Санков В.Г., Морозов С.А.
Фрирайдинг–коррозия общества

Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.
(Россия, Благовещенск)

doi:10.18411/spc-8-11-2017-13

idsp: 000001:spc-8-11-2017-13

Аннотация

Обсуждается проблема фрирайдера в экономике и обществе: показываются его формы проявления, разрушающая роль при потреблении общественных благ и некоторые направления противодействия на микроуровне.

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

Abstract

Discusses the problem freerider in the economy and society: shows the forms of its manifestations, destructive role in the consumption of public goods and some aspects of resilience at the micro level.

Keywords: free rider, consumption, public goods, destruction.

Проблема фрирайдера, безбилетника или «зайца» в экономике возникает, когда пользующиеся общественными ресурсами, благами и услугами, не платят за них. Она незамедлительно возникает, и пышно расцветает, если оплата за общественные блага является добровольной. Похожая ситуация используется в теории переговоров, в антимонопольном законодательстве, в психологии и -в 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. Когда количество безбилетников продолжает увеличиваться, то в пределе возможна ситуация полного прекращения производства этих благ. 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 можно свести к тому, что существует определенная группа 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. А это приводит к их быстрому истощению. Как правило, сложно распределить справедливо такие блага. Просто потому, что 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.

Уклонение от уплаты налогов части населения, делает более тяжелым существование всех остальных граждан страны. Данную проблему со стороны сферы эффективного налогообложения изучали Виксель, Линдаль, Масгрэйва, Дж.М. Кларк, Гровс и У. Викри М. Олсон М. Сесновиц . М. Аллингем и А. Сандмо Л. Филлипс, Г. Воти-младший и К. Эскридж, Беккер Е.Г., Вишневский В., Веткин А. и другие учёные.

Проблема безбилетника, порожаемая фигурой фрирайдера, имеет негативные, разрушительные для общества последствия: возрастающее со временем недопроизводство общественных благ; неуклонное ухудшение качества их; 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. Но проблема существует и тогда, когда он не ведет расчётов за потребляемое им благо и в других формах. Так, уклонение от службы в армии, от оказания неформальной услуги коллегам, некачественная работа, не представление требуемой информации. Действия фрирайдера противоречат этическим, общественным и групповым нормам поведения, национальным и международному законодательству. При этом, что очень важно, такое «антиобщественное» поведение его является 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, разъедает и разрушает сложившиеся, и этические, и моральные индивидуальные и групповые общественные нормы поведения, и соблюдение законодательства.

Таким образом, фрирайдинг – это жизненная позиция, осознанный выбор субъекта – индивида или - коллектива. Его можно объяснить, например, тем, что люди считают общественное благо навязанным производителем его и ненужным. Другой причиной является неудовлетворённость его качеством. Еще одна причина - низкие доходы населения и люди ищут способ уклониться от дополнительных расходов и, таким образом, сэкономить. Но появление безбилетников по причине неудовлетворённости 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, но сумма поступающих средств сокращается, а то и вообще исчезает. Это предельный вариант, когда частичная неуплата вырождается в присвоение целевых средств отдельными лицами, - коррумпированное изъятие средств из сферы общественного производства.

Решения 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. Например, прекращение подачи электроэнергии, воды, газа, неплательщикам. Однако, эта мера, крайне вынужденная, и для её реализации нужна эффективная законодательная база.

