

СТРОИТЕЛ

www.ksb.bg
www.vestnikstroitel.bg



ИЗДАНИЕ НА КАМАРАТА НА СТРОИТЕЛИТЕ В БЪЛГАРИЯ



Изграждането на Индустриална зона Варна може да стартира до края на годината

ОП на КСБ – Варна, държавната и местната власт обсъдиха стратегията и развитието на проекта

Експ. в. „Строител“

Кръгла маса на тема „Инвестиции за устойчив растеж – стратегия и развитие на Индустриална зона Варна“ се проведе в зала „Юнашки салон“ във Варна. Събитието бе организирано от Областното представителство (ОП) на КСБ в морската столица, община Варна, Национална компания „Индустриални зони“ ЕАД (НКИЗ ЕАД) и вестник „Строител“. Форумът премина при голям интерес и при спазване на всички нормативни изисквания за социална дистанция и въведените противоепидемични мерки в страната. Официален гост на събитието бе министърът на икономиката Емил Караниколов, а в него взеха участие Иван Портних, кмет на община Варна, Стоян Пасев, областен управител на Варна, Антоанета Барес, изп. директор на НКИЗ ЕАД, зам.-председателят на УС на КСБ инж. Христо Димитров, Валентин Николов, изп. директор на Камарата на строителите в България, инж. Пенко Стоянов, председател на ОП на КСБ – Варна. В срещата се включиха и зам.-кметът на община Варна инж. Христо Иванов, гл. архитект Виктор Бузев, кметовете на Аксаково инж. Атанас Стоилов, на Девня - Свилен Шитов, представители на регионалните камари на архитектите и на инженерите в инвестиционното проектиране, на Стопанска камара, на ИА „Морска администрация“, членове на областната структура на Камарата и други. Модератор на кръглата маса беше Ренета Николова, прокурист и гл. редактор на в. „Строител“.

► стр. 8



Снимка: Емил Христоф

ИНТЕРВЮ

► стр. 6-7

Емил Караниколов, министър на икономиката:
Строителството е един от браншовете, които могат да изведат икономиката от кризата

СПЕЦИАЛЕН ГОСТ

► стр. 16-17

Ева Майдел, еврогенерал от ЕНП/ГЕРБ:
Енергийната ефективност е такава сфера, в която ако инвестираме днес, можем да спестим много ресурси в бъдеще

ISO 9001:2015
BUREAU VERITAS
Certification
BG.121357010



ISSN 1313-8723
9 771313 872004

До 2050 г. трябва да бъдат обновени 60% от жилищния фонд в страната

Това предвижда дългосрочна национална стратегия, разработена от Министерството на енергетиката съвместно с МРРБ, АУЕР и ФНФ

Емил Христов

До 2050 г. трябва да бъдат обновени 60% от жилищния фонд в страната и близо 17% от нежилищния, което ще доведе до спестяване на 7329 GWh енергия годишно. Това е предвидено в проекта на дългосрочна национална стратегия за подпомагане обновяването на сградния фонд до 2050 г., разработен от Министерството на енергетиката (МЕ) съвместно с Министерството на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ), Агенцията за устойчиво енергийно развитие (АУЕР), Фонд мениджър на финансови инструменти в България (Фонд на Фондовете - ФНФ) с подкрепата на Европейската банка за въз-



становяване и развитие. Документът е публикуван за обществено обсъждане на портала към Министерския съвет www.strategy.bg, като пълният му текст може да се види и на сайта на в. „Строител“. Мнения и коментари се приемат до 10 август.

Проектът е в изпълнение на изискванията на

Директива 2010/31/ЕС относно енергийните характеристики на сградите, изменена с Директива (ЕС) 2018/844/ЕС.

