

ДНЕВНИК ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

*Председательствует
Председатель Совета Федерации
В.И. Матвиенко*

I. Открытие четырехста семьдесят четвертого заседания Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации. (*Звучит Государственный гимн Российской Федерации.*)

II. О проекте повестки (порядка) дня четырехста семьдесят четвертого заседания Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.

Голосование за принятие проекта повестки (порядка) дня четырехста семьдесят четвертого заседания Совета Федерации за основу.

Результаты голосования: "за" – 155, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Голосование за принятие повестки (порядка) дня четырехста семьдесят четвертого заседания Совета Федерации в целом и проведение заседания Совета Федерации без перерыва.

Результаты голосования: "за" – 155, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Принято протокольное решение включить в повестку дня четырехста семьдесят четвертого заседания Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации следующие вопросы:

1. Об изменении состава Комитета Совета Федерации по социальной политике.

2. О Федеральном законе "О ратификации Протокола между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о статусе и условиях пребывания объединенной российской военной базы на территории Киргизской Республики от 20 сентября 2012 года".

3. О Федеральном законе "О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Таджикистан о строительстве и материально-техническом оснащении общеобразовательных учреждений в городах Душанбе, Куляб, Худжанд, Бохтар и Турсунзаде, осуществляющих обучение на русском языке".

4. О Федеральном законе "О внесении изменений в статьи 150 и 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации".

5. О Федеральном законе "О внесении изменений в статьи 8² и 8³ Федерального закона "О государственном оборонном заказе".

6. О Федеральном законе "О внесении изменений в статью 15.39 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях".

7. О Федеральном законе "О внесении изменения в статью 5 Федерального закона "О ветеранах".

8. О Федеральном законе "О внесении изменения в статью 35 Закона Российской Федерации "О таможенном тарифе".

9. Выступление генерального директора – председателя правления открытого акционерного общества "Российские железные дороги" Белозёрова Олега Валентиновича в рамках Дня открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на тему "Повышение транспортной доступности и развитие железнодорожной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации в рамках реализации долгосрочной программы развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года".

10. "Время эксперта".

Выступление президента Высшей школы методологии, руководителя лаборатории нейронаук и поведения человека Сбербанка России Курпатова Андрея Владимировича на тему "Трансформация человека в цифровую эпоху".

11. О Федеральном законе "О внесении изменений в статьи 340 и 341 Уголовного кодекса Российской Федерации".

12. О Федеральном законе "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений статьи 12 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности".

13. О Федеральном законе "О внесении изменений в Федеральный закон "Об охоте и о сохранении охотничьих ресурсов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и Федеральный закон "О животном мире".

14. О проекте постановления Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации "О стратегических направлениях совершенствования таможенного администрирования в Российской Федерации".

15. О проекте постановления Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации "О приоритетных направлениях социально-экономического развития Дальнего Востока".

16. О проекте постановления Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации "О государственной поддержке социально-экономического развития Ненецкого автономного округа".

17. О проекте постановления Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации "Об изменении состава Временной комиссии Совета Федерации по вопросам законодательного обеспечения развития технико-технологической базы агропромышленного комплекса Российской Федерации".

18. Отчет Комитета Совета Федерации по социальной политике о работе за 2019 год.

19. Отчет Комитета Совета Федерации по науке, образованию и культуре о работе за 2019 год.

20. Отчет Комитета Совета Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности о работе за 2019 год.

21. Информация полномочного представителя Совета Федерации в Генеральной прокуратуре Российской Федерации, полномочного представителя Совета Федерации в Конституционном Суде Российской Федерации о работе за 2019 год.

22. Информация полномочного представителя Совета Федерации в Следственном комитете Российской Федерации о работе за 2019 год.

23. О приглашении президента публичного акционерного общества "Ростелеком" Осеевского Михаила Эдуардовича для выступления на четырехста семьдесят пятом заседании Совета Федерации на тему "Роль публичного акционерного общества "Ростелеком" в реализации национального проекта "Цифровая экономика".

III. Информация Председателя Совета Федерации В.И. Матвиенко об отмечавшемся 10 февраля 2020 года 75-летию Председателя Совета Федерации первого созыва, почетного Председателя Совета Федерации В.Ф. Шумейко и приглашении его на заседание Совета Федерации.

Вручение Председателем Совета Федерации В.И. Матвиенко Почетной грамоты Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации В.Ф. Шумейко.

Выступили: В.Ф. Шумейко, Н.В. Фёдоров, В.И. Матвиенко.

IV. Об изменении состава Комитета Совета Федерации по социальной политике.

Выступил В.С. Тимченко.

Голосование за принятие постановления Совета Федерации "Об изменении состава Комитета Совета Федерации по социальной политике" в целом.

Результаты голосования: "за" – 155, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Принято постановление Совета Федерации "Об изменении состава Комитета Совета Федерации по социальной политике" (см. с. 105).

V. Выступления членов Совета Федерации О.Ф. Ковитиди, А.П. Майорова, О.В. Цепкина, И.В. Рукавишниковой, С.И. Кисляка, В.И. Матвиенко по актуальным социально-экономическим, политическим и иным вопросам.

Приняты протокольные решения.

Комитету Совета Федерации по экономической политике, Комитету Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользова-

нию направить запросы в Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Федеральную антимонопольную службу, публично-правовую компанию "Российский экологический оператор" о ходе формирования комплексной системы обращения с твердыми коммунальными отходами, включая создание инфраструктуры, в том числе производство отечественного оборудования, и условий для вторичной переработки отходов потребления, и о результатах проинформировать Совет Федерации в апреле 2020 года.

Комитету Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству обобщить поступившие от членов Совета Федерации и законодательных органов (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации замечания и предложения к проектам федеральных законов "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях", "Процессуальный кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях", "О введении в действие Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и Процессуального кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" и направить их в межведомственную рабочую группу по подготовке нового кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Комитету Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, Комитету Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера осуществлять мониторинг учета предложений субъектов Российской Федерации при рассмотрении указанных проектов федеральных законов и иных проектов федеральных законов, предусматривающих изменения отраслевого законодательства в связи с введением в действие Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, после их внесения в Государственную Думу. О результатах проинформировать Совет Федерации в период осенней сессии 2020 года.

VI. О Федеральном законе "О ратификации Протокола между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о статусе и условиях пребывания объединенной российской военной базы на территории Киргизской Республики от 20 сентября 2012 года".

Выступила О.Ф. Ковитиди.

Голосование за одобрение Федерального закона "О ратификации Протокола между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о внесении изменений и дополнений в Соглашение ме-

жду Российской Федерацией и Киргизской Республикой о статусе и условиях пребывания объединенной российской военной базы на территории Киргизской Республики от 20 сентября 2012 года".

Результаты голосования: "за" – 155, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Закон одобрен.

Принято постановление Совета Федерации "О Федеральном законе "О ратификации Протокола между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о статусе и условиях пребывания объединенной российской военной базы на территории Киргизской Республики от 20 сентября 2012 года" (см. с. 105).

VII. О Федеральном законе "О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Таджикистан о строительстве и материально-техническом оснащении общеобразовательных учреждений в городах Душанбе, Куляб, Худжанд, Бохтар и Турсунзаде, осуществляющих обучение на русском языке".

Выступили: Ф.М. Мухаметшин, В.И. Матвиенко.

Голосование за одобрение Федерального закона "О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Таджикистан о строительстве и материально-техническом оснащении общеобразовательных учреждений в городах Душанбе, Куляб, Худжанд, Бохтар и Турсунзаде, осуществляющих обучение на русском языке".

Результаты голосования: "за" – 158, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Закон одобрен.

Принято постановление Совета Федерации "О Федеральном законе "О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Таджикистан о строительстве и материально-техническом оснащении общеобразовательных учреждений в городах Душанбе, Куляб, Худжанд, Бохтар и Турсунзаде, осуществляющих обучение на русском языке" (см. с. 105).

VIII. О Федеральном законе "О внесении изменений в статьи 150 и 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации".

Выступила Е.В. Афанасьева.

Голосование за одобрение Федерального закона "О внесении изменений в статьи 150 и 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации".

Результаты голосования: "за" – 159, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Закон одобрен.

Принято постановление Совета Федерации "О Федеральном законе "О внесении изменений в статьи 150 и 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации" (см. с. 106).

IX. О Федеральном законе "О внесении изменений в статьи 8² и 8³ Федерального закона "О государственном оборонном заказе".

Выступил С.А. Мартынов.

Голосование за одобрение Федерального закона "О внесении изменений в статьи 8² и 8³ Федерального закона "О государственном оборонном заказе".

Результаты голосования: "за" – 159, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Закон одобрен.

Принято постановление Совета Федерации "О Федеральном законе "О внесении изменений в статьи 8² и 8³ Федерального закона "О государственном оборонном заказе" (см. с. 106).

X. О Федеральном законе "О внесении изменений в статью 15.39 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях".

Выступил А.Д. Башкин.

Голосование за одобрение Федерального закона "О внесении изменений в статью 15.39 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях".

Результаты голосования: "за" – 160, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Закон одобрен.

Принято постановление Совета Федерации "О Федеральном законе "О внесении изменений в статью 15.39 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" (см. с. 107).

XI. О Федеральном законе "О внесении изменения в статью 5 Федерального закона "О ветеранах".

Выступил С.В. Безденежных.

Голосование за одобрение Федерального закона "О внесении изменения в статью 5 Федерального закона "О ветеранах".

Результаты голосования: "за" – 158, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Закон одобрен.

Принято постановление Совета Федерации "О Федеральном законе "О внесении изменения в статью 5 Федерального закона "О ветеранах" (см. с. 107).

XII. О Федеральном законе "О внесении изменения в статью 35 Закона Российской Федерации "О таможенном тарифе".

Выступил А.А. Салпагаров.

Голосование за одобрение Федерального закона "О внесении изменения в статью 35 Закона Российской Федерации "О таможенном тарифе".

Результаты голосования: "за" – 151, "против" – 3, "воздержалось" – 0.

Закон одобрен.

Принято постановление Совета Федерации "О Федеральном законе "О внесении изменения в статью 35 Закона Российской Федерации "О таможенном тарифе" (см. с. 108).

XIII. Выступление генерального директора – председателя правления открытого акционерного общества "Российские железные дороги" Белозёрова Олега Валентиновича в рамках Дня открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на тему "Повышение транспортной доступности и развитие железнодорожной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации в рамках реализации долгосрочной программы развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года".

Ответы генерального директора – председателя правления открытого акционерного общества "Российские железные дороги" О.В. Белозёрова на вопросы членов Совета Федерации.

Выступили: С.Ф. Лисовский, Л.З. Талабаева, О.Ф. Ковитиди, И.И. Ялалов, В.И. Матвиенко.

Информация принимается к сведению.

XIV. "Время эксперта".

Выступление президента Высшей школы методологии, руководителя лаборатории нейронаук и поведения человека Сбербанка России Курпатова Андрея Владимировича на тему "Трансформация человека в цифровую эпоху".

*Председательствует
первый заместитель Председателя
Совета Федерации
Н.В. Фёдоров*

Информация принимается к сведению.

Выступил Н.В. Фёдоров.

XV. О Федеральном законе "О внесении изменений в статьи 340 и 341 Уголовного кодекса Российской Федерации".

Выступил М.Г. Кавджарадзе.

Голосование за одобрение Федерального закона "О внесении изменений в статьи 340 и 341 Уголовного кодекса Российской Федерации".

Результаты голосования: "за" – 154, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Закон одобрен.

Принято постановление Совета Федерации "О Федеральном законе "О внесении изменений в статьи 340 и 341 Уголовного кодекса Российской Федерации" (см. с. 108).

XVI. О Федеральном законе "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений статьи 12 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности".

Выступил А.Ю. Пронюшкин.

Голосование за одобрение Федерального закона "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений статьи 12 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности".

Результаты голосования: "за" – 153, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Закон одобрен.

Принято постановление Совета Федерации "О Федеральном законе "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений статьи 12 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" (см. с. 108).

XVII. О Федеральном законе "О внесении изменений в Федеральный закон "Об охоте и о сохранении охотничьих ресурсов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и Федеральный закон "О животном мире".

Выступили: С.Ф. Лисовский, А.В. Вайнберг.

Голосование за одобрение Федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "Об охоте и о сохранении охотничьих ресурсов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и Федеральный закон "О животном мире".

Результаты голосования: "за" – 146, "против" – 2, "воздержалось" – 3.

Закон одобрен.

Принято постановление Совета Федерации "О Федеральном законе "О внесении изменений в Федеральный закон "Об охоте и о сохранении охотничьих ресурсов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и Федеральный закон "О животном мире" (см. с. 107).

XVIII. О проекте постановления Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации "О стратегических направлениях совершенствования таможенного администрирования в Российской Федерации".

Выступила Е.А. Перминова.

Голосование за принятие постановления Совета Федерации "О стратегических направлениях совершенствования таможенного администрирования в Российской Федерации" в целом.

Результаты голосования: "за" – 152, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Принято постановление Совета Федерации "О стратегических направлениях совершенствования таможенного администрирования в Российской Федерации" (см. с. 109).

XIX. О проекте постановления Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации "О приоритетных направлениях социально-экономического развития Дальнего Востока".

Выступил О.В. Мельниченко.

Голосование за принятие постановления Совета Федерации "О приоритетных направлениях социально-экономического развития Дальнего Востока" в целом.

Результаты голосования: "за" – 155, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Принято постановление Совета Федерации "О приоритетных направлениях социально-экономического развития Дальнего Востока" (см. с. 112).

XX. О проекте постановления Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации "О государственной поддержке социально-экономического развития Ненецкого автономного округа".

Выступил О.В. Мельниченко.

Голосование за принятие постановления Совета Федерации "О государственной поддержке социально-экономического развития Ненецкого автономного округа" в целом.

Результаты голосования: "за" – 155, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Принято постановление Совета Федерации "О государственной поддержке социально-экономического развития Ненецкого автономного округа" (см. с. 116).

XXI. О проекте постановления Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации "Об изменении состава Временной комиссии Совета Федерации по вопросам законодательного обеспечения развития технико-технологической базы агропромышленного комплекса Российской Федерации".

Выступил С.Г. Митин.

Голосование за принятие постановления Совета Федерации "Об изменении состава Временной комиссии Совета Федерации по вопросам законодательного обеспечения развития технико-

технологической базы агропромышленного комплекса Российской Федерации" в целом.

Результаты голосования: "за" – 153, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Принято постановление Совета Федерации "Об изменении состава Временной комиссии Совета Федерации по вопросам законодательного обеспечения развития технико-технологической базы агропромышленного комплекса Российской Федерации" (см. с. 119).

XXII. Отчет Комитета Совета Федерации по социальной политике о работе за 2019 год.

Выступили: В.В. Рязанский, Н.В. Фёдоров.

Информация принимается к сведению.

XXIII. Отчет Комитета Совета Федерации по науке, образованию и культуре о работе за 2019 год.

Выступили: Л.С. Гумерова, Н.В. Фёдоров, И.М.-С. Умаханов.

Информация принимается к сведению.

XXIV. Отчет Комитета Совета Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности о работе за 2019 год.

Выступили: В.С. Тимченко, Н.В. Фёдоров.

Ответы В.С. Тимченко на вопросы члена Совета Федерации.

Информация принимается к сведению.

XXV. Информация полномочного представителя Совета Федерации в Генеральной прокуратуре Российской Федерации, полномочного представителя Совета Федерации в Конституционном Суде Российской Федерации о работе за 2019 год.

Выступили: А.А. Клишас, Н.В. Фёдоров, Е.Б. Мизулина.

*Председательствует
Председатель Совета Федерации
В.И. Матвиенко*

Выступили: Е.Б. Мизулина, Л.Б. Нарусова, С.П. Горячева, А.А. Клишас, А.К. Пушков, В.С. Тимченко, В.И. Матвиенко.

Информация принимается к сведению.

Принято протокольное решение первому заместителю Председателя Совета Федерации Н.В. Фёдорову, Комитету Совета Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности, Комитету Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, Комитету Совета Федерации по федеративному устройству, региональной поли-

тике, местному самоуправлению и делам Севера провести 14 февраля 2020 года расширенное совещание с участием членов Совета Федерации по обсуждению поправок к проекту закона Российской Федерации о поправке к Конституции Российской Федерации № 885214-7 "О совершенствовании регулирования отдельных вопросов организации публичной власти".

XXVI. Информация полномочного представителя Совета Федерации в Следственном комитете Российской Федерации о работе за 2019 год.

Выступили: В.Н. Бондарев, В.И. Матвиенко.

Информация принимается к сведению.

XXVII. О приглашении президента публичного акционерного общества "Ростелеком" Осеевского Михаила Эдуардовича для выступления на четырехста семьдесят пятом заседании Совета Федерации на тему "Роль публичного акционерного общества "Ростелеком" в реализации национального проекта "Цифровая экономика".

Выступила В.И. Матвиенко.

Голосование за включение в проект повестки дня четырехста семьдесят пятого заседания Совета Федерации вопроса "Роль публичного акционерного общества "Ростелеком" в реализации национального проекта "Цифровая экономика".

Результаты голосования: "за" – 154, "против" – 0, "воздержалось" – 0.

Принято протокольное решение включить в проект повестки дня четырехста семьдесят пятого заседания Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации вопрос "Роль публичного акционерного общества "Ростелеком" в реализации национального проекта "Цифровая экономика". Пригласить для выступления по данному вопросу президента публичного акционерного общества "Ростелеком" М.Э. Осеевского.

XXVIII. Разное.

Выступила В.И. Матвиенко.

Информация принимается к сведению.

XXIX. Вручение Председателем Совета Федерации В.И. Матвиенко благодарности Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации члену Совета Федерации, представителю от законодательного (представительного) органа государственной власти Алтайского края С.В. Белоусову.

XXX. Информация Председателя Совета Федерации В.И. Матвиенко о проведении четырехста семьдесят пятого заседания Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации 26 февраля 2020 года.

XXXI. Закрытие четырехста семьдесят четвертого заседания Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации. *(Звучит Государственный гимн Российской Федерации.)*

Дневник составлен на основании протокола заседания Совета Федерации № 597.

СТЕНОГРАММА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

*Зал заседаний Совета Федерации.
12 февраля 2020 года. 10 часов 00 минут.*

*Председательствует
Председатель Совета Федерации
В.И. МАТВИЕНКО*

Председательствующий. Уважаемые члены Совета Федерации, всем доброе утро! Прошу занять свои места и подготовиться к регистрации. Прошу всех зарегистрироваться. Идет регистрация.

Результаты регистрации (10 час. 01 мин. 17 сек.)

Всего членов СФ	170 чел.	100,0%
Присутствует	155 чел.	91,2%
Отсутствует	15 чел.	8,8%
Решение:.....	кворум есть	

Кворум имеется. Четыреста семьдесят четвертое заседание Совета Федерации объявляется открытым. *(Звучит Государственный гимн Российской Федерации. Все встают.)*

Уважаемые коллеги, приступаем к рассмотрению проекта повестки заседания, который у вас имеется. Предлагаю проект повестки (порядка) четыреста семьдесят четвертого заседания Совета Федерации принять за основу. Прошу голосовать. Идет голосование.

Результаты голосования (10 час. 03 мин. 13 сек.)

За	155 чел.	91,2%
Против.....	0 чел.	0,0%
Воздержалось.....	0 чел.	0,0%
Голосовало	155 чел.	
Не голосовало	15 чел.	
Решение:.....	принято	

Принимается.

Есть ли у членов Совета Федерации какие-либо изменения, уточнения, дополнения к предложенному проекту повестки? Нет.

Предлагаю провести сегодняшнее заседание без перерыва. Нет у вас возражений? Нет. Принимается.

Предлагаю повестку четыреста семьдесят четвертого заседания Совета Федерации (документ № 54) утвердить в целом. Прошу голосовать. Идет голосование.

Результаты голосования (10 час. 03 мин. 46 сек.)

За	155 чел.	91,2%
Против.....	0 чел.	0,0%
Воздержалось.....	0 чел.	0,0%
Голосовало	155 чел.	
Не голосовало	15 чел.	
Решение:.....	принято	

Решение принято.

Уважаемые коллеги, 10 февраля этого года исполнилось 75 лет Владимиру Филипповичу Шумейко, первому Председателю Совета Федерации. Мы пригласили Владимира Филипповича на наше заседание. Прежде всего давайте его поприветствуем. *(Аплодисменты.)*

Уважаемые коллеги, Владимир Филиппович внес неоценимый вклад в становление парламен-

таризма новой России. Быть первым всегда трудно – прокладывать рельсы, прокладывать дорогу, организовать работу новой парламентской структуры. Еще давайте вспомним, какое было время тогда, – бурное, беспокойное. Именно создание двухпалатного парламента, Совета Федерации как верхней палаты во многом послужило стабилизации ситуации в стране.

Я в качестве заместителя председателя правительства, и до этого работая в МИДе, бывала тогда в Совете Федерации, выступала с докладами, и я помню, как это было непросто, как это было сложно. Все это еще объяснялось и сложной экономической, социальной, политической ситуацией.

И Владимир Филиппович, почетный Председатель Совета Федерации, создал все условия для становления верхней палаты, становления Совета Федерации. Он и его коллеги, преодолевая чрезвычайные трудности, тем не менее сумели поставить на рабочие рельсы этот очень важный орган – верхнюю палату Федерального Собрания, и сделано было очень-очень много.

Уважаемый Владимир Филиппович! Мы организовали внизу (я надеюсь, Вы ознакомились) небольшую выставку, посвященную Вашей биографии. Все сенаторы ознакомились, поэтому не буду рассказывать Вашу биографию. Хочу лишь от имени нынешнего состава Совета Федерации поблагодарить Вас за Вашу колоссальную, огромную работу, сказать, что Вы вошли в историю. Много будет спикеров, есть и будут, но первый Председатель Совета Федерации, конечно же, войдет в историю российского парламентаризма, новой России.

В фойе у нас висит Ваш замечательный портрет, очень красивый. Вы его пытались любыми способами... ну, не скажу "украсть", но увезти. Я Вам это не позволила, потому что на самом деле очень достойный портрет, и это тоже останется навсегда в истории.

Я хочу от имени всех членов Совета Федерации искренне поздравить Вас с юбилеем и вручить Вам нашу почетную грамоту в знак признания Вашего вклада, Ваших заслуг в становление и развитие верхней палаты. Позвольте мне это сделать. *(Председательствующий вручает Почетную грамоту Совета Федерации. Аплодисменты.)*

В.Ф. Шумейко, почетный Председатель Совета Федерации.

Дорогие мои коллеги! Давно не стоял на этой трибуне. Я хочу продолжить мысль Валентины Ивановны.

Да, мы еще были депутатами, нас выбирали первый раз по переходным положениям Конституции. И это начало – начало формирования этого главного органа. Почему он главный? Потому что у нас федеративная республика, а институт федерации, основной и главный, – он здесь, самый главный институт федерации здесь. На первом

этапе, я уже говорил, нас выбирали. Тогда выбирались и главы регионов.

Но второй этап совершенно другой – где-то с 1996 года по 2000 год. Входили по должности сюда главы регионов – и законодательной, и исполнительной власти. Но Совет Федерации за эти годы превратился в какой-то другой орган, потому что, не будем скрывать, приезжали решать в основном свои вопросы.

И с 2001 года наступил третий этап формирования этого главного нашего института федерации. Теперь вы представляете, как написано в Конституции, свои регионы, назначены от двух ветвей власти. То есть, на мой взгляд, сегодняшний парламент, сегодняшний Совет Федерации отвечают и букве, и духу закона, духу нашей Конституции.

И я надеюсь, что всегда – сегодня, завтра и все эти дни – в этом зале будут защищаться интересы регионов нашего государства, но не как отдельных субъектов, а как частей единой, общей нашей огромной России, как частей нашего огромного суверенного государства. И вы, нынешние профессионалы, на мой взгляд, с этим прекрасно справляетесь. Поэтому я уже могу так сказать: нам, ветеранам, можно спать спокойно. Спасибо вам огромное. *(Аплодисменты.)*

Председательствующий. Спасибо. Присядьте, пожалуйста.

В этом зале, как Вы сказали, ветеранов того движения осталось очень мало, но они еще есть. И Вы абсолютно правильно сказали, что каждому времени соответствует своя структура органов власти, законодательной власти.

Тогда, на том этапе, было правильное решение – когда губернаторы и председатели законодательных собраний заседали в Совете Федерации. Но со временем пришло понимание, что нужен профессиональный парламент, нужен профессиональный состав Совета Федерации, работающий на постоянной основе. Я к чему это говорю? До сих пор иногда раздаются голоса: а давайте мы снова губернаторов пригласим в Совет Федерации. Но мы знаем, как загружены губернаторы, какая ответственность на них за развитие регионов, ответственность перед людьми. И, конечно же, они не смогут на постоянной основе работать – значит, будут работать их помощники, а это уже не профессиональный парламент. Поэтому для данного времени, этапа развития нашей страны, такой состав – самый правильный, поскольку здесь реальные представители регионов – делегированные законодательными собраниями (а до этого они проходят выборы и становятся депутатами законодательных собраний) и представители от исполнительных органов власти, которые тоже идут на выборы – с губернаторами (граждане, выбирая того или иного губернатора, тем самым выбирают и его представителя в Совете Федерации). Так что и выборность соблюдена, и парламент стал профессиональным. И мы на самом деле стараемся делать всё, чтобы палата

регионов в первую очередь достойно представляла интересы регионов и в целом нашей Российской Федерации.

Но, как я сказала, здесь есть еще некоторые ветераны, среди них – Николай Васильевич Фёдоров, который тоже хотел выступить. Пожалуйста.

Н.В. Фёдоров, первый заместитель Председателя Совета Федерации, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Чувашской Республики.

Спасибо большое.

Председательствующий. Можно сидя, наверное.

Н.В. Фёдоров. Хочется мне стоя.

Председательствующий. Давайте.

Н.В. Фёдоров. Просится стоя.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Для меня Владимир Филиппович Шумейко не только первый Председатель Совета Федерации, но еще и заместитель Председателя Верховного Совета РСФСР. Они меня утверждали в качестве Министра юстиции РСФСР еще в советское время. И еще он для меня (неудобно об этом говорить) был соседом по даче в Архангельском, будучи первым заместителем Председателя Правительства РСФСР, потом Российской Федерации. Поэтому можете представить, какие у нас были дела, отношения.

Но я не об этом. О двух вещах хочу сказать и обратить внимание моих дорогих коллег. У нас сейчас разные времена: бывает тяжелее, труднее, бывает легче. Но при заместителе Председателя Верховного Совета РСФСР Шумейко и первом заместителе Председателя Правительства Российской Федерации Владимире Филипповиче Шумейко мы, парламент и Правительство Российской Федерации, федеральный бюджет Российской Федерации, РСФСР не утверждали, потому что не было никаких источников доходов. Вы это можете представить? Ну, кто-то помнит, наверное.

Бюджета не было, Валентина Ивановна. Мы только утверждали поквартально исполнение бюджета. То есть мы не представляли, что будет через месяц, тем более через квартал. Вот такое было время, о котором Вы вспомнили в своем вступительном слове, Валентина Ивановна. То есть это трудно представить, не все это понимают – как может страна выживать в таких условиях, и еще надо закрывать проблемы везде – в образовании, здравоохранении, дипломатии и так далее.

Но почему справлялись (вот второй сюжет, Валентина Ивановна, Вам это знакомо по работе в качестве вице-премьера) и на что, наверное, стоит обратить внимание нынешнему составу правительства? Мы, министры, домой разъезжались обычно в 2, 3, 4, 5 часов утра (это документально), в том числе из кабинета Владимира Филипповича Шумейко. И до тех пор, пока мы не согласовывали поручение президента, Верховного Совета РСФСР, пока не было согласования между министрами, никто не имел права уезжать из этого кабинета. Сейчас такое согласование длится даже

не месяцами – годами порой, мы знаем (вот будем встречаться скоро с новым председателем правительства).

Но что нас спасало, дорогие коллеги, Валентина Ивановна? Шумейко был очень щедрым и добрым: он нам давал чай, кофе и бутерброды, я помню точно, с сыром и колбасой, с докторской причем (где-то находил в то сложное время). И вот это обстоятельство нам помогало выживать, выдерживать и как-то закрывать все те проблемы, которые были.

Спасибо Вам огромное, Владимир Филиппович, за такую гуманность, за щедрость. И не только мы выжили – в общем-то, ведь и страна как-то выдержала все эти испытания. Дай Бог Вам здоровья, гармонии с собой, с Вашими близкими и родными. В общем, всего Вам доброго! Спасибо Вам за наше сотрудничество. Спасибо. *(Аплодисменты.)*

Председательствующий. Владимир Филиппович, еще раз...

А что касается губернаторов, коллеги, я сказала, что для каждого этапа развития государственности, политической системы есть свои подходы. Теперь Президент Российской Федерации предложил Государственный совет, в состав которого входят все руководители регионов, сделать конституционным органом, тем самым роль губернаторов, роль регионов существенно вырастет. Так что, мне кажется, достигнут правильный баланс ветвей власти.

В.Ф. Шумейко. Валентина Ивановна, раз без перерыва, можно?..

Председательствующий. Пожалуйста. *(Смех в зале.)*

В.Ф. Шумейко. Расскажу небольшой анекдот.

Председательствующий. Пожалуйста.

В.Ф. Шумейко. Вы поймете. Просто он характеризует то время.

Представьте начало 1994 года, всероссийское совещание по федерализму. Приехали представители всех регионов. Все взволнованы, раздвиганные, какая-то ругань идет. А везде в прессе обсуждается один и тот же вопрос: что лучше для России – сильные регионы или сильный центр? И вот вокруг этого были все споры: что же – центр или регионы, регионы или центр? Вот это все напряжение...

Прихожу в зал и вижу: около тысячи человек, все бурные какие-то, возбужденные – надо было приводить в порядок. И я им говорю: "Начнем с анекдота". Когда я произнес эти слова, наступила в зале более-менее тишина. Я говорю: "Учительница приходит в школу и говорит: "Дети, сегодня будем изучать новый предмет, сексологией называется". В зале наступила вообще полная тишина. "Она говорит: "Но мы с вами, дети, не будем изучать любовь мужчины к женщине, а женщины к мужчине, потому что это естественно и вы это знаете без всякого школьного курса. Мы с вами также не будем изучать вопросы любви мужчины к мужчине, а женщины к женщине, потому что это

противоестественно и в наш курс не входит. Мы с вами займемся самым сложным, самым невероятным видом любви – это любовь центра к регионам и регионов к центру". И тогда совещание вышло на совершенно другой – хороший уровень.

Еще раз огромное спасибо вам. *(Аплодисменты.)*

Председательствующий. Спасибо. Владимир Филиппович, еще раз с юбилеем Вас от всей души! Здоровья и успехов! И Совет Федерации – всегда Ваш дом.

В.Ф. Шумейко. Понял.

Председательствующий. Спасибо. Всего доброго!

В.Ф. Шумейко. Спасибо, Валентина Ивановна.

Председательствующий. Благодарю Вас.

Коллеги, продолжаем работу.

Второй вопрос – об изменении состава Комитета Совета Федерации по социальной политике – докладывает Вячеслав Степанович Тимченко. Пожалуйста.

В.С. Тимченко, председатель Комитета Совета Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Кировской области.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Комитет рассмотрел заявление Кареловой Галины Николаевны с просьбой включить ее в состав Комитета Совета Федерации по социальной политике.

Соответствующий проект постановления у вас имеется. Просьба поддержать.

Председательствующий. Спасибо.

Коллеги, вопросы? Замечания? Возражения? Нет.

Кто за то, чтобы принять постановление Совета Федерации "Об изменении состава Комитета Совета Федерации по социальной политике" (документ № 45)? Прошу голосовать. Идет голосование.

Результаты голосования (10 час. 18 мин. 11 сек.)

За	155 чел.	91,2%
Против	0 чел.	0,0%
Воздержалось	0 чел.	0,0%
Голосовало	155 чел.	
Не голосовало	15 чел.	
Решение:	принято	

Решение принято.

Уважаемые коллеги, сегодня на заседании Совета Федерации присутствуют студенты факультета истории, мировой политики и социологии Тамбовского государственного университета имени Державина. Давайте их поприветствуем и пожелаем успехов в учебе. *(Аплодисменты.)*

Коллеги, на ваших столах находится книга "Белые каски: пособия террористов и источники дезинформации". Авторы книги – Григорьев Максим Сергеевич, директор Фонда исследования проблем демократии, член Общественной палаты Российской Федерации, и Майзель Сергей Гершевич, член Общественной палаты Свердловской

области. Они собрали многочисленные факты, которые подтверждают деструктивную сущность скандально известной своей провокационной деятельностью организации, демонстрируют связь ее членов с международными террористами. Ознакомьтесь (но не на заседании, конечно) с материалами. Они представляют большой интерес. И, конечно же, просьба использовать эти материалы в вашей работе.

Переходим к выступлениям членов Совета Федерации по актуальным социально-экономическим, политическим и иным вопросам. Желающих выступить прошу записаться.

Первой выступает Ольга Федоровна Ковитиди. Пожалуйста, Вам слово.

О.Ф. Ковитиди, член Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Республики Крым.

Спасибо.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Главным событием региональной недели стали во исполнение Вашего поручения, Валентина Ивановна, открытое обсуждение и разъяснение положений о внесении изменений в Конституцию.

В обсуждении приняли участие представители всех муниципальных образований Республики Крым, руководители правоохранительных органов, представители судебной власти, общественности, учебных заведений, экспертного сообщества.

Огромная благодарность Комитету по конституционному законодательству и государственному строительству за методические разъяснения, помощь в организации этого обсуждения.

Были встречи с коллективами средств массовой информации.

Поручение Ваше исполнено, Валентина Ивановна. Решение заседания передано в профильный комитет. Спасибо.

Председательствующий. Благодарю Вас, Ольга Федоровна.

Алексей Петрович Майоров, пожалуйста.

А.П. Майоров, председатель Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Калмыкия.

Спасибо.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Хотел бы проинформировать Вас и палату о ходе выполнения поручения по анализу созданных условий исполнения Доктрины продовольственной безопасности в части запрета обращения ГМО-продукции.

5 февраля члены нашего комитета вместе с полпредом правительства Яцыным Андреем Владимировичем посетили подведомственный Россельхознадзору испытательный центр ФГБУ "ВГНКИ", который определяет наличие ГМО в

сельскохозяйственной продукции, а также в лекарственной продукции.

Выполняя это поручение, мы вместе с Федеральной службой по аккредитации составили перечень всех существующих лабораторий различной подчиненности, которые могут выполнять соответствующие исследования, и разместили его, включая контактные данные, на странице нашего комитета в сети Интернет. Всего таких организаций 105: 84 подчинены Роспотребнадзору, 17 – подчинены Россельхознадзору, четыре независимые.

Я бы просил уважаемых коллег-сенаторов завершить посещение этих лабораторий в рамках исполнения протокольного поручения палаты до 1 марта и направить соответствующую информацию в наш комитет.

Работа уже начата, и коллеги Журавлёв, Кондратенко, Бекетов, Тимченко (извините, если кого-то я не назвал) уже направили нам такую информацию.

Лаборатория, которую мы посетили, является образцовой по оснащённости современным оборудованием и способности эффективно выявлять ГМО-продукцию, причем ее результаты признаются даже за рубежом. Мы понимаем, что другие лаборатории (особенно в регионах) могут быть не так оснащены, поэтому хотели бы собрать полную информацию.

Также мы провели на базе института совещание, в ходе которого выяснилось, что необходимо принятие ряда нормативных актов. Прежде всего необходимо наделить Россельхознадзор полномочием по контролю посевов на наличие ГМО на территории Российской Федерации; обеспечить разработку и принятие методик по выявлению ГМО-продукции, что, к сожалению, очень затянулось (уже пять лет, как это не могут сделать); ввести статистический учет ГМО-продукции, ввозимой на территорию Российской Федерации, и систему ее прослеживаемости.

Вы были правы, уважаемая Валентина Ивановна, в своей оценке недостаточности тех мер, которые должны обеспечить безусловное исполнение требований законодательства и доктрины, поэтому комитет в активном режиме формирует необходимые предложения. Мы планируем провести заседание Совета по вопросам агропромышленного комплекса и природопользования под председательством Николая Васильевича Фёдорова, на котором все эти вопросы рассмотреть. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо за информацию.

Алексей Петрович, прошу Вас еще раз, членов комитета держать этот вопрос на постоянном контроле. Лабораторию посмотрели передовую.

Коллеги-сенаторы, прошу вас в рамках региональной недели обязательно сходить в такие лаборатории, посмотреть, как они работают, как они оснащены, а главное – какой результат. Это первое.

Второе – нужна координация этой работы. Вот Вы сказали, что 17 лабораторий Россельхознадзора принадлежит, сколько-то – Роспотребнадзору, есть независимые. Как бы у нас, как у семи нянек, дитя не было без глаза. Значит, надо понять, кто эту работу координирует. Нет методики проверки. А как можно проверять, если нет еще методики, нормативных актов? Значит, надо, конечно же, в контакте с правительством ускорить принятие этих документов, и главное – эта работа должна вестись на системной основе. Здесь не может быть ручного управления. Надо понять, кто ее координирует, как идут проверки, как часто (на входе, на выходе, на посевах). То есть я прошу вас погрузиться полностью в эту тему.

Николай Васильевич, прошу Вас, как куратора, также взять это на контроль и через какое-то время уже отчитаться с пониманием того, что реально сделано, что реально делается и нет ли лазеек (при том, что у нас есть Доктрина продовольственной безопасности, где четко все прописано, у нас есть закон о запрете продукции с ГМО), все ли мы делаем для того, чтобы не оставить лазеек и возможностей для поставок все-таки в Российскую Федерацию продукции с ГМО.

Прошу системную работу организовать, определить кого-то из членов комитета, заместителей, который бы персонально отвечал за эту работу, и с определенной периодичностью отчитываться перед Советом Федерации о том, как ведется эта работа. Договорились.

Олег Владимирович Цепкин, пожалуйста.

О.В. Цепкин, член Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Челябинской области.

Спасибо.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Согласно национальному проекту "Экология" планируется увеличить долю твердых коммунальных отходов, поступающих на обработку, с 12 процентов в прошедшем, 2019 году до 60 процентов к 2024 году. Достижение указанной цели во многом зависит от введения в эксплуатацию новых производственных линий по обработке отходов, что требует значительных финансовых затрат. Президент России неоднократно отмечал, что количество предприятий по переработке должно быть значительно увеличено.

Согласно паспорту национального проекта основная задача по финансированию рассматриваемого вопроса в первую очередь ложится на внебюджетные источники, в том числе на операторов. Как известно, деятельность ведется в рамках утвержденных тарифов по твердым коммунальным отходам. При этом, с одной стороны, при расчете тарифов транспортные расходы не регулируются и принимаются по факту (а это крупнейшая статья расходов), что напрямую влияет на рост тарифов в целом. А с другой стороны, согласно методике при

экономическом обосновании затрат исключаются доходы операторов от реализации вторичного сырья в результате сортировки, в то время как указанные доходы являются основным источником для приобретения мусоросортировочного оборудования. Существующая методика расчета тарифов по ТКО не вполне мотивирует операторов на эффективное ведение бизнеса в этой сфере, при этом зачастую допускает рост тарифов и, как следствие, социальную напряженность в регионе. Методика тарифообразования по ТКО – это федеральные полномочия. И такая ситуация присутствует во многих субъектах Российской Федерации.

Работа с твердыми коммунальными отходами – это, без сомнения, новая отрасль нашей, российской экономики, и очевидно, что требуется оперативное и гибкое регулирование этой деятельности.

Уважаемая Валентина Ивановна, я предлагаю поручить профильному комитету совместно с соответствующими органами власти проработать данный вопрос и подготовить предложения. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо.

Олег Владимирович очень правильную тему поднял. Это, конечно, ответственность органов исполнительной власти, но мы знаем, как остро эта тема стоит в регионах, и мы не можем стоять в стороне. Опять-таки не чувствуется системная работа.

Мы должны понимать, сколько мусоросортировочного оборудования должно быть произведено в стране, кто его будет производить. Ну, если уж мы будем за рубежом закупать мусоросортировочное оборудование, совсем будет стыдно.

Значит, Минпромторг, очевидно, должен собрать заявки, дать задание промышленности. Промышленность должна организовать производство такого мусоросортировочного оборудования. Необходимо понять, кто это может делать, какие мощности у нас есть, и потребовать от соответствующих органов исполнительной власти представить такую информацию. Это коммерческая, вообще, история. И малый, и средний бизнес должен быть заинтересован участвовать в этой программе. Рассчитывать на какие-то федеральные специальные деньги, мне кажется, было бы неправильно, потому что есть федеральные операторы, есть региональные операторы, население платит деньги (немалые платит). Надо ввести контроль за этими финансовыми потоками и обязать их, чтобы они организовали системно эту работу.

Поэтому давайте мы комитету по природопользованию, поскольку это Минприроды, и Комитету по экономической политике поручим совместно направить запросы, запросить информацию, как организуется работа в целом.

У нас даже есть федеральная структура. Я не знаю, как это называется – публичная компания, федеральный оператор... Ну, не важно, как называется, но хочется понять, что они делают, чем

они занимаются. Уже пора отчет держать. Меняют руководителя – один, второй, третий, а толку-то?

Поэтому давайте двум комитетам дадим срок два месяца для отработки и доклада предложений. Если надо, даже внести проект соответствующего постановления на пленарное заседание.

Коллеги Майоров и Кутепов, договорились, да? Займитесь. Принимается.

Ирина Валерьевна Рукавишникова, пожалуй-ста.

И.В. Рукавишникова, член Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Ростовской области.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Я хочу проинформировать о ходе работы над новым Кодексом об административных правонарушениях.

Сегодня уже имеется исходный текст, подготовленный межведомственной рабочей группой и опубликованный для обсуждения. Комитет по конституционному законодательству на протяжении года ведет последовательную работу по продвижению предложений субъектов Российской Федерации. 6 февраля под руководством Андрея Александровича Клишаса состоялось очередное совещание с участием представителей заинтересованных государственных органов и субъектов Российской Федерации. Участники отметили ряд позитивных нововведений – в частности, уменьшение количества статей, четкое определение повторности правонарушений, введение гибких правил применения штрафов.

Очень важный вопрос – разграничение компетенции в деликтной сфере между Российской Федерацией и субъектами – также учтен. Разработчики предложили взвешенный подход, но его реализация, как выясняется, требует серьезной ревизии и корректировки других федеральных законов. Важно, чтобы эта работа шла параллельно.

К сожалению, ряд принципиальных моментов, о которых регионы просят, пока не учтен. Так, в связи с низкой эффективностью соглашений между государственными органами субъектов и территориальными управлениями МВД России (напомню, что из 85 субъектов только 28 состоят в таких договорных отношениях) было предложено дополнить кодекс составами в сфере охраны общественного порядка, которые доставляют наибольший дискомфорт гражданам и должны пресекаться органами полиции, например, торговля в неустановленных местах, нарушение тишины и покоя ночью, нарушение правил охраны жизни людей на водных объектах и другие. Пока эти предложения учтены только частично.

Чрезвычайно важным вопросом является введение в кодекс норм, устанавливающих ответственность за нарушение правил благоустройства – парковку и мойку автомобилей на газонах, на детских площадках, выброс мусора в неустанов-

ленных местах, складирование строительных материалов вне территории стройки и так далее. Кстати, первоначальная концепция кодекса предусматривала именно такой подход. Пока он не нашел отражения в тексте.

Кроме того, учитывая регулярные предложения субъектов Российской Федерации об ограничении оборота вейпов, а также недавнее обращение Совета Федерации к правительству о приостановлении оптовой и розничной торговли аналогами снюсов, предлагается также закрепить эти нормы в будущем кодексе.

Все полученные от регионов предложения в виде таблицы поправок сегодня будут разосланы всем сенаторам. Уважаемые коллеги, до 17 февраля есть время для внесения дополнений.

Уважаемая Валентина Ивановна, прошу Вас рассмотреть возможность и дать поручение комитету по конституционному законодательству обобщить замечания и предложения от регионов и сенаторов и направить их в межведомственную рабочую группу при Правительстве Российской Федерации, а также совместно с комитетом по федеративному устройству обеспечить мониторинг учета интересов субъектов Российской Федерации на всех стадиях рассмотрения будущего законопроекта. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Ирина Валерьевна.

Коллеги, не возражаете дать такое поручение? Нет. Принимается. Спасибо.

Сергей Иванович Кисляк, пожалуйста.

С.И. Кисляк, первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по международным делам, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Республики Мордовия.

Большое спасибо, Валентина Ивановна.

Я хотел бы кратко доложить о недавней сессии ПАСЕ и участии российской делегации, в составе которой было восемь членов Совета Федерации.

Во-первых, делегация выступала единым фронтом, креативно, наступательно, доброжелательно и очень серьезно. Как и ожидалось, наши противники приложили усилия, для того чтобы вновь лишить Российскую Федерацию возможности работать в организации нормально, лишив ее права голосования и других привилегий, которые имеют все члены организации. И если это было предсказуемо и вполне понятно, то аргументы, которые для этого выдвигались, были просто зашкаливающими.

В качестве одного из примеров приведу следующий: причина, по которой наши противники требовали нас лишить полномочий, – это предложение о внесении поправок в нашу Конституцию, которые якобы среди прочего направлены на то, чтобы поставить российские законы выше обязательств в сфере прав человека и тем самым выше обязательств, которые принимались в рамках документов ПАСЕ. Но это настолько надуманный аргумент, как и многие другие, что он не вызвал

поддержки у большинства. И, надо сказать, наши полномочия были подтверждены, подтверждены уверенно, большинством, что в принципе говорит о том, что настроение в отношении создания нормальных условий для нашей работы в организации развивается в правильном направлении.

Естественно, наши противники не оставляют попыток вставлять нам палки в колеса. Это вылилось даже в попытку не допустить избрания руководителя нашей делегации Петра Олеговича Толстого вице-спикером ПАСЕ, что тоже потом было преодолено, но является показателем того, что это продолжает, как хвост из прошлого, присутствовать в работе организации. Но, несмотря на все это, мы для себя избрали линию работы по серьезным вопросам, которые стоят в повестке дня. Члены нашей делегации активно участвовали в дискуссии практически по всем существенным вопросам. Непростая была дискуссия по целому ряду вопросов, которые унаследованы из прошлого, которая формировалась в наше отсутствие и зачастую носит антироссийский характер. Несколько докладов, скажем, по правам журналистов, по так называемому взлому демократии с помощью электронных средств имели явно выраженный антироссийский характер, и мы, естественно, голосовали против.

Важным было также принятие довольно серьезного документа о новой процедуре в организации, которая может применяться к нарушителям обязательств в рамках ПАСЕ... (*Микрофон отключен.*)

Председательствующий. Продлите время.

Пожалуйста.

С.И. Кисляк. Я постараюсь кратко. Спасибо большое.

Эта процедура разрабатывалась с нашим участием (однако только в заключительной стадии этих переговоров), но надо сказать, что она получилась с небольшими перекосами, которые не позволяли нам голосовать за нее, и мы, большинство членов делегации, поддержали и сделали специальное заявление в части того, какой мы видим дальнейшую работу организации в этой сфере.

Из конструктивного я хотел бы особо подчеркнуть работу, которую проводила делегация, по обеспечению поддержки российского проекта декларации ПАСЕ об осуждении попыток пересмотра итогов Второй мировой войны. Мы призываем в этом документе поддержать глобальную инициативу о признании победы над нацизмом во Второй мировой войне и памятников борцам с нацизмом во всех странах Всемирным мемориалом наследия человечества.

Надо сказать, что уже даже на этой сессии мы получили довольно серьезную поддержку со стороны 76 депутатов из различных стран, из 17 стран. Этот документ уже опубликован на сайтах ПАСЕ как наш проект декларации. Мы продолжаем работу над расширением его поддержки. Я надеюсь, что к юбилею, к маю, она будет еще серьез-

нее. И это во многом мобилизовало наши контакты с нашими коллегами по вопросам предотвращения искажения истории.

Кроме того, члены нашей делегации участвовали в работе различных комиссий, в том числе по подготовке новых докладов, в которой наши сенаторы являются основными лидерами. Впервые под нашим председательством были проведены даже специальные слушания по обеспечению работы журналистов в странах ПАСЕ, которые организовал и проводил сенатор Башкин. Слушания оказались на удивление успешными, объективными, интересными, и это хороший показатель того, как надо работать в организации. Именно с этим туда мы и пришли, и будем продолжать это делать.

Единственное, чем хотелось бы поделиться с коллегами, – что следует ожидать продолжения антироссийских "наездов", потому что наши противники, к сожалению, видят в этом форуме для себя скорее площадку для антироссийской риторики, нежели форум для работы по серьезным вопросам повестки дня. Даже было заметно, что появлялись они в зале во время дискуссии по большей части тогда, когда обсуждались их же собственные предложения, направленные против России, и куда меньше был их вклад (если вообще какой-то был) в обсуждение серьезных вопросов повестки дня организации. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Сергей Иванович, за информацию. Хочу поблагодарить Вас и членов делегации в ПАСЕ от Совета Федерации за очень содержательную и активную работу, за принципиальное отстаивание интересов России. И просьба в таком же духе продолжать дальше. Мы должны вносить содержательный и интеллектуальный вклад в работу ПАСЕ, а это русофобское меньшинство становится все меньше и меньше. Все-таки абсолютно уверена, что возобладает здравый смысл. Он уже себя проявил, в том числе и на этой сессии, когда абсолютное большинство поддержало в полном объеме полномочия делегации Российской Федерации в ПАСЕ. Спасибо.

Коллеги, все желающие выступили. Продолжаем нашу работу.

Ольга Федоровна Ковитиди докладывает третий вопрос – о Федеральном законе "О ратификации Протокола между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о статусе и условиях пребывания объединенной российской военной базы на территории Киргизской Республики от 20 сентября 2012 года". Пожалуйста.

В нашем заседании участвует Николай Александрович Панков, статс-секретарь – заместитель Министра обороны Российской Федерации.

Приветствуем Вас, Николай Александрович.

Пожалуйста, Ольга Федоровна.

О.Ф. Ковитиди. Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Федеральным законом предусматривается ратификация Протокола, кото-

рый был подписан 28 марта 2019 года в городе Бишкеке.

Протоколом вносятся дополнения и изменения в Соглашение от 2012 года, в соответствии с которыми вводятся новые термины, новые правовые понятия, такие как "беспилотная авиационная система" и "беспилотный летательный аппарат".

Увеличивается площадь арендованных Российской Федерацией земельных участков, и, как следствие, возрастает, естественно, арендная плата.

