyénekre jutó közjóság mennyiségét. Így teljesebb az exkluzív közjóságra épült csoportok leírása.

Az inkluzív javak fogyasztását végző közösség kifelé nyitott marad, vagyis az adott jóság fogyasztásához külső egyének is hozzáférhetnek, sőt a kollektíve realizálható hasznosság nő a csoport létszámának emelkedésével. Például az olyan pozicionális javaknál, mint a telefon, minél többen kapcsolódnak be a hálózatba, annál inkább nő a telefon mint kommunikációs eszköz hasznossága. Vagy egy sztrájk annál hatékonyabb, minél többen csatlakoznak hozzá.

Az inkluzív csoportoknak a kollektív fellépésre való hajlandósága nagyobb. Az inkluzív javaknál kirekesztési törekvés sincs, hiszen a csoportbevétel annál nagyobb, minél több a résztvevő. Ez tehát nem fix összegű játék, vagyis a közreműködést megtagadók haszna nem csökkenti a kollektív cselekvésbe bekapcsolódók hasznát. „Inkluzív kollektív javak esetén – az effajta javak definíciójából következően – a kooperációt megtagadók hasznával nem áll szemben a kooperáló egyének vesztesége.” (Olson 1982)

Ezen a ponton, úgy tűnik, Olson nem választja szét az inkluzív kollektív javak előteremtésével és a fogyasztásával kapcsolatos szituációt, pedig lényeges különbség van közöttük. Az inkluzív közjavak fogyasztására valóban igaz, hogy az újonnan belépő csoporttagok hasznával nem csökken a többiek által elérhető haszon. Viszont az inkluzív közjavak előteremtése során az abban résztvevők költségei nyilvánvalóan csökkennek a csoport létszámának növekedésével, vagyis a közjóság előállításáért folyó kollektív cselekvés esetében a kooperációt megtagadók hasznával szemben áll a kooperáló egyének vesztesége.

A szervezett cselekvésnek nem szükséges előfeltétele a teljes körű részvétel, a dezertálás útján elérhető nagyobb egyéni nyereség nem akadályozza a kollektív cselekvés létrejöttét. Egy ilyen csoport kollektív fellépése tehát valószínűbb, annak ellenére, hogy a tagok részvételének esélye kisebb. Olson azt vizsgálja, milyen hatást gyakorol a többiek cselekvésére és a közös jóság realizálására a csoport egyetlen tagjának hozzájárulása, és hogy milyen az egyes csoportokon belül a közjósághoz való hozzájutás esélye (Olson 1982: 40–42). Az inkluzív, nem piaci csoportoknak három típusát vázolta fel:

a) Privilegizált csoport az, amelyben van legalább egy olyan csoporttag, aki akkor is érdekelt az adott közjóság előteremtésében, ha egyedül kell viselnie az összes költséget.

b) Latens csoport az, amelyben egyetlen olyan csoporttag sincs, akinek a hozzájárulása a kollektív cselekvéshez számottevő hatással lenne a közjóság megszer-

zésére, ezért egyik csoporttag sem motivált a költségek egyedüli viselésére. Ezt Olson három tényező hatásával magyarázza:

- a latens csoportok általában elég homogének ahhoz, hogy ne legyen olyan tagjuk, akinek a bevétele oly nagy, hogy egyedül is vállalná a költségeket;
- minél nagyobb a csoport, annál nagyobbak a szervezés költségei (tranzakciós költségek);
- minél nagyobb a csoport, a csoporttagok annál kisebb hányadát kapják meg az összbevételnek.

Az első két körülményt el lehet fogadni, viszont szerintem nem helytálló a harmadik, mivel éppen az inkluzív kollektív jószág tulajdonságából adódik, hogy mindenki ugyanazon jószágmennyiséget fogyasztja a jószág fel nem oszthatósága miatt. Itt nem fix összegű játékokról van szó, mint az exkluzív csoportokban. A kiharcolt 10%-os béremelés például minden szakszervezeti tag számára 10%-kal nagyobb fizetést jelent, függetlenül attól, hányan vannak. Ha a szakszervezet azért küzdene, hogy tagjai kapjanak ingyenes üdülési beutalót a vállalat vezetőinek fenntartott balatoni üdülőbe, és kapnak is mondjuk 3 kéthetes turnust 50 fő részére, akkor ez már fix összegű játék, beindul a kiszorítási hatás, és a csoporttagok vetélytársakként lépnek fel. Itt a tagok valóban annál kisebb részét kapják meg az összbevételnek, minél nagyobb a csoport, csak hogy ekkor már exkluzív közjavas szituációról van szó.

Tehát az inkluzív, nem piaci, latens csoport csak úgy képes közjószág előteremtéséért kollektív cselekvésre, ha tagjait szelektív ösztönzők intézményi alkalmazásával készíti a szervezettel való együttműködésre.

c) Közepes nagyságú csoport az, amelyben egyetlen csoporttag sem szerzi meg az összhaszon akkora részét – írja Olson –, hogy érdeke fűződne a közjószág önálló előteremtéséhez, ám az egyes csoporttagok cselekvése még érezhetően hat a többiek cselekvésére, illetve a közjószág realizálására.

Itt sem az a kérdés, hogy valamely csoporttag az összhaszon mekkora részét szerzi meg, hiszen ez az inkluzív közjószág fel nem oszthatósága miatt nem is értelmezhető. Inkább arról van szó, hogy nincs egyetlen csoporttag sem, akinek a közjószág realizálása olyan szubjektív hasznosságot jelentene, hogy érdeke fűződne a közjószág önálló előteremtéséhez. Az előző példánál maradvá: tegyük fel, hogy a szakszervezeti tagoknak egy 10%-os béremelésért folytatott sztrájk megszervezéséről, az abban való részvételről kell határozniuk. Döntését minden csoporttag egyféle – viszonylag szubjektív – költség–haszon mérlegelés után hozza:

- a várhatóan elérhető haszon: 10%-os bérnövekmény (minden szakszervezeti tag számára, függetlenül a csoport nagyságától);
- a várhatóan felmerülő költségek: a megszervezés költségei; a részvétel költségei – a sztrájkra fordított idő alternatív költsége (*opportunity cost*), például: a kiesett munkabér + túlóra + második gazdaság + nem monetizálható költség + egyéb tényezők (például a munka elvesztésének veszélye).

Ha ezen tényezők figyelembe vételével a csoporttagok úgy döntenek, hogy nem vesznek részt a sztrájkban és annak megszervezésében, akkor egyikük számára sem elég nagy a várhatóan elérhető szubjektív hasznosság. De ha akad köztük néhány, aki elvállalja a megszervezés költségeit, már létrejöhet a kollektív cselekvés. Hogyan? A munkások számára csökkent a költségek nagysága azáltal, hogy a meg-

szervezés költségei csak egy (vagy néhány) csoporttagra hárulnak, s így már hajlandók részt venni, ha hozzájárulásuk a csoportos cselekvéshez érezhető eredménnyel jár, és bizonyos szelektív ösztönző tényezők is hatnak.

De miért vállalja el a sztrájk megszervezését egy (vagy néhány) csoporttag? Ha eltekintünk az értékracionális viselkedéstől (normák, tradíciók, ideológiák által vezérelt cselekvés) és célracionális egyénéket tételezünk fel, akkor csak azért, mert a költségek egy részének átvállalásához valamilyen egyéb várható hasznosságot kapcsol az a csoporttag, aki így dönt. Tehát a 10%-nyi bérnövekmény mellett például elismertséget, megbecsülést – vagy egy jóval könnyebben monetizálható hasznot – a szakszervezet vezetői pozícióját reméli. Így az ő várakozásai a sikeres kollektív cselekvésből általa elérhető hasznosságot illetően elég nagyok a megszervezés költségeinek felvállalásához.

A potyautas-probléma

A kollektív jóságok fogyasztásánál előállhat az a helyzet, hogy hasznosságot realizálunk anélkül, hogy hozzájárulnánk a jóság előállításának költségeihez. Tehát nem áldozzuk fel saját, szűkös erőforrásainkat. Ezt abban bízva teszi az egyén, hogy a többiek részvétele az előteremtésben elegendő lesz, és a közjóság természetéből adódóan a „potyautast” sem lehet kizárni a fogyasztásból. Az ilyen viselkedés elterjedése veszélyezteti a jóság előállítását, ezért minden szervezet sikeres működésének saját potyautasai megfelelő kezelésén kell alapulnia. Olson a potyautas-jelenségről írva is különbséget tesz kicsocsoportok és nagy, latens csoportok között.

