



ГОДИШНИК НА СТУДЕНТИТЕ ПО СОЦИОЛОГИЯ
АСОЦИАЦИЯ НА СТУДЕНТИТЕ ПО СОЦИОЛОГИЯ В СУ
КАТЕДРА СОЦИОЛОГИЯ, ФИЛОСОФСКИ ФАКУЛТЕТ
СУ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“
Том 3, 2006-2007

ЗАКОННИ ИЛИ ЗАКОНОМЕРНИ СА МАРШРУТНИТЕ ТАКСИТА В СОФИЯ?

ЕМИЛИЯ БРАТАНОВА

Курсова работа по дисциплината "Икономическа социология"

Ръководител: гл. ас. д-р Петя Славова

С всяка изминала година наблюдаваме нарастващо присъствие на темата за маршрутните таксите в София в публичното пространство. Едва ли има човек, живеещ или временно пребиваващ в столицата, който да не е чувал за възможността да пътува с всеизвестните "маршрутки", както и за всички рискове, свързани с подобно начинание. Независимо от целта на пътуването, трудова, културно-битова или рекреационна, този вид обществен превоз е широко разпространен както за дълги, така и за по-къси разстояния, еднакво отричан и все по-използван. Един социологически анализ на темата би могъл да открие сложните взаимоотношения, които стоят зад този типично столичен феномен. Причините, които го обуславят, могат да се търсят както на ниво ежедневни клиенти на услугата, така и на ниво държавни институции, като това задължително включва и субектите, вземащи решения относно транспортната политика в България и в частност в София. Що се отнася до последиците от съществуването на маршрутните таксите, на пръв поглед всеки би се съгласил, че те са основен фактор за силно усложнената пътна обстановка в столицата. В такъв случай изниква въпросът за ролята на държавата и желанието на нейните органи за действие в така създалата се и едновременно създадена ситуация.

Настоящата разработка има за цел да разкрие базовите причини, обуславящи съществуването на маршрутните таксите като част от системата за масов градски транспорт, както и евентуалните скрити социологически следствия от това. Основното твърдение е, че има нормативни документи, регламентиращи извършването на подобен тип услуга, но начинът, по който тя се осъществява, води до системни нарушения на закони и подзаконни нормативни актове в областта на движението по пътищата и превоза на пътници и в този смисъл маршрутките са незаконни като алтернативно средство за транспорт, а следователно и като вид икономическа дейност. В същото време те представляват наложена социална практика за придвижване в затруднения столичен трафик и са в голяма степен предпочитани като превозни средства. Това ги прави закономерни в смисъла на адекватни на съвременната социална и икономическа реалност в София, защото те се оказват ефективен вариант за транспорт в рамките на милионния град. Самото налагане на феномена "маршрутка" подсказва за наличието на

предпоставки, които предполагат възможността за съществуването на подобна практика. Тези предпоставки са от една страна естествен резултат от историческия ход на развитие на България през последните 18 години, а от друга - от съзнателните действия на управляващия елит, който действа в краткосрочна перспектива за задоволяване на своя личен икономически интерес. Получава се хронична проблемна ситуация в столичния трафик за сметка на процъфтяващ частен бизнес с маршрутки, осъществяван в голяма степен от стабилни социални мрежи, действащи в рамките на самата община.

Анализът обхваща географските граници и социалните феномени само на град София поради концептуални и методологически причини на ниво организация на проучването. Първо, София е столица на България и като такава тя създава облика на цялата страна пред Европа и по света. В този смисъл проблемите на столицата най-силно отекват извън България и по този начин получават национална значимост. Второ, реализирането на изследването може да се извърши само в София, защото твърдението е, че единствено най-големият град предлага условия за възникването на специфичен феномен, какъвто са маршрутките. Това не означава, че в други големи градове на България като Пловдив, Варна и Бургас няма подобен начин за придвижване из града, но специално за София думата "маршрутка" е придобила характерна конотация за софиянци, която е по-скоро негативна. Това е възможно заради наличието на натоварен трафик, както и липсата на мерки, които да го улесняват. В София се създава такава социокултурна ситуация, в която политическият елит не може или не иска да реши проблема, както защото легитимирането на проблемите сред обществото е икономически и политически изгодно, така и защото последиците от тези действия водят до задълбочаване на съществуващите проблеми. За тежката пътна обстановка в столицата не се изключват и външни причини, които допълнително я влошават.

