

Интервью Мэра Москвы телеканалам «Россия-24», «Россия-1» (программа «Вести-Москва») и «Москва 24»

25.12.2014

Корреспондент: В преддверии Нового года, можно сказать, что Москва с теми событиями, которые происходили не только в этом году, но и в годах предыдущих, выходила на федеральный уровень, да? То есть дела и события столичного города — они, может быть, как-то апробируются, может быть, к ним присматриваются, но в конечном итоге они освещаются вообще на всём федеральном уровне.

Представители трёх телеканалов, которые внимательно следят, в том числе и за Вашей работой, — это «Вести-Москва», это «Москва-24» и это мы, федеральный телеканал «Россия-24», который тоже не оставляет за скобками то, что происходит в родном городе, — хотим Вас немножко помучить вопросами, если Вы позволите.

Сергей Собянин: С большим удовольствием.

Корреспондент: Начнём с самой, пожалуй, животрепещущей темы, касается она самого ближайшего будущего. С 25 декабря расширяется зона платной парковки. В списке 454 улицы в пределах Третьего транспортного кольца, 29 — за пределами. Скажите, пожалуйста, какого результата от этой меры мы ждём? Это только уменьшение количества пробок? Или преследуется какая-то ещё цель? И всех, конечно, волнует, ждать ли дальнейшего расширения? Может быть, до МКАДа?

Сергей Собянин: Вы знаете, какая ситуация с трафиком в городе, она тяжёлая. И если брать какие-то мировые сравнения, то проблема пробок, проблема трафика — самая сложная или одна из самых сложных у мировых городов. Это объективно так сложилось: так застроен город, такое количество дорог, это радиальная структура магистралей, которые все ведут в центр. И огромное количество машин, которое по своему количеству на душу населения уже догнало европейские города, а ряд ведущих городов, таких как Шанхай, Сингапур, Пекин, мы превзошли уже в разы. И, конечно, это создаёт гигантское напряжение.

Несколько лет тому назад у нас был такой выбор: либо сказать, что с этим ничего не поделаешь и Москва стояла в пробках и будет стоять, ничего здесь невозможно изменить; либо всё-таки попытаться изменить эту ситуацию. Не просто попытаться, а сделать всё возможное, чтобы её изменить. И направлений таких изменений или направлений транспортной стратегии, — их, собственно, два. Это развитие инфраструктуры и развитие общественного транспорта. Среди административных мер — это наведение порядка с парковками на дорогах, на тротуарах, для того чтобы было комфортно и пешеходам, и самим автомобилистам.

Первый опыт платной парковки, который прошёл в городе, — охватывал границы Бульварного, затем Садового кольца. Пилотный проект не решил радикально проблемы, но тем не менее ситуация на дорогах не стала хуже, а с учётом того, что количество жителей и машин стало больше, то это уже плюс. Более того, некоторые эксперты, в том числе и «Яндекс», который внимательно следит за московскими пробками, говорят о том, что вообще в городе стало чуть-чуть лучше в этом отношении. В среднем в городе процентов на пять увеличилась скорость движения, а в центре Москвы она повысилась процентов на 14, что немаловажно.

Поэтому главная задача при расширении платной парковки — это, конечно, улучшить трафик в городе, улучшить комфортность передвижения в центральной части города. Но и, конечно, немаловажно то, что становится более комфортно пешеходам и жителям, возле которых эти парковки располагаются. Потому что, когда возле вашего дома сонмище машин, которыми забиты все тротуары, все участки дороги, подъехать к дому невозможно, уехать невозможно, это, конечно, не очень хорошо. Поэтому проект по расширению парковки мы согласовали со всеми районными депутатами, общественностью, для того чтобы подтвердить правильность своих решений.

Корреспондент: А дальнейших расширений ждать?

Сергей Собянин: Дальнейшие расширения вполне возможны, но они будут точечные. И, конечно, необходимо взвешивать эти решения с точки зрения и экономической, и социальной нагрузки, и, конечно, это должна быть в

первую очередь инициатива самих горожан, местных депутатов. И это уже точно не будет каким-то сплошным ...

Корреспондент: Глобальным.

Сергей Собянин: Да, глобальным расширением. Речь может идти о каких-то наиболее напряжённых точках возле транспортно-пересадочных узлов, каких-то крупных офисов, торговых центров. Вот, наверное, об этом может быть речь. Хотя никаких предложений пока на этот счёт в Правительство не поступало.

Корреспондент: Одна из обсуждаемых тем тоже — это платный въезд в отдельные районы города. Во-первых, насколько это возможно, каков механизм? И какова конечная цель?

Сергей Собянин: Есть два способа решения транспортных проблем. Один из них радикальный, революционный, другой постепенный, поступательный. Разные города принимают разные решения. Например, в Стокгольме, в Лондоне, в Сингапуре решили это сделать радикально: просто ввели платную парковку, вернее, платный въезд в определённые зоны города. В том же Сингапуре, Стокгольме, насколько я знаю, просто радикально сразу улучшилась транспортная ситуация.

Мы не идём по этому пути. Я считаю, что город пока не готов к таким решениям. Мы идём поступательно, развивая общественный транспорт, наводя порядок с парковочным пространством. Но тем не менее такая тема есть, она обсуждается. Ещё раз скажу, что мы никаких решений по этому поводу не принимали, и те информационные вбросы, которые идут, — это просто информационные утки, не более того. Но, как и любая тема, она имеет право на обсуждение, поэтому ничего удивительного в том, что эта тема постоянно витает в воздухе, её обсуждают эксперты. Считаю, что вполне было бы резонно, если бы та же Общественная палата активнее работала в этом отношении и обсуждала такие проблемы.

Корреспондент: На самом деле интересно, как общественное мнение, например, работает. Если до того, как стали, ну достаточно робко в столичном Правительстве обсуждаться такого рода темы, как платный въезд в город, до этого все говорили: «Москву, наверное, надо всё-таки перекрыть, потому что невозможно же всё-таки». После того как такие вещи стали обсуждаться, стали, естественно, говорить: «Доколе такое будет вообще!» — потому что такая радикальная политика у Москвы.

Радикальные шаги, действительно, нужны и Москва прославилась сейчас, в принципе, тем, что пытается избавиться такого рода радикальными шагами от застарелых проблем. Городов в России, похожих на Москву, очень много, и проблемы там, в принципе, градостроительные, транспортные, инфраструктурные, такие же. Мы можем просто взять, например, опыт Москвы? Потому что все присматриваются, вот Вы сказали — Сингапур, Лондон, Париж. Можем взять не какой-то заграничный, а уже московский опыт и перенести его, например, куда-нибудь в Красноярск, где тоже пробки?

