

# Очерки истории железнодорожных тарифов



**Фарид ХУСАИНОВ,**  
к.э.н., доцент  
Российской открытой  
академии транспорта  
Московского  
государственного  
университета путей  
сообщения (РОАТ МИИТ)  
(Москва)

## Очерк 14. Классик советских тарифов: Абрам Крейнин

### Учеба в МИИТе

Родился А. В. Крейнин в 1918 году в Ставрополе в семье часовщика. В марте 1932 г. вся семья переезжает в Москву. После окончания школы, в 1936 г. юный Абрам собирался учиться на теплоэнергетика, но получил двойку на вступительном экзамене по математике – помог товарищу, а своим билетом заняться 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. Вообще – техника и все, 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 все равно, лишь бы поступить. И оказалось, что есть недобор на экономическом факультете МИИТа».*

**История железнодорожных тарифов, особенно советского периода, немыслима без ученого, с именем которого связан ряд тарифных реформ. Это – Абрам Владимирович Крейнин – доктор экономических наук, заслуженный экономист РФ, автор почти всех главных работ по тарифной проблематике последних 50-ти лет и воспитатель учеников, которые и поныне формируют систему железнодорожных тарифов в России. (Начало в № 9/2013.)**

Времена учебы в МИИТе Крейнин вспоминает так:

*– В тот период, когда я учился, у меня было впечатление, что больно много у нас в МИИТе «врагов народа» – каждый день кого-то из профессоров и студентов увольняли и арестовывали. В это время процветало доноительство. Даже когда я впоследствии работал в МПС, был случай, когда заместитель начальника отдела, в котором я работал, донес на начальника Управления, который был арестован и отсидел 17 лет.*

Защита дипломного проекта состоялась 17 июня 1941 г., а уже несколько дней спустя началась война. Абрам Владимирович прошел всю войну с декабря 1941 по 1945 гг., награжден боевыми наградами.

### Работа в МПС

После демобилизации в 1945 г. Крейнин пришел работать в центральное Грузовое управление МПС. Там его заметил С. Ф. Кучурин и предложил перейти работать в тарифно-экономический отдел.

Прежде чем дать согласие, Крейнин отправился в МПС-овскую библиотеку, чтобы почитать основные труды по тарифной проблематике. И с удивлением обнаружил, что, кроме статей С. Ф. Кучурина, из действующих ученых о тарифах никто не пишет. Но зато в библиотеке огромное количество «старых» книг 1920-х годов – К. Я. Загорского, С. В. Бернштейн-Когана, А. Ф. Зайцева, которые Крейнин стал тщательно штудировать.

В итоге он с интересом включился в работу тарифно-экономического отдела. При его активнейшем участии проходят послевоенные тарифные реформы 1949, 1950, 1952 и 1955 гг. Однажды Крейнину пришлось участвовать в совещании по тарифам, на котором присутствовал Сталин.

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

В 1963 г. он защищает кандидатскую диссертацию «Проблемы ценообразования на железнодорожные перевозки в социалистическом хозяйстве».

**Привычная всем сегодня идея двухставочного тарифа была предложена именно А. В. Крейниным.**

## ВНИИЖТ

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

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, «лоскутной» 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 – движущейся составляющей, зависящей от расстояния перевозки, и ставки за начально-конечные операции. Реализация этой тарифной реформы проходила в два этапа: в 1967 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.

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 для работников грузового хозяйства.

## Magnum opus

В 1978 г. выходит монография А. В. Крейнина «Транспортные тарифы в СССР», которая до сих пор считается одной из самых серьезных 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. «В те годы была установка, – вспоминает он сегодня, – что ничего хорошего и прогрессивного от царского правительства не могло исходить в принципе, поэтому мне было сказано четко: ника-

кого упоминания дореволюционного опыта в положительном ключе».

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

Например, рассуждая о «принципе платежеспособности» («ad valorem») в своей книге 1978 г., он пишет: «Буржуазные экономисты, а также некоторые экономисты уже в советский период пытались в оправдание теории платежеспособных 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 платежеспособности 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 проще. 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», защищенная в 1984 г. в НИИ Ценообразования Госкомцена СССР. Один из отзывов на диссертацию дал Нобелевский лауреат Л. В. Канторович.

## Новые времена

Но и после защиты докторской диссертации Крейнин не стал почитать на лаврах, участвуя в подготовке тарифной реформы 1989 г.

После ухода на пенсию, Абрам Владимирович не отошел от науч-



А. В. Крейнин

ной работы, тем более что наступили новые, интересные – рыночные времена.

По заказу Национальной ассоциации транспортников Крейнин изучает материалы дореволюционных тарифных съездов и в 1998 г. готовит аналитическую записку для вице-премьера Бориса Немцова о необходимости возрождения института общих тарифных съездов, на которых представители железных дорог, грузоотправители, представители органов власти обсуждали бы тарифную политику.

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 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».

В октябре 2014 г. Абраму Владимировичу исполнилось 96 лет.

Он 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.