По света също съществуват различни форми на маршрутни таксите, като разпространението им варира и в географски, и в исторически план. Известно е, че в бившите съветски републики и в Турция маршрутките наподобяват в най-голяма степен тези в България и най-вече модела на софийските¹. Също така маршрутки се срещат най-вече в страните от Третия свят, но те се различават от изследвания вид "маршрутка". В САЩ, Великобритания, Ирландия и Канада може да са срещнат така наречените "споделени таксите" (share taxi²), но те нямат база за сравнение с тези в

¹ вж. [Marshrutka. en.wikipedia.org/wiki/Marshrutka](http://en.wikipedia.org/wiki/Marshrutka)

² вж. [Share taxi. en.wikipedia.org/wiki/Share_taxi](http://en.wikipedia.org/wiki/Share_taxi)

столицата, освен по това, че имат по-голям капацитет от обикновено такси. Следователно обектът за изследване не е маршрутното такси като такава, а негова специфична форма, която се наблюдава тук и сега с оглед на историческото минало на страната.

Важно е да се отбележи, че в България съществуват различни форми на маршрутни таксите, най-вече като варианти за транспорт от едно населено място в друго. Тази форма се е запазила и до днес, но не е предмет на настоящата разработка. В София маршрутките се появяват в края на 70-те години на XX в. и през 90-те години техният брой е все още сравнително малък (6-8 линии)³. Според скорошна публикация във вестник "Дневник" първите маршрутките във вида, в който ги познаваме днес, тръгват през 1993 година и са били собственост на общинската фирма "Софтакси" до нейната приватизация (Чолакова 2006). Това е началото на формирането на дългогодишни взаимовръзки между създателите на първите частни маршрутни линии, за да се стигне до днес, когато вече имаме утвърдени социални мрежи по смисъла на представителя на направлението "Нова икономическа социология" Марк Грановетер.

Авторът на статията "Икономическо действие и социална структура: проблемът за вградеността" (1985) създава модел за анализ на икономическия живот като потопен в социални отношения. Според него с течение на времето се създават трайни социални връзки, които стоят в основата на социални мрежи, без разбирането на които не бихме могли да получим познание за икономическите отношения. Социалните мрежи са съставени от индивиди, които имат доверие помежду си, в резултат на което се избягват злоупотребите. Участниците в мрежата споделят общи ценности, имат стабилни във времето отношения, познават се и работят съвместно с цел постигане на личните си икономически интереси, които в известен смисъл са общи за групата. Наличието на по-малко злоупотребите не означава, че дадената група задължително е морална в действията си спрямо външните (както и вътрешните) субекти. По-ниската степен на "опортюнистично" поведение (Уилямсън 1975) се отнася само до интересите на самата мрежова единица, която има социално познание за ситуацията, в която действа, и икономическите агенти, с които влиза в контакт. Все пак то не е напълно изключено и в рамките на самата мрежа. "Социалните отношения, а не институционалните договорености или общата нравственост са най-вече отговорни за създаването на доверие в икономическия живот" (Грановетер 1991), твърди Грановетер и обръща

³ вж. Откога датират маршрутните таксите в София.
<http://forum.gtsofia.info/idex.php?act=Print&client=printer&f=24&t=69>

внимание на факта, че в социалните мрежи, които се основават на доверие, може да има още по-големи злоупотреби, ако то се предаде. Имайки предвид обвързаността на политическите, социалните и икономическите структури в социалната реалност, можем да изкажем твърдението, че създаването на социални мрежи се отнася не само за икономически отношения. В същата сила то е валидно и за политическите среди, тъй като икономическите агенти са едновременно и политически актьори.

В този смисъл ще бъдат разгледани основни мрежово-формиращи събития около феномена "маршрутка". Има няколко момента на преструктуриране на мрежите на маршрутните превозвачи в София. Интересно е да се отбележат личните познанства и заеманите политически постове на някои от основните актьори в мрежата. Чрез операционализирането на модела на Грановетер върху примера на маршрутните таксите ще бъде аргументирана тезата за тяхната закономерност на икономическо, съответно на политическо ниво, както и тази за формалната им законност и реалната незаконност чрез разглеждане и анализ на нормативната рамка по отношение на този вид транспорт. Закономерността им се разбира в смисъла на рационално търсен и наложен модел на поведение от властимаща група във взаимодействие с исторически случващата се историческа реалност.