Сергей Собянин: Не хватает своих проблем, чтобы заниматься переносом своего опыта в другие города. Но не скрою, мои коллеги из других городов активно интересуются московским опытом, спрашивают. Мы абсолютно открыты, более того, готовы передать и программное обеспечение, и все наработки, которые есть у Москвы. А принимать, не принимать их — это уже решение местных властей, региональных органов власти. Как они будут свои проблемы решать, это уже их дело. Мы, по крайней мере, открыты полностью.

Корреспондент: А насколько Москве интересен опыт других городов? Вы говорили о Сингапуре, где как раз действует система ваучеров на покупку машин. Стоит ли нам ждать такого и имеет ли это вообще смысл для Москвы? Насколько это актуально? И как Вы считаете, можно ли московские пробки победить рублём?

Сергей Собянин: Многие из нас, по крайней мере, значительное количество людей бывало в Сингапуре, и экспертов, я думаю, и журналистов, и все восторженно говорили, как это так, в таком городе, островном городе, так плотно застроенном, удалось решить транспортные проблемы, что город комфортный, можно спокойно ехать, и общественный транспорт хорошо двигается. Но при этом забывают обратную сторону медали, а она достаточно жёсткая. Там действительно стоимость машины для покупателя почти в два раза выше, чем её рыночная стоимость, за счёт того, что разрешение на покупку стоит столько же, сколько и машина. Более того, это разыгрывается путём лотереи, и тебе ещё придётся несколько лет ждать покупки машины. Помимо этого, там каждый километр дороги является платным. Плюс тебе не продадут машину, если у тебя нет стационарного гаража и так далее. То есть это самые жёсткие, в азиатском стиле меры, которые позволяют сдерживать этот рост трафика. Я считаю, что не всё

для нас приемлемо. Невозможно в Москве ограничить покупку машин. Мы живём в кольце других городов, пригородов Москвы, Московского региона, в котором проживает почти столько же, сколько и в Москве, количеством машин тоже скоро сравняемся. В Москву едут из всех регионов, тогда надо вообще во всей стране прекращать покупку машин. Мы понимаем, что это абсолютно нереально, это абсурд, поэтому будем двигаться в соответствии с теми решениями, которые мы приняли и которые подходят для Москвы и страны в целом.

Корреспондент: Если продолжить тему транспорта, то есть ведь некие альтернативные решения транспортных проблем в Москве, о которых говорите часто Вы, и сейчас очень много делается, — это развитие общественного транспорта. И одним из, не знаю, ошибусь я или нет, если скажу «флагманских», проектов можно считать, наверное, развитие и адаптацию МКЖД под пассажирские перевозки.

Сергей Собянин: Действительно, это один из крупнейших транспортных проектов Москвы, и он касается не только железнодорожной составляющей или пригородной составляющей, потому что МКЖД — это железнодорожное кольцо, которое находится в срединной части города и которое всегда работало как грузовая составляющая, как грузовая железная дорога и обслуживало промзоны, которые находились вокруг этого кольца. Сегодня эти промзоны в большинстве своём не выполняют ту функцию, ради которой они создавались. Там нет производств, там нет промышленности, в основном это либо складские, либо просто полузаброшенные территории, криминальные в значительной степени.

Поэтому строительство этого кольца и создание там пассажирского движения, во-первых, поможет реорганизовать эти промзоны, привлечь туда инвестиции, сделать их комфортными, а это срединная часть города. Это — во-первых, а во-вторых — свяжет пригородные железнодорожные перевозки, электрички, которые идут в центр города. Можно, не доезжая до центра города, пересаживаться на это кольцо и уже дальше двигаться практически по всей территории Москвы.

И самое главное, пожалуй, самое важное, из-за чего мы так активно продвигаем этот проект: он станет, по сути дела, Вторым пересадочным контуром метро, потому что он пересекается не только с пригородными железнодорожными перевозками, но и со станциями метрополитена. Таких пересечений будет больше десятка, это будут крупные транспортно-пересадочные узлы, когда ты в метро не будешь до Кольцевой ехать, а пересядешь именно там. Это будет Второй пересадочный контур метро. В чём проблема сегодня метро? Она заключается в том, что метро перегружено, особенно в центральной части, когда все едут в центр до Кольцевой, и там уже идёт пересадка. Теперь мы получаем Второй пересадочный контур, пусть он проходит по земле, в наземном исполнении, это та же железная дорога, те же самые рельсы, те же самые вагоны, и заказчиком этой работы будет являться Московский метрополитен. Работа МКЖД в интересах города будет жёстко регламентирована и осуществляться во взаимодействии с метро.

И дальше. Мы строим уже Третий пересадочный контур метрополитена, который будет введён в районе 2020 года. И тогда московское метро получит не одну кольцевую, как сейчас, а три кольцевых, и таким образом мы не только решим проблемы интеграции в сеть линий метро тех районов, которые сегодня его не имеют, но и разгрузим действующие линии. Это очень важно.

Корреспондент: А что касается общественного транспорта, как он будет развиваться в ближайшем будущем? И можно ли сломать неприятный стереотип у людей, когда отношение к общественному транспорту негативное, что там толпа народу, что всегда не вовремя, что это грязно и вообще неудобно? Всё же на самом деле наоборот.

Сергей Собянин: Московское метро — одно из лучших в мире и по регулярности перевозок, и по комфортности, и по безопасности. И большинство москвичей пользуется метрополитеном. И вообще, я должен сказать, что в часы пик, если брать москвичей, а не тех, кто приезжает извне, две трети москвичей в часы пик пользуются общественным транспортом. Что здесь делается? Мы про метро уже несколько слов сказали, хотя далеко не всё. Сам метрополитен, метро будет расширяться с 300 километров линий до 450. Сейчас идёт активная стройка, не просто какие-то слова и проекты — идёт активная стройка, мы вводим новые линии метрополитена, новые станции. Это первое. Второе — мы обновляем подвижной состав в метрополитене, появляются ежегодно сотни новых вагонов, постепенно заменяя морально и физически устаревшие старые электрички.