Фрирайдер многолик и разнообразен. Он имеет тотальное распространение: от физического лица, отдельного субъектов, до разнообразных коллективов производственных систем, и систем регионального и государственного уровня. И везде он выполняет разрушительную функцию - от незначительного 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 своих трудовых коллективов, коммерческих или общественных организаций, могут выбирать свою, отличную от интересов своей 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 представляются этими коллективами всем его членам (как результат их общих завоеваний), каждый его член должен работать на увеличение или закрепление массы этих благ (например, оплаты

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 действий для сохранения и расширения льгот). Фрирайдер уклоняется от участия в них, а то и вовсе ведёт не согласную агитационную деятельность, носам при этом 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 позиций коллектива, как внутри организаций, так и во внешнем окружении. Это особенно пагубно сказывается на высоко престижных, брэндовых организациях. Так, работники вузов, учреждений культуры и т.п. пользуется благами, получаемыми только от факта принадлежности к этим престижным коллективам, но при этом сами не работают над повышением и закреплении престижа своего коллектива. Фрирайдинг существует и внутри организаций, когда группа людей или целые подразделения полностью или частично уклоняются от выполнения своих функций, перекладывая их на других; внутри регионов и регионов внутри страны при неоправданном распределении средств между ними.

Для устранения фрирайдинга внутри компании осуществляют ряд мероприятий, содержание которых зависит от форм и масштабов распространения фрирайдинга в организациях.

Действенным являются 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 путём особо тщательной оценки деятельности каждого работника. Но для выполнения такой оценки требуются большие расходы средств и труда на эту работу. Поэтому часто расходы на обнаружение фрирайдеров не стоят полученного эффекта, но и упускать из вида этот фактор в коллективах нельзя, ибо он может разрушить необходимую функциональность и стабильность коллективной организации труда. А для более крупных экономических образований – регионов и страны в целом грозит привести и к сепаратистским конфликтам, к разрушениям их целостности,

Проблема борьбы с физическими лицами - фрирайдерами чаще представляется как проблема «безбилетника» или «зайца». Она на пассажирском транспорте весьма распространена и может быть рассмотрена как показательная. Сложности её решения связаны с тем, что организация контроля за ними с определённого момента наращивания количества контролёров снижает эффективность этого мероприятия. Прирост эффективности от большего охвата контролем безбилетников падает до нуля и, даже, становится отрицательным при небольших пассажиропотоках. Поэтому исследователи строили модели контроля, добиваясь оптимального охвата контролем присутствующих в общей массе «зайцев».

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 контроля 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 все вагоны. 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. Половину всех доходов маршрута. Иначе, 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 контролёров на городском участке движения поезда.

Для снижения психологического напряжения пассажиров от многократного обращения одних и тех же контролёров 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. К тому же, это не вызывает у пассажиров «привыкаемости» к контролерам, и не нервирует их повторными проверками одними и теми же лицами.

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

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

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

Оплата проезда в поезде во время его движения ведёт к оплате не за полное расстояние проезда пассажира, и, – к «закономерному» превращению в систему оплаты за часть расстояния поездки не дисциплинированных пассажиров, покупающих билеты в поезде.

И это не всё. Можно ещё им и отсрочить встречу с контролёрами. Уклоняясь от неё искусственным образом. Так можно «отыграть» дополнительно какую-то часть от полной стоимости реального расстояния проезда. И это всё, конечно, уменьшает сумму выручки от продажи «укороченных» проездных документов.

В случаях, если какое-то время в поезде отсутствуют контролёры, то «добрать» с вошедших пассажиров во время отсутствия контролёров полную стоимость проезда невозможно, так как нельзя точно установить остановку (только с их слов), на которой эти пассажиры совершили посадку. А другая часть пассажиров, вошедших в вагоны

при отсутствии контролёров, прибыв на свою остановку, и вовсе сойдёт, так и не приобретя билета за проезд, не встретив контролёров.

Транспортная 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 не полного 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):

$$y_1 = c_1 + b_1 \cdot k, \quad (1)$$

$$y_2 = 20,0 - y = 20,0 - \frac{M + \mu \cdot e^{-(a \cdot k + \beta)}}{1 + e^{-(a \cdot k + \beta)}}, \quad (2)$$

$$y_{\Pi} = y_1 + y_2 = c_1 + b_1 \cdot k + 100 - \frac{M + \mu \cdot e^{-(a \cdot k + \beta)}}{1 + e^{-(a \cdot k + \beta)}}. \quad (3)$$

Рисунок 1. Минимизация величины суммарных потерь от затрат на работу контролёров и потерь в сборах платы за проезд (оптимальная численность K)

Оптимизация численности контролёров по суммарным потерям рис.1, складывающимся из сумм недобора платы за проезд с пассажиров, и сумм расходов на организацию контрольной деятельности, даёт в данном случае результат – 16 человек.

