
Данаил Папазов министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Ще се слагат сателитни чинии за селата без цифров сигнал

Интервю на министър Данаил Папазов за вестник "24 часа", 10 октомври 2013 г, с министъра разговаря Марияна Бойкова

Ако от Нова година няма онлайн продажба на билети за влак, ще им се стъжни в БДЖ

- Г-н Папазов, хитът на седмицата са шофьорските книжки, купуването им и как ще го спрете това пазаруване.

- Въпреки многото мерки, които са вземани през годините за изпитите - видеонаблюдение, електронни решения, явно отново системата е пробита. Съществувала е сериозна корупционна схема при изпитите за шофьор. Тя е проста -предварително раздаване и отваряне на пликовете с листовки, които се попълват. Всички подробности ще ви бъдат показани утре (днес - б.р.).

- Това единични случаи ли са били, или е схема?

- По-скоро е било схема. Ще ви дам един пример как е ставало при кормуването настройвали са камерите в автомобилите така, че се виждат главите, а управлението е по-скоро с педалите. Виждате, че на всяка мярка, която се предприеме, следва контрамярка. Не мисля, че с промените, които предприемаме, ще ликвидираме корупцията на 100%, но се надявам процентът да е близък до сто.

- Лансираха се промени в Закона за движение по пътищата, какво е вашето мнение за тях, например - за младите шофьори?

- Донякъде съм съгласен, но не може пропуските в системата, която издава шофьорски книжки, да бъдат причина за ограничения. Нека да има преходен период с ограничителни мерки. Но не може да им забраним 3 г. да не карат по магистрала. По-скоро ние трябва да си свършим работата с изпитването за шофьорска книжка. Когато един човек я получава, той наистина трябва да е завършен шофьор.

- Какво ще се промени в автомобилната администрация?

- Твърдо ще махнем регионалните дирекции, тази централизация по-скоро води до тези корупционни схеми.

- Ще има ли масови уволнения?

- Проверките, които направихме, откриха тежки нарушения. За изпитите за книжки ме убеждаваха, че едва ли не сме на световно ниво, а се намери пробив в системата. Заради това тези хора трябва да си понесат отговорността, те не могат да работят в автомобилната администрация.

- Цифровизацията вече е факт. Какъв е анализът ви?

- Министерството си свърши перфектно работата. Бяхме поставени в ситуация за кратки срокове да свършим много работа. На 15 юли дойде разрешението на ЕС за безплатните декодери. Три месеца след това имаме завършен процес. Направихме така, че декодерите да не стигнат прогнозната цена от 60 лв., с прозрачни търгове постигнахме ниски цени. Удължихме с месец ваучерите, с още 2 месеца -получаването на декодери.

- 393 села обаче са без сигнал. 96,2% покритие е сериозно число, но ако аз живея в някое от тези села, няма да ме интересува.

- До всички кметове на тези села сме изпратили писма, за да видим каква част от хората са на ефирна телевизия и да решим какво да правим.

- Няма и 400 села без сигнал, какъв е проблемът? Държавата с едно мигване може да го реши.

- Проблемът е, че това е държавна помощ и ще трябва нотификация от ЕС. Ако започнем с нова процедура, ще се забавим. Отидохме на друг вариант - да разговаряме с кметовете и там, където има възможност, да сложим сателитна чиния за цялото село, където пък има кула - да се сложи ретранслатор. Затова съм за идеята кметовете да бъдат подпомогнати еднократно и те да решат проблема на всички.

- Това правителство ли трябва да го реши?

- Надявам се другата сряда да внесе в МС проект за решение - със спестените пари от декодерите да се опитае да помогнем на населените места без сигнал.

- Другата болна тема -БДЖ. Би трябвало да ви питам за фундаментални неща - финансовото оздравяване на компанията, преговори с кредитори. Но пък пътниците ги интересува какво ново ще им предложи компанията.