Второе направление — это наземный общественный транспорт. И сегодня наземный общественный транспорт в лице Мосгортранса — самый молодой в Европе. Что это означает? Что те автобусы, которые сегодня есть на балансе у Мосгортранса, которые выходят на линии, — они современные, экологически чистые и достаточно

комфортные. Тем не менее, и там достаточно много задач. Главная задача — интегрировать в эту систему общественного транспорта не только городские автобусы, но и автобусы, которые принадлежат частным компаниям, потому что они сегодня руководствуются другими стандартами с точки зрения требований к подвижному составу: у них более старые автобусы, не всегда экологичные, не всегда удобные, маршрутки, которые уже набили оскомину, и так далее. Мы хотим начиная со следующего года интегрировать их в систему городского транспорта, размещая городской заказ и предъявляя такие же требования к нему, как к городскому транспорту, как к Мосгортрансу — и с точки зрения качества подвижного состава, и с точки зрения регулярности движения, и того, чтобы на этом транспорте передвигались все категории пассажиров, в том числе и льготные.

И третье направление — это развитие пригородных железнодорожных перевозок, которые я считаю важнейшим направлением. Мы вместе с Российскими железными дорогами и Московской областью работаем над строительством новых магистральных путей, так, чтобы пригородные электрички работали лучше, ходили чаще, регулярнее и также была возможность замены подвижного состава.

Ну и четвёртое направление — это московское такси. Вы помните, какое такси, скажем, было в 2010 году? Их было всего семь тысяч, по-моему, легальных такси, сегодня уже за 40 тысяч, и внешний вид их также меняется к лучшему. И возможность работы такси улучшается. Как мы уже говорили в начале нашей беседы, возможности передвижения в центре города стали лучше и такси, которое вообще чуралось центра города, — таксисты раньше говорили: «Я не поеду в центр города, иначе я оттуда не выеду», — сегодня уже с удовольствием приезжают в центр города и обслуживают москвичей.

Корреспондент: И сейчас, наверно, автомобилисты такие: «А как же мы?» Возникает вопрос: сколько дорог ещё нужно построить в Москве, чтобы стало легче, с учётом присоединённых территорий?

Сергей Собянин: Если просто так строить дороги, километры, то лучше не будет. В силу того, что, я ещё раз скажу: все основные дороги ведут в центр города. Центр города перестроить невозможно. Сколько здесь есть дорог, столько их и будет. Мы ни по Красной площади, ни по паркам дорог не построим. И это невозможно. Поэтому строить дороги есть резон только там, где есть узкие места, где есть пробки зимой и летом. Даже если трафик в целом в городе неплохой, там всё равно существует пробка. Это в первую очередь те же развязки на МКАД, горловины дорог — в любое время года там существуют пробки. Там, конечно, надо заниматься реконструкцией и строительством инженерных сооружений, реконструкцией дорог, чем мы и занимаемся. Десятки проектов таких уже реализовано — я имею в виду инженерные сооружения, реконструкцию дорог. В год мы вводим, если в пересчёте на дороги, около 80 километров. В этом году, я думаю, введём около 90 километров. И это ровно в четыре раза больше, чем было в 2010 году. То есть мы очень серьёзно занимаемся и этим направлением, чтобы облегчить жизнь нашим автомобилистам и наземному общественному транспорту, который двигается в этом же потоке. И если там глухая пробка, то не проехать ни автомобилисту, ни общественному транспорту.

Корреспондент: Это хорошие планы, огромные, но это же и очень большие затраты... А вот нынешняя такая неприятная экономическая ситуация — она не скажется ли на этих работах?

Сергей Собянин: Наверно, скажется, но тем не менее я считаю, что нам надо заниматься этими проектами, финансировать их в силу того, что без развития инфраструктуры ситуация, экономическая ситуация, инвестиционная в городе не улучшится, а ухудшится. Мы прекрасно видим: в тех местах, где строятся новые станции метрополитена или новая дорога, там начинается бурное строительство, бурное привлечение инвестиций. Если мы там не реализуем нужные проекты — всё, начинается стагнация. Это в свою очередь по кругу возвращается и негативным образом действует на экономику города. Поэтому развитие инфраструктуры — это такой же приоритет, как и все остальные отрасли. И максимально, что можно сделать, мы будем делать для того, чтобы не останавливать эти стройки, а продолжать, развивать их.

Корреспондент: Каким образом побороть эти пробки в столице, каким образом, может быть, разгрузить Москву от каких-то избыточных её функций? Были попытки, например, перенести Госдуму куда-то, Верховный суд переехал у нас в Санкт-Петербург, Конституционный. Сейчас Дмитрий Медведев ещё говорит о том, чтобы на Дальний Восток штаб-квартиры нескольких компаний с государственным участием тоже переехали. Сейчас, в принципе, такие разговоры о том, чтобы разгрузить, может быть, такую функционально-административную составляющую Москвы, ведутся, и возможно ли это вообще, по-вашему?

Сергей Собянин: Не просто ведутся. Мы активно работаем в этом направлении, и если вы заметили, большинство

строек Москвы переместилось из центра на периферию города. И в первую очередь это касается коммерческого строительства, тех же офисов. Две трети офисов, даже больше — процентов 80, — уже вводятся не в центре города, а в так называемых спальных районах или в Новой Москве. Это как раз и есть та стратегия, когда мы разгружаем центр, по крайней мере, не создаём дополнительных проблем, а создаём рабочие места там, где люди живут. В таком случае нет необходимости каждое утро мотаться из центра города и обратно. Это стратегическое градостроительное направление, которое мы с самого начала объявили и последовательно его придерживаемся.

Корреспондент: А если рубль всё же продолжит своё падение, как будет развиваться Москва дальше, как это отразится на социальной сфере, на зарплатах бюджетников? То есть придётся ли экономить и если да, то на чём? И что будет с нами дальше?

Сергей Собянин: Конечно, девальвация рубля и инфляционные риски не могут не касаться Москвы. А может, даже наоборот, они касаются Москвы в первую очередь, в силу того, что потребление импорта в Москве самое большое из всех регионов и всех городов. И конечно, нам нужно будет увеличивать затраты на покупку импортных лекарств, комплектующих для медицинской техники, самой медицинской техники, ряда строительных материалов. Но мы всё-таки стараемся закупать в большинстве своём российскую технику, и только если нет аналогов в России, закупать импортную. И доля импортного оборудования в общем составе государственного заказа составляет не более 10 процентов, поэтому это не совсем для нас критично, но, конечно, неприятно. Тем не менее, мы ни от одной программы города не собираемся отказываться, и я надеюсь, что все те показатели, которые намечены, будут выполняться. Другой вопрос, что те вложения, которые мы делаем, город делает, должны быть максимально эффективными. В том числе это касается и размещения городского заказа.

