

Для немедленной публикации: 07.02.2019      ГУБЕРНАТОР ЭНДРЮ М. КУОМО

**ГУБЕРНАТОР КУОМО (CUOMO) ПРИЗЫВАЕТ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ (LEGISLATURE) ВВЕСТИ В ДЕЙСТВИЕ ПЛАТУ ЗА ВЪЕЗД В ЦЕНТРАЛЬНЫЕ РАЙОНЫ, ЧТОБЫ НЕ ДОПУСТИТЬ МАСШТАБНОГО 30 % РОСТА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНОГО УПРАВЛЕНИЯ НЬЮ-ЙОРКА (METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA) ИЛИ ДАЛЬНЕЙШЕГО УХУДШЕНИЯ СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

*Губернатор также предлагает Законодательному собранию (Legislature) меры, направленные на создание режима подотчетности, преодоление бюрократии и отлаживание разрушенной системы*

*Кроме введения платы за въезд в центральные районы, необходимые меры включают в себя использование проектно-строительных контрактов для проектов, прекращение безбилетного проезда, внутреннюю реорганизацию Управления МТА, проведение аудита для определения стоимости реального плана капитального строительства, реорганизацию правления МТА и создание консолидационного счета для доходов от платы за въезд в центральные районы, предназначенного для реализации проектов капитального строительства Управления МТА*

*По имеющимся данным лишь часть ньюйоркцев ездит на машине в центральный деловой район, и 25 % людей, которые могли бы платить за въезд в центральные районы, не являются жителями штата*

Сегодня губернатор Эндрю М. Куомо (Andrew M. Cuomo) призвал Законодательное собрание штата (State Legislature) ввести в действие план, предусматривающий плату за въезд в центральные районы, в целях финансирования программы капитального строительства Управления МТА, чтобы не допустить почти 30 % роста платы за проезд в системе Управления МТА или дальнейшего ухудшения состояния системы перевозок. В своем выступлении в Ассоциации за процветание штата Нью-Йорк (Association for a Better New York) губернатор заявил, что единственным логичным и реалистичным вариантом обеспечения непрерывного и целевого потока доходов в Управление МТА является предложение о взимании платы за въезд в центральные районы, которое губернатор включил в Исполнительный бюджет (Executive Budget) на 2020 финансовый год. В противном случае Законодательное собрание (Legislature) рискует взвалить на ньюйоркцев значительное повышение дорожных пошлин и платы за проезд, которое обещано Управлением МТА.

Кроме платы за въезд в центральные районы, губернатор также обрисовал набор предлагаемых мер, с помощью которых Законодательное собрание (Legislature)

сможет установить подотчетность и привести в порядок систему, которая разрушалась десятилетиями. Предложения включают в себя улучшение процессов проектирования и строительства крупных проектов, что направлено на борьбу с накручиванием бюджетов и недостатками в их осуществлении, определение стоимости реального плана капитального строительства, а также предусматривают перестройку архаичной структуры Управления МТА.

«Управление МТА десятилетиями страдает от организационной неповоротливости и отсутствия инвестиций, и нам необходимо лучшее управление и больше средств, чтобы вернуть его к рабочему состоянию, — **сказал губернатор Куомо (Cuomo)**. — Плата за въезд в центральные районы является единственным логичным и реалистичным вариантом, который позволит финансировать нужды капитального строительства в Управлении МТА, и один человек должен иметь полномочия принимать решения, нанимать и увольнять людей, а также проводить реорганизацию. Так пусть же Законодательное собрание сделает выбор между этими реальными вариантами: либо плата за въезд в центральные районы, либо 30 % повышение дорожных пошлин и платы за проезд. Это варианты А или В, потому что варианта С не существует. Если население поймет между чем и чем делают выбор их избранные, победит плата за въезд в центральные районы».

Управление МТА отчаянно нуждается в надежном потоке финансирования для поддержки преобразований в нем самом и обеспечения ежегодного планирования бюджета. Ввиду неимения других жизнеспособных альтернатив единственным реальным выбором является введение платы за въезд в центральные районы. Введение платы за въезд в центральные районы означало бы взимание пошлины для всех, кто въезжает в Центральный деловой район Манхэттена (Manhattan Central Business District), расположенный ниже 60-й улицы, и по расчетам должно собрать примерно 15 млрд долларов на осуществление следующего плана капитального строительства Управления МТА. У Консультативной группы «Исправим Нью-Йорк» (Fix NYC) имеется ряд различных тарифов, которые будут стимулировать водителей въезжать в эти районы не в часы пик, так как в определенные часы пошлины будут уменьшаться, а оплата будет внедряться с помощью электронного взимания пошлины. Собранные средства будут откладываться на консолидированный счет для осуществления капитальных проектов Управления МТА.

