

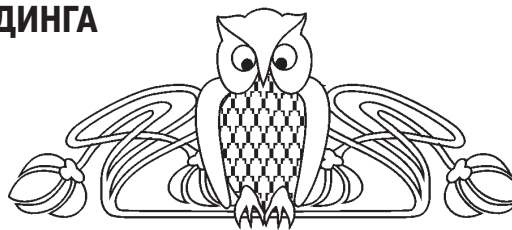


УДК 331.91,331.2,338.47

СУЩНОСТЬ И НЕГАТИВНАЯ РОЛЬ ФРИРАЙДИНГА

В. Г. Санков, С. А. Морозов

Санков Виктор Григорьевич, доктор экономических наук, профессор кафедры «Экономика труда и производственных комплексов», Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю. А., sankovvg@mail.ru



Морозов Сергей Алексеевич, кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика труда и производственных комплексов», Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю. А., morozovsa@sstu.ru

Введение. Рассматривается проблема фрирайдера в экономике. Исследование на примере пассажирских перевозок показывает негативное влияние и пределы его развития. Проблема фрирайдерства отражена как для предприятия, оказывающего услугу, так и для добросовестных пользователей в виде дополнительных сборов на погашение затрат на обслуживание фрирайдера. **Теоретический анализ.** Изучено проявление фрирайдерства в различных отраслях экономики и выделены обобщающие аспекты. Отдельно выделено бесплатное обслуживание физических лиц на примере пассажирских перевозок.

Описание объекта исследования. Ориентирование работы контрольных служб на достижение полной оплаты всеми пассажирами своего проезда в электропоезде представляет трудно-выполнимую на практике задачу. Для достижения полных сборов платы за проезд контроль пассажиров в электропоезде рассматривается на межстанционном отрезке пути сплошным и непрерывным в течение всего времени движения поезда по маршруту. Описана проблема нахождения эффективного варианта обеспечения электропоездов персоналом контролеров. **Решение эмпирической задачи.** Проводится решение задачи оптимизации расходов на содержание штата контролеров в разрезе оплаты проезда в поезде при ее различных вариантах. **Результаты исследования.** Явление фрирайдерства не отнесено к отрицательному явлению. Общая цель правоохранительной деятельности – не «искоренение» преступности, а «сдерживание ее на оптимальном уровне». Психологический аспект этого явления, т.е. системная характеристика социума, также зависит от уровня охвата его фрирайдерством, который для него тоже должен быть «оптимальным». Системная целостность социума должна отделять его от бессистемного состояния социальной общности, но в то же время не должна разрушать производственно-целевого структурирования социума. Вторая структурная целостность должна превалировать над первой.

Ключевые слова: фрирайдер, безбилетник, потребление, общественные блага, разрушение, контроль.

DOI: 10.18500/1994-2540-2018-18-1-87-95

Введение

Проблема фрирайдера в экономике возникает, когда пользующиеся общественными ресурсами, благами и услугами не платят за них. В экономике эта проблема называется проблемой безбилетника, или «зайца». Она незамедлительно возникает и пышно расцветает, если оплата за общественные блага является добровольной. Похожая ситуа-

ция – в теории переговоров, в антимонопольном законодательстве, в психологии и политологии. Это явление приводит к тому, что количество потребляемых общественных благ уменьшается. Все остальные члены общества вынуждены платить за них еще больше, чтобы поддерживать производство этих благ. При рассмотрении оплаты проезда, когда количество безбилетников продолжает увеличиваться, в пределе возможна ситуация полного прекращения производства этих благ, т.е. оказание транспортной услуги. Из этого очевидно, что основной вопрос состоит в том, чтобы ограничить фрирайдерство и негативные эффекты от него. Проблема безбилетника возникает обычно тогда, когда права собственности на общественные блага нечетко определены и неэффективно регулируются.

Суть проблемы безбилетника в существовании определенной группы людей, которая получает выгоду от использования благ, но не платит за них. Это приводит к их недопроизводству. Такая ситуация объясняется неэффективностью, по Парето, когда получающие бесплатно блага ухудшают достигнутые возможности – за прежнюю плату получать те же блага в прежних объемах для добросовестных плательщиков. Общий эффект безбилетника выражается в снижении запасов ресурсов, являющихся общей собственностью, что приводит к их быстрому истощению. Как правило, такие блага сложно распределить справедливо поскольку руководство не располагает необходимой информацией. Люди с определенной вероятностью недооценивают стоимость общественных благ. К тому же при распределении трудно исключить из него неплательщиков за потребляемые общественные блага. Но при многочисленности людей, занимающихся фрирайдингом, в конечном счете наступит момент, когда система перестанет работать за недостаточностью средств на воспроизводство этих благ.

Теоретический анализ

Уклонение от уплаты налогов частью населения делает более тяжелым существование всех остальных граждан страны. Данную проблему со стороны сферы эффективного налогообложения изучали К. Виксель, Э. Линдаль, Р. Масгрэйв, Дж. М. Кларк, Гровс, У. Викри, М. Олсон,



М. Сесновиц, М. Аллингем, А. Сандмо Л. Филлипс, Г. Воти-младший, К. Эскридж, Е. Г. Беккер, В. Вишневецкий, А. Веткин и другие ученые.