Корреспондент: А как ведут себя сейчас инвесторы на фоне этой нестабильной обстановки?

Сергей Собянин: Большинство инвесторов остались в Москве, и общий объём инвестиций в этом году не уменьшится, а, скорее всего, даже немного увеличится. Как дальше ситуация будет развиваться, надо будет смотреть. Мы активно взаимодействуем и с инвесторами, и строителями Москвы для того, чтобы поддержать их в эту непростую минуту.

Корреспондент: Так, может, тогда перейдём к здравоохранению?

Корреспондент: Естественно, злободневная очень тема. Она очень много откликов собирает не только в средствах массовой информации, но и от обычных людей. Я имею в виду критику тех шагов, которые предпринимаются сейчас. На самом деле сам по себе могу сказать, что гораздо удобнее стало. Я имею в виду и единую информационно-аналитическую систему (ЕМИАС), по которой можно записаться к любому специалисту, который примет. Но вот на Ваш взгляд, были определённые задачи, которые ставились перед столичным Департаментом здравоохранения лично Вами, и есть определённые результаты, которые мы имеем сейчас. Вот Вы бы какую оценку поставили?

Сергей Собянин: Знаете, нет такой задачи, что мы вот в одночасье реформируем здравоохранение. Это огромная работа, которая продолжается уже несколько лет. Начиналась она с того, что мы начали модернизировать здравоохранение с обновления материальной базы: капитальные ремонты, оснащение новым современным оборудованием, потому что, не имея инструмента в руках, ты можешь рассказывать всё что угодно. А если у врача нет нормального диагностического оборудования, нет хороших операционных, нет хороших лабораторий, — бессмысленно с него требовать. Сейчас этот весь набор есть. Причём он по уровню не уступает ведущим городам Европы.

Вторая задача была выстроить правильную структуру наших учреждений. Если раньше была одна маленькая районная поликлиника, в которой было с десятков врачей, и ты уже как крепостной был привязан и не имел возможности пойти в другую поликлинику, более крупную и более технически оснащённую, то сегодня есть медицинские амбулаторные центры, в которых эта районная больница, оставаясь такой, какой есть, интегрирована, в которых есть и МРТ, и КТ, и лаборатория, и узкие специалисты. Если нет в районной маленькой поликлинике, она тебя всегда направит в крупную поликлинику.

Таким образом, у нас появились другие возможности по лечению пациентов на первичном уровне. Как вы правильно сказали, введены электронные системы, по которым мы не только видим, что происходит в здравоохранении, но и даём возможности в упрощённом порядке, быстро — и по мобильному приложению или по телефону — записаться на приём к врачам. И мы видим, что очереди к специалистам не увеличились, а

уменьшились, причём по некоторым — в разы.

Это не означает, что там всё хорошо. Я считаю, что вообще проблема амбулаторного звена — она везде существует, и в Москве тоже. И с точки зрения работы всего здравоохранения остаётся у нас одной из самых острых, потому что там очень много вакансий тех же терапевтов. Люди не хотят туда по разным причинам идти. Соответственно, если нет крепкого первичного звена, нет передовой, где, собственно, и происходит первый контакт пациента с врачами, то проблема распространяется и на все последующие звенья. Поэтому нам укреплять надо амбулаторное звено. Не сокращать какие-то поликлиники, как рассказывают. Наоборот, мы строим новые поликлиники, причём в большом объёме — десятки новых поликлиник. И укрепляем именно амбулаторное звено. Это был второй этап структурной реорганизации.

То же самое коснулось и стационарного звена, когда мы укрупнили маломощные больницы, присоединив их к крупным многопрофильным больницам. У них тоже появилось больше возможностей — и технических, и организационных — для лечения пациентов.

Следующее звено, следующее направление реформирования всей этой системы основывалось даже не наших «хотелках», а на требованиях федерального закона. Вся медицина переходит на страховой принцип. Звучит, может, не совсем понятно: может, это платная медицина? Это не платная, а страховая медицина, никакого отношения к оплате конкретным человеком услуг не имеет. Это страховые взносы. Они учитываются работодателем, перечисляются в фонд медицинского страхования и выплачиваются за любого человека независимо от того, сколько он этих страховых взносов заплатил.

Но что там самое главное? Что деньги в больницу, поликлинику приходят за пациентом. Не просто, что какой-то дядя в Департаменте здравоохранения решил соответственно сметам кому-то денег «отгрузить», а в соответствии с тем, какие услуги оказала поликлиника или стационар, клиника. И теперь вся система здравоохранения, которая работает в ОМС, чётко, жёстко привязана к клиенту, пациенту, москвичу. И мне кажется, это вообще самое важное звено.

И следующее направление — это уже работа внутри учреждения. Крупные поликлиники, крупные стационары должны внутри себя решить, как им лучше оказывать услуги, как сделать так, чтобы они были доступнее, как сделать так, чтобы к ним больше приходило пациентов, и как более качественно их обслуживать.

Все эти элементы тесно связаны друг с другом. Не будь современного оборудования, в наших клиниках как лечили по полмесяца непонятно каким оборудованием, так бы и лечили, и калечили. Сегодня есть современные технологии, которые позволяют операции и вылечивание производить в разы короче и качественнее. И это, конечно, серьёзные итоги.

Если говорить о конкретных цифрах, то практически по всем таким значимым показателям: сердечно-сосудистые заболевания, онкология, помощь материнству и детству — по всем показателям позитивная динамика.

Появилось современное оборудование, ангиографы, появилась чёткая связь скорой помощи и сосудистых центров. Смертность в больницах от инфарктов уменьшилась в два раза. Это серьёзные показатели, это тысячи людей, жизнь которых спасена.

Корреспондент: Это всё-таки происходит в большей степени благодаря техническому оборудованию. Это, конечно, тоже очень важно. Но тем не менее люди и боятся такой проблемы, как человеческий фактор. Сейчас сокращение врачей происходит. Им, конечно, помогают трудоустроиться, и компенсации существуют. Но что можно ответить людям? Стоит ли этого бояться?