В своих комментариях губернатор отметил, что плата за въезд в центральные районы окажет лишь минимальное воздействие на тех, кто приезжает туда из других районов города. Он привел данные, показывающие, что лишь часть ньюйоркцев ездит на машине в центральный деловой район (Central Business District), и 25 % людей, которые могли бы платить за въезд в центральные районы, не являются жителями штата

**Процент жителей, которые ездят на работу в Манхэттен (Manhattan) на машине** (Согласно данным Службы государственной статистики США (U.S. Census Bureau), приведенным в Статистическом анализе американского общества (American Community Survey) за пятилетний период с 2012 по 2016 год,

Бруклин (Brooklyn) - 1,3 %

Квинс (Queens) - 2,2 %  
Бронкс (Bronx) - 1,9 %  
Статен-Айленд (Staten Island) - 2,3 %  
Уэстчестер (Westchester) - 2,2 %  
Нассау (Nassau) - 1,8 %  
Саффолк (Suffolk) - 0,8 %

**Губернатор предложил следующие меры Законодательному собранию (Legislature):**

- 1. Ввести в действие плату за въезд в центральные районы:**  
Управление МТА отчаянно нуждается в надежном потоке финансирования для поддержки своего преобразования. Ввиду неимения других жизнеспособных альтернатив единственным реальным выбором является выбор между введением платы за въезд в центральные районы и почти 30 % повышением дорожной пошлины и платы за проезд и дальнейшим ухудшением состояния системы перевозок. Губернатор Куомо (Cuomo) энергично поддерживает предложение о введении платы за въезд в центральные районы, которое должно принять Законодательное собрание штата (State Legislature). Введение платы за въезд в центральные районы означало бы взимание пошлины для всех, кто въезжает в Центральный деловой район Манхэттена (Manhattan Central Business), расположенный ниже 60-й улицы, и по расчетам должно собрать примерно 15 млрд долларов на осуществление следующего плана капитального строительства Управления МТА. Окончательное решение остается за Законодательным собранием (Legislature), и губернатор настоятельно призывает законодателей принять это решение и выбрать между платой за въезд в центральные районы и значительным повышением пошлины и платы за проезд или позволить, чтобы система, которой насчитывается уже сто лет, продолжала разрушаться и дальше.
- 2. Внедрение проектно-строительных контрактов для всех проектов:** Губернатор Куомо (Cuomo) провел первый закон о проектно-строительных контрактах в 2011 году. Проектно-строительные контракты, которые сводят в едином контракте услуги по проектированию и строительству, уменьшают бюрократические препоны и стоимость крупных инфраструктурных проектов, и передают ответственность частному сектору. Штат Нью-Йорк использует проектно-строительные контракты для всех крупных проектов, в том числе для строительства моста им. губернатора Марио М. Куомо (Governor Mario M. Cuomo Bridge), одного из крупнейших новых инфраструктурных проектов в стране, а также для нового моста им. Костюшко (Kosciuszko Bridge), который будет закончен в 2020 году, на целых четыре года раньше графика. Строительные проекты Управления МТА редко сдаются вовремя и не используют единые проектно-строительные контракты, которые бесспорно являются самым эффективным методом строительства. В штате не осуществляются крупные проекты, где не использовались бы единые проектно-строительные контракты.

3. **Прекращение резкого роста случаев безбилетного проезда:** Транспортное управление г. Нью-Йорка (New York City Transit Authority) в последнее время наблюдало резкий рост случаев безбилетного проезда на метро. В последние годы количество случаев неуплаты дорожной пошлины удвоилось, что обходится Управлению МТА в 215 млн долларов в год, тогда как в 2015 году оно обходилось в 110 млн долларов.
4. **Внутренняя реорганизация Управления МТА:** Каждое подразделение МТА, включая Транспортное управление г. Нью-Йорка (New York City Transit Authority, NYCTA), Отдел мостов и туннелей МТА (MTA Bridges and Tunnels), Лонг-Айлендскую железную дорогу (Long Island Rail Road, LIRR) и железную дорогу Metro-North, имеет собственные вспомогательные отделы, включая обработку документации, персонал, рекламу, инженерные службы, юридические и бухгалтерские отделы и имеет штат, состоящий из тысяч сотрудников. Губернатор полагает, что этот раздутый штат является огромной и чрезвычайно неэффективной тратой средств, и призывает упорядочить ситуацию и улучшить координацию действий.
5. **Аудит плана капитального строительства Управления МТА (MTA Capital Plan):** По данным рабочей группы стоимость пятилетнего плана капитального строительства управления МТА находится в диапазоне от 40 до 80 млрд долларов. Губернатор призывает провести судебно-бухгалтерскую экспертизу, чтобы определить истинную стоимость плана капитального строительства.
6. **Реорганизация правления МТА (MTA Board) и вето в одностороннем порядке:** Правление МТА состоит из 23 человек, однако оно не дает ни одному человеку явного большинства из голосов кандидатов. Губернатором выбирается председатель и пять других членов, которые не составляют большинства. Из оставшихся членов четыре выбираются мэром, а семь человек выбираются региональными главами округов, находящихся за пределами г. Нью-Йорка (New York City). Более того, само правление МТА (MTA Board) не контролирует план капитального строительства (Capital Plan). Даже после утверждения плана правлением МТА на весь план или его часть может налагаться вето по усмотрению губернатора, лидера сената, и спикера Ассамблеи (Assembly), а также вето может налагаться мэром на все разделы плана МТА, которые, по его мнению, затрагивают интересы города. Преодоление бюрократии и введение единоличной ответственности привело бы к радикальным реформам. При четком разграничении ответственности и выделении финансирования Управление МТА сможет функционировать эффективно и результативно, и стать примером для мира, которого заслуживают жители Нью-Йорка.
7. **Консолидационный счет, куда будет поступать плата за въезд в центральные районы:** Создание консолидационного счета, куда будет поступать доходы от платы за въезд в центральные районы, и аккумулироваться средства. Предназначенные только для осуществления плана капитального строительства Управления МТА.

###

Другие новости см. на веб-сайте [www.governor.ny.gov](http://www.governor.ny.gov)  
Штат Нью-Йорк | Executive Chamber | [press.office@exec.ny.gov](mailto:press.office@exec.ny.gov) | 518.474.8418

[ОТПИСАТЬСЯ](#)