

Личность

Классический метод

Почти полвека он определял развитие тарифной системы

В ЛЮБОЙ НАУКЕ ЕСТЬ ПРОСТО УЧЁНЫЕ – ТЕ, КТО ВНЁС В НЕЁ ВКЛАД, И ЕСТЬ ТЕ РЕДКИЕ ЛЮДИ, РАБОТЫ КОТОРЫХ ОПРЕДЕЛИЛИ РАЗВИТИЕ ЦЕЛОГО НАУЧНОГО НАПРАВЛЕНИЯ.

Экономикой железнодорожного транспорта занимались многие учёные, но есть одна эпохальная фигура, «живой классик», человек, определявший развитие тарифной системы на протяжении почти полувека – с конца 1940-х до начала 1990-х годов. Это Абрам Владимирович Крейнин – доктор экономических наук, заслуженный экономист Российской Федерации. Он – автор почти всех главных научных работ по тарифной проблематике за последние 50 лет и наставник специалистов, которые и поныне формируют систему железнодорожных тарифов в России.

Сама судьба определила его путь. В 18 лет он собирался стать теплоэнергетиком, но на экзаменах «срезался» по математике. И стал срочно искать другой вуз. Оказалось, что на экономическом факультете МИИТа – недобор. Поступил и увлёкся экономикой железнодорожного транспорта. Диплом он писал на тему «Анализ расходов паровой службы по дорогам сети». Причём к делу отнёсся очень ответственно: не просто собрал данные по депо, а поработал инженером-экономистом в одном из паровозных отделений.

Защита состоялась 17 июня 1941 года, в самый канун войны. Абрам Владимирович помнит, как 22 июня они слушали в МИИТе речь Молотова. Крейнину направили в Военно-транспортную академию. Ему присвоили звание лейтенанта, и уже в декабре 41-го он отправился на фронт. Судьба хранила его: прошёл живым всю войну, был награждён боевыми наградами.

А демобилизовавшись, пришёл работать в Центральное грузовое управление МПС.

– Но мне не нравилась эта работа, – вспоминает он. – Скучно – только и докладываешь, сколько составила погрузка и

выгрузка на сети дорог. Меня же тянуло к аналитической работе.

Молодого умного экономиста заметил Семён Фёдорович Кучурин, автор книги «Тарифы железных дорог СССР» (1957 г.), и предложил:

– Вижу, что вы склонны к исследовательской работе. Мы хотим вас пригласить в тарифно-экономический отдел – там нет никого с высшим образованием, одни практики.

Вот так Крейнин и связал свою судьбу с железнодорожными тарифами.

При его активнейшем участии проходят послевоенные тарифные реформы 1949, 1950, 1952 и 1955 годов. Однажды ему пришлось даже быть в Кремле на совещании по тарифам, которое вёл Молотов, присутствовал там и Сталин.

– Все сидели за столом, а Сталин бесшумно передвигался за спинами сидящих по мягкому ковру и время от времени комментировал пункты повестки дня...

Работая в МПС, Крейнин занялся научной работой. В 1956 году в журнале «Железнодорожный транспорт» вышла его первая научная статья «Пути улучшения системы грузовых тарифов», а спустя год его работу опубликовал и главный экономический журнал страны «Вопросы экономики».

В научном мире он уже пользовался серьёзным авторитетом. Об этом свидетельствует тот факт, что, когда академик Тигран Хачатуров готовил к изданию свою книгу «Экономика транспорта» (1959 год), он позвонил Крейнину и передал ему черновики главы про тарифы: «Абрам Владимирович, прошу вас прочесть этот материал и раскритиковать всё, что только можно раскритиковать». Академик понимал, что квалифицированная и безжалостная критика – самая лучшая помощь и гарантия, что получится хороший научный труд.

Крейнин тоже работает над своими темами. В 1969 году в издательстве «Знание» выходит



АБРАМ ВЛАДИМИРОВИЧ КРЕЙНИН ВСЮ СВОЮ ЖИЗНЬ ПОСВЯТИЛ НАУКЕ

его брошюра «Цены и ценообразование на транспорте». Кроме того, он читает лекции студентам Института инженеров транспорта и специалистам железных дорог.