Следует отметить, что Соглашением определяются организация полетов воздушных судов Российской Федерации, условия применения беспилотной авиационной системы, а также порядок допуска граждан Киргизской Республики на территорию военной базы.

Стороны одновременно приступили к ратификации Протокола. Ратификация Протокола отвечает интересам Российской Федерации.

Комитет по обороне и безопасности просит поддержать федеральный закон.

Председательствующий. Спасибо, Ольга Федоровна.

Коллеги, вопросы к докладчику, к представителю Министерства обороны? Желющие выступить? Нет.

Прошу подготовиться к голосованию за одобрение Федерального закона "О ратификации Протокола между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о статусе и условиях пребывания объединенной российской военной базы на территории Киргизской Республики от 20 сентября 2012 года". Прошу голосовать. Идет голосование.

Результаты голосования (10 час. 40 мин. 56 сек.)

За	155 чел.	91,2%
Против.....	0 чел.	0,0%
Воздержалось.....	0 чел.	0,0%
Голосовало	155 чел.	
Не голосовало	15 чел.	
Решение:.....	принято	

Решение принято.

Благодарю Вас.

Николай Александрович, спасибо за участие.

Четвертый вопрос – о Федеральном законе "О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Таджикистан о строительстве и материально-техническом оснащении общеобразовательных учреждений в городах Душанбе, Куляб, Худжанд, Бохтар и Турсунзаде, осуществляющих обучение на русском языке" – Фарит Мубаракшевич Мухаметшин докладывает.

В заседании участвует Павел Станиславович Зенькович, официальный представитель правительства, первый заместитель Министра просвещения Российской Федерации.

Пожалуйста.

Ф.М. Мухаметшин, заместитель председателя Комитета Совета Федерации по международным

делам, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Самарской области.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Комитет рассмотрел представленный федеральный закон, который предусматривает строительство и ввод в эксплуатацию пяти общеобразовательных школ в Таджикистане – в городах Душанбе, Куляб, Худжанд, Бохтар и Турсунзаде – с обучением на русском языке. Соглашение было подписано в Москве 17 апреля 2019 года.

Финансирование подготовительных и монтажно-строительных работ, оснащение школ средствами обучения, медицинскими изделиями и иным оборудованием осуществляются за счет средств российского федерального бюджета с привлечением Евразийского фонда стабилизации и развития. Таджикистанская Сторона финансирует создание и строительство объектов наружных коммуникаций и подключение школ к этим коммуникациям. После завершения строительства все эти школы передаются на баланс Таджикистана.

Считаем, что ратификация Соглашения послужит укреплению позиций русского языка и образования на русском языке в Таджикистане. По сути, это является важной гуманитарной акцией, такого масштабного проекта еще не было в странах Содружества.

Федеральный закон соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также иным международным договорам Российской Федерации.

Комитеты-соисполнители – Комитет по науке, образованию и культуре и Комитет по бюджету и финансовым рынкам – ратификацию Соглашения поддерживают.

Комитет предлагает Совету Федерации одобрить данный федеральный закон.

Уважаемая Валентина Ивановна! Вместе с тем в ходе обсуждения члены комитета обратили внимание на то, что предложенное к ратификации Соглашение хоть и носит во многом технический характер, нуждается в том, чтобы были закреплены отдельным соглашением вопросы содержательного наполнения процесса обучения в соответствии с российскими образовательными стандартами.

В пояснительной записке правительства к данному федеральному закону отмечено, что после ввода школ в эксплуатацию преподавание в них будет осуществляться в соответствии с российскими образовательными стандартами.

Мы понимаем, это высказано как пожелание. А в данном законе говорится об обучении только на русском языке. При этом Таджикистанская Сторона настаивает при организации учебы в наших школах, то есть в российских школах, на применении только своих образовательных стандартов.

24 февраля в Москве состоятся переговоры между министрами иностранных дел России и Таджикистана, в ходе которых и будет обсуждаться вопрос о заключении второго межправсоглашения

об утверждении условий функционирования в Таджикистане общеобразовательных школ в пяти городах, осуществляющих обучение на русском языке.

Важно вспомнить, что изначально между президентами двух стран речь шла о полноценных общеобразовательных учреждениях, обеспечивающих высококачественное образование на русском языке именно на основе российских стандартов.

Члены комитета выразили в этой связи свою озабоченность, отметив, что считают важным обратить внимание представителей МИДа, Министерства просвещения на то, чтобы не было выхолащивания статей Соглашения, касающихся интересов России. В то же время комитет выражает готовность провести обсуждение с участием всех заинтересованных ведомств всего комплекса вопросов, связанных с обеспечением учебного процесса в российских школах. Это подготовка учителей, обеспечение учебниками, условий проживания и многие-многие другие вопросы.

Спасибо за внимание. Доклад окончен.

Председательствующий. Спасибо, Фарит Мубаракшевич.

Пользуясь присутствием Павла Станиславовича Зеньковича... Мы просим Вас уже сейчас готовиться в рамках проекта к следующему учебному году. Таджикистанская Сторона просит, Вы знаете, увеличить количество учителей. Надо проработать вопросы компенсации за наем жилья и многие другие.

И второе. Нужно вместе с Министерством иностранных дел проявлять больше энергии по подписанию межправительственного соглашения. Этот проект уже вышел за рамки эксперимента и требует юридического обоснования, юридической поддержки в виде межправсоглашения. Просили бы Вас, Павел Станиславович, более энергично этим позаниматься, с тем чтобы новый учебный год для наших учителей, которые будут там работать, уже был в полном объеме отработан.

Прошу Николая Андреевича Журавлёва (у него есть такое личное поручение), естественно, Косачёва, Гумерову во взаимодействии с Министерством просвещения довести эту работу до конца.

Спасибо.

Коллеги, вопросов и замечаний нет.

Прошу подготовиться к голосованию за одобрение Федерального закона "О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Таджикистан о строительстве и материально-техническом оснащении общеобразовательных учреждений в городах Душанбе, Куляб, Худжанд, Бохтар и Турсунзаде, осуществляющих обучение на русском языке". Прошу голосовать. Идет голосование.

Результаты голосования (10 час. 46 мин. 32 сек.)

За 158 чел. 92,9%
Против 0 чел. 0,0%
Воздержалось 0 чел. 0,0%
Голосовало 158 чел.
Не голосовало 12 чел.
Решение: принято

Решение принято.

Спасибо большое. Присаживайтесь.

Пятый вопрос – о Федеральном законе "О внесении изменений в статьи 150 и 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации" – докладывает Елена Владимировна Афанасьева.

В нашем заседании участвует Игорь Николаевич Зубов, статс-секретарь – заместитель Министра внутренних дел Российской Федерации.

Игорь Николаевич, приветствуем Вас.

Пожалуйста.

Е.В. Афанасьева, член Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Оренбургской области.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Федеральный закон направлен на повышение эффективности противодействия преступлениям, которые связаны с незаконными изготовлением и оборотом порнографических материалов или предметов.

Федеральным законом предлагается исключить квалифицированные составы данного деяния из перечня дел, производство по которым осуществляется в форме дознания, и отнести их к подсудности следователей органов внутренних дел Российской Федерации. Таким образом, вводится обязательность производства предварительного следствия по уголовным делам, которые связаны с незаконными изготовлением и оборотом порнографических материалов или предметов, в случае совершения деяния группой лиц по предварительному сговору или организованной группой либо посредством сети Интернет, либо с извлечением дохода в крупном размере.

Комитет Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству предлагает Совету Федерации одобрить данный федеральный закон.

Председательствующий. Спасибо большое, Елена Владимировна.

Коллеги, вопросы? Замечания? Нет.

Прошу подготовиться к голосованию за одобрение Федерального закона "О внесении изменений в статьи 150 и 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации". Прошу голосовать. Идет голосование.

Результаты голосования (10 час. 48 мин. 06 сек.)

За 159 чел. 93,5%
Против 0 чел. 0,0%
Воздержалось 0 чел. 0,0%
Голосовало 159 чел.
Не голосовало 11 чел.
Решение: принято

Решение принято.

Шестой вопрос – о Федеральном законе "О внесении изменений в статьи 8² и 8³ Федерального закона "О государственном оборонном заказе" – докладывает Сергей Александрович Мартинов.

Пожалуйста, Вам слово.

В нашем заседании участвует Татьяна Викторовна Шевцова, заместитель Министра обороны Российской Федерации, официальный представитель правительства.

Татьяна Викторовна, приветствуем Вас.

С.А. Мартынов, первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Марий Эл.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Рассматриваемый федеральный закон направлен на установление единых подходов к распоряжению денежными средствами, находящимися на отдельных счетах в уполномоченных банках, в целях обеспечения эффективного расходования бюджетных средств, выделенных на выполнение государственного оборонного заказа.

Федеральным законом возложена обязанность на уполномоченные банки осуществлять зачисление процентов за пользование денежными средствами по договору о поддержании неснижаемого остатка, находящимися на отдельном счете, открытом головному исполнителю либо исполнителю государственного оборонного заказа, только на этот счет. А также дополнен перечень информации, передаваемой уполномоченным банком в единую информационную систему оборонного заказа, информацией об открытых отдельных счетах, что позволит государственному заказчику своевременно получать данные об установлении дополнительных условий по использованию денежных средств, находящихся на отдельном счете.

Комитет по обороне и безопасности рекомендует Совету Федерации одобрить данный федеральный закон. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Сергей Александрович.

Комитеты по бюджету, по обороне посмотрели, вы поддерживаете, замечаний нет?

С.А. Мартынов. Да.

Председательствующий. То, что наводится такой жесткий порядок по оборонному заказу в части эффективного использования государственных средств, можно только приветствовать и благодарить Министерство обороны и Вас, Татьяна Викторовна.

Коллеги, есть ли вопросы, замечания? Нет.

Прошу подготовиться к голосованию за одобрение Федерального закона "О внесении изменений в статьи 8² и 8³ Федерального закона "О государственном оборонном заказе". Прошу голосовать. Идет голосование.

Сергей Александрович, спасибо Вам.

Результаты голосования (10 час. 50 мин. 09 сек.)

За 159 чел. 93,5%
Против 0 чел. 0,0%
Воздержалось 0 чел. 0,0%
Голосовало 159 чел.
Не голосовало 11 чел.
Решение: принято

Решение принято.

Десятый вопрос... Десятый можем тоже рассмотреть.

Александр Давыдович Башкин, спуститесь, пожалуйста.

У нас еще есть время до "правительственного часа". Десятый вопрос – о Федеральном законе "О внесении изменений в статью 15.39 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях".

И прошу подготовиться Безденежных (десятый вопрос).

Пожалуйста, Александр Давыдович Башкин.

А.Д. Башкин, заместитель председателя Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Астраханской области.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Рассматриваемый федеральный закон направлен на обеспечение реализации положений федерального закона, предусматривающего возможность не прекращать право банка обслуживать хозяйствующие субъекты и государственные унитарные предприятия, которые ответственны за работу в области обороны и безопасности государства, а также общества, находящиеся под их прямым или косвенным контролем, в случае если Банком России проводятся меры по финансовому оздоровлению банка.

Вступление в силу данного закона потребовало внесения изменений в Кодекс об административных правонарушениях в связи с тем, что лица, которые продолжают обслуживаться в банках, и сами банки, которые продолжают осуществлять действия по открытию счетов и покрытию аккредитивов, подпадают под действие Кодекса об административных правонарушениях и подвергаются административным санкциям в виде административного штрафа. В связи с этим законом вносятся изменения в части 1 и 2 статьи 15.39, согласно которым в вышеуказанных случаях банки и хозяйствующие субъекты освобождаются от административной ответственности.

Прошу поддержать закон.

Председательствующий. Спасибо, Александр Давыдович.

Коллеги, есть ли у кого-либо замечания, вопросы, выступления? Нет.

Прошу подготовиться к голосованию за одобрение Федерального закона "О внесении изменений в статью 15.39 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях". Прошу голосовать. Идет голосование.

Результаты голосования (10 час. 52 мин. 13 сек.)

За 160 чел. 94,1%
Против 0 чел. 0,0%
Воздержалось 0 чел. 0,0%
Голосовало 160 чел.
Не голосовало 10 чел.
Решение: принято

Решение принято.

Благодарю Вас.

Десятый вопрос – о Федеральном законе "О внесении изменения в статью 5 Федерального закона "О ветеранах" – докладывает Сергей Вячеславович Безденежных. Пожалуйста.

С.В. Безденежных, член Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Хабаровского края.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Проект данного федерального закона внесен группой депутатов Государственной Думы.

Федеральный закон вносит изменение, которое устанавливает статус "ветеран военной службы" для граждан, проживающих на территории Республики Крым на момент вхождения в состав Российской Федерации и имеющих общую продолжительность военной службы 20 лет и более, то есть проходивших военную службу в Вооруженных Силах СССР, Украины или Российской Федерации и награжденных государственными наградами или ведомственными знаками отличия СССР или Российской Федерации.

Комитет Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам – соисполнитель по закону – предлагает его одобрить.

Правительством Российской Федерации федеральный закон поддерживается.

Прошу одобрить представленный федеральный закон. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Сергей Вячеславович.

Коллеги, может быть, есть вопросы, желающие выступить? Нет.

Прошу подготовиться к голосованию за одобрение Федерального закона "О внесении изменения в статью 5 Федерального закона "О ветеранах". Прошу голосовать. Идет голосование.

Результаты голосования (10 час. 53 мин. 35 сек.)

За 158 чел. 92,9%
Против 0 чел. 0,0%
Воздержалось 0 чел. 0,0%
Голосовало 158 чел.
Не голосовало 12 чел.
Решение: принято

Решение принято.

Ахмат Анзорович Салпагаров хочет доложить нам одиннадцатый вопрос – о Федеральном законе "О внесении изменения в статью 35 Закона Российской Федерации "О таможенном тарифе". И на этом рассмотрение законов завершим.

Пожалуйста.

А.А. Салпагаров, член Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Карачаево-Черкесской Республики.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Проект закона внесен правительством. Закон направлен на уточнение порядка реализации пилотного проекта о налоговой системе, которым введен налог на дополнительный доход, взимаемый при добыче углеводородного сырья на

ограниченных участках недр, перечень которых определен Налоговым кодексом Российской Федерации. При этом была отменена вывозная таможенная пошлина на нефть сырую, добытую в месторождениях нефти непосредственно недропользователем.

В связи с тем что часть месторождений разрабатывается на условиях совместной разработки участков недр и непосредственно вывоз с этих участков недр осуществляется третьими лицами, рассматриваемым законом предлагается также освободить третьих лиц от уплаты вывозной таможенной пошлины при подтверждении, что вывозимая нефть добыта организациями-недропользователями на участках, подпадающих под налог на дополнительный доход, и в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Изменение вступает в силу с 1 мая 2019 года. Закон имеет обратную силу.

Выпадающих доходов бюджета не будет, так как эти суммы не планировались в качестве доходов бюджета.

Комитет по бюджету предлагает одобрить закон.

Председательствующий. Спасибо, Ахмат Анзорович.

Коллеги, вопросы? Замечания? Желающие выступить? Нет.

Прошу подготовиться к голосованию за одобрение Федерального закона "О внесении изменения в статью 35 Закона Российской Федерации "О таможенном тарифе". Прошу голосовать. Идет голосование.

Результаты голосования (10 час. 55 мин. 16 сек.)

За 151 чел. 88,8%
Против 3 чел. 1,8%
Воздержалось 0 чел. 0,0%
Голосовало 154 чел.
Не голосовало 16 чел.
Решение: принято

Решение принято.

Коллеги, переходим к рассмотрению седьмого вопроса – выступление генерального директора – председателя правления открытого акционерного общества "Российские железные дороги" Олега Валентиновича Белозёрова в рамках Дня открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на тему "Повышение транспортной доступности и развитие железнодорожной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации в рамках реализации долгосрочной программы развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года".

Сегодня в Совете Федерации проходит День открытого акционерного общества "Российские железные дороги". Давайте, коллеги, поприветствуем представительную делегацию "Российских железных дорог", присутствующую в Зале заседаний, во главе с Олегом Владимировичем Белозёровым.

Коллеги, предлагается следующий порядок: выступление председателя правления открытого акционерного общества "Российские железные дороги" Олега Валентиновича Белозёрова (предо-

ставить ему возможность выступить в пределах 20 минут), далее – ответы на вопросы сенаторов, выступления, обмен мнениями. Нет возражений? Нет. Принимается.

Слово предоставляется генеральному директору – председателю правления открытого акционерного общества "Российские железные дороги" Олегу Валентиновичу Белозёрову.

Олег Валентинович, еще раз Вас приветствуем. Предоставляем Вам слово. Пожалуйста.

О.В. Белозёров. Спасибо большое.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые члены Совета Федерации! Для меня большая честь докладывать с этой высокой трибуны о результатах работы и планах развития "Российских железных дорог".

Мы искренне признательны вам за то, что сформировалась и закрепились хорошая традиция наших регулярных встреч. И начать свое выступление хочу со слов благодарности всем присутствующим в зале за плодотворную совместную работу.

Сегодня вся деятельность "Российских железных дорог" сконцентрирована на выполнении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и создании условий для реализации национальных проектов в соответствии с Указом Президента Российской Федерации "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года".

"Российские железные дороги" закончили 2019 год с достойными, а в ряде случаев уникальными результатами. Позвольте коротко остановиться на ключевых результатах.

Наиболее важные и существенные показатели достигнуты в пассажирском комплексе. Перевезено почти 1 200 миллионов пассажиров. Это самый высокий результат за последние 11 лет. Обеспечена устойчивая положительная динамика как в дальнейшем, так и в пригородном сообщении.

Холдинг принял решение с января текущего года предоставить инвалидам и ветеранам Великой Отечественной войны бессрочное право бесплатного и безлимитного проезда с сопровождающим во всех поездах дальнего следования по Российской Федерации.

Председательствующий. Коллеги, давайте поаплодируем, поблагодарим за это решение в отношении наших дорогих ветеранов. (*Аплодисменты.*) Спасибо вам.

О.В. Белозёров. Спасибо большое.

В грузовом сообщении перевезен рекордный объем угля в направлении Дальнего Востока – почти 100 млн тонн. Самую высокую динамику показал контейнерный сегмент перевозок – почти 13 процентов прироста. И мы впервые преодолели важный психологический рубеж и перевезли более 5 миллионов контейнеров. Компания заработала прибыль в размере 53 млрд рублей. Этот показатель связан с постоянной работой по повышению эффективности и ростом производительности тру-

да. Мы каждый год снижаем наши затраты и в прошлом году снизили их на 30 млрд рублей.

По оценке Международного энергетического агентства, РЖД – лучшая в мире железнодорожная компания по энергоэффективности грузовых перевозок. Мы – экологически чистая, "зеленая" компания и будем всемерно укреплять этот статус, который становится все более важным для коммерческой деятельности. Только за прошлый год, по независимой оценке, выброс загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников снижен более чем на 3 процента.

Продолжается цифровая трансформация "Российских железных дорог". На "цифровые рельсы" уже переведены многие внутренние процессы компании, а также технологии, регламенты взаимодействия с пассажирами, грузовладельцами, поставщиками, операторами, портовиками, органами власти. Прорывные решения получают в первую очередь там, где мы создали доверительное информационное пространство с применением передовых алгоритмов обработки данных. Это и современные технологии – блокчейн, смарт-контракты, big data, которые еще вчера казались чем-то заоблачным, а сегодня стали неотъемлемыми инструментами нашей повседневной деятельности.

В компании запущены все необходимые механизмы, позволяющие обеспечить прорыв в области квантовых коммуникаций в соответствии с задачами, которые поставил Президент Российской Федерации.

В отношении безопасности мы также вышли на первое место в мире. И не могу не отметить, что следующая компания отличается от нас более чем на 20 процентов. Наш опыт пристально изучают международные эксперты и применяют железнодорожные администрации и компании других государств.

Все, о чем я сейчас доложил, стало во многом возможным благодаря взвешенным и, самое важное, своевременным решениям в сфере законодательного регулирования. Сегодня мы создали, на мой взгляд, хороший, эффективный механизм взаимодействия, в основе которого – выработка согласованных решений на основе обращений и запросов. Благодаря вашему вниманию мы постоянно имеем возможность держать руку на пульсе жизни всей страны. Ежегодно мы получаем более 100 запросов сенаторов, и каждое обращение находится, как я и обещал, на моем личном контроле.

Мы с вами договорились, двигаясь в ногу со временем, широко применять онлайн-взаимодействие, и такой инструмент сегодня создан на специализированном цифровом портале и активно используется. Там представлена и регулярно обновляется информация о работе компании во всех 77 регионах.

Хочу проинформировать о наличии еще одного, по нашей оценке, эффективного механизма взаимодействия на уровне субъектов Федерации – региональных и межрегиональных координацион-

ных советов. Они образованы на всех 16 дорогах с участием руководителей транспортных подразделений исполнительной власти субъектов. От РЖД их возглавляют мои представители – начальники железных дорог, которые имеют необходимые полномочия по оперативному решению вопросов на местах.

Переходя к основной теме нашей встречи, хочу подробно остановиться на работе по повышению транспортной доступности и развитию железнодорожной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации. В докладе постараюсь максимально отразить позицию и работу "Российских железных дорог" по вопросам, которые вы ставите в своих обращениях.

Ключевое направление – развитие пригородного сообщения. Наши решения определяются широким набором разнообразных факторов – пассажиропотоком, степенью износа инфраструктуры и подвижного состава, объемом планируемых расходов и сроками их реализации. Они всегда адресны и носят комплексный характер. Несколько характерных примеров.

На Сахалине новое качество услуги в пригородном сообщении стало возможным благодаря масштабному проекту по модернизации всей инфраструктуры, включая перешивку колеи на российский стандарт 1520. Напомню: в прошлом году Сахалин перешел на нашу, отечественную, российскую ширину колеи. И реализация проекта синхронизирована с началом эксплуатации новых рельсовых автобусов, нового поколения. Модель была разработана и поставлена на производство в кратчайшие сроки – фактически в течение полутора лет. Первые машины начали свою жизнь именно на Сахалине.

В Калининградской области с началом курсирования четырех поездов "Ласточка" произошла фактически перезагрузка пригородного сообщения на основном направлении перевозки – Калининград – Светлогорск. Рост пассажиропотока в прошлом году составил 32 процента, а в период массовых летних отпусков – 49 процентов. В течение этого года найдем согласованное решение по развитию пригородного движения в восточном от Калининграда направлении.

В 2019 году в общей сложности услугами новых пригородных поездов смогли воспользоваться пассажиры 18 субъектов России. Рост пассажиропотоков на этих маршрутах составил более 10 процентов.

В преддверии празднования 45-летия БАМа обновлены все вагоны локомотивной тяги, курсирующие в пределах легендарной магистрали.

Уже в этом году, в первой декаде февраля, на территориях шести субъектов введен в эксплуатацию новый подвижной состав. В текущем году за счет инвестиционной программы ОАО "РЖД" будет поставлено более 200 новых вагонов на пригородных маршрутах, а с учетом "Ласточки" – 325 вагонов в 22 субъектах.

Особое внимание уделяется восстановлению ранее закрытых и открытию новых маршрутов пригородного движения. В 2019 году назначено 63 новых маршрута. Примерами такой работы являются возобновление движения пригородного поезда по маршруту Кисловодск – Железноводск и начало курсирования новых поездов "Ласточка" по маршруту Минеральные Воды – Кисловодск. В течение одного месяца после запуска рост пассажиропотока составил 21 процент. В утвержденных планах на 2020 год предусмотрен запуск 18 новых маршрутов в Новосибирской, Архангельской, Свердловской, Саратовской, Волгоградской областях, в Забайкальском, Краснодарском и Пермском краях.

Вместе с тем в сегменте пригородных перевозок остается проблемным вопрос возмещения потерь в доходах от государственного регулирования тарифов на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении. В настоящее время средства в бюджете Российской Федерации предусмотрены не в полном объеме. Средства заложены – порядка 37 миллиардов. Я напомним, пригородное движение – это функционал субъектов, Российская Федерация помогает в этой части. Но перед нами стоит задача увеличения пригородного сообщения, соответственно, объем компенсаций должен увеличиваться. Дефицит на три года составляет более 25 млрд рублей.

Облик городского пассажирского транспорта большинства крупных агломераций дополняется железнодорожной составляющей, предоставляющей самые современные услуги безбарьерной городской транспортной среды. Несомненно, импульс этому дало развитие Центрального транспортного узла. Не буду останавливаться на этом проекте, поскольку результаты широко известны. В настоящее время по модели городской электрички уже реализованы проекты в 12 городах, а в 14 городах существует реальная потребность в их развитии.

Сегодня мы находимся в активной фазе по проектам в Санкт-Петербурге, Новосибирске, Краснодаре. И хочу подчеркнуть, что каждый проект по-своему уникален. Например, для того чтобы начать говорить о городской электричке в Краснодаре, необходимо было реализовать проект железнодорожного обхода Краснодарского узла с полным выносом грузового движения за пределы города.

Планомерно развиваются новые сервисы, которые пользуются заслуженным спросом. Маршрутная сеть дневных поездов увеличилась на шесть пар новых межрегиональных поездов на пяти направлениях. В расписании текущего года в сегменте поездов с ночным режимом следования запущены поезда еще по шести направлениям. По трем новым направлениям (Петрозаводск – Москва, Пенза – Москва, Москва – Брянск) с декабря 2019 года курсируют новые двухэтажные составы. Эти решения увеличили транспортную доступность для жителей 27 регионов. К 2025 году про-

тяжеленность полигонов курсирования скоростных поездов нового поколения вырастет в 2,5 раза.

Одна из ключевых новаций текущего года – перевод поездов дальнего следования на новые классы обслуживания в соответствии с международной классификацией: бюджет, эконом, комфорт и бизнес. Классы определены по уровню комфортности поездки с четко обозначенными набором услуг и уровнем сервиса.

Последовательно реализуется программа обновления парка пассажирских вагонов дальнего следования, в основе которой закупка инновационного подвижного состава с улучшенными потребительскими свойствами. Долгосрочный контракт до 2025 года предусматривает поставки более 3700 пассажирских вагонов с объемом инвестиций в 237 млрд рублей. Это рекордный контракт для отечественного транспортного машиностроения.

И, Валентина Ивановна, Вы сегодня задавали вопрос абсолютно справедливо. По загрузке наших производственных мощностей 2019 год тоже был уникальным. Инвестиционная программа – 680 миллиардов, загружены все железнодорожные мощности. Это и производство локомотивов, и уникальный результат по производству вагонов – почти 80 тысяч вагонов, в том числе и пассажирских вагонов. При этом программа наращивается ежегодно. В 2019 году приобретено 572 вагона, а в текущем году планируется 610 вагонов.

Детские перевозки находятся в центре постоянного повышенного внимания "Российских железных дорог". Отработана технология перевозки детей в поездах в организованных группах. Ежегодно компания принимает пакет адресных решений по льготным тарифным условиям на детские перевозки. Приведу одну цифру: в период с 2016 по 2019 год на льготных условиях в пассажирских и скорых поездах перевезено 10 миллионов детей, на что компания предоставила льгот почти на 12 млрд рублей.

Несколько слов о развитии вокзальных комплексов. Работа в этой части выстроена по нескольким направлениям. Это, прежде всего, ремонтно-реставрационные работы. География этих работ очень обширна: Усть-Тальменская (Алтайский край), Уяр (Красноярский край), Шуя (Ивановская область), Осташков, Бологое (Тверская область), Ишим, Ялуторовск (Тюменская область), Билимбай (Свердловская область) и другие. И, конечно же, это создание комфортной среды для маломобильных групп граждан посредством модернизации инфраструктуры и развития сервисной сети содействия мобильности. Сегодня эти вопросы решены на 900 вокзалах и остановочных пунктах, а за последние три года объем обслуживания этой категории граждан вырос в 2,5 раза.

Одновременно вместе с регионами ведем системную работу по интеграции вокзальных комплексов в городскую общественную среду. Холдинг "РЖД" реализует комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, который предусматривает беспрецедентный

по масштабам и срокам объем строительных работ в объеме 2,5 трлн рублей на три года.

Особенно актуально развитие Восточного полигона, поскольку произошел стремительный разворот всего основного экспортного грузопотока на Восток. В отношении проектов, включенных в комплексный план, с целью сокращения сроков их реализации компанией подготовлены предложения по внесению изменений в законодательные акты для оптимизации строительных процедур. Вы знаете, что ряд процедур у нас достаточно длительные и занимают несколько лет. Мы просим рассмотреть наше предложение по сокращению сроков, для того чтобы не являться бытовым горлышком, как говорят, для экономики Российской Федерации. Мы надеемся на вашу поддержку.

Современное развитие инфраструктуры и подвижного состава предполагает поиск и внедрение самых инновационных технических решений и технологий. Для решения этой задачи мы предложили субъектам новый инструмент развития – это региональная инновационная площадка, где на практике мы интегрируем промышленный, научный и интеллектуальный потенциал территорий с практическими потребностями российских железных дорог. Такие площадки созданы и функционируют в Санкт-Петербурге, Самаре, Екатеринбурге, Новосибирске и Хабаровске. Ключевая задача, которую мы решаем, – предельно сократить путь от идеи к практическому применению.

Актуальной темой сегодняшнего дня является строительство разноуровневых развязок в местах пересечения автомобильных и железных дорог. Запросы по этому вопросу наиболее часто поступают в мой адрес. Считаю правильным, что в случае строительства путепроводов на дорогах регионального значения вопрос должен решаться посредством предоставления субсидии субъектам Российской Федерации, а источником субсидии должен быть акциз в цене дизельного топлива, которое закупают "Российские железные дороги". Напомню, крупнейшим плательщиком акциза в дорожный фонд в нашей стране являются "Российские железные дороги". Министерство транспорта нас услышало, и такая программа в ноябре прошлого года совместно с правительством, Министерством транспорта разработана.

Все чаще поднимается вопрос о санитарно-защитных зонах объектов железнодорожной инфраструктуры. Коллеги, мы понимаем всю остроту проблемы и считаем, что действительно ее нужно решать, но нужно решать поэтапно. Приведу ряд цифр. Сегодня одно из предлагаемых решений сводится к полной ответственности владельца инфраструктуры, то есть "Российских железных дорог". По предварительной оценке, только на разработку проектов санитарно-защитных зон потребуется более 100 млрд рублей, а если реализовать полностью требования этих проектов, по нашим минимальным оценкам, – это 3 трлн рублей.

Нужно наметить какую-то поэтапность. Мы такую работу ведем в правительстве и здесь тоже просили бы нас услышать.

Требуется решения вопрос строительства пешеходных переходов через железнодорожные пути. При рассмотрении большинства обращений выясняется, что вопрос возникает вследствие высоких темпов развития поселений. Здесь мы совмещаем наши усилия с регионами и тоже готовы участвовать в этой работе.

И все вопросы развития нашли свое отражение в утвержденной в прошлом году долгосрочной программе развития до 2025 года. В ней оцифрованы все целевые показатели.

Если можно, буквально минуту.

Председательствующий. Да-да, пожалуйста.

О.В. Белозёров. Несомненно, инвестиционная составляющая программы – это ключевая часть. Поэтому для нас значимы все решения в отношении условий реализации инвестиционных проектов. И здесь очень важен законопроект о защите и поощрении капиталовложений и развитии инвестиционной деятельности.

Есть два момента, которые касаются "Российских железных дорог". Прежде всего редакция предполагает, что железнодорожная инфраструктура, необходимая для реализации инвестпроекта, может быть или должна быть построена за счет регулируемой организации, за счет РЖД. Мы просили бы закрепить право принятия решений не обязательно, а исходя из коммерческой эффективности, поскольку можем ущемить интересы других участников, уже участвующих в инвестпрограмме.

И одновременно просили бы все-таки очень внимательно отнестись к концессионным соглашениям. Огромный объем концессионных соглашений уже заключен, и это работает, это работающий механизм, мы его тоже реализуем в том числе с регионами, с Калужской и Самарской областями, поэтому просили бы здесь это направление включить.

Уважаемые члены Совета Федерации! В заключение хочу заверить, что наши совместные и согласованные решения позволяют эффективно и динамично решить все поставленные перед нами задачи. Еще раз хочу поблагодарить за внимание и готов ответить на вопросы. Спасибо.

Председательствующий. Олег Валентинович, спасибо за очень интересный и содержательный доклад, и с такой перспективой, стратегией развития. Зал об этом свидетельствует. То внимание зала, с каким Вас слушали, и та тишина, которая так редко бывает, – это подтверждение интереса к Вашему докладу. Спасибо. И главное – что был такой региональный тоже срез, что очень важно для представителей регионов. Благодарю Вас.

Коллеги, желающие задать вопросы уже записались. Начинаем.

Сергей Федорович Лисовский, пожалуйста.

С.Ф. Лисовский, первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по аграрно-

продовольственной политике и природопользованию, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Курганской области.

Спасибо большое, Валентина Ивановна.

Спасибо, Олег Валентинович, за Ваш доклад. Я представляю Курганскую область в Совете Федерации. И, к сожалению, мы получаем постоянно от вас ответ (вот последний пришел в январе этого года), что в стратегии развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации до 2030 года не предусмотрено ничего для Курганской области.

В частности, я видел на ваших плакатах, что вы сейчас запускаете поезда в направлении Пермь – Екатеринбург – Тюмень, и на Тюмени заканчивается. Но Уральский федеральный округ не заканчивается на Тюмени, там еще есть Курган. Он расположен внизу, у границы Российской Федерации, но, к сожалению, никто не предполагает развитие транспортной инфраструктуры именно в отношении Кургана. Будет ли все-таки меняться позиция РЖД?

И плюс Вы ответили, что в 2020 году планируется... Мы давно у вас просим проектирование пешеходного перехода на пассажирских платформах вокзала города Кургана. Вы знаете, мы – центр ортопедии. К нам 10 тысяч пациентов только со всей страны... *(Микрофон отключен.)*

Председательствующий. Продлите время.

Завершайте, Сергей Федорович.

Коллеги, одна минута на вопрос.

С.Ф. Лисовский. 10 тысяч пациентов из Российской Федерации приезжают в Курган, которые являются маломобильными. И у меня вопрос: все-таки будет ли проектная документация готова в 2020 году и в 2021 году, как Вы обещали, будет ли построен этот переход? Спасибо.

Председательствующий. Пожалуйста.

О.В. Белозёров. Спасибо большое.

Уважаемый Сергей Федорович, уважаемые коллеги! Я специально остановился на нашей долгосрочной программе развития, поскольку мы формировали и выносили программу на утверждение в правительство с учетом мнений регионов, производителей, потребителей, и наша программа в этой части максимально сбалансирована.

Конечно же, мы не все вопросы, не во всех регионах можем быстро решить. Не все регионы могут решить те вопросы, которые ставятся перед железной дорогой. Но документ живой. Мы с вашим, Курганской области, руководителем регулярно обсуждаем разные направления. Более того, мы говорим о предоставлении по ряду направлений благотворительной помощи. Мы рассматриваем в том числе и вопрос по поддержке производств. По новому строительству мы каждый год проводим анализ изменения пассажиропотоков, грузопотоков и вносим изменения. Соответственно в рамках этой работы мы посмотрим, изменились ли сейчас потоки и критерии, не нужно ли внести

своевременно изменения в нашу программу. Поэтому...

Председательствующий. Коллеги!..

Простите, Олег Валентинович.

У кого телефон, встаньте, пожалуйста. Поднимитесь, у кого телефон работает. Мы же не в школе. Поднимитесь, пожалуйста. Коллеги, я прошу того, у кого работает телефон: поднимитесь, пожалуйста. Заканчивайте, Вы мешаете работать. Смелости не хватает. Телефон пронести незаконно в зал смелости хватило, а подняться и сказать, что, извините, это у меня, смелости не хватает.

Извините, Олег Валентинович. Пожалуйста.

О.В. Белозёров. Спасибо большое.

В отношении пешеходного перехода – все, что заложено в нашу программу, мы выполним в те сроки, которые согласовали с регионом. Это наша ключевая на сегодняшний момент задача. Вся инвестпрограмма должна быть выполнена вовремя, в срок. Спасибо за вопрос.

Более того, работе по нашим маломобильным гражданам (я привел цифру) мы уделяем сейчас особое внимание, работаем как раз по отдельным направлениям, и в этой части тоже будем трансформировать нашу программу.

Председательствующий. Спасибо.

Максим Геннадьевич Кавджарадзе.

Коллеги, минута на вопрос.

И, по возможности, краткий ответ.

М.Г. Кавджарадзе, заместитель председателя Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Липецкой области.

Спасибо.

Олег Валентинович, очень хорошо (очень приятное Ваше выступление), что так развиваются, такими темпами железные дороги. Это и экология, это и, я вижу, затраты на 1 километр железной дороги в отличие от дорог общего пользования.

Хотелось бы узнать о программе высокоскоростного сообщения между городами, потому что из Липецка в Москву или из Москвы в Липецк (вечером сел – утром приехал) расстояние всего 500 километров, которое поезда по высокоскоростным дорогам могут преодолевать за два-три часа. И, соответственно, хочется понять, как будет развиваться высокоскоростной транспорт, и в том числе, как Вы сказали, по загруженностям российских предприятий. Способны ли российские предприятия выпускать локомотивы уже такого поколения? Спасибо.

О.В. Белозёров. Спасибо большое, Максим Геннадьевич.

Абсолютно справедливо. У нас век скоростей. Чем быстрее мы едем, тем лучшие условия мы создаем. И в рамках действующих, имеющихся у нас путей мы максимально повышаем скорости.

По высокоскоростному движению. Мы с Александром Дмитриевичем Бегловым вышли с предложением к Президенту Российской Федерации

дать разрешение на проектирование трассы Москва – Санкт-Петербург. Сейчас, в ближайшие буквально несколько недель, мы заключим договор на проектирование. Мы планируем, что 2,5 года у нас уйдет на проектирование, ну и в 2026–2027 годах появится высокоскоростная магистраль Москва – Санкт-Петербург.

На сегодняшний момент у нас есть проектная документация на участок между Москвой и Нижним Новгородом, и этот проект включен в магистральный план. Но необходимо было сделать дополнительное финансовое обоснование для внесения в правительство. В ближайшее время обсуждение в этом направлении точно так же пройдет, поскольку план будет уточняться, соответственно, мы будем понимать, это будет Санкт-Петербург – Нижний Новгород через Москву или Москва – Санкт-Петербург. Там небольшое уточнение.

И спасибо за вопрос, можем ли мы построить. На сегодняшний момент четко могу сказать: можем. Мы создали инжиниринговый центр. Более того, наши машиностроители на сегодняшний момент выпускают абсолютно уникальную продукцию. У нас лучшие новые вагоны по эргономичности, по обслуживанию. Да, их не такое большое количество, мы бы хотели их поменять быстро, но, коллеги, все мощности на сегодняшний момент загружены, и загрузка должна быть одинаковой. Локомотивы – уникальные: допустим, те, которые работают на БАМе, могут тянуть нагрузку в 7100 тонн. Уникальные.

Соответственно, в рамках инжинирингового центра мы сейчас планируем с участием наших коллег разработать собственную документацию и выпустить на наших, российских предприятиях высокоскоростной подвижной состав, который будет работать на этих линиях.

Программа по развитию тоже у нас существует (порядка 3 тыс. километров), мы ее будем поэтапно реализовывать. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо.

Иван Николаевич Абрамов, пожалуйста.

И.Н. Абрамов, член Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Амурской области.

Уважаемый Олег Валентинович! Я представляю Амурскую область, это Забайкальская железная дорога. Интенсивность работы Забайкальской железной дороги повышается. Увеличивается каждый год грузопоток, это хорошо. У вас прибыль, Вы сказали, – 53 миллиарда. Но иногда население страдает от отсутствия пешеходных мостов. Мы подали 11 заявок (наша потребность), но есть три пешеходных моста, которые необходимо в ближайшее время в вашу инвестпрограмму включить, – это Возжаевка, Екатеринославка и Тыгда. Там уже, к сожалению, у нас за последние годы, если Вы посмотрите статистику, были даже человеческие жертвы.

Поэтому просим Вас в 2020–2021 годах этот вопрос поставить на контроль. Заявка уже подана вам.

О.В. Белозёров. Спасибо большое.

Иван Николаевич, Вы подняли как раз системный вопрос, я на него отвечаю, чтобы, может быть, не отвечать на вопросы обо всех пешеходных переходах в каждом регионе, поскольку индивидуально мы рассматриваем.

У нас есть утвержденный нормативный документ – приказ Министерства транспорта. Когда мы должны строить пешеходный переход? Это интенсивность движения свыше 200 поездов и переход свыше 600 человек.

Здесь вопрос заключается в чем? Интенсивность движения действительно растет, и мы обязаны учитывать, и учитываем, эти обязательства по строительству.

Вместе с тем с какой проблемой мы сталкиваемся? Там, где есть железная дорога и улучшается качество пригородного движения, поездов дальнего следования, начинают расти микрорайоны. Соответственно, поток миграции (не тех людей, которые приезжают воспользоваться железнодорожным транспортом, а тех, которые вынуждены переходить через железнодорожные пути) действительно растет. И здесь мы обсуждаем с регионами, как нам... Мы не давали согласования на рост и застройку территорий. Количество людей увеличивается, и получается, что мы были исторически, к нам приходят и говорят: шум, построили дополнительное жилье – необходимо строить пешеходный переход. Мы согласны, нужно улучшать качество, но этот вопрос деления... Мы участвуем в том числе в переносе коммуникаций, частично финансируем эти объекты. Там, где мы непосредственно являемся, скажем так, виновниками произошедшего, мы это, конечно, финансируем сами.

Но, коллеги, я просто прошу обратить внимание на что? "Российские железные дороги" деньги зарабатывают на пригородных тарифах, на стоимости билетов для пассажиров, в том числе и стоимости для грузоотправителей. И здесь очень важен баланс, и мы с вами готовы в каждом конкретном, индивидуальном случае его искать. Потому что вот построим несколько пешеходных переходов – это ляжет (так написано в законодательстве) в тариф пригородного движения. И какой оптимальный баланс? Мы этот вопрос очень внимательно с регионами рассматриваем.

По поводу того, о чем Вы сказали (трех конкретных переходов), – обязательно рассмотрим. Я помню, что несколько из них уже включены. Более того, Вы абсолютно справедливо отметили, Восточный полигон прирастает очень впечатляющими темпами. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо.

Андрей Викторович Кутепов, пожалуйста.

А.В. Кутепов, председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель в Совете Федерации от законодательного

(представительного) органа государственной власти Санкт-Петербурга.

Уважаемый Олег Валентинович! В адрес Совета Федерации поступило обращение Главы Республики Карелия по поводу предоставления льготного проезда для школьников старше 10 лет. Знаю, что вопрос решается. На какой он сейчас стадии?

Председательствующий. Я немножко уточню вопрос. Мы обсуждали его с Олегом Валентиновичем. Глава Карелии абсолютно справедливо обратился к нам с тем, что дети имели льготный проезд по железной дороге, но только в плацкартных вагонах, а теперь появились вагоны улучшенного качества, где плацкартных вагонов нет – только купейные. Он справедливо ставит вопрос о том, что дети не должны страдать и также нужно сохранить льготу для таких вагонов, где есть места, купейных.

Олег Валентинович, мы это обсуждали с Вами. Пожалуйста, ответьте.

О.В. Белозёров. Спасибо большое.

На самом деле я хотел привести это тоже в качестве примера, хорошего примера, взаимодействия. Из чего мы исходили? Мы исходили из того, что Карелии нужно постараться предоставить новый подвижной состав, – и поставили новые двухэтажные вагоны в рамках состава. Это рост уровня и качества услуги. Вместе с тем в такой подвижной состав плацкартные вагоны поставить нельзя. Соответственно, из Петрозаводска идет несколько поездов, четыре поезда. Три поезда – с наличием плацкарта, идут в разное время. Но получается действительно, что мы, преследуя цель создать вроде бы лучшую услугу, создали барьер.

Мы внимательно рассмотрели запрос. Мы полностью поддерживаем и считаем, что льгота для школьников должна быть сохранена. Коллеги у нас в РЖД посчитали. Мы считаем, что нужно сделать дешевый, почти ровный тариф, как для плацкарта, чтобы на него распределялась та же льгота, которая на сегодняшний момент предусмотрена постановлением.

Мы эти расчеты сделали, и сегодня, Валентина Ивановна, мы направим это в Министерство транспорта. Просим Вашей поддержки, чтобы закрепить это в постановлении правительства.

И спасибо еще раз за то, что обратили внимание.

Председательствующий. Олег Валентинович, спасибо Вам большое, потому что скоро детские каникулы и нам, конечно, надо успеть принять решение, чтобы дети не потеряли льготы. Это особая привилегия для школьников, чтобы они знали страну, путешествовали по стране и имели возможность отдохнуть.

Андрей Викторович, персональное Вам и сенаторам от Карелии поручение: вам срок месяц, чтобы руками, что называется, провести эту тему с "Российскими железными дорогами" и получить необходимый нормативный акт, который бы сохранил льготы для школьников. Договорились,

Андрей Викторович? Спасибо. Я вам желаю в этом успеха.

Валерий Николаевич Васильев, пожалуйста.

В.Н. Васильев, заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Ивановской области.

Спасибо, Валентина Ивановна.

Уважаемый Олег Валентинович! Прежде всего, хотел бы Вас поблагодарить за организацию с 2018 года удобного пассажирского сообщения с Ивановской областью. Теперь поездом "Ласточка" до нас удобно добраться за 3,5 часа, и он оказался очень и очень востребованным.

Знаем, что Вы с губернатором Ивановской области обсуждаете проект по электрификации путей. Для региона это очень важно сейчас. Из-за того что нет электрификации, затраты на железнодорожные перевозки завышены на 25–30 процентов.

Скажите, есть ли перспективы в части электрификации железнодорожных путей и в целом по стране будет ли программа по электрификации железнодорожных путей? Спасибо.

О.В. Белозёров. Спасибо большое, Валерий Николаевич.

Это тоже хороший пример нашей совместной работы. Прежде всего, я помню, еще три года, четыре года назад задача по тому, чтобы электропоезд направить в Иваново, стояла, но мы не могли ее решить технически. В чем проблема? Пути не электрифицированы – электрический подвижной состав не мог доехать. Но наши, российские инженеры придумали уникальный вариант – половину пути "Ласточка" движется на электрической тяге, вторую половину идет вместе с локомотивом, который дает необходимое электрическое напряжение. Но, Вы абсолютно правы, это уже не тот уровень комфорта, на который рассчитывают наши граждане, наши пассажиры. И (мы считали) вот эта услуга не даст такого серьезного прироста, как мы увидели сейчас вместе с вами. Высокое качество, скорость абсолютно перевернули экономическую модель развития движения.

Более того, мы прошли путь вместе с вами. Мы этот же вариант использовали при движении в Псков. Также все загружено практически на 100 процентов. Мы сейчас просчитываем эту модель и стараемся в ближайшее время включить в нашу долгосрочную программу именно электрификацию этих путей. И думаю, что качество еще дополнительно повысится. Спасибо вам.

Председательствующий. Благодарю Вас.

Андрей Анатольевич Турчак, пожалуйста.

А.А. Турчак, заместитель Председателя Совета Федерации, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Псковской области.

Олег Валентинович, добрый день! Присоединяюсь к словам ивановцев. И от псковичей Вам тоже огромное спасибо за восстановление пря-

мого железнодорожного сообщения, без пересадок, между Санкт-Петербургом и Псковом. На сегодняшний день уже четыре пары "Ласточек" курсируют. И знаю, что, если бы не Вы лично приняли это решение, это было бы невозможно.

Вместе с тем есть два острых вопроса. Одним из них мы с Вами вместе занимались, еще когда я был губернатором Псковской области, – это строительство путепровода на территории железнодорожного узла в Великих Луках. Помните то место, где раньше путепровод был, да? Я знаю, что обсуждение с администрацией Псковской области ведется. Вы даже вышли на проект соглашения, которое должны подписать. Вот хотелось бы понять, когда это соглашение будет подписано, и попросить ускорить решение данного вопроса.

Ну и, конечно, тема пешеходных переходов на железнодорожных путях у нас тоже стоит остро. Услышали, что есть комплексный подход у руководства железных дорог. Мы просили бы, по возможности, конечно, те вопросы, которые Псковская область поднимает, оперативно решать, поскольку мы соответствуем критерию, который Вы назвали, – 600 человек. Новой застройки в наших населенных пунктах, о которых идет речь, в частности в поселке Плюсса, нет, это существующая застройка. И, соответственно, поселок разорван просто на две части железнодорожными путями. Просил бы ускорить решение этого вопроса.

О.В. Белозёров. Спасибо большое, Андрей Анатольевич.

По путепроводам. В ближайшее время мы закончим работу по соглашению. Почему? Потому что оно не только двустороннее, оно заключается, как я уже сказал, в том числе и, как мы с вами исторически делали, с подкрепленным финансированием с Российской Федерацией. Соответственно, мы в ближайшее время планируем работу по этому соглашению завершить.

А что касается пешеходных переходов, мы исследуем более детально по конкретному направлению. Я просто во все технические термины не вдаюсь. Назвал один из них – "интенсивность движения". Но в том числе мы сейчас в рамках реконструкции устанавливаем пешеходные переходы. И есть еще ряд обязательных условий, когда мы тоже принимаем такие решения. Что касается поселка Плюсса, мы обязательно ускоримся и рассмотрим вопрос.

А.А. Турчак. Олег Валентинович, еще хотел бы напомнить, что Псковская область – единственный субъект Российской Федерации, где нет ни одного километра электрифицированного движения. Эта тема тоже "с бородой". Она была в стратегии развития РЖД до 2030 года, потом из этой стратегии исчезла. Этим вопросом тоже необходимо заниматься, конечно.

О.В. Белозёров. Спасибо большое.

Здесь мы два проекта... Как раз в том числе наша совместная работа по интенсивности, по пассажиропотоку до Пскова показала, что элек-

трификация необходима. И мы сейчас нашу программу будем менять. Спасибо Вам большое.

Председательствующий. Спасибо.

Сергей Дмитриевич Леонов, пожалуйста.

С.Д. Леонов, член Комитета Совета Федерации по социальной политике, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Смоленской области.

Уважаемый Олег Валентинович! Каждый сенатор говорит о своем регионе. Я представляю Смоленскую область, и вопрос у меня будет о железнодорожном сообщении между Москвой, Смоленском и Минском. Какова перспектива строительства все-таки скоростной железной дороги между Москвой и Минском, включая Смоленск? Когда некомфортные для длительного переезда "Ласточки" (а у нас переезд порядка 4,5 часа занимает) будут заменены на "Стрижи"? И почему по направлению Москва – Минск пассажирское сообщение осуществляется только "Белорусской чыгункой"? Неужели это выгодно для РЖД?