Причините за възможността да се развие частен бизнес в областта на обществените превози ни се разкриват чрез "Идеологията на прехода". Тя служи за легитимация на съществуващите социални, политически и икономически проблеми в публичното пространство от 1989 г. насам. В същото време без знанието за обществото се формират групи по интереси, социални мрежи, които чрез притежание на властови ресурс извършват иновативна икономическа дейност. По смисъла на Йозеф Шумпетер политическите политически фигури създават нова комбинация на пазара чрез създаване на монополна организация и разчупването на досега съществуващата такава. По този начин те стават източник на икономическо развитие по смисъла на петия разгледан от Шумпетер случай: "Въвеждането на нова организация във всяка една индустрия, като създаването на монополна позиция (например чрез тръст) или разпадането на монополна позиция" (Shumpeter 2002, преводът е мой).

В състояние на социална и икономическа нестабилност е лесно да бъде развита една предприемаческа дейност като въвеждане на нова организация на маршрутните таксите, въпреки че тя се характеризира с висок риск за участниците в движението по силно натоварените софийски улици и става още един фактор за затруднено придвижване и извършване на ПТП. Това е възможно поради следните причини:

1. Историческа обусловеност на все по-големи задръствания – тя се дължи на историческите характеристики на пътните артерии и невъзможността за тяхното разширяване. Т.е. пътната обстановка в столицата има потенциала да се усложнява и преди предлагането на услугата "пътуване с маршрутно такси", каквато я познаваме днес.

2. Увеличаващ се брой на превозните средства и закупените автомобили с всяка изминала година. Според зам.-кмета по транспорта в Столична община (СО) Велизар Стоилов броят на колите в София е около 1 милион⁴. По данни на доклада на Центъра за икономическо развитие на тема "Усъвършенстване управлението на обществения пътнически транспорт в София" от юни 2006 г. делът на ползването на автомобилния транспорт е около 27%, което е относително висока цифра в сравнение с други европейски градове (при 30-40 % за автобусен транспорт, 20-24% за трамваен транспорт, 13-14% за тролейбусен транспорт, 6% за транспорт с маршрутни таксита и 5% за транспорт с метро)⁵.

3. увеличаващ се брой на населението в София. По данни на НСИ населението на област София-град към 31.12.2006 г. е 1 237 891 души⁶. Според цитирания вече доклад населението на София към 2020 г. ще наброява около 1500 000 души, включително и трудовите мигранти, чийто брой се очаква да възлезе на 150 000 души.

4. Неефективност на разработената нормативна система в областта на движението по пътищата и обществения превоз на пътници и липса на контрол върху системните нарушения на съответните нормативни актове.

На фона на тези екзогенни фактори маршрутните превозвачи предлагат нова услуга, която е социално и икономически рентабилна, въпреки че не води до намаляване на социалните рискове при ежедневните градски пътувания и до облекчаване на трафика, а напротив – само до задълбочаване на проблемите. Все пак в състояние на легитимация на твърдението, че тези проблеми не могат да бъдат решени с обяснението, че няма средства, а всъщност причината е, че почти всички управляващи

⁴ За повече информация вж. интервюто на Велизар Стоилов за в. "Стандарт" от 18.04.2007 г., свързано с проблемите на трафика в София. <http://standartnews/bg/article.php?d=2007-04-18&article=185987>

⁵ Данните са от доклад на Центъра за икономическо развитие на тема "Усъвършенстване управлението на обществения пътнически транспорт в София" от юни 2006 г. <http://www.ced.bg/uploads/publication/UrbanPublicTransportManagement.doc/>

⁶ вж. Население към 31.12.2006 г по райони за планиране, области, местоживеене и пол, НСИ. <http://www.nsi.bg/Population/Population.htm>

се ръководят от краткосрочни, вместо от дългосрочни стратегии, и съответно от лично икономически интереси, голяма част от жителите на столицата предпочитат тази нова форма на транспорт, който е бърз (без значение, че за тази цел се нарушава най-малко Законът за движение по пътищата), редовен и относително евтин, що се отнася до изминаване на по-дълги разстояния, по-хигиеничен и уютен в сравнение с превозните средства на масовия градски транспорт.