Сергей Собянин: Этого не стоит бояться, потому что мы не столько сокращаем, сколько предлагаем перейти из одной клиники в другую, сменить одну специальность на другую. Если у нас недостаток терапевтов, мы предлагаем переучиться на терапевтов, если у нас нехватка хирургов — на хирургов. И внутри каждой клиники они балансируют свой кадровый состав, чтобы, наоборот, сделать помощь доступной и качественной, а не просто выбросить людей на улицу. Более того, создана система, при которой мы собрали вакансии не только в конкретном учреждении или клинике, но и по всему здравоохранению Москвы. Более того, взяли предложения и от близлежащих регионов и Московской области, потому что многие врачи, которые сегодня работают в Москве, — они приехали из Московской области и других регионов, таких практически четверть в Москве. Предлагаем

переобучиться. Общее количество вакансий, которое собрано сегодня в центре «Содействие», более 18 тысяч, а обратилось за трудоустройством в настоящее время чуть более 600 человек. Поэтому на самом деле происходит обратный процесс. Мы предлагаем программу переобучения, финансируем это переобучение, но, если кто-то уж совсем не хочет, не хочет ни переобучаться, ни устраиваться в другую клинику, выплачиваем социальное пособие, чтобы человек мог адаптироваться в новой ситуации, принять для себя решение.

Корреспондент: Вот ещё такие вопросы возникали. Ведь в рамках всё той же реформы здравоохранения идёт некая оптимизация процесса. Ни для кого не секрет, что всё равно часть персонала высвобождается, да? Именно поэтому появились компенсации, появилась переквалификация. Но мой вопрос в другом: насколько это с экономической точки зрения выгодно, что ли, и оправдано и что потом делать, когда появится такая некая армия переквалифицировавшихся сотрудников? Не останутся ли они без работы?

Сергей Собянин: По поводу занятости я только что сказал, что у нас вакансий гораздо больше, чем количество людей, которые обратились за трудоустройством. Что касается экономической составляющей. Подспудно нас пытаются обвинить в том, что мы пытаемся сэкономить на здравоохранении. Именно поэтому кого-то сокращаем. Это полная ерунда. У нас каждый год не сокращается, а увеличивается объём финансирования здравоохранения, если взять совместное финансирование из фонда медицинского страхования и городского бюджета. Мы хотим, чтобы эти расходы были более эффективными. Поэтому можно, конечно, сделать так: пожалуйста, денег много — 300 миллиардов финансирование здравоохранения в целом, ну и бог с ним, пусть работает как работает. Это один вариант.

И другой вариант: давайте сделаем так, чтобы копеечка, которая идёт от налогов и страховых взносов, работала максимально эффективно, чтобы она максимально доходила до пациента, чтобы она работала на человека, который обратился в здравоохранение, а не просто так растекалась неизвестно куда. Вот такая задача.

Корреспондент: И ещё вот по поводу эффективности и безопасности некоторых нововведений — я про ЕМИАС. Насколько велика защита этой системы, потому что не исключено, что какие-нибудь хакеры, которые любят баловаться такими вещами, просто взломают её.

Сергей Собянин: Такая опасность теоретически существовала, поэтому мы разделили все данные о человеке, персональные данные, на две составляющие. Всё, что касается фамилии, имени, отчества, адреса, находится в поликлинике. А все данные об истории болезни находятся в Единой информационной системе. Если зайти в Единую информационную систему — все данные там обезличены, и ты ничего ни про кого не узнаешь. Если зайти в информационную базу поликлиники, то, кроме адресов и фамилии, имени, отчества, ты там тоже ничего не увидишь. Чтобы произошло совмещение этих данных, нужен запрос конкретного врача конкретной истории болезни с конкретным кодом и страховым номером, тогда происходит единичное совмещение той или другой информации. Но эта информация — она под контролем лечащего врача и пациента, и просто так взять и вытащить какие-то данные по истории болезни не представляется возможным, слава богу.

Корреспондент: Можно ещё один вот вопрос уточняющий, по поводу вечной такой, особенно в последние годы, проблемы врачей. (Ну, мы сейчас ещё к теме образования перейдём, учителя бы тоже сейчас руку подняли, если бы находились с нами в одной студии.) Я имею в виду бумажную волокиту. Многие врачи говорили: «Невозможно работать, потому что либо лечи людей, либо постоянно пиши вот эти отчёты, отчёты, отчёты бесконечные». Если я правильно понимаю, вот эта электронная система — она может ну хотя бы частично сейчас, на первое время, разгрузить врачей. А предполагается ли вообще уйти из бумажного документооборота?

Сергей Собянин: Да, предполагается. И мы с Министерством здравоохранения активно работаем по переходу на электронные формы — и выписки рецептов, и ведения истории болезни. Это, конечно, гораздо упрощает работу и уменьшает всю эту бумажную канитель. Но, к сожалению, пока врачу приходится вести и то, и другое на переходный период. Но я надеюсь, что в течение года-двух мы в большинстве своём перейдём на электронную систему.

Корреспондент: Будет здорово. Вот давайте поднимем такую тему, которая, думаю, никого сейчас не может оставить равнодушным, — это тема капитального ремонта.

Сергей Собянин: Если мы не будем заниматься капитальным ремонтом, то наш жилой фонд — он не молодеет год от года, становится более старым и требующим всё больше и больше ремонтных работ. Вы знаете, что произошло в

начале 90-х: большая часть, подавляющая часть жилого фонда была приватизирована, государство ушло из этой сферы, считая, что оно более не является собственником жилфонда и квартир. Собственники квартир не смогли самоорганизоваться и установить собственную плату для того, чтобы отремонтировать свой жилфонд. И по всей стране — Москва здесь не исключение — начал нарастать огромный объём недоремонта. Постепенно дома, требующие капитального ремонта, начали переходить в разряд аварийных домов, разрушаться, и людей начали переселять. Но можно переселить из одного дома, из двух, но из всего массива это сделать невозможно. Поэтому государство в лице законодателя приняло ответственное решение — вновь взять на себя ответственность или хотя бы роль координатора всей этой работы. Иначе мы просто придём к самым плачевным результатам.

Корреспондент: Взять на себя ответственность, контролировать результаты, Вы говорите? Но правильно ли я понимаю, что складывается такая ситуация, что в тот момент, как только все эти поправки принимаются, капитальный ремонт ложится на плечи самих жителей. Вот здесь вопрос: на 100 процентов или нет — это раз. А второе — как это будет происходить в реальности? То есть смотрите, у одних дом уже находится в аварийном состоянии, к примеру, его нужно ремонтировать сейчас, но эти ежемесячные платежи — пока что ещё не накопили необходимой суммы, чтобы можно было произвести работы, как быть в таком случае?