О.В. Белозёров. Спасибо большое, Сергей Дмитриевич.

Здесь несколько составляющих. Нам нужно ускорять движение со Смоленской областью, ну и в том числе, конечно, транзитное движение с Минском.

Обсуждение этих вопросов ведется. Я провожу переговоры с моим коллегой, с руководителем белорусских дорог. Мы договорились, что в течение этого года постараемся ускорить поезд на несколько часов. Сейчас мы смотрим, поскольку у нас движение совместное, ищем баланс между пассажирским и грузовым движением. Поскольку грузовое движение нам дает большой объем доходов, соответственно, нужно это уложить в графики. А один пассажирский поезд снимает два грузовых поезда. И вот этот баланс мы сейчас ищем.

По замене подвижного состава. Как я уже сказал, другой тип услуги, Вы абсолютно справедливо говорите. "Ласточка" (мы проводили исследования) до пяти часов востребована, но действительно уже не очень комфортна. Соответственно, мы посмотрим по замене подвижного состава, может быть, предложим какую-то еще новую услугу.

А в отношении скоростного (скоростное движение – это до 200 километров в час) или высокоскоростного движения сейчас ведется обсуждение. Я знаю, этот вопрос и в рамках Межпарламентской Ассамблеи поднимался. Мы как раз сейчас проговариваем, смогут ли экономические показатели дать нам возможность осуществлять высокоскоростное движение. Но я думаю, что в течение года мы на этот вопрос найдем ответ совместно.

Председательствующий. Спасибо.

Коллеги, у нас еще выступающие есть (записались). Поэтому предложение Олегу Владимировичу Цепкину и Вячеславу Степановичу Тимченко дать возможность задать вопросы кратко, по возможности – краткие ответы, и перейдем к выступ-

лениям. Не возражаете? Нет возражений? Спасибо.

Тогда, пожалуйста, Олег Владимирович Цепкин.

О.В. Цепкин. Спасибо, Валентина Ивановна.

Уважаемый Олег Валентинович, как Вам известно, правительство Челябинской области совместно с руководством Южно-Уральской железной дороги и свердловской перевозочной компании проработало вопрос запуска скоростного пригородного железнодорожного сообщения по маршруту Челябинск – Магнитогорск и Челябинск – Карталы. Перевозки планируется осуществлять электропоездами "Ласточка" в пятивагонном исполнении с 1 января следующего, 2021 года.

Вопрос: поддерживаете ли Вы данную инициативу? И если поддерживаете, то прошу подтвердить возможность поставки двух электропоездов уже в текущем, 2020 году. Спасибо.

О.В. Белозёров. Насколько я владею ситуацией, мы провели переговоры и на сегодняшний момент должны уточнить ряд параметров.

Поддерживаю ли я развитие пригородного движения? Да. Но нужно, чтобы это было выгодно и региону, и пригородной компании. Соответственно могу гарантировать то, что "Ласточки" выйдут на это направление при условии доработки, как мы договорились (в рамках рабочей группы эти моменты досогласуем), тогда такое решение будет принято.

Председательствующий. Спасибо.

Вячеслав Степанович Тимченко, пожалуйста.

В.С. Тимченко. Спасибо.

Уважаемый Олег Валентинович! Прежде всего, хочу высказать слова благодарности за содействие в скорейшем издании приказа по перевозке скоропорта. Издание приказа позволило только для предприятий Кировской области увеличить отгрузку продукции на Север на сумму более 2 млрд рублей. Это очень хорошее решение. Спасибо за примеры.

И два вопроса. Первый вопрос. В нынешней редакции статьи 98 устава РЖД предусмотрен пятикратный штраф от стоимости всей провозной платы, причем за нарушения, которые не связаны... не ведут к созданию чрезвычайных ситуаций либо аварий. Соответственно, несоизмеримы. Например, если часть номенклатуры изменена и это привело к занижению платы на провоз продукции на 2200 рублей, штраф – 250 тысяч. Грабительский. Мы с коллегой Бондаревым Виктором Николаевичем вносим законопроект, который меняет эту конструкцию. Каково Ваше отношение? Вы готовы поддержать такое предложение наших сенаторов?

И второй вопрос, по поводу "Ласточек". Мы, сенаторы, приобретаем билеты в кассах на поезда "Ласточка" по удостоверению члена Совета Федерации... (Микрофон отключен.) Позвольте?

Председательствующий. Продлите время. Завершайте.

В.С. Тимченко. ...по удостоверению члена Совета Федерации. Однако при посадке в поезд "Ласточка", прежде всего "Ласточка", с нас требуют еще дополнительно паспорт (хотя это нарушение законодательства), ссылаясь на некие внутренние ведомственные документы. Наведите, пожалуйста, порядок, Олег Валентинович.

О.В. Белозёров. Спасибо большое.

Начну, конечно, с того, что мы четко придерживаемся законодательства и наши нормативные документы вразрез с ним, конечно же, не должны идти. Я обязательно уточню. Для меня это новость. Но, к несчастью, у нас в разных документах, в том числе для транспорта, написано, что необходимо предъявлять для прохода. Если что... мы приведем в соответствие, если где-то какое-то отличие существует. Вместе с тем, если сможем улучшить совместно, мы тогда с вами поработаем.

А в отношении статьи 98, коллеги, такой драконов штраф... Мы тоже все штрафы выставляем и судимся. Почему мы судимся? Поскольку система формирования тарифа сборных грузов тоже несовершенна. Поскольку получается, что общий процентаж более дорогого или более дешевого груза влияет в конечном итоге на стоимость отправки. И исторически было принято решение о том, что, если кто-то один нарушил, вроде он несет ответственность за всех остальных. Норму нужно усовершенствовать. Но нужно (и просил бы) посмотреть баланс.

Но вот в таких действиях мы как раз совершенствуем нашу систему и действительно ее улучшаем. Мы не хотим никого штрафовать, мы, наоборот, хотим создать максимально комфортные условия.

Спасибо большое.

Председательствующий. Спасибо, уважаемый Олег Валентинович, за очень конкретные ответы. Присаживайтесь, пожалуйста. Мы Вас так долго пытали, но с большой пользой. Спасибо.

По ведению – Дина Ивановна Оюн.

Д.И. Оюн, член Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Тыва.

Уважаемая Валентина Ивановна, я хотела бы попросить все-таки дать возможность задать вопрос, потому что коллеги спрашивают...

Председательствующий. Дина Ивановна, если Вы настаиваете, конечно, дадим. Вы просто пораньше записывайтесь, Вы все время в конце записываетесь. Тут ведь "кто первым встал – того и тапки". *(Оживление в зале.)* Знаете, очередь большая. Поэтому тренируйтесь.

Я попрошу микрофон Дине Ивановне оставить включенным и включить микрофон Олегу Валентиновичу. Давайте мы позволим задать еще один вопрос.

Пожалуйста.

Д.И. Оюн. Спасибо большое, Валентина Ивановна.

Уважаемый Олег Валентинович, Вы наверняка знаете, что для Республики Тыва железнодорожное сообщение – очень ключевое направление. Мы транспортно изолированы. Вопрос о проекте строительства железной дороги в Туву еще в царское время поднимался, потом во время Великой Отечественной войны, в 70-е, 80-е годы. Сейчас, когда РЖД подключилось к этому проекту, есть уже какие-то реальные подвижки, но все равно вопрос завис.

В декабре вы объявили тендер на корректировку проектно-сметной документации, а его итогов до сих пор нет и не понятно... Хотелось бы узнать, будет ли в этом году строиться или начнет ли строиться дорога в Республику Тыва. Спасибо.

Председательствующий. Пожалуйста, Олег Валентинович, Вам слово.

О.В. Белозёров. Спасибо большое.

Абсолютно с Вами согласен, что для Тывы и для страны очень важно, чтобы железная дорога в Туву была.

Это концессионное соглашение, которое было заключено специально созданной проектной компанией с Российской Федерацией. Мы не являемся участником этого процесса, мы являемся генеральным подрядчиком. С нами был заключен договор на производство проектных и строительных работ. Конкурс был проведен буквально несколько недель назад.

И Вы говорите, не знаю... Там 10 дней для объявления итогов. То есть конкурс завершен, и 10 дней – для оглашения и подписания договора. Вот-вот договор на изменение проектной документации... процедуры по проектированию будут завершены.

А вот в отношении строительства по концессионному соглашению появляются разные нюансы. Это взаимоотношения между проектной компанией и правительством, мы участвуем. Еще, вероятно, будет определенный раунд обсуждений в ближайшее время. Мы надеемся, что все это закончится положительно. Мы свою часть проектирования точно выполним вовремя, в срок.

Председательствующий. Спасибо.

Дина Ивановна и Людмила Борисовна, пожалуйста, включайтесь поактивнее в эту работу, потому что знаем, насколько проект важен для республики.

Спасибо.

Коллеги, у нас осталось семь минут. Поэтому по минуте для выступлений, чтобы мы успели.

Сергей Федорович Лисовский.

С.Ф. Лисовский. Спасибо большое, Валентина Ивановна.

Конечно, за минуту вряд ли можно сказать все, что хотелось. Тем не менее...

Председательствующий. Вы скажите самое умное.

С.Ф. Лисовский. "Российские железные дороги" – это акционерное общество. Но при этом мы понимаем, что развитие России с ее территорией невозможно без железной дороги.

На наши вопросы как отвечает нам РЖД? Вопросы финансирования тех или иных проектов развития железнодорожной инфраструктуры рассматриваются прежде всего исходя из наличия подтвержденных перспективных объемов перевозок пассажиров и грузов и на основе технико-экономического обоснования данных проектов, доказывающего необходимость их экономической реализации, то есть будет зарабатывать РЖД деньги или нет. Если взять нашу Курганскую область, то мы никогда не будем там развивать железные дороги, потому что мы сейчас находимся, к сожалению, внизу, у границы Российской Федерации. Мне кажется, такой подход РЖД... Я понимаю, что это акционерное общество, но тем не менее единственным владельцем является Российская Федерация... *(Микрофон отключен.)*

Председательствующий. Включите микрофон. Я условно сказала "до минуты". Продлите время.

Завершайте, Сергей Федорович.

С.Ф. Лисовский. Мне кажется, в развитии наших железных дорог все-таки основным приоритетом должно быть развитие Российской Федерации и всех территорий Российской Федерации. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо. Но это вопрос скорее к правительству, нежели к руководителю ОАО "РЖД", потому что они делают то, что могут в рамках своих компетенции и полномочий.

Людмила Заумовна Талабаева, пожалуйста.

Л.З. Талабаева, член Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Приморского края.

Уважаемый Олег Валентинович, уважаемые коллеги! Я хочу сказать о нескольких первоочередных проблемах транспортной доступности и развития железнодорожной инфраструктуры Приморского края.

Во-первых, это обновление пригородного подвижного состава. В 2021 году списанию подлежат сразу три единицы подвижного состава. В связи с этим край будет испытывать недостаток электропоездов для выполнения транспортного заказа в полном объеме. Необходимы новые электропоезда. Со своей стороны, Приморский край гарантирует выделение субсидий из средств краевого бюджета на оплату их аренды и пассажирских перевозок. Бюджетом края ежегодно предусматривается субсидия, которая позволяет полностью компенсировать затраты перевозчика, возникающие в связи с осуществлением государственного регулирования тарифов.

И еще один вопрос касается Владивостока, который после присвоения ему статуса столицы Дальневосточного федерального округа должен решить свои транспортные проблемы. Микрорайон Эгершельд расположен практически в центре Владивостока, на полуострове Шкота. В силу особенностей своего географического положения он

является самым проблемным в отношении транспортной доступности. В связи с этим требуется продление маршрута пригородных электропоездов до станции Казанский храм (район Эгершельд Владивостокского городского округа). Для этого необходимо провести работы по оборудованию железнодорожной инфраструктуры в припортовом парке железнодорожной станции Владивосток. Эту проблему уже поднимали перед "Российскими железными дорогами".

По имеющейся информации, РЖД планирует рассмотреть вопрос о выполнении предпроектных проработок реконструкции железнодорожной станции Владивосток в 2020 году.

Правительство края, в свою очередь, выразило готовность субсидировать за счет средств краевого бюджета пассажирские перевозки железнодорожным транспортом по новым маршрутам следования.

Уважаемый Олег Валентинович, прошу обратить внимание на эти проблемы. Надеюсь, что они будут решены совместными усилиями РЖД и Приморского края. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо.

Ольга Федоровна Ковитиди, пожалуйста.

О.Ф. Ковитиди. Спасибо, Валентина Ивановна. Уважаемый Олег Валентинович! В этом зале был дан старт целым отраслям экономики Республики Крым. Сегодня мы говорим: Крымский мост – наше достояние. И интенсивность будет возрастать. Мы понимаем, что это обостряет и имеющиеся в Крыму проблемы.

Мы просим, Валентина Ивановна, на площадке Комитета по экономической политике совместно с РЖД изучить вопрос, связанный с тем, что сегодня в Крыму существенно устарело путевое хозяйство, требует перевооружения телемеханика.

И Вы об этом знаете, Олег Валентинович.

У нас есть проблемы с железнодорожной автоматикой, необходимостью обеспечения шумоизоляцией населенных пунктов. Необходимо рассмотреть все-таки и вопрос строительства дополнительных железнодорожных линий, которые обеспечили бы прямую связь с аэропортом Симферополь тех основных курортных центров, которые имеют железнодорожное сообщение.

Поэтому прошу, Валентина Ивановна, Вашей поддержки. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Ольга Федоровна.

Коллеги, есть такое предложение: дать возможность выступить Иреку Ишмухаметовичу Ялалову, мне, если позволите, и на этом завершить.

К тем, кто не успел задать вопросы или хотел выступить с предложениями, просьба в письменном виде направить их в комитет, комитет направит Олегу Валентиновичу.

И мы любезно попросим Вас, Олег Валентинович, лично ответить сенаторам. Хорошо? Договорись.

Пожалуйста, Ирек Ишмухаметович Ялалов, Вам слово.

И.И. Ялалов, член Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Башкортостан.

Спасибо, Валентина Ивановна.

Уважаемый Олег Валентинович! Республика Башкортостан. Около 95 процентов грузов, следующих через город Уфу (а, Вы знаете, это город-миллионер), являются транзитными.

Необходимо отметить, что главный ход Куйбышевской железнодорожной магистрали и большая часть грузов, в том числе опасных (военных, химических, радиоактивных, нефтяных, нефтехимических), проходят непосредственно через жилые кварталы столицы Республики Башкортостан, а это более 1 миллиона человек. Это, соответственно, вызывает определенное беспокойство у горожан, гостей столицы. Тем более в черте города находятся три нефтеперерабатывающих завода и один нефтехимический завод.

Одним из основных мероприятий для обеспечения безопасности населения является необходимость перевода движения транзитных грузовых поездов в объезд по существующему железнодорожному южному обходу Уфы. Вы прекрасно знаете эту тему, Вы встречались с руководителем республики Хабировым. Эта же тема обсуждалась на встрече руководителя республики с министром транспорта. Южный обход Уфы построен в 1985 году, имеет 53 километра пути, из них однопутных – почти 19 километров. Соответствующие протоколы и поручения даны. Я попрошу Вас этот вопрос взять на личный контроль.

И второй момент. Вы знаете, что Уфа является одной из ведущих конгрессных площадок Российской Федерации, а по итогам 2018 года мы признавались третьей конгрессной площадкой Российской Федерации. Очень много гостей приезжает. И у нас уже в течение 10 лет стоит вопрос по железнодорожному вокзалу. Вы тоже это прекрасно знаете, неоднократно бывали. Просьба также лично подключиться. Сейчас там работы идут. Надо завершить реконструкцию, с инвестором завершить... вернее, разработать проект и построить там гостиницу, и тогда все жители Башкортостана скажут Вам огромное спасибо.

Председательствующий. Спасибо.

Уважаемый Олег Валентинович, уважаемые руководители и сотрудники "Российских железных дорог"! В первую очередь я хочу вас поблагодарить за прекрасную организацию Дня РЖД в Совете Федерации, за интерактивную современную выставку, за Ваше, Олег Валентинович, как всегда, яркое профессиональное выступление и, конечно же, конкретные и содержательные ответы на вопросы.

Сегодня "Российские железные дороги" – это не просто гость в Совете Федерации, это уже многолетний и надежный наш, Совета Федерации, как палаты регионов, партнер. Работа РЖД важна для

каждого субъекта Федерации. Мы ценим такой постоянный конструктивный диалог с РЖД.

От эффективности вашей работы, уважаемый Олег Валентинович, напрямую зависит не только социально-экономическое положение субъектов Федерации, но и их поступательное развитие, а значит – и улучшение качества жизни наших граждан. Важно, что руководство РЖД осознает эту высокую ответственность и выстраивает свою работу в конструктивном, я бы сказала, государственном ключе.

"Российские железные дороги" сегодня по многим направлениям являются примером для подражания. Это одна из самых энергоэффективных железнодорожных компаний в мире, один из самых престижных в нашей стране работодателей, не говоря уже о том, что "РЖД" – это один из самых узнаваемых и успешных российских брендов. По недавней оценке, его капитализация (я имею в виду бренд) приближается к отметке в 200 млрд рублей, что прежде всего говорит о правильной траектории развития компании, ее высокой репутации как внутри страны, так и за рубежом. Это подтверждается и статистикой, которая была озвучена в докладе руководителя РЖД. Неуклонно растут грузооборот, объем пассажирских перевозок, значительно улучшаются финансовые показатели, повышаются качество и доступность услуг.

Одним из самых ярких и долгожданных событий прошлого года стало открытие железнодорожного сообщения с Крымом. Несмотря на санкции, несмотря на давление и даже откровенные угрозы, мы показали всему миру даже в этих сложных условиях способность в короткие сроки самостоятельно решать самые непростые задачи. И все мы помним радость, с которой крымчане встречали первые железнодорожные пассажирские составы из Москвы, из Санкт-Петербурга.

И хочется высказать слова огромной благодарности, просто такие человеческие слова всем железнодорожникам, кто принимал участие в этой работе. Вы справились просто на "отлично".

Большим событием стало также открытие движения на Московских центральных диаметрах. Такие проекты, безусловно, качественно меняют жизнь граждан, людей к лучшему в мегаполисах, делают их ежедневное перемещение быстрее, комфортнее. Возможно, есть смысл там, где это целесообразно, подумать о тиражировании этого подхода и в других крупных городах и агломерациях России, где сегодня возникают транспортные проблемы.

Железнодорожная отрасль всегда была и остается мощным драйвером для развития всей экономики, в том числе, коллеги, это на сотни миллиардов заказов "Российских железных дорог", которые они размещают на наших промышленных предприятиях в рамках программы импортозамещения, объемы которой нарастают.

Но это и мощный драйвер, конечно, и сферы высоких технологий. РЖД активно внедряет самые передовые технологические решения. Реализация

ваших планов по запуску беспилотных электропоездов "Ласточка" на Московских центральных диаметрах будет, уверена, настоящим прорывным шагом России в будущее. Важно при этом, что компания поддерживает российскую хай-тек-индустрию, в том числе программные продукты отечественного производства. Это и есть реальные, конкретные примеры цифровой трансформации реального сектора экономики, о которой в своем послании говорил Президент России Владимир Владимирович Путин.

Перед железнодорожной отраслью сегодня стоят новые масштабные задачи – это прежде всего модернизация транспортной инфраструктуры, увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба, железнодорожных подходов к морским портам, развитие скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения. Именно на решение этих задач и направлены комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и долгосрочная программа развития РЖД на более длительную перспективу. Необходимо существенно увеличить скорость как грузовых, так и пассажирских перевозок. Несмотря на позитивную динамику, тем не менее по этому показателю мы по-прежнему еще отстаем и от Европы, и от Китая. Давно пора принимать более решительные меры и переходить здесь от слов к делу, благо, что и у наших ученых есть конкретные предложения в этой сфере, которые нужно интенсивнее использовать.

Одним из важных шагов должно стать создание высокоскоростных железнодорожных магистралей Москва – Минск и Минск – Санкт-Петербург. Об этом уже мои коллеги говорили. Понятно, что должно быть решение президента, правительства, но мы бы попросили здесь поддержки железных дорог. Эта идея была также поддержана по итогам VI Форума регионов России и Беларуси. В общем-то, ведется уже практическая проработка.

Чем бы мы ни занимались, во главе угла всей нашей работы – рост качества жизни граждан, который включает повышение доступности современной, качественной инфраструктуры. Хорошо, что на железной дороге появляется все больше и "Ласточек", и "Стрижей", и других современных экспрессов, оборудованных по последнему слову техники. Но в то же время никуда не делись еще и древние электрички с обшарпанными вагонами, жесткими сидениями, с заклинивающимися окнами. Нужно активнее избавляться от этих реликтов минувшей эпохи, но делать это надо грамотно, поэтапно, ответственно, чтобы в итоге не возникло резких скачков цен на пригородные перевозки.

И призываю вас, уважаемые коллеги, руководители "Российских железных дорог", не забывать о таких простых, но важных вопросах, как обновление инфраструктуры станций, железнодорожных поездов (это очень чувствительно для населения) и также вокзалов. Мы с вами подробно говорили об этом два года назад. Безусловно, прогресс есть, и мы его видим. Но в то же время есть

еще остановочные пункты без нормальных платформ, переезды, не отвечающие современным требованиям безопасности (и их немало), вокзалы, которые продолжают ассоциироваться у людей с антисанитарией и преступностью. Просто мечтаю, чтобы каждый вокзал был как хирургическая палата, в хорошем смысле этого слова, и на каждом вокзале играли такие замечательные оркестры, как сегодня у нас, в Совете Федерации.

Железная дорога – это одна из визитных карточек любой страны, поэтому порядок нужен во всем – от внешнего вида сотрудников до меню в вагонах-ресторанах. Ну и, конечно, надо от каких-то уже устаревших, нафталиновых нормативов, стандартов избавляться. Может быть, это уже сделано. Но, скажем, вот ковровые дорожки в вагонах: раньше, в советское время, это был символ престижа, качества, но сейчас, на мой взгляд, это пылесборники, они просто пыль собирают. И сегодня зачем такие "брежневские" дорожки в вагонах? Сегодня есть современные, красивые, стильные материалы и удобные в обслуживании, а мы их накрываем сверху еще... Это как пример. Может быть, я ошибаюсь, я свою точку зрения высказываю. И много таких других вещей, от которых, может быть, уже давно стоит отказаться. Я уверена, что все эти задачи вам по плечу.

Почти 200 лет назад первый министр путей сообщения России Павел Петрович Мельников отмечал, что железные дороги нужны России более, чем какой-либо другой стране Европы, а наш климат и пространство делают их особенно драгоценными для нашего Отечества. Мне кажется, эти слова актуальны и по сей день, актуальность их не потеряна. Железная дорога остается кровеносной системой России, от состояния которой напрямую зависят и экономическое развитие регионов, и социальное самочувствие наших граждан.

Мне уже доводилось отмечать достижения ОАО "РЖД" в социальной сфере, в том числе в сфере заботы о старшем поколении. Еще раз хочу на этом особо остановиться. Для этого в РЖД созданы и пенсионный фонд "Благосостояние", благотворительный фонд "Почет". В результате сотрудники РЖД могут обеспечить себе достойную пенсию, существенно превышающую среднероссийский уровень. За это отдельное спасибо, за такую заботу о ветеранах. Кроме того, я знаю, что РЖД поддерживает замечательный просветительский проект "От возраста дожития – к возрасту счастья!" и движение народных университетов, где люди старшего возраста могут развивать те навыки и знания, которые необходимы в этот период жизни. И, к слову сказать, продолжительность жизни сотрудников "Российских железных дорог" сегодня выше среднероссийских показателей, несмотря на очень нелегкие условия работы. Вот это – результат заботы "Российских железных дорог" о своих сотрудниках, реализации социального пакета и так далее. И это важно, потому что в РЖД трудятся три четверти миллиона человек. Прибавьте сюда членов семей – и станет ясно, что

ваша социальная политика реально помогает нескольким миллионам граждан России. Вот такой масштаб, коллеги. Вдумайтесь! И в этой части можно сказать, что вы уже в определенной степени выполнили задачу президента, поставленную в послании, по повышению благосостояния и благополучия наших граждан. Но еще есть над чем работать.

Уважаемый Олег Валентинович, считаю, что сегодня состоялся конструктивный, полезный разговор и для нас, сенаторов, и для РЖД, самое главное – для субъектов Российской Федерации. Уверена, что они все внимательно ознакомятся с итогами сегодняшнего Дня "Российских железных дорог". Думаю, что те предложения, которые были высказаны, найдут отражение в работе компании и Вы с таким персональным вниманием, как всегда, отнесетесь ко всем запросам членов Совета Федерации.

Со своей стороны, мы, как палата регионов, готовы оказывать работе РЖД всю необходимую поддержку, содействие, потому что цели и задачи у нас общие. Более того, хочу сказать, что мы очень внимательно относимся к бывшим сотрудникам, строителям БАМа. Комитет по федеративному устройству ежеквартально практически отчитывается о расселении строителей БАМа из ветхого и аварийного жилья, и мы уделяем этому пристальное внимание. Кроме того, по инициативе Совета Федерации (правительство поддержало нас) выделено 170 миллионов на этот год для модернизации больницы в городе Тынде, где обслуживаются бамовцы. Мы бы просили и вас уделять внимание тем, кто создавал БАМ. Эти люди заслуживают особого внимания и особой заботы.

Уважаемые коллеги! Мы с вами хорошо понимаем, что работа в "Российских железных дорогах" любого сотрудника – от путевого обходчика до руководителя железных дорог – сложная, очень ответственная: это ежедневно миллионы пассажиров, огромные объемы грузов, это ответственность за безопасность каждого гражданина, это ответственность за качество услуги, оказываемой нашим гражданам, и так далее.

И поэтому хочется в этот день высказать слова огромной благодарности директору акционерного общества "Российские железные дороги" Олегу Валентиновичу Белозёрову, который очень профессионально, очень ответственно, очень серьезно подходит к решению задач, стоящих перед компанией, и мы видим, какое быстрое идет движение вперед.

Хочется высказать слова огромной благодарности всему многотысячному коллективу компании – ОАО "РЖД", пожелать вам больших успехов, потому что ваши успехи – это успехи страны и это самочувствие наших граждан. И хотелось бы, чтобы всегда на пути вашего движения вперед горел только зеленый сигнал семафора.

Спасибо Вам огромное. Успехов! И еще раз благодарю Вас за сегодняшний День в Совете Федерации. Спасибо большое.

Давайте еще раз поблагодарим, коллеги. (Аплодисменты.)

Спасибо всем, в том числе тем, кто на балконе. Спасибо за участие. Успехов дальнейших!

Коллеги, продолжаем нашу работу. Подошло "время эксперта".

Сегодня в рамках нашей традиционной рубрики выступит президент Высшей школы методологии, руководитель созданной в Сбербанке России лаборатории нейронаук и поведения человека Андрей Владимирович Курпатов на тему "Трансформация человека в цифровую эпоху".

Андрей Владимирович более 20 лет посвятил исследованиям психологических аспектов структуры личности человека. Он создал научно-философское направление "методология мышления", является автором техники эффективного мышления.

Коллеги, думаю, всем нам это будет полезно точно. Нам надо с каждым днем все более эффективно мыслить.

Под руководством Андрея Владимировича вышли десятки авторских проектов на разных телевизионных каналах, издано множество книг, в которых в популярной форме представлены практические знания в области психотерапии.

Андрей Владимирович изучает влияние агрессивной информационной среды на мышление и психику человека. Многие его работы посвящены темам цифровой зависимости и профилактики этого явления.

Андрей Владимирович (по-моему, я всех заинтриговала), пожалуйста, Вам слово. Рады Вас видеть. Спасибо, что Вы согласились у нас выступить. Благодарю.

А.В. Курпатов, президент Высшей школы методологии, руководитель лаборатории нейронаук и поведения человека Сбербанка России.

Глубокоуважаемая Валентина Ивановна, уважаемые сенаторы! Прежде всего хочу поблагодарить вас за внимание к теме. Мне кажется, она действительно очень актуальная и важная. Мы ведь любим говорить о цифровизации, и это сейчас уже такое модное дело. Мы цифровизируем и бизнес, и государственное управление, и образование. Но за всеми этими нашими мегапроектами стоят конкретные люди, и очень важно то, как процессы цифровизации в конечном итоге сказываются на психологии и работе мозга современного человека.

В этом направлении проводится много исследований как в мире, так и в рамках лаборатории нейронаук и поведения человека Сбербанка, которую я возглавляю, и я хочу сегодня вам об этом рассказать.

Итак, первый слайд.

В 60-х годах прошлого века Элвин Тоффлер (возможно, вы знаете этого замечательного человека, который, по сути дела, является одним из соавторов теории постиндустриального общества) рассказал нам о грядущей третьей информационной волне, в которой теперь мы оказались. Но

проблема состоит в том, что этот великий футуролог ошибся в своем главном прогнозе: он предполагал, что человечество, столкнувшись с новыми технологиями, не сможет пережить этот шок, и говорил о том, что это будет такой "шок будущего" – "футурошок". Это хорошее напоминание нам – что из настоящего, когда мы смотрим вперед и даже обладаем очень серьезными знаниями, не многое и не всё мы можем понять как следует. Кто мог представить, что развитие событий будет происходить следующим образом?

Следующий слайд.

2000 год. Появились первые смартфоны. Это было совсем недавно. И мы думали: зачем нужны эти странные штуки? Сейчас ни один человек уже не может обойтись без этого средства связи. Более того, он испытывает тревогу, если окажется без собственного телефона.

Следующий слайд, пожалуйста.

Объемы информации, с которыми мы имеем дело, растут экспоненциально. И если 10 лет назад это было меньше 1 зеттабайта данных, то сейчас эти цифры увеличились в 50 раз, и эта тенденция сохраняется.

Я хочу обратить ваше внимание, что это не просто абстрактные данные, это данные, которыми мы обмениваемся с вами.

Следующий слайд, пожалуйста.

Ежемесячно мы с вами обмениваемся почти 10 триллионами сообщений и писем, мы делаем 105 миллиардов запросов в Google, ежедневно мы постим 2,5 миллиарда единиц контента в Facebook. Это огромный объем данных, которыми постоянно обменивается человечество. И это кажется странным – почему это стало для нас настолько важным. И, для того чтобы понять биологические настройки этого механизма, я хочу, чтобы вы посмотрели на следующий слайд.

Информация так же важна для нашего мозга, как важны и калории. Если мы хотим выживать, мы должны уметь идентифицировать в окружающей среде информационные стимулы. И получаем за это дофаминовое подкрепление. В результате мир страдает от ожирения, если мы говорим о пищевых калориях, и мы должны сейчас уже говорить об информационном ожирении, которое поражает современного человека. Впрочем, эту пищевую аналогию можно продолжить и дальше.

На следующем слайде я демонстрирую, что мы на физическом уровне состоим из тех молекул, которые мы потребляем с пищей. Ну а на информационном уровне, на ментальном уровне мы состоим из той информации, которую мы потребляем. Это кажется, в общем, очень незначительной вещью. Но вы посмотрите на человека на следующем слайде. Ему в пище не хватало всего лишь одного элемента – йода, что превратило его в карлика, сделало его физически и умственно отсталым, сделало бесплодным. Вот что такое маленькое изменение в среде.

А сейчас я вам продемонстрирую такое же изменение в информационной среде.

Следующий слайд.

Здесь вы видите два документа: это научная статья по нейрофизиологии и Instagram Бузовой. Я хочу, чтобы вы проследили за собственным взглядом.

Когда нашему мозгу предлагаются две задачи (задача попроще и задача посложнее), наш мозг эволюционно выбирает задачу попроще (следующий слайд, пожалуйста). Составляя всего 2 процента от массы нашего тела, он потребляет 20 процентов энергии. Это очень энергозатратный орган, поэтому эволюционно так сложилось, что мы максимально упрощаем потребление информации и решение задач.

И вот что получается: создатели контента вынуждены соревноваться друг с другом в создании все более и более примитивного контента. Таким образом они могут выиграть внимание пользователя, потому что он не будет потреблять сложный контент просто из-за эволюционных настроек. И в результате мы имеем эскалацию примитивного контента, а, как я вам уже сказал, этот контент определяет и нашу ментальную сферу.

Следующий слайд, пожалуйста.

По сути, мы с вами переживаем глубочайшую трансформацию. Мы переезжаем, можно сказать, перелетаем через "котовую нору" из "галактики Гутенберга" в "галактику Цукерберга" – из галактики текстов, то есть понятийного мышления, в галактику образов, где нет уже ни аналитики, ни логики, ни понятийного мышления.

Ну, кто-то по этому поводу говорит, что это просто новая генерация людей, они будут более креативными. Всем, кто так рассуждает, я предлагаю исследование Кюнги Хи Ким.

Следующий слайд, пожалуйста.

Существует тест Торренса. Это тест на креативность – тестируют детей, для того чтобы понять, насколько они креативны. Этот тест был создан 50 лет назад (уже 60). И за 50 лет у этой исследовательницы было 300 тысяч анкет, которые она смогла проанализировать и посмотреть, какова динамика креативности детей в разные периоды формирования информационного общества. И вот что выяснилось. До середины 80-х годов, когда происходил постепенный рост объема информации, ее доступности, креативность детей возрастала. (Следующий слайд, пожалуйста.) В середине 80-х годов в американском обществе стало доступно кабельное телевидение, и дети сели за телевизоры. В результате произошла стабилизация креативности. И уже с начала 90-х годов идет постепенное, но неуклонное снижение креативности наших детей. 85 процентов детей в 2008 году (а это год, когда только появились iPhone) получили более низкие оценки по креативности, чем в 1984 году.

Следующий слайд, пожалуйста.

И здесь я формулирую вопрос: насколько это структурное изменение среды актуально для нашего мозга как такового?

Следующий слайд.

Это Маркус Рэйчел, создатель современной, по сути дела, нейрофизиологии, потому что у нас сейчас появились возможности заглянуть в живой, работающий мозг (чего мы не имели возможности делать раньше) с помощью современных методов исследования. И мы выяснили, что мозг работает не так, как мы думали прежде.

Здесь вы видите три уровня – это три режима, в которых способен работать наш мозг. На нижней линии – мозг, который работает во время потребления информации. Значит, сейчас вы потребляете информацию, и у вас активизирована эта центральная исполнительная сеть. В середине этого рисунка – мозг, находящийся в состоянии ориентации. Это с вами часто случается, когда вы оказываетесь в новом месте и вам нужно понять, как сориентироваться, куда двинуться, как расположиться и так далее. Это сеть выявления значимости. И на самом высоком уровне (смотрите, как "горит" этот мозг) – это мозг мыслящего человека. Проблема состоит в том, что этот человек думает ни о чем, это синдром так называемого чистого листа. С вами такое часто случается: вам нужно создать какой-то новый документ, написать какой-то отчет и так далее, и вы испытываете очень специфическое состояние, "чистого листа", – вы не можете взяться за работу. Но проходит какое-то время – и вдруг текст начинает сам выходить из вас. Что происходило в эти несколько минут, пока вы собирались с мыслями? В этот момент ваш мозг загружал именно в дефолт-систему все необходимые интеллектуальные объекты, из которых потом он и создает ваши мысли.

Следующий слайд, пожалуйста.

Раньше мы думали, что мозг организован локально, что есть отдельные зоны мозга, которые отвечают за разный функционал. Но сейчас мы понимаем, что это распределенные нейронные сети, о которых я вам сейчас рассказываю. (Следующий слайд, пожалуйста.) В результате формирования этих нейронных сетей, по сути дела, у нас формируется тот сервер, который просчитывает информацию, которая хранится в нашем мозге. И чем лучше структурирован этот сервер, тем лучше вы будете думать. И этот процесс продолжается (Следующий слайд, пожалуйста.) до 25 лет. То есть до 25 лет нейроны связываются друг с другом в этот сложный конгломерат нейронных связей, которые обеспечивают интеллектуальную деятельность. Поэтому не зря мы ограничиваем подростков и молодых людей в принятии решений, потому что они еще не способны к этому, их нейронные сети, отвечающие за мышление, за структурирование будущего, еще не сформировались. Но это происходит в нормальной ситуации. Но наша ситуация не нормальна.

Следующий слайд, пожалуйста.

Здесь вы видите данные "Лаборатории Касперского", которые свидетельствуют о том, что практически 40 процентов наших и американских детей (о европейских так сказать нельзя) до 10 лет постоянно находятся онлайн. Это значит, что ро-

дители стали использовать гаджеты в качестве бэбиситтеров – они выдают ребенку гаджет, этот гаджет приковывает его внимание, и больше ребенок уже не функционирует во внешней среде, не создает социальных контактов, которые принципиально важны для него. К 14–18 годам (и в Европе эта тенденция сохраняется) весь мир, все подростки мира, 60–70 процентов молодых людей, практически постоянно находятся онлайн.

На следующем слайде – данные "Лаборатории Касперского" за последний год, и здесь вы можете увидеть, что 85 процентов детей не представляют своей жизни без гаджета, он им жизненно необходим. И, если вы у него его заберете, у него будут паническая атака, температурные "свечки" и так далее. При этом 92 процента взрослых, родителей, приучают своих детей к смартфонам и гаджетам с четырех-пяти лет, и, соответственно, социальные сети и прочие развлечения интернета становятся доступными уже для младших школьников, больше 40 процентов из них уже имеют свои аккаунты в социальных сетях.

То есть наш мозг, который должен развиваться в естественной среде, развивается в среде цифровой, которая совершенно не располагает к формированию тех нейронных сетей, о которых я вам рассказывал. Об этом (Следующий слайд.) рассказывает большое количество исследователей, но проблема настолько пугающая, что об этом боятся говорить вслух и это боятся выносить на какие-то серьезные трибуны. Я очень рад, что сейчас у меня есть возможность говорить об этом с вами.

Следующий слайд.

Давайте поговорим, собственно говоря, про механику. Каким образом получается так, что наши нейронные сети, отвечающие за мышление, перестают работать при избыточной информационной нагрузке?

Следующий слайд.

Эшли Чен провела замечательный эксперимент, которым показала, что те три нейронные сети, которые отвечают за мышление, за потребление информации и за ориентацию в окружающем пространстве, являются антагонистами. То есть, если мы с помощью специальных устройств подавим центральную исполнительную сеть и сеть выявления значимости, наша дефолт-система, отвечающая за мышление, активизируется. Напротив, если мы будем активизировать центральную исполнительную сеть и сеть выявления значимости, система, которая отвечает за мышление, будет находиться в спячке. То есть постоянное потребление информации приводит к тому, что система, отвечающая за мышление в мозге, просто не функционирует. И дальше мы удивляемся, когда говорим, что наши сотрудники, люди, с которыми мы имеем дело, не включают мозги и постоянно сидят в Instagram, Twitter и так далее, действуют стереотипно, не вникают в суть вопроса. Не надо этому удивляться, это новая тенденция, потому что их мыслящий мозг в этот момент спит.

Следующий слайд, пожалуйста.

К сожалению, этим проблемы не ограничиваются, потому что эти гаджеты стали для нас постоянной игрушкой, словно мы постоянно смотрим на того тигра, который скрывается в зарослях, и постоянно тыркаем свой телефон. По последним данным, уже более 80 раз в день вы начинаете телефонную сессию, среднестатистический человек. А это значит, что время каждой телефонной сессии – это через 15 минут. Как выяснила Глория Марк, для того чтобы мы смогли сконцентрировать внимание и загрузить интеллектуальные объекты, нам нужно 23 минуты. 23 минуты – это то время, которое необходимо для того, чтобы ваш мыслящий мозг включился. Это ленивое существо, он не хочет думать просто так, он хочет работать стереотипно. Ему нужно время, ему нужна концентрация, и этого времени нет, потому что в этот момент мы залезем в телефон проверять, что же там случилось.

Следующий слайд, пожалуйста.

К сожалению, эта проблема вовсе не исчерпывается мышлением как таковым. Дело в том, что дефолт-система мозга эволюционно формируется в рамках социальных взаимодействий, это доказал оксфордский профессор Робин Данбар. И мы с вами хорошо знаем, что коммуникация – это важная, вообще, вещь с точки зрения того, чтобы люди просто думали и рассуждали. В аутичном состоянии это не может происходить.

Но вот что происходит сейчас. Вы видите данные (это график Арика Сигмана, это британцы), мы говорим соответственно о годах с 1987 по 2007. Все начинается с того, что четыре часа в день люди смотрят в телевизоры, экраны какие-то и восемь часов общаются друг с другом. В 1997 году произошел перелом – экраны заняли столько же времени в общении, сколько и другие люди. И в момент появления iPhone, в 2007 году, общение лицом к лицу составило всего два часа в сутки, тогда как общение с экранами превысило восемь часов.

Следующий слайд.

Все это приводит к состоянию, которое называется цифровым аутизмом. Наши дети перестали интересоваться друг другом. Они не проникают во внутренний мир другого человека, они легко заменяют одного человека другим, потому что просто не видят в нем никакой специфической ценности.

Следующий слайд, пожалуйста.

В общем, может быть, это тоже новая реальность, но я, как психиатр, должен сказать, что эта новая реальность имеет свои крайне негативные последствия. Здесь вы видите драматический график. Это график корреляции между пребыванием в телефоне, в смартфоне и депрессией и суицидальными намерениями. Если человек пребывает в телефоне больше двух с половиной часов в сутки (здесь вы видите перелом в графике), растут его депрессивность и суицидальные тенденции. Ну, надо сказать, что кто-то таким образом прячет свою депрессию в телефоне, но для многих это

является способом ощутить собственную никчемность и бессмысленность собственного существования в сравнении себя с жизнью, находящейся по ту сторону экрана.

Следующий слайд, пожалуйста.

Кроме депрессии и суицидальности, все вы понимаете, наши люди все сложнее концентрируют внимание. Наши израильские коллеги сделали замечательный эксперимент: они сравнили людей, которые пользуются смартфонами, с теми, кто еще не пользуется (оказывается, в наше время такие еще находятся). И, если вы посмотрите на левый график на этом слайде, вы увидите, что симптом синдрома дефицита внимания и гиперактивности (СДВГ) повышен у всех нормальных пользователей телефона по сравнению с теми, кто не пользуется смартфоном.

Но куда интереснее вторая часть этого исследования, которая изображена на правом графике. После этого исследователи попросили тех, кто не пользуется смартфонами, пользоваться ими в течение трех месяцев. В результате выросло недоверие к окружающим. При этом выросло соглашательство, а самое страшное – что росли агрессивность и негативное отношение к другим людям. Простое физическое использование телефона делает нас асоциальными людьми.

Ну и дальше – "вишенка" на этом безумном "торте", следующее исследование. Уорд и Бос провели очень масштабное исследование, в ходе которого испытуемые (было несколько тысяч человек) заполняли тесты на мышление и креативность. Вся разница между ними...

Это предыдущий слайд. Если можете, верните. Прошу прощения, я поспешил вперед. Все правильно.

Здесь показана дефолт-система. Это тоже важная составляющая. Возможно, вы знаете по своим детям, по своим коллегам, что у них сократилось так называемое дистальное видение – они хуже заглядывают в будущее, они хуже строят жизненные планы. Дело в том, что за создание этих жизненных планов, за представление и образ будущего отвечает та самая дефолт-система, подавление которой мы наблюдаем в нашей современной среде.

И вот исследование (Следующий слайд.), о котором я уже начал рассказывать (Уорда и Боса), в рамках которого исследовалось, как физическое присутствие телефона влияет на нашу интеллектуальную деятельность. Было три группы испытуемых, которые, как я сказал, заполняли тесты на мышление и креативность. Разница между этими группами состояла только в том, где находился их телефон. В первой группе испытуемые оставили телефоны за пределами аудитории, в которой проходило тестирование. Во второй группе они держали телефоны в обычном для себя месте (в кармане или сумке). В третьей группе они держали телефоны перед собой. И дальше – вы видите графики по подвижному интеллекту и оперативной памяти. Если телефон находится физически перед

человеком, его оперативная память снижается, его подвижный интеллект (это то, что отвечает за нашу интеллектуальную деятельность здесь и сейчас) снижается. Простое физическое присутствие телефона.

Почему это происходит? Это происходит по очень понятной причине – наш мозг экономит свои силы. И, если вы знаете, что рядом с вами есть устройство, в котором есть все ответы, о чем вам волноваться и зачем вам это запоминать? В следующем исследовании – Спэрроу – было показано, что это так и работает.

Дизайн этого эксперимента был достаточно сложным, но, если коротко, ситуация выглядит следующим образом. Я прошу вас запомнить какие-то утверждения, научные факты и после предлагаю распределить их по папкам на компьютере, которые имеют названия. Например, глаз страуса больше, чем мозг страуса. Давайте сохраним эту информацию в папке "Животные" или "Интересные факты". После этого пройдет какое-то время и я наводящими вопросами спрошу: а что вы помните про страуса? И очень малое количество людей вспомнит, что его глаз больше, чем его мозг. Чуть больше людей вспомнят этот факт и то, что этот факт хранится в соответствующей папке. Но подавляющее большинство людей не вспомнят факта, они вспомнят, что это лежит в папке "Животные".

Таким образом, мы перестали хранить в своей голове информацию, которая должна принимать участие в процессе, когда мы решаем какие-то вопросы. Мы не можем учитывать все обстоятельства дела, если эти обстоятельства дела находятся в телефоне, а не у нас в голове. Таким образом, принятие решений становится все более и более драматичным.

Ну что ж, я заканчиваю свое выступление и хочу сконцентрировать ваше внимание на основных выводах.

Следующий слайд, пожалуйста.

Мы имеем несколько проблем с современным человеком. И то, что я рассказываю вам о росте информационного потребления и снижении интеллектуальной функции, – это очень важная часть, но вовсе не исчерпывающая. Есть и другие фундаментальные изменения жизни человека, оказавшегося в новой цифровой среде. Прежде всего, это изменение структуры социальных связей. У нас исчезают вертикальные связи, у нас нарастают горизонтальные связи. С точки зрения нейробиологии это значит, что человек теряет способность учиться, потому что мы учимся эволюционно у тех людей, которые представляют для нас авторитет. О тех, кто авторитета для нас не представляет, мы имеем только собственное личное мнение, а не знания. Изменяются сами способы коммуникации, что приводит, как я уже вам сказал, к цифровому аутизму, что приводит к изменению уровня эмоционального контакта между людьми и общей разобщенности.

Наконец, мы должны говорить об общей гуманистической установке, которая формируется в обществе, – работа должна приносить удовольствие, вообще все должно приносить удовольствие и нужно постоянно получать удовольствие. При этом у людей нет образа будущего, что снижает мотивацию, не формирует у них перспективные цели.

Мне кажется, что эта трансформация человека в цифровую эпоху не самым лучшим образом скажется на бизнес-процессах, на обществе, на государственном управлении и на цивилизации в целом.

На следующем слайде приведена цитата одного из самых великих современных, ныне живущих философов Дэниела Деннета, который задает риторический вопрос: что будет плохого, если мы отдадим свою ментальную функцию, мыслительную функцию искусственному интеллекту, гаджетам и так далее, и отвечает: в целом ничего плохого, если мы при этом сами сможем сохранить свою интеллектуальную функцию. И это тот вызов, который сейчас стоит перед нашим обществом.

Следующий слайд.

Я коротко скажу о том, что исследования, которые мы проводим в рамках лаборатории нейронаук Сбербанка, как раз направлены на работу с соответствующими сетями – сетями выявления значимости и соответствующей практики осознанности. Мы исследуем нормы цифрового потребления, цифровой гигиены, которые могут быть адекватны для современного человека, чтобы у него сохранилась эффективная работа центральной исполнительной сети. Мы разрабатываем методики увеличения социального контакта и тех коммуникаций, которые позволяют делать мышление человека более системным и глубоким.

Ну что ж, и последний слайд – мой вывод. Вы можете с ним не согласиться. Но на основании тех данных, которые мы сейчас имеем, можно говорить о том, что трансформация, происходящая с каждым конкретным человеком, который стоит за нашими большими проектами, далеко не самая веселая. Она не самая веселая в особенности в отношении наших детей, которые все больше и больше погружаются в пучину цифрового слабоумия. И интеллектуальное снижение, социальная сглаженность – это тот вызов, который перед нами стоит. И я боюсь, что нет простых решений. Запретительные меры работать уже не будут, и мы должны, несмотря на всю сложность, найти пути решения этой проблемы, для того чтобы сохранить наше общество, нашу культуру и мир в целом.

Спасибо большое за внимание. (Аплодисменты.)

*Председательствует
первый заместитель Председателя
Совета Федерации
Н.В. ФЁДОРОВ*

Председательствующий. Уважаемый Андрей Владимирович, огромная Вам признательность за Ваше не просто очень интересное выступление, а практически важную, очень актуальную и, может быть, в некоторых сюжетах критическую информацию, которую Вы нам выдали. А поскольку здесь аудитория сенаторов, тоже важных людей, я думаю, многое из сказанного Вами будет востребовано.

И я хотел бы попросить Вашего разрешения, если уважаемая аудитория не возражает, если Вы, Андрей Владимирович, не против, Ваши выступление и слайды сделать доступными для сенаторов на мобильных рабочих местах, в том числе и для возможной ретрансляции Ваших данных, Ваших слайдов в наших аудиториях в субъектах Федерации. Потому что, как Вы закончили, нам без объединения усилий (простых решений здесь нет) невозможно воспротивиться тем проблемам (тем более преодолеть их), которые Вы обозначили. Договорились? Вы не против?

А.В. Курпатов. Спасибо большое. Надеюсь, вам это будет полезно. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо большое. Спасибо. Всего доброго. Успехов Вам! (*Аплодисменты.*)

Коллеги, здесь сейчас присутствует такая небольшая, но очень боевая делегация студентов Финансового университета при Правительстве Российской Федерации. Давайте их поприветствуем и пожелаем успехов. (*Аплодисменты.*)

Спасибо.

Коллеги, двенадцатый вопрос по нашей повестке – о Федеральном законе "О внесении изменений в статьи 340 и 341 Уголовного кодекса Российской Федерации" – докладывает Максим Геннадьевич Кавджарадзе.

Пожалуйста, Максим Геннадьевич.

Подготовиться Пронюшкину.

М.Г. Кавджарадзе. Уважаемые коллеги! Ваше внимание представляется Федеральный закон "О внесении изменений в статьи 340 и 341 Уголовного кодекса Российской Федерации", разработанный группой депутатов Государственной Думы.