В те же годы начинает работать и над диссертацией. Тему для неё он выбрал самую что ни на есть актуальную: проблемы ценообразования на железнодорожные перевозки в социалистическом хозяйстве.

– Кандидатскую диссертацию я писал под руководством Евгения Давыдовича Ханукова, автора легендарной книги «Транспорт и размещение производства», – говорит он. – Защищался в 1963 году. После защиты мне в МПС предложили «персональный оклад», но я отказался – было неудобно получать зарплату больше, чем у начальника отдела, в котором работал. Ну и, кроме того, меня тянуло к научной работе. В итоге в декабре 1963 года я стал старшим научным сотрудником ВНИИЖТа.

Через два года он организовал и возглавил там в отделении

экономики сектор ценообразования и тарифов, который существует до сих пор. Задача перед учёными ставилась очень непростая – перейти от громоздкой, противоречивой, «локутной» системы тарифов к стройной системе, базирующейся на еди-

Замечу: большинство отечественных специалистов по тарифам вышли из крейнинского сектора ВНИИЖТа, в том числе «отец» действующего Преискуранта 10-01 д.э.н. Леонид Мазо и заместитель руководителя ФСТ России Тамара Стебунова.

Учёный с лёгкостью избавился от идеологических догм

ных принципах и единой логике построения.

Кстати, привычная сегодня идея так называемого двухтарифного тарифа была предложена именно Крейниным. По его предложению тариф стал складываться из двух элементов – движенческой составляющей, зависящей от расстояния перевозки, и ставки за начально-конечные операции. Началась новая тарифная реформа, которая проходила в два этапа – в 1967 и 1974 годах.

В 1978 году вышла его монография «Транспортные тарифы в СССР», которая до сих пор считается одной из самых серьёзных и глубоких работ из всего написанного по этой теме в нашей стране. В ней есть лишь пробел – там очень мало сказано о дореволюционных железнодорожных тарифах.

– Когда я начал работать над монографией, – вспоминает Абрам Владимирович, – меня очень заинтересовало устройство дореволюционных тарифов, но в те годы была уста-

новка, что ничего прогрессивного от царского правительства не могло исходить в принципе. И мне было сказано чётко: никакого упоминания дореволюционного опыта в положительном ключе быть не должно.

Кстати, некоторые идеи той книги он впоследствии признал ошибочными. У него черта настоящего учёного – не держаться привычных догм, стараться критически анализировать написанное ранее. Например, рассуждая о «принципе платёжеспособности» (ad valorem), в той книге он пишет: «Буржуазные экономисты, а также некоторые экономисты в советский период пытались в оправдание теории платёжеспособных тарифов приводить высказывания Карла Маркса», но ведь «Маркс, говоря о железнодорожных тарифах, высмеял пресловутый принцип платёжеспособности и рассматривал его как повод для вымогательства». Да, в те времена без ссылки на Маркса трудно было отстаивать свои идеи.

Итогом многолетних исследований стала докторская диссертация «Экономические проблемы формирования транспортных тарифов в СССР», защищал он её в 1984 году в НИИ ценообразования Госкомцен СССР. Один из отзывов дал нобелевский лауреат Леонид Канторович, который хорошо знал Крейнину. Он не только консультировался у него по вопросам тарифов, но даже некоторое время вёл с ним совместную работу в научных советах АН СССР и во ВНИИЖТе.

После блестящей защиты диссертации новописанный доктор экономических наук не стал почитать на лаврах. Он принял активное участие в тарифной реформе 1989 года. И даже уйдя на пенсию, научную работу не оставил, тем более что наступили новые и очень интересные времена, которые открывали новые непахотные поля для научных исследований.

По заказу Национальной ассоциации транспортников и её президента Георгия Давыдова

Абрам Владимирович изучает материалы дореволюционных тарифных съездов и в 1998 году готовит аналитическую записку для вице-преьера Правительства РФ Бориса Немцова о необходимости возродить институт общих тарифных съездов. Представители железных дорог, грузоотправители и представители органов власти могли бы обсуждать там тарифную политику и находить баланс интересов между государством и бизнесом. В журнале «Бюллетень транспортной информации» печатается цикл его статей по истории регулирования железнодорожных грузовых тарифов и по проблемам совершенствования пассажирских тарифов в России.