Kiscsoportokban a tagok önkéntes és önérdékből fakadó cselekvésén alapulhat a kollektív fellépés, mert

- az egyes egyén hozzájárulása érezhető a közjóság realizálásában, így erősebb a motivációja;

- ha exkluzív jellegű a csoport, illetve a kollektív jóság, akkor kiscsoportban valószínűbb, hogy egy vagy több tagnak a közjóság előteremtéséből származó individuális bevétele nagyobb, mint az előteremtés összköltsége (privilegizált csoport). Így is létrejöhet tartós, viszonylag stabil egyensúly, mert a költségeket egyedül viselő, látszólag erős csoporttagok nem vonják vissza hozzájárulásukat a többiek potyázása láttán sem, ha a közjóság előteremtése leginkább az ő érdekük. (Erről mondja Olson, hogy „a kicsik kizsákmányolják a nagyokat”.)

Közepes és nagy, latens csoportokban a potyautas-alternatíva választásának minden racionális csoporttag részéről megnövekszik a valószínűsége, mert

- exkluzív közjavaknál, a nagy csoportlétszám miatt, az egy főre jutó bevétel kicsi. Ilyen exkluzív közjóságra igen ritkán szerveződik tartós és hatékony, nagy érdekcsoport.

- inkluzív csoportnál is igen kicsi vagy elhanyagolható az egyes csoporttag hozzájárulásának érezhető hatása a közjóság előteremtéséhez, és szelektív ösztönzők hiányában kifizetődik a potyautas-alternatívát választani.

A kollektív cselekvés esélye akkor nő meg, ha egyes egyének, akiknek nagy az érdekeltsége a kollektív jóság előteremtésében, nem rendelkeznek „magán alter-

natívakkal". Ekkor is a kicsik zsákmányolják ki a nagyokat, akik nagy hozzájárulást tesznek a közös cselekvés során. Hogyan működnek mégis közepes és nagy, latens csoportok és szervezetek?

A szelektív ösztönzők

Mivel tehát a nagy csoportok tagjainak uralkodó szándéka a költségek vállalásából való kivonulás, egy nagy latens csoport csakis szelektív ösztönzők vagy szankciók alkalmazásával képes magát közjavakkal ellátni.

A szelektív ösztönzők a csoporttagokat vagy valójában jutalmazták, illetve büntetik együttműködésükért vagy dezertálásukért, vagy jutalmat és büntetést helyeznek kilátásba, ami a kényszer alkalmazásától a társadalmi nyomásig, a behaviorista szoktatástól a szervezeti, szocializációs motívumokig széles skálán mozoghat. Ide sorolhatók a szervezet intézményi összetartásának módozatai is.

Az olsoni elmélet számos kritikája az elmélet érvényességének határait keresi, vagy kiegészíti néhány ponton. Csak három jelentősebb bírálatot foglalok össze röviden, amelyek Olsonétól eltérő megközelítést, szemléletet nyújtanak, és érdekesek lesznek a taxisblokádi elemzésekor.

Frohlich és Oppenheimer (1975) szerint nem kapunk valóságghű képet az egyén döntési algoritmusáról, ha csak azt tételezzük fel róla, hogy racionálisan dönt, saját érdekeinek megfelelően kalkulálja a várható hasznosságot és költséget. Az egyén hozzájárulási hajlandósága a kollektív cselekvéshez attól is függ, mekkorára becsüli a többiek közreműködési hajlandóságát. Így a várakozások egyeztetése is elegendő lehet a sikeres közös cselekvéshez. Nem értenek tehát egyet Olsonnal abban, hogy nagy, latens csoportokban szelektív ösztönzők nélkül csakis a tagok dezertálására számíthatunk. Ha bizonyítjuk, hogy az önérdékű racionalitással is összefér a közjószág előteremtéséhez való önkéntes hozzájárulás, a társadalmi jelenségek egész sora (például a politikai problémák) elemezhetővé válik. Ezen alapul modelljük a politikai vállalkozóról, akinek haszna a közjószág általa biztosított kínálatához kötődik, a piacot pedig a csoporttagok legitimáló demokratikus szavazása jelenti, ahol a politikai vállalkozók egymással versenyezve igyekeznek tevékenységük termékét eladni – minél több szavazatért.

Hardin (1982) a „fogoly dilemmájának” játékelméleti modelljéhez hasonlítja az Olson által leírt közepes és nagy, latens csoportokban levő egyének viselkedését. Minden individuumban domináns stratégiája a dezertálás, még ha tudja is, hogy ha minden játékos kooperálna, akkor a csoportnyereség, a közös bevétel jóval nagyobb lenne. Tehát – egyszeri játékokat feltételezve – az egyén így számol a többiek várható viselkedésével. A játékelméleti irodalom viszont számos példát ismer arra, hogy az iterációs, ismételt játékokban a legsikeresebb stratégiák azok, amelyek hajlandók a kooperációra és figyelemmel kísérik a másik játékos döntéseit (*American Science* 1983). Ezért támadható Olson feltevése a parametrikus, tehát egymástól függetlenül meghozott egyéni döntésekről a kollektív cselekvéshez való hozzájárulással kapcsolatban.

Oliver és Marwell (1988) az érdekcsoportok heterogenitásának jelentőségét vizsgálta. Véleményük szerint Olson feltételezése a függetlenül döntő csoporttagokról megállja helyét a nagy fogyasztói piacok esetében, de a nem piaci érdekcsoport-

tok, szervezetek kollektív cselekvéseit már nem lehet az egyes csoporttagok független döntéseinek extrapolálásával leírni. A valóságban nincsenek szimultán döntések: a szekvenciális folyamat lényege éppen az, hogy kölcsönösen függő lépések követik egymást. A csoport heterogenitását továbbá nemcsak a kollektív jószágra való igény mértéke szerint kell figyelembe venni. Az érdekek heterogenitása mellett vizsgálni kell az erőforrások heterogenitását is. Az olsoni modell főleg piaci (termelői és fogyasztói) érdekcsoportok vizsgálatán alapul, ahol az erőforrások eloszlását a piac szabályozza, mégpedig a pénzkínálat útján, amit az eléggé magas piaci kamatláb limitál. Minden egyéb erőforrás pénzért vásárolható, vagyis eloszlásuk szintén piacilag szabályozott (szakértelem, energia, politikai befolyás stb.). Csakhogy Oliver és Marwell szerint a nem piaci érdekcsoportoknál is központi kérdés az erőforrások elosztása, ami ugyanúgy megszabja, hogy a csoport egyes tagjai milyen hozzájárulásra képesek; és az elosztást nem feltétlenül a pénz és a piac szabályozza, amit ezért minden elemzésben külön vizsgálni kell.

Ezt a gondolatmenetet még azzal is ki lehet egészíteni, hogy a sikeres kollektív cselekvéshez szükséges erőforrások nagy részének eloszlását nem a pénzkínálat szabályozza a piacon, hanem – mint a taxisblokádnak is mutatta – többek közt a kommunikációs rendszer milyensége, a személyes ismeretség, az emberi kapcsolatok, az elszántság, az előző közös akciók tapasztalatai, a helyismeret, idő stb.

Koránt sincs tehát egyetértés a témával foglalkozók között abban, milyen viselkedés várható az egyéntől, hogyan alakul a csoporttagok hozzájárulása a közösen előteremthető kollektív jószág költségeihez és milyen természetű jószágokról is van szó. Olson elmélete, a fogalmi apparátus megteremtése nagy jelentőségű, de elemzése nem általános érvényűek, mert egy közgazdász érdeklődésével ellenőrizte elméletét. Ezért a megfelelően általános modellek kidolgozása szempontjából nagyon hasznos és érdekes a napjainkban folyó vita, az eltérő kutatók hozzájárulása saját területük eredményeivel a viszonylag új elmélet formálódásához.

