**Г.Е. ДАВЫДОВ**
**Главный редактор журнала**
**«Бюллетень транспортной информации»,**
**д.э.н., профессор**

# Сотрудничество А.В. Крейнина
## с журналом
# «Бюллетень транспортной информации»

**Выступление**
**на II Тарифной конференции «Крейнинские чтения»**
**в НИУ ВШЭ (ИЦиРЕ) 22 октября 2019, г. Москва**

ГРУЗОВЛАДЕЛЬЧЕСКАЯ АССОЦИАЦИЯ

ГРАССО

НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНИКОВ

ВСЕРОССИЙСКИЙ
ТАРИФНЫЙ
СЪЕЗД-
КОНФЕРЕНЦИЯ
ПОТРЕБИТЕЛЕЙ
УСЛУГ
И
РАБОТНИКОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА

# НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ (НАТР)

# АССОЦИАЦИЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ УСЛУГ ТРАНСПОРТА (ГРАССО)

Москва 1998

**Крейнин А.В.**
**доктор экономических наук,**
**заслуженный экономист РФ,**
**почетный железнодорожник**

## О регулировании железнодорожных грузовых тарифов в России.

Вопросы регулирования тарифов на железных дорогах России относятся к числу сложнейших. Это объясняется той ролью, которую играли и играют железные дороги в экономике нашей страны. Это и необозримые пространства нашего государства, вызывающие как внутри страны, так и при международных перевозках, повышенные затраты за перевозку грузов, которые в конечном счете, оказывают влияние на их рыночную цену, что в свою очередь, влияет на развитие отдельных отраслей народного хозяйства. Вопросы регулирования тарифов, особенно на первом этапе развития железнодорожной сети были связаны с формами собственности, со значительным участием иностранного капитала а строительстве железных дорог и возникшей при этих обстоятельствах конкуренцией между железными дорогами, а также с другими видами транспорта, в первую очередь, водным.

На первом этапе развития железных дорог был создан постоянно действующий институт Общих, а затем Тарифных и Технических съездов, решения которых носили совещательный характер.

Необходимость организации таких съездов была связана с различиями форм собственности железных дорог, поскольку сеть включала частные и казенные железные дороги и возникала задача организации прямого беспеpегрузочного сообщения, согласования тарифных вопросов, условий перевозок, обеспечения единого экономического пространства на основе применения "развернутого без перелома" тарифа на всем протяжении беспеpегрузочного сообщения. Если решения на съезде принимались единогласно частными и казенными железными дорогами, то МПС России вводил их автоматически для всей сети железных дорог России. Всего таких съездов было проведено 146, пока их деятельность не была отменена в 1917 году.

Тарифные съезды в период с 1889 по 1917 г. действовали в условиях централизации управления тарифами через специально образованные при Министерстве финансов Межведомственный Тарифный Комитет и Совет по тарифным делам.

На этапе плановой экономики при новой экономической политике восстановление деятельности Тарифных съездов было связано в основном с необходимо-

таких обстоятельствах пригородные тарифы могут быть установлены на более низком уровне, и следовательно может быть снижена нагрузка на грузовые тарифы.

Во второй половине 1997 года начался новый этап в регулировании тарифов. Начиная с июля 1997 года средний уровень грузовых тарифов в целом был понижен на 10%. Эта тенденция будет продолжена в 1998 году. Существенные результаты могут быть получены также при освобождении тарифов на грузовые перевозки от необходимости возмещения убытков от пассажирских перевозок и снижения уровня НДС с 20 до 10%. В этом случае уровень грузовых тариф может быть снижен не менее чем на 25%.

# ПРОТОКОЛЪ

**Второй Сессіи**

Перваго Общаго Тарифнаго Съѣзда Представителей

русскихъ желѣзныхъ дорогъ

созваннаго въ Петербургѣ 20 Іюля 1888 года, въ часъ дня, для установленія тарифовъ на хлѣбные грузы.

