
Данаил Папазов министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: БДЖ е със 180 счетоводители. И с 25 юристи, а за делата наемат външни

Интервю на министър Данаил Папазов за вестник "24 часа", 07.06.2013 г., с министъра разговаря Марияна Бойкова

С Пламен Орешарски най-сериозно се запознахме покрай правенето на правителството

- Г-н Папазов, морски човек на стола на министър на транспорта, това май е за първи път.

- Според колеги е за първи път. Надявам се да оправдая гордостта, която е у всички морски специалисти, че най-накрая в министерството на транспорта е влязъл техен представител.

- По-добре е да оправдаете доверието на другите, които ще приемат морски капитан за министър на транспорта - железничари, авиация, сухопътен транспорт.

- Надявам се с всички да работим добре, защото по специалност съм моряк, но отдавна работя като логистик. Смея да твърдя, че съм специалист в тази област. Работил съм с авто и жп превози и най-много с морски транспорт.

- Откога познавате премиера Пламен Орешарски?

- Не от дълго време. Най-сериозно се запознахме около съставянето на правителството.

- Кой ви предложи да станете транспортен министър?

- Той лично.

- А кой е предложил на него вашето име?

- Ние се познаваме, явно съм се ползвал с добро име пред него и след няколко разговора, които проведохме, той ми предложи.

- Не сте кандидатура на БСП, на ДПС, на други политически сили?

- През годините съм се наслушал на какво ли не, спрягали са ме...

- Спрягаха ви, че сте от ГЕРБ

- В прав текст - аз съм професионалист в транспорта и нищо друго.

- Да, чува се, че сте добър експерт, освен че се коментираше, че вашите политически пристрастия са се променяли.

- По-важното е какво се говори за мен като експерт. И се радвам, че и до вас е стигнала тази информация.

- Ще залее ли морето етажи в сградата на "Гурко"? Спрягат се имена на морски хора за зам.-министри.

- Не са ми необходими морски лица за зам.-министри, защото съм най-силен в тази сфера. Имам нужда от специалист в информационните технологии и съобщенията, по европрограмите, тъй като тепърва ще навлизам в тези сфери. Но знаете, че зам.-министрите се назначават от премиера.

- Но вие ги предлагате. Ще ги кажете ли?

- Не мога да ги кажа. Предвижда се да са трима – за информационните технологии, за оперативните програми и за фирмено управление и контрол на транспортните фирми.

- Направихте ли ревизия, знаете ли какво наследявате?

- Никога не съм гледал в миналото, няма да чуе да оплюя никой, който е бил преди мен, но ще кажа какво съм заварил. Първото нещо, с което се заех, е и най-тежкото – БДЖ.

- А как ще се справите с дълговете на БДЖ, ще се пътува ли по-бързо, ще има ли нови влакове?

- Не може да стане с магическа пръчка. Аз съм практичен човек. Холдингът има задължения към кредитори от 709 млн. лв. Моята идея е да спра приватизацията на товарните превози. Дори да се продадат, ще влязат само някакви 200 – 250 млн. лв. И всички задължения ще останат.

- А какво да се прави?

- Моето предложение е да се разчистят задълженията към Националната компания "Железопътна инфраструктура" със замяна на дълг, който е към 100 млн. лв., срещу собственост. Да вземат някои от имотите на БДЖ и да отидат в НКЖИ. Ще трябва да се разберем и с кредиторите. Диалогът с тях е прекъснат, преговаряло се е с високомерие и те не вярват на никаква стъпка. Ще се опитам те да видят, че има желание да се стабилизируют БДЖ. В момента делът на товарните превози на пазара е 78% и ще бъде глупаво да не търсят възможности.

- Вие искате да направите товарните превози...

- ...печелившо предприятие. И след като се стабилизира, да бъде приватизирано. Да го продадем, но не на тази цена, с която дори не изчистяваме дълговете. Разработили сме 6 варианта за краткосрочни действия с колегите от БДЖ.

- Пътували ли сте с влак? Хората чакат с часове връзки. Скъсана е системата на железниците.

- Не съм пътувал, но знам. Има неща от кухнята, които дори не искам да ги споменавам. Смаян съм, че такова дружество няма система за управление на качеството.

- То няма електронна система за продаване на билети, не са свързани касите. И ние лъжем читателите, че от еди-кога си могат да си купуват билети по интернет, но това не става.