Éppen a blokádnak elemzése vet fel további vizsgálatra érdemes kérdéseket: A szelektív ösztönzőkön kívül hogyan lehet még feloldani a kollektív cselekvéshez való csatlakozás szituációjában rejlő dilemmát? Mi a normák, a hatékony kommunikáció, az összeszokottság, az egymásra utaltság stb. szerepe?

Milyen akció-reakció folyamatok játszódnak le az alábbi ciklusban: a csoport közös célválasztása, a cél típusa; a cél megvalósulásának hozadéka a csoporton kívüliek számára; a csoporton kívüliek reagálása; a csoporttagok értékelése a külvilág hozzáállásáról; mindezek alapján a cselekvéshez való hozzájárulási hajlandóságuk módosulása.

2. A taxisblokádnak elemzése

A második részben azt kutatom, miképpen jött létre a taxisblokádnak, ez a sikeres kollektív cselekvés. A taxisblokádnak eredményessége nem egyszerűen egy piaci érdekcsoport sztrájk jellegű fellépésének sikerét jelentette az érdekegyeztető tárgyalások létrejöttével. 1990 őszén Magyarországon a taxisblokádnak ennél többet hozott. Más fuvarosok, szállítók bekapcsolódása és a lakosság, a tömegtájékoztató, sőt a karmhatalom nagy részének szimpátiája folytán országos társadalmi akció bontakozott

ki. Ennek „országos” voltát persze csak becsülni lehet. Fontos körülmény, hogy polgári engedetlenségi mozgalomként, a civil társadalom fellépéseként is értékelhető. Nem a „bejártott” érdekérvényesítési fórumok, csatornák, szervezetek útján folyt az események nagy része; a pártok, a szakszervezetek utólagos csatlakozása mutatja, hogy autonóm kollektív cselekvésről volt szó. Egy kialakult, megállapodott demokráciában már valószínűleg igen ritkák az ilyen méretű, váratlan és spontán kollektív akciók. Éppen ezért érdekes megvizsgálni születésének körülményeit.

Először a realizálni kívánt közjóságról lesz szó, utána a taxisok mint csoport exkluzív, illetve inkluzív jellegéről. Ezután igyekszem számba venni a sikeres, autonóm, kollektív cselekvés akadályait, majd a szükséges feltételeit, és végül megvizsgálom, melyik és hogyan valósult meg a taxisblokádban.

2.1. A közjóság meghatározása

Feltevésem, hogy a taxisblokádnak sikeressége részben azon alapult, hogy olyan célt akart a csoport elérni, amely az adott helyzetben nemcsak a csoport tagjainak, a taxisoknak, hanem a csoporton kívülieknek is hasznot hozhatott. Ez az akció külső támogatásában nyilvánult meg, a taxisoknak pedig „élcsapat jelleget” kölcsönzött.

Milyen kimenetei lehettek volna a blokádnak attól függően, mi a választott közös cél?

Olson tipológiáján túllépve, különböztessük meg a közös cselekvés célját aszerint, hogy az közjóság realizálása vagy közrossz elhárítása, hogy a csoport szempontjából exkluzív vagy inkluzív, és hogy a közös cél megvalósulásának a csoporton kívüliek számára pozitív, negatív vagy semleges hozadéka van-e.

A könnyebb áttekinthetőség kedvéért táblázatban foglaltam össze és példával magyaráztam az egyes típusokat. A táblázatból nemcsak az egyes típusok közötti motivációs különbségek tűnnek ki, hanem az is, hogy mindig van olyan csoport, amelynek negatív hozadékot jelent a cél megvalósulása, annak ellenére, hogy a többségnek hasznot hoz, és fordítva: mindig található olyan csoport, aki nyer egy olyan közrosszon, amely a többség számára veszteséget okoz. A kérdés az, hogy az egyes érintett csoportok milyen erősek, mekkorák, mennyire képesek érdekeiket kifejezni és megvédeni.

Két okból lényeges, hogy meg tudjuk határozni a kollektív cselekvés céljaként kitűzött közjóság típusát. Az egyik, hogy tisztában legyünk a csoport akciójának külső, társadalmi fogadtatásával. Nyilván teljesen más a csoporton kívüliek viszonyulása, ha a kollektív fellépésnek rájuk nézve is lesz pozitív hozadéka, mint ha nem, vagy negatív lesz. Tehát jóval nagyobb valószínűséggel jön létre és lesz sikeres az a kollektív cselekvés, amely a csoporton kívüliek számára is pozitív hozadékot eredményező, inkluzív közjóságért folyik, mert a külvilág barátságos és segítőkész lesz. Ez pedig visszahat a csoport tagjainak kooperációs hajlandóságára. Másodszor azért kell meghatároznunk a kollektív jóság típusát, hogy modellezhessük az egyénnek a hozzájárulásról hozott döntése mögött meghúzódó motivációt. Például a csoporttagok racionális döntésüknél azt is mérlegelik, hogy a közös akcióban való részvételük milyen képet alakít ki róluk a külvilágban vagy annak kisebb cso-

A kollektív cselekvés céljának megvalósulása milyen hozadékot jelent a csoporton kívüli egyének számára?

A csoport kollektív cselekvésének célja

	Közjóság realizálása		Közrossz elhárítása	
	inkluzív	exkluzív	inkluzív	exkluzív
Pozitív	Klasszikus világítótorny-effektus; inkluzív közjóság, melynek egy külső, releváns csoport számára pozitív hozadéka van (pl. a hajózók)	ilyen nem létezik	közrossz, melynek elhárítása csak a csoport közös fellépésével lehetséges; ez összehozza még a máskor potenciális vetélytársakat is, csoporton kívüliek kapcsolódhatnak – lövészárk-effektus	értékrationális cselekvés – pl. a Dugovics Titusz effektus
Semleges	világítótorny a távol élő, soha nem hajózó egyének számára	járadék vadász- (rent-seeking)-effektus – a csoporton kívüliek számára nem elérhető közjavak kisajátítása	a közrossz elhárítása csak a csoport érdeke, a tagok egyéni motivációja is erős – magányos farkas effektus	ugyanaz nem zsidók számára
Negatív	világítótorny annak számára, akinek a háza előtt húzzák fel	ha az exkluzív közjavak realizálása negatív extern hatásokkal jár; klaszterikus környezetszennyezési effektus (pl.: filter nélküli füst kibocsátás káros a gyáraknak, negatív externália a lakosságnak)	a közrosszból való különutas menekülés, a csoporton kívüliek számára nem elérhető alternatíva megvalósítása a közrossz költségeinek áthárításával – „várfok” effektus a lánchídi csatában (1986. március 15.)	pl.: argentin beutazóvizumért folyó harc a zsidók között a II. világháború idején – a zsidók számára

portjaiban. Az elismertséget hozó együttműködésben szívesebben, könnyebben és odaadóbban vesznek részt a szervezet tagjai.

A közrosszak elhárítása újabb motivációs tényező: Ha egy csoport tagjai megfosztva érzik magukat egy korábban már birtokolt közjóságtól, akkor nagyobb elszántsággal csatlakoznak a cselekvéshez, mert úgy gondolják, méltánytalanság történt velük, és a depriváció érzete erős készletelés. Hasonló lélektani folyamatokat indít el, ha egy másik csoport tevékenységének minket károsító, negatív extern hatásai ellen kell kollektív akcióba lépni.

Annak eldöntése, hogy a kollektív cél közjóság realizálásaként vagy közrosszak elhárításaként jelentkezik-e, nemcsak a motiváció lélektani oldalának elemzésében fontos. A hagyományos racionalitásfogalom nem foglalja magában az emocionális értékkelvető cselekvést, amilyen például az igazságtalanságérzet által kiváltott döntés. Viszont a költségek várható értéke is másként alakul közjóság, illetve közrosszak realizálódásakor.

Igaz ugyan, hogy amennyiben az alternatív költségeket (*opportunity cost*) is figyelembe vesszük, ugyanakkora veszteség éri az egyént, ha egy lehetséges hasznot nem kap meg, mint ha ugyanakkora összegű kárt szenved. Ilyen értelemben, ha egy közjóság nem realizálódik, akkor az elmaradt haszon jelenti a költséget, közrosszak elhárításának sikertelensége esetén pedig az ebből származó kárt. Csakhogy a döntés során az egyén az elérhető bevételekhez és a bekövetkező költségekhez egyaránt valamekkora, a várakozásaitól függő, szubjektív valószínűséget rendel. A különböző feltételek teljesülése esetén realizálható közjósághoz, illetve az abból származó haszonhoz kisebb valószínűséget kapcsol, mint a már bekövetkezett közrosszából származó veszteséghez. Ezért nagyobb hajlandóságot mutat közreműködésre a biztos közrosszából származó költség elhárításáért, mint az annál bizonytalanabb haszonért.