*Засѣданія 20 Іюля—7 Августа 1888 года.*

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

**А. Отъ желѣзныхъ дорогъ:**

Балтійской—Александръ Карловичъ **Петчие** и Левъ Александровичъ **Гельмерсенъ**.
Варшаво-Вѣнской и Брембергской—Людовикъ Францовичъ **Гроеръ**.
Варшаво-Тереспольской—Осипъ Осиповичъ **Нененгловскій**.
Владикавказской—Николай Павловичъ **Зволинскій**.
Главнаго Общества Россійскихъ ж. д.—Георгій Васильевичъ **Никитинъ**, Иванъ Егоровичъ **Мондоне**, Людвигъ Ивановичъ **Перль** и Егоръ Егоровичъ **Эссеръ**.
Грязе-Царицынской—Константинъ Ивановичъ **Лапшинскій**.
Динабурго-Витебской—Юлій Эдуардовичъ **Фризендорфъ** и Степанъ Адольфовичъ **Лисовскій**.
Донецкой—Михаилъ Федоровичъ **Кривошеинъ**.
Екатерининской—Александръ Михайловичъ **Тваровскій**.
Ивангородо-Домбровской—Людвигъ Игнатьевичъ **Коралъ**.
Козлово-Воронежско-Ростовской—Викторъ Ивановичъ **Кислаковскій**, Михаилъ Савичъ **Миролюбовъ** и Іосифъ Игнатьевичъ **Богдановичъ**.
Курско-Кіевской—Иванъ Евграфовичъ **Ададуровъ** и Александръ Николаевичъ **Константиновъ**.
Курско-Харьково-Азовской—Евгеній Дмитріевичъ **Борисовъ** и **В. А. Ратти**.
Либаво-Роменской—Иванъ Федоровичъ **Зауеръ**.
Л.-Севастопольской—Константинъ Ивановичъ **Лапшинскій**.
М.-Сызранской—Владиміръ Михайловичъ **Лахтинъ** и Францъ Францовичъ **Шифнеръ**.
М.-Брестской—Иванъ Пизновичъ **Святскій** и Иванъ Васильевичъ **Гофманъ**.