В случая се получава припокриване на краткосрочни обществени стратегии и индивидуални цели на ниво управление. Съчетаването на търсен ефект със заварена ситуация се оказва печеливш фактор за постепенното налагане на маршрутката като неотменна част от ежедневието на софиянци. Необходимо условие за придобиване на икономически активи се оказват развитите социални мрежи в управлението на маршрутките, които, както ще стане ясно от анализа, съвпадат с притежаващите властови ресурс групи. От 1993 г. до днес има две основни пререструктуриращи събития в системата на социалните мрежи и властовите групи по икономически интереси. Това са първите сключени договори на частните фирми с общината през 1999 г. и вторият конкурс за маршрутни превозвачи, обявен от общината през 2003 г. Като цяло можем да обособим три етапа на развитието на маршрутките като бизнес: 1) до 1999 г., 2) 1999-2003 г., 3) от 2003 г. до днес. Историческият превод се налага поради обусловеността на социалните мрежи от трайността на отношенията във времето.

След приватизацията на общинската фирма "Софтакси" пазарната ниша се заема от 10 частин фирми. В този период все още няма масово използване на маршрутките като градски транспорт и в медиите има малко информация за тях. Първото масово попадане на темата за маршрутките в публичното пространство е през 1999 г, когато СО обявява конкурс за маршрутни превозвачи. В същата година се учредява браншова организация на маршрутните превозвачи към Българска стопанска камара – "Сдружение на маршрутните превозвачи" с председател Димитър Селенски. Известно е, че в същата година 22 фирми сключват тригодишни договори със СО за обслужване на 38 линии с 283 автобуса (с резервните). От тях 5 съществуват и до днес: "Борекс Транс" АД, "Карина СПС" АД, "ЕГ-6" ООД, ЕТ "Сиси-Т-Стефани Михайлова", "Ант-Фарма" ООД.

През 2003 г. СО обявява втори конкурс, след който от 22 превозвачи остават само 6 (гореизброените плюс "Рана МХ" ООД). Пререструктурирането трае няколко месеца – процедурата по избора се оспорва в съда, защото засегнатите превозвачи твърдят, че няма яснота в критериите за спечелване на конкурса, че те са били сменени, докато трае процедурата, и че по начина, по който са създадени, облагодетелстват двете големи

фирми "Борекс Транс" и "Карина СПС", които продължават да обслужват голям дял от превозите (общо 2/3). Наблюдава се преплитане на интересите, което трае около месец. Въпреки обвиненията в създаване на монопол на базата на така проведеня конкурс, кметът Стефан Софийански пуска в движение новите маршрутки и е заплашен от Върховната касационна прокуратура, че може да бъде подведен под наказателна отговорност, ако взема решения на своя отговорност преди окончателното произнасяне на Софийския градски съд относно законността на проведената процедура⁷. Всички тези данни доказват тезата, че в бизнеса на маршрутките има личности със сериозни властови позиции, които мобилизират своите икономически и социални ресурси, преследвайки своите лични икономически интереси.

Собственикът на "Борекс Транс" АД Любомир Стоичков е общински съветник от политическата група на БСП. На негово име има регистрирани още 20 фирми⁸. Освен това той е заместник-председател на Постоянната комисия по транспорт, транспортна инфраструктура и безопасност на движението към Столичен общински съвет (СОС), която играе основна роля за вземането на решения от СОС – орган на местното самоуправление на територията на СО. Общината пък е основна страна в договорите с маршрутните превозвачи⁹. Добре известен е и собственикът на другия основен икономически актьор в бранша – "Карина СПС". Неговото име е Антон Краус, син на бившия транспортен министър в кабинета "Костов" Вилхелм Краус, който дълги години е бил заместник-кмет по транспорта в администрацията на СО, което осигурява стабилно лоби на дружеството в общината. В началото на 2004 г. Комисията за защита на конкуренцията глобява "Карина СПС" заради наличие на картел сред превозвачите – още едно доказателство за съществуването на социално мрежи сред икономическите агенти. За дружеството "ЕГ-6", което днес обслужва 11 линии, също има информация за социални връзки с бившия председател на СОС Антон Николов (Велинова 2004 [15]).

