



Для немедленной публикации: 13.01.2019 ГУБЕРНАТОР ЭНДРЮ М. КУОМО

ЗАЯВЛЕНИЕ ДИРЕКТОРА БЮДЖЕТНОГО УПРАВЛЕНИЯ РОБЕРТА МУЖИКИ (ROBERT MUJICA) ПО ПОВОДУ ТРАНСПОРТНОГО УПРАВЛЕНИЯ ШТАТА НЬЮ-ЙОРК (METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA)

«Вступая в новый год, я предлагаю вернуться к анализу, основанному на фактах. Политический диалог в Вашингтоне, округ Колумбия (Washington, D.C.), деградировал до уровня политических заявлений в Твиттере. Штат Нью-Йорк должен показать лучший пример. Давайте проведем предметное обсуждение и начнем с Транспортного управления штата Нью-Йорк (Metropolitan Transportation Authority, MTA). И давайте поговорим откровенно и честно. Недавняя ситуация с туннелем метрополитена линии L является актуальной отправной точкой.

В последнем отчете "Консультативной рабочей группы по устойчивости столичного транспорта (Metropolitan Transportation Sustainability Advisory Workgroup)", возглавляемой Кэти Уайлд (Kathy Wylde) и включающей представителей всех ветвей власти штата, опубликованном 18 декабря 2018 года, в основном говорится то же, что и в предыдущих отчетах на протяжении последних трех десятилетий. Отчеты Управления МТА больше не помещаются на книжные полки — явный признак того, что настало время действовать.

В отчете отмечены два основных момента. Во-первых, что Управление МТА нуждается в выделенном канале финансирования. В отчете правильно говорится о необходимости надежного финансирования, а также о том, что нам необходимо уменьшить заторы в центральном деловом районе Манхэттена (Manhattan). Единственное целесообразное решение, согласно заключению отчета, это взимание платы за въезд в центральные районы. Политики, которые предлагают другие варианты, просто играют в политику.

Если закон о платном въезде в центральные районы не будет принят в эту законодательную сессию, упадок системы, происходивший в течение последних десятилетий, продолжится. Законодательное собрание должно проявить ответственность и принять этот закон.

Губернатор предлагает ввести плату за въезд в центральные районы и поровну разделить недостающее финансирование между городом Нью-Йорком (New York City) и штатом Нью-Йорк. Как отметила сегодня газета Daily News, город владеет транспортными активами и "несет ответственность за все капитальные затраты". Поделить затраты поровну — это более чем щедро. Это то, что законодательный орган штата принял в прошлом году для финансирования Плана действий по улучшению работы метро (Subway Action Plan).

Второй момент — и вывод, к которому приходит каждый отчет по этому вопросу, — заключается в том, что Управление МТА не выполняет свои функции и должно

быть реорганизовано. Управление МТА было создано в 1960-х годах, по существу, как холдинговая корпорация для четырех подразделений: железной дороги Metro North, Лонг-Айлендской железной дороги (Long Island Rail Road, LIRR), Управления пассажирского транспорта города Нью-Йорка (New York City Transit Authority, NYCTA) и Управления мостов и туннелей Трайборо (Triborough Bridge and Tunnel Authority, TBTA). Каждое подразделение — это отдельное княжество со своими отделами по правовым, закупочным, кадровым и инженерным вопросам. Они малофункциональны и почти неподотчетны. По сути, никто не в конечном итоге ни за что не отвечает. Назначенное "Правление" не является политически подотчетным органом. Каждая возникшая проблема ведет к поиску виновного.

Кто должен понести ответственность за то, что не были изучены все возможные альтернативы в отношении туннеля на линии L? Каждый из членов Правления, Энди Байфорд (Andy Byford), технический профессиональный глава Управления NYCTA, мэр Де Блазио (de Blasio), который утвердил план в бюджете капиталовложений и чей начальник Департамента транспорта (Department of Transportation, DOT) и член Правления МТА руководил разработкой плана закрытия, или губернатор Куомо (Cuomo), который назначил председателя и 5 других членов Правления? Спикер законодательного собрания Карл Хисти (Carl Heastie), который утвердил план капиталовложений? Сенатор Фланаган (Flanagan), который утвердил план капиталовложений? Ответ — все. Но когда ответ — "все", это значит "никто". Основное правило управления губернатора Куомо (Cuomo) состоит в том, что ответственность должен нести один человек.

Проблема контроля над Управлением МТА уже всем надоела, но, несмотря на все отчеты, факты до сих пор полностью не изучены. Политические споры, похоже, мало терпимы к вопросам политики. Поэтому, прежде чем открыть новую законодательную сессию, давайте раз и навсегда согласимся с фактами, а затем пусть каждый останется при своем "мнении" — перефразируя покойного великого сенатора Мойнихэна (Moynihan).

Управлением МТА руководит Правление, состоящее из 17 членов: губернатор назначает шесть членов, включая председателя, который имеет только один голос; мэр назначает четырех членов; и руководители округов назначают семь членов, которые имеют в общей сложности четыре голоса.

Основное направление деятельности и политики Управления МТА, как обычно, определяется утверждением бюджета капиталовложений. Большинство "информированных источников" считают, что Правление МТА принимает бюджет. Технически это не так. Правление принимает бюджет капиталовложений, на который затем могут наложить беспрецедентное одностороннее вето по меньшей мере четыре человека. На бюджет метрополитена могут наложить вето губернатор, спикер Карл Хисти (Carl Heastie), лидер большинства в Сенате и мэр города Нью-Йорка (New York City). Подобная схема не существует ни в одном другом ведомстве штата. Основанием для вето может послужить что угодно. Никакая аргументация не требуется, оно может быть чисто политическим. Те, кто думает, что "политическая мясорубка" в Олбани (Albany) — это неприглядный процесс, должны увидеть процесс принятия бюджета Управления МТА, чтобы пережить настоящий шок.

