

Для немедленной публикации: 26.02.2019      **ГУБЕРНАТОР ЭНДРЮ М. КУОМО**

**ГУБЕРНАТОР КУОМО (CUOMO) И МЭР ДЕ БЛАЗИО (DE BLASIO) ОБЪЯВИЛИ О ПЛАНЕ ИЗ 10 ПУНКТОВ ПО ПРЕОБРАЗОВАНИЮ И ФИНАНСИРОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОГО УПРАВЛЕНИЯ НЬЮ-ЙОРКА (METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA)**

Губернатор Эндрю М. Куомо (Andrew M. Cuomo) и мэр Билл Де Блазио (Bill de Blasio) объявили сегодня о предложении преобразовать Транспортное управление Нью-Йорка (MTA) и создать целевые и постоянные потоки финансирования для этого ведомства. Это предложение включает совместную поддержку введения платы за въезд в центральные районы и план реорганизации Управления MTA.

1. Управление MTA разработает план реорганизации, чтобы сделать работу ведомства более эффективной и продуктивной. Устаревшая структура будет коренным образом изменена в целях централизации общих функций между 6 существующими подразделениями. В настоящее время они — Транспортное управление г. Нью-Йорка (New York City Transit Authority, NYCTA), Лонг-Айлендская железная дорога (Long Island Rail Road, LIRR), железная дорога Metro-North, компания MTA Capital Construction, Автобусная компания Транспортного управления Нью-Йорка (MTA Bus) и Стейтен-Айлендская железная дорога (Staten Island Railway, SIR) — работают как 6 отдельных предприятий. Такая «холдинговая» структура, созданная в 1968 году, делает координацию более сложной и дорогостоящей. Все общие отделы, такие как управление строительством, правовой, инженерный, закупочный, кадровый, рекламный и другие отделы будут объединены и упорядочены в рамках централизованной структуры. Отдельные подразделения будут заниматься текущим руководством своей основной деятельностью. План реструктуризации будет завершен к июню этого года. План реструктуризации должен сопровождаться изменением корпоративной культуры, которое породит новые идеи и создаст новые перспективы благодаря новым и недавно назначенным руководителям старшего и среднего звена, набранным из частного сектора и из других городов и штатов.

2. План преобразования Транспортного управления Нью-Йорка (MTA) будет включать модель финансирования, основанную на плате за въезд в центральные районы. Электронные устройства для взимания пошлины за проезд будут установлены по периметру Центрального делового района (Central Business District, CBD) в границах улиц к югу от 61-й улицы (61st St.) в Манхэттене (Manhattan). Улица FDR Drive не будет включена в состав Центрального делового района (Central Business District). Электронная система взимания дорожной пошлины будет учитывать платежи, ранее уплаченные водителями, въезжающими в Манхэттен (Manhattan) с определенных переходов. Система будет установлена и эксплуатироваться в соответствии с Меморандумом о взаимопонимании (Memorandum of Understanding, MOU) между городом Нью-Йорком и Управлением MTA с целью обеспечения своевременного завершения установки инфраструктуры для взимания дорожной пошлины и

введения платы за въезд в центральные районы и с учетом опыта Управления мостов и туннелей Трайборо (Triborough Bridge and Tunnel Authority, TBTA) в области эксплуатации систем безналичной оплаты проезда и опыта городских ведомств в области использования и установки такой инфраструктуры на улицах города. Плата за проезд будет переменной, со скидками за проезд в непиковые часы. Автомобили экстренных служб будут освобождены от платы за въезд в центральные районы. Кроме того, ограниченной группе транспортных средств, въезжающих на территорию Центрального делового района (CBD) с целью доступа к медицинским учреждениям на территории Центрального делового района, включая транспортные средства, управляемые инвалидами или лицами, имеющими сложности в передвижении или ограниченные возможности, или перевозящие их, будет предоставлено освобождение от уплаты пошлины или скидки при ее оплате. Плата за въезд в центральные районы дополнит доходы штата и города от фиксированной суммы нового налога с продаж через Интернет, взимаемого с продаж в штате Нью-Йорк, с учетом фактора роста, а также процентную долю поступлений штата и города от акцизного налога на продажу каннабиса. Доходы от платы за въезд в центральные районы и этих двух налогов будут поступать на целевой накопительный счет для обеспечения источника финансирования, необходимого для удовлетворения потребностей Управления МТА в капитале, с уделением приоритетного внимания системе метрополитена, новой сигнализации, новым вагонам метро, ремонту путей и вагонов, улучшению доступности, модернизации автобусов и автобусного сообщения, а также дальнейшим инвестициям в расширение пассажирских перевозок в районах на окраинах с ограниченными возможностями общественного транспорта. Плата за проезд будет установлена после создания электронной инфраструктуры и завершения разработки плана капитального строительства (Capital Plan), но не позднее декабря 2020 года.

