

## НАУКА И ТАРИФООБРАЗОВАНИЕ

## КЛАССИК ТАРИФНОГО ДЕЛА (к 95-летию А.В. КРЕЙНИНА)

Хусаинов Ф.И., к.э.н., доцент РОАТ МИИТ



Наверное, в любой науке есть просто учёные – те, кто внёс какой-то вклад в свою специальность, а есть те редкие люди, работы которых полностью определили на каком-то этапе всё развитие целого научного направления.

В экономике железнодорожного транспорта было много учёных, но в сфере железнодорожных тарифов

есть одна эпохальная фигура – «живой классик», человек, определявший лицо тарифной системы на протяжении почти полувека – с конца 1940 г. до начала 1990-х гг.

Это – **Абрам Владимирович Крейнин** – доктор экономических наук, заслуженный экономист РФ, автор почти всех главных работ по тарифной проблематике последних 50 лет и воспитатель учеников, которые и поныне формируют систему железнодорожных тарифов в России.

Родился А.В. Крейнин 23 октября 1918 г. в г. Ставрополе в семье часовщика. В марте 1932 г. переехал в Москву. После окончания школы, в 1936 г. собирался учиться на теплоэнергетика, но получил двойку по математике (так как решил задачи товарищу, а свой билет решить не успел) и стал срочно искать другой ВУЗ. Оказалось, что на экономическом факультете МИИТа – недобор. Так будущий классик, почти случайно выбрал свою науку.

Сам он говорит о выборе профессии следующее:

*– В то время все хотели быть инженерами или техниками.*

*Вобщем, техника и всё, что с ней связано в то время было «на высоте»: были популярны инженерные и технические профессии. Я хотел быть теплоэнергетиком. А экономисты были абсолютно непопулярны. Куда там экономистам до теплоэнергетиков. Но тут уже было всё равно, лишь бы поступить. И оказалось, что есть недобор на экономическом факультете МИИТа. В МИИТе в то время учились в основном провинциалы. Нас москвичей было два или три человека. В МИИТе в то время был очень хороший уровень преподавания, двойки ставили безжалостно.*

Диплом он писал на тему «Анализ расходов паровозной службы по дорогам сети», причём не просто по данным, предоставленным депо, а поработав инженером-экономистом в плано-производственном бюро паровозного отделения в городе Тернополе.

Защита дипломного проекта состоялась 17 июня 1941 г. Крейнин был единственным в своём потоке, кто получил «красный» диплом. Но уже 22 июня началась война. Абрам Владимирович говорит, что до сих пор хорошо помнит, как они слушали в МИИТе речь Молотова. У него был выбор: ехать по «брони» в Казахстан или на фронт. Он выбрал «на фронт» и был

направлен в Военно-транспортную академию им. Кагановича в Ленинграде и в декабре 1941 г., с присвоением звания лейтенанта, направлен на фронт в составе 105 Отдельного Дорожно-эксплуатационного батальона. Абрам Владимирович прошёл всю войну с декабря 1941 по 1945 г., награждён боевыми наградами.

После демобилизации в 1945 г. Абрам Владимирович пришёл работать в центральное Грузовое управление МПС.

*– Но мне не понравилась эта работа. Это же ужас какой-то! Скучно: докладываешь заместителю министра сколько погрузка, сколько выгрузка. Меня тянуло к аналитической работе. Меня заметил начальник тарифного отдела Семён Фёдорович Кучурин (автор известной специалистам книги «Тарифы железных дорог СССР» 1957 г., с некоторыми идеями которой, я впоследствии спорил), и предложил мне: «Так как Вы склонны к кропотливой исследовательской работе, мы хотим Вас пригласить в тарифно-экономический отдел. Мы кричим SOS! У нас нет никого, кто занимался бы тарифами. В отделе у нас нет никого с образованием, одни «практики». А сейчас предстоит большая работа, предстоит тарифная реформа». В итоге я согласился, тем более, что жил тогда недалеко – на Новой Басманной, дом 14, рядом с библиотекой МПС.*

Так Крейнин связал свою судьбу с железнодорожными тарифами.