Положения закона направлены на разграничение уголовной и дисциплинарной ответственности за нарушение порядка несения пограничной службы. Предлагается внести изменения в соответствующие статьи Уголовного кодекса Российской Федерации, предусмотрев уголовную ответственность за нарушение правил несения боевого дежурства или пограничной службы только в случае наступления негативных последствий в виде причинения вреда интересам безопасности государства. Таким образом, в случае отсутствия негативных последствий за совершение указанных противоправных действий будет наступать дисциплинарная ответственность в соответствии с Федеральным законом от 27 мая 1998 года № 76-ФЗ "О статусе военнослужащих".

Комитет-соисполнитель – по обороне и безопасности – поддерживает одобрение представ-

ленного закона. Правительство и Верховный Суд замечаний не имеют.

Председательствующий. Спасибо, Максим Геннадьевич.

Коллеги, вопросы? Нет. Желающих выступить нет.

Прошу подготовиться к голосованию за одобрение Федерального закона "О внесении изменений в статьи 340 и 341 Уголовного кодекса Российской Федерации".

Результаты голосования (12 час. 40 мин. 17 сек.)

За	154 чел.	90,6%
Против	0 чел.	0,0%
Воздержалось.....	0 чел.	0,0%
Голосовало.....	154 чел.	
Не голосовало	16 чел.	
Решение:	принято	

Решение принято.

Тринадцатый вопрос – о Федеральном законе "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений статьи 12 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" – докладывает Александр Юрьевич Пронюшкин.

На обсуждении данного вопроса с нами Зверев Дмитрий Станиславович, статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Российской Федерации.

А.Ю. Пронюшкин, член Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Владимирской области.

Уважаемый Николай Васильевич, уважаемые коллеги! Данный федеральный закон направлен на устранение дублирования процедур лицензирования и сертификации, осуществляемых для получения авиаперевозчиками разрешения на выполнение воздушных перевозок пассажиров и грузов. Исключение лицензирования снимает избыточную административную и финансовую нагрузку с авиаперевозчиков.

Комитет Совета Федерации по экономической политике рекомендует палате регионов одобрить данный федеральный закон.

Председательствующий. Спасибо большое, Александр Юрьевич, за очень лаконичный доклад.

Вопросов нет, желающих выступить нет.

Прошу подготовиться к голосованию за одобрение Федерального закона "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений статьи 12 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности". Идет голосование.

Результаты голосования (12 час. 41 мин. 19 сек.)

За	153 чел.	90,0%
Против	0 чел.	0,0%
Воздержалось.....	0 чел.	0,0%
Голосовало.....	153 чел.	
Не голосовало	17 чел.	
Решение:	принято	

Решение принято единогласно.

Четырнадцатый вопрос повестки – о Федеральном законе "О внесении изменений в Федеральный закон "Об охоте и о сохранении охотничьих ресурсов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и Федеральный закон "О животном мире" – докладывает Сергей Федорович Лисовский.

На обсуждении данного вопроса с нами Радченко Светлана Юрьевна, статс-секретарь – заместитель Министра природных ресурсов и экологии Российской Федерации.

С.Ф. Лисовский. Добрый день, уважаемые коллеги! Закон давно ожидаемый. Надо отдать должное членам нашего комитета – были приложены большие усилия, чтобы он состоялся. Его давно ждет охотничье сообщество, да и не только, потому что этот закон прежде всего позволит увеличить поголовье диких животных в наших лесных угодьях, потому что форма разведения в полувольном содержании диких животных позволяет действительно заняться разведением и увеличением поголовья диких животных на наших территориях.

Также этот закон устанавливает определенные условия охоты в данных ограниченных условиях и определяет орган, который устанавливает правила проведения данной охоты. И также устанавливаются определенные требования к данным ограниченным участкам. Для справки: устанавливается минимальный размер вольеров – это 50 гектаров.

Мы считаем, что это послужит стартом совершенно новой отрасли народного хозяйства – охоты, которая во всем мире занимает очень серьезное место, в экономике каждой страны, например, в Германии, в Америке. Мы обладаем гораздо большим ресурсом для развития данной отрасли.

Хочу также отметить большую заслугу нашего коллеги Лебедева Владимира Альбертовича. Он сделал очень много для того, чтобы проект этого закона дошел до принятия. Но, к сожалению, он сейчас болен и не может его представлять.

Многие члены нашего комитета внесли поправки при последнем обсуждении проекта данного закона. Надо отдать должное Государственной Думе – они учли наши поправки, закон дошел в том виде, в каком предлагали члены Совета Федерации.

В целом у меня все. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Сергей Федорович.

Вопросов нет.

Присаживайтесь, пожалуйста.

Есть желающий выступить. Коллега Вайнберг Александр Владленович, пожалуйста.

А.В. Вайнберг, член Комитета Совета Федерации по науке, образованию и культуре, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Нижегородской области.

Спасибо, уважаемый Николай Васильевич.

Уважаемые коллеги! Сергей Федорович как раз упомянул сейчас нашего товарища Лебедева Владимира Альбертовича, он не просто равнодушно к этому законопроекту отнесся, а принял глубокое участие в нем. И вчера вечером он позвонил (накануне операции, которая у него действительно сегодня в Германии будет) и попросил этот закон поддержать. У нас с ним насчет этого закона много обсуждений было и разговоров. И я тоже присоединяюсь к этому и прошу уважаемых коллег поддержать этот закон.

Спасибо большое.

Председательствующий. Спасибо.

Больше желающих выступить нет.

Прошу подготовиться к голосованию за одобрение Федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "Об охоте и о сохранении охотничьих ресурсов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и Федеральный закон "О животном мире". Идет голосование.

Результаты голосования (12 час. 44 мин. 30 сек.)

За	146 чел.	85,9%
Против	2 чел.	1,2%
Воздержалось.....	3 чел.	1,8%
Голосовало.....	151 чел.	
Не голосовало	19 чел.	
Решение:	принято	

Решение принято.

Пятнадцатый вопрос повестки – о проекте постановления Совета Федерации "О стратегических направлениях совершенствования таможенного администрирования в Российской Федерации" – докладывает Елена Алексеевна Перминова.

С места, да? Пожалуйста.

Е.А. Перминова, первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Курганской области.

Уважаемый Николай Васильевич, уважаемые коллеги! Мы изучили все предложения в проект постановления, которые прозвучали на прошлом пленарном заседании, поступившие от наших коллег и от федеральных министерств. И доработанный проект постановления прошел все этапы согласования, в том числе и с Федеральной таможенной службой.

Поэтому, уважаемые коллеги, я предлагаю сейчас принять постановление в целом. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Елена Алексеевна.

Коллеги, есть ли вопросы к Елене Алексеевне, к профильному комитету, желающие выступить? Нет.

Тогда кто за то, чтобы принять постановление Совета Федерации "О стратегических направлениях совершенствования таможенного администрирования в Российской Федерации" (документ № 47) в целом? Прошу голосовать.

Результаты голосования (12 час. 45 мин. 29 сек.)

За 152 чел. 89,4%
Против 0 чел. 0,0%
Воздержалось 0 чел. 0,0%
Голосовало 152 чел.
Не голосовало 18 чел.
Решение: принято

Решение принято.

Шестнадцатый вопрос – о проекте постановления Совета Федерации "О приоритетных направлениях социально-экономического развития Дальнего Востока" – докладывает Олег Владимирович Мельниченко.

Включите, пожалуйста, микрофон.

С места – Мельниченко.

О.В. Мельниченко, председатель Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Пензенской области.

Уважаемый Николай Васильевич, уважаемые коллеги! Проект постановления Совета Федерации "О приоритетных направлениях социально-экономического развития Дальнего Востока" был принят за основу 22 января этого года. Проект постановления доработан с учетом поступивших замечаний и предложений от комитетов Совета Федерации и федеральных органов исполнительной власти.

Предлагаю сегодня принять постановление в целом. Прошу поддержать. Спасибо за внимание.

Председательствующий. Спасибо, Олег Владимирович.

Вопросов нет, желающих выступить нет.

Кто за то, чтобы принять постановление Совета Федерации "О приоритетных направлениях социально-экономического развития Дальнего Востока" (документ № 41) в целом? Прошу голосовать.

Результаты голосования (12 час. 46 мин. 21 сек.)

За 155 чел. 91,2%
Против 0 чел. 0,0%
Воздержалось 0 чел. 0,0%
Голосовало 155 чел.
Не голосовало 15 чел.
Решение: принято

Решение принято.

Семнадцатый вопрос повестки – о проекте постановления Совета Федерации "О государственной поддержке социально-экономического развития Ненецкого автономного округа" – также докладывает Олег Владимирович Мельниченко.

О.В. Мельниченко. Проект постановления Совета Федерации "О государственной поддержке социально-экономического развития Ненецкого автономного округа" был принят за основу 30 января этого года. Мы доработали его с учетом предложений Ненецкого автономного округа, комитетов Совета Федерации, а также замечаний, которые были высказаны Валентиной Ивановной Матвиенко в ходе проведения Дней субъекта (округа) в Совете Федерации.

Предлагаю сегодня принять постановление в целом. Прошу поддержать. Спасибо за внимание.

Председательствующий. Спасибо.

Вопросов нет, желающих выступить нет.

Кто за то, чтобы принять постановление Совета Федерации "О государственной поддержке социально-экономического развития Ненецкого автономного округа" (документ № 40) в целом? Прошу голосовать.

Результаты голосования (12 час. 47 мин. 13 сек.)

За 155 чел. 91,2%
Против 0 чел. 0,0%
Воздержалось 0 чел. 0,0%
Голосовало 155 чел.
Не голосовало 15 чел.
Решение: принято

Решение принято.

Восемнадцатый вопрос – о проекте постановления Совета Федерации "Об изменении состава Временной комиссии Совета Федерации по вопросам законодательного обеспечения развития технико-технологической базы агропромышленного комплекса Российской Федерации" – докладывает Сергей Герасимович Митин с места. Пожалуйста.

Митину включите микрофон, пожалуйста.

С.Г. Митин, первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Новгородской области.

Уважаемые коллеги! В адрес Временной комиссии по вопросам законодательного обеспечения развития технико-технологической базы агропромышленного комплекса поступили заявления от наших коллег Сергея Владимировича Белоусова, Алексея Николаевича Кондратенко и Бориса Александровича Невзорова с просьбой включить их в состав этой временной комиссии.

Соответствующий проект постановления Совета Федерации подготовлен. Прошу принять постановление.

Председательствующий. Спасибо, Сергей Герасимович.

Коллеги, кто за то, чтобы принять постановление Совета Федерации "Об изменении состава Временной комиссии Совета Федерации по вопросам законодательного обеспечения развития технико-технологической базы агропромышленного комплекса Российской Федерации" (документ № 46)? Прошу голосовать.

Результаты голосования (12 час. 48 мин. 08 сек.)

За 153 чел. 90,0%
Против 0 чел. 0,0%
Воздержалось 0 чел. 0,0%
Голосовало 153 чел.
Не голосовало 17 чел.
Решение: принято

Решение принято.

Приступаем к разделу, если так можно сказать, отчетов комитетов и наших полномочных представителей в разных органах государственной власти.

Девятнадцатый вопрос – отчет Комитета Совета Федерации по социальной политике о работе за 2019 год. Докладывает Валерий Владимирович Рязанский.

Коллеги, мы договаривались, до пяти минут отчеты у нас традиционно.

Пожалуйста, Валерий Владимирович.

В.В. Рязанский, первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по социальной политике, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Курской области.

Уважаемые коллеги! Вчера на заседании комитета был утвержден отчет, он в электронном виде размещен в базе, его можно посмотреть. Ну а каждому из вас на рабочие столы были предложены такого рода информационно-справочные материалы, которые, на наш взгляд, традиционно вам помогают в общении с избирателями в регионах. Ну и в случае, если вам потребуются какие-то справочные материалы для средств массовой информации, вы всегда их легко найдете. Поэтому просьба: воспользуйтесь этой возможностью.

Мне поручено комитетом сегодня представить отчет, и я хочу выполнить это почетное поручение.

Учитывая, что комитет взаимодействует с тремя министерствами, двумя федеральными агентствами, тремя большими государственными фондами и тремя службами, естественно, у нас достаточно разнообразная тематика. И по уже сложившейся традиции происходит закрепление членов комитета по тематике. И вовлеченность, и глубина погружения в тематику достаточно высокие. Этим, наверное, определяется и тот показатель, о котором я скажу особо, – что за прошлый год в комитете были разработаны и предложены к рассмотрению 45 законодательных инициатив, 10 из них уже реализованы в качестве законов. Ясно, что они разномасштабные по своему характеру, но тем не менее это говорит о том, что законодательная активность членов комитета высокая, за что я им хочу выразить особую признательность.

Всего через комитет к одобрению было подготовлено 107 федеральных законов. Тематика действительно разная. Коротко остановлюсь на основных параметрах той тематики, которую мы с вами затрагивали в ходе обсуждения.

По линии Министерства труда и социальной защиты – порядка 63 законов. Из них приоритет – я бы назвал, все, что связано с формулой "минимальный размер оплаты труда равен прожиточному минимуму". К этой формуле мы с вами двигались 18 лет, и вот все это уже состоялось. Но тем не менее действительно была проделана большая работа за это время.

Потребительская корзина.

Меры государственной поддержки семей, имеющих детей. Они разные. Многие из них были реализованы в рамках выполнения положений послания президента.

Жилищные проблемы детей-сирот. К большому сожалению, эти проблемы еще не потеряли

своей остроты. 263 тысячи детей-сирот еще у нас находятся в очереди.

Вопросы трудовой занятости, вопросы легализации так называемой категории самозанятых, вопросы поддержки через систему социального контракта занятости тех людей, которые не имеют постоянного места работы.

Бюджеты социальных фондов.

Тема активного долголетия.

Медико-социальная экспертиза. Тоже были серьезные дебаты, разговоры на эту тему, и, в общем, были серьезные замечания, которые по ходу работы устранялись.

Вопрос электронных сертификатов на технические средства реабилитации.

Ну и здесь, в этом разделе, я бы особо отметил систему долговременного ухода за гражданами старшего поколения. Сегодня мы говорим только о 20 регионах. Через год эта программа должна заработать во всех регионах страны. Поэтому здесь предстоит еще большая, серьезная работа, учитывая, что и финансирование достаточно серьезное потребуются – больше 20 млрд рублей.

По тематике здравоохранения.

Вопросы законодательного обеспечения паллиативной медицинской помощи. Я считаю, что мы можем привести в качестве позитивного примера решение проблемы (это генеральное направление работы), связанной с лекарствами для лечения орфанных заболеваний. Не буду перечислять цифры, вы, в общем, их знаете, можете найти в материалах, но генеральная линия нашего поведения здесь определена.

Все, что связано с охраной здоровья, было сказано с этой трибуны и Оксаной Михайловной Драпкиной. Но в качестве напоминания хочу сказать об эпоее со снюсами. Мы ее должны завершить. И меня стали несколько настораживать последние тенденции ухода от этой темы в средствах массовой информации, и в том числе в правительственных кругах.

Модернизация первичного звена здравоохранения. Междисциплинарные дисциплины, с которыми мы работаем. Незарегистрированные лекарственные препараты.

Тема работы Палаты молодых законодателей.

Тема вытрезвителей, которая должна быть завершена.

Я хочу поблагодарить всех за сотрудничество... *(Микрофон отключен.)*

Председательствующий. Продлите, пожалуйста, время.

Завершайте.

В.В. Рязанский. Хочу поблагодарить всех за сотрудничество. Особые слова признательности нашему куратору Галине Николаевне Кареловой.

И хочу особо сказать о работе нашего аппарата. Спасибо большое за содействие в работе каждого из нас, сенаторов комитета.

Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, уважаемый Валерий Владимирович. Вопросов нет, желающих выступить нет по Вашему докладу.

Мы благодарим Вас, Валерий Владимирович, комитет в целом, ну и принимаем к сведению информацию о вашей работе за прошлый год. Спасибо.

Двадцатый вопрос повестки – отчет Комитета Совета Федерации по науке, образованию и культуре о работе за 2019 год. Докладывает Лилия Салаватовна Гумерова.

Л.С. Гумерова, председатель Комитета Совета Федерации по науке, образованию и культуре, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Республики Башкортостан.

Уважаемые коллеги! Вопросы качества и доступности образования, строительства новых школ, поддержки учительства были и остаются в центре внимания комитета.

Вы знаете, что ежегодная базовая субсидия на строительство и ремонт школ составляет 25 млрд рублей. Но благодаря усилиям комитета, лично Валентины Ивановны на 2020–2021 годы дополнительно выделено в общей сумме 12 миллиардов на улучшение инфраструктуры, водоснабжение и канализацию.

Отдельно отмечу предложения комитета по развитию образования на селе, которые были поддержаны и нашли отражение в программе "Земский учитель".

По поручению Валентины Ивановны мы работали с регионами предложения по зарплате учителей. Подходы, изложенные в обращении Совета Федерации к правительству, поддержаны президентом страны. Будем держать вопрос на контроле.

Вопросы детства, воспитания, безопасности в школах – в центре постоянного внимания Совета при президенте по реализации государственной политики в сфере защиты семьи и детей. Только в минувшем году согласно перечню поручений президента по итогам заседаний совета появился координационный центр по созданию позитивного контента, в том числе в сети Интернет. Дополнительно на эти цели выделено 1,6 млрд рублей. Подготовлены рекомендации по ограничению пользования мобильными телефонами в школах, они поддержаны в регионах, ведется мониторинг их выполнения.

2019 год был особенным для ученых всего мира – исполнилось 150 лет периодическому закону и таблице Менделеева. В России мы отметили 185 лет со дня его рождения. Решая поставленную президентом задачу по созданию условий для научно-технологического прорыва, в рамках Совета по вопросам интеллектуальной собственности разработаны и успешно реализуются рекомендации по развитию рынка интеллектуальной собственности в субъектах. Это своего рода пошаговая инструкция, азбука, изучив которую регионы должны понять, как необходимо выстраивать эту

работу. Уже сейчас 68 регионов определили должностное лицо, ответственное за эту работу, подписано 48 соглашений между субъектом, Минэкономразвития и Роспатентом по развитию данной сферы.

Революционным шагом стало принятие закона о географических указаниях, благодаря которому субъекты получили правовой инструмент для продвижения своих товаров, пополнения бюджетов, увеличения рабочих мест, развития туризма. Валентиной Ивановной было поручено сенаторам зарегистрировать хотя бы по одному бренду. И нам удалось заразить регионы этой идеей. Всего зарегистрировано 232 региональных бренда, при этом 74 – за последние два года с момента поручения.

Следующим шагом станет присоединение России к Женевскому акту Лиссабонского соглашения. Предложение было поддержано генеральным директором Всемирной организации интеллектуальной собственности Фрэнсисом Гарри в ходе нашей встречи в Женеве. Это позволит продвигать наши традиционные товары и на зарубежные рынки.

2019 год был Годом театра. Мы благодарим Валентину Ивановну за встречу в Совете Федерации с руководителями детских театров России. Впервые в таком формате обсуждались проблемы сохранения и развития театрального искусства.

Отмечу два момента: учтено наше предложение об увеличении объема средств на укрепление материально-технической базы театров, а также Министерством культуры будет разработана программа по приведению в порядок региональных театров с финансированием в объеме 1,5 млрд рублей.

С каждым годом расширяется география участников Международного гуманитарного Ливадийского форума, находят отражение в жизни его решения. Так, принят закон, упрощающий порядок трудоустройства иностранных студентов в нашей стране. В Севастополе состоялась закладка памятного камня, посвященного окончанию Гражданской войны в России.

В центре нашего постоянного внимания – национальные проекты "Наука", "Образование", "Культура". Их реализация обсуждалась в формате "правительственных часов", открытого диалога с министром. По итогам подготовлены не только рекомендации по корректировке национальных проектов, но и разработаны законодательные инициативы. Буквально вчера мы внесли в Госдуму законопроект, дающий право регионам при наличии ресурсов финансировать организацию обучения школьников на базе вузов. Находится в высокой степени готовности законопроект о патентных поверенных.

Уважаемые коллеги! Наши предложения в области образования, науки и культуры, как правило, требуют дополнительных средств и зачастую рассматриваются как статьи расходов. Уверены, что это не расходы, а, напротив, вложения, инвестиции в будущее, поскольку образование, наука и

культура – фундамент национальной безопасности страны.

В заключение я хотела бы от имени всех членов комитета поблагодарить Председателя Совета Федерации Валентину Ивановну Матвиенко, нашего куратора Ильяса Магомед-Саламовича Умаханова, представителя правительства Андрея Владимировича Яцкина, представителя президента Муравьеву Артура Алексеевича и всех вас, коллеги, за конструктивное взаимодействие. И надеемся продолжить плодотворное сотрудничество. Благодарю за внимание.

Председательствующий. Спасибо Вам большое, уважаемая Лилия Салаватовна.

Вопросов нет, коллеги, желающих выступить нет.

Рискну сказать (хотя наверняка могут меня опять упрекнуть в чем-то): как Зинаида Федоровна Драгункина работала, держала очень темпераментный режим деятельности комитета, так и Лилия Салаватовна продолжает достойно и даже повышает планку. Все-таки, когда женщины во главе комитетов, мне кажется, у нас даже не только всё это красивее, но и содержательнее получается. Вам не кажется так, уважаемые мужчины?

И.М.-С. Умаханов, заместитель Председателя Совета Федерации, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Республики Дагестан.

Не кажется, это так и есть. *(Оживление в зале.)*

Председательствующий. Спасибо. Ну, в преддверии наступающего марта могли бы и поддержать активнее эти выводы. *(Аплодисменты.)* Спасибо большое.

Предлагаю принять доклад к сведению.

Идем дальше. Будет тяжело, наверное, сейчас Тимченко Вячеславу Степановичу. Двадцать первый вопрос – отчет Комитета Совета Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности о работе за 2019 год. Надо как-то на уровне...

Пожалуйста.

В.С. Тимченко. Уважаемый Николай Васильевич, уважаемые коллеги! К предметам ведения комитета отнесено 38 направлений. Весь отчет размещен в электронном виде и содержит 32 слайда, поэтому я остановлюсь только на нескольких вопросах.

Важным направлением является дальнейшее совершенствование регламентных норм и регламентных положений. В рамках деятельности комитета осуществляется и контроль за ходом исполнения решений Совета Федерации и Совета палаты.

Еще одно направление – это совместная работа с правительством, министерствами по доработке законопроектов, направленных на реализацию реформы контрольно-надзорной деятельности. В ведении комитета находится и вопрос о защите прав потребителей. Мероприятия по реализации Стратегии государственной политики Российской Федерации в области защиты прав потре-

бителей на период до 2030 года будут рассмотрены в конце апреля на запланированном комитетом всероссийском форуме, посвященном данной проблематике.

Хочу высказать слова огромной благодарности Председателю Совета Федерации Валентине Ивановне Матвиенко, первому заместителю Председателя Совета Федерации и нашему куратору Николаю Васильевичу Фёдорову, заместителям председателя, всем коллегам, которые принимают активное участие в работе нашего комитета.

Отдельные слова благодарности сотрудникам аппарата комитета, Аппарата Совета Федерации и нашим партнерам из администрации президента и правительства.

Спасибо. *(Аплодисменты.)*

Председательствующий. Молодец! Вячеслав Степанович, молодец, но Вы наткнулись, нарвались на вопрос (не знаю какой, видимо, будет серьезный) Людмилы Борисовны Нарусовой.

Пожалуйста.

Л.Б. Нарусова, член Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Республики Тыва.

Просто нет другой возможности... Совпадают заседания, поэтому нет другой возможности задать вопросы, а сейчас это будет по теме.

По сути, два вопроса, уважаемый коллега. Первый. Займитесь наконец организацией нормальной стоянки для автомобилей или проконтролируйте (это в вашей компетенции).

Что получается? В 9 утра сотрудники Аппарата, у которых есть автомобили, приезжают и занимают места. И, когда мы приезжаем в середине дня или на какое-то заседание в 12 часов, уже невозможно поставить машину. Причем если просто высаживают сенаторов, то потом наши машины отгоняют куда-то далеко, и, если вдруг срочно нужно поехать в другое место, это требует много времени.

Ну, неужели нельзя парковку для автомобилей сотрудников Аппарата, которые с 9 утра и до 18 часов стоят и занимают места, перенести в другое место? Это первый вопрос.

В.С. Тимченко. Отвечаю?

Председательствующий. Продлите, пожалуйста, время.

Завершайте.

В.С. Тимченко. А Вы второй вопрос зададите потом.

Председательствующий. Время для вопроса у нас – до одной минуты. Пожалуйста.

Л.Б. Нарусова. И второй вопрос, к сожалению, тоже связан с этим.

Транспортный отдел для заказа автомобилей делает две бумаги – такие большие простыни. Их нужно обязательно заполнить, обязательно личную подпись поставить. Слушайте, мы переходим на цифровую экономику, в банках подписываем документы электронной подписью. Ну, неужели

нельзя эту старорежимную систему изменить, чтобы она была современной и удобной не для транспортного отдела, а для нас? (*Аплодисменты.*)

В.С. Тимченко. Спасибо. Людмила Борисовна, спасибо за вопросы.

Я начну со второго. Безусловно, электронная подпись...

Председательствующий. Я думаю, что просто надо принять к исполнению, Вячеслав Степанович.

В.С. Тимченко. Электронная подпись, к сожалению, не у всех сенаторов есть. Могу привести пример. Например, Андрей Викторович Кутепов, который очень активно пользуется электронной подписью, решает многие проблемы. Поэтому мы продолжим работать в этом направлении...

Председательствующий. Вячеслав Степанович, давайте скажем: принято к исполнению, правильные и актуальные пожелания.

В.С. Тимченко. Хорошо.

Первый вопрос, который прозвучал из Ваших уст... К сожалению, Вы... Это не совсем простая задача. Вы знаете, что мы приступили к строительству нового здания во дворе. Поэтому количество стояночных мест вообще в принципе сократилось. Вы говорите, что машины стоят, на которых приезжают сотрудники Аппарата. Это не совсем правильная информация. Это не машины сотрудников Аппарата или аппаратов комитетов, или еще что-то, это дежурные, развозные машины, которые требуются для оперативной, экстренной доставки куда надо.

Для автомобилей всех сенаторов определены места стоянки, они жестко контролируются. Места предоставляются по мере возможности. К сожалению, мэрия Москвы не смогла найти возможность дать нам места поближе, но все транспортные единицы обеспечены парковочными местами.

Председательствующий. Хорошо.

Вячеслав Степанович, я думаю, что достаточно.

Не всегда я соглашаюсь с Людмилой Борисовной, но в данном случае не нужны объяснения Людмиле Борисовне...

В.С. Тимченко. (*Микрофон отключен.*) По электронной подписи мы сделаем...

Председательствующий. Надо откликнуться на эти вопросы и постараться улучшить ситуацию. Так ведь, да? Договорились, Вячеслав Степанович.

Я – как курирующий, давайте мы встретимся, обсудим, что можно и нужно еще предпринять дополнительно для оптимизации по тем вопросам, которые затронула Людмила Борисовна. Договорились.

Больше вопросов нет, желающих выступить нет.

В.С. Тимченко. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо.

Принимаем к сведению.

Двадцать второй вопрос – информация полномочного представителя Совета Федерации в Генеральной

прокуратуре Российской Федерации, полномочного представителя Совета Федерации в Конституционном Суде Российской Федерации о работе за 2019 год.

Андрей Александрович Клишас, пожалуйста.

А.А. Клишас, председатель Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Красноярского края.

Уважаемые Николай Васильевич, коллеги! Мы разместили также текст отчета о моей работе как полномочного представителя.

Сразу хочу подчеркнуть, что, конечно, я в этой работе пользуюсь большой поддержкой других членов нашего комитета. Что касается Генеральной прокуратуры, мы с вами совместно обсуждаем и принимаем все законы, которые в том числе обеспечивают законодательную деятельность прокуратуры, касаются и социального блока, и всех иных аспектов. Все кадровые вопросы также обсуждаются публично с участием представителей всех комитетов Совета Федерации.

Я уже напоминал с этой трибуны, что вхожу в комиссию Генеральной прокуратуры, которая рассматривает кандидатуры на должности прокуроров субъектов и приравненных к ним, и также надеюсь на активное взаимодействие с вами по данному вопросу. Все они, до настоящего времени во всяком случае, проходят согласование в законодательных собраниях субъектов и руководителями соответствующих регионов.

Уважаемые коллеги! Валентина Ивановна попросила меня еще раз сакцентировать ваше внимание на поправках, которые касаются данной сферы – прокуратуры. Вы видите из обсуждения поправок в Конституцию, которое сейчас идет, что предполагается (на данный момент предполагается, потому что эти поправки только внесены, они еще не рассмотрены Государственной Думой, но тем не менее предполагается), что мы перейдем к процедуре консультаций по должностям генерального прокурора, заместителей, прокуроров субъектов и приравненных к ним. Консультации эти по форме будут происходить так же, как происходят назначения. Поэтому мы соглашаемся с единой централизованной системой замещения прокурорских должностей – назначать прокуроров будет президент после консультаций с Советом Федерации.

И (было высказано пожелание, в том числе и в этом зале), действительно, признано правильным, чтобы представление ежегодного отчета Совету Федерации для генерального прокурора уже было его конституционной обязанностью. Это будет непосредственно записано в Конституцию и в полномочия Совета Федерации.

Не могу не сказать, что взаимоотношения, взаимодействие с Генеральной прокуратурой, которую длительный период времени возглавлял Юрий Яковлевич Чайка, были на очень высоком уровне. С новым генеральным прокурором – Иго-

рем Викторовичем Красновым – тоже выстраиваются очень конструктивные рабочие отношения. Я надеюсь, что мы на том же уровне продолжим взаимодействие с этим важнейшим конституционным институтом – Генеральной прокуратурой Российской Федерации.

Что касается Конституционного Суда, рассмотрено 48 дел. По большей части я непосредственно принимаю участие в заседаниях Конституционного Суда, когда это публичные заседания, либо представляем свои письменные позиции.

Я не могу не поблагодарить моих коллег – в первую очередь Ирину Валерьевну Рукавишникову, которая помогает мне тогда, когда нет возможности лично присутствовать или Председатель Совета Федерации требует, чтобы я присутствовал на других мероприятиях. В дни, когда Конституционный Суд проводит свои заседания, Ирина Валерьевна присутствует. Завтра Владимир Владимирович Полетаев будет на заседании Конституционного Суда, в публичных слушаниях. Поэтому я коллегам очень благодарен, так же как и аппарату, который очень качественно готовит все необходимые материалы для судебных заседаний.

Что касается Конституционного Суда, также есть ряд актуальных вопросов. Они касаются того, что мы с вами получаем полномочия, связанные с тем, что мы будем лишать статуса или освобождать от должностей судей, в том числе Конституционного Суда, Верховного Суда, а также председателей кассационных и апелляционных судов. Эти полномочия Совета Федерации также прописаны сегодня в Конституции. Процедура также обязательно будет публичной. В этом состоит и позиция президента, и, насколько я понимаю, профильный комитет Государственной Думы, который уже переходит к обсуждению второй главы, также поддерживает данное предложение.

Николай Васильевич, у меня все.

Председательствующий. Спасибо большое, Андрей Александрович, за действительно интересные и очень актуальные сюжеты. Спасибо. Вопросы нет к Вам.

Есть желающие выступить.

Коллега Мизулина Елена Борисовна, пожалуйста.

Е.Б. Мизулина, заместитель председателя Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Омской области.

Уважаемый Николай Васильевич, уважаемый Андрей Александрович! Я просто в части того, что сейчас озвучил Андрей Александрович по поправкам в Конституцию, хотела бы обратить внимание на два момента, тем более что Андрей Александрович непосредственно работает в этой рабочей группе.

Первое. Относительно того, что он сейчас говорил об изменении процедуры назначения на должность и освобождения от должности гене-

рального прокурора и прокуроров субъектов Российской Федерации. У меня большие сомнения... Я не вижу пока убедительных аргументов в пользу того, чтобы отступить от того механизма назначения и освобождения, который предложен в законопроекте президента, поскольку, не будем забывать, прокурор, генеральный прокурор и прокурор субъекта обладают обвинительной властью. Это единственный орган в стране, который имеет право выдвигать обвинение против гражданина и отстаивать его в суде. Это огромная власть. Только выдвижение обвинения лишает вас всего – репутации... вашу семью, все ваши последующие поколения. Это печать на многие годы. Это очень серьезно. Противостоять такой обвинительной власти человеку очень трудно. И вы видите, сколько мы вносим поправок в уголовно-процессуальное законодательство, сколько претензий постоянно к президенту, к нам, чтобы механизм уголовных репрессий не бил по людям невиновным.

Так вот, мне представляется, что все-таки нет достаточной аргументации в пользу того, чтобы сводить все только к консультациям. Да, это удобно генеральному прокурору, да, это удобно прокурорам субъектов (давайте называть вещи своими именами), но не случайно президент предложил не такой механизм, а именно согласования с Советом Федерации. Я полагаю, что это лучший механизм, учитывая те риски, которые содержит в себе обвинительная власть.

И второе. Я только что читала публикации и Павла Владимировича Крашенинникова, и Андрея Александровича Клишаса относительно того, как будет проходить общероссийское голосование.

Разъяснения таковы... Уже проводили встречи по поручению у себя в регионе мы с Виктором Ивановичем Назаровым. И у людей это один из важнейших вопросов – как будет проходить общероссийское голосование, как они будут услышаны? Президент очень четко сказал, что он подпишет закон только тогда, когда этот закон будет поддержан по итогам общероссийского голосования, то есть после него.

Комментарии, которые я читаю в прессе (вот нам журнал сегодня раздали), и Андрея Александровича, и Павла Владимировича иные... (*Микрофон отключен.*)

*Председательствует
Председатель Совета Федерации
В.И. МАТВИЕНКО*

Председательствующий. Продлите время.

Елена Борисовна, пожалуйста, завершайте.

Е.Б. Мизулина. Иные... Да, это очень важно – иные, что это будет... президент подпишет, а потом – на общероссийское голосование, а потом этот закон просто президент не передаст на опубликование. Извините, это разные комментарии.

Президент, как автор законопроекта, дал совершенно другой комментарий, и он более соот-

ветствует тому, чего ожидали бы люди от этого общероссийского голосования.

Еще раз обращаю внимание: подумайте над этой процедурой. Ее же можно начать параллельно с тем, как будут обсуждать законодательные (представительные) органы власти. И это как раз смыкается. Поэтому будьте к этому внимательны. И я думаю, что в данном случае надо придерживаться того, что сказал президент и уже пообещал людям. Не забывайте это. Он уже пообещал. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо.

Коллеги, у нас семь человек от Совета Федерации входят в рабочую группу по анализу поправок к Конституции.

Я прошу Андрея Александровича, Лилию Салаватовну, всех, кто в эту группу входит: пожалуйста, учтите предложение, которое высказала Елена Борисовна.

Людмила Борисовна хотела тоже... Пожалуйста.

Л.Б. Нарусова. Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Я полагаю, что рабочая группа, которая обсуждает эти поправки и расписывает механизмы, при всем моем уважении к Андрею Александровичу Клишасу, который от нас как бы ее возглавляет (является сопредседателем этой рабочей группы), тем не менее работает (я с этим столкнулась сама) весьма кулуарно.

Например, я 31 января подала свою поправку в тот проект и до сих пор (сегодня 12-е число) не знаю, когда она будет рассматриваться, где, как, будет ли вообще рассматриваться.

Но дело не в этом. Дело в том, что даже то, о чем сейчас говорила коллега Мизулина, нельзя отдавать только на рассмотрение рабочей группы. Президент четко сказал, что должна быть дискуссия в обществе, с участием гражданского общества. Но почему мы не можем провести такую дискуссию в рамках Совета Федерации? Ведь ключевые вопросы – о перераспределении полномочий, о структуре Совета Федерации – в этих поправках есть. А мы, остальные, кто не вошел в рабочую группу, практически отстранены от этого. Почему нам не провести, учитывая важность вопроса, или "круглый стол", или парламентские слушания внутри самого Совета Федерации?

Мы узнаем об этом из публикаций в газетах, в частности "Парламентской газете", в журналах, но абсолютно не участвуем в обсуждении. Мы, что, ждем, когда Государственная Дума примет в трех чтениях и к нам придет это на утверждение? Практически мы не имеем возможности готовить важнейший документ, который касается в том числе и Совета Федерации, не говоря уже о том, что перераспределяется сама конструкция органов государственной власти.

И я считаю, что мы помимо тех, кого мы делегировали в рабочую группу, должны такие слушания или "круглый стол" провести до того, как в Государственной Думе всё это решат, а нам дадут готовым на блюде.

Председательствующий. Спасибо.

Коллеги, очень важные темы и Елена Борисовна, и Людмила Борисовна подняли. Они, правда, не относятся к вопросу повестки, тем не менее актуальные.

Светлана Петровна, я сейчас Вам дам слово.

Хочу сказать, что профильные комитеты, которых касаются те или иные правки, проводят такие обсуждения. В частности, я поручила...

Л.Б. Нарусова. (*Микрофон отключен.*) Да нет, даже в нашем комитете этого нет.

Председательствующий. Людмила Борисовна, я Вас выслушала. Минуточку...

Я поручила комитетам по конституционному законодательству и по федеративному устройству рассмотреть вопрос по предложенной федеральной территории. Комитет по Регламенту рассматривал... Другое дело, что вы, наверное, это делаете кулуарно. Надо приглашать всех заинтересованных сенаторов, и, возможно, Андрей Александрович согласится с Людмилой Борисовной.

Мы вчера на заседании Совета палаты обсуждали, но, очевидно, этого недостаточно. Давайте мы, не откладывая, организуем такой "круглый стол", пригласим всех заинтересованных сенаторов и, что называется, поговорим, "пожужаем", пообсуждаем. Это точно не будет лишним.

Поэтому, Андрей Александрович, давайте послушаем выступление Светланы Петровны, а потом я Вам дам слово.

Пожалуйста, Светлана Петровна.

С.П. Горячева, первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Приморского края.

Спасибо большое. Я постараюсь покороче.

Хочу сказать, что действительно поправок приходит очень много, и из регионов в том числе, и от членов Совета Федерации, и от депутатов Государственной Думы. Мы уже создали внутри этой рабочей конституционной группы пять подгрупп по социальным вопросам, по вопросам государственного устройства, по вопросам, связанным с судебными органами и прокуратурой, там еще ведутся дискуссии.

Елена Борисовна, то, о чем Вы говорите по поводу консультаций... Да, вчера было очень серьезное обсуждение на заседании временной группы (мы заседаем фактически по вторникам и четвергам, приходите к нам туда, пожалуйста, высказывайте свои точки зрения), там шла очень серьезная дискуссия. Я с Вами согласна в том, что, наверное, консультация – это что-то... не очень правовая норма, которая должна присутствовать. Но, я думаю, еще окончательное решение не принято, и мы еще вернемся к этому.

Но о чем еще хочу сказать? О том, что каждый член Совета Федерации... Я сама, будучи членом этой группы, написала несколько поправок. Их нужно направлять, пока не поздно, в Комитет Госу-

дарственной Думы по государственному строительству и законодательству, потому что параллельно с этим этот комитет рассматривает те поправки, которые в установленном законом порядке поданы нами, как субъектами права законодательной инициативы. Нужно обязательно это тоже использовать, для того чтобы снимать те вопросы, которые будут возникать. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо.

Коллеги, просто мы понимаем, что в первом чтении Государственная Дума приняла проект закона, и по существующему порядку продлены сроки сейчас для направления поправок ко второму чтению. Поэтому, если у кого-то есть предложения и пожелания, надо их формализовать и обязательно направить в Госдуму (официализировать, что ли), поскольку они рассматривают поправки ко второму чтению.

Но что касается вопросов, задевающих компетенцию Совета Федерации, я думаю, что... Мы и индивидуально, и на заседаниях Совета палаты и комитетов всё это обсуждаем. Но если есть (Людмила Борисовна права) недопонимание в части того, а что это будет и правильно ли это, и позиция – да, Андрей Александрович, я думаю, надо не откладывать, провести такой "круглый стол", пригласить всех заинтересованных и касаясь поправок, относящихся к нам, пообсуждать. Но не только, можно и другие, естественно...

Пожалуйста, Андрей Александрович, Вам слово.

А.А. Клишас. Спасибо.

Коллеги, надо понимать два очень важных обстоятельства.

Первое. Рабочая группа создана президентом. Ее задача – разобраться с поправками и определить позиции, с которыми будет согласен президент в дальнейшем. И то, что сопредседатели направляют в качестве поправок по итогам обсуждения в рабочей группе, – президент с этим согласен.

Это не отменяет парламентские процедуры. И, конечно, как справедливо Светлана Петровна сказала, если у вас есть поправки и вы их направляете в профильный комитет Государственной Думы, это рассматривается в рамках стандартной парламентской процедуры.

Людмила Борисовна, Вы направили свои поправки в профильный комитет Государственной Думы, поэтому ожидать того, что рабочая группа возьмет Ваши поправки оттуда и начнет их рассматривать, не стоит. Этого не будет. Если Вы пришлете нам поправки – в рабочую группу – и скажете, что Вы хотите на заседании рабочей группы обсудить, мы их там обсудим. Президент – субъект законодательной инициативы. Президент для организации своей работы над поправками создал рабочую группу. Никто не отменил ни закон, ни право законодательной инициативы, ни регламенты палат парламента.

Валентина Ивановна, я не возражаю, к тому же мы действительно обсуждаем. Все абсолютно по-

правки, предложения мы обсуждаем с Вами, и я должен обязательно понимать Вашу позицию. Мы с Андреем Анатольевичем обсуждаем все вопросы, с членами комитета обязательно. У нас проходят все обсуждения. Вчера на заседании комитета Людмила Борисовна присутствовала. Мы никоим образом и не возражаем, можно вынести любой вопрос по поправкам. И я рассчитываю, что и социальный блок... поправки, которые касаются Регламента, статуса членов Совета Федерации, все это профильный комитет – по Регламенту – также обсуждает. Людмила Борисовна вчера не предложила нам на заседании комитета ни "круглый стол" провести, ни, может быть, прямо на заседании обсудить те или иные принципиальные моменты. Мы к этому готовы. У нас для этого есть время. Мы готовы к обсуждению этих вопросов в любой момент. Если коллеги считают, что нужны парламентские слушания, – пожалуйста, давайте проведем. Никаких проблем с этим нет.

Председательствующий. Андрей Александрович, спасибо.

Давайте мы следующим образом поступим (потому что я разделяю высказанные предложения, то, что не все члены Совета Федерации, может быть, глубоко погружены, и они хотят и понимать, и высказать свою точку зрения). Давайте мы поручим комитету по конституционному законодательству, комитету по Регламенту, комитету по федеративному устройству обсудить и предложить формат. Не важно, как он будет называться – "круглый стол", слушания... Нужно просто широко, с участием всех желающих членов Совета Федерации обсудить пошагово все изменения, касающиеся Совета Федерации. Ну, если будут другие вопросы, касающиеся Конституции, – то же самое, можно обсудить. Давайте, не откладывая, подготовьте такую встречу.

Предложение принимается.

А.А. Клишас. (*Микрофон отключен.*) Можно два слова еще добавить?

Председательствующий. Да, Андрей Александрович.

А.А. Клишас. То, что касается Елены Борисовны Мизулиной.

Елена Борисовна, уважаемая, я в своих комментариях в СМИ буду давать те комментарии, которые считаю нужным. У меня для этого есть соответствующее образование. И завтра на встрече с президентом я и президенту дам необходимые комментарии по поводу того, когда необходимо, исходя из требований Конституции, подписывать тот или иной закон. Поэтому Вы читаете – спасибо за внимание к этим интервью, но, будьте добры, давайте я буду исполнять свои обязанности так, как я их понимаю.

Председательствующий. Спасибо.

Алексей Константинович Пушкин, коллеги, и завершаем.

Пожалуйста.

А.К. Пушкин, член Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и госу-

дарственному строительству, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Пермского края.

Спасибо, Валентина Ивановна.

Я насчет сроков проведения такого обсуждения. Дело в том, что рабочая группа, судя по всему, будет работать до конца февраля, поэтому времени на организацию и проведение этого мероприятия осталось совсем немного. То есть это надо учесть. Потому что если мы сдвинем на самый конец февраля, то рабочая группа уже ничего не успеет принять и рассмотреть. Спасибо.

Председательствующий. Я поэтому и сказала. Вот буквально, что называется, два дня. Ладно?

Вячеслав Степанович, организационная сторона за Вами.

Николай Васильевич берет этот вопрос под свое крыло, поскольку тоже юрист.

Вас, юристов, два – много, три – еще больше. И вас, юристов, не поймешь. Поэтому давайте – два дня, организуйте и делайте объявление всем сенаторам, чтобы все желающие могли принять участие. Замечание правильное. Спасибо.

Вячеслав Степанович Тимченко – по ведению. Пожалуйста.

В.С. Тимченко. Валентина Ивановна, если коллеги не возражают, я предложил бы в пятницу провести. Время уточним. (*Оживление в зале.*) В эту пятницу провести...

Председательствующий. В пятницу... Мне кажется, правильная реакция. В пятницу.

В.С. Тимченко. Спасибо.

Председательствующий. Да, договорились. Информацию о времени разошлите дополнительно. Хорошо.

Коллеги, предлагаю информацию Клишаса (я имею в виду его работу как полномочного представителя) принять к сведению и поблагодарить за работу. Нет возражений? Нет.

Двадцать третий вопрос – информация полномочного представителя Совета Федерации в Следственном комитете Российской Федерации о работе за 2019 год. Виктор Николаевич Бондарев, полномочный представитель Совета Федерации в Следственном комитете Российской Федерации.

Пожалуйста, Виктор Николаевич.

В.Н. Бондарев, председатель Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Кировской области.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Информация о деятельности полномочного представителя Совета Федерации в Следственном комитете будет размещена на странице комитета в Интранете, поэтому можете с ней ознакомиться.

В прошедшем году я принял участие в работе итоговой коллегии Следственного комитета, в совещаниях, различных рабочих встречах и иных

мероприятиях, проводимых Следственным комитетом.

За прошедший год Советом Федерации рассмотрено 12 законов, 10 из которых нами одобрены и уже подписаны президентом. В подготовке проектов этих законов непосредственное участие принимали руководители и сотрудники Следственного комитета.

Хочу остановиться на одном из этих законов – от 27 декабря 2019 года № 498-ФЗ "О внесении изменений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации", которым установлены дополнительные гарантии лицам, воспользовавшимся установленной частью третьей статьи 76¹ Уголовного кодекса Российской Федерации возможностью освобождения от уголовной ответственности. В соответствии с ней за совершенные до 1 января 2019 года преступления экономического характера при условии предоставления лицами до 29 февраля этого года в налоговый орган соответствующей специальной декларации они освобождаются от такой ответственности.

Остановлюсь на некоторых итогах деятельности Следственного комитета.

В 2019 году следователями Следственного комитета России окончено и направлено в суды более 88 тысяч уголовных дел, из них свыше 6,5 тысячи – о преступлениях коррупционной направленности. Расследовано 299 преступлений террористического характера, 151 преступление экстремистской направленности, а также свыше 14,5 тысячи преступлений, совершенных в отношении детей. Расследовано более 4,5 тысячи ранее нераскрытых преступлений. Начиная с 2011 года в суды направлено более 800 тысяч уголовных дел. Эти цифры показывают кропотливую работу следователей. Их труд увенчан хорошим результатом.

Необходимо отметить достаточную эффективность предварительного следствия, о чем свидетельствует низкий процент оправдательных приговоров по уголовным делам, расследованным сотрудниками Следственного комитета. За 11 месяцев прошлого года было оправдано всего 545 подсудимых, что составляет менее 1 процента.

Количество уголовных дел, возвращенных прокурорами для производства дополнительного расследования, также полагаю небольшим – всего 2940, то есть в пределах 3 процентов от числа расследованных.

Структура Следственного комитета непрерывно совершенствуется, создаются новые подразделения, среди которых Управление взаимодействия по вопросам международного и федерального розыска лиц, подозреваемых в совершении преступлений, отдел по расследованию киберпреступлений и преступлений в сфере высоких технологий.

Проведена значительная работа по укомплектованию территориальных органов.

Уважаемые коллеги! В Послании Федеральному Собранию, на оглашении которого мы присутствовали, Президентом России поставлена за-

дача выйти на опережающие темпы роста производительности труда прежде всего на основе новых технологий и цифровизации.

Президентом отмечено: чтобы добиться таких масштабных целей, которые стоят перед страной, нам нужно избавиться от всего, что ограничивает свободу и инициативу предпринимательства. Добросовестный бизнес не должен постоянно ходить под статьей, постоянно чувствовать риск административного или даже уголовного наказания.

Президентом России дано поручение генеральному прокурору и председателю Верховного Суда еще раз проанализировать правоприменительную практику по преступлениям экономической направленности, а также критерии привлечения к ответственности в качестве группы лиц по предварительному сговору и представить соответствующие предложения.

Президентом России в декабре 2019 года уже внесен в Государственную Думу законопроект "О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 28.1 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации", направленный на дальнейшее формирование условий для создания благоприятного делового климата в стране и сокращения рисков ведения предпринимательской деятельности.

Законопроектом в том числе предлагается применительно к статье 210 Уголовного кодекса Российской Федерации указать, что учредители, руководители и работники юридического лица, его структурного подразделения не подлежат уголовной ответственности по этой статье только в силу организационно-штатной структуры этого юридического лица или его структурного подразделения в связи с осуществлением ими экономической деятельности, за исключением случаев, когда юридическое лицо или его структурное подразделение было создано для совершения одного или нескольких тяжких или особо тяжких преступлений.

Полагаю, что Совет Федерации и Следственный комитет должны активно включиться в доработку этого важного законопроекта.

Уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Считаю, что решению поставленных Президентом России задач во многом будет способствовать наше дальнейшее тесное взаимодействие со Следственным комитетом России.

Доклад окончен. Спасибо за внимание.

Председательствующий. Благодарю Вас, Виктор Николаевич.

Коллеги, может быть, есть вопросы, пожелания у кого-то, желающие выступить? Нет.

Тогда, Виктор Николаевич, спасибо Вам за работу. Принимаем Вашу информацию к сведению.

Коллеги, двадцать четвертый вопрос.

На заседании Совета палаты принято решение заслушать на четыреста семьдесят пятом заседании Совета Федерации вопрос "Роль публичного акционерного общества "Ростелеком" в реализации национального проекта "Цифровая экономика" и пригласить выступить по данному вопросу пре-

зидента публичного акционерного общества "Ростелеком" Михаила Эдуардовича Осеевского. Такое предложение внес Комитет Совета Федерации по экономической политике.