Стратегията съдържа преглед на националния сграден фонд от жилищни и нежилищни сгради въз основа на статистически извадки. Определени са разходно ефективни

подходи за обновяване, съобразени с вида сгради и климатичната зона. Разработена е пътна карта с индикатори за измерване на постигнатите резултати за следните периоди: 2021 - 2030 г., 2031 - 2040 г. и 2041 - 2050 г., които отразяват етапни целеви стойности на процеса на обновяване на сградния фонд на България. Формулирани са политики и мерки за насърчаване на икономически ефективно основно подобряване на енергийните характеристики на сградите, определени са стратегическите цели и приоритети, предвидени са индикаторите за измерване на постигнатите резултати за периода 2021 - 2030 г.

Направена е и оценка на необходимото финансиране за постигане на целите на проекта на стратегията и са разгледани възможностите за използване на публично финансиране за привличане на допълнителни инвестиции от частния сектор.

Повече подробности по темата четете в следващия брой на в. „Строител“.

Предстоят кадрови промени в състава на кабинета

Премиерът Бойко Борисов събщи, че са депозирани оставките на трима министри

Десислава Бакърджиева



Снимка в. „Строител“

„Обсъдихме актуалната ситуация в държавата и в София и се обединихме около няколко решения – коалицията запазва своята стабилност и в този състав ще продължи управлението на държавата до края на мандата.“ Това каза на брифинг след Коалиционен съвет Валери Симеонов, лидер на НФСБ и зам.-председател на Народното събрание. Той добави, че най-сериозният въпрос, който трябва да се реши, предстои в началото на следващата седмица – обсъждането и отхвърлянето на вота на недоверие към правителството, внесен от ПГ „БСП за България“. Симеонов подчерта, че всякакви евентуални кадрови промени в състава на кабинета ще се правят след това.

Премиерът Бойко Борисов заяви, че са депозирани оставките на трима министри – на финансите Владислав Горанов, на вътрешните работи Младен Маринов и на икономиката Емил Караниколов. „Всеки

един от тях е свършил значими за държавата неща. Финансовият министър – България е пример за финансова стабилност, България влезе в Банковия съюз, България е в чаканята на еврозоната и сме в първата тройка на държавите с най-добри финанси“, коментира Борисов. За вътрешния министър заяви, че полага огромни усилия за разкриване на криминални деяния, както и за опазването на обществената ред. „Емил Караниколов - три години Министерството на икономиката способства за повишаването на БВП, има рекорден ръст на инвестициите“, заяви още премиерът.

Борисов поиска оставките на тримата министри ден преди Коалиционния съвет, след среща с областните координатори на ПП ГЕРБ.

23 юли

Деница Николова, зам.-министър на регионалното развитие и благоустройството

Честит рожден ден!



Скъпът на в. „Строител“ пожелава на зам.-министър Николова здраве, щастие, късмет и още много професионални успехи!

MANITOU
HANDLING YOUR WORLD

Машините на **Manitou** напълно покриват изискванията на клиентите ни за ефективност, товароподемност, маневреност, функционалност и стабилност по време на работа. ”

Ивайло Радев
Изпълнителен директор
Евромаркет Кънстракшън ЕАД

Подробна информация за телехендлери **Manitou** и прикачно оборудване вижте на

www.manitou.com | **ОРИГИНАЛЪТ!**

ПЪЛНА ГАМА ТЕЛЕХЕНДЛЕРИ ОТ
MANITOU – ПОДХОДЯЩИ ЗА ВСЯКА
СТРОИТЕЛНО-МОНТАЖНА ДЕЙНОСТ



EUROMARKET

www.euromarket.bg | construction@euromarket.bg | 0886 600 809

Подписаха договорите за модернизацията на две отсечки от жп линията Елин Пелин – Костенец

Общата им стойност е над 508 млн. лв. без ДДС

Мирослав Еленков

В Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) бяха сключени договорите за модернизацията на две отсечки от жп линията Елин Пелин – Костенец. Общата стойност на инвестицията за двата участъка е над 508 млн. лв. без ДДС, които са осигурени от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 - 2020“. Документите подписа ген. директор на НКЖИ инж. Красимир Палукчийски и представители на изпълнителите.