- След като набележим мерките, ще мога да ви кажа точните срокове. Смайващо е за мен наследството в БДЖ

- Казали сте, че в БДЖ има 120 счетоводители.

- Не са 120, повече се оказаха, над 180 са. Има 25-има юристи, а по делата се наемат външни. Назначени са 66-има специалисти по IT, а няма никакви връзки. Системата, която е купена, издава един билет за 4 минути. Тези смешни неща не знам защо са ставали.

- Колко време си давате, за да се усетят промени?

- Ако се вземе решение да не се приватизират товарните превози, в пътническите превози ще се почувства реален резултат от моята дейност по Нова година. Първо ще се оправи чистотата.

- Друго какво ще направите до Нова година?

- Системата за издаване на билети.

- И ще мога да купя билет по интернет. За кой път ще излъжем читателите?

- Аз ви казвам, че до Нова година това ще стане. Ще намерим специалисти, които да решат и връзките между влаковете.

- Какво заварвате в транспортните фирми? Имате и много богати предприятия.

- Доста от предприятията са в добро състояние. Но какво имате предвид, като казвате богати?

- Например "Ръководство въздушно движение". Обикновено всяка нова власт назначава роднините си там на високи заплати.

- Моята съпруга няма да работи там, нито моите деца, нито мои роднини. Сигурно ще има промени в РВД, но ми дайте шанс да се запозная. Засега силно съм навлязъл в БДЖ, познавам морския сектор и по неволя се запознах бързо с автомобилния транспорт заради проблемите с Турция.

- А в оперативна програма "Транспорт" ще се променят ли приоритети за следващия програмен период? Досега акцентът бяха магистралите.

- Този път има изместване леко към жп транспорта. Другият много важен сегмент са интермодалните терминали. Те са важни за връзките между различните видове транспорт. Наред с Бургас и Варна, може да бъдат построени терминали в Русе, Пловдив, София. В района на Видин е хубаво да се помисли за интермодален терминал. Най-масовите товари влизат от Варна и Бургас. И са важни връзките Варна - Русе, Свиленград - Видин.

- Ще заложите ли на Северна България като човек от Варна?

- Доста голям дисбаланс има в транспортната инфраструктура между Северна и Южна България. Следва да се обърне внимание на връзката Варна - Русе, София - Варна, Варна - Бургас, Видин - София, това са връзките, които ще са акцент.

- Трябва ли да се концесионира летище София – има различни становища на различните екипи, които управляваха министерството?

- Летищата и пристанищата трябва да вървят на концесиониране, но не на всяка цена. Няма нужда държавата да извършва оперативни дейности. Частните оператори ще вдигнат летищата и пристанищата като ниво на работа в тях.

- Ще има ли метла в дружествата и във ведомството?

- Метлата е много лесно нещо. Не са много експертите, които са готови да работят в едно такова тежко министерство.

Давам шанс и на ръководствата на дружествата

Ще разговарям с тях и с които намирам общ език, ще останат, с които не - ще се разделям.

- Какво видяхте, което не отговаря на изискванията?

- В автомобилната администрация има какво да се прави. В БДЖ ще направим промени, но не драстични. В НКЖИ не съм убеден, че няма да са драстични, защото там сварвам едно спокойствие, което не ми харесва. Но днес ми е едва 9-ият ден.

- Само три неща кажете, с които ще се ангажирате и те ще станат?

- Първо ще дам шанс на бизнеса да поеме глътка въздух от изключителното администриране от автомобилната администрация и тормоза, налаган над българските фирми. Това ще го променя отсега. Второто - ще се опитам да спася от продажба "БДЖ - Товарни превози", и третото - ще се опитам да намеря място за развитие на пристанище Варна. На Нова година би трябвало да има видим резултат.

CV

- Роден на 23 февруари 1959 г.
- Завършил е ВВМУ "Никола Вапцаров" - Варна, специалност "Корабостроене". Има специализации в PSA-Лондон, GIZ-Хамбург
- От 1982 до 1983 г. е помощник-капитан в БМФ
- От 1983 до 1989 г. е шеф в "Пристанище Варна"
- 1991-1994 г. е зам.-управител в "Саратога" ООД
- До 1997 г. е зам.-шеф на ро-ро комплекс Варна - Новоросийск
- До 2001 г. е старши помощник-капитан, суперинтендант в Ahrenigel LTD, Германия
- От 2001 г. е изпълнителен директор на "Пристанище Варна" ЕАД