Mi volt a taxisblokádtól által elérni kívánt közös cél?

Természetesen eléggé általánosan fogalmazva kézenfekvő volt a cél: ne dráguljon a benzin. Csakhogy közelebbről szemügyre véve, e célkitűzésnek többféle értelmezése adódik. Nem véletlen, hogy a különböző résztvevők többféleképpen fogalmazták meg:

- (a) „A kormány üljön le tárgyalni a taxisokkal.”
- (b) „A kormány adjon kompenzációt a taxisoknak.”
- (c) „A kormány üljön le tárgyalni a munkavállalókkal.”
- (d) „A kormány azonnal vonja vissza a benzinár fölemelését.”

Előfordultak még e változatok különböző arányú keverékei és a kollektív cselekvés eredeti célján kívül eső politikai követelések is (például: mondjon le a kormány vagy egyes tagjai). Mégis úgy találtam, hogy e négy alapváltozattal leírható valamennyi, nyílt vagy burkolt formában megjelent, kollektív cél. Az alábbiakban e négy típus lényeges különbségeit és az eltérések jelentőségét szeretném összefoglalni.

(a) „A kormány üljön le tárgyalni a taxisokkal.”

Ebből a megfogalmazásból két dologra lehet következtetni. Az egyik, hogy nyilván nem ez a tényleges, a csoporttagokat mozgósító cél, hanem egy köztes cél: addig is fagyasszák be a benzin árát és a végleges árat a taxisokkal való tárgyalás útján

alakítsák ki. A másik fontos motívum a megfogalmazásban a taxisokkal való tárgyalás. Utalás ez arra, hogy az ország közútjait kezükben tartó taxisok elég erősek ahhoz, hogy a tárgyalások során ne kelljen senkivel osztozniuk a lehetséges bevételen. Így lehetőségük nyílhat jelentős kompenzáció vagy más, államilag biztosított versenyelőny megszerzésére. Ezzel az implicit üzenettel a cél megfogalmazása nem jelent negatív, de pozitív hozadékot sem megvalósulása esetén a csoporton kívüli egyéneknek.

Saját tipológiámban ez leginkább a „magányos farkasok” helyzethez sorolható. Itt még láthatólag a közrossz elhárítása a cél, ami egyenként is mozgósítja a megélhetésüket féltő taxisokat, akik kevés előszervezéssel, spontán összeverődött kis csapatokban, de magányosan is elég elszántan lépnek akcióba. Viszont a kimenet még nem világos, egyelőre nem tudható, milyen hozadék várható a nem csoporttagok számára, akik így leginkább a semleges szemlélt álláspontján maradnak, a kevés szélsőségtől eltekintve. A cél megfogalmazása számukra nem különösebben vonzó, a csatlakozáshoz kevés.

(b) „A kormány adjon kompenzációt a taxisoknak.”

A taxis érdekcsoportnak az előző célmegfogalmazásban implicit törekvése itt nyíltan megfogalmazódik. Az országos blokádot rendkívüli gyorsasággal összehozó taxisok pillanatnyi, nagyon erős alkupozíciójuknak egy rövid ideig és viszonylag szűk körben így adtak hangot.

Itt már nem elsősorban valamilyen közrossz elhárítása, hanem sokkal inkább a jól sikerült akció folytán remélt exkluzív közjóság megszerzése a cél. Ezt a táblázatomban a „járadék vadász” (*rent-seeking*) effektushoz kötném. Az érdekcsoport tagjai nem az ellen lépnek fel, hogy egy másik érdekcsoport monopolhelyzete vagy valamely nem piaci beavatkozás, állami támogatás folytán romlik versenypozíciójuk. Éppen a monopolhelyzetet vagy támogatást akarják megszerezni, így remélve piaci pozíciójuk ugrásszerű javulását. A taxisok esetében ez azt jelenti, hogy nem a benzinár emelése ellen küzdenek, hanem azért, hogy ők, de leginkább valamely jól elhatárolható, erős csoportjuk kivételezettként kapjon kompenzációt. Például tanakolási bónuszokat, amelyeken állami támogatás lenne, mondjuk adókedvezmény formájában. Azok, akik az ilyen pozíciót kiharcoló taxisszervezetben dolgoznának, jelentősen jobb piaci helyzetben lennének a szervezeten kívülieknél. Meg kell említeni, hogy a járadék vadász helyzeteket a szakirodalom nem tekinti a külvilág számára semleges hozadékkal járó szituációnak. Tullock (1990) például olyan negatív összegű játékként írja le, ahol a nem optimális erőforráseloszlás hosszú távon társadalmilag költségessé teszi a monopolhelyzetek meghagyásáért és azok birtoklásáért folyó fellépést.

Szerintem két okból nem alakultak így az események. Az egyik az, hogy akkor még nem léteztek vagy nem voltak erősek a taxisszervezetek. A blokádnál nem játszottak valódi vezető szerepet, nem tudták megnyergelni a kínáló alkalmat. A Taxis Kamara vagy a FODESZ (Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége) még mindig nem bír semmiféle jogosítvánnyal a taxispiac átfogó szabályozására: sem az engedélyek kiadása, sem a vizsgáztatás, sem a taxisok ellenőrzése, adóztatása, könyvelése, taxiórája, gépkocsijuk műszaki állapotának ellenőrzése

nincs a hatáskörükben. Tehát nem volt akkor olyan potenciális szervezet, amely élethetett volna ezzel a lehetőséggel.

A másik ok a következő: A nem taxisok számára így semmilyen pozitív hozadéka nem lett volna (igaz, negatív is csak a taxisok egy részcsoportja számára), s mire ez az igény – éppen a váratlanul gyors, sikeres akció hatására – itt-ott megfogalmazódott, a taxisok éppen a saját csoportjukon kívüliek jelentős segítségét és szimpátiáját mondhatták magukénak. A rövid, háromnapos fellépés során ettől nem lehetett elszakadni. A taxisok maguk sem tagolódtak, nem kezdődtek belső villogások, pozícióharcok, valószínűleg éppen a spontaneitás, a nem taxisok szimpátiája és a taxisok „küldetéstudata” miatt.

(c) „A kormány üljön le tárgyalni a munkavállalókkal.”

Az (a) változatra rímelő megfogalmazás – nagyon jelentős eltéréssel.

A nem taxisok számára is sokat ígérő, szimpatikus felütéssel kezdődik: az ár-emelés felfüggesztése a tárgyalásokig. És még ígéretesebben folytatódik: az intézkedés által sújtott teljes (mindenesetre beleérthető) munkavállalói réteg érdekeit kell képviselni a megegyezéskor. Tehát a megfogalmazás legfontosabb üzenete, hogy azok számára is jelentős hasznot hoz a kollektív cselekvés sikeressége, akik nem tagjai a csoportnak. A (d) megfogalmazáshoz képest érezhető a közös kompromisszumra való törekvés. Azon túl, hogy az akciót összehozó motivációk egy közrossz elhárításán alapultak, ez a változat továbblépést jelent. Az elfogadható ár-emelésről szóló, széles konszenzuson alapuló megegyezés keresése általánosan pozitív hozadékú, inkluzív közjóság realizálását jelenti.

Tipológiámban leginkább a „világítótorony” hatásához hasonlít. A taxisok által létrehozott blokádnak fel nem osztható és senkitől el nem zárható közjavat eredményez: kialakult benzinárat. (Más kérdés, hogy aztán a tárgyalásokon milyen érdekképviselet lesz majd és milyen eredménnyel.)

(d) „A kormány vonja vissza a benzinár fölemelését.”

Ultimátumszerű megfogalmazás, ugyanakkor a legegységelműbb is. Valószínűleg ez az a cél, amelyért elindult a kollektív cselekvés, és amely az első sikeres nap után is végig megmaradt, és feltehetően a legnagyobb mozgósító erővel bírt. A másik három ennek későbbi, átalakult változata lehet.