Проблема безбилетника, порожаемая фигурой фрирайдера, имеет негативные, разрушительные для общества последствия: возрастающее со временем недопроизводство общественных благ; неуклонное ухудшение их качества; чрезмерное истощение источников их создания и сходящие на нет ресурсы, которые используются всеми.

Фрирайдер – не только человек, не вносящий определенную сумму денег за потребляемое им благо. Проблема существует и тогда, когда он не ведет расчетов за потребляемое им благо и в других формах, например, уклонение от службы в армии, оказание неформальной услуги коллегам, некачественная работа, непредоставление требуемой информации. Действия фрирайдера противоречат этическим, общественным и групповым нормам поведения, национальному и международному законодательству. При этом, что очень важно, такое «антиобщественное» поведение фрирайдера является его осознанной гражданской позицией. И она (позиция) негативно влияет на всех остальных потребителей соответствующего общественного блага, направляя их на антиобщественные нормы поведения в отношении потребления уже не только этих, а и всех других общественных благ (как коррозия, разъедающая и разрушающая сложившиеся и этические, и моральные индивидуальные и групповые общественные нормы поведения, что касается и соблюдения законодательства).

Таким образом, фрирайдинг – это жизненная позиция, осознанный выбор субъекта: индивида или коллектива. Его можно объяснить, например, тем, что люди считают общественное благо навязанным ему производителем и ненужным. Другой причиной является неудовлетворенность его качеством. Еще одна причина – низкие доходы населения, в связи с чем люди ищут способ уклониться от дополнительных расходов и таким образом сэкономить. Но появление безбилетников по причине неудовлетворенности качеством сервиса вообще загоняет проблему повышения качества в тупик. Повысить качество при хронической нехватке денег невозможно. Получается замкнутый круг: для повышения качества требуются дополнительные средства, а фрирайдеры не платят за услуги, сокращая доходы.

Решение проблемы фрирайдера требует изменения самого хозяйственного механизма производства общественных благ, его финансирования и потребления. Многие специалисты считают необходимым их преобразование в услуги и товары индивидуального пользования. Например, некоторая часть политиков выступает за приостановку предоставления общественных благ

(прекращение подачи электроэнергии, воды, газа) неплательщикам. Однако эта мера крайне вынужденная, и для ее реализации нужна эффективная законодательная база [1].

Фрирайдер многолик и разнообразен. Он имеет тотальное распространение: от физического лица, отдельных субъектов до разнообразных коллективов производственных систем и систем регионального и государственного уровня. И везде он выполняет негативную функцию – от слабого до полного разрушения, вплоть до ликвидации соответствующих социально-экономических образований.

Рассмотрим названный диапазон социально-экономических структур в аспекте испытания их фрирайдингом.

Отдельные физические лица, как представители трудовых коллективов, коммерческих или общественных организаций, могут выбирать свою, отличную от интересов данной трудовой или общественной группы, позицию, форму отношения к усилиям их коллективов и групп, защищающих общие интересы. Будучи членами этих коллективов и пользуясь общественными благами, которые предоставляются этими коллективами всем его членам (как результат их общих завоеваний), каждый его член должен работать на увеличение или закрепление массы этих благ (например, оплата больничных листов, увеличение оплаты труда, сокращение длительности рабочего дня). Для этого он должен выполнять действия, необходимые и предписываемые соответствующими коллективными нормами этого сообщества (активно участвовать во всех акциях, предпринимаемых коллективных действиях для сохранения и расширения льгот). Фрирайдер уклоняется от участия в них, ведет несогласную агитационную деятельность, но сам пользуется этими благами, в то же время ослабляя эффекты коллективных мероприятий.

Фрирайдеры ослабляют конкурентные позиции своего коллектива, избегая участия или формально, низкопробно выполняя работу, порученную коллективом для сохранения и усиления его позиций, как внутри организаций, так и во внешнем окружении. Это особенно пагубно для высокопрестижных, брендовых организаций. Работники вузов, культуры и т.п. пользуются благами, получаемыми от членства в этих престижных коллективах, но часто сами не работают над повышением и укреплением его престижа. Фрирайдинг существует и внутри организации, когда группа людей или целые подразделения полностью или частично уклоняются от выполнения своих функций, перекладывая их на других.

Для устранения фрирайдинга внутри компании осуществляют ряд мероприятий, содержание



которых зависит от форм и масштабов распространения фрирайдинга в организациях.

Действенными являются мероприятия по проведению реструктуризации внутри компании. Сдерживающим фактором распространения и углубления этого явления выступает установление эффективного контроля выполнения работ во всех подразделениях. Проблема «безбилетника» в коллективах тем острее начинает себя проявлять, чем больше по численности группа. И противодействовать ей можно только путем особо тщательной оценки деятельности каждого работника. Но для выполнения такой оценки требуются большие расходы средств и труда. Поэтому часто расходы на обнаружение фрирайдеров не стоят полученного эффекта, но и упускать из виду этот фактор в коллективах нельзя, ибо он может разрушить необходимую функциональность и стабильность коллективной организации труда.