Сергей Собянин: Конечно, чтобы накопить, нужно лет 20. Платя даже по 15 рублей, нужно десятки лет собирать эти деньги, чтобы накопить на капитальный ремонт дома. И, конечно, законный вопрос, как это будет происходить и что с нашими деньгами будет через 20 лет, они же обесценятся. Поэтому предлагается два варианта. Первый вариант, на мой взгляд, такой достаточно оптимальный, решающий эти проблемы, — это создание городского фонда, куда перечисляются деньги, а городской фонд осуществляет ремонт. Причём это делается так же, как по пенсионной системе солидарной. То есть ты перечисляешь деньги сегодня и накапливаешь на будущее, но выплачивается пенсия сегодня тем, кто вышел на пенсию. Так и здесь: ты перечисляешь деньги постоянно, в течение десятков лет, а город тебе сегодня ремонтирует, если по графику подошли сроки ремонта твоего дома. И все деньги, которые стекаются в этом году, — они все и тратятся, но тратятся не на тех, кто внёс эти деньги, а на тех, у которых подошли сроки ремонта. А завтра заплатят за тебя, послезавтра — за другого. Такая солидарная система — она наиболее приемлема, то есть деньги не пропадают, они не попадают под инфляцию. И это реальные деньги, за которые сегодня будут проводиться ремонтные работы. И вторая опция, когда граждане сами говорят: «Нет, нам это не подходит, мы сами как-нибудь соберём, минимальный платёж есть, мы его будем выполнять, если нужно — ещё доплатим. Вот у нас такой красивый современный дом, мы отдельно будем сами ремонтировать». Это их право.

Корреспондент: Банковский сектор уже разрабатывает систему кредитования, насколько я знаю.

Сергей Собянин: Что касается фонда, ему не понадобятся кредитные деньги, у него должен быть сбалансированный по бюджету, — сколько поступило, столько он и должен потратить. Если город решит, что да, нужно ускорить программу капремонта, потому что у нас большой недоремонт скопился за предыдущие годы, мы можем пойти на привлечение банковских ресурсов, федеральных бюджетных средств для этих целей, но это уже проблема города будет, потому что сам тариф, сам платёж со стороны гражданина — он увеличиваться не будет.

Корреспондент: Касаясь темы медицины, мы говорили о том, что уже воплощены в жизнь такие проекты, как объединение отдельных поликлиник, отдельных больниц, отдельных диагностических центров во что-то такое вот общее, которое начинает работать по таким общим правилам. Тем более в Единой информационной системе, в системе образования у нас то же самое происходит: детские сады объединяются вместе со школами, со средними специальными учебными заведениями. Мне сложно судить, потому что я школу давно окончил — и детей у меня пока вроде бы нет...

Сергей Собянин: Сейчас надо задуматься...

Корреспондент: Вот Вы хотя бы тезисно можете сейчас плюсы, может быть, если есть, минусы...

Сергей Собянин: Хорошо, я понял вопрос. Постоянно пытаются сравнивать с советской системой или ещё с какой-то системой, но если брать советскую систему, там не было никаких юридических лиц в виде отдельных школ, детских садов, там было горно, городской или там районный отдел образования. И все они подчинялись району или горно, все счета там были, все расчёты там были — ну такое большое юридическое лицо на целые районы было. Потом началась перестройка, и каждый детский сад, каждая школа, даже небольшая, стала таким юридическим лицом, фирмой отдельной. Там появились, кроме директора, куча завучей, бухгалтеров, кассиров,

помощников и так далее. И всё это дошло до такого абсурда, что количество учителей в этом образовательном учреждении стало меньше, чем вспомогательного, административного и хозяйственного персонала. Вот этих начальников, финхозов и так далее стало 60 процентов, а 40 процентов только — учителей. А в советское время было 30 на 70. 70 процентов учителей, а всех остальных 30. И когда нам говорят, что вот давайте финансируйте школы больше, там мало денег, господа, давайте разберёмся, мы кого там финансируем: в меньшей степени учителей и в больше степени вот этот хвост хозяйственный. Поэтому мы приняли решение уменьшить количество административно-хозяйственного персонала, чтобы две трети денег шло на учителей, соответственно, на учащихся. И изменили вообще систему финансирования так, чтобы деньги приходили, опять же, не по смете, которую они сами себе нарисовали, а за учащимися: чем больше у тебя учащихся, тем больше денежек получаешь, чем больше у тебя успехи, тем больше денег получаешь в виде грантов. И когда мы объединили по несколько школ и детских садов, появились совершенно другие возможности.

Вот я был недавно в первом меде, мы обсуждали медицинские классы. Медицинские университеты говорят: давайте мы профильные классы сделаем в школах, чтобы детки уже после девятого — в десятом, одиннадцатом классе определялись, вот они хотят быть медиками — значит, им надо биологию, химию лучше изучать и так далее. Представьте себе маленькую школу — 500 учеников. У неё один одиннадцатый класс и тот не полный. Какие там профильные классы? Инженерного профильного класса нет, математического нет, биологического нет, медицинского нет. Ничего нет. Один маленький, неполнокомплектный класс. И, соответственно, полставки учителя. Это неэффективно абсолютно — ни с точки зрения финансирования школы и преподавателей, ни с точки зрения самих учащихся, у которых выбора вообще никакого нет, и качество преподавания, конечно, не очень высокое. Теперь в Москве крупные школы, где четыре, пять, шесть старших классов, — у них есть выбор, у ученика есть выбор. В какой класс пойти — математический, гуманитарный, медицинский. То есть у ребёнка появилась возможность не только выбрать будущее своё, но и подготовиться к этому будущему. Плюс значительно уменьшилось количество административно-хозяйственного персонала, выросла почти в два раза заработная плата учителей. Ни одной вакансии в школе нет, устроиться туда можно чуть ли не по конкурсу. Соответственно, и качество преподавания выросло. И что касается детских садов. Ребёнок, который ходит в детский сад, — он без всяких стрессов, без всяких проблем, по сути дела, находится в одном учреждении, и преподаватели даже те же самые, иногда из первого класса приходят в детский сад и обучают детишек. Он переходит к этому же педагогу, который был в детском саду, в школу. Такая интеграция тоже имеет свои значительные плюсы.