⁷ Анализите са проведени на базата на сравнителни изследвания от различни източници в електронното пространство: в. "Капитал", "Софийански все пак спря новите маршрутки", Сия Велинова, бр. 12/27.03.2007 г. (<http://www.capital.bg/show.php?storyid=291941>); в. "Дневник", "Маршрут(ката) на източването", Н. Чолашка, 6.11.2006 г. (<http://www.dnevnik.bg/show/storyid=291941>), "Общинар ще обжалва спечелен конкурс", Лили Границка, 8.12.2003 г. (<http://www.dnevnik.bg/show/?storyid=62056>); Решение № 93/05.09.2000 г. на Комисията за защита на конкуренцията относно едновременното повишаване на цените на билетите от маршрутните превозвачи (<http://www.cpc.bg/system/storage/r-93-00.doc>).

⁸ Вж. "Новите столични общински съветници с добър частен бизнес", <http://www.imoti.net/news/news.php?id=343>

⁹ Вж. Столичен общински съвет: за съвета. <http://www.sofiacouncil.bg/index.php?page=aboutus>; постоянни комисии. http://www.sofiacouncil.bg/index.php?page=perm_committees

Днес съществуват 50 маршрутни линии, разпределени между 11 превозвачи, повечето от които през 2003 г. сключват 7-годишни договори със СО. Линиите са обслужват от около 400 коли. Цената на услугата е 1,50 лева, което е двойно в сравнение с услугата, предлагана от общинската фирма СКГТ (0,70/0,80 лева за билет). Тази цена нараства три пъти с почти 300 % от първоначалната цена, която е 0,60 лева преди 2000 година, когато тя нараства на 0,80 лева, а след това през 2003 г. се увеличава на 1 лев, докато в края на 2005 г. достига сегашната си стойност от 1,50 лева. Въпреки това наблюдаваме нарастване на броя на обслужващите превозни средства (през 2000 г. те са около 280, заедно с резервните). Това говори за все по-широко обществено приемане на услугата, както и за растящи недоволства във връзка с усложнения трафик. Вариант, в който маршрутките ограничават географския си пазар, е почти невъзможен, защото според сключените договори в общината се реализират приходи от 60 лева за маршрутката месечно. Втората причина е силната властова позиция на основните маршрутни превозвачи.

Общината има икономически интерес от поддържането на услугата, защото излиза, че годишно СО получава приход от маршрутките на стойност 288 000 лева. Според изчисленията на общинския съветник от групата на ДСБ Вили Лилков маршрутните превозвачи имат печалба от 30-40 млн. лева годишно, като средният брой на пътуванията с тях на ден се равнява на 80 000 (Чолашка 2006). Това означава, че средният оборот на кола на ден е около 300 лева за две смени от 8 часа по 150 лв. На тези приходи отговарят 200 пътувания на ден, или по 100 на смяна. Това са напълно възможни данни с оглед на ежедневните наблюдения за броя на пътниците в пътните листове, отчитани от шофьорите. За една рентабилна линия средният брой е около 160 пътници на смяна (средно по 20 пътници за курс, при среден брой на курсовете 8 за една смяна)¹⁰. Ако вземем предвид, че има и по-малко печеливши линии, може техният среден брой да стигне 100. Броят на отчетените пътници е двойно по-малък – 80 на смяна, или по 10 пътници за курс. Тази цифра е съзнателно търсена и данните се вписват без оглед на реалния брой пътници. До този извод се стигна след около петмесечно наблюдение на броя на пътниците в маршрутна линия №1 (Люлин 5 –

¹⁰ Броят на маршрутките в София е изчислен на базата на данни от информационния сайт за София, <http://www.sofiadnes.com/modules.php?m=guide&cat=82&sp=1>, както и средният брой курсове за смяна при средна дължина на маршрута от 30 км, който двупосочно се изминава средно за 120 мин. В резултат на проведените наблюдения за броя на курсовете и продължителността на смените (I смяна: 6,00-14,00 ч.; II смяна: 14,00-22,00 ч.) за две линии, отговарящи на получените по-горе средни стойности (линии №1 и №32), се получава средният брой превозени пътници на един курс – 20 на брой, при отчетени 10, за график от 8 курса на смяна.