На консорциум „Евро път“ ДЗЗД, в който участват ВДХ АД, „Инжстройинженеринг“ ЕООД, „Битуми-



Иван Панов, упълномощен представител на консорциум „Евро път“ ДЗЗД, парафира договора за Обособена позиция 2

на ГмбХ – България“ ЕООД, е възложена Обособена позиция 2 „Модернизация на железопътната отсечка от км. 42+200 до км. 62+400“. Тя включва изграждането на приблизително 20,2 км двоица жп линия, 4 надлеза, 3 моста,

39 водосточни и шумозащитни и отводнителни съоръжения. Дейностите включват още оборудване на гара Ихтиман с маршрутно-компютърна централизация и обновяване на спирките Стамболово и Веринско. Стойността



Договорът за Обособена позиция 3 бе подписан от инж. Стефан Тотеб и Душан Коцич, представители на консорциум „Щрабаг Джи Пи Груп Рейл 2017“ ДЗЗД

на договора е над 113,6 млн. лв. без ДДС, а срокът за изпълнение е 48 месеца.

Другият договор е за Обособена позиция 3 „Модернизация на железопътната отсечка от км. 62+400 до км. 73+598“. Той предвижда изграждането

на 12 км двоица жп линия, строителството на 8 еднотръбни тунела за двоица жп линия с дължина над 5,4 км, 2 виадукта, 11 моста, както и шумозащитни и отводнителни съоръжения. Изпълнител е консорциум „Щрабаг Джи

Пи Груп Рейл 2017“ ДЗЗД, съставен от „Щрабаг АГ – клон България“, „Щрабаг Сп.з.о.о. – клон България“, „Щрабаг Рейл ГмбХ – клон България“ и „Джи Пи Груп“ АД. Стойността на договора е близо 395 млн. лв. без ДДС. Срокът на изпълнение е 64 месеца.

Инж. Красимир Палукчийски посочи, че по трасето Елин Пелин – Костенец има изключително много планински райони и типът на строителство ще бъде като при жп линията в Швейцария и Австрия. Той добави, че ще се изпълнят изключително много съоръжения, които не са правени досега в железопътната инфраструктура. Инж. Палукчийски пожела на изпълнителите и на двете отсечки да завършат работата по тях качествено и в срок.

Одобриха средства за четири пътни проекта в област Хасково

Елица Илчева

Четири предстоящи ремонта по пътната мрежа в региона на Хасково са с одобрено финансиране за изпълнение, съобщават от областната управа.

Вече е стартирал проектът за реновиране на 9-километров участък по трасето Димитровград – Стара Загора. Според заданието от Агенция „Пътна инфраструктура“ строителните работи трябва да приключат в

едногодишен срок. В отсечката има три мостови съоръжения, които също ще се рехабилитират основно съгласно проекта.

Това е първият цялостен ремонт на участък от път I-5 от 80-те години насам, уточняват

от областната управа. От администрацията добавят, че започва и работата по мост на пътя Тополовград – Харманли в отсечката с. Хлябово - с. Българска поляна над река Соколица. До края на годината, когато е срокът за изпълнение на строителството, над 3,5-тонните автомобили ще бъдат пренасочвани по

обходен маршрут.

Актуализацията на организацията на движението ще бъде предприета на разклона за с. Войводово на пътя Хасково - Кърджали. Там ще бъде изградена трета лента за забиване вляво, която да облекчи натоварения трафик.

Технологичен проект за обновяване започва и на пътя от разклона на тра-

сето с. Върбово - с. Тънково към с. Долни главанак. Очаква се и да бъде одобрено и финансирано допълнително задание за част от лявото платно на автомагистрала „Марица“ в участъка от км. 99,500 до км. 101,700, където се предвижда подобряване на технико-експлоатационното му състояние, се допълва в съобщението.

