

# Как закалялись тарифы

**В ЛЮБОЙ НАУКЕ ЕСТЬ УЧЕНЫЕ, РАБОТЫ КОТОРЫХ ОПРЕДЕЛЯЮТ РАЗВИТИЕ ЦЕЛОГО НАПРАВЛЕНИЯ. В ЭКОНОМИКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ЖИВЫМ КЛАССИКОМ, СФОРМИРОВАВШИМ СОВРЕМЕННУЮ ТАРИФНУЮ СИСТЕМУ, СТАЛ АБРАМ ВЛАДИМИРОВИЧ КРЕЙНИН – ДОКТОР ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ЭКОНОМИСТ РФ, АВТОР ОСНОВОПОЛАГАЮЩИХ ТРУДОВ ПО ТАРИФНОЙ ПРОБЛЕМАТИКЕ И ПЕДАГОГ. 23 ОКТЯБРЯ ЕМУ ИСПОЛНИЛОСЬ 95 ЛЕТ, НО ОН НЕ ПОХОЖ НА ЧЕЛОВЕКА, УСТАВШЕГО ОТ ЖИЗНИ.**

## Все хотели быть инженерами

Будущий ученый родился в 1918 году в городе Ставрополе в семье часовщика.

– Шла гражданская война, потом был голод, затем Ленин ввел НЭП. За время военного коммунизма люди не забыли предпринимательских навыков и быстро перестроились. Крестьяне везли свои продукты в Ставрополь со всех сел Северного Кавказа на подводах. Но в 1928 году стало неспокойно, кулаков принялись уничтожать как класс, хотя они были самыми производительными крестьянами. А в комитеты бедняков шли те, кто не желал работать, зато любил выпить и закусить. Я даже помню восстание кулаков, которые взяли вилы и топоры и пошли на штурм комбедов.

В 1932 году семья переехала в Москву. Абрам после окончания школы собирался учиться на теплоэнергетика, но получил двойку по математике (помог товарищу, а своим билетом заняться не успел) и стал срочно искать другой вуз. Оказалось, что на экономическом факультете МИИТ – недобор. Так будущий классик почти случайно выбрал специальность.

– В то время все хотели быть инженерами. Техника и все связанное с ней было популярным, а экономисты абсолютно не котировались. Куда им до теплоэнергетиков! Но тут уж было все равно, лишь бы поступить. В МИИТ учились в основном провинциалы, нас, москвичей, всего двое или трое. А уровень преподавания был очень хороший, двойки ставили безжалостно.

Необходимые данные для дипломной работы «Анализ расходов паровозной службы по дорогам сети» студент Крейнин не просто взял в депо, а собрал во время работы инженером-экономистом в планово-производственном бюро паровозного отделения города Тернополя.



Студенчество ученый вспоминает так:

– У меня было впечатление, что слишком много у нас в МИИТ врагов народа – каждый день кого-то из профессоров и студентов увольняли и арестовывали. Поощрялось доноительство. Впоследствии, когда я работал в МПС, был случай: заместитель начальника отдела донес на начальника управления, которого арестовали и отправили за решетку на 17 лет.

## С фронта – на железную дорогу

Защита дипломного проекта состоялась 17 июня 1941 года. А. В. Крейнин был единственным на курсе, получившим красный диплом. А 22 июня началась война. Был выбор – ехать по брони в Казахстан или идти на фронт. Он выбрал фронт и после окончания Военно-транспортной академии им. Кагановича в декабре 1941 года, будучи молодым лейтенантом, был направлен в 105-й Отдельный дорожно-эксплуатационный батальон. А. В. Крейнин прошел всю войну до победы, неоднократно был награжден. После демобилизации пришел работать в Центральное грузовое управление МПС.

– Мне не понравилась работа. Докладываешь заместителю министра: сколько погрузка, сколько выгрузка – скучно. Тянуло к аналитической дея-

тельности. И тут начальник тарифного отдела Семен Федорович Кучурин сказал: «Раз вы склонны к кропотливым исследованиям, мы хотим вас пригласить в тарифно-экономический отдел. У нас нет никого с образованием, одни практики, а предстоит большая работа – тарифная реформа». В итоге я согласился, тем более что жил недалеко – на Новой Басманной, в доме 14.

Так А. В. Крейнин связал свою судьбу с железнодорожными тарифами. Для начала отправился в библиотеку МПС, чтобы почитать основные труды по тарифной проблематике, и с удивлением обнаружил, что современных трудов, кроме статей С. Ф. Кучурина, нет, зато есть огромное количество книг 1920-х годов – К. Я. Загорского, С. В. Бернштейна-Когана, А. Ф. Зайцева. Их Крейнин и принялся штудировать. В итоге включился в работу отдела – и послевоенные тарифные реформы 1949, 1950, 1952 и 1955 годов прошли при его активном участии.