Ez áll legközelebb ahhoz a célhoz is, amely a csoporton kívüli egyének csatlakozását, szimpátiáját magyarázza. Veszteségelhárításról van szó, egy közrossz elhárításáról. Az egyének pedig – a taxisok erősebben, mások pedig áttételesen – sújtva érezték magukat a váratlanul rájuk háruló költségektől. A költségminimalizálásra törekvő, egyébként máskor különböző érdekű egyének tehát könnyen hozzájárulnak az elhárításért folyó kollektív cselekvéshez a ráadásul jól meghatározható közös ellenség, a kormány ellen. Táblázatomban „lövészárok” effektusnak neveztem ezt a szituációt.

Az interjúk és a tömegkommunikáció akkori hírei, másrészt az elért eredmény alapján a taxisblokádnak által realizálni kívánt közjóság, a cél jelentősebb megfogal-

mazott típusai közül (d) volt a domináns, (c) a második, (a) a kevésbé jellemző, (b) pedig a leggyengébb.

A (d) és a (c) pedig a nem csoporttagok számára is inkluzív és pozitív hozzáadéku közjóság. Hogyan lehetséges ez a taxisok tipikusan exkluzív piaci érdekcsoportjának kollektív cselekvésekor?

Exkluzívból inkluzív

Hogy egy csoport exkluzív vagy inkluzív módon viselkedik-e, az Olson szerint a megvalósítani kívánt célkitűzés természetétől és nem a csoporttagok tulajdonságaitól függ.

A taxi piaca szinte egyáltalán nem szabályozott. A belépés szabad és viszonylag kis befektetést igényel: egy autót és egy C kategóriás jogosítványt. Egyetlen komoly monopolizált tényezőt találhatunk: a rádiótelefon-hálózatot és az ezt működtető telefonos diszpécserközpontot.

A korlát a frekvenciaengedély megszerzése, ami bizonyos értelemben technikai (fizikai) korlát is. Ennek ellenére a piac virágzik. A nagyobb vállalatok és a számos magáncég, valamint az egyautós, CB-készülék nélküli „mezítlábasok” által üzemeltetett taxik száma Budapesten 16 ezer fölött jár. Ez több, mint ahány taxi New Yorkban van, valószínűleg több, mint amennyit a piac eltarthat.

Tekintsük az egyes taxis számára külső adottságnak a viteldíjat. Piaci szituációban, ha adott ár mellett az egyik vállalat eladásai nőnek, akkor a többi vállalat eladásainak csökkennie kell, ha rögzített a profit nagysága; ha nem, akkor a profit csökken. Az exkluzív közjóság a taxi iránti kereslet vásárlóereje.

Egy adott piacon csak meghatározott terméket lehet eladni ár- illetve profitcsökkenés nélkül. És ahol korlátozott mennyiségű haszonra lehet szert tenni, ott a piaci érdekcsoport tagjai korlátozni akarják a csoport létszámát, hisz minden egyes új belépő csökkenti a szervezet többi tagjának hasznát.

A taxisoknak valódi érdekszervezete ugyan nem volt a blokád előtt, de határozott jelek mutattak arra, hogy exkluzív piaci csoportként viselkednek. Folyamatosak voltak az összetűzések a különböző cégekhez tartozók, illetve a magánosok és az alkalmazottak között. (Ez ma is meglévő jelenség, ami azt mutatja, hogy még mindig nincs igazán hatékony szervezeti kerete a taxis érdekcsoportnak.)

Nézzük, hogyan viselkedett ez az exkluzív piaci csoport a blokádban. Miért léptek a tagjai akcióba? A saját profitjukat, sőt megélhetésüket veszélyeztető benzináremelés ellen. Ugyanakkor a benzináremelés tényszerűen sújtotta a lakosságot is, és egyébként is általános volt a kormányellenes hangulat. Így a megvalósítani kívánt célkitűzés természete miatt a kollektív cselekvés inkluzívá vált. (Az a lélektani hatás, hogy „értünk is küzdenek”, akkor az utcán, de utólag a taxis-interjúkban is megragadható volt.)

A blokád idején tehát egyenesen megfordult a helyzet: a csoport bővülésével automatikusan bővült a kollektív javak kínálata is. Például a blokádok hatékonysága és elfogadottsága javult azáltal, hogy csatlakoztak a fuvarosok, fraternalizált a rendőrség és a lakosság. Összegezve tehát, a blokád egyik kulcsa az volt, hogy a

megvalósítani kívánt cél a taxisokon kívül sok, a kormány addigi tevékenységével elégedetlen egyén célját, gondjainak remélt megoldását foglalta magában. Így az akció viszonylag széleskörű támogatásra lelt a társadalmon belül.

2.2. A sikeres kollektív cselekvés lehetséges akadályai

A következőkben a blokádnak sikerességének többi kulcsát próbálom megtalálni. Az akadályok és feltételek összegyűjtésében részben Csontos László előadásainak kéziratára (1985) támaszkodtam.

A csoport atomizáltsága

Erről a taxisok esetében szó sem lehet. Kezükben van a CB, amely rendkívül hatékony, minden csoporttagot összefűző kommunikációs hálózat.

A csoport megosztottsága

Sem vallási, sem etnikai, sem politikai szempontból nem volt jellemző megosztottság a taxisok között. Még gazdasági oldalról is inkább csak rejtve. Egyrészt a szabályozatlan piacon fellépő súrlódások – vállalatok között, magánosok és alkalmazottak között, CB-sek és mezítlábasok között stb. –, a „túl sok az eszkimó” esete. Másrészt pedig, amit a kormány ki is játszhatott volna: kivételt tenni a legerősebbnek ítélt csoporttal (állami tulajdonú vállalatok), valami támogatással kivonni őket az akcióból, és egymás ellen fordítani a latens ellenfeleket. Viszont tapasztalhattunk valami hasonlót a lakosság egy részének bekapcsolódása után. A tömegkommunikáció, de leginkább a kormány mellett meg-megszólaló tévé megpróbálta a lakosságot a „seftelő, feketéző, prostituáltakat futtató, valutázó, udvariatlan, órapörgető, bórdzsekis, mercédeszes taxisok” ellen hangolni.

A kooptálás

A csoport lefejezésére, vagyis legtekintélyesebb, rátermettebb vezetőinek kiemelésére nem került sor. A teljesen alulról szerveződő, horizontálisan terjeszkedő fellépés során a kevés lehetséges vezető közül néhány megjelent a színen, de nem játszott jelentős szerepet. Az események láthatólag a maguk útján haladtak. Főleg az egyes blokádnak kis, helyi vezetői jutottak szerephez.

A csoport egyes tagjainak kiemelésére, az alulról való kooptálásra sem került sor. Az egyes csoporttagoknak nemigen lehetett volna semmilyen, számukra gazdaságos alternatív utat, megoldást ajánlani.

Az akció erősen gazdasági jellege és a megélhetés veszélybe kerülése miatti erkölcsi felháborodás okán pedig az ideológiai befolyásolásnak esélye sem lehetett.

2.3. A sikeres kollektív cselekvés szükséges feltételei

A közös cselekvés céljának kiválasztásán túl számos feltételnek kell teljesülnie. Ezeket négy nagyobb csoportban foglaltam össze: (1) tudati, (2) a csoport belső felépítésére, szerkezetére vonatkozó, (3) a csoport tagjaira vonatkozó és (4) a potyautas alternatívával kapcsolatos feltételek.

(1) Tudati feltételek

Itt az egyéneknek a közjósággal kapcsolatos várakozásait, azok változását elemzem. Az egyén szükségérzete, majd a többiek hasonló hiányérzetéről való tájékozódás az első két lépcső, utána a többiek cselekvési hajlandóságának megismerése következik, amihez többek között az előző kollektív akciók szolgálnak alapul.