ИНЖКОНСУЛТ
КОНСУЛТИРАНЕ ПРОДАЖБИ ОБСЛУЖВАНЕ

МАШИНИ С ХАРАКТЕР

НАЛИЧНИ НА СКЛАД МОТОКАРИ

MAX-3 CPCD 25T3

- ✓ КАБИНА БЕЗ ВРАТИ
- ✓ БАНДАЖНИ ГУМИ
- ✓ ВИЛИЧЕН ИЗРАВНИТЕЛ

ТОВАРОПОДЕМНОСТ: 2,5т
ВИСОЧИНА НА ПОВДИГАНЕ: 3000мм

ПРОМО ЦЕНА:
21 900лв.

MAX-3 CPCD 35T3

- ✓ БАНДАЖНИ ГУМИ
- ✓ ВИЛИЧЕН ИЗРАВНИТЕЛ

ТОВАРОПОДЕМНОСТ: 3,5т
ВИСОЧИНА НА ПОВДИГАНЕ: 3000мм

ПРОМО ЦЕНА:
22 500лв.

* Цените са без включен ДДС!

0700 20 404

WWW.INGCONSULT.BIZ

ЗГП-ЗАВОДИ ЗА ГОРЕЩО ПОЦИНКОВАНЕ

Група ЗГП-Заводи за горещо поцинковане цели чрез своите услуги да допринесе за повишаването на конкурентноспособността на местните фирми в сферата на металообработването, чрез увеличаване на живота на тяхната продукция и намаляване на експлоатационните разходи за техните крайни клиенти.

Предлагаме линейно поцинковане и единствени на територията на България - услугата горещо поцинковане чрез центрофугиране.

гр. Пловдив
Асеневградско шосе
(срещу КЦМ)
тел: 032 / 207 830
факс: 0887 337 132
e-mail: info@zgp.bg

гр. Калчичан
ул. Александър
Стамболийски 34
тел: 03327 / 6300
факс: 03327 / 6301
e-mail: info_kalchichan@zgp.bg

гр. Пловдив
Асеневградско шосе
(до КЦМ)
тел: 032 / 638 438,
факс: 032 / 638 446,
e-mail: info_plovdiv@zgp.bg

Пътната инфраструктура при 160-ия км на АМ „Тракия“ не е причина за катастрофата

През септември започва ремонт на 52 км от магистралата в посока Бургас

Десислава Бакърджиева

Пътната инфраструктура при 160-ия км на АМ „Тракия“ категорично не е причина за катастрофата на 12 юли, при която тежкотоварен камион навлезе в на срещното платно на магистралата и се преобръна върху леки автомобили. Около това мнение са се обединили експерти от пътни брани, след като са оследали мястото на инцидента. В инспекцията са участвали инж. Иван Досев, член на УС на Агенция „Пътна инфраструктура“, зам.-председателят на Държавна агенция „Безопасност на движение по пътищата“ Анжелина Тотева, инж. Николай Стоянов от Института по пътища и мо-



ставяващ ББАПБ и Българска браншова камара „Пътища“, както и представител на Европейския център за транспортни политики, на Българското обединение на шофьорите и гр.

„Това, че мантинелите при 160-ия км на АМ „Тракия“ са стари, не означава, че са опасни“, е подчертал инж. Досев. По думите му ограничителните системи нямат вина за настъпване на пътна инцидент.

Инж. Иван Досев е отбелязал, че през есента предстои да започне планираният отпадна ремонт на 52 км от АМ „Тракия“ в участъка от 156-ия км до 208-ия км. Предвижда се цялостно обновяване на трасето и на всички съоръжения по него,

подмяна на ограничителните системи за пътища (мантинели) и полагане на нова хоризонтална маркировка. След средата на септември, за да не се затруднява прадфикт към Южно Черноморие, ще стартират СМР в платното за Бургас, а през следващата година се планира и обновяването на това за София в този участък.