Это сочетание неподотчетности и гиперполитизированного процесса усугубляется чрезмерной зависимостью от небольшого числа подрядчиков, которые имеют долгосрочные близкородственные отношения с Управлением МТА. Губернатор назвал замкнутый цикл подрядчиков и поставщиков Управления МТА "транспортно-промышленным комплексом". В нем нет места для конкуренции или инноваций. Девиз бюрократов из Управления МТА — "мы всегда так делали".

В оперативном плане происходит дублирование работы подразделений МТА и функций бэк-офиса. Существуют многочисленные подразделения полиции и пожарной охраны, которые осуществляют юрисдикцию над "ликвидацией последствий аварийных ситуаций", что позволяет им контролировать остановку и пуск поездов в обход должностных лиц Управления МТА. Это оказывает огромное влияние на обслуживание пассажиров. Это также дублирует работу полиции МТА, которая является полноценным полицейским подразделением с общей параллельной юрисдикцией. Существует 32 профсоюза, представляющие сотрудников МТА, которые имеют значительную политическую власть над выборными должностными лицами, которые назначают 17 членов Правления, и над 4 политиками, которые имеют одностороннее право вето. Если какой-либо профсоюз возражает против какого-либо закона, его принятие становится крайне затруднительным на уровне Правления, и он имеет мало шансов пройти через процесс ветирования. В дополнение к этой и без того причудливой организационной схеме все сотрудники метро нанимаются через Систему гражданской службы г. Нью-Йорка (New York City Civil Service System), при этом все поезда и станции метро являются собственностью города Нью-Йорка!

Как такое возможно? Управление МТА было специально создано для того, чтобы защитить любого отдельно взятого политического чиновника от какой-либо ответственности и подотчетности. Основной мотивацией при его создании была защита политических чиновников от ответственности за повышение тарифов за проезд и плохую работу. Запутанная гибридная структура сделала свое дело — в ущерб пассажирам.

Как ранее сказал губернатор и повторяет эта законодательная сессия, если законодательный орган наделяет губернатора полномочиями, то он также принимает на себя ответственность. Но он берет на себя ответственность только вместе с полномочиями. Основным исполнительным органом должно быть большинство назначенных членов Правления, никакие другие выборные должностные лица не должны иметь права независимого одностороннего вето в отношении бюджета, а также полномочий в отношении найма/увольнения и организационных вопросов. Ничто не может быть более целесообразным, и ни один заслуживающий доверия руководитель не потребует меньшего.

Ни один другой губернатор или мэр никогда не хотел брать на себя ответственность. История показывает, что большинство из них вообще отрицают свою связь с Управлением МТА. Губернатор должен вмешаться, если не в политических, то в своих собственных интересах.

Однако губернатор не должен нести ответственность перед жителями штата за деятельность МТА при отсутствии полномочий.

Реальный вопрос заключается в том, почему бы законодательному органу не дать губернатору полномочия, если, как утверждают политики, они у него уже есть? Вот вопрос, который показывает лицемерность этой ситуации.

За восемь лет в должности губернатор Куомо (Cuomo) добился неоспоримых успехов, и он никогда не отказывался брать на себя ответственность, скорее наоборот. Его стиль руководства состоит в том, чтобы вмешиваться для разрешения застарелых проблем. Он не боится ответственности.

Он взял на себя ответственность за 20-летнюю эпопею с реконструкцией железнодорожной станции им. Мойнихэна (Moynihan Train Station). Он взял на себя ответственность за все, что делает Управление портов (Port Authority) в штате Нью-Йорк, несмотря на то, что его Правление разделено поровну между двумя штатами и было управленческим кошмаром. Точно так же он взял на себя ответственность за реконструкцию аэропорта Ла-Гуардия (LaGuardia), замену моста Таппан Зи (Tappan Zee Bridge), замену моста им. Костюшко (Kosciuszko Bridge), введение автоматического сбора дорожной пошлины, 30 лет попыток построить двойной и третий путь Лонг-Айлендской железной дороги (Long Island Rail Road), реконструкцию аэропортов в Северных регионах штата, перестройку туннелей Куинс-Мидтаун (Queens Midtown Tunnel) и Бруклин-Бэттери (Brooklyn Battery Tunnel), а также за восстановление после каждого стихийного бедствия. Он также взял на себя ответственность за отдельные проекты Управления МТА, над выполнением которых ему был предоставлен контроль, такие как строительство ветки метро под Второй авеню (Second Avenue Subway), которое длилось десятилетиями и завершение которого потребовало его ежедневной работы в течение двух лет. При осуществлении этих конкретных проектов он имел возможность лично контролировать процесс, поскольку, честно говоря, ни один другой выборный чиновник не хотел с ними связываться.

Короче говоря, законодательный орган должен принять закон о платном въезде в центральные районы и потребовать, чтобы город и штат разделили между собой любой дефицит финансирования, а также возложить на губернатора управленческую ответственность.

Тем временем губернатор Куомо (Cuomo) будет упорно работать над принятием закона о платном въезде в центральные районы и над планом реорганизации Управления МТА. Он сделает все возможное в рамках имеющихся у него полномочий и готов оказать помощь в осуществлении любого конкретного проекта Управления МТА, требующего вмешательства, на которое ему были предоставлены полномочия. Однако подлинная реформа не произойдет до тех пор, пока не будет создан выделенный канал финансирования и не будут приведены в соответствие структура управления и ответственность руководства».

###

Другие новости см. на веб-сайте www.governor.ny.gov
Штат Нью-Йорк | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418

[ОТПИСАТЬСЯ](#)