



즉시 배포용: 2019 년 1 월 13 일

ANDREW M. CUOMO 주지사

**메트로폴리탄 교통청(METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA)
ROBERT MUJICA 예산 국장의 성명서**

“새해를 맞이하여 제안을 하나 드리고 싶습니다. 먼저 사실에 기반한 분석으로 돌아가 봅시다. 워싱턴 DC의 정치적 대화는 트위터로 인한 정책으로 퇴보해 왔습니다. 뉴욕주는 보다 훌륭한 방안을 제시해야 합니다. 이제 MTA와 함께 실질적인 토론을 시작해 보겠습니다. 직설적이면서도 정직한 토론을 해 봅시다. L 열차 터널의 최근 상황은 토론을 시작하기에 시기 적절한 주제일 것입니다.

모든 주정부 기관으로 구성되어 있으며 Kathy Wylde 씨가 의장으로 봉직하고 있는 ‘메트로폴리탄 교통 지속가능성 자문 그룹(Metropolitan Transportation Sustainability Advisory Workgroup)’이 2018년 12월 18일 발행한 최신 보고서는 30년 전 보고서의 내용과 본질적으로 동일합니다. MTA 보고서를 더 작성할 여유는 없습니다. 이는 이제 행동에 나서야 한다는 분명한 신호입니다.

해당 보고서는 두 가지 중요한 요점을 제시합니다. 첫째, MTA는 전용 자금원이 필요합니다. 해당 보고서는 신뢰할 수 있는 자금 지원의 필요성에 대해 정확하게 지적하고 있으며, 맨해튼 센트럴 비즈니스 지구(Manhattan central business district)의 교통체증을 줄여야 할 필요가 있다는 것 또한 사실입니다. 보고서의 결론에 따른 유일한 실행 가능 선택지는 교통체증 요금 부과입니다. 이와 다른 선택지를 제시하는 정치인은 그저 정치놀음을 하고 있는 것뿐입니다.

교통체증 요금 부과 정책이 입법부를 통과하지 못하면 지난 수십 년 동안의 시스템 부패가 계속될 것입니다. 입법부는 책임감 있게 행동하여 해당 정책을 통과시켜야 합니다.

주지사님께서서는 교통체증 요금 부과 정책을 제안하고, 뉴욕시와 뉴욕주가 부족한 자금을 50/50으로 부담하고 있습니다. 오늘 데일리 뉴스(Daily News)가 지적한 바와 같이, 뉴욕시는 대중 교통 자산을 보유하며 ‘모든 주도 지역의 지출을 책임’지고 있습니다. 지출 절반 부담은 관대함 그 이상입니다. 이는 작년 주 의회가 통과시킨 정책으로 지하철 운영 계획(Subway Action Plan)에 자금을 지원합니다.

두 번째 요점이면서 이 문제를 다룬 모든 보고서의 결론은 다음과 같습니다. MTA 는 제 기능을 하지 못하고 있으므로 재조직되어야 한다는 것입니다. MTA 는 본질적으로 1960 년 Metro North, LIRR, NYCTA, TBTA 4 개 하위기관의 지주 회사로서 출범하였습니다. 각 하위기관은 법률, 조달, 인적자원 및 엔지니어링 부서를 위한 별도의 지사를 갖춘 개별 조직입니다. 이는 만성적으로 제 기능을 하지 못하면서 책임은 약간만 지는 구조입니다. 근본적으로, 아무도 궁극적인 ‘책임’을 지지 않습니다. 임명된 ‘이사회’는 정치적 책임을 지는 집단이 아닙니다. 모든 문제는 결국 서로간의 비난으로 귀결되는 것처럼 보입니다.

L 열차 터널 문제를 해결할 가능한 모든 대안을 확인하지 않은 것에 책임을 질 사람은 누구입니까? 이사회의 모든 구성원, NYCTA 의 기술 전문가 Andy Byford 씨, 주도 지역 예산 계획을 승인하고 DOT 및 MTA 이사회 위원의 폐쇄 계획을 관리하였던 de Blasio 시장, 의장과 5 명 이사 전원을 지명한 Cuomo 주지사? 주도지역 계획을 승인한 Carl Heastie 하원의장? 주도지역 계획을 승인한 Flanagan 상원의원? 대답은 이들 모두입니다. 그러나 대답이 ‘모두’이면 ‘아무도 아니다’가 됩니다. Cuomo 주지사님의 기본 관리 규칙은 이를 한 사람이 담당해야 한다는 것입니다.