Младост 2), №14 (Люлин 5 – Младост 4) и №32 (Люлин 5 – Студентски град). От получените данни става ясно, че реалният брой на пътниците надхвърля данните, получени в дружествата, предлагащи услугата. От разговори с шофьори става ясно, че рентата на автобус за една смяна е между 100 и 150 лв., а най-малко още толкова остават за шофьорите.

Липсата на официални данни е напълно оправдана, при положение, че контролът върху водачите на маршрутките, както и върху дружествата за маршрутни превози, е на минимално ниво. Това се дължи от една страна на привилегията на служители на КАТ и ДАИ да пътуват безплатно с маршрутките, зад което отново стоят социалните мрежи на маршрутните превозвачи и техните лобистки кръгове. От друга страна, Министерството на транспорта (МТ) не може да отнеме лиценза на нито една компания, защото според чл. 11 от Закона за автомобилните превози, който урежда условията за прекратяване на правата, произтичащи от вече издаден лиценз за извършване на превоз на пътници и товари, издаден от МТ, лиценз се отнема при нарушение от страна на дадено дружество, а не от страна на отделните водачи¹¹. По тази причина, въпреки системното нарушаване на Закона за движение по пътищата (ЗДП) и извършените ПТП, реален контрол няма. От всекидневния опит са очевидни множество нарушения на ЗДП, извършвани от маршрутните таксита, най-вече в частта, отнасяща се до общите правила за движение по пътищата (чл. 5, чл. 6), скоростта на движение и спазваната дистанция (рязко спиране) (чл. 20, чл. 21, чл. 24), извършване на маневри (чл. 25, чл. 26), подаваните сигнали (чл. 30), изпреварване (чл. 41, чл. 42), престой (чл. 95, чл. 98), пренатовареност (чл. 133). Освен очевидните на пръв поглед нарушения, такива може да има и във връзка със задълженията на водачите да притежават определени документи¹². Законът също така урежда правомощията, а не задълженията на контролиращите органи. Нарушения на този закон се извършват ежедневно и от други участници в движението. Причините за липса на контрол могат да се търсят в разгледания вече въпрос за легитимиране на проблемите на идеологическо ниво. Последниците от него обаче са възпроизводство на социалните мрежи, имащи политическа и икономическа власт, утвърждаване на краткосрочния интерес от страна както на превозвачите, така и на клиентите на услугата, за сметка на дългосрочния социален и икономически интерес.

¹¹ Закон за автомобилните превози, http://www.rta.government.bg/n_uredba/zap.html

¹² Закон за движението по пътищата. http://www.rta.government.bg/n_uredba/zdp.html

Въпреки че дейността по превоз на пътници е законово регламентирана от Наредбата за извършване на обществен превоз на пътници по допълнителни маршрутни линии от общинската транспортна схема на територията на СО (СОС, 1999 г.)¹³, както и от ЗАП, където по смисъла на §1, т. 35 от Допълнителните разпоредби, "Допълнителни автобусни линии" са "линиите с режим на движение, осигуряващ възможност за спиране, слизане и качване по желание на пътниците на разрешените за това места, допълващи основните линии на градския транспорт, без да ги дублират напълно"¹⁴, в общественото съзнание тя си остава незаконна икономическа дейност, най-вече поради гореизброените нарушения. И все пак стана ясно, че икономическата рентабилност все повече нараства с годините. Основна причина за наличието на това противоречие е разгледаната теза за наличието на краткосрочни и дългосрочни обществени интереси, което е напълно културно обусловена социална и икономическа реалност от гледна точка на представителя на Новата икономическа социология Пол Димаджо.

