Вступительное слово.

Д. э. н. Мазо Л. А.

Как ученик Заслуженного экономиста РФ, д. э. н. А. В. Крейнина, прежде всего, хочу выразить благодарность организаторам этого научно-практического мероприятия, становящегося доброй традицией. Оно происходит в канун 101-летия со дня рождения выдающегося ученого-экономиста, отдавшего более 70 лет исследованиям и разработкам в области совершенствования грузовых и пассажирских тарифов на железнодорожном и других видах транспорта. Научные достижения Ученого уже были освещены в моём прошлогоднем докладе. Сегодня я хотел бы коротко остановиться на некоторых принципах его творческой работы, полезных для современных исследователей проблем транспортного ценообразования.

1. Завершенность исследований и проектных разработок до окончательного внедрения.

Абрам Владимирович не разделял научные и практические результаты работы, непосредственно участвуя в обсуждении и принятии решений на всех стадиях формирования новой тарифной системы в научных организациях и государственных органах управления вплоть до утверждения.

И что особенно важно для молодых специалистов, передавал им свой многогранный опыт, не только в процессе исследований и проектирования, но и привлекая нас к активному участию во всех обсуждениях. Наиболее важным итогом такой работы, ставшей воплощением идей А. В. Крейнина, стала двухставочная система грузовых тарифов, которая уже полвека служит основой действующих тарифов и, одновременно, является своеобразным памятником Ученому.

2. Доведение идей и научно-методических предложений до обоснования конкретными расчетами, базирующихся на нормативных и статистических данных. Если их не доставало по решению министерств и ведомств проводились специальные обследования транспортных расходов отраслей народного хозяйства с использованием ЭВМ в ГВЦ МПС по первичным данным перевозочных документов.

По аргументированному мнению А. В. Крейнина ни одно решение по изменению тарифов нельзя принимать без расчетной оценки влияния на финансовые результаты железнодорожного транспорта. В этих целях при проведении тарифных реформ индексы тарифов и финансовые результаты рассчитывались по каждому грузу и поясам дальности.

Следует особо отметить, что Абрам Владимирович, вместе с другими учеными ВНИИЖТ, внес большой вклад в создание системы учета и планирования транспортных расходов у предприятий-грузовладельцев с принятием соответствующего постановления Правительства СССР.

3. Уровень тарифов, наряду с функцией возмещения эксплуатационных затрат и обеспечения финансового состояния железнодорожного транспорта, должны обеспечивать сбыт перевозимой продукции и учитывать ограничения по влиянию на цены по социальным соображениям. Поэтому при дифференциации тарифов по родам грузов Ученый призывал «не кланяться себестоимости» и поддержал введение тарифных классов в условиях рыночной экономики. Здесь следует подчеркнуть решающую роль транспортного фактора для экспорта ряда массовых топливно-сырьевых грузов, принимая во внимание колоссальные расстояния. Поэтому нельзя сравнивать конкретный уровень и роль тарифов со странами с дальностью перевозок до 300-400 км.

В связи с актуальностью этих идей для аспирантов и соискателей, научных и практических работников сохраняют ценность монографии и другие публикации А. В. Крейнина, список которых помещен в Википедии благодаря стараниям к. э. н. Ф. И. Хусаинова.

Переходя к современным и перспективным проблемам в области тарифов, хотел бы выделить следующие вопросы, имеющие на мой взгляд дискуссионный характер.

1. Роль индексации среднего уровня грузовых тарифов, по моему мнению, уменьшается с учетом незначительной инфляции и появления дополнительных факторов, таких как целевые и компенсационные надбавки, изменения в коэффициентах по грузам и направлениям, удлинение тарифных расстояний в связи с ВСМ и т. п. В частности, возникает вопрос, как повлияют дополнительные вложения грузовладельцев на снижение себестоимости перевозок в перспективе, когда будет и как учтена отдача в будущей тарифно-экономической политике?

2. Субсидирование и регулирование тарифов с учетом конъюнктуры на мировых рынках.

Какие задачи ставит такое стимулирование: сохранение рынков сбыта при низких мировых ценах, какой механизм введения и отмены, адресность субсидий? Если это связано с конкуренцией с другими перевозчиками, то она должна быть экономически оправданной, не убыточной.

Представляется целесообразным до принятия таких решений прорабатывать экономическую составляющую (наряду с социально-политической) эффективности экспорта при существующей логистике, затем при необходимости провести поиск оптимальной логистики с учетом мировых цен и конкурентных факторов и по результатам анализа осуществлять выбор экономических инструментов для решения этой задачи.

3. Стимулирование загрузки устойчивых порожних направлений, особенно на восточном , а также северо-западном полигоне. Эффективность таких решений для перевозчика определяется разницей между более высоким, даже с учетом скидки, тарифом на перевозку груза по сравнению с оплатой порожнего пробега в расчете на привлеченный объем перевозок, в том числе импортных и транзитных грузов, а для грузовладельца - экономией по сравнению с другими видами транспорта и выгодой от выхода на новые рынки. При этом можно продумать использование тарифного коридора и проведение временных тарифных акций, позволяющих оценить фактическую эффективность таких решений для их продления или отмены.