- Новото е, че през последните няколко месеца спалните вагони вече са в съставите на влаковете. Отзивите са отлични. Инспектирах ги и мои роднини са пътували, имам информация от първа ръка. От началото на месеца пуснахме и кушет вагоните до Белград, Букурещ и Истанбул Надявам се след срещата на 17 октомври с кредиторите да удължим срока на погасяване. И да бъдат съгласувани с тях няколко мерки - продаване на имоти, скрап и на друго имущество, за да се набавят средства за ремонт на вагони и локомотиви.

- Подписахте ли вече документите за увеличаване на цените за пътуване с влак?

- Решаваме се на тази стъпка - средното увеличение от Нова година да е с 5%. За някои дестинации ще бъде по-голямо, за други - по-малко.

- В първото интервю за "24 часа" поехте ангажимент пътникът да може да си купи билет по интернет от Нова година.

- Много добре помня и ако не мога да го изпълня, ще им се стъжни животът на доста хора в БДЖ.

- Връзките между влаковете са друг проблем, хората чакат с часове. Кога ще се поправи това?

- С новото разписание, което ще влезе от Нова година. Ако те това не могат да направят, какво могат? Аз съм поставил задачи - онлайн продажби за бързите влакове, да можете да си запазите спален вагон от сега за септември догодина. Да бъде така направен графикът, че всички влакове да имат взаимосвързаност - не да отиде човекът да чака пет часа.

- Излиза, че на Нова година ще трябва да сложим печат - изпълнено. Така ли?

- Надявам се.*Имайте предвид, че този гриф аз го гоня повече, отколкото вие - мен.

- Коя година, г-н Папазов, ще може да се стига с влак до морето за три часа, да кажем?

- Би трябвало да стигаме до морето за 3 часа и половина през 2020 г. За новия програмен период 2014-2020 г. остава втората фаза на жп линията Пловдив-Бургас, обновяване на линията Елин Пелин-Септември, така че до 2020 г. от София до Бургас да се пътува за 3-3,30 часа. Остава линията Синдел-Карнобат, с която да вържем и Варна, дотам ще се стига с още 45 минути повече. Това е възможно да стане до 2020 г. Но оттук нататък предстоят много тежки трасета. Искърското дефиле е едно от тях, то ще глътне доста средства и ще остане за след 2020 г.

- Магистрала "Хемус" остава ли извън оперативна програма "Транспорт" , отстрелваме ли я?

- Засега предвиждаме с европейски пари да я продължим от Ябланица до отсечката между Плевен и Ловеч. Ще търсим и други варианти за финансирането ѝ. Едната възможност е с увеличаване процента на държавното субсидиране по евро-проектите. Трябва да си го кажем - има голямо дебалансиране в инфраструктурата през годините, всичко в Южна

България почти е завършено, в Северна България не е започвано, това е факт.

- Но вие не казахте с какви пари ще стигне "Хемус" до Белокопитово?

- Може с публично-частно партньорство.

- Толсистеми ли ще слагате?

- Защо ще слагаме толсистеми. Държавата взема пари от винетките. Какъв е проблемът? Къде отиват в момента парите от винетките?

- Къде отиват парите от винетките?

- В поддръжката на пътища. Кои пътища? В Южна България, това е факт.

- Транспортът като бизнес и развитие се явява индикатор какво се случва в икономиката. Какви са наблюденията ви?

- Според мен има оживление в икономиката през последните месеци. При големите пристанищни оператори има сериозен товаропоток. Такъв е и в товарни превози на БДЖ, което е един от важните индикатори, че има раздвижване, но е плахо. Има тренд към подобрене на икономическата среда.

***Нека да има преходен период с ограничения за младите шофьори. Но не може да им забраним три години да не карат по магистрала

С европейски пари ще направим "Хемус" от Ябланица до Плевен

CV

- Роден на 23 февруари 1959 г.

- Завършил е ВВМУ "Никола Вапцаров" -Варна, специалност "Корабостроене". Има специализации в PSA-Лондон, GlZ-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

Стр. 13