Математическая модель событий безбилетного пассажира.

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, $p_B \cdot (1 - p_H)$.

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:

$$S_H = S_{ш} \cdot (1 - p_B) \cdot p_H + S_B \cdot p_B \cdot p_H - S_B \cdot (1 - p_B) \cdot (1 - p_H) + S_B \cdot p_B \cdot (1 - p_H). (4)$$

Для распространённого в России варианта -редкого применения штрафования, с заменой «провинности» на реализацию покупки билетов, получается следующая зависимость средней стоимости проезда:

$$S_H = S_B \cdot (2 \cdot p_B + p_H - p_B \cdot p_H - 1). (5)$$

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 [6]. Так, по мнению авторов, выглядит сегодня проблема экономии «зайца» на пригородных поездках.

На сегодня известно несколько видов разнообразных моделей контроля «безбилетников» [1].

- 1) Модель «добровольного общественного обмена» - модель Линдаля была предложена шведским экономистом Э. Линдалем в 1919 г.;
- 2) Модель независимо разработанная экономистами Дж.М. Кларком, Гровсом и У. Викриц, которая была названная налогом Кларка;
- 3) Американский экономист М. Олсон дополнил и расширил «Теорию добровольного общественного обмена» Э. Линдаля;
- 4) Модель «рациональные «воры» Американского экономиста неoinституционалиста М. Сесновица;
- 5) Модель Г. Беккера, предполагающая, что потенциальный преступник имеет две альтернативы: выбирает преступную карьеру (при $EU > 0$), или законопослушный гражданин (если $EU < 0$);
- 6) Модель, похожая на модель «рациональный выбор налогоплательщика» предложенная М. Аллингамом и А. Сандмо;
- 7) Модель американских экономистов-криминологов Л. Филлипсом, Г. Воти-младшим и К. Эскриджем «оптимизирующая «сыщиков»», 1970-е гг.
- 8) Модель средней стоимости проезда «зайцев», предложенная авторами, и описанная выше.

Характерным выводом из предметного рассмотрения этих моделей стал вывод о том, что общая цель правоохранительной деятельности - не «искоренение» преступности, а «сдерживание ее на оптимальном уровне». С чем, видимо, следует согласиться. Хотя, есть предложения и другого решения проблемы. Например, основной вывод авторов «модели фальшивомонетчика» - проблему безбилетника предлагается эффективно решать путем создания соответствующей институциональной среды. То есть привитием обществу нетерпимости ко всякому проявлению фрирайдерства, а не только усилением контроля со стороны государства.

Фрирайдер, безбилетник, заяц, неплательщик – это явление формирования позиции субъекта (индивидуума или коллектива), стоящего на твердой сознательной

позиции отклонения от установленного порядка пользования общественными благами, состоящего в отрицании требования его вложений для компенсации расходов на их потребление. При этом 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 это его жизненное кредо, мотивированное на длительное время определёнными 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 создаётся как форма обслуживания объективно существующих индивидуальных или коллективных потребностей всех или части членов общества, но трудно реализуемых 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 предложения блага нужны ресурсы. Они должны приобретаться за счёт средств, вносимых в той или иной форме или виде пользователями.