MTA 의 관리 문제는 점점 더 심각해졌으나, 이 모든 보고서에도 불구하고 이 사실을 아무도 이해하고 있지 않습니다. 정치 토론은 정책 세부 사항을 용인하지 않는 것 같습니다. 그렇기에, 새로운 입법 회기를 시작하기 전 모든 이들이 이러한 사실에 동의하고 각자 자신의 ‘의견’을 갖도록 해야 하겠습니다. 위대한 고 Moynihan 상원의원의 의견을 다르게 표현하자면 말입니다.

MTA 에는 17 명의 이사회 위원이 있습니다. 주지사는 위원 6 명과 의장 1 명을 선출하며, 위원장은 오직 1 표만 행사할 수 있습니다. 시장은 4 명을 선출합니다. 카운티 행정책임자는 7 명을 선출하며, 이들은 총 4 표를 행사합니다.

MTA 의 주요 관리 및 정책 방향은 평소와 같이 주도지역 예산 승인으로 결정됩니다. ‘소식통’ 대부분은 MTA 이사회가 예산을 통과시켰다고 생각합니다. 이는 엄밀하게 말해서 사실이 아닙니다. 이사회는 최소 4 명이 전례없는 일방적 거부권을 행사하게 될 주도지역 예산을 통과시킵니다. 주지사. Carl Heastie 의장, 상원의장, 뉴욕시 시장은 지하철 예산에 거부권을 행사할 수 있습니다. 이러한 제도는 다른 정부기관에는 존재하지 않습니다. 이들은 어떠한 근거로든 거부권을 행사할 수 있습니다. 어떤 근거도 필요하지 않으며, 이는 순전히 정치적인 행동일 수도 있습니다. 올버니의 ‘법안 제정’을 생각하는 사람에게 이는 추악한 절차겠지만, MTA 예산 처리 과정을 보면 정말 충격을 받을 겁니다.

책임 부족과 과도한 정치적 절차의 합작은 MTA 와 장기적 인척 관계를 맺고 있는 소수의 공급업자에 대한 과도한 의존을 발생시킵니다. 주지사는 MTA 의 계약자 및 공급업체의

폐쇄 루프를 ‘운송 산업 단지’라고 칭했습니다. 이는 경쟁과 혁신은 거의 존재하지 않습니다. MTA 에는 ‘우리는 항상 이런 식으로 일해왔다’는 관료제의 좌우명이 이 아직도 살아 숨쉬고 있습니다.

운영면에 있어서, MTA 하위부서와 백오피스 업무 활동이 겹칩니다. ‘사고 관리’ 관할권을 행사하는 경찰 부서와 소방서가 무척 많아 MTA 직원의 열차 운행을 중단 및 개시할 수 있습니다. 이는 서비스에 상당한 영향을 미칩니다. 아울러, MTA 경찰의 업무 또한 겹쳐집니다. MTA 경찰은 전반적 동시 관할권을 가진 완전한 경찰 집단입니다. MTA 임직원을 대표하는 32 개 노조가 이사회 의원 17 명을 선출하는 선출직 공무원과 일방적 거부권을 가진 정치인 4 명에게 상당한 정치적 영향력을 행사합니다. 노동조합이 어떠한 정책을 반대하는 경우, 이사회 차원에서 통과가 매우 어려워지며 거부권을 행사하는 과정에서 해당 정책은 살아남지 못할 것입니다. 이 이상한 조직 외에도, 모든 지하철 직원은 뉴욕시 공무원 시스템(New York City Civil Service System)을 통해 고용되며 뉴욕시는 모든 지하철 열차 및 역을 소유하고 있습니다!

이것이 어떻게 가능할까요? MTA 는 한 명의 정치인이 책임과 의무를 지지 않도록 특별히 고안되었습니다. 주요한 동기는 정치인이 운임 인상과 형편없는 운영에 대한 책임을 지지 않게 하는 것이었습니다. 이렇듯 난해한 하이브리드 구조는 승객의 손해만 초래해 왔습니다.

