



Для немедленной публикации: 16.07.2019 ГУБЕРНАТОР ЭНДРЮ М. КУОМО

ГУБЕРНАТОР КУОМО (CUOMO) НАПРАВЛЯЕТ ПИСЬМО СОВЕТУ ДИРЕКТОРОВ ТРАНСПОРТНОГО УПРАВЛЕНИЯ НЬЮ-ЙОРКА (METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA) С ПРОСЬБОЙ ОБЯЗАТЬ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОБЕСПЕЧИТЬ КОНТРОЛЬ ПОСРЕДСТВОМ МЕР ПО ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ В РАМКАХ ПЛАНА РЕОРГАНИЗАЦИИ

Губернатор Эндрю М. Куомо (Andrew M. Cuomo) сегодня направил письмо Совету директоров Транспортного управления Нью-Йорка (MTA), в котором призвал включить в план реорганизации сроки выполнения задач и показатели эффективности.

Полный текст письма приведен ниже:

Адресат: Совет директоров Транспортного управления Нью-Йорка (MTA)

Меня проинформировали о вашем предварительном плане реорганизации. Я уже отмечал: крайне важно, чтобы в окончательном плане реорганизации был рассмотрен один из основных нерешенных вопросов для Транспортного управления Нью-Йорка (MTA), а именно увеличение числа бездомных в транспортной системе.

В предварительном плане реорганизации также имеется серьезное упущение, поскольку в нем не указаны сроки выполнения задач и показатели эффективности. Предположение о том, что реализация плана может занять два года, является приемлемым только в том случае, если подразумевает полное завершение плана в эти сроки. Однако крайне важно, чтобы значительный прогресс был достигнут незамедлительно.

План реорганизации включает принятие и институционализацию опыта, средств и методов, которые уже используются и доказали свою эффективность в течение последних двух лет в Плане работ по развитию метрополитена (Subway Action Plan). Задача Транспортного управления Нью-Йорка (MTA) заключается в том, чтобы развить уже достигнутые успехи и внедрить проверенные временем системы. План работ по развитию метрополитена (Subway Action Plan) обошел систему бюрократии Транспортного управления Нью-Йорка (MTA) благодаря централизованному управлению сверху вниз, прямой помощи со стороны государственных чиновников и широкому использованию услуг внешних подрядчиков. Хотя некоторые дополнительные финансовые ресурсы будут сохранены, а государственные чиновники будут и дальше оказывать помощь, руководство Транспортного управления Нью-Йорка (MTA) теперь должно быть вовлечено в процесс полностью. Теперь бремя перекладывается на Транспортное управление Нью-Йорка (MTA) с целью фактического внедрения эффективных систем управления и выполнения задач, которые ранее орган выполнять не мог.

В дополнение к институционализации текущих методов Плана работ по развитию метрополитена (Subway Action Plan) Транспортное управление Нью-Йорка (MTA) должно немедленно осуществить правовые реформы, принятые ранее в этом году. Непроведение этих реформ будет рассматриваться как нарушение закона со стороны Совета директоров Транспортного управления Нью-Йорка (MTA). Существуют также крупные инициативы и реформы, о которых было объявлено или которые уже осуществляются. Их необходимо развивать.

- Было объявлено о создании Рабочей группы по борьбе с уклонением от оплаты проезда и обеспечению безопасности труда (Fare Evasion and Worker Safety Taskforce), которая должна начать свою работу в полном объеме через несколько недель.
- Было также объявлено о создании Рабочей группы по скорости и безопасности движения поездов (Train Speed and Safety Taskforce), работа которой должна быть завершена через несколько месяцев.
- Работы по очистке станций и вагонов, выходящие за рамки сферы ответственности поставщиков услуг, должны быть завершены к концу года.
- Установка биометрических устройств для устранения сбоев в системе учета рабочего времени должна завершиться через три месяца.
- К сентябрю должна завершиться конференция Cornell Technion по привлечению новых поставщиков и технологий для системы навигации на железных дорогах.
- Закон предусматривает проведение судебно-бухгалтерской экспертизы и создание совета по обзору плана капитальных затрат (Capital Plan Review Board); ведутся соответствующие работы. Подготовка нового плана капитальных затрат невозможна до тех пор, пока эти вопросы не будут решены.
- Аналогичным образом закон предписывает проведение процедур отстранения «плохих подрядчиков», и если такие процедуры еще не внедрены, то Транспортное управление Нью-Йорка (MTA) нарушает этот закон.
- Срок действия договора с Профсоюзом транспортных работников (Transport Workers Union, TWU) истек, и председатель Фойе (Foye) обязан нести прямую ответственность за переговоры по заключению нового контракта. Важнейшим компонентом переговоров по новому контракту будет обсуждение готовности профсоюза использовать средства, методы, процедуры и принципы использования оборудования успешных независимых подрядчиков.
- У Транспортного управления Нью-Йорка (MTA) необычайно плохая репутация в области поиска и найма новых сотрудников. Для любой организации важен приток «новой крови» и передовых знаний. План предусматривает создание таких должностей как главный сотрудник по вопросам преобразований, главный сотрудник по оперативным вопросам, руководитель вспомогательных служб, директора служб обеспечения качества, исследований и разработок, закупок, а также людских ресурсов, советник по вопросам инвалидности и директор по информационным технологиям. Эти новые должности необходимы

для достижения успеха, и, насколько я понимаю, согласно плану соответствующие сотрудники должны быть наняты в течение трех месяцев.