(1.a) Szükség vagy megfosztottság érzete

Valamely közjóság hiánya vagy megszűnése akkor válik motiváló erővé, ha az egyes csoporttagok által szubjektíve átélt hiányról van szó. A taxisblokádhöz csatlakozók esetében ez a megfosztottság (közrossz) érzetével is párosult. Ez azt jelentette, hogy a benzin árának fölemelése veszélybe sodorta a megélhetésüket. Ezt a deprivációt a csoport tagjai nem tekintették elkerülhetetlennek, sőt elfogadhatatlannak tartották. A benzin árának drasztikus emelését a kormány rendkívül ügyetlenül, tapasztalatlanul intézte. Ez három tényből látszik:

- előtte hosszan tagadta, hogy ilyen intézkedés készül;
- azokban a napokban már köztudottan csökkent a kőolaj világpiaci ára;
- az emelés mértéke minden várakozást felülmúlt.

Az emberek kiszolgáltatottságérzését fokozta, hogy a sokáig tagadott emelést végül mindenféle egyeztetés, tárgyalás nélkül, a beleszólás lehetőségének látszata nélkül hozták meg. Sokan a „régik idők szelét” érezték ebben. A felháborodás és a kiszolgáltatottság érzete, párosulva az átélt anyagi szükséggel, elegendő szubjektív motivációt adhatott az egyéni csatlakozáshoz.

(1.b) A kollektív tudat

Kollektív tudat kialakulásáról akkor beszélhetünk, ha az alábbi feltételek teljesülnek (Csontos 1985):

- (1) Mindenki azt hiszi, hogy mindenki azt hiszi, hogy **p**.
- (2) Mindenki azt hiszi, hogy **p**.
- (3) A csoporton belül eléggé szoros és hatékony a kommunikációs kapcsolat.

A (2) és a (3) feltétel szükségessége világos. Az (1) feltétel viszont következhet is (2) és (3) együttes teljesüléséből, amikor elég nagy a bizalom és az egymásrautaltság a csoporton belül, és az egymással való folyamatos kapcsolattartás elegendő ahhoz, hogy egymás várakozásait megismerjék és/vagy átvegyék a csoporttagok. A blokádjó példa erre – **p** alkalmas definíciójával:

- (2) Mindenki azt hiszi, hogy a benzináremelés igazságtalanul sújtja őt; vagy

(2)* Mindenki azt hiszi, hogy a benzináremelés igazságtalan, és a blokád révén ki lehet kényszeríteni a visszavonását.

Ha valóban így gondolkodott minden egyes csoporttag, akkor a kommunikációban jött létre a többiek hasonló hitéről való meggyőződés.

Ha pedig (2)* csak néhányukra teljesült, akkor az ő véleményük – a CB-hálózaton minden csoporttaghoz eljutva – megerősítette az ingadozókat, meggyőzte a kételkedőket. Ez azért nem lehetett nehéz, mert a (2) feltétel egészen biztosan teljesült. Ezt támasztják alá az interjúk, az újságcikkek. A blokád Frohlich és Oppenheimer véleményét igazolja: az egyén hajlandósága a közösségi cselekvéshez való hozzájárulásra nagy mértékben függ attól, milyennek becsüli a többi csoporttag hozzájárulási hajlandóságát. Szerintem a blokád során nagy súlya volt annak, hogy az egymással folyamatosan kapcsolatban álló tagok egymást lelkesítették, bátorították, minden kisebb sikerélményt megosztottak egymással (hírek az egyes csomópontokról, a lakosság szimpátiájáról, az ingyen osztogatott teáról és ételről, a rendőrség segítőkészségéről, egy-egy újabb fuvaros cég vagy vidéki városok csatlakozásáról stb.).

Akár fennállt eredetileg is az (1) feltétel, akár csak a fent leírt kettő közül valamelyik módon jött létre, végül is beszélhetünk a blokád során kialakult kollektív tudatról.

(1.c) A csoport előző kollektív akcióinak sikere

Általában nem szükséges feltétel, de jelentős katalizáló hatása lehet. Azért említtem meg, mert a taxisoknál nagyon is jellemző a gyakori kollektív fellépés, és szerintem nagyban hozzájárult a blokád sikerességéhez. Kisebb-nagyobb közös akciójuknak szinte naponta tanúi lehetünk. Segédkeznek elveszett gyerekek felkutatásában, bűnözők elfogásában, gyakran játszanak rendfenntartó szerepet, főleg vidéken, ahol kevés a rendőr (betörések jelentése, sértettek beszállítása stb.).

Ezenkívül pedig erős önvédelmi reflex alakult ki a taxis csoportban az éjszakai alvilággal szemben. Sok taxis van benne az alvilág „üzleteiben” (prostitúció, valutázás stb.), gyakori az összezsapás (arabok és taxisok háborúja, Szavanna bár stb.), de a nem érintett, kívülálló taxisoknak is szüksége van társaik segítségére, védelmére. Az interjúk alapján úgy tűnik, kialakult valamiféle „mindenki egyért – egy mindenkiért” viszony.

Eközben folyamatos harcban is állnak egymással a jó helyekért, ahol mindennaposak a maffiaszerű csoportok összetűzései; a reptér, a szállodák környéke, a Vár ezért számos kis blokád állandó helyszíne.

A blokád előtt is voltak politikai akciók. A blokád egyik szervezője már négy alkalommal vett részt csoportos taxisakcióban korábban, amelyek mind petíció átadásával végződtek. A Lázár-kormány, a Grósz-kormány és a Németh-kormány alatt is volt akciójuk, a blokád az Antall-kormány idején az ötödik nagyszabású megmozdulásuk. A vezetők elbeszélései alapján igen nagy rutinnal és kialakult forgatókönyvvel rendelkeznek minden ilyen alkalomra – a megfelelő rendőrtiszt értesítésétől a BRFK-nál egészen az útvonalig és a petíció megfogalmazásáig. Úgy gondolom, hogy a taxisok korábbi akcióiból szerzett tapasztalata nemcsak a szervezés gördülékenysége miatt fontos.

Az interjúk alapján is biztosan állítható, hogy a taxisok tudatában vannak „útőképességüknek”, ami magabiztos fellépést eredményez. A kollektív cselekvéshez való csatlakozásnál ez a költségek felbecsülésekor fontos: a kockázat várható nagyságát csökkentti.

Hardin (1982) a kollektív cselekvéshez való csatlakozás, illetve dezertálás kérdését a fogoly dilemmájához (FD) hasonlította. Az FD helyzetben egy lejátszáskor nagy a dezertálás esélye a nyereménymátrix miatt kialakuló domináns stratégiák alapján. Ismételt játéknál viszont empirikus tapasztalatok szerint megjelenik a kooperáló viselkedés, annak ellenére, hogy a nyereménymátrix nem változik (tehát nincs például kényszer vagy jutalmazás). Ennek az az oka, hogy iterációs játékokban tudatosul az egymásrautaltság, vagyis kooperatív viselkedés esetén jóval nagyobb a közös nyeremény, tehát az egyénileg elérhető bevétel is.

Úgy gondolom, hogy a taxisblokádi sikeressége és az általánosan jellemző közreműködési hajlandóság annak is köszönhető, hogy már számos esetben kerültek a taxisok efféle FD szituációba. A különböző, fent leírt akcióik mind naponta ismételt FD típusú játékok, amelyekben a bizalom az egymásrautaltság felismerésén és a gyakori pozitív, tehát optimális eredményen alapul. A blokádi egy hosszú, ismételt fogoly dilemmája szituációs lánc egyik, mégpedig sokadik láncszeme volt. Feltehetően nagyban hozzájárult a későbbi FD szituációk kooperatív stratégián alapuló optimális megoldásához.

(2) A csoport belső szerkezetére vonatkozó feltételek

(2.a) Belső kommunikáció

A belső kommunikáció szerintem mindenképpen az egyik legfontosabb feltétel; ebben a konkrét vizsgálatban pedig úgy tapasztaltam, hogy a blokádi sikerességének második kulcsa.

Mint ahogy valamennyi taxis közösségi cselekvést, a blokádot is a CB rádió-telefonhálózaton át szervezték meg, ami ideális technikai eszköz egy érdekcsoport tagjainak állandó összetartására és bármilyen közös akció megszervezésére.

Először is technikai jellemzőinél fogva:

- egész Magyarország területét átfogja;
- konferencia jellegű, többszemélyes dialógusra ad lehetőséget;
- a kommunikációs szálaknak nem kell átfutniuk semmiféle központon, ezért erős horizontális kapcsolatok épülnek ki;
- létezik viszont egy (illetve több) diszpécseriroda, amely koordináló-szervező feladatot láthat el;
- a CB hálózathoz könnyű csatlakozni.