주지사님이 늘 천명하셨으며 이번 입법 회기에서 거듭 말하신 바와 같이, 주의회가 주지사님께 권한을 부여하면 주지사님께서서는 책임을 지실 것입니다. 그러나 주지사님은 권한이 있어야 책임을 질 수 있습니다. 기본 집행 기관은 이사회 임명 위원의 과반수이며, 다른 선출직 공무원의 예산에 대한 독립적이며 일반적인 거부권, 고용/해고 및 조직 권한은 보유하지 않습니다. 이보다 더 합리적일 수는 없으며, 믿을 만한 집행 위원은 더욱 적게 필요하게 됩니다.

다른 주지사나 시장은 이러한 책임을 기꺼이 받아 들일 의사가 없습니다. 역사적으로 정치인은 MTA 와 연관되기를 거부해 왔습니다. 주지사님께서서는 정치적으로 자신의 이익에 부합하지 않더라도 조치를 취하실 것입니다.

그러나 주지사님께서서는 미국 국민들께 자신이 MTA 문제에 대한 책임이 없다고 주장하시지는 않을 것입니다.

진짜 문제는, 정치인이 주장하고 싶어하는 것처럼, 의회가 주지사님께 권한을 주지 않는 이유가 무엇이나는 것입니다. 이미 권한을 가지고 계시기 때문에? 이는 이 상황의 위선을 드러내는 질문입니다.

8년 동안 주지사님이 이루어 내신 성취는 절대 부인할 수 없습니다. 주지사님을 책임지기를 거부한 적이 결코 없습니다. 오히려 그 반대였습니다. 주지사님의 행정 스타일은 오래 묵은 격렬한 문제를 해결해 왔습니다. 주지사님께서서는 서류에 서명하는데 전혀 문제가 없습니다.

주지사님은 모이니한 역(Moynihan Train Station)의 20년 역사를 책임지셨습니다. 이사회가 두 주에 걸쳐 절반으로 나누어져 운영하기가 마치 악몽과도 같았지만 주지사님은 뉴욕주에서 항만청이 수행하는 모든 업무에 책임을 지고 계십니다. 이와 마찬가지로, 주지사님께서서는 라과디아 공항(LaGuardia Airport), 태펀지 교량(Tappan Zee Bridge), 코지우스코 교량(Kosciuszko Bridge), 톨게이트 전자 결제, 30년간의 롱아일랜드 철도 두 번째 및 세 번째 선로 건설 시도, 업스테이트 공항(Upstate airports) 재건, 퀸즈 미드타운 터널 및 브루클린 배터리 터널 재건, 모든 자연 재해 복구 작업에 책임이 있습니다. 아울러, 세컨드 애비뉴 지하철(Second Avenue Subway)과 같이 운영 권한을 부여받은 특정 MTA 프로젝트를 책임지셨습니다. 이는 수십 년 된 문제로, 주지사님께서서는 이를 해결하기 위해 2년간 매일 노력해 오셨습니다. 솔직히 말하자면, 주지사님께서서는 이 특정 프로젝트를 관리할 수 있었는데, 다른 선출직 공무원이 아무것도 하지 않으려 했기 때문입니다.

즉, 의회는 교통체증 요금 부과 정책을 통과시켜 시와 주정부가 부족한 자금을 균등 부담하게 해야 합니다. 아울러, 주지사님께 운영 책임을 부여해야 할 것입니다.

그동안, Cuomo 주지사님께서서는 교통체증 요금 부과 정책 통과와 MTA 재조직 계획을 위해 열심히 노력하실 것입니다. 주지사님께서서는 자신의 권한 내에서 최선을 다할 것이며, 권한을 부여받아 개입이 필요한 특정 MTA 프로젝트를 돕기 위한 준비가 되어 계십니다. 그러나 자금원이 마련될 때까지 진정한 개혁은 일어나지 않을 것입니다. 거버넌스 구조와 관리 책임은 연계되어야 할 것입니다.”

###

다음 웹사이트에 더 많은 뉴스가 있습니다: www.governor.ny.gov
뉴욕주 | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418

[UNSUBSCRIBE](#)