Проблема борьбы с физическими лицами-фрирайдерами чаще представляется как проблема «безбилетника», или «зайца». И сложности ее решения связаны с тем, что организация ведения контроля за ними с определенным моментом наращивания количества контролеров снижает эффективность этого мероприятия. Эффективность от большего охвата контролем «безбилетников» падает до нуля и даже становится отрицательной. Поэтому исследователи строили модели контроля, добиваясь оптимального охвата контролем присутствующих в общей массе «зайцев».

Описание объекта исследования

Ориентирование работы контрольных служб, например, на достижение полной оплаты всеми пассажирами своего проезда в электропоезде представляет трудновыполнимую на практике задачу. Для достижения полных сборов платы за проезд контроль пассажиров в электропоезде должен быть на каждом межстанционном отрезке пути сплошным и непрерывным в течение всего времени движения поезда по маршруту. На одно перемещение бригады по всем вагонам поезда (для свершения одного рейда по поезду) требуется время. В течение этого промежутка времени поезд проходит несколько остановок, на них осуществляется посадка и высадка пассажиров во всех вагонах. Эта группа пассажиров в той или иной степени полноты может выпадать из контакта с контролерами, особенно на участках маршрута с высокой сменяемостью пассажиров.

На одном из «пиковых» маршрутов транспортного узла, например г. Саратова, 40% пассажиров проезжают одну тарифную зону и 35% – две. Стоимость их проезда составляет соответственно 20 и 35% от всей продажи билетов на данном маршруте, т.е. половину всех доходов маршрута. Таким обра-

зом, 75% пассажиров обеспечивают 55% платы за проезд на коротком отрезке времени нахождения в электричке. Всех охватить контролем здесь сложно. А статистика массовости в часы «пик» требует и столь же насыщенной работы контролеров на городском участке.

Для снижения психологического напряжения пассажиров от многократного обращения контролеров на коротком отрезке времени целесообразно на этом участке производить смену контрольно-кассовых бригад. Это действительно влияет на приобретение пассажирами билетов на весь путь следования – от места посадки до станции назначения, не вызывает «привыкаемости» контролеров к пассажирам и не нервирует их повторными проверками.

Описанный вариант работы контролирующих бригад на линии является самым простым в организации сбора платы за проезд пассажиров из возможных и в какой-то степени приемлемым в условиях обслуживания ненапряженных пассажирских потоков. При обслуживании напряженных потоков пассажиров время «обработки» вагонов со стороны бригады контроля возрастает до нескольких перегонов движения электропоезда по маршруту. В результате возникает неконтролируемая ротация пассажиров, а с ней – и потеря выручки. Получается, что на напряженных участках с интенсивной ротацией пассажиров требуется увеличенное число контролирующих бригад, создающих эффект «постоянного контакта» с пассажирами и обеспечения «сплошной проверки», хотя в действительности ее (сплошной проверки) нет, так как она просто не получится при любой технологии контактов контролеров с пассажирами.

Вариант закрепления бригад за поездами требует наличия равного и большего количества бригад, чем работающих электропоездов в транспортном узле на момент одновременного их присутствия на линии. И этот вариант, безусловно, является наиболее затратным линейным контролем, да к тому же и не самым эффективным в ликвидации потерь выручки. Проблема нахождения самого эффективного варианта обеспеченности электропоездов персоналом контролеров, как видно, актуальна.

Решение эмпирической задачи

Расходы на содержание штата контролеров складываются из прямых затрат на их заработную плату, фирменную одежду и косвенных расходов на управление их работой, содержание и обслуживание портативных кассовых аппаратов, а также расходов на полицейское сопровождение, обычно состоящее из двух человек наряда на бригаду контролеров, которая состоит тоже из двух человек.



Оплата проезда в поезде ведет к оплате не за полное расстояние проезда и к закономерному превращению в систему оплаты за часть расстояния поездки пассажиров, покупающих билеты в поезде.

И это не все. Можно еще и отсрочить встречу с контролерами, уклоняясь от нее искусственным образом. Так, можно «отыграть» дополнительно какую-то часть от полной стоимости реального расстояния проезда. Все это, конечно, уменьшает сумму выручки от продажи «укороченных» проездных документов.

В случаях, если какое-то время в поезде отсутствуют контролеры, то «добрать» с вошедших в этот период пассажиров полную стоимость проезда невозможно, так как нельзя точно установить остановку, на которой они совершили посадку. А другая часть пассажиров, вошедших в вагоны при отсутствии контролеров, прибыв на свою остановку, и вовсе сойдет, так и не приобретя билета за проезд.

В качестве критерия контроля можно принять прибыль от контрольной деятельности как оценку данного бизнес-процесса компании, т.е. результата сопоставления собранной суммы контролерами с расходами на компенсацию расходов по ведению контроля (рис. 1). Наглядное представление по оптимизации потребного числа контролеров представлено на рис. 2 и 3.

На рис. 2 показан график зависимости изменения предельных доходов от изменения расходов при увеличении числа контролеров: максимум отдачи расходов приходится на 15–16 контролеров. Этот же результат, как видим, получается и при анализе средних и предельных доходов ведения контрольно-кассового сбора оплаты пассажирами своего проезда при разной численности контрольного персонала на рис. 3. Здесь оптимальной численностью является также 15 контролеров.