„Прогнозната стойност на ремонтните дейности в платното за Бургас е около 60 млн. лв.“, е посочил инж. Досев. Той е добавил, че в тези 52 км са включени и пуснати в експлоатация през 2007 г. 40 км от Чирпан до Стара Загора (от км. 168 до км. 208), в които ограничението на скоростта е 90 км/ч.

Д-р ук.н. Николай Иванов, председател на УС на ББАПБ и член на УС на КСБ, специално за в. „Строител“:

Каквато и да беше ограничителната система, трудно щеше да задържи подобен удар

са били използвани по това време и в Русия, Украйна, както и в почти целия социалистически блок.

Днес в България използваме ограничителни системи по европейска норма – БДС EN 1317 „Ограничителни системи за пътища“, която определя критериите, методите за изпитване при удар на ограничителни системи за пътища и класовете им. От 1 януари 2011 г. тази норма е със задължителен характер за всички страни членки на ЕС. Като строителен продукт ограничителните системи за пътища попадат и в обхвата на Регламент №305/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 9 март 2011 г. за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти и за отмяна на Директива 89/106/ЕО на Съвета. Регламентът определя условията за пускането или предоставянето на пазара на строителни продукти посредством установяването на хармонизирани правила за това как да се изразят експлоатационните показатели на строителните продукти по отношение на техните съществени характеристики и за използването на маркировката „СЕ“ за тези продукти. Споменатите нормативни документи предвиждат всички ограничителни системи, които се монтират по пътищата, да бъдат успешно изпитани при удар посредством така наречения краш тест, за да могат да се определят експлоатационните им показатели. Съответно при ремонта и рехабилитацията на всички участъци от републиканската пътна мрежа се спазват тези изисквания на ЕС. За съжаление в страната все още има мантинели, които отговарят на старите отраслови нормални, действащи по време на строителството на съответните пътни участъци. По нареждане на Министерството на регионално развитие и благоустройството в АПИ бе създадена работна група, в която участват множество експерти, включително и от неправителствения сектор. Тя функционира от няколко месеца, като основната ѝ задача е да изработи нарежда за ограничителни системи, каквато няма към момента у нас. Сега има действащ документ на АПИ, „Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа“, който регламентира по кои пътища и автомагистрални каква ограничителна система трябва да се използва съгласно класовете им на действие, описани в БДС EN 1317. Техническите правила определят критериите за използване на различните класове на задържане, съгласно среднонощната интензивност на автомобилното движение, допустимата скорост и опасностите в крайпътната зона, които са класифицира-

ни в четири групи, съгласно степенна им на опасност. Този документ на АПИ е задължителен за всички пътища от републиканската пътна мрежа – приблизително 20 хил. км. Същият документ обаче не е задължителен за общините, които стопанисват общинската пътна мрежа с малко над 20 хил. км. Целта на МРРБ е този нормативен документ на АПИ да прерасне в Наредба, която да стане задължителна и за общинската пътна мрежа в Република България. Като добър пример мога да посоча Столичната община, която изключително стриктно се придържа към техническите правила за приложение на АПИ. Второ добър пример, който мога да дам, е това, че повечето пътни проекти са добре познати и работат с този документ на АПИ, дори когато проектират общинска пътна мрежа, но за съжаление в много общини тези правила не се ползват. Разбира се, за изготвянето и прилагането на тази Наредба е необходима поне година. Дотогава по всички републикански пътища ще се изпълняват сега действащите предписания за пътнорегулационните системи.

Има ли такава мантинела, която би спряла ТИР с подобна скорост?