А в 2004 году выходит новая монография – «Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России». В ней учёный наконец-то «расквитался» с цензорами своей прежней книги. И написал о том, какой реально была система железнодорожных тарифов в дореволюционной России. На восьмом десятке лет жизни он с лёгкостью избавился от идеологических догм и порадовался, что отныне может руководствоваться исключительно профессиональным анализом.

Абрам Владимирович недавно отметил свой день рождения. Поздравлений было много – и от научного мира, и от железнодорожников. «Классику» идёт 95-й год. Но он не похож на уставшего от жизни человека: интересуется всем, что происходит на железнодорожном транспорте и в экономической науке. У него проблемы со зрением, но близкие читают ему свежие статьи в научных журналах, и он комментирует их, активно общаясь со своими учениками. Он настоящий учёный, и ему дарована молодость души.

Быть «классиком» – его совсем не утомляет.

Фарид Хусаинов,
кандидат
экономических наук
ФОТО АВТОРА

Благодарность

Отвели беду

Я и моя супруга, находящаяся на восьмом месяце беременности, ехали на поезде № 251А Санкт-Петербург – Керчь до станции Москва-Курская в вагоне № 12. Спустя час или полтора после того, как мы сели в купе, моя супруга почувствовала себя плохо. Начальник поезда Сергей Сергеевич (фамилию, к сожалению, не знаю) вызвал медиков, которые встретили нас в Москве и оказали необходимую помощь. По словам врачей, моей супруге угрожали преждевременные роды, и только вовремя оказанная медицинская помощь помогла этого избежать. Мы переживали за жизнь нашего ребёнка. Боюсь представить, что могло бы случиться, если бы Сергей Сергеевич не среагировал в нужный момент. Его внимание, оперативность и чуткость заслужили не только лично нашу благодарность, но и уважение всех пассажиров. Прошу руководство объявить благодарность Сергею Сергеевичу за профессионализм, понимание, неравнодушное отношение к людям. Хотелось бы, чтобы его и материально поощрили, ведь далеко не каждый начальник поезда так внимателен к пассажирам. Также хотелось бы отметить работу проводников, которые в этой ситуации вели себя собранно, готовы были предоставить в случае необходимости чистое постельное бельё и горячую воду. Вместе с начальником они неотлучно находились рядом с нами, оказывая моей супруге и мне моральную поддержку. Большое им всем спасибо.

Сергей Скворцов
Вышний Волочёк, Тверская обл.

Память

Наши даты

115 ЛЕТ НАЗАД

1 ноября 1897 года строители сдали в эксплуатацию железную дорогу Владивосток – Хабаровск протяжённостью 716 вёрст. Соединение Владивостока с водными путями Амура имело огромное значение. В бухту Золотой Рог южными морями из европейской части России везли практически всё: рельсы, бочки с цементом, элементы ферм мостов, разобранные паровозы. На момент открытия дорога обладала четырьмя коломенскими паровозами и 62 трёхосными паровозами серии Ш и С, а также паровозными депо, ремонтными мастерскими, вагонным хозяйством. Мосты, построенные через реки Хор, Бикин, Иман, Уссури, надёжно прослужили до 100 лет.

115 ЛЕТ НАЗАД

1 ноября 1897 года было открыто движение на участке узкоколейной железнодорожной линии от станции Зимовье до верхнего участка Бодайбинского прииска. От пристани на реке Витим стали возить по рельсам не только грузы, но и пассажиров. В 1900 году один из участков электрифицировали. К 1917 году протяжённость рельсового пути составляла не менее 130 км. В 1967 году дорогу разобрали. В Бодайбо остался памятник ей – паровоз.