При его активнейшем участии проходят послевоенные тарифные реформы 1949, 1950, 1952 и 1955 гг. Однажды ему пришлось присутствовать на совещании по тарифам, которое в качестве председателя вёл Молотов, но на котором присутствовал Сталин.

*– Все сидели за столом, а Сталин бесшумно передвигался за спинами сидящих по мягким кремлёвским коврам и время от времени комментировал пункты повестки дня.*

Работая в МПС, Крейнин, стал проявлять интерес к научной работе. В 1956 г., в сентябрьском номере журнала «Железнодорожный транспорт» выходит его первая научная статья «Пути улучшения системы грузовых тарифов», в 1957 г. его работу публикует «главный» научный экономический журнал страны – «Вопросы экономики».

Об авторитете Крейнина в транспортной науке уже в это время свидетельствует тот факт, что когда академик Тигран Сергеевич Хачатуров готовил к изданию свою книгу «Экономика транспорта» (вышла в 1959 г.), он позвонил Крейнину, передал ему черновик главы про тарифы и попросил: «Абрам Владимирович, прошу Вас прочесть этот материал и раскритиковать тут всё, что только можно раскритиковать». Хачатуров понимал, что квалифицированная и безжалостная критика – самый лучший способ написать качественный материал.

Научная деятельность у А.В. Крейнина тесно смыкается с просветительской: в 1969 г. в издательстве «Знание» выходит его брошюра «Цены и ценообразование на транспорте», кроме того, он читает лекции студентам ВЗИИТа (ныне – РОАТ МИИТ), ездит по стране с лекциями перед работниками грузового хозяйства. В эти же годы он начинает работать над кандидатской диссертацией.

## НАУКА И ТАРИФОБРАЗОВАНИЕ

– Кандидатскую диссертацию я писал под руководством Евгения Давыдовича Ханукова, автора легендарной книги «Транспорт и размещение производства». Защитился я в 1963 г. тема диссертации была – «Проблемы ценообразования на железнодорожные перевозки в социалистическом хозяйстве».

После защиты кандидатской А.В. Крейнин принял решение сосредоточиться на научной работе и перейти из МПС во ВНИИЖТ.

– После защиты мне в МПС предложили «персональный оклад», но я отказался, т.к. было неудобно получать зарплату, больше, чем у начальника отдела, в котором я работал, ну и, кроме того, меня тянуло к научной работе. В итоге, мне предложили во ВНИИЖТе зарплату 2500 руб., что было выше, чем у начальника отдела в МПС (2200 руб.) и я согласился и в декабре 1963 г. стал старшим научным сотрудником ВНИИЖТа.

Через два года он организовал и возглавил сектор ценообразования и тарифов в отделении экономики, который существует до сих пор. Задача сектора заключалась в переходе от громоздкой, противоречивой, «поскутной» системы тарифов, к стройной системе, базирующейся на единых принципах и единой логике построения.

Привычная всем сегодня идея двухставочного тарифа была предложена именно А.В. Крейниным. Тариф стал складываться из двух элементов – движущей составляющей, зависящей от расстояния перевозки, и ставки за начально-конечные операции. Реализация этой тарифной реформы проходила в два этапа – в 1967 г. и 1974 г.

Кстати, практически все отечественные специалисты по тарифам, вышли из этого сектора, например, «отец» действующего с 2003 г. Прейскуранта № 10-01 д.э.н. Леонид Мазо и заместитель руководителя ФСТ России Тамара Стебунова.

В 1978 г. выходит монография А.В. Крейнина «Транспортные тарифы в СССР», которая до сих пор считается одной из самых серьёзных и глубоких работ из всего написанного по этой теме в Советском Союзе.