Коллеги, у вас нет возражений? Прошу тогда проголосовать. Идет голосование. Прошу проголосовать за это предложение.

Результаты голосования (13 час. 32 мин. 12 сек.)

За	154 чел.	90,6%
Против	0 чел.	0,0%
Воздержалось.....	0 чел.	0,0%
Голосовало.....	154 чел.	
Не голосовало	16 чел.	
Решение:	принято	

Решение принято.

Коллеги, во-первых, тема очень важная, надо ее постоянно на слуху и на контроле держать. А во-вторых, сейчас еще такой период, когда новые члены правительства входят в курс дела, вникают и пока им рано отчитываться. Поэтому мы будем вот так балансировать "правительственные часы". Спасибо за поддержку.

Теперь перейдем к разным другим вопросам. Традиционно поздравим с днем рождения.

31 января родился Фарит Мубаракшевич Мухаметшин.

Поздравляем Вас. *(Аплодисменты.)*

2 февраля – Юрий Леонидович Воробьев.

Юрий Леонидович, поздравляем Вас. *(Аплодисменты.)*

2 февраля также – Александр Владеленович Вайнберг.

Поздравляем Вас. *(Аплодисменты.)*

4 февраля был день рождения у Сергея Владимировича Белоусова – 65 лет. Поздравляем. *(Аплодисменты.)*

А 3 февраля (я пропустила) – у Ирины Валерьевны Рукавишниковой. А ей положены цветы.

Поздравляем Вас с прошедшим днем рождения. *(Аплодисменты.)*

Сергея Владимировича поздравили.

8 февраля родился Александр Михайлович Бабаков.

Поздравляем Вас. *(Аплодисменты.)*

И 5 февраля был юбилей – 55 лет Артуру Алексеевичу Муравьеву, полномочному представителю Президента Российской Федерации в Совете Федерации. *(Аплодисменты.)*

Мы от вашего имени его поздравили.

Но, я думаю, Вам, Артур Алексеевич, еще приятны аплодисменты всех членов Совета Федерации. Спасибо Вам за сотрудничество и эффективное взаимодействие.

Коллеги, поскольку у Сергея Владимировича Белоусова, можно сказать, такой полубюбилей, ему объявляется благодарность за хорошую работу. Позвольте ее вручить. *(Председательствующий вручает Благодарность Председателя Совета Федерации. Аплодисменты.)*

Коллеги, что касается дисциплины, я думаю, что тот факт, что так как и комитет по Регламенту усилил внимание к этому вопросу, и мы, у нас с каждым заседанием явка все лучше и лучше. Я

вас искренне всех за это благодарю, за ваше добросовестное отношение к делу и все больше и больше вас уважаю. Спасибо вам большое.

Что касается по комитетам... Вячеслав Степанович, просьба направить руководителям комитетов для информации.

Может быть, кто-то еще хотел что-то важное сказать в "Разном"? Пожалуйста. Никто уже не хочет. Хорошо.

Я вас хочу поблагодарить за работу. Сегодня, по-моему, очень плодотворный, содержательный был день, активный. Спасибо вам.

Вопросы повестки дня исчерпаны. Очередное заседание состоится 26 февраля.

Четыреста семьдесят четвертое заседание Совета Федерации объявляется закрытым. *(Звучит Государственный гимн Российской Федерации. Все встают.)*

Спасибо.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 К СТЕНОГРАММЕ ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

Слайд 1

«Повышение транспортной доступности и развитие железнодорожной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации в рамках реализации долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года»

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД»
Белозёров Олег Валентинович



Слайд 2

Результаты работы в 2019 году

~1,2 млрд

отправлено пассажиров
Рекорд за 11 лет

>5 млн

перевезено контейнеров

408,3
млрд руб.

налоги и страховые взносы

+1,9%

себестоимость
к 2018 г.

ДПР

утверждение Правительством РФ Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года

1 место

в мире в соответствии с глобальным индексом безопасности



▪ Самая энергоэффективная железнодорожная система в мире

▪ 8-летние «зелёные» облигации ОАО «РЖД» на сумму 500 млн евро размещены в 2019 г. по рекордной ставке 2,2%

ОАО «РЖД»



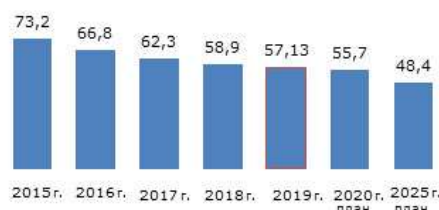
Слайд 3

Природоохранная деятельность

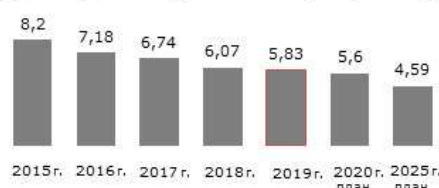
Забота об окружающей среде

2019 г. к 2018 г.		2020 г. к 2019 г.
2 тыс. т -3%	Снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников	1,4 тыс. т -2,5%
1,2 кгСО ₂ /10 тыс. т кг. brutto -0,6%	Снижение удельных выбросов парниковых газов	1,2 кгСО ₂ /10 тыс. т кг. brutto -0,6%
243 тыс. м ³ -4%	Уменьшение сбросов загрязненных сточных вод в водные объекты и на рельеф местности	236 тыс. м ³ -4%
3,2 млн. м ³ -4%	Уменьшение объемов использованной воды	3,04 млн. м ³ -4%

Снижение выбросов загрязняющих веществ, тыс. т



Снижение сброса загрязненных сточных вод, млн м³ (сброс в поверхностные водные объекты и на рельеф местности)



ржд

Слайд 4

Цифровая трансформация

СТРАТЕГИЯ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ОАО «РЖД» ДО 2025 УТВЕРЖДЕНА 25.10.2019

Грузоотправители

Запущены новые цифровые сервисы

- Цифровой сервис РЖД-Маркет
- Сервис смарт-контрактов в грузовых перевозках (пилот на основе технологии блокчейн)
- Расширен набор услуг, доступных через Электронную торговую площадку «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП), 4600 пользователей, 70 компаний-поставщиков

250000 вагоноотправок заказано через ЭТП ГП (+ 70%)

Операторы и перевозчики

Запущены цифровые сервисы для контрагентов

- Единое цифровое пространство актово-претензионной работы
- Юридически значимый электронный документооборот с 9,5 тыс. контрагентов,
- 7 млн. электронных документов

42% Сокращение времени простоев в ожидании оформления документов – повышение конкурентоспособности интермодальных маршрутов между Азией и Европой

Иностранные контрагенты

Пассажиры

Запущены цифровые сервисы пассажирам

- Сервис продажи электронных билетов на поезда 24 пригородных компаний в мобильном приложении РЖД
- Онлайн-чат для общения со службой поддержки
- Управление взаимоотношениями с клиентами ФПК
- Конструктор мультимодальных путешествий на 4 видах транспорта (поезда дальнего следования, Аэроэкспресс, 3472 автобусных остановочных пункта, авиационные маршруты из систем «Sirena» и «Sabre», 20 речных маршрутов)

63,3% билетов на поезда дальнего следования уже продаются в электронном виде

Государство

Сопричастие в создании государственных цифровых платформ

- Запущен сервис налогового мониторинга
- Расширен набор сервисов электронного взаимодействия с Федеральной таможенной службой

4 из 8

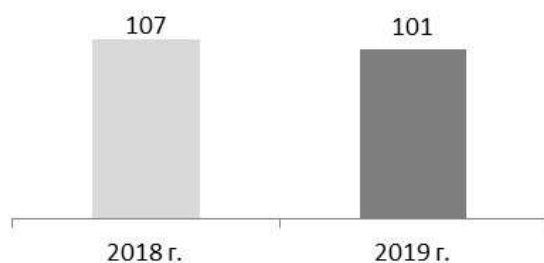
Разрабатываемых цифровых платформ ОАО «РЖД» имеют экспортный потенциал

ржд

Слайд 5

Взаимодействие с Советом Федерации

Количество обращений



<http://region.rzd.ru/>

2019 год



rzd

Слайд 6

Проект «Городская электричка»

Активное развитие пригородных железнодорожных перевозок в агломерациях повышает доступность и удобство транспорта для пассажиров

12 городов: проект реализован
Москва, Калининград, Нижний Новгород, Красноярск, Тюмень, Казань, Уфа, Волгоград, Ростов-на-Дону, Воронеж, Тамбов, Владивосток

14 городов: перспективные проекты
Санкт-Петербург, Екатеринбург, Самара, Краснодар, Саратов, Белгород, Челябинск, Новосибирск, Кемерово, Ульяновск, Пенза, Чита, Ярославль, Киров



rzd

Слайд 7

Обновление подвижного состава в 2019–2020 г.



Пригородные поезда

2019 **158** вагонов 2020 (план) **201** вагон

А с учетом приобретения вагонов «Ласточка»:

2019 **287** вагонов 2020 (план) **325** вагонов

Обновление пригородных поездов на территории 22 субъектов РФ

(Амурская, Иркутская, Кемеровская, Свердловская, Оренбургская, Пензенская, Белгородская, Курская, Кировская, Ярославская, Ивановская, Архангельская, Новгородская, Ленинградская, Псковская, Тверская, Калининградская, области, Республики Бурятия, Башкортостан, Удмуртия, Забайкальский и Алтайский края)

Новые маршруты

Назначено 63 новых маршрута

на полигонах обслуживания Забайкальской, Московско-Тверской, Пермской, Самарской, Северной, Северо-Кавказской, Краспригород, Свердловской, Калининградской, Саратовской, Сахалин, Экспресс-Приморья, Северо-Западной пригородных пассажирских компаний

Планы на 2020 год

Запуск 18 новых маршрутов

в Новосибирской, Архангельской, Свердловской, Волгоградской, Саратовской областях и Забайкальском, Пермском и Краснодарском краях



Актуальность вопроса возмещения потерь в доходах от госрегулирования тарифов на услуги инфраструктуры в объеме не менее 25 млрд руб.

Это источник обновления пригородного подвижного состава

РЖД

Слайд 8

Проект «Городская электричка»

Активное развитие пригородных железнодорожных перевозок в агломерациях повышает доступность и удобство транспорта для пассажиров

12 городов: проект реализован
Москва, Калининград, Нижний Новгород, Красноярск, Тюмень, Казань, Уфа, Волгоград, Ростов-на-Дону, Воронеж, Тамбов, Владивосток

14 городов: перспективные проекты
Санкт-Петербург, Екатеринбург, Самара, Краснодар, Саратов, Белгород, Челябинск, Новосибирск, Кемерово, Ульяновск, Пенза, Чита, Ярославль, Киров



РЖД

Слайд 9

Классы обслуживания. Назначение новых поездов

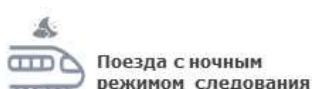
» Новация т.г. – перевод поездов дальнего следования на новые классы обслуживания в соответствии с международной классификацией: «бюджет», «эконом», «комфорт», «бизнес».

2018/2019 г.

25 пар новых поездов назначено в графике движения 2018/2019 г.



13 пар поездов*



12 пар поездов

2019/2020 г.

12 пар новых поездов предусмотрено в графике движения 2019/2020 г.



По трем новым направлениям Петрозаводск – Москва, Пенза – Москва, Москва – Брянск с декабря 2019 года курсируют новые двухэтажные составы

* - с учетом прицепных и беспересадочных групп вагонов

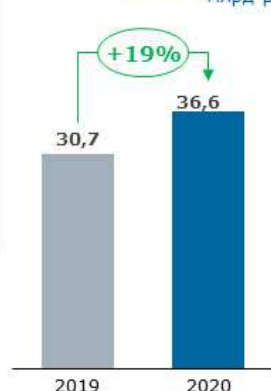
РЖД

Слайд 10

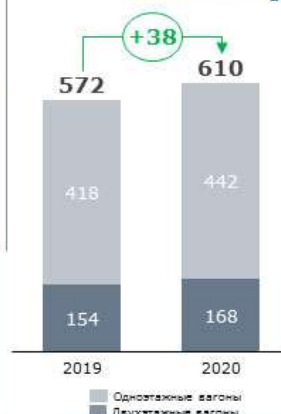
Обновление пассажирских вагонов дальнего следования и развитие вокзальных комплексов



Инвестиции в приобретение вагонов в 2019–2020 г., млрд руб.



Приобретение вагонов в 2019/2020 г., ваг.



Структура приобретения вагонов по типам в 2019/2020 г.



Развитие вокзальных комплексов:

- ремонтно-реставрационные работы (Усть-Тальменская (Алтайский край); Уяр (Красноярский край); Шуя (Ивановская обл.); Осташков, Бологое (Тверская обл.); Ишим, Заводоуковск, Ялуторовск (Тюменская обл.); Билимбай, Верхотурье (Свердловская обл.))
- создание комфортной среды для маломобильных групп граждан на 900 объектах

РЖД

Слайд 11

Инвестиционная программа на период до 2022 года



Необходимо решение вопросов по:

- оптимизации строительных процедур по проектам, включенным в КПМИ
- строительству разноуровневых развязок в местах пересечения автомобильных и железных дорог
- созданию санитарно-защитных зон
- строительству пешеходных переходов через железнодорожные пути
- защите и поощрению капиталовложений и развитию инвестиционной деятельности

РЖД

Слайд 12

Социально-экономическая значимость реализации Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД»

Государство

- Удовлетворение спроса на перевозки для обеспечения роста экономики Российской Федерации: формирование ВВП в размере до 9 трлн руб. (в 2025 году)
- Увеличение вклада в ежегодный прирост ВВП: формирование около 10% годового прироста
- Обеспечение конкурентоспособности российской экономики за счет принятой долгосрочной модели тарифообразования с индексацией «инфляция - 0,1 п.п.»
- Налоговые выплаты с учетом заказа для отраслей экономики (до 2025 года) 5 трлн рублей

ОАО «РЖД»

- Обеспечение технологической устойчивости ж/д перевозок, повышение безопасности на 34%
- Снижение себестоимости на 13% к уровню 2018 года (в ценах 2018 года)
- Рост энергоэффективности: удельный расход топлива - 7,5%, электроэнергии - 2,8%
- Повышение производительности труда (5% ежегодно) при обеспечении социальной стабильности
- Доходность активов, обеспечивающая возврат инвестиций

Потребители услуг ж/д транспорта

- Доступность транспортной услуги: прирост грузооборота +21%
- Снижение доли транспортных затрат в конечной цене перевозимых грузов в долгосрочной перспективе (-1 п.п.)
- Повышение качества услуги перевозки: скорость доставки +35 км/сут, рост надежности доставки на 2,3 п.п.
- Повышение мобильности населения (+20%), рост удовлетворенности пассажиров в результате изменения ценовых параметров, качества и комфорта, закупка новых пассажирских вагонов

Производители подвижного состава и других ресурсов

- Формирование платежеспособного спроса:
 - на материалы и сервисные услуги для инфраструктуры и подвижного состава (+20% к 2025 году);
 - на продукцию транспортного машиностроения

Инвестиции

Инвесторы в инфраструктуру

- Наличие работоспособных механизмов отдачи инвестиций от ГЧП

Операторы

- Повышение производительности вагонного парка за счет улучшения качественных эксплуатационных показателей
- Повышение доходности на вагон в сутки за счет ускорения оборота вагона
- Рост грузовой базы (+18%), в том числе за счет конкурентоспособности ж/д транспорта

РЖД

Ответы на вопросы, поступившие от комитетов и членов Совета Федерации

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Вопросы заместителя Председателя Совета Федерации Н.А. Журавлёва.

1. Об организации скоростного железнодорожного сообщения между городами Кострома и Москва.

Перед руководством ОАО "РЖД" и Северной железной дорогой – филиала ОАО "РЖД" систематически ставится вопрос организации скоростного железнодорожного сообщения между городами Кострома и Москва с использованием подвижного состава типа "Ласточка". В настоящее время окончательного решения по данному вопросу руководством ОАО "РЖД" не принято. По информации Северной региональной службы развития пассажирских сообщений имеется дефицит подвижного состава типа "Ласточка". Просьба, по возможности в короткие сроки устранить имеющуюся проблему нехватки подвижного состава и еще раз рассмотреть возможность организации скоростного железнодорожного сообщения между городами Кострома и Москва.

ОАО "РЖД" поддерживает предложения по организации курсирования составов "Ласточка" на направлениях Москва – Ярославль, Москва – Вологда – Кострома и предлагает организовать их эксплуатацию взамен вагонов локомотивной тяги существующих поездов с назначением нового двухгруппного поезда Москва – Ярославль – Вологда/Кострома с утренним отправлением и вечерним прибытием в Москву.

В соответствии с Программой организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации (далее – программа), утвержденной протокольным решением заседания правления ОАО "РЖД" от 23 ноября 2015 года № 43, предполагается в 2021–2025 годах создание скоростного сообщения Москва – Ярославль. Также возможна организация маршрутов использующих перспективный скоростной путь от Пушкино до Ярославля и существующую сеть железных дорог Москва – Рыбинск (через Ярославль), а также Москва – Кострома.

При этом на перспективу после 2030 года запланировано формирование замкнутого контура скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей, в том числе Ярославль – Кострома.

2. Об обновлении подвижного состава пригородного железнодорожного транспорта.

По сведениям Северной железной дороги, для организации перевозок в пригородном железнодорожном сообщении АО "Северная пригородная пассажирская компания" арендует подвижной состав у ОАО "РЖД" в лице Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава. В настоящее время в перечне арендуемого транспорта новый подвижной состав отсутствует.

С учетом существующих объемов пригородных пассажирских перевозок и динамики выбытия парка подвижного состава существует потребность обновления в 2020–2030 годах подвижного состава АО "СППК", объем необходимых средств с учетом налога на добавленную стоимость составляет порядка 1,4 млрд рублей.

Объемы собственных активов АО "СППК" не позволяют компании осуществлять обновление подвижного состава. Включение инвестиционной составляющей на приобретение подвижного состава в экономически обоснованный тариф приведет к отрицательным финансовым последствиям для региона. Осуществление бюджетных инвестиций в процесс обновления подвижного состава, в свою очередь, может быть квалифицировано как нецелевое расходование бюджетных средств. Данная ситуация характерна для большинства регионов Российской Федерации и всех компаний, осуществляющих пригородные железнодорожные пассажирские перевозки.

АО "СППК" в адрес субъектов, на территории которых компания осуществляет перевозки, в 2017 году был направлен на согласование проект инвестиционной программы на 2018–2020 годы (далее – инвестпрограмма), предполагающей закупку 59 вагонов локомотивной тяги. Однако данная инвестпрограмма не была согласована по причине значительного увеличения финансовой нагрузки на региональный бюджет и отрицательного экономического результата от ее реализации.

С целью решения данного вопроса в Правительство Российской Федерации направлено обращение от 9 января 2018 года № СС-4/0 о разработке государственной программы по обновлению парка подвижного состава за счет средств федерального бюджета в части софинансирования затрат пригородных пассажирских компаний по уплате процентных ставок по лизингу и формирования государственного заказа на разработку и изготовление современного отечественного пригородного подвижного состава, в том числе малой вместимости. Однако ответ на данное обращение не поступил.

С целью решения данного вопроса предлагаем вернуться к рассмотрению вопроса по разработке государственной программы по обновлению парка подвижного состава, задействованного в организации пригородного железнодорожного сообщения, за счет средств федерального бюджета и формирования государственного заказа на разработку и изготовление современного отечественного пригородного подвижного состава, в том числе малой вместимости, с учетом специфики проживания населения в регионе и особенностей транспортного обслуживания конкретного субъекта Российской Федерации.

Утвержденной инвестиционной программой ОАО "РЖД" на период 2020–2022 годов предусмотрено обновление моторвагонного подвижного состава в объеме 66,2 млрд рублей.

В ближайшие три года планируется приобретение 401 вагона "Ласточка", 112 вагонов электропоездов (ЭП2Д, ЭПЗД), 77 вагонов локомотивной тяги. Запланировано выполнение работ, направленных на соблюдение требований законодательства Российской Федерации в части требований пожарной безопасности, улучшение качеств подвижного состава путем проведения работ, направленных на увеличение надежности, ресурса работы узлов и агрегатов подвижного состава, технической эстетики вагонов, интерьера и экстерьера, систем микроклимата и вентиляции.

В настоящее время ведется работа по актуализации организационной модели обеспечения пригородных перевозок железнодорожным транспортом и программы обновления пригородного подвижного состава в соответствии с решением Правительственной комиссии по транспорту от 20 ноября 2019 года.

Данная модель будет представлена в Правительство Российской Федерации в первом квартале 2020 года.

Вопросы первого заместителя председателя Комитета Совета Федерации по социальной политике В.В. Рязанского.

1. Какие меры планируются ОАО "РЖД" для стимулирования развития детских и семейных железнодорожных перевозок?

Холдинг "РЖД" одной из своих приоритетных задач ставит повышение доступности пассажирских перевозок, увеличение мобильности жителей России. Для этого проводятся гибкая тарифная политика, маркетинговые акции, программа лояльности и многое другое.

Так, в 2019 году в результате проведения маркетинговых акций стоимость проезда была снижена для школьников, путешествующих как в купейных вагонах (в преддверии летних перевозок), так и плацкартных вагонах (июнь – июль), размер скидки составлял 50 %.

Для проезда многодетных семей в июне – июле 2019 года действовала 20 % скидка на проезд в купейных вагонах для каждого члена семьи.

Кроме того, в течение года скидки предоставлялись студентам, лицам старше 60 лет и инвалидам.

В 2020 году уже запланировано предоставление скидок на проезд детей от 10 до 17 лет в летний период. Рассматривается возможность предоставления скидок группам пассажиров, совместно планирующих совершить поездку, в том числе это относится и к семейным путешествиям.

2. Расскажите о проблемах и перспективах развития железнодорожного туризма в Российской Федерации.

Одним из ключевых факторов реализации Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года, федеральной целевой программы "Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации" является транспортная доступность туристско-рекреационных кластеров регионов страны.

Наиболее перспективные направления железнодорожного туризма – это круизные туры как для граждан России, так и зарубежных туристов. Российские железные дороги в сотрудничестве с федеральными и региональными органами власти активно участвуют в транспортном обслуживании российских и иностранных туристов на территории 77 субъектов Российской Федерации.

Россия занимает 4-е и 9-е место из 133 стран по наличию природных и культурных туристических ресурсов мирового значения.

Сегодня железнодорожный туризм – это железнодорожные круизы (как ВИП, так и экономкласса), организованных по схеме "ночь – в поезде, день – экскурсионно-развлекательная программа".

Одной из проблем, затрудняющих развитие внутреннего и въездного железнодорожного туризма в круизном формате, является недостаточное количество специального туристического подвижного состава, оборудованного, по аналогии с гостиницами, душевыми кабинами, экологически чистыми туалетными комплексами и кондиционерами, а также оснащенными современными средствами связи.

Для решения этих вопросов холдингом повсеместно внедряются новейшие инновационные технологии, в том числе:

- плановая замена подвижного состава на вагоны, соответствующие указанным требованиям;
- прокладываются новые маршруты высокоскоростных поездов, перенимается зарубежный опыт организации транспортно-пересадочных узлов (хабов);
- расширяется возможность оплаты через интернет, бронирования билетов с доставкой, выбора места в вагоне, а также дистанционный доступ к информации о расписании движения и наличии/отсутствии мест в конкретном поезде).

Необходимо принятие решений по тарифообразованию на перевозки в специальных туристических поездах и возможному субсидированию строительства специализированного подвижного состава как ВИП, так и экономкласса.

3. Проинформируйте о наиболее значимых российских и международных туристских железнодорожных проектах ОАО "РЖД".

АО "Федеральная пассажирская компания" совместно с ООО "РЖД Тур" развивает и популяризирует новые форматы железнодорожных путешествий: туры выходного дня, экскурсионные ретротуры и круизные туры.

Компанией формируются группы "выходного дня" в туристических поездах и группах прицепных вагонов к поездам регулярного сообщения. Ежегодно в них отправляются около 30–35 тысяч туристов.

Наиболее популярные маршруты:

- в Великий Устюг из Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Самары, Ростова-на-Дону, Нижнего Новгорода, Екатеринбурга, Перми и Ижевска (проект "В гости к Деду Морозу");
- в Кострому из Москвы и Санкт-Петербурга (проект "В гости к Снегурочке");
- в Пензу из Самары (проект "Пенза Лермонтова");
- в Казань из Москвы и Екатеринбурга (проекты "Новогодние каникулы в Казани" и "Первомай в Казани");
- в Волгоград из Самары и Ростова-на-Дону (проект "Поезда памяти");
- в Казань из Екатеринбурга (проект "Казань познавательная").

Экскурсионные однодневные туры на паровой тяге включают в себя перевозку в комфортабельных вагонах с местами для сидения, с паровозом постройки середины XX века в качестве локомотива, к местам культурно-исторического отдыха на расстояние не далее 300 км.

Развитие паровозных ретротуров активно идет по Москве и Подмосковию, в Санкт-Петербурге, Владимирской, Ленинградской, Новгородской и Псковской областях, Республике Карелия, в Иркутской области (по Кругобайкальской железной дороге) и в Ростовской области.

Ежегодно услугами компании по организации ретротуров пользуются более 20 тысяч человек.

Круизные поезда по Транссибирской магистрали и Северу России.

С 2014 года круизные поезда на постоянной основе организуются для иностранных туристов класса ВИП как совместно с ведущими зарубежными туристическими компаниями, так и в составе собственного уникального комплексного туристического проекта – поезд "Императорская Россия".

Туры по Транссибу реализуются в круизном формате "все включено", по схеме "ночь – в пути, экскурсионный день – в городе", без ночевки в гостиницах, поезда курсируют по маршрутам Москва – Владивосток – Москва и Москва – Пекин – Москва. Продолжительность туров составляет от 12 до 14 дней.

С 2018 года реализуется круизный 8-дневный ВИП-маршрут в новогодний период по маршруту Москва – Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Вологда – Москва. В состав круизного поезда включается специализированный подвижной состав – вагоны класса "Люкс" (с персональными душевыми кабинами в каждом купе), вагоны СВ, также оборудованные санитарными комнатами, вагоны-рестораны, вагоны-бары, вагоны-залы и пр.

Ежегодно услугами компании по организации круизных туров пользуются 1,5–2,5 тысячи зарубежных туристов.

Вопрос заместителя председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике К.К. Долгова.

Приобретение ОАО "РЖД" новых вагонов для поездов дальнего следования.

По инициативе правительства Мурманской области ОАО "РЖД" принято решение о приобретении для АО "Федеральная пассажирская компания" 48 двухэтажных вагонов, которые войдут в состав поездов, курсирующих в направлении Санкт-Петербург – Мурманск.

Вместе с тем особенности географического расположения и климатические условия Кольского полуострова требуют также стабильного и качественного транспортного сообщения Мурманской области с центральными и южными регионами России.

В южном направлении из Мурманской области курсируют поезда, формируемые как Северо-Западным филиалом АО "ФПК" (№ 091А Мурманск – Москва, № 293А Мурманск – Анапа), так и Северо-Кавказским филиалом АО "ФПК" (№ 285А Мурманск – Новороссийск, № 575С Мурманск – Адлер). Из-за неудовлетворительного состояния вагонов указанных поездов в адрес правительства Мурманской области регулярно поступают обоснованные обращения граждан, особенно в отношении поездов, формируемых на летний период Северо-Кавказским филиалом АО "ФПК".

От АО "ФПК" получен ответ о том, что в 2022 году планируется заменить только подвижной состав поезда № 15/16 сообщением Москва – Мурманск.

Вместе с тем остается нерешенным вопрос об обновлении подвижного состава поездов по направлениям (№ 091А Мурманск – Москва, № 293А Мурманск – Анапа, № 285А Мурманск – Новороссийск, № 575С Мурманск – Адлер).

На основании изложенного просим содействовать включению в план обновления подвижного состава поставку современных комфортабельных пассажирских вагонов для поездов дальнего следования, курсирующих от станции Мурманск в южном направлении.

Плановое обновление подвижного состава проводится в соответствии с Долгосрочной программой развития ОАО "Российские железные дороги" до 2025 года, с учетом экономических показателей поездов и развития инфраструктуры обслуживания подвижного состава.

Приоритетность замены вагонов в поездах определяется перечнем в рамках долгосрочного договора между АО "Федеральная пассажирская компания" – дочернего общества ОАО "РЖД" и ОАО "Тверской вагоностроительный завод".

Согласно перечню планируется замена состава поезда № 21/22 Санкт-Петербург – Мурманск на

двухэтажный и состава поезда № 16/15 Москва – Мурманск на новый одноэтажный.

Поезда, курсирующие в сообщении г. Мурманска с южными регионами, в указанный перечень не вошли, и их обновление осуществляется за счет перераспределения подвижного состава, высвобождающегося при плановой замене.

Справочно: В составах поезда № 91/92 Москва – Мурманск, курсирующих в общем обороте с составами поезда № 293/294 Мурманск – Анапа, эксплуатируются плацкартные вагоны 2007-го, 2011–2012 годов постройки и купейные вагоны 2008–2009 годов постройки, оборудованные установкой кондиционирования воздуха (далее – УКВ) и экологически чистым туалетным комплексом (далее – ЭЧТК).

Поезд № 575/576 Мурманск – Адлер в 2019 году был сформирован из плацкартных вагонов 2019 года постройки. Все вагоны данного поезда также оборудованы УКВ и ЭЧТК.

Плацкартная группа вагонов поезда № 285/286 Мурманск – Новороссийск полностью сформирована из современных вагонов 2011–2012 годов постройки, оборудованных УКВ и ЭЧТК. Оснащенность купейных вагонов поезда УКВ в 2019 году составила около 62,5 %. В 2020 году планируется дальнейшее улучшение оснащенности вагонов поезда УКВ и ЭЧТК за счет проведения КВР купейных вагонов и их включения в составы поезда № 285/286.).

Вопрос заместителя председателя Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера А.А. Акимова.

Доступность и качество пассажирских перевозок в Республике Саха (Якутия).

В Республике Саха (Якутия) железнодорожный транспорт представлен участком от Нерюнгри до разъезда Якутский Тындинского отделения Дальневосточной железной дороги – филиала ОАО "РЖД", протяженностью 134 км, а также железнодорожной линией Беркакит – Томмот – Якутск, эксплуатируемой АО "Акционерная компания "Железные дороги Якутии" (далее – АО "АК "ЖДЯ"), протяженностью 797 км.

С начала 2018 года по решению Правительства Российской Федерации на участке АО "АК "ЖДЯ" распространены единые тарифы ОАО "РЖД" на грузовые перевозки.

В июле 2019 года введен в постоянную эксплуатацию участок до станции Нижний Бестях с открытием регулярных пассажирских перевозок и распространением единых тарифов ОАО "РЖД" на грузовые перевозки. Данные события положительно сказываются на социально-экономическом развитии региона, в том числе увеличиваются объемы грузовых перевозок, а также способствуют мобильности граждан и гостей республики.

Предлагается: ОАО "Российские железные дороги" в целях безусловного обеспечения транспортной мобильности и комфортных условий проезда населения и гостей Республики Саха (Якутия) внести изменения в график движения пассажирских поездов.

Предложения по корректировке расписания движения пассажирских поездов рассматриваются ОАО "РЖД" в случае наличия технологической возможности и спроса у пассажиров при поступлении в установленном порядке предложений от перевозчиков пассажиров.

Согласно действующему договору между АО "Федеральная пассажирская компания" – дочернего общества ОАО "РЖД" и АО "Акционерная компания "Железные дороги Якутии" (далее – АО "АК "ЖДЯ") в графике движения пассажирских поездов на 2019/2020 год назначено курсирование беспересадочных вагонов формирования АО "АК "ЖДЯ" сообщениями Тында – Томмот, Благовещенск – Томмот, Благовещенск – Нижний Бестях и Хабаровск – Нижний Бестях с периодичностью курсирования по дням недели.

Вопрос первого заместителя председателя Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности А.В. Ракитина.

Предоставление льготного проезда для обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет в купейных вагонах поездов, курсирующих по территории Российской Федерации, при условии отсутствия в их составах плацкартных вагонов.

На сегодняшний день одним из самых популярных и комфортных видов транспорта, используемых жителями Российской Федерации, является железнодорожный.

В течение последних двух лет с целью повышения качества обслуживания и удовлетворенности спроса пассажиров на услуги и продукты руководством ОАО "РЖД" была активизирована работа по формированию действующего парка поездов дальнего следования двухэтажными вагонами последнего поколения. Так, например, обновленный состав наиболее популярного у жителей и гостей Республики Карелия фирменного поезда "Карелия" № 17/18 сообщением Петрозаводск – Москва, состоящий из 11 купейных вагонов и 1 вагона СВ, начал курсировать с 4 декабря 2019 года.

Ввиду отсутствия плацкартных вагонов в обновленных двухэтажных поездах, на сегодняшний день обучающиеся и воспитанники общеобразовательных учреждений старше 10 лет (школьники) при покупке билетов на плацкартные места в поездах дальнего следования не могут воспользоваться скидкой в размере 50 % от стоимости билета, которая предоставляется в период с 1 января по 31 мая

и с 1 сентября по 31 декабря.

Принимая во внимание вышеизложенное, предлагаем рассмотреть возможность и инициировать внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2009 года № 1172 "О предоставлении субсидий организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льгот по тарифам на перевозку обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет железнодорожным транспортом общего пользования в общих и плацкартных вагонах в поездах дальнего следования всех категорий", предусматривающих предоставление льготного проезда для обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет в купейных вагонах поездов, курсирующих по территории Российской Федерации, при условии отсутствия в их составах плацкартных вагонов.

Учитывая существенное обновление действующего парка поездов дальнего следования, ОАО "РЖД" готово поддержать изменение порядка предоставления льготных перевозок обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений в вагонах купейного типа в случаях отсутствия в составах пассажирских поездов плацкартных вагонов.

Вариант решения – внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2009 года № 1172 "О предоставлении субсидий организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льгот по тарифам на перевозку обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет железнодорожным транспортом общего пользования в общих и плацкартных вагонах в поездах дальнего следования всех категорий" или издание соответствующего акта Правительства Российской Федерации.

Справочно: Начиная с 2016 года холдингом "РЖД" осуществляется социальная акция по предоставлению льготного проезда детям в возрасте от 10 до 17 лет в летний период времени за счет собственных средств. Всего за четыре года льготными условиями перевозок воспользовались более 10 миллиона человек на общую сумму 11,8 млрд рублей.

Вопрос председателя Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера О.В. Мельниченко.

Прошу Вас представить информацию о возможной продаже от организации-владельца ОАО "РЖД" пассажирского вагона (плацкартного, общего или самолетного типа), соответствующего требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, с неистекшим сроком эксплуатации, организации ООО "Монзажелтранс" для его использования на железнодорожных путях необщего пользования на территории муниципального образования Вохтожское Грязовецкого муниципального района Вологодской области.

Каменская территория муниципального образования Вохтожское является труднодоступной территориальной единицей Грязовецкого муниципального района Вологодской области. На указанной территории вдоль железной дороги, принадлежащей ООО "Монзажелтранс" (железнодорожные пути необщего пользования), расположено восемь лесных поселков, в которых проживает 364 человека.

Транспортное сообщение с поселком Вохтога осуществляется только по вышеуказанной железной дороге. Автомобильные дороги до населенных пунктов отсутствуют.

При проведении Вологодской транспортной прокуратурой проверки выявлены нарушения в части эксплуатации пассажирского вагона, осуществляющего перевозки населения. Срок эксплуатации существующего вагона, на котором осуществляются перевозки населения, истек, его дальнейшая эксплуатация в соответствии с действующим законодательством не представляется возможной.

По вопросу приобретения нового пассажирского вагона от производителя (Тверской вагоностроительный завод) получена информация о невозможности производства вагона до 2022 года из-за загруженности по контрактам с ОАО "РЖД".

По вопросу приобретения вагона, бывшего в употреблении, от организаций – владельцев пассажирского подвижного состава получена рекомендация о направлении обращения от губернатора области в адрес руководства ОАО "РЖД" (О.В. Белозёрова). Письмо подготовлено и направлено.

Отсутствие пассажирских перевозок полностью блокирует деятельность всех предприятий и организаций, расположенных на вышеуказанной территории, что может вызвать социальную напряженность и негативные явления среди населения Грязовецкого муниципального района.

Для предотвращения сложившейся ситуации с приостановкой перевозки жителей труднодоступных поселков железнодорожным транспортом необходимо рассмотреть возможность продажи ОАО "РЖД" пассажирского вагона (плацкартного, общего или самолетного типа), соответствующего требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, с неистекшим сроком эксплуатации, для его использования на железнодорожных путях необщего пользования на территории муниципального образования Вохтожское Грязовецкого муниципального района Вологодской области.

Необходимо получить согласование руководства ОАО "РЖД" о продаже б/у вагона в Вологодскую область.

Холдинг "РЖД" в текущем году имеет возможность продажи некупейного вагона с местами для сидения

модели 61-828 постройки 1992 года Тверского вагоностроительного завода, срок службы которого истекает в 2020 году. После проведения капитально-восстановительного ремонта срок службы бывшего в эксплуатации вагона будет продлен до 12 лет.

Продажа подвижного состава входит в компетенцию АО "Федеральная пассажирская компания" – дочернее общество ОАО "РЖД" (далее – АО "ФПК") и осуществляется по цене, определенной независимой оценочной организацией, но не ниже его остаточной стоимости с учетом затрат на предпродажную подготовку и проведение мероприятий по оценке имущества.

Вопрос члена Совета Федерации С.В. Горнякова.

30 мая 2010 года транспортное обслуживание населения по маршруту Волгоград – Урюпино, осуществляемое поездом № 39/40, было прекращено.

В ответ на обращение главы городского округа города Урюпинск – председателя Урюпинской городской Думы Э.Г. Чермашенцевой по вопросу возобновления пассажирских перевозок по выше упомянутому направлению от Департамента управления бизнес-блоком "Пассажирские перевозки" ОАО "РЖД" пришло письмо с предложением организовать сообщение по данному направлению путем назначения вагона беспересадочного сообщения на участке Алексиково – Урюпино в составе пригородного поезда с наделением функциями перевозчика на участке Алексиково – Урюпино ОАО "Волгоградтранспригород".

Согласно приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 18 июля 2007 года № 99 "О критериях определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости их движения и расстояния следования" к пригородным поездом относятся пассажирские поезда, следующие на расстояние не более 200 км. Расстояние маршрута следования поезда Урюпинск – Волгоград составляет 280 км, в связи с чем железнодорожное сообщение между указанными населенными пунктами не может быть организовано за счет средств областного бюджета.

В городском округе города Урюпинск более 1/3 жителей – это люди преклонного возраста, которые в силу своего здоровья не могут воспользоваться услугами общественного пассажирского автотранспорта. С той же проблемой сталкиваются и маломобильные группы населения, а также семьи с малолетними детьми, которые проходят медицинские обследования в областном центре – городе Волгограде. Жители города обеспокоены, что за то длительное время, пока решается этот вопрос, железнодорожные пути и железнодорожный вокзал придут в упадок, что повлечет за собой несравнимо высокие затраты.

По многочисленным просьбам жителей Урюпинского, Новониколаевского, Новоаннинского, Михайловского и Фроловского районов прошу рассмотреть возможность возобновления железнодорожного сообщения по маршруту Волгоград – Урюпинск.

Транспортное обслуживание населения по маршруту Волгоград – Урюпино поездом № 39/40, составностью 1-2 вагона было отменено 30 мая 2010 года в связи с низким пассажиропотоком.

Органы государственной власти субъекта Российской Федерации наделены полномочиями организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом только в пригородном сообщении. На участке Волгоград – Урюпино движение субсидированных поездов пригородного сообщения в настоящее время отсутствует.

На территории Волгоградской области перевозки пассажиров железнодорожным транспортом осуществляет ОАО "Волгоградтранспригород".

Вариантом решения вопроса может быть заключение договора между ОАО "Волгоградтранспригород" и администрацией Волгоградской области, согласно которому субъект Российской Федерации предоставляет перевозчику субсидии на возмещение недополученных доходов в связи с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам.

Обеспечить организацию ежедневного железнодорожного сообщения по маршруту Волгоград – Урюпино поездами пригородного сообщения при включении органом регулирования Волгоградской области указанного маршрута в государственный заказ на организацию транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

Справочно: Маршрут Волгоград – Урюпинск имеет протяженность 375 км и проходит в границах Волгоградской области. Время в пути составляет 6,5 часа. При ежедневной эксплуатации на маршруте состава из 1 вагона субъекту Российской Федерации дополнительно необходимо предусмотреть в бюджете около 40,3 млн рублей для компенсации выпадающих доходов.

Вопрос заместителя председателя Комитета Совета Федерации по международным делам Б.Б. Жамсуева.

Министерство строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края.

Уменьшение платы за аренду подвижного состава и комплексные услуги ОАО "РЖД" при организации пассажирских перевозок пригородным железнодорожным транспортом.

Для большинства субъектов Российской Федерации по-прежнему наиболее острым является вопрос возмещения недополученных доходов пригородных компаний, возникающих при государственном

регулировании тарифов на пассажирские перевозки пригородным железнодорожным транспортом. Забайкальский край ежегодно компенсирует от 350 до 400 млн рублей. Основную долю расходов пригородных компаний составляют платежи за услуги ОАО "РЖД" по аренде и использованию подвижного состава, которые рассчитываются исходя из ставок, установленных ФАС России по предложению и обоснованию ОАО "РЖД".

Ставки платы за услуги ОАО "РЖД", связанные с арендой железнодорожного подвижного состава (управление подвижным составом, его эксплуатация, техническое и сервисное обслуживание, текущий и капитальный ремонт), одни из самых высоких в Российской Федерации (устанавливает ФАС России).

Так, ставки на Забайкальской железной дороге составляют:

1. за услуги по управлению подвижным составом 9539 рублей/час, на Дальневосточной железной дороге – 7778 рублей/час, в среднем по Российской Федерации – 5268 рублей/час;

2. текущий ремонт моторвагонного подвижного состава на Забайкальской железной дороге – 6,07 рубля/вагонокилометр; на Дальневосточной железной дороге – 3,94 рубля/вагонокилометр, в среднем по Российской Федерации – 4,39 рубля/вагонокилометр;

3. техническое обслуживание вагонов локомотивной тяги на Забайкальской железной дороге – 12,34 рубля/вагонокилометр; на Дальневосточной железной дороге – 2,8 рубля/вагонокилометр; в среднем по Российской Федерации – 9,78 рубля/вагонокилометр.

Аналогичная ситуация с иными ставками. Кроме того, данные ставки ежегодно индексируются.

В целях уменьшения платы за аренду подвижного состава и комплексные услуги ОАО "РЖД" предлагаем:

1. ОАО "РЖД" подать предложение в ФАС России об установлении ставок платы за услуги ОАО "РЖД" для Забайкальской железной дороги на уровне ставок Дальневосточной железной дороги или на уровне среднероссийских ставок. Экономический эффект – уменьшение платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, на 100 млн рублей/год. Данная мера приведет к снижению выпадающих доходов в том же размере.

2. ОАО "РЖД" обратиться в ФАС России с предложением об отмене ежегодной индексации ставок за услуги ОАО "РЖД". Экономический эффект – ежегодная экономия выпадающих доходов на 11–12 млн рублей.

В соответствии с Положением о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643 Федеральная антимонопольная служба определяет экономически обоснованные затраты по оплате услуг по предоставлению в пользование подвижного состава, управлению и эксплуатации подвижного состава, техническому обслуживанию подвижного состава, текущему и капитальному ремонтам подвижного состава.

В целях ограничения роста расходной нагрузки на субъекты Российской Федерации приказом ФАС России от 8 августа 2019 года предусмотрено установление ставок платы за пользование подвижным составом и его капитальный ремонт на среднесетевом уровне, что нивелирует дифференциацию расходной нагрузки в части оказываемых услуг по отдельным субъектам Российской Федерации. Пунктом 5.1 данного приказа определен принцип их индексации на период 2019–2025 годов.

При установлении тарифов, сборов и платы с учетом необходимости обеспечения доступности услуг железнодорожного транспорта для населения ФАС России могут определяться меры по компенсации потерь в доходах субъекта регулирования в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Таким образом, в случае определения источников компенсации потерь в доходах от услуг, связанных с арендой пригородного подвижного состава на Забайкальской железной дороге, ОАО "РЖД" готово рассмотреть вопрос о снижении их стоимости.

Вопрос заместителя председателя Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию Е.Г. Зленко.

На сегодняшний день ситуация на железнодорожном сообщении складывается таким образом, что стоимость проезда в купейном вагоне получается дороже, чем стоимость авиабилетов (например, стоимость купе Лабитнанги – Москва – 9648 рублей, стоимость авиаперелета по маршруту Салехард – Москва – 9500 рублей). Цена проезда в плацкартном вагоне доступна практически всем жителям Российской Федерации, но уровень комфорта оставляет желать лучшего. По этим причинам ОАО "РЖД" ежегодно теряет тысячи клиентов. Население при перемещении на расстояние до 3 тыс. км отдает предпочтение самолетам и автомобилям.

Какие мероприятия планирует руководство ОАО "РЖД" по масштабному обновлению подвижного состава, повышению уровня комфорта в поездах дальнего следования, а также сдерживанию роста тарифов на железнодорожные перевозки и когда эти изменения будут заметны в поездах северных направлений?

Холдингом "РЖД" производится плановое обновление подвижного состава с учетом экономических показателей поездов и развития инфраструктуры обслуживания подвижного состава.

Обновлен подвижной состав фирменного поезда № 125/126 Новосибирск – Новый Уренгой вагонами

постройки 2017–2018 годов, а также в составы поездов в сообщении с Новым Уренгоем включено более 250 современных вагонов путем замены вагонов постройки 1991–1999 годов на вагоны постройки 2000–2006 годов и прошедшие капитально-восстановительный ремонт (далее – КВР).

По состоянию на декабрь 2019 года в составах семи круглогодичных поездов, курсирующих в сообщении с Новым Уренгоем, 87,8 % подвижного состава составляют вагоны, построенные или прошедшие КВР в период с 2000 года по настоящее время. При этом оснащенность вагонов установками кондиционирования воздуха составила 95 %, экологически чистыми туалетными комплексами (ЭЧТК) – 73,1 %.

В 2020–2021 годах аналогичная работа по обновлению подвижного состава данных поездов, а также поездов в сообщении со станцией Лабытнанги будет продолжена.

Тарифы на проезд в плацкартных вагонах и общих вагонах относятся к регулируемому государством сегменту и установлены в соответствии с Тарифным руководством, утвержденным приказом ФСТ России от 27 июля 2010 года № 156-т/1 и проиндексированным приказом ФАС России от 21 сентября 2018 года № 1343/18 в зависимости от категории поезда, дальности поездки пассажира и сезонных коэффициентов графика гибкого регулирования тарифов, представляющего собой таблицу понижающих и повышающих коэффициентов к базовому тарифу, которые призваны снизить сезонные колебания спроса.

При формировании стоимости проезда в вагонах дерегулированного сегмента (купе, СВ, "люкс") поездов дальнего следования на маршрутах перевозок с развитой конкуренцией с 2013 года применяется система динамического ценообразования (далее – система ДЦ).

Помимо реализации сдержанной тарифной политики в дерегулированном сегменте, к которому относятся перевозки в купейных вагонах, реализуются масштабные и точечные маркетинговые акции, вводятся скидки как для всех пассажиров, так и отдельных групп населения – дети, люди пенсионного возраста, многодетные семьи. В результате реализации такого подхода в 2019 году стоимость проезда в целом по дерегулированному сегменту выросла на 2,9 %, что ниже установленного ФАС России уровня индексации тарифов для плацкартных вагонов и уровня инфляции.

В 2020 году планируется, что в среднем стоимость проезда в дерегулированном сегменте возрастет на 1,3 %, что существенно ниже прогнозируемого Минэкономразвития России уровня инфляции, который на 2020 год составляет 103 %.

Также в межсезонье, стремясь повысить транспортную подвижность населения и доступность услуг, планируется снижение стоимости проезда к уровню 2019 года. Этому будет способствовать общая тарифная стратегия и реализация различных маркетинговых акций.

Холдинг "РЖД" в 2020 году проработает вопрос более масштабного применения маркетинговых инициатив на поездах, следующие в северном направлении.

Вопросы члена Совета Федерации В.В. Семёнова.

1. Каковы дальнейшие перспективы реализации проекта "Городская электричка" (развитие радиально-кольцевого сообщения Красноярской агломерации, строительство второго пролета мостового перехода через реку Енисей моста "777", организация пассажирских перевозок до г. Железнодорожска)?

Проект "Городская электричка" в г. Красноярске является наиболее успешным примером интеграции железнодорожного транспорта в городскую среду.

В рамках развития проекта "Городская электричка" и подготовки к XXIX Всемирной зимней универсиаде были введены в эксплуатацию новые остановочные пункты и назначены дополнительные пригородные поезда. Услугами городской электрички во время проведения Универсиады в марте 2019 года воспользовались более 20 тысяч жителей и гостей города.

Справочно: Всего за 2019 год в рамках проекта перевезено 1,8 миллиона пассажиров, что на 14,8 % больше, чем в 2018 году.

В настоящее время продолжается дальнейшее развитие проекта, в 2020 году в черте города запланировано открытие двух остановочных пунктов (Металлургов и Сады-2) и запуск кольцевого движения пригородных поездов по железнодорожному мосту "777".

Красноярской железной дорогой подготовлено техническое задание на технико-экономическое обоснование проекта "Развитие внутригородских пригородных перевозок железнодорожным транспортом в границах Красноярской агломерации" с учетом вариантности проработки вопроса (предварительная общая стоимость проекта – 10,9 млрд рублей).

Справочно: Предлагается развитие радиально-кольцевого сообщения Красноярской агломерации с учетом реализации мероприятий по строительству и реконструкции объектов пассажирской инфраструктуры в г. Красноярске, на Дивногорском направлении, и замыканием железнодорожного кольца на левом берегу г. Красноярска, два варианта замыкания кольца на правом берегу в районе моста "777" и остановочного пункта Сады, реализацией мероприятий для организации пригородного сообщения Железнодорожск – Базаиха, строительства грузопассажирской железнодорожной ветки от станции Бугач к аэропорту Емельяново с учетом предварительного технико-экономического обоснования, разработки концепции создания транспортно-пересадочных узлов в г. Красноярске.

2. Планируется ли обновление подвижного железнодорожного состава за счет средств ОАО "РЖД" для организации пригородного сообщения на территории Красноярского края?