Корреспондент: А можно так вот сразу перепрыгнуть? Казалось бы, причём здесь миграционная политика, когда мы говорим о системе образования. Иногда сами родители поднимают такого рода тему. Вот недавно проходил Международный урбанистический форум в Москве. Я Вас даже процитирую, Вы сказали: «Москва будет принимать серьёзные экономические рычаги, чтобы выровнять интерес, который работодатели испытывают к иностранцам и россиянам при приёме на работу». Я хотел спросить: что конкретно Вы собираетесь предложить и насколько действительно жизнеспособны будут вот эти ограничительные меры?

Сергей Собянин: Мы были одними из инициаторов изменения федерального закона о миграции. Прежний закон предполагал делёж по квотам, ограничение количества патентов и минимальную стоимость того и другого. То есть мигрант платил тысячу — две тысячи рублей за патент... Медицинской страховки не было, никаких обязательств перед городом не было. В то же время наш гражданин России, москвич, как вы знаете, около 50 процентов из фонда заработной платы платит в пенсионный фонд, страховые взносы, ту же медицинскую страховку оплачивает, подоходный налог. В результате что получается? Даже с небольшой заработной платы в 30 тысяч рублей москвич, российский гражданин, платит в различные фонды 13 — 14 тысяч рублей, а мигрант — тысячу рублей. Кого вы будете принимать на работу, с точки зрения коммерсанта? Конечно, мигранта. Это гораздо выгоднее. Так вот, приняли поправки в федеральный закон, которые предполагают возможность нам на уровне регионов устанавливать плату за патент, и мы в два раза её увеличиваем на следующий год. Патент будет стоить четыре тысячи, плюс мигрант должен будет обязательно купить страховку, плюс сдать минимальный экзамен на знание истории и русского языка, пройти медицинское обследование. Это серьёзный шаг к тому, чтобы приблизить стоимость миграционной рабочей силы, зарубежной рабочей силы к нашей, российской, к российским гражданам. А дальше уже настраивайтесь, исходя из экономической ситуации. Можно и дальше повышать стоимость патента и таким образом экономически регулировать ситуацию, отсеивая людей низкоквалифицированных, чернорабочих и давая возможность привлекать более дорогостоящую, более квалифицированную рабочую силу, потому что добавочная стоимость у человека с высшим образованием, который менеджер, совершенно другая, чем просто у чернорабочего. Поэтому была введена возможность экономического регулирования миграционных потоков и

настройки всех этих потоков, не исходя просто из дележа квот, которые страшно коррупционные и ничего не давали в предыдущие годы — мы видели, как это всё плохо работает, — а за счёт именно экономической мотивации.

Корреспондент: А мы не открываем здесь как раз возможность для нелегальной миграции, раз это так экономически выгодно работодателям?

Сергей Собянин: Она была открыта все эти годы. Мы сейчас пытаемся, наоборот, закрыть, сделать экономически менее выгодным, с одной стороны, а с другой стороны — введены такие механизмы, что если ты находишься в России больше трёх месяцев без оформления трудовых отношений, то тебе будет закрыт дальнейший въезд лет на пять. И сегодня сотни тысяч уже получили такие уведомления, что им въезд в страну закрыт за нарушение миграционного и другого законодательства, в том числе и из-за дорожно-транспортных происшествий, административных наказаний и так далее.

Корреспондент: А есть такое наблюдение, что в Москву продолжают ехать люди, особенно молодые люди, со всех регионов России. Как, с Вашей точки зрения, — это, скорее, плюс или это создаёт некую диспропорцию?

Сергей Собянин: Я вам должен сказать, что едут не только в Москву, а вообще во все крупные города. Этот процесс называется урбанизация. Он начался не сегодня, не вчера. Он продолжается десятилетия, если не столетия. И он далеко не закончен. Идёт концентрация населения в крупных мегаполисах: в мировых, в том числе и в российских. И препятствовать этому процессу, мне кажется, было бы неразумно, потому что весь мир двигается по этому пути и именно мегаполисы становятся движущей силой развития своих стран. Другой вопрос, что, конечно, не надо в одном мегаполисе, в одном городе страны концентрировать. Надо развивать и Владивосток, и Хабаровск, и Красноярск, и Краснодар, и так далее, и тому подобное. Но это всё равно идёт концентрация вокруг больших городов, в которых есть хорошее образование, здравоохранение, которые могут предоставить высокооплачиваемую работу, хорошее общественное пространство, культурное пространство. Это такой тренд, который, наверное, будет ещё продолжаться десятилетиями.

И должен добавить, что если мы не предоставляем хороших возможностей с точки зрения и культуры, и того же здравоохранения, и образования здесь в Москве, то значительная часть этой молодёжи поедет не в Тулу, а в Лондон, в Париж, в Нью-Йорк. Что, собственно, и происходит. Вопрос в том, сколько туда уезжает, а сколько остаётся. Мы конкурируем не с Тулой, не с Владивостоком, мы конкурируем с Лондоном, Парижем, Нью-Йорком, Шанхаем, Сингапуром и должны держать марку, иначе мы просто растеряем свой интеллектуальный потенциал.

Корреспондент: Поговорим о промзонах. Понятно, что Москва сегодня, по сути, заложник градостроительных решений пятидесятилетней давности и многие москвичи с трудом переживают это порой вредное и неприятное соседство. И есть задача вывести все эти неприятные предприятия за пределы Москвы. Вот как с этим происходит?

Сергей Собянин: Такой задачи у нас нет — чтобы всё промышленное производство, все производственные предприятия вывести за пределы Москвы. На этих предприятиях работают десятки тысяч людей. Это огромная составляющая внутреннего регионального продукта Москвы. Без них экономика просто бы рухнула. Другой вопрос, что они должны быть, как вы правильно говорите, экологически чистыми. Поэтому постепенно все крупные корпорации идут по пути создания инжиниринговых центров и опытного производства в Москве, а массовое, большое производство, которое требует металлургию, какие-то химические производства и так далее, должно находиться в других регионах, где больше для этого возможностей. Но производственные площадки в Москве должны оставаться. Что касается примера того же Московского НПЗ, который является одним из таких самых крупных загрязнителей среды, то мы вместе с администрацией предприятия наметили ещё несколько лет тому назад крупнейшую программу его модернизации.

После того как будет завершена реконструкция Московского НПЗ, — а она идёт полным ходом и на две трети практически уже выполнена, — то и этот завод будет: а) экологически чистым; б) снабжать Москву хорошим битумом для дорожного строительства; в) обеспечивать качественным, экологически чистым, насколько это возможно, бензином и дизтопливом.