Според Димаджо "икономическото поведение е потопено не само в социалната структура, (...) но и в културата" (Димаджо 1999). А културата, освен, че задава структурите на човешкото поведение във всички сфери, мислена в случая като една цялост, задава и различни и дори противоречиви модели на взимане на решения и реакции на различни нива от човешкото ежедневие. В този смисъл тя е "многопластова" (Димаджо 1999), т.е., тя провокира различни действия и различен начин на поведение в различни ситуации в зависимост от моментните икономически интереси на хората. Има разлика между цялостна нагласа към даден феномен (в случая с маршрутките определено негативна) и поведенческата готовност на индивидите (които ежедневно използват услугите на маршрутните превозвачи). По този начин теоретично се преодолява практическото противоречие между обществено отрицание на маршрутната услуга и нарастващата ѝ икономическа рентабилност. Този модел ни дава възможност да си обясним как, докато се возят в маршрутките, хората са готови да се нахвърлят на всеки, изправил се на пътя на колата (включително и на органи на КАТ) или спорещ с водача участник в пътното движение, и да защитят водача, който "няма никаква вина" за проблемната ситуация, и как, когато стане въпрос за ползване на услугата извън превозното средство – сред приятели и колеги, се

¹³ Наредба за извършване на обществен превоз на пътници по допълнителни маршрутни линии от общинската транспортна схема на територията на СО, <http://www.sofiacouncil.bg/index.php?page=ordinance&id=35>

¹⁴ Закон за автомобилните превози, http://www.rta.government.bg/n_uredba/zap.html

наблюдава системно отричане и привеждане на аргументи против услугата поради високата степен на риск за човешкото здраве и живот при всяко пътуване в маршрутката.

Следователно реално противоречие не съществува, защото има голяма разлика между цялостна нагласа и поведение в определена ситуация. В този смисъл едва ли можем да очакваме радикални промени в икономическия модел на придвижване в София, който закономерно присъства в нашето ежедневие. Той може да се промени, ако социалните мрежи преместят икономическата си дейност в друга пазарна ниша, което при съвременните политически и икономически условия е малко вероятно при положение, че икономическите агенти имат силна политическа власт. А и последиците от съществуващата ситуация в трафика усилват общественото приемане на маршрутките като едно от най-ефективните средства за градски транспорт и съответно до усложняване на проблемите в трафика, както и до нарастваща икономическа печалба за маршрутните превозвачи, а оттам и до все повече задкулисни игри в рамките на социалните мрежи и извън тях. След като една практика е масово приета от социума, много е трудно тя да бъде институционално променена по революционен начин (а не постепенен, което е по-възможно), независимо от проблемите, които произтичат от нея или самата тя утвърждава. Както твърди Дъглас Норт в "Пътят на институционалната промяна", "краткосрочните усилия за максимизиране на печалбата могат да доведат до извършване на постоянно неефективни дейности" (Норт 1999). Като резултат се създават "организации и групи по интереси, които ще намерят опора за себе си в съществуващите ограничения" (пак там). При това положение е напълно закономерно икономическите и политическите предприемачи да извличат икономическа изгода от социалната обстановка и да я затвърждават на всички нива – от практическо, чрез бездействие, до идеологическо, на ниво съзнание - за привидна нормалност на проблемната пътна обстановка. В логиката на теорията за "зависимостта от пътя" (пак там) бъдещето на маршрутките изглежда сигурно и неоспоримо.

В заключение може да се каже, че маршрутките, освен неделима част от ежедневието на софиянци, представляват и инструмент за преследване на лични икономически интереси в рамките на политическата власт. На едно всекидневно ниво на потребление на стоки и услуги от първа необходимост, каквото е придвижването в рамките на града, маршрутните превози отлично се вписват като предпочитан вариант за пътуване, което, разбирано като задоволяване на лични икономически интереси, съвпада с интересите на част от политическия елит, пряко свързан с предлагането на услугата и реализирането на доходи от нея. В дългосрочна перспектива обаче

положението се променя – обществото негодува срещу маршрутките, защото са основен фактор за усложнената пътна обстановка и произтичащите от нея загуби на време, икономически пропуснати ползи, екологични проблеми, шумово замърсяване. От страна на управляващите кръгове дългосрочната перспектива не е приоритет, защото те имат фиксиран мандат от четири години, което автоматично означава поставяне на и постигане на краткосрочни цели, особено в личен план. За целта първата задача на политическите фигури е да легитимират съществуващите проблеми в публичното пространство, като по този начин снемат отговорността за своето бездействие в областта на обществените интереси и се концентрират върху личните си икономически стремежи. Чрез политическата си власт те имат възможността да създадат нова комбинация на пазара, която се утвърждава с течение на времето, въпреки че е проблемна. В този смисъл маршрутките са една закономерна практика, независимо, че са в разрез с няколко законови и подзаконови нормативни акта, и като такава ще продължават да бъдат неотменна част от нашия живот.