Кроме того, как уже говорилось, в окончательном плане должны быть приведены незамедлительные меры по преодолению кризиса бездомности.

Совет директоров не только несет юридическую, фидуциарную ответственность по всем этим вопросам; но и обладает специальными знаниями, чтобы направить Транспортное управление Нью-Йорка (MTA) в нужном направлении. Транспортное управление Нью-Йорка (MTA) не будет реформироваться само по себе. Культура неадекватности давно укоренилась. Бюрократы сопротивляются изменениям и стремятся сохранить статус-кво. Требования о реформах исходят только извне. Именно поэтому закон возлагает на Совет директоров особую ответственность за план реорганизации. Эта функция Совета также распространяется на выполнение плана реорганизации. План работ по развитию метрополитена (Subway Action Plan) — это успех, который был достигнут вопреки администрации и бюрократии Транспортного управления Нью-Йорка (MTA). Аналогичным образом реорганизация и преобразования будут осуществляться только при преодолении сопротивления со стороны бюрократов.

Уверен, вы согласитесь, что наиболее сложные задачи Транспортного управления Нью-Йорка (MTA) по реорганизации представлены капитальными проектами. На мой взгляд, наибольшую сложность представляют следующие проекты: Проезд в восточную часть Нью-Йорка, расширение метро на 2-й авеню (2nd Avenue), четыре новые станции в Бронксе (Bronx), станция Бельмонт (Belmont), второй и третий пути на железной дороге Лонг-Айленда (Long Island Rail Road, LIRR), туннель для поезда L (L Train tunnel) и т. д. Эти проекты будут рассматриваться отдельно, с тем чтобы не перегружать организацию. Я призываю чиновников штата работать над расширением возможностей Транспортного управления Нью-Йорка (MTA) по этим капитальным проектам. Очевидно, что Совет директоров также должен осуществлять надзор за этими проектами. Основное внимание в плане реорганизации уделяется базовым системам оперативного управления. В этом нет ничего сложного — все дело просто в фундаментальных принципах исполнения и реализации. Тем не менее, хроническая неудача Транспортного управления Нью-Йорка (MTA) заключается в его неспособности эффективно управлять и осуществлять свою деятельность.

Окончательный план реорганизации должен содержать конкретные контрольные точки, даты, поддающиеся измерению показатели эффективности и сроки.

Я уверен, что AlixPartners или любой другой заслуживающий доверия консультант по вопросам управления согласится с тем, что план преобразований без конкретных контрольных показателей и план эффективности организации без конкретных показателей в лучшем случае являются иллюзорными. Окончательный план должен включать в себя сроки завершения работ по обсуждаемым здесь вопросам, а также пункты, указанные в ходе реорганизации.

В целом, чрезвычайные меры, предусмотренные Планом работ по развитию метрополитена (Subway Action Plan), не являются долгосрочными, но эти меры не

должны были стать необходимыми. Если бы Транспортное управление Нью-Йорка (МТА) выполняло свою основную работу, кризиса 2017 года никогда бы не произошло.

Жители Нью-Йорка инвестировали миллиарды, а в результате у них появилась система с более высокими тарифами, сборами и массой неудобств. Жители Нью-Йорка были более чем терпеливы. Транспортное управление Нью-Йорка (МТА) должно немедленно продолжить реализацию Плана работ по развитию метрополитена (Subway Action Plan). Я предлагаю вам предоставлять конкретную и подробную обновленную информацию о ходе выполнения плана на ежемесячных совещаниях с указанием дат, сроков и показателей завершения работы. Если выполнение плана идет с опозданием или отставанием от графика, общественность имеет право узнать об этом как можно раньше.

Я попрошу провести полную оценку успехов Транспортного управления Нью-Йорка (МТА) в течение шести месяцев, чтобы в будущем принимать обоснованные политические и программные решения.

Мы больше не потерпим никаких оправданий, политических заявлений, скандалов, козлов отпущения или невыполнения служебных обязанностей. Руководство либор решает поставленные перед ним задачи — либо не выполняет свой долг перед обществом.

С уважением,

Губернатор Эндрю М. Куомо (Andrew M Cuomo)

###

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

[ОТПИСАТЬСЯ](#)