# Публикации А.В. Крейнина в журнале «Бюллетень транспортной информации» (1998 – 2016 г.г.)

**Исследование регулирования железнодорожных грузовых тарифов в России (1837-1997гг.)**

Январь 1998 (31) Тарифы и фрахты А.В. Крейнин

**Исследование регулирования железнодорожных грузовых тарифов в России (1837-1997 гг.) (продолжение)**

Февраль 1998 (32) Тарифы и фрахты А.В. Крейнин

**Исследование регулирования железнодорожных грузовых тарифов в России (1837-1997 гг.)**

Март 1998 (33) Тарифы и фрахты А.В. Крейнин

**Экономические проблемы формирования железнодорожных тарифов при переходе к рыночной экономике**

Октябрь 1998 (40) Тарифы и фрахты А.В. Крейнин

**Экономические проблемы формирования железнодорожных тарифов при переходе к рыночной экономике (продолжение)**

Декабрь 1998 (42) Тарифы и фрахты А.В. Крейнин

**Экономические проблемы формирования железнодорожных тарифов при переходе к рыночной экономике**

Январь 1999 (43) Тарифы и фрахты А.В. Крейнин

**О совершенствовании тарифов на перевозку грузов в международном сообщении**

Февраль 2000 (56) Тарифы и фрахты А.В. Крейнин

**Новые проблемы формирования тарифов в условиях подъема экономики России**

Май 2000 (59) Тарифы и фрахты А.В. Крейнин

**Фундаментальное исследование современных методов управления экономическими процессами на железнодорожном транспорте**

Сентябрь 2000 (63) Новые издания А.В. Крейнин

**Грузовые железнодорожные тарифы России**

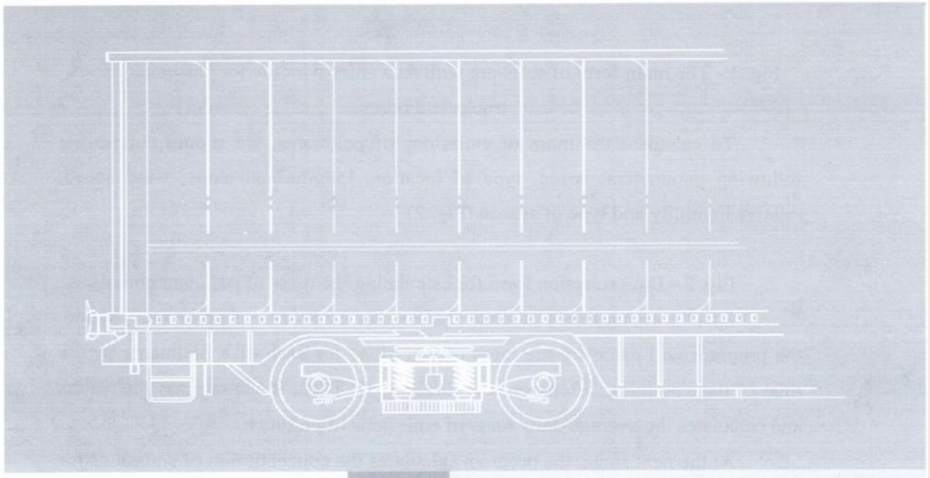
Январь 2001 (67) Тарифы и фрахты А.В. Крейнин

**Экономика перевозок лесных грузов и тарифы**

Июнь 2001 (72) Экономика А.В. Крейнин Г.А. Соловьева

**Экономика перевозок лесных грузов и тарифы (окончание)**

Июль 2001 (73) Экономика А.В. Крейнин Г.А. Соловьева





**А.В. Крейнин,**
**доктор экономических наук,**
**заслуженный экономист России**

# Исследование рентабельности перевозок грузов

В связи с предстоящим в ближайшее время пересмотром тарифов, связанным со структурным реформированием железнодорожного транспорта России возникает необходимость проанализировать действующую систему тарифов с учетом изменений, которые были в нее внесены, начиная с 1991г. и до настоящего времени. В первую очередь следует проанализировать и выработать принципы установления среднего уровня тарифов. Одновременно для выявления основ построения тарифов по родам грузов необходимо на базе определения себестоимости, тарифных ставок выявить их рентабельность по родам грузов и видам отправок. Все это создает условия для того, чтобы сделать выводы о необходимых мерах по дальнейшему совершенствованию тарифов. Важно подчеркнуть, что при этом не исключается, особенно при рыночной экономике, обязательность учета платежеспособного спроса населения России и ее экономики на перевозки.

**О среднем уровне железнодорожных грузовых тарифов.**

Анализ действующего среднего уровня тарифов должен осуществляться не только с позиций грузовладельца, но и железной дороги. Это связано с предстоящим формированием ОАО "Российские железные дороги", которому, вероятно будет передано управление железными дорогами под контролем государства. При этом следует учитывать, что в ближайшей перспективе убыточность пассажирских перевозок будет покрываться в основном за счет грузовых перевозок, что связано с тем, что в дальнем сообщении она составила, например, в 2000г. 50,5%, а в пригородном сообщении 79,4%. Это означает, что для обеспечения безубыточности пригородных перевозок уровень тарифов на пригородные перевозки должен быть повышен не менее чем в 4 раза, а на пассажирские перевозки в дальнем сообщении не менее чем в 1,7-1,8 раза[1]. Кроме этого, надо предусмотреть и некоторые накопления в тарифах на пассажирские перевозки, создающих условия для их расширенного воспроизводства. Отсюда становится ясно, что решить эту проблему только за счет населения путем прямого повышения тарифов невозможно.

[1] С учетом произведенного с 15 января 2002г. повышения пассажирских тарифов в дальнем сообщении на 30%.

НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ
ТРАНСПОРТНИКОВ
ИНФОРМАЦИИ"-
10 ЛЕТ!

НАЦИОНАЛ
ОРТИНКОВ

А.В. Крейнин

# Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837-2004 гг.)

Москва 2004