Másodszor pedig azért, mert így a taxisok kollektív fellépésének megszervezésekor a csoporttagokat összekötő, hatékony kommunikációs csatorna kiépítésének költsége nulla. Még a rendszer fenntartásának a költségeit sem kell az érdekcsoportnak viselnie. A hálózat készen áll, ki van építve megrendelések és útinformációk gyors továbbítására, de nemcsak erre használják – amint arra több példa is volt már.

Valószínűleg nincs még egy szerencsés érdekcsoport, amely ilyen kommunikációs rendszerrel bírna. Sokan furcsállják is, hogy nincs hatékony szervezete a taxisoknak. Szerintem éppen összetartásuk és mozgékonyaságuk miatt nincs szükségük szervezeti, intézményi megoldásokra.

(2.b) A csoport stabilitása és identitástudata

A taxisok stabil csoportot alkotnak. Igaz, viszonylag sok az új közöttük, de a lemorzsolódás ennél kisebb, és jórészt az újak között gyakori. Viszonylag állandó, összehozott csoportról van szó. Ennek számos jelét már említettem, ami nagyrészt erős identitástudatukat is magyarázza. Más foglalkozási ágakhoz képest nagyobb az elkülönültségük, de jóval erősebb az egymásrautaltság is. A CB fontos része, jelképe és nélkülözhetetlen táplálója is identitástudatuknak. Ezen kívül számos érdekes vonás jellemzi csapatsellemüket – a zsargon, vagy az első száz taxis tekintélye: Minden taxinak van egy azonosító száma. Minél kisebb ez a szám, annál régebbi taxis az illető, vagyis annál „ravaszabb róka”, annál nagyobb tekintély. Ezen úgynevezett rajtszám és a nagyon gyakori gúny- vagy becenév alapján ismerik egymást. Ha valaki leszámol az egyik céggel és másikhöz megy át, viszi magával a rajtszámát. Az első százas rajtszámú taxis birtoklása nagy presztízkérdés az egyes vállalatok számára.

(2.c) Hatékony vezetés

Egy kollektív cselekvés vezetése akkor hatékony, ha képes a csoporttagok várakozásainak összehangolására és a szükséges erőforrások mobilizálására. Emellett kompetenciájáról is meg kell győznie a csoporttagokat. A taxisblokádnak nem volt közös szervezeti vezetése. Az egyébként szükséges funkciókat, amelyeket a vezetésnek kellett volna ellátnia, ellátta maga a csoport.

A taxisok mint csoport folyamatosan gondoskodtak a tagok várakozásainak összehangolásáról, a szükséges erőforrások pedig teljesen homogén eloszlásban állandóan a csoport rendelkezésére álltak: a gépkocsi, a CB-készülék és a helyismeret. Az egyes blokádnak voltak vezetőik, akik eldöntötték, hogy kit engednek át, kit nem, de mivel több funkciójuk nem volt, nem játszottak fontos szerepet. Kiválasztásuk spontán történt, de a döntésekbe a blokádn minden tagja beleszólt. A vezetés központosítására történt kísérlet, de nem sok sikerrel. A mentők és élelmisszerszállítók átengedését nem kellett kikényszeríteni, vasárnap éjjel pedig a tárgyalások alakulása miatt a blokádn saját döntésükből is feloszlottak. Az egyes taxivállalatok diszpécserirodáin működtek valamiféle középszintű vezetői alakulatok, de az akció spontaneitása miatt nem volt igazán szükség összehangoló és erőforrásszervező tevékenységekre.

Ennek ellenére úgy gondolom, szükség van a hatékony vezetésre, ha a kollektív cselekvés előre megszervezett, hosszabb ideig tart és ismétlődő fellépésekből áll. Az érdekegyeztető tárgyalások kapcsán fölmerül a taxisok vezetőségének a kérdése. Ott szükség lehetett volna egy szavahihető, a csoport bizalmát élvező vezetésre, ha a taxisok ott is főszerepet kapnak és hosszabb tárgyalássorozat alakul ki. De a

taxisok a tárgyalások során már igencsak háttérbe szorultak, a munkavállalók képviselői közt nem volt akkora szerepük, mint a tárgyalást kikényszerítő utcai blokádkban. Ott szélesebb rétegeket képviselő, ezért befolyásosabbnak tűnő vezetők, és más, rutinosabb politikusok, politikai vállalkozók vették át az irányító szerepet.

(3) A csoport tagjaira vonatkozó feltételek

Nem mindegy, hogy a csoport tagjai – neveltetésüknél, vallásuknál, származásuknál stb. – fogva milyen egyéni jellemzőkkel bírnak. A tagok kockázatvállalási készsége és az ok-okozati viszonyok és alternatívák átlátásának képessége általában adott minden csoport számára; a tanulási folyamat csak ismételt cselekvések során és stabil csoportokban alakulhat ki. Ez a szervezeti tanulás sokat tehet hozzá a kollektív akciók sikeréhez.

(3.a) Kockázatvállalási készség

E készség megvolt a taxisokban, jórészt azért, mert a kockázat szubjektív érzete, várható értéke kicsinek tűnt.

(3.b) A csoporttagok társadalmi és politikai kompetenciája

Ezen a következőket lehet érteni:

- (A) képesség az együttműködésre, a fegyelmezett cselekvésre;
- (B) képesség az egyén és a csoport előtt álló alternatívák fölismerésére;
- (C) képesség az alternatívák megítélésére, az ok-okozati viszonyok átlátására;
- (D) képesség a célnak megfelelő eszközök kiválasztására.

A taxisblokádnál (A) és (D) feltételére számos példát hoztam már. Érdekesebb (B) és (C) vizsgálata. Az egyén előtt álló alternatíva a következő volt: csatlakozni a blokádkhoz vagy továbbra is fuvarozni. A csatlakozás motivációit már vizsgáltuk, a távolmaradás lehetőségét a következő pont tárgyalja.

A csoport előtt álló alternatívák legfontosabbja a közös cél megválasztásával dőlt el. De még számos konfliktushelyzet adódott. Például az, hogy kit engedjenek át az egyes blokádon, ahol az élelem- és betegszállítók kivételével alig kapott lakati utat. Vagy az akció politikai színezetének kérdése.

Több taxis beszámolt arról, hogy csatlakozott a blokádkhoz, noha „ő az MDF-re szavazott”, vagy „ő MDF-es”. Arról is beszéltek néhányan, hogy „nem akartunk politikai akciót”, „nem akartuk a kormányt megbuktatni”, sőt volt egy blokádnál, ahol „beültettük a kocsiba és elvittük a politikai tüntetőket, Krassóékat meg Romhányit. Amit mi nem akarunk, azt nem képviseljük.” Egyikük pedig elmondta, hogy amikor megszervezték az MDF-párti tüntetést, és a menet a Margit-hídon járt, „akkor az MDF-es tüntetőket bezárhattuk volna a hídra, mert mind a két hídfőn ott voltunk, de mi nem akartunk polgárháborút.” Az egyik blokádnál vezetője pedig elmesélte, hogyan fegyelmezte a taxisokat a közeledő tüntetés láttán, félve a provokációtól: „fegyelmeztetnünk elűrtük ... körbementem, és megmondtam nekik, hogy nem nyikkantok meg, ha beverik a pofátokat, akkor sem.”

A példák mind azt mutatják, hogy az alternatívákkal és lehetséges kimeneteleikkel tisztában voltak, és képesek voltak helyes megítélésükre is. Ez valószínűleg hozzájárult szokatlanul nagy léptékű akciójuk társadalmi legitimitációjához, a viszonylagos türelemhez, szimpátiához és bizalomhoz a csoporton kívüliek részéről.

(4) *A potyautas alternatíva hiánya*

Az akkori és utólagos beszámolókból is kitűnik, hogy a taxisok közül sokan erős morális magabiztossággal felvértezve léptek a közös akcióba. Erről a közösség elháritásának motivációinál már beszéltem. Tehát viszonylag határozott, jól körülírható normatív ösztönző volt, hogy „jó ügyért” harcolnak. Még ha a legtöbben persze jól felfogott piaci érdekekből, saját pénzükért csatlakoztak is, hamar átszíneződött az indíték: „nekünk fel kellett vállalnunk, hogy mi legyünk a szószólói egy pozitív ügynek”; „úgy lettünk népvezérek, hogy senki nem kért föl minket”; „nem véletlen, hogy a rendőrök nem voltak hajlandók föllépni ellenünk” stb.

