



Для немедленной публикации: 20.06.2017 ГУБЕРНАТОР ЭНДРЮ М. КУОМО

ГУБЕРНАТОР КУОМО (СУОМО) ПРОДВИГАЕТ ЗАКОН, ПРИЗВАННЫЙ ДАТЬ ШТАТУ КОНТРОЛЬ НАД ПРАВЛЕНИЕМ МТА И ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАНЯТЬСЯ ТЕКУЩИМ КРИЗИСОМ

Сегодня губернатор Эндрю М. Куомо (Andrew M. Cuomo) выступил за закон, призванный предоставить штату Нью-Йорк контроль над Управлением МТА и таким образом полномочия и ответственность, достаточные, чтобы справиться с текущим кризисом.

Этот закон позволил бы добавить два дополнительных места в Правлении МТА (MTA Board) для представителей штата, назначенных губернатором и дополнительный голос для председателя. Это бы дало штату 8 мест и 9 голосов из общего числа голосующих членов в новом составе Правления (Board).

В настоящий момент у штата нет голосующего большинства в МТА. В настоящее время у штата Нью-Йорк есть шесть мест, у г. Нью-Йорк — четыре места, а на округа Нассау (Nassau), Саффолк (Suffolk), Уэстчестер (Westchester), Датчесс (Dutchess), Оранж (Orange), Рокленд (Rockland) и Путнэм (Putnam) приходится остальные места из 14 голосующих мест в Правлении.

Организационная структура МТА первоначально создавалась в 1965 году. Пока в правление входили все представители органов власти в регионе, который обслуживало МТА, ответственность также делилась между различными политическими лидерами, входившими в состав Управления. Это создало Правление без подотчетности, что требует создания постоянных коалиций внутри правления, чтобы осуществлять какие-то меры. Перекалывание ответственности друг на друга десятилетиями было стандартной процедурой.

Заявление губернатора Куомо (Суомо):

«Управление МТА находится в состоянии кризиса Недофинансирование, сложившееся в силу исторических причин, привело к устареванию оборудования, которое закупалось еще в 1940-е годы. Нормальному функционированию мешает бюрократия. Последнее экстренное перекрытие путей на Пенсильванском вокзале (Penn) 8 июля, станет той каплей, что переполнит чашу терпения. Отмена рейсов 8 июля на Лонг-Айлендской железной дороге (Long Island Railroad, LIRR) и на линии компании New Jersey Transit заставит многих переключиться на метро посреди лета. Для МТА не существует быстрых или мелких ремонтов. Мы направляем 32 млрд долларов на план капиталовложений в Управление МТА, но его необходимо

реализовывать: покупать новые вагоны, устанавливать новую сигнализацию, приобретать новое оборудование и нанимать новый персонал. На следующей неделе мы проводим международную конференцию для лучших поставщиков. Структура правления МТА (MTA Board) предполагала региональное участие в транспортных системах столичного региона, но ответственных за это нет. Пока у штата лишь шесть из 14 голосующих мест, это не является контролем. Отсутствует план преобразований, который потребует больших изменений и, возможно, больше инвестиций, чем то количество, о которых смогут договориться отдельные политические организации с конкурирующими потребностями. Сложные проекты управляются неэффективно, ибо трудно добиться единогласия в раздутом аппарате политической бюрократии. У нас нет на это 10 лет. Штат согласен посвятить себя этой задаче и принять на себя ответственность, но штату нужны полномочия.

Аналогичный подход был предпринят штатом в отношении Управления портов (Port Authority). Штат Нью-Йорк отвечает за реконструкции аэропортов Ла-Гардия (LaGuardia Airport, LGA) и Аэропорта имени Джона Кеннеди (JFK Airport). Штат также отвечает за надзор за реконструкцией моста Таппан Зи (Tappan Zee Bridge), моста имени Костюшко (Kosciuszko Bridge) и многие другие объекты. Штат не бежит от трудных задач, но нам нужна возможность действовать и полномочия на эти действия.

К примеру на проекте линии метро "Вторая авеню" (Second Avenue Subway) Управление МТА не справлялось с задачей. Штат установил контроль над этими проектами, используя собственный персонал. Другие члены Правления МТА (MTA Board) не мешали штату играть эту роль, так как либо это был не их регион, либо у них просто не было желания участвовать в том, что казалось им провальным проектом. Реконструкция линии метро "Вторая авеню" (Second Avenue Subway) откладывалась годами, и снова было похоже, что сроки будут сорваны. Когда штат вмешался, мы закончили проект к сроку.

Некоторые люди считают, что шесть голосующих мест штата в Правлении являются большинством и говорят, что у штата есть контроль. Очевидно, что шесть не является большинством из 14 голосующих мест, и при решении многих вопросов возникают противоречия, которые могут стать причиной победы других организаций над этими шестью голосами. Мы уже с этим сталкивались когда речь заходила о увеличении вклада местных органов власти в покрытие эксплуатационных расходов, но если они считают, что у штата уже есть контроль над правлением, тогда фактическое обеспечение такого контроля не должно представлять собой проблемы. Рассуждая логически, не могут же они допускать существование контроля штата и противостоять ему в одно и то же время.

В общем и целом, давайте исправим главную ошибку, допущенную с самого начала — возложим на кого-то ответственность. Штат является естественной структурой, которая может справиться с региональной сетью, и штат вкладывает в нее больше средств, чем какая-либо другая организация. Нужно учитывать тот простой факт, что, если никто не несет ответственности и не имеет полномочий, фундаментальные и быстрые изменения в любой культуре или системе невозможны».

###

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