Корреспондент: Москвичи уже привыкли, что жаловаться можно не только плакатами, можно конкретно жалобу направить, которая дойдёт до Департамента, и не просто дойдёт, а будет получен ответ определённый, что

проблему разбирают или уже разбирают с указанием конкретного человека, который этим занимается. Я имею в виду портал gorod.mos.ru. Очень удобная вещь на самом деле. Уже проходили несколько раз. Скажите, пожалуйста, может быть, взять и на всю страну его запустить? Почему только у москвичей такая возможность?

Сергей Собянин: На всю страну запустить невозможно. В чём изюминка этого портала? Если бы мы просто принимали жалобы, просто бы их рассылали куда-то, просто гражданину шли ответы, то ничего бы не изменилось. Что бумажные, что электронные жалобы. По сути дела, меняется форма. Суть-то не меняется. Мы попытались суть изменить. Мы привязали городские регламенты, которые у нас есть, — например, по уборке подъездов, по замене сгоревшей лампочки, по ремонту дороги, устранения ямы на дороге или ремонту светофора, — к самой жалобе. То есть она не просто абстрактна, а ты жалуешься на конкретную проблему, а конкретная проблема и её решение уже оплачены городом, каким-то подрядчиком, и в этом договоре есть конкретный регламент, за какой срок эти вещи должны быть устранены, а может, они вообще не должны допускаться.

Соответственно, всё это подкреплено этими договорами, экономическими и административными санкциями. Поэтому-то это и работает, 80 процентов всех решений принимается в течение буквально нескольких дней. Ещё жалоба не дошла, а проблема решена. Есть более сложные проблемы, которые необходимо решать, даже не в течение одного месяца, а может, и полугодом, — это новое проектирование, но таких меньше. Подавляющее большинство жалоб граждан — это жалобы на то, что обязан город делать, обязаны службы делать. Но эти возможности у разных городов разные, разные регламенты, разные контракты, поэтому единый портал на всю страну невозможно сделать.

Но в отдельных городах, исходя из их возможностей, вполне это можно делать, и наши коллеги в других городах под разным соусом и разным видом, насколько я знаю, внедряют такие же сервисы.

Корреспондент: Непросто это, как и ввести новое правило, наверное.

Корреспондент: Мне как раз хочется такой личный вопрос задать. Насколько трудно Вам бывает принимать непопулярные решения, ведь их за последнее время было достаточно много. Это и снос палаток, и те же самые платные парковки... Каждый раз, наверное, приходится объяснять людям (и нам, и вам), что это не просто прихоть чиновников, а нужное и важное решение. Как Вы думаете, люди понимают это, хоть и с течением времени?

Сергей Собянин: Я надеюсь, что да, потому что уровень одобрения деятельности органов власти Москвы и лично моей работы достаточно высокий. И вовсе не потому что мы занимаемся каким-то популизмом. Скорее, наоборот. Самое простое — плыть по течению, ничего не делать, что-то сказали, кто-то покритиковал — да-да, мы этого не будем делать, это нехорошо. Но эта доброта хуже воровства, что называется. Ты столкнёшься через какое-то время с гораздо большими вызовами и проблемами, и тогда будет недовольна не отдельная группа людей, а вообще всё население Москвы.

Ты должен понимать, если ты играешь долго, а не так, что пришёл на день — два, наобещал кучу всего, сказал, что буду добрым, хорошим для всех, и ушёл. Так вот, если играешь в долгую, то должен понимать, что ты сегодня наобещал, чего-то наговорил, а через несколько лет тебе придётся отвечать. Поэтому принимаешь решения не для того, чтобы кому-то понравиться сиюминутно, а чтобы достичь результата. А после достижения результата люди оценят — да, ты хорошо сделал или плохо сделал. Такие решения принимать непросто, но я для себя давно уже такой выбор сделал. И по-другому работать не буду и не умею.

Корреспондент: Сергей Семёнович, впереди довольно длительные праздники, выходные. Во-первых, планируете ли Вы отдыхать? Во-вторых, какие подарки приготовлены для москвичей, несмотря на общий экономический фон. У нас есть и ярмарки, есть и ёлки, чего ещё ждать?

Сергей Собянин: Во-первых, я буду отдыхать в Москве. Кстати, как и значительное количество москвичей, потому что многие отказались от своих зарубежных поездок в силу их дороговизны, и я думаю, им будет чем заняться в Москве. Несколько лет тому назад мы приняли для себя решение, что московская зима с точки зрения возможностей для отдыха должна быть еще более привлекательной, чем московское лето. Меня спрашивают, почему те же ярмарки раньше не сделали? Да потому что их невозможно было делать. Сначала нужно было подготовить общественное пространство, реконструировать площади, парки, создать пешеходные улицы и уже потом на этом пространстве развернуть городские праздники, городские ярмарки, построить катки и так далее, и тому подобное. Без этого, без подготовительной этой работы большой, было бы невозможно. Сегодня это

возможно, поэтому мы открыли в каждом районе катки с искусственным льдом. В каждом парке сделали крупные большие катки — и искусственные, и естественные. Сделали горки, лыжню, освещение, безопасность. И каждый год что-то прибавляем к инфраструктуре доступного отдыха. В этом году открылась ВДНХ с её гигантским катком.

Корреспондент: С самым большим в мире.

Сергей Собянин: С самым большим в мире. Возможностями для зимнего отдыха, для прогулок. Новые экспозиции в павильонах и так далее, и тому подобное. Поэтому, на мой взгляд, то, что мы сделали для города, позволит горожанам красиво, хорошо и весело провести Новый год. С чем я их поздравляю и желаю всего самого доброго, здоровья, успехов. Год будет непростым, это очевидно. Но я считаю, что в Москве есть все возможности, благодаря тому потенциалу, который есть в городе, благодаря энергии москвичей, пережить любой кризис и продолжать развитие нашего любимого города.

Корреспондент: Разрешите и Вас тоже поздравить с наступающим Новым годом и пожелать Вам дальнейших успехов в Вашем нелёгком, но таком нужном для всех нас труде.

Сергей Собянин: Спасибо, Катя. Спасибо, Иван. Спасибо, Дмитрий.

Корреспондент: Спасибо за очень интересную беседу.

Сергей Собянин: Спасибо большое вам.

Адрес страницы: <http://gbusc44.mos.ru/news-of-the-moscow-government/detail/1496908.html>

[ГБУ Сервисный центр 44](#)