Библиография:

1. Грановетер, М. 1999. Икономическото действие и социалната структура: проблемът за вградеността. В: Чавдарова, Т. (съст.) Икономика и социология: американската икономическа социология след 1970 година. Лик, София.
2. Димаджио, П. 1999. Културни аспекти на икономическото действие и организация. В: Чавдарова, Т. (съст.) Икономика и социология: американската икономическа социология след 1970 година. Лик, София.
3. Норт, Д. 1999. Пътят на институционалната промяна. В: Чавдарова, Т. (съст.) Икономика и социология: американската икономическа социология след 1970 година. Лик, София.
4. Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация". (електронен ресурс) 2007. Закон за автомобилните превози. http://www.rta.government.bg/n_uredba/zap.html
5. Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация". (електронен ресурс) 2007. Закон за движението по пътищата. http://www.rta.government.bg/n_uredba/zdp.html
6. НСИ. (електронен ресурс) 2007. Население към 31.12.2006 г. по райони за планиране, области, местоживееене и пол. <http://www.nsi.bg/Population/Population.htm>
7. Столичен общински съвет. (електронен ресурс) 2007. Наредба за извършване на обществен превоз на пътници по допълнителни маршрутни линии от общинската транспортна схема на територията на Столична община. <http://www.sofiacouncil.bg/index.php?page=ordinance&id=35>
8. Столичен общински съвет. (електронен ресурс) 2007. За съвета. <http://www.sofiacouncil.bg/index.php?page=aboutus>
9. Столичен общински съвет. (електронен ресурс) 2007. Постоянни комисии. http://www.sofiacouncil.bg/index.php?page=perm_committees
10. Център за икономическо развитие. (електронен ресурс) 2007. Усъвършенстване управлението на обществения пътнически транспорт в София - доклад. <http://www.ced.bg/uploads/publication/UrbanPublicTransportManagement.doc/>
11. Комисия за защита на конкуренцията (електронен ресурс) 2007. Решение № 93/05.09.2000 г. относно едновременното повишаване на цените на билетите от маршрутните превозвачи. <http://www.cpc.bg/system/storage/r-93-00.doc>
12. Илкова, В. (електронен ресурс) 2007. Край на авантата за столичните шофьори – интервю с Велизар Стоилов, заместник-кмет по транспорта в СО. В. "Стандарт", 18.04.2007 г. <http://standartnews/bg/article.php?d=2007-04-18&article=185987>

13. Чолашка, Н. (електронен ресурс) 2007. Маршрут(ката) на източването. В. Дневник, 6.11.2006 г. <http://www.dnevik.bg/show/storyid=291941>
14. Велинова, С. (електронен ресурс) 2007. Софийски все пак спря новите маршрутки. В. "Капитал" 12/ 27.03.2007г. <http://www.capital.bg/show.php?storyid=291941>
15. Велинова, С. (електронен ресурс) 2007. Как ВИС-2 овладя паркингите и гаражите в столицата. В. Капитал 1/10.01.2004 г. <http://www.capital.bg/show.php?storyid=224625>
16. Границка, Л. (електронен ресурс) 2007. Общинар ще обжалва спечелен конкурс В. "Дневник". 8.12.2003 г. <http://www.dnevnik.bg/show/?storyid=62056>
17. София днес (електронен ресурс) 2007. Справочник>Транспорт>Градски транспорт>маршрутки. <http://www.sofiadnes.com/modules.php?m=guide&cat=82&sp=1>
18. Форум за градски транспорт. (електронен ресурс) 2007. Откога датират маршрутните таксите в София. <http://forum.gtsofia.info/index.php?act=Print&client=printer&f=24&t=69>
19. Портал за недвижими имоти. (електронен ресурс) 2007. Новите столични общински съветници с добър частен бизнес. <http://www.imoti.net/news/news.php?id=343>
20. Shumpeter, J. 2002. The Theory of Economic Development. Transaction Publishers, USA.
21. Wikipedia. (електронен ресурс) 2007. Marshrutka. en.wikipedia.org/wiki/Marshrutka
22. Wikipedia. (електронен ресурс) 2007. Share taxi. en.wikipedia.org/wiki/Share_taxi