В 2018–2019 годах в рамках подготовки к XXIX Всемирной зимней универсиаде на полигон Красноярской железной дороги поставлены пять составов (26 вагонов) электропоездов серии ЭПЗД, что позволило обеспечить обновление парка пригородных поездов до 2021 года.

Для замены выбывающего по сроку службы подвижного состава на полигоне Красноярской железной дороги предусмотрена закупка новых электропоездов. Закупка новых электропоездов серии ЭПЗД позволит более чем на 30 % обновить парк в Красноярском крае.

Справочно: В период 2020–2030 годов на полигон Красноярской железной дороги предусмотрена поставка девяти составов (62 вагонов ЭПЗД).

Вопрос члена Совета Федерации Ю.В. Архарова.

В мой адрес поступают обращения от жителей с. Онор Смирныховского района по вопросу продления перрона вдоль железной дороги на железнодорожной станции Онор. В настоящее время длина перрона гораздо короче, чем состав поезда, в связи с чем гражданам, входящим и выходящим из вагонов, особенно пожилым и людям с детьми, очень сложно подниматься и спускаться – из-за высоты между землей и подножкой (ступенями) в вагон.

Учитывая, что данная проблема касается не только с. Онор, но и других населенных пунктов Сахалинской области, прошу Вас внести на заседание Совета Федерации в рамках Дня Российских железных дорог вопрос о рассмотрении реконструкции и продления перронов на железнодорожных станциях Сахалинской области.

Для обслуживания пассажиров на станции Онор имеется пассажирское здание и перронная низкая платформа 1972 года постройки. Конструкция – железобетон, длина составляет 128,6 м. Пассажирская платформа находится в удовлетворительном состоянии. Пассажиропоток по станции составляет шесть человек в сутки. На станции Онор производят остановку две пары поездов в сутки, длина поезда составляет 325 м.

С целью обеспечения комфортных условий пассажирам разработаны мероприятия по приведению пассажирских платформ к нормативным требованиям на период до 2025 года, в том числе и удлинение пассажирской платформы на станции Онор.

Вопрос заместителя Председателя Совета Федерации И.М.-С. Умаханова.

ВСМ или скоростной поезд Баку – Махачкала (статус, проблемы, перспективы).

Для улучшения пассажирского сообщения России с Азербайджаном и увеличения вместимости поездов на направлении Махачкала – Баку с декабря 2019 года в составе международного пассажирского поезда № 391/392 Ростов – Баку – Ростов, курсирующего с периодичностью один раз в четыре дня, организовано включение дополнительных вагонов Махачкала – Баку.

Для обеспечения курсирования поезда "Ласточка" по направлению Баку – Дербент – Махачкала необходима проработка вопроса синхронизации развития инфраструктуры двух государств (России и Азербайджана).

В перспективе, после решения технических и организационных вопросов, возможно рассмотреть запуск ускоренных поездов типа "Ласточка" на данном маршруте.

ИНФРАСТРУКТУРА ОАО "РЖД"

(строительство новых линий, реконструкция вокзального комплекса)

Вопрос заместителя председателя Комитета Совета Федерации по международным делам Б.Б. Жамсуева.

Строительство пешеходных переходов через железнодорожные пути.

В рамках развития Транссибирской магистрали на полигоне Забайкальской железной дороги до 2024 года ожидается увеличение интенсивности движения поездов – более чем 200 в сутки, что отрицательно скажется на обеспечении безопасного перехода граждан через железнодорожные пути по наземным железнодорожным переходам.

Проблема может быть решена обустройством пешеходных переходов в разных уровнях.

Статьей 10 Федерального закона от 10 января 2003 года № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" установлено, что строительство пешеходных мостов должно быть осуществлено за счет средств собственника инфраструктуры, то есть ОАО "РЖД". В связи с этим необходимо в инвестиционную программу ОАО "РЖД" включить мероприятия по строительству таких сооружений на крупных станциях Забайкальского края (Атамановка, Могзон, Хушенга, Антипиha и другие) со сроком строительства – не позднее 2023 года.

Пешеходные переходы в разных уровнях, в том числе надземные пешеходные переходы, обустраиваются на новых и реконструируемых железнодорожных путях на линиях высокоскоростного движения или при соблюдении одновременно двух условий, а именно: с интенсивностью движения более 200 поездов в сутки и расчетной интенсивностью движения пешеходов через переход более 600 человек в час.

Справочно: В соответствии со Сводом правил СП 227.1326000.2014 "Пересечение железнодорожных линий с линиями транспорта и инженерными сетями", утвержденным приказом Минтранса России от 2 декабря 2014 года № 333.

По представленным Забайкальской железной дорогой данным интенсивность поездов в настоящее время составляет 140–174 поезда в сутки, а пассажиропоток – от 20 до 160 человек в час.

Справочно: В настоящее время на станции Могзон имеется пешеходный мост, на станциях Атамановка, Хушенга, Антипиha пешеходные переходы в одном уровне 3 категории с деревянным настилом.

Кроме того, в соответствии с требованиями части 2 статьи 10 Федерального закона Российской Федерации от 10 января 2003 года № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте Российской Федерации" проектирование, строительство, реконструкция и содержание пешеходных переходов, в том числе мостов, кроме средств ОАО "РЖД", может осуществляться за счет бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и иных не запрещенных законом источников.

ОАО "РЖД", в свою очередь, готово оказать содействие в выдаче технических условий на строительство данных объектов, а также предоставлении технологических "окон" в графике движения поездов при выполнении необходимых работ.

Вопрос о строительстве пешеходных мостов на станциях Артамановка, Могзон, Хушенга, Антипиha Забайкальской железной дороги будет рассмотрен дополнительно при формировании проекта инвестиционной программы ОАО "РЖД" на 2021–2025 годы.

Вопрос члена Совета Федерации Ю.И. Важенина.

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р) сроки реализации проектов по строительству Северо-Сибирской железнодорожной магистрали и железнодорожной линии Салым – Ханты-Мансийск – Приобье определены до 2030 года, для проекта железнодорожной линии Полуночное – Обская – Салехард – 2015 год, однако сведения о начале их реализации, а также о промежуточных результатах отсутствуют.

Каковы перспективы и текущее состояние реализации на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры проектов по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта, предусмотренных Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года?

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденных распоряжениями Правительства Российской Федерации в 2008 году, на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры предусматривалось строительство до 2015 года железнодорожной линии Полуночная – Обская – Салехард протяженностью 856 км в рамках комплексного проекта "Урал промышленный – Урал полярный", до 2030 года – Северо-Сибирской железнодорожной магистрали по маршруту Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск протяженностью около 2 тыс. км, Ханты-Мансийск – Салым протяженностью порядка 200 км. Кроме того, предусматривалось строительство железнодорожной линии Ханты-Мансийск – Приобье, без установления сроков, при принятии соответствующего решения.

При корректировке транспортной стратегии в 2014 году сроки строительства железнодорожной линии Полуночная – Обская – Салехард были перенесены на 2021–2030 годы. Сроки строительства остальных линий перенесены на более отдаленную перспективу – после 2030 года.

Вопрос членов Совета Федерации В.Н. Павленко и В.Ф. Новожилова.

Между правительством Архангельской области и открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" (далее – ОАО "РЖД") 30 марта 2017 года подписано соглашение о сотрудничестве (сроком действий до 2022 года), в рамках которого осуществляется реализация мероприятий по реконструкции железнодорожного вокзального комплекса станции Архангельск-Город и обустройству прилегающих территорий.

Железнодорожный вокзал г. Архангельска является одной из визитных карточек города, который будет в среднесрочной перспективе модернизирован и приведен в соответствие с нормативами по транспортной безопасности и доступности для отдельных групп населения. Модернизация вокзального комплекса позволит создать стояночные места, парковки, разработать схемы движения городского общественного транспорта.

Проект модернизации вокзала реализуется в два этапа: первый включает в себя мероприятия по обустройству прилегающей территории, второй – мероприятия по реконструкции объектов железнодорожного вокзального комплекса "Архангельск-Город".

В связи с тем, что реализация мероприятий по реконструкции железнодорожного вокзального комплекса является важным проектом для города Архангельска и региона в целом, считаем, что дальнейшее финансирование проекта со стороны ОАО "РЖД" является важной составляющей в его реализации.

В рамках инвестиционной программы ОАО "РЖД" в 2020–2023 годах предусмотрена реализация проекта "Реконструкция вокзального комплекса Архангельск-Город". В соответствии с разрабатываемым проектом предполагается выполнить все необходимые работы по реконструкции вокзального комплекса и благоустройству привокзальной территории для его приведения к современным требованиям по обеспечению комфорта и удовлетворенности пассажиров и соответствию требованиям законодательства. Точные сроки реализации, стоимость и состав необходимых работ будут определены проектом.

Дополнительно в 2020 году реализуются работы по модернизации санитарных комнат в здании вокзала со сроком завершения работ – первый квартал 2020 года и адаптации вокзального комплекса для маломобильных групп населения. Срок завершения – второй квартал текущего года.

Вопрос первого заместителя председателя Комитета Совета Федерации по социальной политике В.В. Рязанского.

Расскажите о разработке проекта переноса железной дороги с побережья Черного моря в районе города Сочи и, в случае его реализации, о планах дальнейшего использования указанной территории.

Вопрос переноса железнодорожной линии с Черноморского побережья рассматривается ОАО "РЖД" в целях улучшения транспортной доступности курортов Черноморского побережья Краснодарского края в том числе с возможной организацией скоростного движения.

В настоящее время в ОАО "РЖД" организованы предпроектные проработки оптимальной трассы прохождения новой линии с оценкой стоимости строительства.

В качестве основного (базового) варианта предлагается рассматривать новую двухпутную линию Кривенковская – Мамайка с однопутным ответвлением до станции Лазаревская.

Вариант предусматривает:

- сокращение времени в пути пассажирских поездов на участке Краснодар – Адлер на два часа;
- гарантированное освоение увеличивающегося практически в два раза пассажиропотока в дальнем следовании в связях с г. Сочи (до 13,0 миллионов человек);
- освоение перспективных грузопотоков (до 16,9 млн тонн по новой линии, в том числе 10,5 млн тонн в год – контейнерные перевозки).

Также рассматривается вариант продолжения использования участка Туапсе – Сочи в пригородном железнодорожном сообщении.

В 2020 году ОАО "РЖД" завершается разработка основных проектных решений проекта "Кривенковская – Адлер". Ведется работа по выбору оптимальных технических решений, трассировки и определению источников финансирования реализации проекта.

Вопросы члена Совета Федерации И.Ш. Ялалова.

1. Вопросы по перспективам взаимодействия Республики Башкортостан с ОАО "РЖД":

- проект строительства второго сплошного пути на участке Дема – Иглино Южного обхода станции Уфа;

- проект строительства новой железнодорожной ветки Уфа – Благовещенск – Бирск – Агидель для организации работы грузового речного порта Агидель.

ОАО "РЖД" готово оказать максимальное содействие Правительству Республики Башкортостан в разработке обоснования для включения указанных проектов в долгосрочную программу развития ОАО "РЖД" до 2025 года.

В целях детальной проработки строительства железнодорожной линии Уфа – Агидель целесообразно при участии Правительства Республики Башкортостан отработать вопросы, направленные на определение грузопотоков, стоимости работ, проведение оценки рисков, оценку экономических эффектов и определение источников финансирования. Также целесообразно рассмотреть итоги технико-экономического обоснования.

В настоящее время ОАО "РЖД" совместно с Правительством Республики Башкортостан проводит работу по определению потенциальной грузовой базы речного порта и индустриального парка в г. Агидель. Также ОАО "РЖД" предложило Минтрансу России сформировать совместную рабочую группу для детальной проработки вопроса.

2. Проект завершения реконструкции железнодорожного вокзала станции Уфа.

Проектом комплексной реконструкции вокзала Уфа в рамках инвестиционной программы ОАО "РЖД" предусмотрено проведение двух этапов работ.

Первым этапом предусмотрены работы по реконструкции существующего здания вокзала, наружных сетей, вставки, конкурса и строительству новой платформы № 4. Срок завершения работ первого этапа – 2020 год.

Вторым этапом предусмотрены работы по реконструкции пассажирских платформ № 2 и 3, пешеходного тоннеля с удлинением до платформы № 4, защитного сооружения, благоустройство привокзальной территории и строительство нового здания гостиницы. Срок проведения работ по второму этапу будет определен после получения положительного заключения ФАУ "Главгосэкспертиза" по сметной части, ожидаемого в мае 2020 года.

Вопросы заместителя председателя Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера А.К. Акимова и заместителя председателя Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию Е.А. Борисова.

1. Строительство железнодорожной линии Нижний Бестях – Мома – Магадан.

В июле 2019 года введен в постоянную эксплуатацию участок до станции Нижний Бестях с открытием регулярных пассажирских перевозок и распространением единых тарифов ОАО "РЖД" на грузовые перевозки.

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р, по максимальному варианту предусматривается строительство железнодорожной линии до г. Магадана, что создаст условия для освоения Северо-Восточного региона страны и даст возможность для создания устойчивого железнодорожного сообщения с отдаленными территориями страны.

Государственной программой Российской Федерации "Развитие транспортной системы" предусмотрено строительство и реконструкция участков автомобильной дороги Р-504 "Колыма" Якутск – Магадан.

Реализация максимального варианта приведет к кардинальным изменениям в мировых торговых связях Евроазиатского, Азиатско-Тихоокеанского и Северо-Американского регионов, качественно усилив транзитную роль железнодорожного транспорта России.

Рассматривается ли строительство железнодорожной линии Нижний Бестях – Мома – Магадан?

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденных распоряжениями Правительства Российской Федерации в 2008 году, по максимальному варианту развития предусматривалось строительство до 2030 года железнодорожной линии Нижний Бестях – Мома – Магадан протяженностью порядка 1866 км.

При корректировке транспортной стратегии в 2014 году сроки строительства указанной железнодорожной линии были перенесены на более отдаленную перспективу – после 2030 года.

Данный вопрос может быть рассмотрен в рамках формирования национальной программы развития Дальнего Востока до 2025 года и на перспективу до 2035 года.

2. Предусмотрено строительство новых железнодорожных линий Лена – Непа – Ленек, протяженностью 1100 км.

Согласно документам стратегического развития транспорта:

- Схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 года № 384-р (ред. от 8 октября 2018 года);

- Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р;

- Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2009 года № 2094-р;

- Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2032 года с целевым видением до 2050 года, утвержденной Законом Республики Саха (Якутия) от 19 декабря 2018 года 2077-3 № 45-VI.

Рассматривается ли строительство железнодорожной линии Лена – Непа – Ленек?

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденных распоряжениями Правительства Российской Федерации в 2008 году, предусматривалось строительство до 2030 года грузообразующей железнодорожной линии Лена – Непа – Ленек протяженностью порядка 1100 км.

При корректировке транспортной стратегии в 2014 году сроки строительства указанной железнодорожной линии были перенесены на более отдаленную перспективу – после 2030 года.

ОАО "РЖД" готово рассмотреть вопрос о целесообразности реализации предложенных мероприятий при условии представления технико-экономического обоснования инвестиционного проекта (за счет инициатора), включая подтверждение перспективных объемов перевозки грузов и пассажиров, определения объемов финансирования и экономической эффективности реализации проекта.

3. Обеспечение потребности экономики Республики Саха (Якутия) в грузовых перевозках.

Основными грузоотправителями с территории республики являются угледобывающие предприятия Южной Якутии, которые ежегодно наращивают объемы добычи и поставок продукции, что обеспечивает загрузженность железной дороги и в перспективе требует увеличения ее провозной способности.

В 2019 году в Нерюнгринском районе предприятия добыли 19 млн тонн угля, что на 2 млн тонн меньше, чем планировалось, но на 2 млн тонн больше, чем в 2018 году. От общего объема 8,4 млн тонн

добыто компанией "Колмар", 5,8 млн тонн – компанией "Якутуголь", 4,3 млн тонн – компанией "Эльгауголь". В 2020 году недропользователи хотят увеличить объем до 23 млн тонн. В частности, компания "Колмар" планирует добыть 10,5 млн тонн, компания "Якутуголь" – до 6,5 млн тонн, компания "Эльгауголь" – до 5,5 млн тонн.

Правительством республики проводится работа по завершению строительства отдельных объектов пускового комплекса Беркакит – Томмот и увеличение провозной способности соответствующих участков.

На период до 2022 года планируется провести мероприятий на 1,8 млрд рублей, которые обеспечат потребные объемы перевозок.

В соответствии с Перечнем мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры направления Кузбасс – Дальний Восток на период с 2018 по 2023 год, утвержденным 19 апреля 2018 года первым заместителем генерального директора ОАО "РЖД" А.А. Краснощекотом, в модернизацию участка Бестужево – Нерюнгри планируется направить 15,257 млрд рублей, реализация которых обеспечит увеличение провозной способности с 27,2 до 32,7 млн тонн в год.

Предлагается: ОАО "РЖД" обеспечить безусловное исполнение намеченных мероприятий по увеличению провозной способности участка Беркакит – Бестужево.

В рамках реализации инвестиционного проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей" в целях обеспечения вывоза перспективных объемов грузов Республики Саха (Якутия) в направлении портов Дальнего Востока с 2017 года реализуются мероприятия по модернизации участка Бестужево – Нерюнгри со строительством разъезда Холодникан, развитию станций Окурдан и Рихард Зорге и оборудованию участка Бестужево – Нерюнгри автоматической блокировкой общей стоимостью 6,7 млрд рублей. Завершение полного комплекса работ планируется в декабре 2021 года.

В рамках второго этапа проекта предусмотрены мероприятия по развитию участка Нерюнгри – Бестужево с плановым сроком завершения в 2023 году стоимостью 7,7 млрд рублей.

Вместе с этим в рамках второго этапа развития БАМа и Транссиба планируется строительство двухпутных вставок на перегонах Могот – Рихард Зорге и Нагорная – Якутская – Аям, разъезда Якутский и разъездов на перегонах Могот – Гилуй и Оборчо – Окурдан. Данные мероприятия планируется завершить в 2024 году.

Выполнение всех вышеперечисленных мероприятий позволит обеспечить необходимую пропускную и провозную способности на участке Нерюнгри – Бестужево в полном объеме.

Вопрос члена Совета Федерации Т.А. Кусайко.

По вопросу строительства второго пути на узких участках основного магистрального пути.

Запланировано ли в долгосрочной программе развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2019 года № 466-р, мероприятие строительства вторых путей на участках однопутного магистрального пути на территории в Мурманской области?

Инвестиционной программой ОАО "РЖД" и утвержденным Детальным планом "Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна" в целях своевременного обеспечения провозной способности железнодорожной инфраструктуры направления Волховстрой – Мурманск в сообщении с угольным терминалом "Лавна" в размере 18,0 млн тонн к концу 2022 года предусмотрено строительство 105,9 км вторых путей на направлении Волховстрой – Мурманск.

Реализация проекта ведется синхронизировано с проектом "Комплексное развитие Мурманского транспортного узла. Объекты федеральной собственности. Этап I – Железнодорожная линия – станция Выходной – мостовой переход через реку Тулома – станция Мурмаши 2 – станция Лавна", осуществляемого в рамках государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы" на условиях государственно-частного партнерства (строительство нового железнодорожного участка Выходной – Лавна протяженностью 46 км).

В настоящее время завершается выполнение проектно-изыскательских работ по проектам строительства вторых путей на участке Волховстрой – Мурманск.

Вопрос члена Совета Федерации В.В. Семёнова.

Планируется ли дальнейшая организация работ в рамках поручения Президента Российской Федерации В.В. Путина от 14 марта 2018 года № Пр-449 по строительству железнодорожной грузопассажирской ветки от станции Бугач до международного аэропорта Красноярск имени Д.А. Хворостовского?

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, комплексном плане развития инфраструктуры и долгосрочной программе развития ОАО "РЖД" до 2025 года строительство железнодорожной линии от станции Бугач до международного аэропорта Красноярск имени Д.А. Хворостовского не предусматривается.

Для включения данных проектов в стратегические документы Российской Федерации инициаторам

необходимо разработать и представить соответствующее технико-экономическое обоснование в соответствии с действующими в компании методическими рекомендациями.

Вопрос члена Совета Федерации Ю.В. Архарова.

О строительстве железнодорожной линии в обход города Южно-Сахалинска.

В Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р, предусмотрено создание железнодорожного сообщения между материковой частью России и островом Сахалин, что обеспечит прямую связь города Южно-Сахалинска с железнодорожной сетью Российской Федерации.

Реализация данного проекта повлияет на развитие города в целом. Строительство железнодорожного сообщения приведет к существенному росту грузооборота портов Сахалина, в том числе и порта Корсаков. Единственная железная дорога, связывающая Корсаков с остальной сетью острова, проходит непосредственно через город Южно-Сахалинск – именно по этой железной дороге будут направлены все грузы. Для города Южно-Сахалинска такой сценарий является крайне негативным ввиду того, что частое движение грузовых поездов создаст транспортные заторы на железнодорожных переездах.

Для преодоления данной проблемы предлагается рассмотреть вопрос о возможности строительства западного грузового железнодорожного обхода города Южно-Сахалинска с новой грузовой станцией для пропуска грузовых поездов, с сохранением в городе только пассажирской железнодорожной инфраструктуры.

В настоящее время в городе Южно-Сахалинске имеется только три путепровода через железнодорожные пути, два из которых расположены за пределами центральной части города Южно-Сахалинска (в створе ул. Пуркаева, в створе ул. Лесной на северо-западном объезде, в створе ул. Транзитной на пересечении с малодеятельной тупиковой железнодорожной линией Южно-Сахалинск – Новодеревенская). Все остальные пересечения железнодорожных линий с городскими автомагистралями, в том числе с наиболее оживленными (ул. Сахалинская, пр-т Победы, ул. Ленина, ул. Фархутдинова), происходят в одном уровне.

Строительство обходной дороги позволит вынести грузовое движение из жилых районов, обеспечить грузовые перевозки промышленных и коммунально-складских зон и выезды грузового транспорта на внешние направления.

Данный вопрос уже рассматривался правительством Сахалинской области совместно с ОАО "РЖД" и предварительно третий вариант прохождения железнодорожной ветки выбран как предпочтительный.

Кроме того, губернатором Сахалинской области было направлено обращение в адрес Минтранса России о внесении изменений в Схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного) в части отображения объекта "Строительство железнодорожных путей общего пользования в обход города Южно-Сахалинска для грузовых перевозок". Из полученного ответа следует, что внесение вышеуказанных изменений возможно после выполнения работ по технико-экономическому обоснованию предлагаемых решений и проведения проектных работ, направленных на анализ и оценку затрат на проектирование и строительство объекта.

Поскольку осуществление работ по технико-экономическому обоснованию предлагаемых решений подлежит реализации через Федеральный закон от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных нужд", а железнодорожный транспорт в соответствии с пунктом "и" статьи 71 Конституции Российской Федерации находится в ведении Российской Федерации, то правовые основания у органов исполнительной власти на заключение контракта на разработку технико-экономического обоснования, то есть закупку, направленную на обеспечение государственных нужд, отсутствуют.

На основании вышеизложенного и в целях выноса грузовых железнодорожных путей в обход города Южно-Сахалинска предлагаю:

- ОАО "РЖД" обеспечить финансирование работ по оценке стоимости реализации проекта и подготовке проектно-сметной документации за счет собственных средств компании. При проведении работ по технико-экономическому обоснованию проекта рассмотреть возможность ответвления планируемой к строительству железнодорожной ветки в обход города Южно-Сахалинска к аэропорту Южно-Сахалинска для организации запуска прямого железнодорожного пассажирского сообщения до аэропорта.

- ОАО "РЖД" внести в инвестиционную программу ОАО "РЖД" и Генеральную схему развития сети железных дорог ОАО "РЖД" на период до 2020 и 2025 года в региональном разрезе, утвержденную протоколом заседания правления ОАО "РЖД" от 8 июля 2016 года № 223, реализацию проекта "Строительство железнодорожных путей общего пользования в обход города Южно-Сахалинска для грузовых перевозок".

Транспортной стратегией Российской Федерации и Стратегией развития железнодорожного транспорта, горизонт планирования которых определен до 2030 года, а также Долгосрочной программой развития ОАО "РЖД" до 2025 года предусмотрено, в увязке с проектом переустройства железнодорожной инфраструктуры острова Сахалин с колеи 1067 мм на колею 1520 мм, проработать вопрос строительства линии Селихин – Ныш для создания бесперебойного железнодорожного сообщения между материковой частью России и островом Сахалин.

Кроме того, Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации 30 сентября 2018 года № 2101-р, предусмотрено строительство железнодорожной линии Селихин – Ныш с переходом пролива Невельского при дополнительном финансовом обеспечении, а также при условии подтверждения прогнозной грузовой базы и финансирования из внебюджетных источников.

Исходя из этих принципов, ОАО "РЖД" готово рассмотреть вопрос о целесообразности реализации предложенных мероприятий при условии представления технико-экономического обоснования инвестиционного проекта (за счет инициатора), включая прогнозный расчет перспективного роста объемов отправления и прибытия грузов (в частности, по укрупненным корреспонденциям перевозок грузов от станций зарождения до станций погашения грузопотоков), а также обоснований организации пересечений железных дорог с автомобильными дорогами и направления в ОАО "РЖД" предпроектных проработок по данному вопросу.

Вопросы члена Совета Федерации М.И. Ахмадова.

1. О строительстве железнодорожной ветки г. Аргун – п. Чири-Юрт.

Восстановленный в рамках ФЦП "Социально-экономическое развитие Чеченской Республики на 2008–2012 годы" Чири-Юртовский цементный завод не может выйти на полную проектную мощность в связи с отсутствием восстановленных железнодорожных подъездных путей. Земельный участок, через который проходит участок железной дороги, передан под полигон воинской части Минобороны России. В этой связи не проведены восстановительные работы.

На сегодняшний день восстановление железнодорожной ветки от станции Заводская (г. Аргун) до станции Цементная (п. Чири-Юрт) стало актуальным, так как в связи с отсутствием данной железнодорожной ветки (общей протяженностью 38 км, включая внутризаводские железнодорожные пути ГУП "Аргунский "Промжелдортранс" – 9 км) завод работает только на 30 % от своей проектной мощности.

В свою очередь, распоряжением ОАО "РЖД" от 3 февраля 2016 года № 181-р для рассмотрения и обсуждения действий по восстановлению железнодорожной линии от станции Заводская (г. Аргун) до станции Цементная (п. Чири-Юрт) образована рабочая группа по восстановлению железнодорожной ветки от станции Заводская до станции Цементная в Чеченской Республике, в состав которой включены представители Чеченской Республики.

По результатам проведенной совместной работы рабочая группа пришла к выводу, что оптимальным решением является не восстановление железнодорожной линии от станции Заводская до станции Цементная, а реализация инвестиционного проекта "Строительство железнодорожной линии от станции Заводская до станции Цементная, в том числе включая строительство станции Цементная".

В целях выполнения поручения № 1403/02 по выполнению и решению вопроса восстановления строительства железнодорожной ветки от станции Заводская (г. Аргун) до станции Цементная (п. Чири-Юрт) министерством транспорта и связи Чеченской Республики в 2018 году направлены письма в Министерство по делам Северного Кавказа, Министерство обороны Российской Федерации, ОАО "РЖД". В полученных ответах Министерство обороны дало согласие на строительство железной дороги в обход воинской части. Министерство транспорта Российской Федерации рассматривает возможность включения вопроса по восстановлению железнодорожной ветки в федеральную программу "Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)" при предоставлении Чеченской Республикой технико-экономического обоснования целесообразности реализации проекта и проектно-сметной документации. ОАО "РЖД" готово рассмотреть возможность включения восстановления железнодорожной ветки в инвестиционную программу ОАО "РЖД" при предоставлении Чеченской Республикой технико-экономического обоснования и проектно-сметной документации.

Только реализация проекта по строительству железнодорожной ветки г. Аргун – п. Чири-Юрт позволит вывести Чири-Юртовский цементный завод ОАО "Чеченцемент" на проектную мощность в 1,2 млн тонн в год, а также после ввода новой линии по производству цемента ожидается дополнительная отправка до 1 млн тонн в год.

Успешно реализуется ввод крупных инвестиционных проектов по созданию инновационного строительного технопарка ЗАО "ИСТ Казбек" (мощность 500,016 тыс. тонн в год), ООО "Индустриальный парк Шали" (окончание ввода – 2021 год) планируется отправка готовой продукции 250,0 тыс. тонн в год, ООО "Агро-Ресурс" планируется с момента ввода железной дороги отправка грузов в объеме 70,0 тыс. тонн в год. Также при строительстве железной дороги отpravку и прием

грузов по железной дороге будут осуществлять ряд важных для экономического развития Чеченской Республики предприятий, в том числе и ГУП "Госхоз предгорный" (Шалинский район, с. Новые Атаги); Шалинская бронетанковая часть; 42-я гвардейская мотострелковая дивизия; Трубная база ОАО "Грознефтегаз" Шалинского района, с. Мескер-Юрт; ГУП "Сахарный завод Чеченской Республики", г. Аргун; ГУП "Аргунский комбинат стройматериалов и стройиндустрии", Аргунская ТЭЦ и другие.

При реализации всех планируемых проектов и выводе их на проектную мощность грузооборот ориентировочно составит 2,95 млн тонн в год (8,06 тыс. тонн в сутки) или более 49,0 тыс. вагонов в год (около 130 вагонов в сутки).

Какие существуют перспективы включения строительства железнодорожной ветки от станции Заводская до станции Цементная в инвестиционную программу ОАО "РЖД" в ближайшем будущем?

В целях рассмотрения вопроса о строительстве новой железнодорожной линии (а не ее восстановления) ОАО "РЖД" направило письмо 6 июня 2019 года № ИСХ-10302 в Правительство Чеченской Республики с просьбой представить актуализированное технико-экономическое обоснование (далее – ТЭО) проекта с расчетами стоимости мероприятий, определением источников их финансирования и оценкой эффективности инвестиций для всех его участников, а также подтверждение перспективных объемов грузовых перевозок на данном участке.

Письмом от 13 мая 2019 года председатель Правительства Чеченской Республики М.М. Хучиев сообщил о начале работы по актуализации ТЭО. ОАО "РЖД" будет рассмотрена схема взаимодействия с Чеченской Республикой по реализации проекта после предоставления в ОАО "РЖД" разработанного ТЭО проекта.

Справочно: В 2016 году ОАО "РЖД" совместно с представителями Чеченской Республики прорабатывало вопрос восстановления железнодорожной ветки станция Заводская (г. Агун) – станция Цементная (п. Чири-Юрт).

Перспективные объемы перевозок грузов на линии были заявлены в размере 1,4 млн тонн до 2020 года и около 3 млн тонн после 2020 года (с учетом ввода мощностей нового цементного завода в п. Чири-Юрт).

Укрупненная экспертная оценка стоимости проекта (без учета затрат на изъятие земель по дополнительному отводу и компенсацию на возмещение стоимости сносимых зданий и восстановления станции Цементная) составляет ориентировочно 3,9 млрд рублей (в ценах 2017 года с НДС), в том числе: строительство линии – 2,06 млрд рублей, строительство путепровода при пересечении с федеральной автомобильной дорогой М-29 (Баку – Ростов) – 1,56 млрд рублей, развитие станции Заводская – 0,29 млрд рублей.

2. О восстановлении железнодорожного сообщения Грозный – Назрань.

В 2008 году главой Чеченской Республики Р.А. Кадыровым было направлено обращение в адрес Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина с просьбой оказать содействие в восстановлении участка железной дороги Грозный – Назрань, по итогам которого Минтранс России дано поручение (от 11 декабря 2008 года № ВП-П9-7322) совместно с ОАО "РЖД" рассмотреть и поддержать данное предложение. Однако на сегодняшний день поручение не исполнено.

Восстановление железнодорожного сообщения на участке Грозный – Назрань протяженностью 57 км с одновременным переводом железнодорожного транспорта на электрическую тягу планировалось осуществить в 2007–2009 годах за счет инвестиционной программы ОАО "РЖД".

Из-за значительного объема финансовых средств, необходимых на восстановление железнодорожного сообщения на данном участке (ориентировочно по укрупненным показателям 8,6 млрд рублей), ОАО "РЖД" начало рассматривать варианты привлечения средств из других источников, в том числе средств федерального бюджета и внебюджетных источников.

По сегодняшний день затягивается восстановление железнодорожного сообщения Грозный – Назрань, что является сдерживающим фактором развития экономики республики и интеграционных связей с субъектами Юга России и странами Закавказья.

Действующие на территории Чеченской Республики промышленные предприятия уже сегодня испытывают серьезные проблемы инфраструктурного характера, связанные с железнодорожными поставками готовой продукции, завозом сырья и комплектующих изделий. Эффективному функционированию данного участка железнодорожного сообщения будет способствовать не только интенсивно растущий внутренний рынок республики, но и рынки динамично развивающихся соседних регионов и стран Закавказья за счет увеличения грузового и пассажирского потока в указанном направлении.

В связи со сложившейся ситуацией хотелось бы задать вопрос: какая работа ведется ОАО "РЖД" по привлечению средств для восстановления железнодорожного сообщения по направлению Грозный – Назрань и какие на сегодняшний день существуют планы по реализации этого проекта?

Железнодорожный участок Грозный – Назрань соединяет две республики – Чеченскую Республику и Республику Ингушетию.

Восстановление с 2000 года железнодорожной инфраструктуры Чеченской Республики за счет средств ОАО "РЖД" позволило в отсутствии движения поездов на однопутном участке Грозный – Слепцовская обеспечить пропуск поездов по железнодорожной линии Прохладная – Ищерская – Гудермес – Грозный,

полностью удовлетворив потребность в грузовых и пассажирских перевозках.

По предварительным оценкам восстановление инфраструктуры участка Грозный – Слепцовская потребует порядка 8,0 млрд рублей. Данная оценка является предварительной и может быть уточнена после проведения проектно-изыскательских работ.

В проекте стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года комплексная реконструкция участка железнодорожной линии Грозный – Слепцовская не предусмотрена.

Вопросы заместителя Председателя Совета Федерации И.М.-С. Умаханова.

1. Перспективы развития транспортных коммуникаций на территории Российской Федерации (колея 1520). В транспортных коридорах "Север – Юг", "Запад – Восток" (ситуация по строительству тоннеля (БАМ) – концессия) статус, проблемы и перспективы.

Возрастающая конкуренция между сухопутными транспортными коридорами в евроазиатском сообщении задает все более высокие требования к совершенствованию перевозочного процесса, увеличению пропускных и провозных способностей железнодорожной инфраструктуры.

Для повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров необходимо решение задач по совершенствованию таможенного законодательства и тарифной политики, упрощению процедуры оформления транзитных грузов, разработке технологических схем взаимодействия различных видов транспорта.

В настоящий момент в Правительстве Российской Федерации рассматривается предложение о заключении концессионного соглашения на финансирование, создание и эксплуатацию второго Северомуйского тоннеля, а также возможность заключения концессионного соглашения в соответствии с Федеральным законом "О концессионных соглашениях" от 21 июля 2005 года № 115-ФЗ.

Справочно: ООО "УК "Востокуголь" обратилось в ОАО "РЖД", сообщив о намерениях осуществить строительство второго Северомуйского тоннеля на следующих условиях:

- реализация проекта осуществляется за счет средств ООО "УК "Востокуголь" с последующей компенсацией ОАО "РЖД" понесенных затрат в течение пяти лет;
- после ввода в эксплуатацию тоннель будет передан на баланс ОАО "РЖД";
- срок строительства – пять лет;
- после начала реализации проекта ОАО "РЖД" обеспечивает приоритетный формат перевозок грузов ООО "УК "Востокуголь"/"УК "Сибантрацит" на срок – 25 лет.

2. Развитие колеи 1520 в странах ЕАЭС и проекты в других странах (Африки, Ближнего Востока) – статус, проблемы и перспективы.

Сегодня российские железные дороги играют роль сухопутного моста, связывающего крупнейшие экономики Европы и Азии, обеспечивая доставку значительных объемов грузов по конкурентной цене и в приемлемые сроки.

Увеличению транзита способствует развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, прежде всего таких, как Китай – Европа – Китай, "Приморье-1" и "Приморье-2". Основной рост перевозок приходится на направление Китай – Европа – Китай, где более 80 % объемов перевозится в рамках маршрута АО "ОТЛК ЕРА" по инфраструктуре железных дорог России, Казахстана и Белоруссии.

Холдингом "РЖД" в настоящее время активно прорабатывается ряд проектов и совместных инициатив в африканских странах.

Ведется подготовка к реализации проектов в Египте, Республике Нигерия. Кроме того, рассматривается возможность участия в ряде железнодорожных проектов на территории Ботсваны, Ганы, Эфиопии и других стран Африки.

Справочно: В октябре 2019 года в г. Сочи в рамках Экономического форума "Россия – Африка" между ОАО "РЖД" и "Египетскими национальными железными дорогами" был подписан Протокол о намерениях, в котором зафиксирована обоюдная заинтересованность в совместной реализации комплексных проектов по модернизации железнодорожной инфраструктуры Арабской Республики Египет, также был подписан Меморандум о взаимопонимании между ОАО "РЖД" и Федеральным министерством транспорта Федеративной Республики Нигерии.

Определены основные направления развития транспортной системы Египта, которые могут включать в себя:

- строительство новой линии Манаши – 6-е Октября, 70 км новых путей, соединяющих существующую сеть железных дорог и строящийся логистический центр (сухой порт) в г. 6-е Октября;
- модернизацию железнодорожной линии Имбаба – Александрия (230 км). Данная линия позволит увеличить грузооборот между портом Александрия и логистическим центром 6-е Октября, а также другими логистическими центрами в районе каирской агломерации;
- создание Единого Диспетчерского центра, осуществляющего управление перевозками между портами Александрия, Думьят и логистическим терминалом 6-е Октября.

Вопрос члена Совета Федерации В.П. Усатюка.

На полигоне Красноярской железной дороги осуществляется инвестиционный проект "Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет", предусматривающий развитие участка Абакан – Саянская – Тайшет.

В составе проектов предусмотрено: строительство четного парка станции Абакан; строительство разъездов Кирба, Береж и Козыла, а также строительство станции необщего пользования с условным названием Камышта-2.

Планируется развитие станции Хоных с присоединением к ней железнодорожных путей и строительством мостового перехода через реку Абакан.

Указанные инвестиционные проекты не предусматривают строительство железнодорожных путей общего пользования, мостов, путепроводов и станций, предназначенных для создания транспортной инфраструктуры Бейского угольного кластера. Более того, необходимо отметить, что дополнительные объемы, заявляемые новыми угольными предприятиями, не учтены при разработке программ "Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет", "Увеличение пропускной способности участка Артышта – Междуреченск – Тайшет".

Для успешной реализации проекта развития Бейского каменноугольного кластера Правительство Республики Хакасия считает целесообразным пересмотреть комплекс мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, реализуемых в рамках инвестиционного проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей" (паспорт утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 2116-р).

В настоящее время в рамках реализации инвестиционных проектов "Модернизация БАМа и Транссиба (второй этап, в том числе увеличение пропускной способности участка Артышта – Междуреченск – Тайшет) и "Увеличение пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в четыре раза, в том числе Транссиб за семь суток" планируется строительство двухпутных вставок, вторых главных путей, а также развитие станций участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги, направленное на удовлетворение потребностей по вывозу угля добывающих предприятий региона в направлении портов Дальнего Востока. В рамках инвестиционной программы ОАО "РЖД" на период 2020–2022 годов осуществляется актуализация детального плана по проекту "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей" после завершения разработки Программы развития угольной промышленности до 2035 года и закрепления мест погрузки угля, объемов и направлений поставок железнодорожным транспортом.

В целях выполнения поручения Правительства Российской Федерации Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством энергетики Российской Федерации представить перечень объектов и мероприятий проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей", подлежащих первоочередной реализации в 2020–2022 годах, ОАО "РЖД" совместно с Министерством энергетики Российской Федерации ведется работа по определению грузовой базы и точек роста. На основе утвержденной Минэнерго России грузовой базы будет окончательно определен сценарий развития инфраструктуры Восточного полигона.

В целях обеспечения железнодорожной инфраструктурой Бейского каменноугольного месторождения во исполнение поручения Президента Российской Федерации В.В. Путина от 27 декабря 2018 года № Пр-2538 6 июня 2019 года на ПМЭФ-2019 подписано Соглашение о сотрудничестве и взаимодействии между ОАО "РЖД" и ООО "КОУЛСТАР" в целях реализации проекта строительства железнодорожного пути от границ месторождения до разъезда Кирба Красноярской железной дороги, включая мостовой переход через реку Абакан.

В соответствии с Соглашением создана совместная специальная проектная компания ООО "Бейский промышленно-транспортный комплекс", в рамках которой в настоящее время ведутся работы по проектированию железнодорожной инфраструктуры и землеустроительные работы.

Кроме того, в целях обеспечения вывоза угольной продукции с Бейского месторождения реализуются мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры на станции Камышта Красноярской железной дороги в рамках договора примыкания инфраструктуры АО "Отделение временной эксплуатации" к инфраструктуре ОАО "РЖД".

Станция Хоных Красноярской железной дороги не задействована в мероприятиях по обеспечению вывоза угольных грузов Бейского месторождения.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ**Вопрос члена Совета Федерации В.П. Усатюка.**

Взаимодействие угледобывающих компаний Республики Хакасия с ОАО "РЖД".

В 2019 году по причинам отсутствия порожних вагонов, неэффективной организации движения, ограничения тяговых ресурсов, недостаточной пропускной способности участка Междуреченск –

Тайшет произошло накопление готовой продукции на складах угледобывающих предприятий региона. Снижение отгрузки угля предприятиями республики повлекло недополучение доходов в бюджетную систему, в том числе в бюджет Республики Хакасия.

Основные причины допущенного отставания погрузки в 2019 году, по мнению угледобывающих компаний:

- проведение ремонтно-путевых работ на инфраструктуре Восточного полигона ОАО "РЖД";
- снижение пропускной способности Восточного полигона;
- увеличение времени оборота вагонов;
- форсирование отгрузки в западном направлении, как следствие, невозврат порожних вагонов на Красноярскую железную дорогу;
- дефицит порожних вагонов;
- планирование и наличие поездной локомотивной тяги по установленным техническим планам (недостаток локомотивной тяги).

Для недопущения в дальнейшем накопления готовой продукции на складах угледобывающих предприятий региона Правительство Республики Хакасия просит рассмотреть следующие предложения:

- приоритет инновационным вагонам на восток, так как они могут вывезти больше грузов на дефицитной инфраструктуре Восточно-Сибирской и Красноярской железной дороги;
- маршрутизация порожних рейсов (техническая, отправительская) для разгрузки технической станции Восточного полигона;
- ввести планирование погрузки на восточном направлении с глубиной прогноза на 3–5 суток, что позволит более рационально использовать парк вагонов (в настоящее время работа с железной дорогой осуществляется по системе суточного планирования);
- разработка правил, обеспечивающих равноправный доступ всех грузоотправителей при вывозе угольной продукции в рамках действующих единых технологических процессов станций отправления и заключенных договоров с ОАО "РЖД".
- ОАО "РЖД" при оформлении грузов к отправке обеспечить соблюдение процентного соотношения в направлениях отправок, согласно принятым планам;
- увеличить и установить гарантированную квоту на вывоз угольной продукции в восточном направлении для угледобывающих предприятий Абаканского региона Красноярской железной дороги;
- увеличить или переориентировать парк поездных локомотивов по Красноярской железной дороге.

В последние годы динамика объемов вывоза каменного угля из Республики Хакасия демонстрирует устойчивую положительную тенденцию. По итогам 2019 года этот показатель достиг 22,3 млн тонн, превысив показатель предыдущего года на +7,7 % или +1,6 млн тонн.

Отгрузка угольной продукции с предприятий Республики Хакасия в адрес российских потребителей в 2019 году увеличилась на +6,8 % (+0,5 млн тонн). При этом погрузка с указанных месторождений в экспортном сообщении выросла на +8,3 % (+1,1 млн тонн). Экспорт является ключевым драйвером роста всей отрасли и будет оставаться им в долгосрочной перспективе.

Необходимо отметить, что в 2019 году произошло перераспределение потоков перевозок каменного угля из Республики Хакасия с запада на восток.

Справочно: Если в 2018 году на восточное направление приходилось 35 % погрузки угольной продукции, то в 2019-м эта доля выросла до 47 %.

В целях диверсификации перевозок угольной продукции на другие направления ОАО "РЖД" в 2019 году были предоставлены скидки на перевозку энергетического угля на нелимитирующих направлениях, в частности, в адрес портов Азово-Черноморского бассейна в размере 7,4 %.

В настоящее время одна треть наиболее грузонапряженных линий функционирует в режиме перегрузки.

При этом государством в Долгосрочной программе развития ОАО "РЖД" до 2025 года (утверждена Правительством Российской Федерации) ставятся задачи по повышению грузооборота и очередность перевозок.

Сегодня законом предусматривается перевозка воинских и специальных грузов в первоочередном порядке. Очередность по остальным грузам не определена.

Для сбалансированного использования инфраструктуры и максимального удовлетворения потребностей в перевозках грузов требуется точечная настройка нормативной правовой базы в части определения условий недискриминационного доступа.

Для этого потребуется подготовка постановления Правительства Российской Федерации (об утверждении правил недискриминационного доступа к услуге перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования), а также изменения отдельных положений законодательства ("О внесении изменений в Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" и Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации").

ОАО "РЖД" уже подготовлены соответствующие инициативы, которые сейчас обсуждаются на различных площадках (СРО Союз операторов железнодорожного транспорта, Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО "РЖД" и его ДЗО, а также в Минтрансе России).

Для повышения клиентоориентированности и укреплению обратной связи с потребителями, разработана технология формирования грузоотправителем суточного клиентского плана погрузки (далее – СКПП), позволяющая достигнуть точности краткосрочного планирования на трое суток вперед.

Уже сегодня проводится активная работа по автоматизации процессов взаимодействия с клиентами в части планирования перевозок в рамках оказания дополнительных услуг – движение по расписанию, "Грузовой экспресс", реализации системы наряд-заказов, а также обеспечение взаимодействия по принципу замкнутого цикла "заказчик – коммерческий блок – производственный блок – потребитель".

Для исключения случаев нерационального использования инфраструктуры, тяговых ресурсов (массового встречного направления однородного подвижного состава, сверхнормативной заадресовки порожних вагонов на станции погрузки) в ОАО "РЖД" повышается эффективность за счет маршрутизации порожнего вагонопотока и сохранения возможности переадресовки организованных составов в пути следования.

Для решения вопросов, связанных с дополнительной переработкой вагонопотоков на сортировочных станциях, в 2019 году утвержден Регламент взаимодействия ОАО "РЖД" и операторов железнодорожного подвижного состава при переадресовке маршрутов из порожних вагонов на выделенных направлениях (№ ЦД-129 от 21 июня 2019 года).

В целях повышения эффективности использования инфраструктуры общего пользования, парка грузовых вагонов, а также повышения уровня взаимодействия с отправителями утверждено Соглашение о взаимодействии ОАО "РЖД" и Клиента при изменении условий договора перевозки грузов, порожних грузовых вагонов в пути следования на определенных направлениях, от 16 декабря 2019 года № 2874р.

Развитие тяжеловесного движения создает условия для повышения эффективности перевозочного процесса и освоения дополнительных объемов перевозок угольной продукции на лимитирующих направлениях.

Наиболее перспективным направлением данной работы является организация движения поездов весом 7100 тонн с использованием новых локомотивов и инновационных вагонов. Данное мероприятие позволит планомерно увеличивать средний вес грузового поезда.

Использование инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой при формировании тяжеловесных составов позволит оптимизировать финансовые вложения на удлинение приемо-отправочных путей станций, а также даст возможность грузоотправителям увеличить объемы отгрузки без дополнительных инвестиций в увеличение мощности инфраструктуры необщего пользования.

ОАО "РЖД" готово обеспечить тяговыми ресурсами предъявляемые к перевозке угольные маршруты путем увеличения инвентарного парка грузовых локомотивов на Восточном полигоне, обновления тягового подвижного состава.

Вопросы председателя Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию А.П. Майорова.

1. Какие в 2020 году ОАО "РЖД" планирует меры, направленные на недопущение сезонного дефицита вагонов-зерновозов, повышение пропускной способности железной дороги путем маршрутизации поездов и исключения в текущем году простоев подвижного состава, вызванных задержками выгрузки зерна на морских терминалах?

По состоянию на начало 2020 года парк грузовых железнодорожных вагонов Российской Федерации составил 1 168 тыс. ед. (+5,1 % к началу прошлого года), в том числе специализированных вагонов – зерновозов 50,8 тыс. ед. (+10,0 % к началу прошлого года), и является максимальным за последние 10 лет.

В целях повышения скорости доставки зерновых грузов и сокращения срока оборота вагонов компанией предоставляется услуга формирования ускоренного специализированного поезда "Грузовой экспресс". Внедрение данной технологии позволяет обеспечить снижение срока доставки грузов, гарантировать точное время прибытия грузов, оптимизацию расходов при календарной погрузке и возможность выстраивания "сквозных" логистических процессов при доставке различными видами транспорта.

Разработаны специализированные расписания в рамках оказания услуги "Грузовой экспресс" на 32 направлениях перевозок, по которым в 2019 году перевезено 225 тыс. тонн зерна.

Также ведется работа по повышению технологичности перевозок порожних вагонов от мест массовой выгрузки (порты Черного моря) до регионов погрузки путем консолидации порожних вагонопотоков на отдельных станциях и формирования технических маршрутов до станций распыления с последующим развозом на станции погрузки. Данная технология уже доказала свою эффективность, позволив существенно сократить сроки доставки порожних вагонов из Новороссийского железнодорожного узла на станции погрузки в пределах Юго-Восточной и Западно-Сибирской железных дорог.

Реализуется совместный проект по созданию зерновых терминалов-сателлитов с заключением договора комплексного транспортного обслуживания. Предлагаемая схема взаимодействия на примере Западно-Сибирской железной дороги заключается в выстраивании логистической цепочки перевозки зерновых грузов от производителя до порта Новороссийск. От производителей зерновой груз автомобилями будет доставляться на предлагаемые терминалы-сателлиты, где зерно насыпью будет перегружаться в быстровозводимый склад/мини-элеватор или по прямому варианту в подвижной состав для дальнейшей

отправки на станцию формирования контейнерных поездов/маршрутных отправок.

2. Разрабатываются ли ОАО "РЖД" новые транспортные коридоры экспортных перевозок продуктов питания в целях развития логистической системы и повышения эффективности доставки?