Впрочем, в книге есть большой пробел – там очень мало сказано о дореволюционных железнодорожных тарифах.

– Когда я начал работать над монографией, меня очень интересовало устройство дореволюционных тарифов, но в те годы была установка, что ничего хорошего и прогрессивного от царского правительства не могло исходить в принципе, поэтому мне было сказано чётко: никакого упоминания дореволюционного опыта в положительном ключе.

Кстати, некоторые идеи той книги, Абрам Владимирович впоследствии признал ошибочными. Это тоже черта настоящего учёного – не держаться привычных догм, стараться критически и профессионально анализировать написанное ранее. Например, рассуждая о «принципе платёжеспособности» («ad valorem») в своей книге 1978 г. он пишет: «Буржуазные экономисты, а также некоторые экономисты уже в советский период пытались в оправдание теории платёжеспособных тарифов приводить в доказательство высказывания К. Маркса». И дальше, в полном соответствии с традициями того времени, необходимо было на одну цитату Маркса, приводимую оппонентом, найти другую цитату – противоположную. Цитата, разумеется, находится и Крейнин пишет «К. Маркс, говоря о железнодорожных тарифах

высмеял пресловутый принцип платёжеспособности и рассматривал его как повод для вымогательства». Справедливости ради, отметим, что в данном случае Маркс действительно был противником принципа «ad valorem», но дело не в этом. Важно, что без ссылки на Маркса трудно было отстаивать свои идеи на уровне теории. На прикладном уровне – было попроще.

Кстати, процесс переоценки марксизма, так же, как и у многих экономистов того времени начался у Абрама Владимировича с книги Пола Самуэльсона, изданной в 1964 г. с грифом «Для научных библиотек».

Итогом многолетних исследований стала докторская диссертация – «Экономические проблемы формирования транспортных тарифов в СССР», защищённая в 1984 г. (в возрасте 66 лет) в НИИ Ценообразования Госкомцена СССР. Один из отзывов на диссертацию дал Нобелевский лауреат Леонид Витальевич Канторович, которых хорошо знал Крейнина. Нобелевский лауреат не только консультировался у Крейнина по вопросам тарифов, но даже некоторое время вёл с ним совместную работу в научных советах АН СССР и во ВНИИЖТ, где Канторович трудился в последние годы жизни.

Но и защитив докторскую Крейнин не стал почитать на лаврах, активно участвуя в тарифной реформе 1989 г.

После ухода на пенсию, Крейнин не отошёл от научной работы, тем более, что наступили новые, интересные – рыночные времена.

По заказу Национальной ассоциации транспортников и Георгия Давыдова, Крейнин изучает материалы дореволюционных тарифных съездов и в 1998 г. готовит аналитическую записку для вице-преьера Бориса Немцова о необходимости возрождения института общих тарифных съездов, на которых представители железных дорог, грузоотправители, представители органов власти обсуждали бы тарифную политику. Он активно публикуется в прессе, в журнале «Бюллетень транспортной информации» выходит цикл его статей по истории регулирования железнодорожных грузовых тарифов и по проблемам совершенствования пассажирских тарифов.

В 2004 г. выходит его новая монография «Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России», которая с небольшими дополнениями вышла вторым изданием в 2010 г. В этой монографии 2004 г., Крейнин «расквитался» с цензурными ограничениями своей книги 1978 г., написав и о дореволюционных тарифах, и о том, что вместо идеологических догм руководствуется исключительно профессиональным анализом.

23 октября Абраму Владимировичу исполняется 95 лет. Он не похож на уставшего от жизни человека: живо 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, он комментирует их, активно общается со своими учениками и надиктовывает статьи для научных журналов, в том числе и для журнала «Тарифы».

**Редакция журнала «Тарифы» от всей души поздравляет Абрама Владимировича с Днём Рождения и желает творческих успехов и здоровья!**