70 ЛЕТ НАЗАД

3 ноября 1942 года на изысканиях трассы Абакан – Тайшет погиб инженер путей

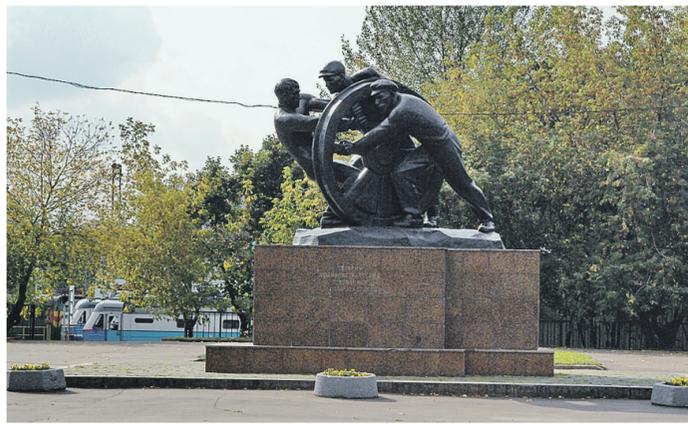


ФОТО СЕРГЕЯ КРЕЙНИНА

сообщения Александр Кошурников. Сохранилась последняя запись в его полеводном дневнике: «Вчера, 2 ноября, произошла катастрофа. Погибли Костя и Алёша... Я иду пешком. Очень тяжело. Голодный, мокрый, без огня и пищи. Вероятно, сегодня замёрзну». Имена первопроходцев-изыскателей увековечены в названиях железнодорожных станций: Кошурниково, Журавлево, Стофато.

55 ЛЕТ НАЗАД

4 ноября 1957 года открыт музей «Великий почин», посвящённый героической истории локомотивного депо Москва-сортировочная. Здесь в ночь на субботу 12 апреля 1919 года 15 рабочих остались ремонтировать

Памятник Великому почину в депо Москва-сортировочная

паровозы, в которых остро нуждалась республика. Первый коммунистический субботник положил начало целой серии трудовых подвигов коллектива. И в 1982 году на улице Ивана Буракова, вблизи станции Москва-сортировочная, был открыт памятник участникам первого субботника – группа рабочих силится повернуть тяжёлое (ведущее) паровозное колесо – колесо истории. Активное участие в создании мемориала приняли министр Николай Конарев и начальник Московской магистрали Иван Паристый. Музей в депо сегодня служит воспитанию молодого поколения.

145 ЛЕТ НАЗАД

5 ноября 1867 года открыто движение поездов между Москвой и Тулой (Московско-Курская железная дорога).

105 ЛЕТ НАЗАД

6 ноября 1907 года главный инженер Коломенского завода Раймонд Корейво получил во Франции патент на двухтактный дизель с расходящимися поршнями и прямоточно-целевой продуквой. Среди других его изобретений – реверс-механизм, так называемая муфта Корейво, обеспечивающая обратный ход. Двигатели русского инженера нашли широкое применение и в России, и за рубежом.

80 ЛЕТ НАЗАД

6 ноября 1932 года за ворота Московского завода «Динамо» вышел первый грузопассажирский электровоз ВЛ19-01 – совместное детище заводов «Динамо» и Коломенского машиностроительного. Применение электротяги позволило поднять скорость движения на самых тяжёлых участках Сурамского перевала с 12 до 30 км/ч. Один электровоз заменял 2–3 паровоза, поэтому средства, затраченные на электрификацию участка, окупались за четыре года. Машина оказалась столь надёжной, что проработала там почти 40 лет – до 1972 года. Электровозы серии ВЛ19 производились до 1939 года. Было их построено свыше 150. Основная часть была исключена из парка в период 1969–1977 годов.

Календарь листал Сергей Богатко

«Телефон доверия «Гудок» для сотрудников ОАО «РЖД» – это служба, куда может обратиться любой работающий в компании, чтобы рассказать о проблемной ситуации в коллективе, на предприятии, на дороге, задать вопрос руководству ОАО «РЖД».

Как работает «Телефон доверия «Гудок»
8-800-555-0262
звонки на номер являются бесплатными для абонентов
8-499-262-9471

звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)
Услуга доступна круглосуточно.
Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется. Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

После набора номера Вы услышите текст автоответчика. Ваше сообщение будет записано.

Снятие информации с автоответчика проводится ежедневно в 18:00 по московскому времени.

Все сообщения передаются в отдел социальной политики и писем редакции газеты «Гудок». По фактам жалоб сотрудников проводится проверка.

Ответы на заданные вопросы публикуются в газете «Гудок», на сайте www.gudok.ru, а также в дорожной газете Вашей железной дороги.