Основные транспортные коридоры экспортных перевозок продуктов питания связывают южные и центральные регионы, а так же регионы Восточной и Западной Сибири России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Ближнего Востока как через сухопутные пограничные переходы (Забайкальск, Наушки и пр.), так и через порты Дальневосточного и Черноморского регионов. Основные из них – Север – Юг, Транссиб, "Приморье-1", "Приморье-2".

ОАО "РЖД" постоянно развивает и совершенствует сервисы на данных направлениях, предлагая полный спектр транспортно-логистических услуг.

В 2019 году АО "РЖД Логистика" совместно с АО "Российский экспортный центр" (РЭЦ) организован новый продукт "Агроэкспресс" для привлечения дополнительных объемов экспортных грузопотоков на железнодорожный транспорт за счет сокращения сроков доставки и совокупных транспортных расходов российских экспортеров несырьевой продукции и получения конкурентных преимуществ перед европейскими и американскими экспортерами, работающими только через китайские морские порты.

3. Планирует ли ОАО "РЖД" в 2020 году мероприятия по оперативной доставке железнодорожным транспортом рыбы и рыбной продукции из дальневосточных субъектов Российской Федерации в европейскую часть страны.

Для доставки в кратчайшие сроки рыбной продукции с Дальнего Востока в центральную часть России в нормативном графике движения поездов предусмотрено четыре "нитки" по пропуску поездов со скоропортящимися грузами. Расписания разработаны с учетом потребностей грузоотправителей.

Маршрутная скорость отдельных поездов достигает 1200 км/сутки, время в пути следования до станций Свердловской железной дороги составляет менее шести суток, до станций Московской железной дороги – не более восьми суток.

Для обеспечения безбарьерного доступа компаний, осуществляющих перевозку рыбной продукции железнодорожным транспортом малыми партиями, на Дальневосточной железной дороге разработана технология формирования и отправления рефрижераторных поездов в рамках проекта "Грузовой экспресс". Технология организации движения ускоренных поездов в центральную часть России позволяет осуществлять постановку в состав вагонов, следующих назначением на станции Восточно-Сибирской, Красноярской, Западно-Сибирской железных дорог.

Также в целях устранения препятствий к увеличению объема перевозок рыбной продукции в крупнотоннажных рефрижераторных контейнерах (далее – КРК) ОАО "РЖД" предоставлена возможность постановки КРК в составы контейнерных поездов.

Таким образом, ОАО "РЖД" обеспечивает перевозку всей предъявляемой продукции на железнодорожный транспорт и полностью готово к наращиванию объема вывоза рыбы с Дальнего Востока в 2020 году.

Вопрос председателя Комитета Совета Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности В.С. Тимченко.

Как относится руководство ОАО "РЖД" к нынешней редакции статьи 98 Устава РЖД и сложившейся в настоящее время правоприменительной практике?

Из Кировской области в Совет Федерации поступают сигналы, что предприятие, которое при отправке сборного вагона в самый последний момент (по просьбе получателя) вместо шоколадных конфет положило пралиновые конфеты с сохранением того же самого веса, но изменением номенклатуры, привело к занижению платы за провоз на 2200 рублей, получает штраф более 250 тыс. рублей. Таких примеров в сфере отгрузки лесоматериалов тоже очень много. Пятикратный штраф от стоимости всей провозной платы (за нарушения, которые не связаны и не ведут к созданию чрезвычайных, аварийных ситуаций на железной дороге) предприятиями воспринимаются как грабительские.

Статьей 98 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации предусмотрено, что за искажение сведений в транспортной железнодорожной накладной данных о грузе, в том числе его наименовании, и если снижается стоимость перевозки или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также за отправление запрещенных для перевозок железнодорожным транспортом грузов, грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика. Также ответственность лиц, допустивших искажение сведений в перевозочных документах, в размере пятикратной платы за перевозку предусмотрена и статьей 16 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

Справочно: Случай, когда предприятие "по просьбе получателя вместо шоколадных конфет положило пралиновые конфеты" был 3 июля 2016 года на станции назначения Инта-2 Северной железной дороги.

Груз "шоколадные конфеты" – скоропортящийся груз. Вагон № 52468436, в котором были обнаружены шоколадные конфеты, – это обычный крытый вагон, который не является вагоном-термосом.

За взысканием штрафа ОАО "РЖД" обратилось в суд. Суд подтвердил эти нарушения.

В соответствии с решениями Арбитражного суда Кировской области от 24 ноября 2017 года № А28-5932/2017, второго Арбитражного апелляционного суда от 3 апреля 2018 года № А28-5932/2017 с грузоотправителя было взыскано 100 тыс. рублей.

Вопрос заместителя председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике К.К. Долгова.

Снижение тарифа на перевозку экспортного угля в направлении морских портов Мурманск и Кандалакша и снижение тарифа на возврат порожних вагонов.

На территории Мурманской области расположены два морских порта – Мурманск и Кандалакша. Преобладающим видом сухих грузов, обрабатываемых в морских портах региона, является уголь.

По итогам 2019 года объем грузопереработки в морских портах Мурманской области составил 64,4 млн тонн (в 2019 году – 62,8 млн тонн), из них 26,96 – сухие грузы, включая 18,37 млн тонн угля.

Принимая во внимание, что морские порты являются экспортно ориентированными, их работа зависит от мировых цен на обрабатываемые грузы. В связи с падением мировых цен на уголь и критической ситуацией в экономике угольной отрасли в 2020 году есть риск снижения объемов перевалки угля через морские порты Мурманск и Кандалакша.

Сухие грузы, в том числе уголь, в морские порты доставляются железнодорожным транспортом. Снижение планируемых объемов поставок в направлении морских портов связано в том числе и с высокой провозной платой по железной дороге при перевозке экспортных углей в направлении портов Мурманской области и за возврат порожних вагонов.

В целях недопущения переориентации грузоотправителей на прочие направления и сокращения объемов поставки угля необходимо рассмотреть вопрос о принятии мер по снижению тарифа на перевозку угля назначением на экспорт в направлении морских портов Мурманск и Кандалакша и снижения тарифа на возврат порожних вагонов. Принятие данных мер позволит повысить привлекательность морских портов Мурманской области.

Решением правления ОАО "РЖД" от 15 октября 2019 года для поддержки конкурентоспособности угольных компаний в условиях неблагоприятной ценовой конъюнктуры на мировом угольном рынке (дополнительно к ранее установленным для портов Юга России) с 1 октября 2019 года по 31 декабря 2019 года был установлен понижающий коэффициент 0,9259 на экспортные перевозки энергетического угля со станций Кемеровской области в направлении припортовых станций Северо-Западного федерального округа при условии выполнения гарантированного объема перевозок энергетического угля в четвертом квартале 2019 года в размере не менее 15,9 млн тонн.

В настоящее время с учетом фактических затрат на организацию перевозок ОАО "РЖД" проводится оценка возможных форматов комплексного решения в отношении экспортных перевозок угля с учетом интересов железнодорожного транспорта и угольной отрасли.

Справочно: Разделом 2 Прейскуранта № 10-01 уголь отнесен к грузам первого тарифного класса, на перевозки которых (начиная с 2003 года) применяются понижающие коэффициенты 0,55–0,75 в зависимости от дальности перевозки.

Кроме того, с учетом географии производства и потребления на перевозки угля установлены коэффициент 0,895 – для энергетического угля и коэффициент 0,4 – за расстояние, превышающее 3300 и 3500 км в зависимости от его марки.

В результате размер снижения тарифа на перевозку угля по отношению к уровню 2 тарифного класса (базового) составляет до 62 % на расстояниях, характерных для перевозок в направлении портов Мурманск и Кандалакша.

Вопрос первого заместителя председателя Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности А.В. Ракитина.

Вопрос транспортировки карельского щебня до Московского региона по альтернативному маршруту.

Для реализации национальных проектов "Безопасные и качественные автомобильные дороги" и "Жилье и городская среда" определена значительная потребность в нерудных строительных материалах. Правительство Республики Карелия крайне заинтересовано в участии местных отраслевых предприятий в данных проектах.

Учитывая имеющийся в Республике Карелия профицит мощностей по производству щебня, существует возможность поставок в регионы, испытывающие его дефицит (Центральный и Приволжский федеральный округ).

Сдерживающим фактором является высокая транспортная составляющая, обусловленная увеличением расстояния перевозки из Республики Карелия до станций Московского региона, которое

произошло из-за движения поездов "Сапсан" и после исключения следования грузовых поездов по линии Москва – Санкт-Петербург. В настоящее время большая часть составов проходит по максимально длинному пути (например, через станцию Александров), при этом имеется альтернативный (более короткий) "средний" путь через станции Волховстрой – Неболчи – Сонково. Однако железнодорожная инфраструктура по маршруту через Сонково не позволяет пропускать достаточное количество составов и требует серьезной реконструкции для увеличения пропускной способности (сегодня это шесть пар составов в сутки).

По имеющейся информации, в соответствии со Стратегией развития ОАО "РЖД" до 2030 года, планируется расширение данного узла с увеличением пропускной способности до 14 пар составов в сутки.

Карельские грузоотправители крайне заинтересованы в реконструкции этого пути для транспортировки строительных нерудных грузов по "среднему" маршруту, что позволит снизить расчетное расстояние и, соответственно, провозную плату.

Учитывая изложенное, необходимо уточнить планируемый срок окончания работ по реконструкции данного пути и в дальнейшем рассмотреть возможность приоритетного следования составов со щебнем из Карелии по маршруту через Сонково в целях повышения эффективности логистики и увеличения объемов перевозки строительных грузов в направлении Московского региона.

В соответствии с утвержденным Детальным планом комплексного проекта "Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна" предусматривается реализация проекта "Мга – Сонково – Дмитров, строительство вторых путей в целях увеличения пропускной способности участка".

В 2021 году запланировано завершить реализацию первого этапа проекта, предусматривающего реконструкцию трех станций (Савелово, Дмитров, Хвойная), строительство 15 разъездов, реконструкцию шести искусственных сооружений, и позволяющего обеспечить пропускную способность вышеуказанного направления до 14 пар поездов в сутки.

Для обеспечения дальнейшего увеличения пропускной способности до 54 пар поездов к концу 2025 года запланировано строительство вторых путей на участке, реконструкция ряда станций и устройств автоблокировки.

БЕЗОПАСНОСТЬ НА ПЕРЕЕЗДАХ

Вопрос председателя Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера О.В. Мельниченко.

Прошу предоставить информацию о сроках ввода в эксплуатацию комплекса фотовидеофиксации нарушений ПДД, позволяющего фиксировать в автоматическом режиме нарушения правил проезда железнодорожных переездов и передавать информацию с комплексов в центры автоматизированной фиксации административных правонарушений ГИБДД.

Северной железной дорогой закуплен и установлен комплекс фотовидеофиксации нарушений ПДД, позволяющий фиксировать в автоматическом режиме нарушения правил проезда железнодорожных переездов. Комплекс приобретен летом 2019 года, однако, по информации Управления ГИБДД УМВД России по Вологодской области, материалы в ГИБДД с комплексов не поступают, нарушители к ответственности не привлекаются. Аналогичная ситуация складывается в Ярославской, Костромской, Архангельской областях.

Необходимо ввести в эксплуатацию приобретенные комплексы, решить вопрос передачи информации с комплексов в центры автоматизированной фиксации административных правонарушений ГИБДД.

В 2018 году в соответствии с инвестиционной программой ОАО "РЖД" в границах Северной железной дороги на семи железнодорожных переездах (три – Ярославская область, один – Вологодская область, один – Республика Коми, два – Архангельская область) были установлены комплексы фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения водителями транспортных средств. В настоящее время указанные комплексы работают в тестовом режиме.

В соответствии с пунктом 1 статьи 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования обязаны оборудовать, расположенные на железнодорожных путях общего пользования, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для фиксации нарушений правил проезда через железнодорожные переезды. При этом пунктом 4 статьи 21 указанного закона порядок оборудования, обслуживания, передачи информации о выявленных с их помощью нарушениях правил проезда через железнодорожные переезды в органы государственного контроля (надзора) устанавливается Правительством Российской Федерации.

В настоящее время порядок разработан, согласован с причастными министерствами и направлен Минтрансом России в Правительство Российской Федерации.

После вступления в силу указанного подзаконного акта ОАО "РЖД" будет организована работа по его исполнению.

Вопрос члена Совета Федерации Ю.В. Архарова.

О разработке и утверждении ОАО "РЖД" регламента обустройства временных (сезонных) железнодорожных переездов.

Значительная часть железной дороги на территории Сахалинской области расположена в непосредственной близости от морского побережья. Ежегодно в период путины для нужд рыбодобывающих предприятий необходимо обустройство пересечений железнодорожного пути для пропуска автомобильного транспорта (временных железнодорожных переездов) ввиду отсутствия возможных путей проезда.

В соответствии с пунктом 1.2. Инструкции по устройству и обслуживанию железнодорожных переездов № ЦП/4288, утвержденной министром путей сообщения 18 мая 1985 года (далее – инструкция № ЦП/4288), устройство, оборудование и содержание, а в отдельных случаях и обслуживание переездов необщего пользования выполняются за счет организаций и предприятий, пользующихся этими переездами.

В связи с особенностями территориального расположения железнодорожного пути (в непосредственной близости от морского побережья), а также рельефом местности, учитывая отсутствие альтернативных путей проезда, руководством Сахалинской железной дороги в целях обеспечения деятельности предприятий, занимающихся добычей и возобновлением морских биоресурсов, лесодобычей, туристической сферой, в соответствии с инструкцией № ЦП/4288 ежегодно заключались договоры на обслуживание открываемых временно (действующих на период сезона) железнодорожных переездов необщего пользования.

В действующих в настоящее время Условиях железнодорожных переездов, утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2015 года № 237 (далее – условия эксплуатации железнодорожных переездов), не определено за чей счет должно производиться обслуживание железнодорожных переездов необщего пользования, в том числе и открываемых временно, в связи с чем Сахалинской транспортной прокуратурой было направлено обращение в Управление Федеральной антимонопольной службы по Сахалинской области о незаконности заключения указанных договоров со стороны железной дороги. В свою очередь, Дальневосточная железная дорога не может безвозмездно открывать и содержать объекты повышенной опасности, используемые исключительно для нужд сторонних организаций.

Отсутствие ясности по указанным вопросам негативно сказывается на работе предприятий, воспроизводящих и добывающих морские биоресурсы, и рыбопромышленной отрасли Сахалинской области в целом. Помимо рыбопромышленной отрасли аналогичные проблемы имеются у ряда других предприятий строительной, лесодобывающей, туристической отраслей, занимающихся сферой портовых услуг и морской логистикой.

В целях разрешения сложившейся ситуации считаю необходимым осуществить ОАО "РЖД" разработку и утверждение регламента обустройства временных (сезонных) железнодорожных переездов в границах Сахалинского территориального управления Дальневосточной железной дороги с обязательным отражением следующих вопросов:

1. Определить ответственность сторонних организаций или предприятий в части финансирования обустройства, содержания и эксплуатации железнодорожных переездов необщего пользования, открываемых для нужд этих организаций, а также автомобильных дорог на подходах к железнодорожному пути.

2. Ввести определение "временный (сезонный) железнодорожный переезд" как железнодорожный переезд необщего пользования, открываемый на краткосрочный период для проведения сезонной деятельности сторонних предприятий.

Определить порядок, при котором выбор месторасположения и согласование открытия временных (сезонных) железнодорожных переездов должен осуществляться комиссионно при участии представителей организаций. Закрытие временного (сезонного) железнодорожного переезда осуществляется по истечении установленного срока действия или до его истечения по обращению организации, его эксплуатирующей, с выполнением пункта 10 условий эксплуатации железнодорожных переездов.

В нормативных актах Российской Федерации отсутствует понятие "временный (сезонный) железнодорожный переезд", а существует только "железнодорожный переезд".

Железнодорожный переезд – пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава и транспортных средств.

В свою очередь, предлагаемая инициатива разработки и утверждения ОАО "РЖД" регламента обустройства временных (сезонных) железнодорожных переездов в границах Сахалинского региона будет противоречить действующему законодательству.

Справочно: Открытие (закрытие) железнодорожных переездов регламентировано приказом

Минтранса России от 26 марта 2006 года № 46 "О порядке открытия и закрытия пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами (железнодорожных переездов)".

Обустройство и работа железнодорожных переездов осуществляется в соответствии с Условиями эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2015 года № 237.

Для пересечения железнодорожных путей в границах территории предприятий (складов, депо, элеваторов и т.п.) автомобильными дорогами, предназначенными для обеспечения технологического процесса работы данного предприятия, в Правилах эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденных МПС России от 29 июня 1998 года № ЦП-566, имелось понятие "технологический" проезд. Данный нормативный документ был отменен решением Верховного Суда Российской Федерации от 19 ноября 2014 года № АКПИ14-1069. В других нормативных актах понятие "технологический" проезд также отсутствует.

ОБРАЗОВАНИЕ

Вопросы заместителя председателя Комитета Совета Федерации по международным делам Б.Б. Жамсуева.

1. Министерство образования, науки и молодежной политики Забайкальского края.

Развитие физико-математического образования.

Для Забайкальского края вопросы развития физико-математического образования являются актуальными, определяющими динамику социально-экономического и демографического развития региона. Обращение к вопросам развития физико-математического образования обосновано модернизацией содержания и технологий образования в Российской Федерации, в основе которой лежит концепция математического образования, концепция преподавания предметной области "Естественнонаучные предметы. Физика".

Несмотря на систематическую работу, направленную на повышение уровня образования в школах по предметам математика и физика, наблюдается тенденция снижения доли выпускников выбирающих физику и успешно проходящих государственную итоговую аттестацию по предмету, снижение количества абитуриентов организаций высшего образования по инженерно-техническим специальностям, отток успешных выпускников из Забайкальского края.

Проблемы развития физико-математического образования (мотивационного, содержательного, организационно-технического, кадрового характера) определяют необходимость многоуровневого, межведомственного взаимодействия и принятия проектных решений с привлечением реального сектора экономики – Забайкальской железной дороги – филиала ОАО "РЖД". В связи с этим актуально заключение соглашения между министерством образования, науки и молодежной политики Забайкальского края и руководством Забайкальской железной дороги – филиала ОАО "РЖД" (Забайкальской железной дороги) о совместной деятельности по повышению качества физико-математического образования в общеобразовательных организациях Забайкальского края.

Совместная работа по данному направлению предполагает утверждение перечня опорных школ для включения в комплекс совместных мероприятий Минобрнауки Забайкальского края и Забайкальской железной дороги по повышению качества физико-математического образования в общеобразовательных организациях Забайкальского края, включая: создание на базе школ современных физико-математических лабораторий, исследовательских и проектных центров для школьников, стажировочных площадок для педагогических работников. Деятельность школ будет способствовать развитию эффективных моделей организации профориентационных мероприятий со школьниками, практик (профессиональных проб) с участием наставников с Забайкальской железной дороги.

В соответствии с концепцией профориентации в 2020 году по полигону Забайкальского края планируется открытые опорных классов ОАО "РЖД" на базе двух муниципальных школ.

Со стороны ОАО "РЖД" планируется оснащение помещений, брендинг и реализации физико-математических программ с железнодорожным уклоном. Расходы на оборудование классов предусмотрены в бюджете ОАО "РЖД", дополнительное финансирование не требуется.

С учетом изложенного считаем возможным заключение соответствующего соглашения между министерством образования, науки и молодежной политики Забайкальского края и Забайкальской железной дороги.

Справочно: На территории Забайкальского края расположено семь образовательных учреждений ОАО "РЖД", в том числе: четыре детских сада, расположенных в с. Жипхеген, п. Ксеньевская, п. Амазар, ст. Уруша; две общеобразовательные школы, расположенные в с. Адриановка и с. Ульякан; школа-интернат в с. Толбага. А также Читинская детская железная дорога.

В образовательных учреждениях ОАО "РЖД" активно реализуются программы развития физико-математического образования.

2. Привлечение специалистов Забайкальской железной дороги к организации чемпионатов профессионального мастерства "Молодые профессионалы" (WorldSkills Russia).

Также просим рассмотреть возможность привлечения представителей малых детских железных

дорог к участию в разработке конкурсной документации с целью дальнейшего проведения в регионах компетенции "Управление локомотивом" в рамках чемпионатов профессионального мастерства "Молодые профессионалы" (WorldSkills Russia) для возрастной категории участников "Юниоры" (16 лет и моложе).

В рамках программы ранней ориентации и основ профессиональной подготовки школьников при поддержке правительства Забайкальского края, министерства образования, науки и молодежной политики Забайкальского края, юные железнодорожники (восемь детей) Читинской детской железной дороги приняли активное участие в IV Региональном чемпионате "Молодые профессионалы" (WorldSkills Russia) Забайкальский край-2019 по компетенции "Управление локомотивом" в возрастной категории "Юниоры" 14–16 лет (компетенция презентационная).

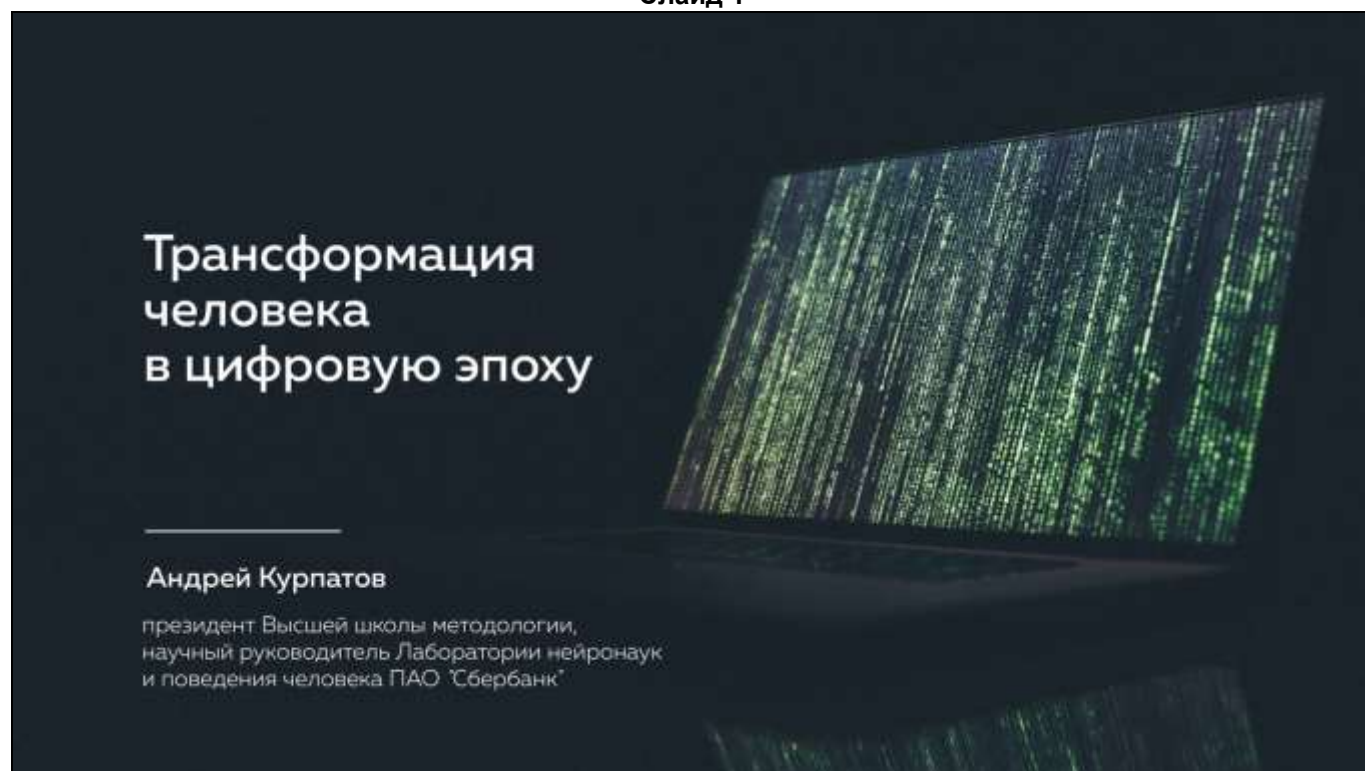
В 2019 году Читинская детская железная дорога предоставила площадки для работы ГУ ДО "Центр детско-юношеского технического творчества Забайкальского края" по компетенциям: "Изготовление прототипов", "Интернет вещей", "Мобильная робототехника".

Также принято активное участие в разработке конкурсной документации по компетенции "Управление локомотивом" (юниоры), за образец была взята конкурсная документация, разработанная для компетенции "Управление железнодорожным транспортом".

В 2020 году взаимодействие будет продолжено (планируется предоставление площадей детской железной дороги, участие в разработке конкурсной документации, а также участие юных железнодорожников в конкурсе).

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К СТЕНОГРАММЕ ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

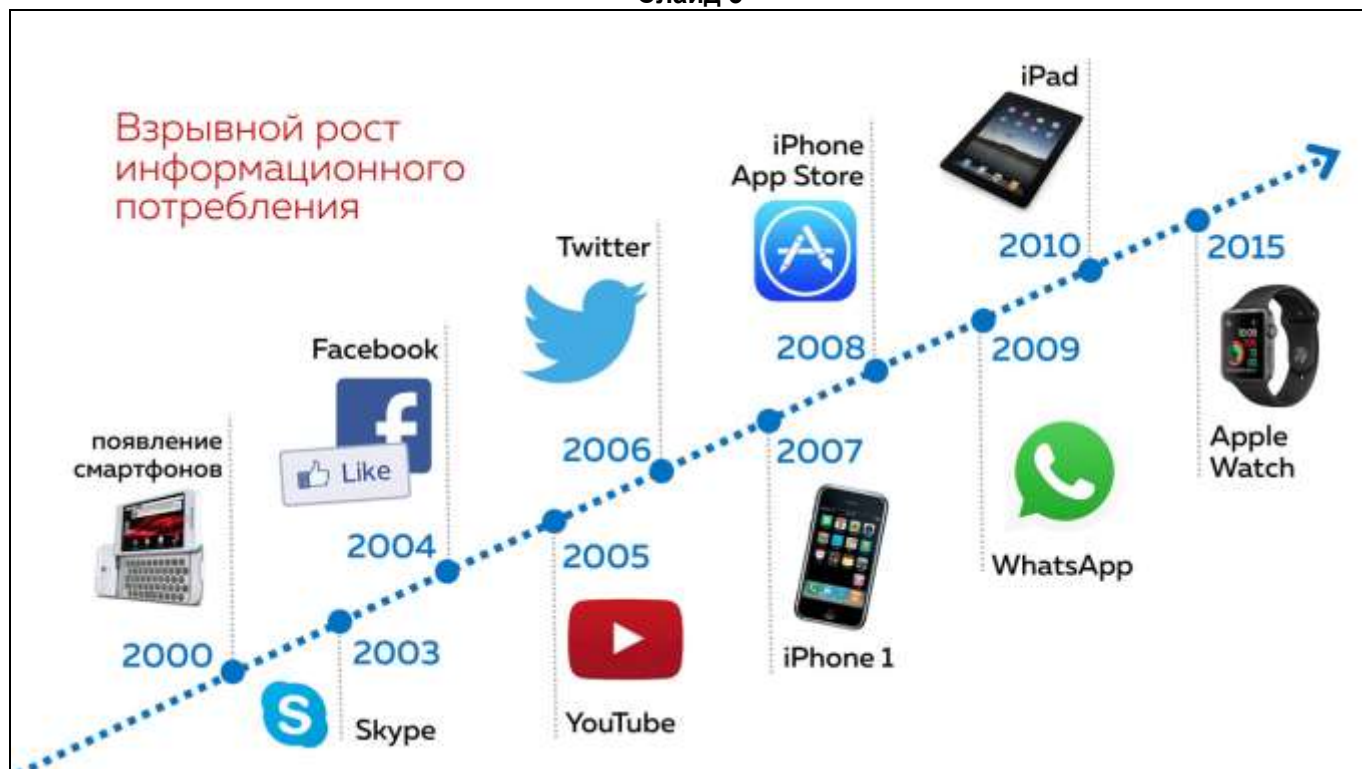
Слайд 1



Слайд 2



Слайд 3



Слайд 4



Слайд 5



Слайд 6



Слайд 7

Мы – то, что
мы едим.

Мы – это то, какую
информацию
мы потребляем.



Слайд 8

Врожденный
гипотериоз
(йодная недостаточность)

Нарушение
как физического,
так и психического
развития

46	47	48	49	50	51	52	53	54
Pd	Ag	Cd	In	Sn	Sb	Te	I	Xe
Palladium	Silver	Cadmium	Indium	Tin	Antimony	Tellurium	Iodine	Xenon
106.42	107.8682	112.411	114.818	118.710	121.757	127.603	126.905	131.29
78	79	80	81	82	83	84	85	86
Pt	Au	Hg	Tl	Pb	Bi	Po	At	Rn
Platinum	Gold	Mercury	Thallium	Lead	Bismuth	Polonium	Astatine	Radon
195.084	196.966569	200.59	204.3833	207.2	208.9804	[209]	[210]	[222]
116	117	118	119	120	121	122	123	124
Ds	Rg	Cn	Nh	Fl	Mc	Lv	Ts	Og
Darmstadtium	Roentgenium	Copernicium	Nihonium	Flerovium	Moscovium	Livermorium	Tennessine	Oganesson
[285]	[286]	[285]	[286]	[289]	[288]	[293]	[294]	[294]



Симптомы:

- длительное незаращение родничков черепа
- постоянная отечность мягких тканей
- патология формирования хрящевой ткани
- глазной гипертелоризм
- большой язык, который часто не вмещается во рту
- непропорциональное строение тела
- толстая и грубая кожа
- недоразвитые вторичные половые признаки
- нарушение умственного развития вплоть до идиотии
- карликовость

Слайд 9

Задача посложнее или попроще?

VS

Слайд 10

Почему мы переходим на "простую" информацию?

Конкуренция за внимание потребителя информации приводит
к **ЭСКАЛАЦИИ ПРИМИТИВНОГО КОНТЕНТА**

Мозг человека потребляет огромное количество энергии:

2%
 МАССЫ ТЕЛА

→

20%
 ЭНЕРГИИ

При возможности выбора из двух задач выбирается та, что проще.

Объем информации **растет** экспоненциально.

Затраты на ее получение экспоненциально **падают**.

Слайд 11

Что произошло с информацией,
которую мы готовы потреблять?

“Галактика Гутенберга”

“Галактика Цукерберга”

VS

Слайд 12

Анализ 300 000 оценок детей за 50 лет
по классическому тесту креативности
мышления Элиса Торренса (ТТСТ).

ТТСТ лучше предсказывает
жизненные достижения
человека, чем IQ, выпускные
оценки средней школы
и суждения сверстников.

Starting Shapes	Completed Drawing	
	More Creative	Less Creative
	 Mickey Mouse	 Chain
	 King	 Face
	 A fish on vacation	 Pot

Кюнг Хи Ким
Колледж Уильяма и Мэри
в Вирджинии

Слайд 13

Показатели теста креативности мышления Элиса Торренса:



**85% детей в 2008 году
получили более низкие
баллы, чем в среднем дети
в 1984 году.**

Слайд 14

Насколько это структурное изменение
информации важно с нейрофизиологической
точки зрения?

Слайд 15

Нейрофизиология мышления

DMN:
Default Mode
Network



SN:
Salience
Network



CEN:
Central Executive
Network



Маркус Рэйчел
Медицинская школа
Университета Д.К. Вашингтона
в Сент-Луисе



Слайд 16

Система организации корковой деятельности

Локализационный принцип
(или цитодирекционка по Борсману)



Сетевой принцип



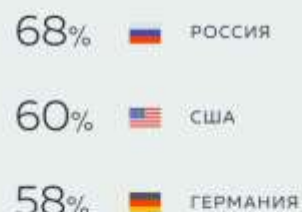
Слайд 19

Почти постоянно находятся в сети

Дети в возрасте
до 10 лет:



Подростки в возрасте
14-18 лет:



Данные «Лаборатории Касперского», 2018

Слайд 20

Гаджеты стали бэбиситтерами для наших детей

54%

детей в 4-6 лет
имеют собственный
смартфон
или планшет

97%

детей в 11-14 лет
имеют собственный
смартфон
или планшет

85%

детей не могут
обойтись
без гаджетов

Взрослые сами активно
приучают детей к гаджетам

92%

родителей
4-6-летних детей
используют гаджеты
для обучения/
развития ребенка

31%

родителей
11-14-летних детей
конфликтовали
с детьми из-за
онлайн-жизни
ребенка

43%

детей в младшей
школе имеют
страницы
в соцсетях

95%

старшеклассников
имеют страницы
в соцсетях



АО «Лаборатория
Касперского», 2019

Слайд 21

Цифровое слабоумие



Манфред Шпитцер
Детский психиатр, профессор
Университетской клиники (г. Ульм)

Торкель Клингберг
профессор когнитивных нейронаук
Каролинского института в Стокгольме

Слайд 22

Как функционирует
сетевая структура
нашего мозга
в гиперинформационной
среде?

И как это влияет
на мышление
человека?..



Слайд 23

В гиперинформационной среде

подавляется работа дефолт-системы мозга, отвечающей за системное мышление

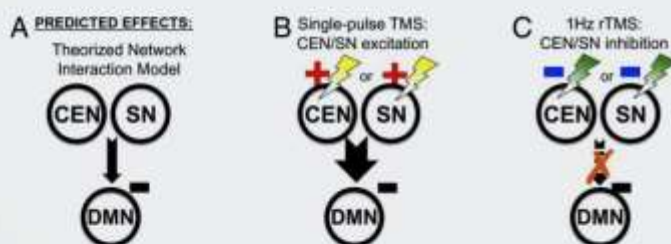


Схема эксперимента

Causal interactions between fronto-parietal central executive and default-mode networks in humans // Proceedings of the National Academy of Sciences, 2013.



Эшли
Чен

Слайд 24

В гиперинформационной среде

недостаточно времени для загрузки информации в дефолт-систему

✕ «постоянные прерывания»

📶 «всегда на связи»

Исследование прерываний в работе над задачей среди менеджеров, финансовых аналитиков и программистов показало:



Необходимы для полноценной концентрации на задаче

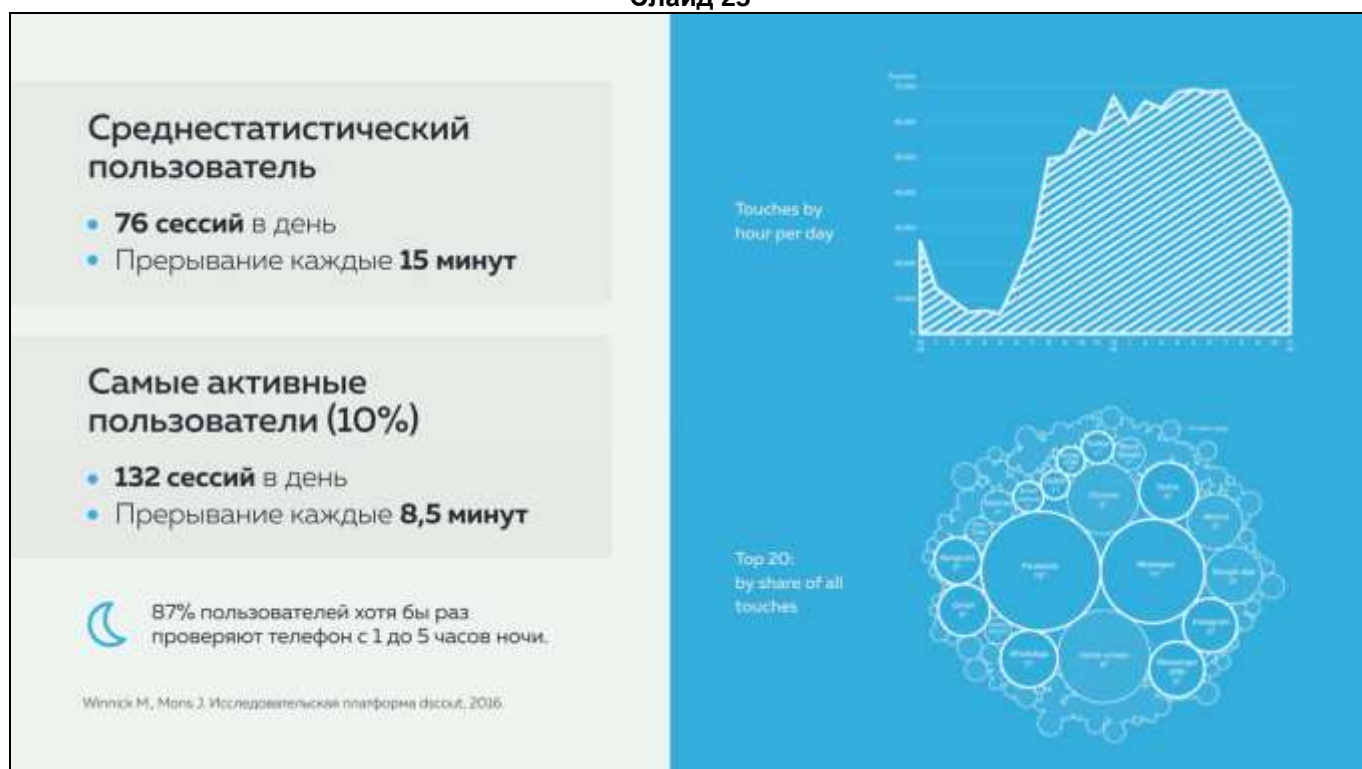
Mark G., Gudith D., Klocke U. The cost of interrupted work: more speed and stress. CHI '09. Proceedings of the SIGCHI Conference on Human Factors in Computing Systems, pp. 107-110.



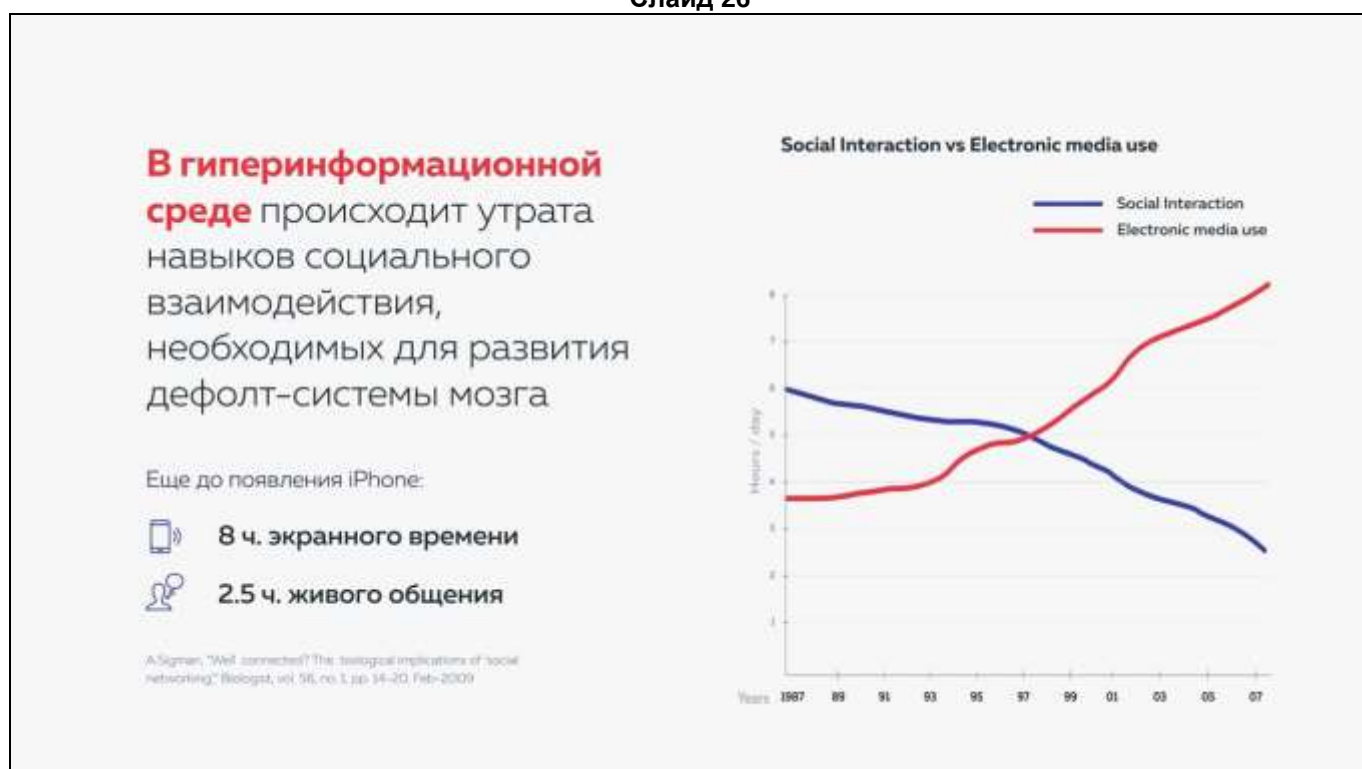
Глория
Марк

Профессор информатики Калифорнийского университета в Ирвайне

Слайд 25



Слайд 26



Слайд 27

Цифровой аутизм

Хочется постоянно проверять соцсети, даже когда рядом друзья и семья или просто приятные люди.

Непонятно, что чувствует другой человек, и, в общем-то, все равно.

Реальная жизнь бедна на события и эмоции.

Не заинтересованы в конкретных людях, они легко заменимы.

Проще отказаться от общения с человеком, чем подстраиваться под его характер.

Проще общаться в мессенджерах, чем вживую.

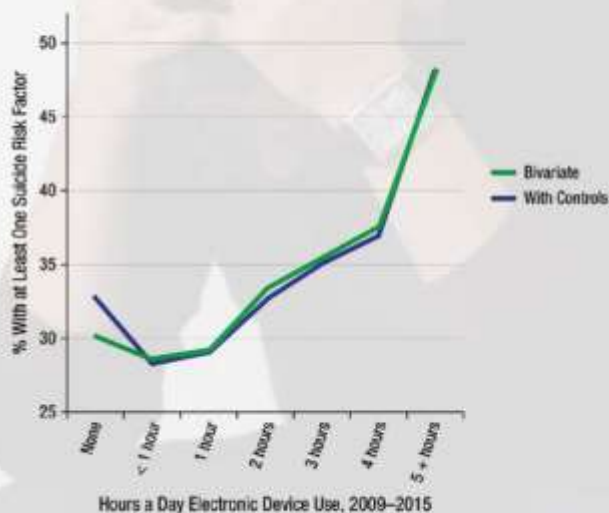
Практически всё время проводится в сети.



Слайд 28

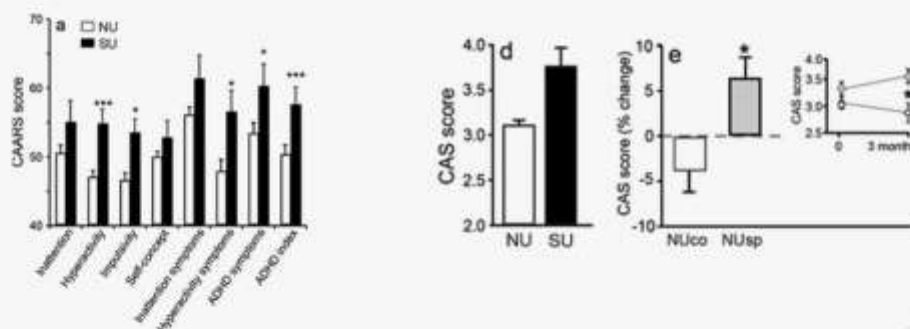
В гиперинформационной среде рост аутоагрессивного поведения и депрессивных расстройств

Jean M. Twenge, Thomas E. Joiner, Megan L. Rogers, Gabrielle N. Martin: Increases in Depressive Symptoms, Suicide-Related Outcomes, and Suicide Rates Among U.S. Adolescents After 2010 and Links to Increased New Media Screen Time. *J Clinical Psychological Science*, Volume 6 issue 1, 2018



Слайд 29

Что будет, если заставить человека пользоваться смартфоном?

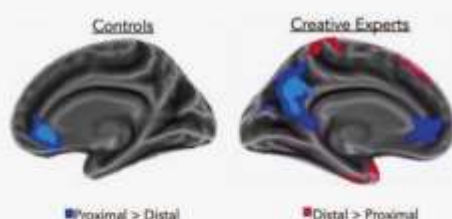


Рост социальной настороженности и конформизма, склонности к агрессии и враждебности.

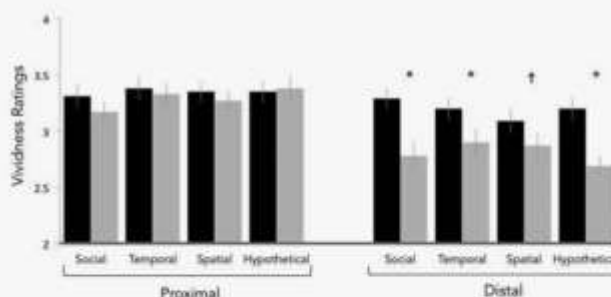
Hadar A, Hadas I, Lazarovits A, Alyagon U, Eliaz D, Zangen A (2017) Answering the missed call: Initial exploration of cognitive and electrophysiological changes associated with smartphone use and abuse. PLoS ONE 12(7): e0180094. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0180094>

Слайд 30

В гиперинформационной среде
человек теряет способность
формировать образ будущего



Maghan L. Meyer, Hal E. Hershfield, Adam G. Waytz, Judith N. Moller, Diana I. Tarr. Creative Expertise Is Associated With Transcending the Here and Now. *Journal of Personality and Social Psychology*, 2019.



Слайд 31



Слайд 32



Слайд 33

Ключевые проблемы современного человека

	1. Изменение формата и рост объема потребляемой информации	→	Снижение качества интеллектуальной деятельности
	2. Децентрализация общества и исчезновение вертикальных социальных связей	→	Снижение качества образования
	3. Изменение в способах коммуникации	→	Снижение уровня эмоционального интеллекта, цифровой аутизм, рост цифровой зависимости
	4. Общая гедонистическая установка и отсутствие способности строить модель будущего	→	Падение мотивации, надежда на легкий успех, отсутствие толерантности к провалам

Формируются чувства одиночества, несправедливости, бессмысленности существования, абстрактный гуманизм

Как результат:
хрупкий фундамент для развития бизнеса, общества и цивилизации

Слайд 34



“В чем проблема с тем, чтобы передать нудную мыслительную работу таким высокотехнологичным штуковинам?

Да ни в чем, при условии, что нам как-то удастся не допустить атрофии собственных познавательных навыков”.



**Дэниел
Деннет**

Профессор философии,
содиректор Центра
Когнитивных исследований
Университета Тафтса

Слайд 35

Как противостоять данным тенденциям?

1.

Осознанность



SN:
Salience Network

2.

Цифровая гигиена



CEN:
Central Executive Network

3.

Эффективная социальность



DMN:
Default Mode Network

Слайд 36



Трансформация человека в цифровую эпоху **уже происходит**, он меняется:

- интеллектуально уплощается,
- личностно не развивается,
- социально дезориентирован.

Это фундаментальная и комплексная проблема, у которой нет простых решений.

Отчет Комитета Совета Федерации по
социальной политике за 2019 год

[illegible]

**ОТЧЕТ КОМИТЕТА
СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО СОЦИАЛЬНОЙ
ПОЛИТИКЕ**

2019

Необходимо уже сейчас актуализировать планы, чтобы поднять уровень жизни населения, повысить уровень доходов, снизить смертность, повысить рождаемость, улучшить систему здравоохранения в стране — В. Матвиенко

МОСКВА,
февраль 2020 года

Пенсионный фонд Российской Федерации



Электронные услуги и сервисы ПФР



Личный кабинет
гражданина

**Индивидуальный лицевой
счет**

Управление средствами
пенсионных накоплени



**СВЕДЕНИЯ ИЗ ЭЛЕКТРОННОЙ ТРУДОВОЙ
КНИЖКИ МОЖНО ПОЛУЧИТЬ**



У ПОСЛЕДНЕГО РАБОТОДАТЕЛЯ:



**В КЛИЕНТСКОЙ
СЛУЖБЕ ПФР. МФЦ**



**В ЛИЧНОМ КАБИНЕТЕ
НА САЙТАХ ПФР, ЕПГУ**

ВЫ МОЖЕТЕ ИХ:



РАСПЕЧАТАТЬ



**ОТПРАВИТЬ
ПО E-MAIL**



СОХРАНИТЬ

С 2019 года страховой номер, используемый для учета в "пенсионной" системе, является также идентификатором в системе госуслуг. У граждан больше нет обязанности получать и хранить СНИЛС в виде страхового свидетельства ("зеленой" карточки), в любой момент его можно получить в электронном виде, посмотреть в личном кабинете на сайте Пенсионного фонда.

С 2020 года осуществлен переход на электронную трудовую книжку. В течение этого года гражданам предстоит сделать выбор: сохранить бумажный вариант или перейти на электронную версию. Молодежь, вступающая в трудовые отношения, будет иметь электронную трудовую книжку.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 К СТЕНОГРАММЕ ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

Слайд 1



Слайд 2



Слайд 3

ВОПРОСЫ ДЕТСТВА

В 2019 году согласно перечню поручений президента по итогам заседания Совета при Президенте РФ по реализации госполитики в сфере защиты семьи и детей:



Создан
Координационный центр
по организации производства контента, направленного на духовно-нравственное воспитание молодежи.



Подготовлены
Рекомендации по ограничению порядка пользования обучающимися мобильными телефонами в школах.
Они широко поддержаны в регионах. В настоящее время ведется мониторинг их выполнения.



На создание и распространение позитивного контента в сети Интернет дополнительно выделено

1,6
млрд руб.



Слайд 4

НАУКА

Na	H
He	Nh

В 2019 году
Периодическому закону и
Периодической таблице
Дмитрия Ивановича
Менделеева

150
лет






Слайд 5

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СОБСТВЕННОСТЬ

Успешно реализуются
Рекомендации по управлению правами на РИД и средства индивидуализации в регионах Российской Федерации

На уровне вице-губернаторов и министров определено ответственное должностное лицо в

68
регионах

Между субъектом, Минэкономразвития России и Роспатентом подписано

48
соглашений




Слайд 6

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СОБСТВЕННОСТЬ

Всего зарегистрировано
232 региональных
бренда (НМПТ):

За 2018-2019
74
Бренда

- ГОРНО-АЛТАЙСКИЙ МАРАЛ
- КАМЧАТСКАЯ НЕРКА
- МАРИЙСКИЕ ГУСЛИ
- КУРАЙ
- СТАРООСКОЛЬСКАЯ ГЛИНЯНАЯ ИГРУШКА
- АСТРАХАНСКИЙ ВЕРБЛЮД
- РЯЗАНСКИЙ ЛЕДЕНЕЦ
- КАЛМЫЦКАЯ ДОМБРА
- ...