A potyautas alternatívát akkor lehet veszteségesé tenni, ha van lehetőség a hatékony ellenőrzésre, a potyázók lefűléására. A taxisblokádnak három-négy napig betöltötte az országot, így a tömegkommunikáció érdeklődését is. A közvélemény, de különösen a taxisok ellen itt-ott fellépő „oszd meg és uralkodj” célzatú propaganda nagyon érzékenyen reagált minden észrevett dezertőr taxisra. Ez akaratlanul is a taxisok akciójának kedvezett: még kockázatosabbá vált a dezertálás, mert egyre nagyobb lett a lebukás esélye. Egyébként is veszélyes volt, mert az akkor fuvarozó taxit könnyű volt észrevenni, és a taxisok egymás között keményen leszámoltak a rajtakapott csoporttaggal: szétverték az autóját, kitépték a CB-készülékét, leverték a tetejéről a taxi-táblát, volt, hogy a sofőrt is megverték. Amikor tévékamerák és újságírók fényképezőgépei vadászták a dezertáló gépkocsik rendszámát, még költségesebbé vált a potyautas alternatíva.

A normakövető vagy normakövetőnek látszó magatartás tehát racionális döntés eredménye. A taxisblokádnak esetében valószínűleg az adaptív preferenciák esetével állunk szemben, amikor a mérlegelés után a csatlakozást választó, de eredetileg azt veszteségesnek tartó egyén átrendezi preferenciáit. A potyautas alternatíva megugrott költségei miatt a „szükségből erényt” típusú preferenciamódosítás történt.

3. Konklúzió

A taxisblokádot mint egy érdekcsoport kollektív cselekvését elemezve arra kerestem választ, hogyan alakult ki a szóban forgó akció, mely feltételek és körülmények együttes megléte tette sikeressé.

Úgy találtam, hogy két alapvető körülményben foglalhatók össze a blokádnak létrejöttének és sikerességének kritériumai:

3.1. A taxisok csoportjellemzői

Ennek alappillére az ideális kommunikációs csatorna. Ebből eredő szervezeti vonás, hogy központi vezetés és intézményi megalapozottság nélkül is lehetséges a kollektív fellépés, nincs igazán szükség szelektív ösztönzőkre vagy szankciókra. Számos előző akció is lezajlott már a csoport különböző, kisebb részhalmaiban. A tagok az egymásrautaltságnak, a közös fellépés erejének és a közösen realizálható nagyobb haszonnak tudatában vannak. Az ismételt sikeres akciók növelik az egyes csoporttagok hajlandóságát a kooperációra.

3.2. Az adott társadalmi körülmények

Akármennyire kézenfekvőnek tűnik is utólag, hogy a taxisok a benzináremelés be-fagyasztását és az azonnali érdekegyeztető tárgyalásokat sürgették munkavállalók, munkáltatók és a kormány között, ez akkoriban még nem volt egyértelmű. Elképzelhető lett volna többféle cél megfogalmazása, de valószínűleg nem véletlen, hogy így alakult. Már az első naptól nagymérvű volt a taxis csoporton kívüliek csatlakozása, ami nemcsak a blokádnak költségeit viselők körét tágította ki, de érthetően az elérni kívánt célt is. És egy ponton túl megvolt a tehetetlensége az akciónak: a kormánnyal szembeni társadalmi elégedetlenséget és nyomást kifejező lakossági szimpátia nem engedte a szűkebb érdekek érvényesülését. Ugyanakkor ez védettséget is jelentett a hatalommal szemben, amely a hidakat elzáró néhány taxis ellen még válászhatta volna az erőszakos beavatkozást, de az országos blokádnak résztvevői, a fuvarosok, a kamionosok, a szimpatizáns rendőrök és a civil lakosok ellen már nem dönthetett úgy, hogy erőszakkal felszámolja az akciót. Hogy éppen akkor jött létre a taxisblokádnak, ahhoz nemcsak a kormány szereplése kellett, hanem az adott történelmi körülmények együttese is. A friss demokrácia sokaknak okozhatott csalódást, hiszen akkor egy év alatt hatszor szólították fel szavazásra a lakosságot, a változások üteme pedig valószínűleg jóval elmaradt a várakozásokhoz képest.

Függelék: A taxis interjúk kérdései

Részt vett-e a blokádban? Miért?

Ha igen, hogyan? Ki szervezte be?

Hogyan állt össze az a blokádnak, ahol Ön volt?

Volt-e vezetőjük? Ismerte-e korábban?

Ismerte-e korábban a blokádnak többi tagját?

Hogyan döntötték el, hogy kit engednek át?

Volt-e központi utasításuk?

Találkoztak-e provokátorokkal?

Hogyan viselkedtek a rendőrök?

Hogyan viselkedtek a járókelők?

Tud-e olyanról, aki nem csatlakozott a blokádnak?

Vett-e részt korábban valamilyen taxis megmozduláson? Milyenen?
 Hallotta-e már a CB-n valamelyik társa hívását, hogy segítségre van szüksége?
 Odahajtott-e? Miért?
 Mióta taxizik?
 Hányadik munkahelye ez?
 Milyen itt a megélhetés?
 Változott-e a taxisok megítélése Ön szerint a blokád óta?

Felhasznált irodalom

- G. Becker: „The Economic Approach to Human Behaviour”, *Reedings IUC Course on Public Choice*, 1990.
- B. Barry: *Sociologists, Economists and Democracy*. The University of Chicago Press, 1978.
- Csontos László: *A közjavak problémája és a kollektív cselekvés elmélete*. Kézirat, 1985.
- Csontos László: *Szituációs-logikai modellek a társadalomtudományban*. Kézirat, 1985.
- O. Davis–M. Kamien: „Externalities, Information and Alternative Collective Action. The Analysis and Evaluation of Public Expenditures: the PPB System”, Washington, kézirat 1969.
- Diósi Pál: *Bolhát pórázon – taxiskönyv*. Budapest, Gondolat, 1990.
- Diósi Pál: *Nem kell ész, csak jogosítvány? – Fuvaroskönyv*. Budapest: Gondolat, 1990.
- A. Downs: „Politikai cselekvés a demokráciában: egy racionális modell”, *Közgazdasági Szemle*, 1990. szeptember.
- J. Elster (ed.): *Rational Choice*. New York, 1986.
- J. Elster: *Sour Grapes*. Cambridge, 1983.
- N. Frohlich–T. Hunt–J. Oppenheimer–R. H. Wagner: „Individual Contributions for Collective Goods”, *Journal of Conflict Resolution*, 1975, June.
- N. Frohlich–J. Oppenheimer: „I Get by with a Little Help from My Friends”, *Journal of World Politics*, 1970.
- R. Hardin: *Collective Action*. Baltimore–London, 1982.
- Karajánnisz Manolisz: „Közös lónak túros a háta”. In: Gál Róbert (szerk.), *Racionális választások – irracionális következmények. Szociológiai Műhelytanulmányok*, Budapest, 1988.
- D. C. Mueller: *Public Choice II*. Cambridge, 1989.
- Oliver – Marwell: „The Paradox of Collective Action”, *American Sociological Review*, 53, 1988, February.
- M. Olson: *A kollektív cselekvés logikája*. *Szociológiai füzetek 29*. Művelődési Minisztérium Marxizmus-Leninizmus Oktatási Főosztálya, 1982.
- M. Olson: *Nemzetek felemelkedése és hanyatlása – gazdasági növekedés, stagfláció és társadalmi korlátok*. Budapest: KJK, 1987.
- Popkin: *A racionális paraszt*. *Szociológiai füzetek 39*. Művelődési Minisztérium Marxizmus-Leninizmus Oktatási Főosztálya, 1980.
- American Science* 1983: „The Prisoners Dilemma, Computer Tournaments and the Evolution of Cooperation”.
- R. D. Tollison: „Rent Seeking: a Survey”, *Kyklos*, 1982, 35.
- G. Tullock: „Rent Seeking as a Negative-Sum Game”, *Reedings IUC Course on Public Choice*. 1990.