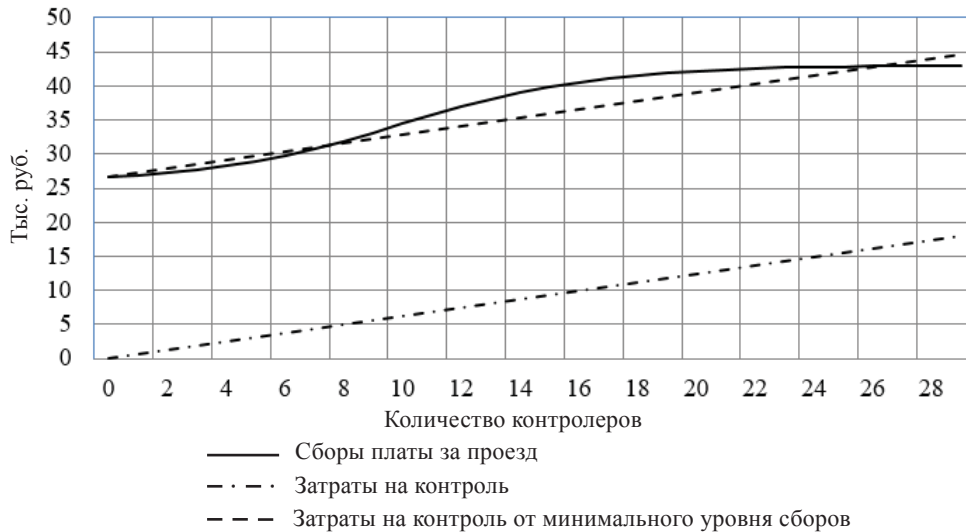


Рис. 1. Производственная функция контроля наличия у пассажиров билетов в электропоезде, выраженная в рублях сбора платы за проезд

Fig. 1. The production function of controlling the presence of passengers tickets in the electric train, expressed in the rubbles of the collection of tolls

Вариант: цель минимизировать потери – как критерий выбора лучшего варианта укомплектованности линейными контролерами.

Компания заинтересована в минимальных потерях средств (y_{Π}), возникающих от прямых и косвенных расходов средств по содержанию службы контроля (y_1) и средств от потерь доходов, возникающих от неполного охвата пассажиров контролем (y_2). Первые потери (y_1) можно представить уравнением прямой, а вторые потери (y_2) – функцией, обратной производственной функции сбора доходов с растущим числом бригад контроля (k):

$$y_1 = c_1 + b_1 \cdot k,$$

$$y_2 = 20,0 - y = 20,0 - \frac{M + \mu \cdot e^{-(a \cdot k + \beta)}}{1 + e^{-(a \cdot k + \beta)}},$$

$$y_{\Pi} = y_1 + y_2 = c_1 + b_1 \cdot k + 100 - \frac{M + \mu \cdot e^{-(a \cdot k + \beta)}}{1 + e^{-(a \cdot k + \beta)}}.$$

Оптимизация численности контролеров по суммарным потерям (рис. 4), складывающимся из сумм недобора платы за проезд с пассажиров, и сумм расходов на организацию контрольной деятельности, дает результат – 16 человек.

Математическая модель событий в разных ситуациях безбилетного пассажира может быть представлена следующим образом.

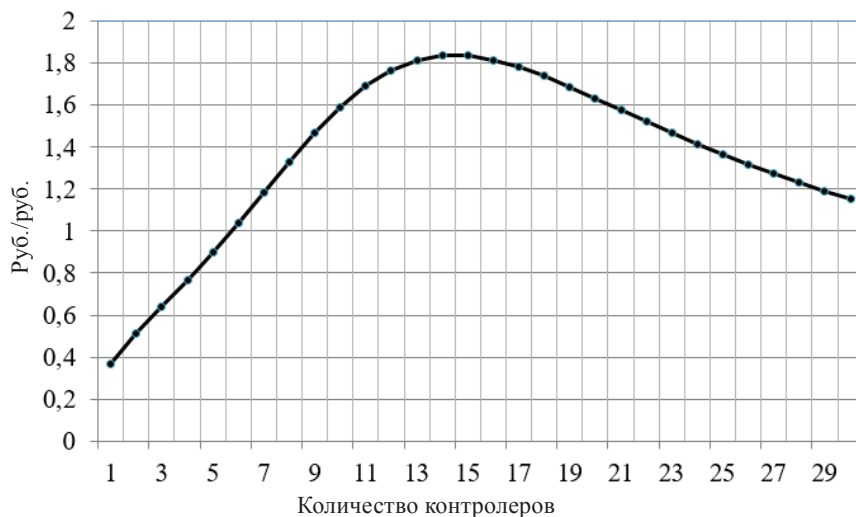


Рис. 2. Предельные доходы при увеличении численности контролеров
 Fig. 2. Marginal income when increasing the number of supervisors