– В середине 1930-х тарифы были убыточными. Требовалось разработать систему, при которой грузовые железнодорожные перевозки не приносили бы убытков. К 1949 году общий уровень железнодорожных тарифов был повышен на 69%. На массовые грузы тарифы повысили в большей степени, например, на перевозку каменного угля – в 2,1 раза, леса – в 2,2 раза, а тарифы на бензин – лишь на 13%, хлебные грузы – на 17%.

## С железной дороги – в тарифную науку

Работая в МПС, А. В. Крейнин начал проявлять интерес к научной работе. В 1956-м в сентябрьском номере журнала «Железнодорожный транспорт» вышла его первая статья «Пути улучшения системы грузо-



вых тарифов», а через год его работу опубликовал главный экономический журнал страны – «Вопросы экономики». О научном авторитете Крейннина свидетельствует такой факт. Академик Т. С. Хачатуров готовил к изданию книгу «Экономика транспорта» и, передавая черновик главы о тарифах, попросил: «Абрам Владимирович, прошу Вас прочесть этот материал и раскритиковать все, что только можно раскритиковать». Он понимал, что квалифицированная и безжалостная критика – лучший способ написать качественный материал.

Научная деятельность А. В. Крейннина совмещалась с просветительской. В 1969 году в издательстве «Знание» вышла брошюра «Цены и ценообразование на транспорте», он преподавал во ВЗИИТ (ныне – РОАТ МИИТ) и ездил по стране с лекциями для работников грузового хозяйства, начал работать над кандидатской диссертацией.

– Руководителем стал Евгений Давыдович Хануков, автор книги «Транспорт и размещение производства». Защитился я в 1963 году. А тема была – «Проблемы ценообразования на железнодорожные перевозки в социалистическом хозяйстве». После защиты мне предложили в МПС персональный оклад в 2,5 тыс. рублей, но я отказался, было неудобно получать зарплату больше, чем у начальника отдела. Кроме того, тянуло к науке. В итоге во ВНИИЖТ мне предложили такую же зарплату – и я стал старшим научным сотрудником.

Через два года А. В. Крейннин организовал и возглавил сектор ценообразования и тарифов в отделении экономики, который существует до сих пор. Задача сектора заключалась в переходе от громоздкой противоре-

чивой «лоскутной» схемы тарифов к стройной системе, базирующейся на единых принципах. Привычная сегодня идея двухставочного тарифа была предложена именно А. В. Крейнниным. Согласно ей появились два элемента – движущая составляющая, зависящая от расстояния, и ставка за начальную-конечные операции. Реализация реформы проходила в два этапа – в 1967 и 1974 годах. Кстати, практически все отечественные специалисты по тарифам вышли из этого сектора, например, «отец» Прейскуранта № 10-01, доктор экономических наук Леонид Мазо и заместитель руководителя ФСТ России Тамара Стебунова.

В 1978 году была опубликована монография А. В. Крейннина «Транспортные тарифы в СССР», которая до сих пор считается одной из самых серьезных и глубоких работ из всех написанных по этой теме в Советском Союзе. Однако в книге есть пробел – в ней 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 четко: никакого упоминания дореволюционного опыта в положительном ключе.

Некоторые идеи книги Абрам Владимирович впоследствии признал ошибочными. Это черта настоящего ученого – не держаться привычных догм, стараться критически и профессионально анализировать написанное ранее.

Итогом многолетних исследований стала докторская диссертация «Экономические проблемы формирования транспортных тарифов в СССР»,

защищенная в 1984 году в НИИ по ценообразованию Госкомцен СССР. Один из отзывов дал нобелевский лауреат А. В. Канторович, который хорошо знал Крейннина, консультировался у него по вопросам тарифов и даже вел с ним совместную работу в научных советах АН СССР и во ВНИИЖТ.

А. В. Крейннин принял активное участие в тарифной реформе 1989 года и не отошел от научной работы после наступления новых рыночных времен. По заказу Национальной ассоциации транспортников он изучал материалы дореволюционных тарифных съездов и в 1998 году подготовил аналитическую записку для вице-премьера Б. Немцова о необходимости возрождения института общих тарифных съездов, на которых представители железных дорог, грузоотправители, представители органов власти обсуждали бы тарифную политику. Продолжал активно публиковаться: в журнале «Бюллетень транспортной информации» был напечатан цикл его статей по истории регулирования железнодорожных грузовых тарифов и по проблемам совершенствования пассажирских тарифов.

В 2004 году вышло в свет первое издание монографии «Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России» (второе издание появилось в 2010 г.). В этом труде ученый наконец-то расквитался с цензурными ограничениями своей книги 1978 года, написав и о дореволюционных тарифах, и о том, что идеологические догмы уступили место профессиональному анализу. А. В. Крейннин продолжает научную деятельность и сейчас.

**ФАРИД ХУСАИНОВ,**  
к. э. н., доцент РОАТ МИИТ