3. Тарифы Управления МТА на проезд в общественном транспорте должны будут контролироваться в последующие годы с помощью мер по сдерживанию затрат и оптимизации управления. Управление МТА должно быть в состоянии работать, повышая тарифы на проезд в общественном транспорте не более чем на 2 % в год в соответствии с инфляционным ростом цен.

4. Все назначения в Совет директоров Управления МТА будут изменены таким образом, чтобы все условия назначения заканчивались с окончанием срока пребывания в должности выборного должностного лица.

5. Для борьбы с безбилетным проездом необходимо партнерство между штатом и городом. Мы не можем иметь добровольную систему оплаты проезда и при этом поддерживать систему в стабильном рабочем состоянии. Штат совместно с Управлением МТА и городскими и окружными прокурорами разработает стратегию контроля, предусматривающую внесение как кадровых изменений, так и изменений в проекты станций с целью предотвращения безбилетного проезда, наказания нарушителей и усиления контроля вместо криминализации безбилетного проезда.

6. Управление МТА пройдет независимый аудит для установления его фактических активов и обязательств. Первоначальный аудит должен быть завершен не позднее января 2020 года. Предложенные им прогнозы, сметы и планы капитального строительства вызывают вопросы относительно их финансовой убедительности.

7. План капитального строительства будет рассмотрен комитетом экспертов в транспортной, инженерной и управленческой области, не имеющих каких-либо финансовых отношений с Управлением МТА (Региональный комитет по пассажирскому транспорту (Regional Transit Committee, RTC)). Члены Комитета будут назначены губернатором, мэром, Законодательным собранием и Сенатом штата, а также организациями, представляющими интересы пассажиров метрополитена и владельцев частных автомобилей. Комитет RTC также рассмотрит увеличение дорожной пошлины и платы за проезд, предложенное Управлением МТА ввиду его необходимости для финансирования Плана капитального строительства (Capital Plan).

8. Все основные строительные проекты и запланированные проекты Управления МТА будут осуществляться в рамках проектно-строительных контрактов. Управление МТА будет делать предварительные чертежи только в той мере, в какой это необходимо для проведения конкурса в частном секторе с учетом в первую очередь стоимости и сроков реализации проекта. Отбор будет осуществляться на основе поощрений и наказаний за результаты работы. Все крупные строительные проекты будут проверяться экспертами в строительной и инженерной области, не связанными с Управлением МТА или его консультантами. Группа по проведению строительной экспертизы будет возглавляться деканами Инженерной школы Корнельского университета (Cornell School of Engineering) и Инженерной школы Колумбийского университета (Columbia School of Engineering), чтобы обеспечить внедрение новейших технологий и разработок. Эта группа также рассмотрит планы и методы модернизации системы дорожной сигнализации и выберет оптимальную систему, в частности сравнив безопасность, пунктуальность и стоимость радиосистемы контроля движения поездов (Communications Based Train Control, CBTC) и технологии сверхширокой полосы пропускания (Ultra-Wide-Band, UWB). Управление МТА будет более активно отстранять от работы несостоятельных подрядчиков.

9. Управление МТА немедленно ускорит завершение Плана действий по улучшению работы метро (Subway Action Plan), включая ремонт сигнализации, водоконтроль, модернизацию станций, сварку железнодорожных путей, установку фрикционных накладок, расширенное переоборудование и другие улучшения качества обслуживания.

10. Губернатор и мэр будут тесно сотрудничать с Законодательным собранием в целях осуществления соответствующих положений в рамках данного проекта.

###