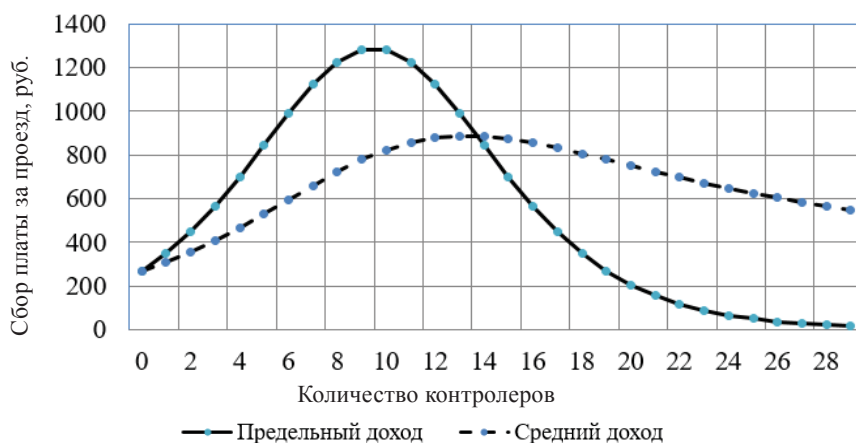


Рис. 3. Средние и предельные доходы на контролера
 Fig. 3. Average and marginal income of the controller

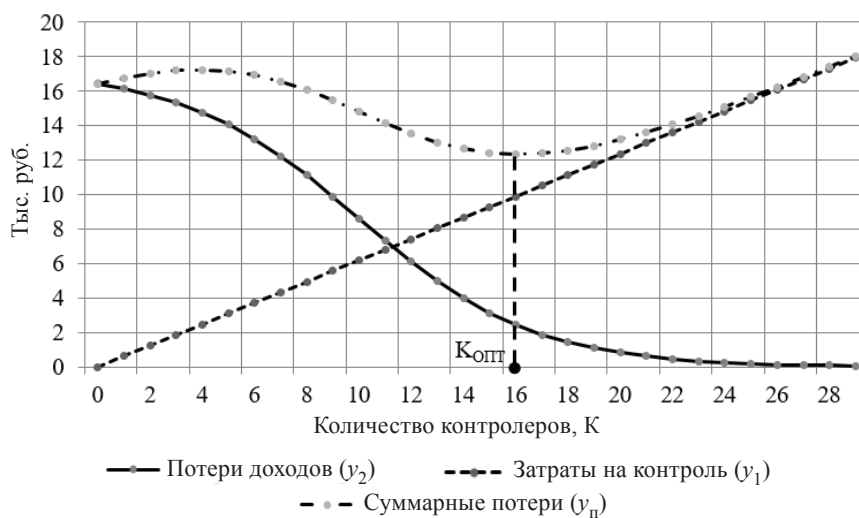


Рис. 4. Определение минимальной величины суммарных потерь от затрат на работу контролеров и потерь в сборах платы за проезд при разной их численности
 Fig. 4. Determination of the minimum value of the total cost of the work of the supervisors and the losses in the toll tolls in different numbers



Полная совокупность событий для безбилетного пассажира в виде вероятностей отдельных событий имеет следующие представления:

- 1) не купить билет и быть оштрафованным, $(1 - p_B) \cdot p_H$;
- 2) взять билет и встретить ревизора, $p_B \cdot p_H$;
- 3) не купить билет и не встретить ревизора, $(1 - p_B) \cdot (1 - p_H)$;
- 4) купить билет и не встретить ревизора, $p_B \cdot (1 - p_H)$,

где p_B – вероятность покупки билета, p_H – вероятность встречи ревизора (вероятность быть оштрафованным).

Умножая эти вероятности событий на величины финансового выигрыша или проигрыша, можно найти среднюю стоимость проезда пассажира, сознательно практикующего безбилетный проезд.

Для указанных случаев действий и применения мер штрафования безбилетных пассажиров полные издержки на проезд определяются выражением

$$S_H = S_{ш} \cdot (1 - p_B) \cdot p_H + S_B \cdot p_B \cdot p_H - S_B \cdot (1 - p_B) \cdot (1 - p_H) + S_B \cdot p_B \cdot (1 - p_H),$$

где S_H – издержки пассажира, $S_{ш}$ – величина штрафа, S_B – стоимость билета.

Для распространенного в России варианта – отсутствия штрафования с заменой «провинности» на реализацию покупки билетов, получается следующая зависимость средней стоимости проезда:

$$S_H = S_B \cdot (2 \cdot p_B + p_H - p_B \cdot p_H - 1).$$

Представление на рисунках описанных видов поведения пассажиров, экономящих на стоимости проезда, могут проиллюстрировать различия в уровнях выигрыша и проигрыша их при пользовании разными стратегиями поведения при поездке в электропоезде. Так, по мнению авторов, выглядит проблема экономии «зайца» в современных пригородных поездках [2, 3].

На сегодня известно несколько видов разнообразных моделей контроля безбилетников [4]:

- 1) модель «добровольного общественного обмена» – была предложена шведским экономистом Э. Линдалем в 1919 г.;
- 2) модель, независимо разработанная экономистами Дж. М. Кларком, Гровсом и У. Викриц, которая была названа «налогом Кларка»;
- 3) американский экономист М. Олсон дополнил и расширил теорию «добровольного общественного обмена» Э. Линдаля;
- 4) модель «рациональные воры» американского экономиста, неинституционалиста М. Сесновица;

5) модель Г. Беккер, предполагающая, что потенциальный преступник имеет две альтер-

нативы: выбирает преступную карьеру (при $EU > 0$), или законопослушный гражданин (если $EU < 0$); и модель «фальшивоманетчика»;

6) модель, похожая на модель «рациональный выбор налогоплательщика» предложенная М. Аллингемом и А. Сандмо;

7) модель американских экономистов-криминологов Л. Филлипса, Г. Вотти-младшего и К. Эскриджа «оптимизирующая "сыщиков"», 1970-е гг.;

8) модель средней стоимости проезда «зайцев», предложенная авторами и описанная выше.