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 объём данных услуг (нужны частые или многократные обращения к ним (услугам) и уменьшения личного бюджета, что, в конечном счёте, лишает их возможности покупки других нужных товаров). Следовательно, при наличии условий избежать оплаты за услуги, он 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 содержателей 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 надёжное «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.). Все эти обязанности не всем нравятся. Они ведут и к уменьшению средств на потребление на собственные нужды (налоги) или к не желательным рискам здоровью и ограничениям свободного образа жизни (призыв в армию). Естественно, выход из траектории законных взаимоотношений с государством ищется на пути не законного вида. Например, откупа от выполнения своих обязанностей у представителей государственных служб, выполняющих функции принуждения к законному действию. Или за определённую 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 не законные, противоправные действия, характеризует разные формы допуска к проявлению фрирайдера. Общая ситуация «мягкого» отношения к нарушителям законов на разных уровнях часто не является непреодолимым препятствием к действиям приверженцев лёгких 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 форы 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. Её 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 остаётся множество не учтённых моментов, и всегда остаётся 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 ведь не только направлена на объективную оценку труда каждого работника, а и на стимулирование труда, на увеличение его производительности, качества, достижение высоких результатов всего коллектива, как первичного, так и всего производства. И вот тут-то и появляются возможности для появления фрирайдеров, развития и расширения этого явления.

Индивидуальное отслеживание 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 фрирайства на производстве, что полностью не устранимо из-за особенностей организации и учёта 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, её результаты по производственному участку, цеху, которые уже сами начинают вести распределение и перераспределение работ между исполнителями по принципу, ему одному известному, предопределяя неравенство в трудовой нагрузке

работников. Чем дольше будет без перемен существовать такой коллектив, тем глубже будет прорасти фрирайдерством, отрицательнее будет его влияние на результат работы коллектива. При любой коллективной организации работы с численностью от двух и более человек возникают отношения «ведущего» и «ведомого», не равного 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. С закономерностью ведёт к пользованию и развитию иждивенчества одних за счёт 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. И уровень дифференциации этих отношений так же определяется «стажем» совместной жизни социума и становится всё чётче выраженной фрирайдерская структура в коллективе.

С философской точки зрения, явление фрирайдера не может быть однозначно отнесено к отрицательному явлению. Не случайно главным выводом исследования данного явления стало утверждение -общая цель правоохранительной деятельности - не «искоренение» преступности, а «сдерживание ее на оптимальном уровне».И, если рассматривать психологический аспект этого явления, то системная характеристика социума так же 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 тоже время не должна разрушать производственно-целевого структурирования социума. Вторая структурная целостность должна превалировать над первой.

1. Беккер Е.Г. Микроэкономические аспекты проблемы уклонения отналогов./дисс. На защиту учёной степени к.э.н. <http://diss.seluk.ru/di-ekonomika/721642-2-42>
2. Вишневский В., Веткин А. Уклонение от налогов и рациональный выбор налогоплательщика // Вопросы экономики. – 2004. – № 2. – С.96-108.
3. Миляков Н.В. Налоги и налогообложение.–М.:ИНФРА-М,2000. – С.7.
4. Петров Ю., Жукова М. Воспроизводство публичных благ: к концепции задействия конкурентного механизма // Российский экономический журнал. – 2002. - № 7. – С.39.
5. Якобсон Л.И. Государственный сектор экономики: экономическая теория и политика. – М.: ГУ ВШЭ, 2000. – С.118.
6. Санков В.Г. Перевозка и контрольно-кассовое обслуживание пассажировпригородных электропоездов: логистический аспект: монография / В.Г. Санков, С.А. Морозов. Саратов: ООО Издательство «Кубик и К», 2017.- 165 с

Соколова И.Ю. Государственный долг США

doi:10.18411/spc-8-11-2017-14

idsp: 000001:spc-8-11-2017-14

В последнее время проблема государственного долга США привлекает к себе внимание аналитиков в связи с большой величиной этого показателя и трудностями финансовой политики, которые он вызывает.

В новейшей истории США, вплоть до сегодняшнего момента, тенденция роста государственного долга остается стабильной. За небольшим исключением небольшого периода времени: при президенте США У.Клинтоне (1993 – 2001 гг.). когда в