Слайд 7

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СОБСТВЕННОСТЬ





Принят
**Закон
о географических
указаниях**

Регионы получили правовой инструмент для продвижения традиционных товаров, пополнения бюджета, увеличения рабочих мест, развития туризма.



следующий шаг:
**Присоединение
России к Женевскому
акту Лиссабонского
соглашения.**



Слайд 8

2019 – ГОД ТЕАТРА



Учтено предложение об увеличении объема средств на укрепление материально-технической базы театров



Минкультуры России будет разработана программа на три года по модернизации региональных театров в объеме

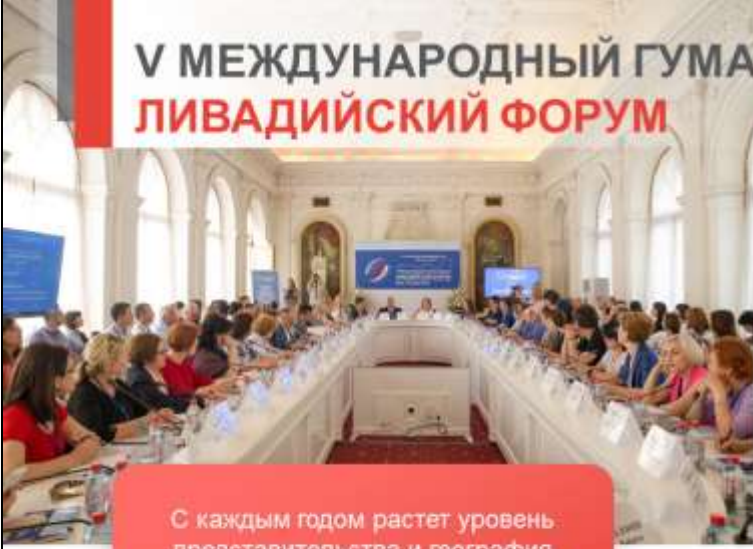


1,5

млрд рублей



Слайд 9



V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГУМАНИТАРНЫЙ ЛИВАДИЙСКИЙ ФОРУМ

В порядке реализации резолюции Форума:

- > принят закон, упрощающий порядок трудоустройства иностранных студентов, обучающихся в российских вузах;
- > в Севастополе состоялась закладка камня на месте, где будет возведен памятник, посвященный окончанию гражданской войны в России.

С каждым годом растет уровень представительства и география участников
V Международного гуманитарного Ливадийского форума.



Слайд 10





НАУКА

ОБРАЗОВАНИЕ

КУЛЬТУРА

Их реализация обсуждалась в формате "правительственных часов" с Министром науки и высшего образования РФ, Министром просвещения РФ, открытого диалога с Министром просвещения РФ.

На мероприятиях Комитета рассмотрены вопросы:

- создания **научно-образовательных центров мирового уровня** в субъектах Российской Федерации;
- реализации федерального проекта "**Цифровая образовательная среда**";
- формирования культурной среды в исторических поселениях.



Слайд 11

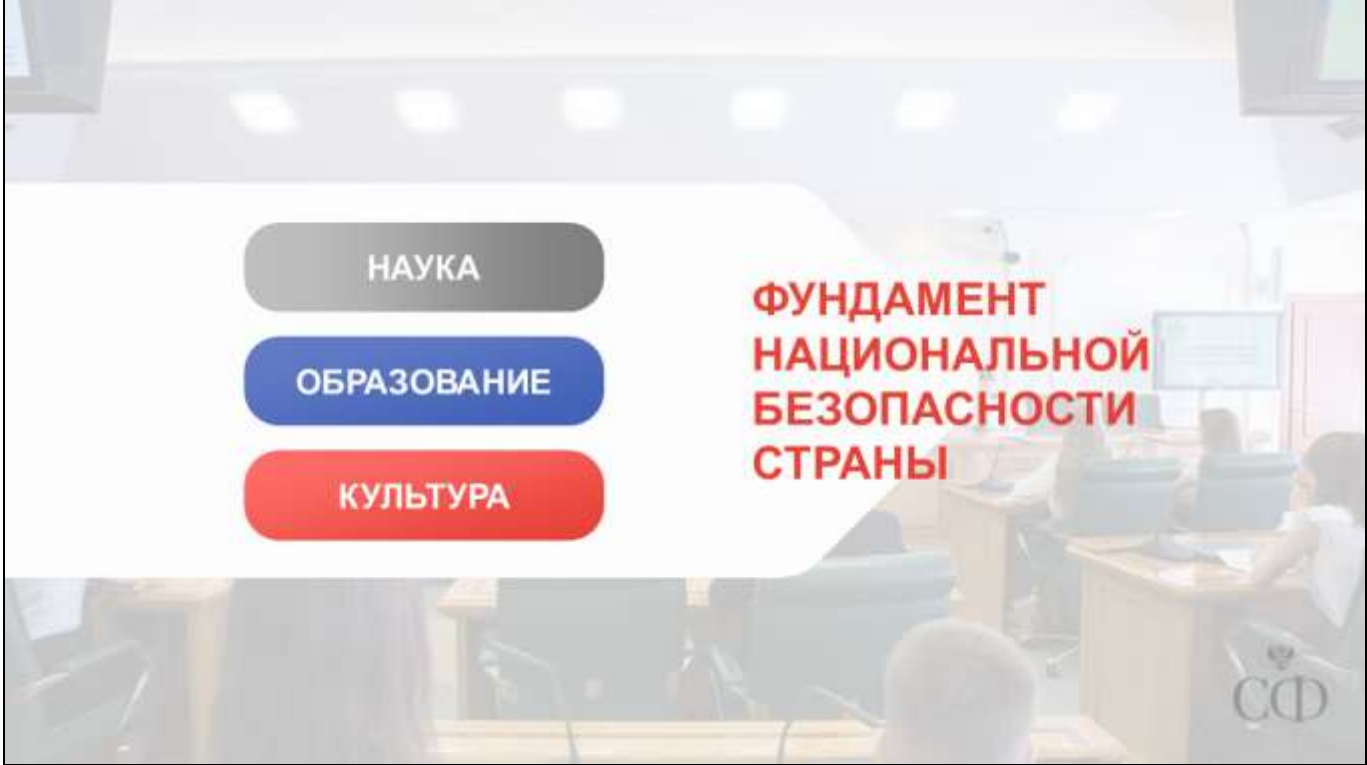
 ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ

1. Проект федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "Об образовании в Российской Федерации" и статью 26.3 Федерального закона "Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации"

2. Проект федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "О патентных поверенных".



Слайд 12

**НАУКА****ОБРАЗОВАНИЕ****КУЛЬТУРА****ФУНДАМЕНТ
НАЦИОНАЛЬНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ
СТРАНЫ**

ДОКУМЕНТЫ, ПРИНЯТЫЕ НА ЗАСЕДАНИИ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Об изменении состава Комитета Совета Федерации по социальной политике

Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Ввести в состав Комитета Совета Федерации по социальной политике члена Совета Федерации Карелову Галину Николаевну.
2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 34-СФ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О Федеральном законе "О ратификации Протокола между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о статусе и условиях пребывания объединенной российской военной базы на территории Киргизской Республики от 20 сентября 2012 года"

Рассмотрев принятый Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации 11 февраля 2020 года Федеральный закон "О ратификации Протокола между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о статусе и условиях пребывания объединенной российской военной базы на территории Киргизской Республики от 20 сентября 2012 года" в соответствии со статьей 106 Конституции Российской Федерации, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Одобрить Федеральный закон "О ратификации Протокола между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Российской Федерацией и Киргизской Республикой о статусе и условиях пребывания объединенной российской военной базы на территории Киргизской Республики от 20 сентября 2012 года".
2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 35-СФ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О Федеральном законе "О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Таджикистан о строительстве и материально-техническом оснащении общеобразовательных учреждений в городах Душанбе, Куляб, Худжанд, Бохтар и Турсунзаде, осуществляющих обучение на русском языке"

Рассмотрев принятый Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации 11 февраля 2020 года Федеральный закон "О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Таджикистан о строительстве и материально-техническом оснащении общеобразовательных учреждений в городах Душанбе, Куляб, Худжанд, Бохтар и Турсунзаде, осуществляющих обучение на русском языке" в соответствии со статьей 106 Конституции Российской Федерации, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Одобрить Федеральный закон "О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Таджикистан о строительстве и материально-техническом оснащении общеобразовательных учреждений в городах Душанбе, Куляб, Худжанд, Бохтар и Турсунзаде, осуществляющих обучение на русском языке".

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 36-СФ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**О Федеральном законе "О внесении изменений
в статьи 150 и 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации"**

Рассмотрев принятый Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации 6 февраля 2020 года Федеральный закон "О внесении изменений в статьи 150 и 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации", в соответствии с частью 4 статьи 105 Конституции Российской Федерации Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Одобрить Федеральный закон "О внесении изменений в статьи 150 и 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации".

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 37-СФ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**О Федеральном законе "О внесении изменений
в статьи 8² и 8³ Федерального закона "О государственном оборонном заказе"**

Рассмотрев принятый Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации 4 февраля 2020 года Федеральный закон "О внесении изменений в статьи 8² и 8³ Федерального закона "О государственном оборонном заказе" в соответствии со статьей 106 Конституции Российской Федерации, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Одобрить Федеральный закон "О внесении изменений в статьи 8² и 8³ Федерального закона "О государственном оборонном заказе".

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 38-СФ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**О Федеральном законе "О внесении изменений
в Федеральный закон "Об охоте и о сохранении охотничьих ресурсов и о внесении изменений
в отдельные законодательные акты Российской Федерации"
и Федеральный закон "О животном мире"**

Рассмотрев принятый Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации 11 февраля 2020 года Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон "Об охоте и о сохранении охотничьих ресурсов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и Федеральный закон "О животном мире", в соответствии с частью 4 статьи 105 Конституции Российской Федерации Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Одобрить Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон "Об охоте и о сохранении охотничьих ресурсов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и Федеральный закон "О животном мире".

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

**Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО**

Москва
12 февраля 2020 года
№ 39-СФ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**О Федеральном законе "О внесении изменений
в статью 15.39 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях"**

Рассмотрев принятый Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации 11 февраля 2020 года Федеральный закон "О внесении изменений в статью 15.39 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях", в соответствии с частью 4 статьи 105 Конституции Российской Федерации Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Одобрить Федеральный закон "О внесении изменений в статью 15.39 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях".

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

**Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО**

Москва
12 февраля 2020 года
№ 40-СФ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**О Федеральном законе "О внесении изменения
в статью 5 Федерального закона "О ветеранах"**

Рассмотрев принятый Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации 6 февраля 2020 года Федеральный закон "О внесении изменения в статью 5 Федерального закона "О ветеранах" в соответствии со статьей 106 Конституции Российской Федерации, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Одобрить Федеральный закон "О внесении изменения в статью 5 Федерального закона "О ветеранах".

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 41-СФ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**О Федеральном законе "О внесении изменения
в статью 35 Закона Российской Федерации "О таможенном тарифе"**

Рассмотрев принятый Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации 5 февраля 2020 года Федеральный закон "О внесении изменения в статью 35 Закона Российской Федерации "О таможенном тарифе" в соответствии со статьей 106 Конституции Российской Федерации, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Одобрить Федеральный закон "О внесении изменения в статью 35 Закона Российской Федерации "О таможенном тарифе".
2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 42-СФ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**О Федеральном законе "О внесении изменений
в статьи 340 и 341 Уголовного кодекса Российской Федерации"**

Рассмотрев принятый Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации 11 февраля 2020 года Федеральный закон "О внесении изменений в статьи 340 и 341 Уголовного кодекса Российской Федерации", в соответствии с частью 4 статьи 105 Конституции Российской Федерации Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Одобрить Федеральный закон "О внесении изменений в статьи 340 и 341 Уголовного кодекса Российской Федерации".
2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 43-СФ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**О Федеральном законе "О внесении изменений
в Воздушный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений
статьи 12 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности"**

Рассмотрев принятый Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации 4 февраля 2020 года Федеральный закон "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений статьи 12 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности", в соответствии с частью 4 статьи 105 Конституции

Российской Федерации Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Одобрить Федеральный закон "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений статьи 12 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности".
2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 44-СФ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О стратегических направлениях совершенствования таможенного администрирования в Российской Федерации

Заслушав информацию руководителя Федеральной таможенной службы о стратегических направлениях совершенствования таможенного администрирования в Российской Федерации, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации отмечает следующее.

В соответствии со Стратегией развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 года № 2575-р, стратегической целью таможенной службы Российской Федерации является повышение уровня экономической безопасности Российской Федерации, создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в российскую экономику, полного поступления доходов в федеральный бюджет, защиты отечественных производителей, охраны объектов интеллектуальной собственности и максимального содействия внешнеторговой деятельности на основе повышения качества и результативности таможенного администрирования.

В последние годы Федеральная таможенная служба (далее – ФТС России) повысила качество таможенного регулирования и администрирования за счет упрощения и ускорения процессов таможенного оформления и таможенного контроля, что оказало положительное влияние на развитие внешнеэкономической деятельности.

Достигнуто значительное сокращение предельного времени совершения таможенных операций: при помещении под таможенную процедуру экспорта – с 4 часов в 2012 году до 46 минут в 2019 году, при помещении под таможенную процедуру импорта – с 48 часов в 2012 году до 1 часа 7 минут в 2019 году.

В целях упрощения административных процедур, а также сокращения временных и финансовых издержек участников внешнеэкономической деятельности ФТС России осуществляет мероприятия по развитию Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов, расширению использования электронных сервисов, в том числе сервиса "Личный кабинет участника ВЭД".

В настоящее время идет процесс создания механизма "единого окна", действующего на таможенной территории Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС). Его основные задачи – упрощение процедур международной торговли и минимизация издержек при совершении экспортных, импортных и транзитных операций.

Таможенные органы Российской Федерации продолжают играть важную роль в пополнении доходной части федерального бюджета. В 2019 году доходы от уплаты таможенных и иных платежей, администрируемых ФТС России, составили 5 729,0 млрд рублей. Несмотря на снижение суммы указанных платежей на 5,5 процента по сравнению с 2018 годом в связи с реализацией "налогового маневра" в нефтегазовой отрасли, они составляют около одной трети доходов федерального бюджета.

Актуальными вопросами совершенствования таможенного администрирования в Российской Федерации остаются обустройство пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, противодействие уклонению от уплаты таможенных платежей и фальсификации подакцизных товаров, борьба с незаконной рубкой лесных насаждений и последующим вывозом незаконно заготовленной древесины.

Учитывая изложенное, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Принять к сведению информацию руководителя Федеральной таможенной службы о стратегических направлениях совершенствования таможенного администрирования в Российской Федерации.
2. Рекомендовать Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации ускорить рассмотрение следующих проектов федеральных законов, направленных на совершенствование процедур

правового регулирования транзитных международных перевозок грузов, предусматривающих в том числе применение электронных идентификаторов (навигационных пломб) при осуществлении автомобильных и железнодорожных транзитных перевозок и установление административной ответственности за нарушение порядка применения таких устройств:

№ 192177-7 "О перевозках транзитных грузов (товаров) через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

№ 457178-7 "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием правового регулирования транзитных международных перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом через территорию Российской Федерации";

№ 457554-7 "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления мер ответственности за нарушение правил транзитных международных перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом через территорию Российской Федерации".

3. Рекомендовать Правительству Российской Федерации:

1) утвердить Стратегию развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, согласованную с целями и задачами, определенными Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года";

2) проработать вопрос о необходимости установления уголовной ответственности за ввоз в Российскую Федерацию товаров, в отношении которых в целях обеспечения экономической безопасности Российской Федерации введены специальные экономические меры;

3) продолжить на площадке Евразийской экономической комиссии (далее – ЕЭК) работу:

по совершенствованию порядка, регламентирующего действия государств – членов ЕАЭС в случае, когда одно из государств – членов ЕАЭС вводит в отношении третьих стран специальные экономические меры в одностороннем порядке;

по созданию правовых основ единого рынка алкогольной и табачной продукции ЕАЭС в целях пресечения незаконного перемещения указанной продукции через таможенную границу ЕАЭС;

4) рассмотреть возможность продвижения на площадке ЕАЭС согласованной позиции российской стороны о проведении комплекса мероприятий по развитию единой системы таможенного транзита товаров в ЕАЭС;

5) подготовить предложения по внесению изменений в право ЕАЭС и законодательство Российской Федерации о таможенном регулировании в части создания упрощенного механизма изъятия и уничтожения контрафактных товаров, перемещаемых в рамках интернет-торговли (для личного пользования);

6) инициировать рассмотрение в ЕЭК вопроса о введении запрета на вывоз из государств – членов ЕАЭС российских древесины и лесоматериалов, за исключением помещенных под таможенную процедуру экспорта в Российской Федерации и следующих транзитом через территории государств – членов ЕАЭС;

7) проработать вопросы:

об увязывании предоставления тарифной квоты, предполагающей применение пониженной ставки вывозной таможенной пошлины в отношении отдельных видов лесоматериалов, с объемами инвестирования организаций – экспортеров в лесопромышленный комплекс и (или) с долей продукции лесопереработки с высокой добавленной стоимостью в объеме экспорта древесины и лесоматериалов;

об установлении обязательного требования перевозки экспортируемых древесины и лесоматериалов только на открытых платформах (в том числе железнодорожных);

о применении для экспортируемых древесины и лесоматериалов системы идентификации товаров (в том числе с использованием радиочастотных меток);

о гармонизации кодов видов продукции в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Общероссийским классификатором продукции по видам экономической деятельности;

8) обеспечить доработку единой государственной автоматизированной информационной системы учета древесины и сделок с ней в части:

создания аналитического контура, обеспечивающего проверку этапов движения (оборота) древесины от момента ее заготовки до момента вывоза с территории Российской Федерации и информирование в автоматическом режиме о наличии остатков древесины по видовому и сортиментному составу;

расширения состава учитываемых сведений и уточнения сроков предоставления информации о маркировке вывозимых с таможенной территории ЕАЭС древесины и лесоматериалов;

9) рассмотреть возможность принятия постановления Правительства Российской Федерации о неприменении временного периодического таможенного декларирования при вывозе древесины и лесоматериалов с территории Российской Федерации;

10) принять до 1 июля 2020 года постановление Правительства Российской Федерации "Об утверждении Порядка ведения статистики взаимной торговли товарами Российской Федерации с государствами – членами Евразийского экономического союза и признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 7 декабря 2015 года № 1329";

11) поручить Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, Министерству сельского хозяйства Российской Федерации, Министерству здравоохранения Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству науки и высшего образования Российской Федерации, Министерству энергетики Российской Федерации, Федеральной службе по ветеринарному и фитосанитарному надзору, Федеральному агентству по техническому регулированию и метрологии, Федеральной службе по техническому и экспортному контролю и Федеральной службе по военно-техническому сотрудничеству обеспечить представление в ФТС России в виде формализованных электронных сообщений документов и сведений, необходимых для проведения таможенного контроля (включая лицензии, сертификаты, разрешения и подтверждения), заверенных электронной подписью соответствующего ответственного лица, в режиме времени, близком к реальному;

12) принять действенные меры по строительству (модернизации) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации в соответствии с задачами федерального проекта "Логистика международной торговли" национального проекта (программы) "Международная кооперация и экспорт";

13) проработать вопрос о выделении ФТС России дополнительных бюджетных ассигнований на предоставление сотрудникам таможенных органов единовременной социальной выплаты для приобретения или строительства жилого помещения, а также на предоставление государственным гражданским служащим таможенных органов единовременной субсидии на приобретение жилого помещения.

4. Рекомендовать ФТС России:

1) обеспечить реализацию стратегических направлений совершенствования таможенного администрирования в Российской Федерации, предусматривающих в том числе:

цифровизацию и автоматизацию деятельности таможенных органов;

развитие сотрудничества с таможенными и иными компетентными органами иностранных государств;

реализацию международных проектов, направленных на упрощение таможенного администрирования и обеспечение безопасности цепи поставок;

развитие института уполномоченных экономических операторов;

создание нового Главного центра обработки данных ФТС России, реализующего современные информационные технологии, обеспечивающие централизацию приложений, баз данных и применение технологии "облачных вычислений";

создание условий для безостановочного движения транспортных средств при перемещении товаров низкого уровня риска через пункты пропуска путем формирования модели интеллектуального пункта пропуска для использования ее элементов при строительстве и модернизации пунктов пропуска;

внедрение технологии автоматической оценки уровня риска товарной партии в режиме реального времени;

перевод должностных лиц таможенных органов, осуществляющих в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации и в составе мобильных групп таможенный и иные возложенные на таможенные органы виды контроля, из категории "федеральные государственные гражданские служащие" в категорию "сотрудники";

2) усилить контроль за достоверностью декларирования товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС, и за деятельностью подчиненных таможенных органов;

3) продолжить работу:

по развитию института мобильных групп таможенных органов;

по совершенствованию информационного обмена с государствами – торговыми партнерами Российской Федерации, в том числе путем заключения между ФТС России и уполномоченными органами указанных государств международных договоров об обмене статистическими данными и проведения консультативных встреч в целях сопоставления данных и выявления причин расхождений.

5. Предложить Правительству Российской Федерации проинформировать Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации в период осенней сессии 2020 года о ходе реализации предложений, содержащихся в настоящем постановлении.

6. Комитету Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам:

1) организовать в период осенней сессии 2020 года обсуждение с профильными комитетами Совета Федерации, а также с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти вопросов таможенно-тарифной политики в целях определения эффективности применения действующих ставок таможенных пошлин для обеспечения экономической безопасности Российской Федерации;

2) подготовить совместно с Комитетом Совета Федерации по социальной политике предложения по разработке проекта федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "О социальных гарантиях сотрудникам некоторых федеральных органов исполнительной власти и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" в части указания федерального бюджета в качестве источника финансового обеспечения медицинской помощи, оказываемой пенсионерам таможенных органов, членам семей сотрудников и пенсионеров таможенных органов в медицинских учреждениях ФТС России;

- 3) проинформировать палату до конца 2020 года о ходе реализации настоящего постановления.
7. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Комитет Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам.
8. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 45-СФ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О приоритетных направлениях социально-экономического развития Дальнего Востока

Заслушав информацию Министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики о приоритетных направлениях социально-экономического развития Дальнего Востока, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации отмечает следующее.

В соответствии со Стратегией пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 года № 207-р, субъекты Российской Федерации, расположенные на Дальнем Востоке, отнесены к геостратегическим территориям, имеющим особое значение для обеспечения устойчивого социально-экономического развития, территориальной целостности и безопасности Российской Федерации.

С 2013 года реализуются меры по ускорению социально-экономического развития Дальнего Востока, целью которых является формирование глобально конкурентоспособных условий для инвестирования и осуществления предпринимательской деятельности и, как следствие, привлечения частных инвестиций, а также создания новых рабочих мест и социальной инфраструктуры, обеспечивающих комфортную среду для проживания людей.

Для достижения указанной цели предусмотрены такие механизмы, как создание и развитие территорий опережающего социально-экономического развития, режим свободного порта Владивосток, государственная инфраструктурная поддержка инвестиционных проектов, предоставление гражданам земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных на территории Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО), субсидирование в ДФО процентных ставок по ипотечным жилищным кредитам (займам), снижение тарифов на электрическую энергию для промышленных потребителей ДФО, приоритизация мероприятий государственных программ Российской Федерации и программ компаний с государственным участием в интересах развития Дальнего Востока, проведение Восточного экономического форума и другие.

При этом созданы специальные институты развития Дальнего Востока, способствующие формированию благоприятных условий для эффективной работы частных инвесторов в этом макрорегионе.

Первыми результатами применения новой модели развития Дальнего Востока стали наметившиеся с 2014 года следующие основные позитивные тенденции в экономике и инвестиционном климате этого макрорегиона:

в 2014–2018 годах промышленное производство выросло на 22,9 процента (в России в целом – на 8,3 процента);

в 2017–2018 годах рост инвестиций в основной капитал составил 13,7 процента (в России в целом – 9,3 процента), их доля в валовом региональном продукте субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО, – 30 процентов;

в 2014–2018 годах в инвестиционные проекты, реализуемые на территории Дальневосточного макрорегиона, было привлечено 33 млрд долларов прямых иностранных инвестиций, или 33 процента от прямых иностранных инвестиций, поступивших в экономику Российской Федерации;

начата реализация более 2,1 тысячи новых инвестиционных проектов с общим объемом инвестиций свыше 4 трлн рублей и созданием более 150 тысяч новых рабочих мест;

в рамках новых механизмов развития Дальнего Востока введено более 280 новых предприятий, на реализацию инвестиционных проектов направлено свыше 780 млрд рублей.

В 2018 году запущен механизм социального развития центров экономического роста, в рамках которого на Дальнем Востоке строится и модернизируется более 700 общеобразовательных организаций, дошкольных образовательных организаций, больниц, домов культуры, спортивных комплексов и объектов коммунального хозяйства.

С 2019 года реализуются направленные на поддержку рождаемости на Дальнем Востоке меры, предусматривающие:

единовременную выплату при рождении первого ребенка в размере, равном двукратной величине прожиточного минимума для детей, установленной в субъекте Российской Федерации;

предоставление регионального материнского (семейного) капитала при рождении второго ребенка, размер которого составляет 30 процентов от размера материнского (семейного) капитала, установленного Федеральным законом "О дополнительных мерах государственной поддержки семей, имеющих детей";

ежемесячную денежную выплату, назначаемую в случае рождения третьего ребенка или последующих детей до достижения ребенком возраста трех лет, в размере прожиточного минимума для детей, установленном в субъекте Российской Федерации.

Вместе с тем существует ряд факторов, сдерживающих социально-экономическое развитие Дальнего Востока.

Прежде всего это продолжающийся миграционный отток населения из этого макрорегиона. За 28 лет численность населения Дальнего Востока сократилась в 1,3 раза – с 10,5 млн человек в 1991 году до 8,1 млн человек в 2019 году.

Кроме того, существенным препятствием для развития предпринимательской деятельности и привлечения инвестиций в Дальневосточном макрорегионе являются высокие тарифы на энергетические ресурсы и услуги компаний инфраструктурного сектора. На Дальнем Востоке зафиксированы самые высокие в стране цены на топливо, которое используется как в энергетике, так и на транспорте.

Актуальной остается проблема высокой стоимости воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть Российской Федерации и в обратном направлении, а также в границах Дальневосточного макрорегиона. Для ее решения предусмотрено субсидирование организаций воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению. Однако средств федерального бюджета, выделяемых на финансирование воздушных перевозок пассажиров, недостаточно для обеспечения существующих потребностей.

На Дальнем Востоке сосредоточены крупнейшие в Азиатско-Тихоокеанском регионе запасы природных ресурсов, в том числе 51 процент лесов и 33 процента водных биологических ресурсов. При этом богатейший природный потенциал Дальнего Востока в настоящее время используется малоэффективно. В структуре экспорта продукции лесного и рыбного хозяйства, произведенной на Дальнем Востоке, доля продукции глубокой переработки остается низкой.

С учетом изложенного Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Принять к сведению информацию Министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики о приоритетных направлениях социально-экономического развития Дальнего Востока.

2. Рекомендовать Правительству Российской Федерации:

1) ускорить подготовку проекта указа Президента Российской Федерации "О мерах по ускорению социально-экономического развития Дальнего Востока" и проекта постановления Правительства Российской Федерации "Об утверждении программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года";

2) завершить разработку документов стратегического планирования в отношении ДФО, исходя из необходимости достижения на его территории целей и целевых показателей, определенных Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года";

3) проработать вопрос о создании и внедрении на Дальнем Востоке в порядке эксперимента системы управления лесным комплексом, предусматривающей подготовку и актуализацию материалов лесоустройства на базе информации, содержащейся в единой электронной картографической основе, и данных дистанционного зондирования Земли, дистанционный мониторинг лесных пожаров и незаконной вырубki лесных насаждений, подачу заявления в электронном виде о предоставлении лесного участка в аренду, проведение электронных аукционов на право аренды лесных участков, реализацию продукции из древесины через электронную биржу;

4) проработать вопрос о создании условий для стимулирования производства продукции глубокой переработки древесины, включая возможность строительства предприятий целлюлозно-бумажной промышленности на Дальнем Востоке;

5) продолжить работу по формированию в национальных и федеральных проектах (программах) мероприятий и (или) разделов, обеспечивающих достижение значений показателей социально-экономического развития выше среднероссийского уровня по каждому субъекту Российской Федерации, входящему в состав ДФО, с учетом необходимого объема финансирования указанных разделов из федерального бюджета и обеспечения сбалансированности бюджетов субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО;

6) обеспечить при возможной корректировке федерального бюджета на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов выделение дополнительных бюджетных ассигнований на предоставление субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении;

7) предусмотреть при формировании проекта федерального бюджета на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов выделение межбюджетных трансфертов бюджетам субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО, на обеспечение доступности местных воздушных перевозок населению и расширение их маршрутной сети;

8) рассмотреть вопрос о применении механизма "отрицательного" акциза в целях стимулирования переработки этана и сжиженных углеводородных газов на территории Российской Федерации;

9) рассмотреть вопрос о внесении в законодательство Российской Федерации изменений, направленных на отмену ограничения предельного значения показателя коэффициента ценовой дифференциации бюджетных услуг, применяемого при распределении субвенций, предоставляемых из бюджета Федерального фонда обязательного медицинского страхования бюджетам территориальных фондов обязательного медицинского страхования;

10) рассмотреть вопрос о включении проектов по развитию аквакультуры (рыбоводства) в систему финансовой поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства.

3. Рекомендовать Правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока рассматривать предложения Сахалинской области и других субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО, по включению в планы социального развития центров экономического роста на 2021 и 2022 годы дополнительных мероприятий, финансовое обеспечение которых будет осуществляться за счет иных межбюджетных трансфертов на реализацию мероприятий планов социального развития центров экономического роста субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО.

4. Рекомендовать Министерству Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти:

1) ускорить подготовку следующих проектов федеральных законов:

"О внесении изменений в Федеральный закон "Об электроэнергетике", предусматривающего продление действия механизма выравнивания цен (тарифов) на электрическую энергию до среднероссийского уровня для промышленных потребителей электрической энергии Дальневосточного макрорегиона до 2028 года;

"О дополнительных мерах государственной поддержки дальневосточных инвестиционных проектов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", предусматривающего механизм государственной поддержки осуществления частных инвестиций в инфраструктуру для новых инвестиционных проектов, реализуемых на Дальнем Востоке;

"О внесении изменений в Федеральный закон "Об особенностях предоставления гражданам земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных на территориях субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", предусматривающего возможность предоставления земельного участка гражданину в собственность досрочно;

2) ускорить разработку механизма, предусматривающего субсидирование в размере 20 процентов затрат на строительство судов на судостроительных верфях, расположенных на территории ДФО, в рамках выполнения заключенного договора о закреплении и предоставлении доли квоты добычи (вылова) крабов в инвестиционных целях;

3) проработать вопрос об установлении ставки налога на добавленную стоимость в размере 0 процентов в отношении выполняемых (оказываемых) российскими организациями работ (услуг) по техническому обслуживанию, ремонту, модернизации, реконструкции, переоборудованию, техническому перевооружению морских судов, судов внутреннего плавания и судов смешанного (река – море) плавания;

4) рассмотреть вопрос о распространении программы "Дальневосточная ипотека" на граждан, переезжающих в субъекты Российской Федерации, входящие в состав ДФО, в рамках региональных программ повышения мобильности трудовых ресурсов;

5) рассмотреть возможность применения льготной ставки в размере 2 процентов по ипотечным жилищным кредитам (займам) для приобретения жилых помещений на вторичном рынке жилья в Магаданской области и Чукотском автономном округе с учетом преобладания в указанных субъектах Российской Федерации городских населенных пунктов и отсутствия при этом развитого строительного комплекса;

6) рассмотреть вопрос о целесообразности внесения изменений в перечень государственных программ Российской Федерации, в том числе являющихся пилотными, в которых формируются разделы и (или) представляется сводная информация по опережающему развитию приоритетных территорий, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 ноября 2017 года № 2620-р, в части дополнения государственной программой Российской Федерации "Научно-технологическое развитие Российской Федерации";

7) рассмотреть возможность подготовки предложений по внесению изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 20 октября 2015 года № 1123 "Об утверждении критериев отбора резидентов свободного порта Владивосток" в части предоставления права получения статуса резидента свободного порта Владивосток проектным организациям, а также предприятиям, расположенным на территории ДФО и осуществляющим строительство, ремонт и сервисное обслуживание судов

рыбопромыслового флота в качестве генерального подрядчика (головного исполнителя) и субподрядчиков (соисполнителей) – поставщиков судового оборудования, комплектующих и материалов, а также услуг по проведению монтажных, пусконаладочных работ, приемо-сдаточных и иных испытаний.

5. Рекомендовать Министерству Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики совместно с Министерством финансов Российской Федерации, Министерством труда и социальной защиты Российской Федерации проработать вопрос о распространении режима свободного порта Владивосток на территории муниципальных образований иных субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО.

6. Рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, Федеральной антимонопольной службой проработать вопрос о разработке механизма снижения аэропортовых сборов и тарифов на услуги, оказываемые в аэропортах, находящихся на территории ДФО, за обслуживание воздушных судов юридических лиц, зарегистрированных на территории Российской Федерации, и граждан, пользующихся услугами в аэропортах.

7. Рекомендовать Министерству Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики совместно с органами государственной власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО:

1) рассмотреть вопрос об усилении роли соответствующих субъектов Российской Федерации в развитии территорий опережающего социально-экономического развития и свободного порта Владивосток;

2) разработать комплекс мер по обеспечению инфраструктурой новых населенных пунктов, в составы территорий которых входят земельные участки, полученные гражданами в рамках реализации Федерального закона "Об особенностях предоставления гражданам земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных на территориях субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

8. Рекомендовать Министерству энергетики Российской Федерации совместно с Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО, публичным акционерным обществом "Газпром" и иными заинтересованными организациями проработать вопрос обеспечения газом потребителей в субъектах Российской Федерации, входящих в состав ДФО.

9. Рекомендовать Министерству здравоохранения Российской Федерации совместно с Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО, проработать вопрос распространения механизмов функционирования международного медицинского кластера на территорию острова Русский и территории иных субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО.

10. Рекомендовать Министерству экономического развития Российской Федерации совместно с Министерством цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации, Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики проработать вопрос об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части включения ДФО в качестве пилотной территории, на которой будет действовать соответствующий экспериментальный правовой режим.

11. Рекомендовать Министерству сельского хозяйства Российской Федерации совместно с Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики рассмотреть возможность подготовки предложений о внесении изменений в Правила предоставления и распределения иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части прямых понесенных затрат на создание и (или) модернизацию объектов агропромышленного комплекса, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 24 ноября 2018 года № 1413, в части возобновления поддержки создания и (или) модернизации тепличных комплексов для производства овощей в защищенном грунте, принадлежащих на праве собственности сельскохозяйственным товаропроизводителям, за исключением граждан, ведущих личное подсобное хозяйство, и иным российским организациям, в субъектах Российской Федерации, входящих в состав ДФО.

12. Рекомендовать органам государственной власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО, активнее взаимодействовать с такими институтами развития, как акционерное общество "Корпорация развития Дальнего Востока", акционерное общество "Фонд развития Дальнего Востока и Арктики", автономная некоммерческая организация "Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта", автономная некоммерческая организация "Агентство по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке и в Арктике" и другими.

13. Предложить Правительству Российской Федерации проинформировать Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации в период осенней сессии 2020 года о ходе реализации предложений, содержащихся в настоящем постановлении.

14. Комитету Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера проинформировать палату в декабре 2020 года о реализации настоящего постановления.

15. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Комитет Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера.

16. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 46-СФ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О государственной поддержке социально-экономического развития Ненецкого автономного округа

Рассмотрев в рамках Дней Ненецкого автономного округа в Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, проведенных 29–30 января 2020 года, вопросы социально-экономического развития Ненецкого автономного округа, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации отмечает следующее.

Ненецкий автономный округ – субъект Российской Федерации, обладающий значительным экономическим потенциалом и существенными запасами природных ресурсов.

Часть его территории входит в Тимано-Печорскую нефтегазоносную провинцию, занимающую третье место по запасам и объемам добычи сырья в России, что определяет значительную роль нефтегазодобывающей отрасли в экономике региона.

Территория Ненецкого автономного округа согласно Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 года № 207-р, относится к приоритетным геостратегическим территориям Российской Федерации.

Перспективные направления развития автономного округа связаны с реализацией проекта по строительству морского порта Индига, включенного в государственную программу Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации", утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2014 года № 366, а также с добычей, переработкой и экспортом продукции нефтегазового сектора и созданием благоприятного инвестиционного климата в субъекте Российской Федерации.

Среди основных проблем, сдерживающих социально-экономическое развитие региона, необходимо отметить его отставание от соседних регионов по уровню развития инфраструктуры.

Несмотря на географическое положение, высокий потенциал развития Северного морского пути, наличие существенных запасов нефти и газа, автономный округ не обеспечен магистральными нефтегазопроводами, железной и автомобильной дорогами для создания транспортных коридоров и включения в транспортную сеть России.

Ненецкий автономный округ является единственным субъектом Российской Федерации, не имеющим круглогодичного наземного транспортного сообщения с остальной территорией Российской Федерации, что затрудняет создание обрабатывающих производств и не позволяет обеспечить комплексное развитие региона.

Для преодоления существующих ограничений Стратегией социально-экономического развития Ненецкого автономного округа до 2030 года, утвержденной постановлением Собрания депутатов Ненецкого автономного округа от 7 ноября 2019 года № 256-сд, предусмотрена реализация крупных инвестиционных проектов, направленных на модернизацию инфраструктуры автономного округа, его интеграцию в транспортную систему Российской Федерации.

С учетом изложенного Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Рекомендовать Правительству Российской Федерации:

1) рассмотреть при формировании проекта федерального бюджета на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов вопрос о включении на условиях софинансирования в федеральную адресную инвестиционную программу мероприятий по строительству зданий инфекционного отделения и пристройки к главному корпусу государственного бюджетного учреждения здравоохранения Ненецкого автономного округа "Ненецкая окружная больница" в целях достижения показателей национального проекта "Здравоохранение";

2) рассмотреть при формировании проекта федерального бюджета на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов вопрос о включении на условиях софинансирования в федеральную адресную инвестиционную программу мероприятия по строительству хосписа в городе Нарьян-Маре на 50 койко-мест;

3) рассмотреть вопрос о включении в федеральный проект "Современная школа" национального проекта "Образование" мероприятия по строительству в 2022–2023 годах здания специальной (коррекционной) школы-интерната на 140 мест;

4) рассмотреть вопрос о включении в федеральную адресную инвестиционную программу на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов мероприятия по строительству в 2021–2022 годах здания пришкольного интерната на 80 мест в поселке Каратайка;

5) рассмотреть при формировании проекта федерального бюджета на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов в целях обеспечения северного завоза вопрос о софинансировании в рамках подпрограммы "Морской и речной транспорт" государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596, мероприятий по реконструкции в 2021 году морского порта Нарьян-Мар и дноуглублению подходного канала со стороны Баренцева моря к морскому порту Нарьян-Мар при условии предоставления администрацией Ненецкого автономного округа необходимой документации и обосновывающих материалов;

6) рассмотреть вопрос о финансировании мероприятий по строительству в 2022–2023 годах железной дороги Сосногорск – Индига, предусмотренному Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р;

7) рассмотреть при формировании проекта федерального бюджета на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов вопрос о финансировании в рамках подпрограммы "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание" государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы" мероприятий по реконструкции аэропортового комплекса поселка Амдерма;

8) проработать дополнительно вопрос о реализации мероприятий по дноуглублению реки Печоры на судоходных маршрутах на участке Нарьян-Мар – Щельяюр;

9) рассмотреть предложения Ненецкого автономного округа о возможности внесения изменений в правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на поддержку государственных программ субъектов Российской Федерации и муниципальных программ, предусматривающих реализацию мероприятий по выполнению задач национального проекта "Жилье и городская среда", в рамках государственной программы Российской Федерации "Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2017 года № 1710, в части применения при расчете соответствующей субсидии повышающих коэффициентов для субъектов Российской Федерации, территории которых входят в состав Арктической зоны Российской Федерации;

10) рассмотреть возможность выделения бюджету Ненецкого автономного округа дополнительных межбюджетных трансфертов для решения проблемы высокого процента износа инженерной, социальной и коммунальной инфраструктуры на территории автономного округа.

2. Рекомендовать Министерству здравоохранения Российской Федерации рассмотреть вопрос о включении в федеральный проект "Борьба с онкологическими заболеваниями" национального проекта "Здравоохранение" мероприятия по оснащению государственного бюджетного учреждения здравоохранения Ненецкого автономного округа "Ненецкая окружная больница" магнитно-резонансным томографом.

3. Рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации:

1) осуществлять перечисление иных межбюджетных трансфертов в 2020–2022 годах в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2019 года № 3136-р на мероприятия по строительству автомобильной дороги общего пользования регионального значения Нарьян-Мар – Усинск;

2) обеспечить в рамках одобренной Правительственной комиссией по транспорту программы приведения в нормативное состояние и строительства искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения реализацию мероприятий по капитальному ремонту мостового перехода через реку Колву, расположенного на автомобильной дороге Нарьян-Мар – Усинск: участок поселок Харьягинский – граница автономного округа.

4. Рекомендовать Министерству строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации рассмотреть вопрос о возможности софинансирования мероприятий по строительству сетей водоотведения в муниципальном образовании "Городское поселение "Рабочий поселок Искателей" в рамках государственной программы Российской Федерации "Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации" при условии предоставления

администрацией Ненецкого автономного округа необходимой документации и обосновывающих материалов.

5. Рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики с участием администрации Ненецкого автономного округа рассмотреть вопрос о передаче расположенных в сельских населенных пунктах автономного округа объектов недвижимого имущества, находящихся в федеральной собственности, используемых в целях обеспечения доступности и развития малой авиации, в собственность соответствующих муниципальных образований в целях модернизации и развития аэропортовой инфраструктуры Ненецкого автономного округа.

6. Рекомендовать Министерству природных ресурсов и экологии Российской Федерации:

1) рассмотреть вопрос о финансировании в 2021–2022 годах в рамках государственной программы Российской Федерации "Воспроизводство и использование природных ресурсов", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 года № 322, мероприятий по проведению дополнительного объема геолого-разведочных работ на углеводородное сырье, твердые полезные ископаемые на территории Ненецкого автономного округа;

2) рассмотреть вопрос о включении в федеральный проект "Чистая страна" национального проекта "Экология" мероприятий по ликвидации накопленного экологического ущерба на территории поселка Амдерма и прилегающей к ней акватории водных объектов.

7. Рекомендовать Министерству сельского хозяйства Российской Федерации:

1) проработать вопрос о внесении изменений в Правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на стимулирование развития приоритетных подотраслей агропромышленного комплекса и развитие малых форм хозяйствования, прилагаемые к Государственной программе развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 14 июля 2012 года № 717, в части включения до 1 июля 2020 года оленеводства в перечень приоритетных направлений и увеличения объема государственной поддержки из федерального бюджета бюджету Ненецкого автономного округа в рамках реализации мероприятий указанной программы;

2) рассмотреть предложения Ненецкого автономного округа о возможности внесения изменений в государственную программу Российской Федерации "Комплексное развитие сельских территорий", утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 31 мая 2019 года № 696, в части увеличения до трех лет периода, за который определяются фактически достигнутые значения показателя результативности использования субсидий применительно к объектам, строительство которых осуществляется на территориях труднодоступных сельских населенных пунктов, расположенных в Арктической зоне Российской Федерации.

8. Рекомендовать Министерству культуры Российской Федерации:

1) рассмотреть вопрос о включении в федеральный проект "Культурная среда" национального проекта "Культура" на 2021–2023 годы мероприятий по проведению капитального ремонта:

здания государственного бюджетного учреждения культуры Ненецкого автономного округа "Дом культуры поселка Красное";

здания государственного бюджетного учреждения культуры Ненецкого автономного округа "Культурный центр имени А.С. Савинковой" в селе Коткино;

2) рассмотреть в целях реализации федерального проекта "Культурная среда" национального проекта "Культура" возможность предоставления иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на создание модельных региональных библиотек.

9. Рекомендовать администрации Ненецкого автономного округа:

1) представить в уполномоченные федеральные органы исполнительной власти необходимую документацию и обосновывающие материалы для рассмотрения вопросов:

о строительстве зданий инфекционного отделения и пристройки к главному корпусу государственного бюджетного учреждения здравоохранения Ненецкого автономного округа "Ненецкая окружная больница";

о реконструкции в 2021 году морского порта Нарьян-Мар и дноуглублении подходного канала со стороны Баренцева моря к морскому порту Нарьян-Мар;

о строительстве железной дороги Сосногорск – Индига;

до 1 марта 2021 года – о строительстве сетей водоотведения в муниципальном образовании "Городское поселение "Рабочий поселок Искателей";

о строительстве автомобильной дороги общего пользования регионального значения Нарьян-Мар – Усинск;

о капитальном ремонте мостового перехода через реку Колву, расположенного на автомобильной дороге Нарьян-Мар – Усинск: участок поселок Харьягинский – граница автономного округа;

2) продолжить подготовку документов, необходимых для внесения в Единый государственный реестр недвижимости сведений о границах муниципальных образований в Ненецком автономном округе, и направить их в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти.

10. Рекомендовать Собранию депутатов Ненецкого автономного округа разработать и направить в Совет законодателей Российской Федерации при Федеральном Собрании Российской Федерации следующие проекты законодательных инициатив:

о внесении изменений в Федеральный закон "Об отходах производства и потребления" в части включения Ненецкого автономного округа в число субъектов Российской Федерации, имеющих право до 1 января 2022 года не применять положения указанного Федерального закона о сборе, накоплении, транспортировании, обработке, утилизации, обезвреживании, хранении, захоронении твердых коммунальных отходов на территории субъекта Российской Федерации региональными операторами;

о внесении изменений в законодательство Российской Федерации в части отказа на территории Арктической зоны Российской Федерации от конкурентного отбора поставщиков товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд в отдельных сферах, ответственность за выполнение работ и предоставление услуг в которых возложена на органы государственной власти субъектов Российской Федерации, а также установления возможности размещения закупки у единственного поставщика в случаях, связанных с исполнением (обеспечением реализации) полномочий органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления на территориях малонаселенных и труднодоступных населенных пунктов, расположенных в районах Крайнего Севера.

11. Предложить Правительству Российской Федерации проинформировать Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации до 1 августа 2020 года о ходе реализации предложений, содержащихся в настоящем постановлении.

12. Предложить администрации Ненецкого автономного округа проинформировать Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации до 1 августа 2020 года о реализации настоящего постановления.

13. Комитету Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера проинформировать палату о реализации настоящего постановления в период осенней сессии 2020 года.

14. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Комитет Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера.

15. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 47-СФ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Об изменении состава Временной комиссии Совета Федерации по вопросам законодательного обеспечения развития технико-технологической базы агропромышленного комплекса Российской Федерации

Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Включить в состав Временной комиссии Совета Федерации по вопросам законодательного обеспечения развития технико-технологической базы агропромышленного комплекса Российской Федерации, созданной постановлением Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 14 февраля 2018 года № 49-СФ, членов Совета Федерации Белоусова Сергея Владимировича, Кондратенко Алексея Николаевича, Невзорова Бориса Александровича.

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. МАТВИЕНКО

Москва
12 февраля 2020 года
№ 48-СФ

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ ВЫСТУПИВШИХ НА ЗАСЕДАНИИ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

Члены Совета Федерации:

Абрамов И.Н.	22	Мельниченко О.В.	37
Афанасьева Е.В.	15	Мизулина Е.Б.	42
Башкин А.Д.	16	Митин С.Г.	37
Безденежных С.В.	17	Мухаметшин Ф.М.	14
Бондарев В.Н.	45	Нарусова Л.Б.	40, 43
Вайнберг А.В.	36	Оюн Д.И.	26
Васильев В.Н.	24	Перминова Е.А.	36
Горячева С.П.	43	Пронюшкин А.Ю.	35
Гумерова Л.С.	39	Пушков А.К.	44
Кавджарадзе М.Г.	22, 35	Рукавишникова И.В.	12
Кисляк С.И.	12–13	Рязанский В.В.	38
Клишас А.А.	41, 44	Салпагаров А.А.	17
Ковитиди О.Ф.	10, 13, 27	Талабаева Л.З.	27
Кутепов А.В.	23	Тимченко В.С.	9, 25–26, 40–41, 45
Леонов С.Д.	25	Турчак А.А.	24
Лисовский С.Ф.	21, 26–27, 36	Умаханов И.М.-С.	40
Майоров А.П.	10	Фёдоров Н.В.	8, 34–42
Мартынов С.А.	16	Цепкин О.В.	11, 25
Матвиенко В.И.	7–34, 42–47	Ялалов И.И.	28

Приглашенные:

Белозёров О.В. – генеральный директор – председатель правления открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	18–26
Курпатов А.В. – президент Высшей школы методологии, руководитель лаборатории нейронаук и поведения человека Сбербанка России	30–35
Шумейко В.Ф. – почетный Председатель Совета Федерации	7–9

СОДЕРЖАНИЕ

Дневник заседания Совета Федерации	1
Стенограмма заседания Совета Федерации	7
Приложение 1 к стенограмме заседания Совета Федерации	48
Приложение 2 к стенограмме заседания Совета Федерации	80
Приложение 3 к стенограмме заседания Совета Федерации	98
Приложение 4 к стенограмме заседания Совета Федерации	99
Документы, принятые на заседании Совета Федерации	105
Именной указатель выступивших на заседании Совета Федерации	120

Ответственные за выпуск: В.В. Попов, С.П. Кашпировская, И.В. Колмогоров, М.И. Чугай

Издание подготовлено Управлением информационных технологий
и документооборота Аппарата Совета Федерации
103426, Москва, ул. Б. Дмитровка, 26, Совет Федерации
Телефоны: 8-495-692-45-42, 8-495-692-76-27
Подписано в печать 17.02.2020 г.

Отпечатано в отделе подготовки и тиражирования документов
Управления информационных технологий и документооборота
Аппарата Совета Федерации

Заказ № и-12
Тираж 75 экз.