Результаты исследования

Характерным выводом из предметного рассмотрения указанных моделей стал вывод о том, что общая цель правоохранительной деятельности – не «искоренение» преступности, а «сдерживание ее на оптимальном уровне». С чем нельзя не согласиться. Хотя основной вывод из модели «фальшивоманетчика» Е. Г. Беккер – проблему безбилетника эффективно решать путем создания соответствующей институциональной среды, а не усилением контроля со стороны государства [4–6].

Фрирайдер, безбилетник, «заяц», неплательщик – это явление формирования позиции субъекта (индивидуума или коллектива), находящегося на твердой сознательной позиции отклонения от установленного порядка пользования общественными благами, состоящей в отрицании требования его вложений для компенсации расходов на их потребление, притом вложений в любом виде и в любой форме, какими бы они ни были в каждом конкретном случае.

Позиция фрирайдера – это не спонтанное его решение в конкретной ситуации пользования благами общественного характера, а его жизненное кредо, мотивированное на длительное время определенными обстоятельствами. К обстоятельствам следует отнести две стороны интересов, реализуемых по поводу потребления блага: фрирайдера и заинтересованного сообщества пользователей и содержателей производства данных благ.

С одной стороны, благо создается как форма обслуживания объективно существующих индивидуальных или коллективных потребностей всех или части членов общества, но труднореализуемых на индивидуальном уровне. Инициатором организации производства блага общественного потребления может быть государство или какое-то ассоциированное сообщество, отдельный субъект-предприниматель или благотворитель. Но для регулярного пред-



ложения блага нужны ресурсы. Они должны приобретаться за счет средств, вносимых в той или иной форме или виде пользователями [7, 8].

Пользователи испытывают потребность в обращении к этим благам и, оплачивая их в установленном порядке, пользуются ими. Однако не все из фактических пользователей оказываются готовыми их «купить». Одни не в состоянии оплачивать весь необходимый им объем данных услуг (нужны частые или многократные обращения к ним (услугам) и уменьшение личного бюджета, что в конечном счете лишает их возможности покупки других нужных товаров). Следовательно, при наличии условий избежать оплаты за услуги пользователь воспользуется ими. А возможно, и искусственно создаст условия для уклонения от оплаты услуги, от покупки билета полной стоимости услуги. Это вариант фрирайдера, «загнанного» бедностью на тропу «зайца». Остальная часть пользователей и держателей производства услуг, конечно, настроена на организацию истребования оплаты «зайцами» потребленных услуг. Но практическая форма организации доступа к пользованию услугами и истребования платы за их потребление часто имеет множество лазеек для уклонения от их оплаты, которые легко или с приложением усилий преодолеваются «зайцами». Закрытие «лазеек» требует дополнительных затрат на поддержание ресурсов на производство этих услуг. И надежное заделывание лазеек становится дороже потерь, наносимых обслуживанием «зайцев».

В разных случаях возможны уклонения от оплаты услуг в денежной или натуральной форме, например, государству (налоги, служба в армии и т.п.). Эти обязанности не всем нравятся. Они ведут и к уменьшению средств на потребление на собственные нужды (налоги) или к нежелательным рискам здоровью и ограничениям свободного образа жизни (призыв в армию). Естественно, выход из траектории законных взаимоотношений с государством ищется на пути незаконного вида. Например, откуп от выполнения своих обязанностей у представителей государственных служб, выполняющих функции принуждения к законному действию, или за определенную плату откуп у посредника. Либо приобретение и представление документов с информацией, дающей право на «законное» уклонение от обязанностей перед государством.

Коррупционная форма приобретения прав на незаконные, противоправные действия характеризует разные формы допуска к проявлению фрирайдерства. Общая ситуация «мягкого»

отношения к нарушителям закона на разных уровнях часто не является непреодолимым препятствием к действиям приверженцев легких заработков, допускающим уклонение фрирайдеров от своих обязанностей. Права на применение законов в условиях их субъективного толкования становятся основанием для формирования фигур фрирайдеров в лице их пользователей. С другой стороны, существующие институциональные механизмы применения различных прав имеют множество лазеек, создающих условия для формирования фрирайдеров на уровнях пользователей общественными благами. Последние в своих ситуациях начинают искать пути возможного обхода декларированных законами прав и, находя их, пользуются льготным вариантом потребления общественного блага. Так, порой фрирайдеры образуют длинные цепочки особых отношений фрирайдерского толка. В них возможны «многоэтажные» системы незаконной жатвы общественных благ в разных формах (натурально-предметной, денежной, в форме другой услуги и т.д.).

Институциональные формы организации социально-экономических условий жизни социума образуют среду социальных отношений, в которой всегда особо озадаченный субъект может найти вариант доступа к некомпенсируемому варианту пользования общественными благами. Даже в условиях трудового коллектива, как было показано выше, имеет место фрирайдерская система распределения благ. Она может иметь разнообразные формы льгот: на различия в напряженности работы, в премиальных поощрениях, в отпускных перерывах, в размерах поощрения и оплаты труда, в допуске к выполнению каких-то обязанностей и т.д. и т.п. Особенно часты варианты создания системы «посредников»-фрирайдеров в рамках организации (на разных уровнях иерархии организационного соподчинения организуются должности с посредническими функциями).

Оплата труда работников предприятий разных масштабов и структурных построений со времен организации предприятий промышленных видов разрабатывается и совершенствуется в течение всего этого времени. Ее разработчики стремятся к такому построению систем оплаты труда, которое бы позволило максимально справедливо оценивать труд работников и столь же справедливо оплачивать его результаты. И, казалось бы, уже настолько подробно разложены операции по каждому рабочему месту, но выясняется, что остается множество не учтенных моментов, и всегда найдется место для более полной характеристики труда работника с целью



достижения более справедливой оплаты. В этих условиях, кажется, нет возможности для возникновения внутрипроизводственных фрирайдеров, но практика показывает, что есть.

Организация оплаты труда рабочих, работников отдельных подразделений направлена не только на объективную оценку труда каждого работника, но и на стимулирование труда, на увеличение его производительности, качества, достижение высоких результатов всего коллектива, как первичного, так и всего производства. Вот тут-то и возникают возможности для появления фрирайдеров, развития и расширения этого явления. Индивидуальный контроль за работниками требует больших трудовых и денежных затрат. При этом столь высоких расходов, что они не оправдывают цели обеспечения общего роста производительности и качества труда по предприятию.

Общая конечная цель требует системного подхода к решению всех проблем предприятия, в том числе и по определению систем оплаты труда, и по предупреждению фрирайдерства на производстве, что полностью неустранимо из-за особенностей организации и учета труда работников предприятия, реализующего коллективные формы организации труда и системы его оплаты. А именно здесь появляются фрирайдеры, «паразитирующие» на многообразии видов выполняемых работ и трудностях подробных индивидуальных оценок трудового вклада всех работников в конечный результат подразделений и всего производства. Здесь волей или неволей приходится выделять менеджеров-исполнителей, отвечающих за общую работу, ее результаты по производственному участку, цеху, которые уже сами начинают вести распределение и перераспределение работ между исполнителями по принципу, им одним известному, предопределяя неравенство в трудовой нагрузке работников. Чем дальше без перемен существует такой коллектив, тем глубже он прорастает фрирайдерством, отрицательное его влияние на результат работы коллектива. При любой коллективной организации работы с численностью от двух и более человек возникают отношения «ведущего» и «ведомого», неравного распределения обязанностей, фрирайдерского пользования своим положением «первого» в этой трудовой ячейке.

Отсюда можно утверждать, что явление использования признаков неравенства в отношениях членов коллектива ведет к формированию структуры внутренних связей подчинения, к пользованию и развитию иждивенчества одних за счет других, к фрирайдерству в множественности отношений. Из чего следует заключить, что в социумах любых масштабов отношения

подчинения существуют с закономерной силой, и соподчинение как признак фрирайдерства господствует с силой, пропорциональной длительности совместного существования социума. Уровень дифференциации этих отношений также определяется «стажем» совместной жизни социума. И при возрастании стажа все четче вырисовывается фрирайдерская структура в коллективе.

С философской точки зрения явление фрирайдерства не может быть однозначно отнесено к отрицательному. Не случайно главным выводом исследования данного явления стало утверждение, что общая цель правоохранительной деятельности – не «искоренение» преступности, а «сдерживание ее на оптимальном уровне». И если рассматривать психологический аспект этого явления, то системная характеристика социума также зависит от уровня охвата его фрирайдерством, который тоже для него должен быть оптимальным. Ибо системная целостность социума должна отделять его от бессистемного состояния социальной общности, но в то же время не должна разрушать производственно-целевого структурирования социума. Вторая структурная целостность должна превалировать над первой.

Список литературы

1. Ковалевская А. В чем заключается проблема безбилетника, пути ее решения. URL: <http://fb.ru/article/259189/v-chem-zaklyuchaetsya-problema-bezbiletnika-puti-ee-resheniya> (дата обращения: 01.06.2017).
2. Санков В. Г., Морозов С. А. Перевозка и контрольно-кассовое обслуживание пассажиров пригородных электропоездов : логистический аспект. Саратов : КУБиК, 2017. 165 с.
3. Санков В. Г., Морозов С. А. Пригородные перевозки пассажиров электропоездами : проблема оптимизации сбора платы за проезд // Вестн. ЮУрГУ. Сер. Экономика и менеджмент. 2015. Т. 9, № 3. С. 169–175.
4. Беккер Е. Г. Микроэкономические аспекты проблемы уклонения от налогов : дис. ... канд. экон. наук. URL: <http://diss.seluk.ru/di-ekonomika/721642-2-42> (дата обращения: 25.06.2017).
5. Вишневский В., Веткин А. Уклонение от налогов и рациональный выбор налогоплательщика // Вопр. экономики. 2004. № 2. С. 96–108.
6. Миляков Н. В. Налоги и налогообложение : учебник. 5-е изд., перераб. и доп. М. : ИНФРА-М, 2006. 509 с.
7. Петров Ю., Жукова М. Воспроизводство публичных благ : к концепции задействования конкурентного механизма // Рос. экон. журнал. 2002. № 7. С. 35–42.
8. Якобсон Л. И. Государственный сектор экономики : экономическая теория и политика. М. : ГУ ВШЭ, 2000. 368 с.



Образец для цитирования:

Санков В. Г., Морозов С. А. Сущность и негативная роль фрирайдинга // Изв. Саратов. ун-та. Нов. сер. Сер. Экономика. Управление. Право. 2018. Т. 18, вып. 1. С. 87–95. DOI: 10.18500/1994-2540-2018-18-1-87-95.

Entity and Negative Role of Freeriding

V. G. Sankov, S. A. Morozov

Viktor G. Sankov, ORCID 0000-0002-6692-0489, Yuri Gagarin State Technical University of Saratov, 77, Politechnicheskaya Str., Saratov, 410054, Russia, sankovvg@mail.ru

Sergey A. Morozov, ORCID ID 0000-0002-6713-528X, Yuri Gagarin State Technical University of Saratov, 77, Politechnicheskaya Str., Saratov, 410054, Russia, morozovsa@sstu.ru

Introduction. The problem of freerides in the economy is being addressed. The example of passenger transport shows the negative impact and the limits of its development. The freerides problem is reflected both for the business that is providing the service and for bona fide users in the form of additional charges for servicing the freerides. **Theoretical analysis.** The freerides in various branches of the economy have been reviewed and summarized. Free services for natural persons, as exemplified by passenger transport, have been separately allocated. **Description of the research object.** The orientation of the control services to achieve full payment by all passengers for their journey in the electric train. In order to achieve full fare charges, the control of passengers in the electric train is considered at the interstation line of the road to be complete and continuous during the entire time of the train's journey. The problem of finding an effective option for the provision of electric trains by supervisor's staff is described. **The solution to the empirical task.** The task of optimizing the cost of maintaining the supervisors state by paying for travel on the train with different options for travel is being pursued. **Results of the study.** The phenomenon of freerides is not attributed to a negative phenomenon. The overall purpose of law enforcement is not to "eradicate" crime, but to "contain it at the optimum level". The psychological aspect of the phenomenon, the systemic characteristics of the society also depend on the level of coverage of its freerides, which should be optimal for it as well. The systemic integrity of a society must be separated from the unsystemal state of the social community, but at the same time should not disrupt the production and targeting of a society. The second structural integrity must prevail over the first.

Key words: freerides, stowaway, consumption, public goods, destruction, control.

References

1. Kovalevska A. *V chem zakliuchaetsia problema bezbilet-nika, puti ee resheniia* (What is the free problem, how to solve it). Available at: <http://fb.ru/article/259189/v-chem-zaklyuchaetsya-problema-bezbilet-nika-puti-ee-resheniya> (accessed 1 June 2017) (in Russian).
2. Sankov V. G., Morozov S. A. *Perevozka i kontrol'no-kassovoe obsluzhivanie passazhirov prigorodnykh elektropoezdov: logisticheskii aspekt*. [In the transport and cashing of the passengers of the commuter trains: Logistical aspect]. Saratov, KUBIK Publ., 2017. 165 p. (in Russian).
3. Sankov V. G., Morozov S. A. Suburban Electric Trains: Problem of Optimizing Fare Collection. *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. Ekonomika i menedzhment* [Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and management], 2015, vol. 9, no. 3, p. 169–175 (in Russian).
4. Bekker E. G. *Mikroekonomicheskie aspekty problemy ukлонeniya ot nalogov* (The microeconomic aspects of the problem of tax evasion. Diss. Cand. Sci. (Econ)). Available at: <http://diss.seluk.ru/di-ekonomika/721642-2-42> (accessed 25 June 2017) (in Russian).
5. Vishnevsky V., Vetkin A. Tax Evasion and Rational Choice of the Taxpayer. *Voprosy ekonomiki*, 2004, no. 2, pp. 96–108 (in Russian).
6. Milyakov N. V. *Nalogi i nalogooblozhenie* [Tax and taxation]. Moscow, INFRA-M Publ., 2006, 509 p. (in Russian).
7. Petrov Yu., Zhukova M. Vosproizvodstvo publicnykh blag: k kontseptsii zadeistvovaniia konkurentnogo mekhanizma [Reproduction of public goods: towards the concept of the use of competition mechanism]. *Rossiiskiy ekonomicheskii zhurnal* [Russian Economic Journal], 2002, no. 7, pp. 35–42 (in Russian).
8. Yakobson L. I. *Gosudarstvennyi sektor ekonomiki: ekonomicheskaya teoriia i politika* [The public sector of the economy: economic theory and policy]. Moscow, Higher School of Economics, 2000. 368 p. (in Russian).

Cite this article as:

Sankov V. G., Morozov S. A. Entity and Negative Role of Freeriding. *Izv. Saratov Univ. (N.S.), Ser. Economics. Management. Law*, 2018, vol. 18, iss. 1, pp. 87–95 (in Russian). DOI: 10.18500/1994-2540-2018-18-1-87-95.