Европейската норма БДС EN 1317 в част 2 определя, че за клас на задържане Н4в се прави краш тест с автовлак (ТИР) с обща маса 38 т, дължина се със скорост 65 км/ч с възл на удара 20 градуса. Всички производители, независимо дали на бетонни или стоманени ограничителни системи, използват тази норма. Оттам-напътък всичко друго е в сферата на гадаенето. Дали ще задържи по-тежко превозно средство или по-силен удар при по-голям възл, наистина е в сферата на предположенията. Има европейска норма и това са правилата. Проектантът е този, който трябва да избере, съгласно тези правила и норми, каква система на кой участък трябва да бъде монтирана. Не се класифицират дали са бетонни, дали са стоманени, пластмасови, дървени или други. Проектантът трябва да изхожда от това, че е необходимо да има някаква хомогенност на трасето. Не може да се променя през всеки километър, защото преходът от една система в друга е сложен за изпълнение и за поддържане. Масово в България по автомагистралите за средна разделителна ивица се използва клас Н2. Съгласно БДС EN 1317, част 2, ограничителна система с клас на задържане Н2 задържа автобус до 13 т при скорост 70 км/ч и възл на удара 20 градуса. А Н4в, която е за ТИР-ове, се слага само на специални места. Например виадукти, мостове, жп надлези или при опасност от първа степен, където има голям риск за живота на трети лица, например – крайпътни

обекти като бензиностанции, както и при препятствия в средна разделителна ивица. Това може да е колона на мост или портална рамка за информационни табели. Трябва да е ясно, обаче, че няма хипотеза за 100% задържане.

Що се отнася до инцидента в България – следователите и съдебните донатели ще трябва да докажат какъв е бил ударът при тази ограничителна система. Тя е изпълнена и монтирана съгласно действащата по време на строителството на пътна участък отраслова норма СПО86. Каквато и да беше ограничителната система обаче, трудно щеше да задържи подобен удар, защото според експерти ТИР-ът се е движил с висока скорост, няма следи от спирачен път, а възлът на удара е 26 - 28 градуса.

Какво може да направи държавата, за да има по-висока безопасност по пътищата в България?

Трябва да надгочим мантрата, че сме бедна държава, щом става въпрос за човешки живот. Необходимо е да се инвестират повече средства в пътната безопасност. В докладите на МВР, които отразяват жертвите на ПТП, виждаме стряскащи данни за загиналите и пострадалите. Заради това е необходимо да се отделият повече средства и на всеки 10 г. пътищата в страната ни да се рехабилитират.

Много от катастрофите, които виждам в статистиката на МВР, са претовратими. В голяма част за тях допринася и ниското ниво на поддържане на републиканската пътна мрежа. Тук ще похваля правителството, че по препоръка на Световната банка промени начина за плащане на ползването на пътищата – от винетна в тол система. Очакванията са да се събират малко повече от 1 млрд. лв. на година, които да бъдат използвани само за поддържане на пътна мрежа. Това включва преасфалтиране, изкръпване, косене на храсти, подмяна на повредени и остарели ограничителни системи, изпълнение и монтиране съгласно стари отраслови нормални – СПО86 или СПО97, знаци, маркировки и гр.

На всеки 8 или 10 г. трябва да правим рехабилитация на участъци като 160-ия километър на АМ „Тракия“, като се фрезова изнасящата пласти и се нанася нов. Ако не се извършват тези СМР навреме, се осъждаме на по-късен етап да правим по-сериозно строителство, което по-скъп ремонт. Това е мнението на пътните инженери, които трябва да бъде чуто от отговорните фактори и от обществото, а после да се бюджетира и от създателния процесът.

Интервю с д-р Николай Иванов очаквайте в следващ брой на в. „Строител“.



Ренета Николова

Д-р Иванов, взехте участие в извършването на оглед на участъка при 160-ия километър на АМ „Тракия“, където на 12 юли възникна пътнотранспортно произшествие. Какво установи проверката?

На първо място искам да изкажа своите искрени съболезнования към близките и семействата на загиналите при трагичната катастрофа. С цялото си сърце желая на пострадалото семейство в най-скоро време да оздравее и да се възстанови напълно.

На инспекцията на трасето, където е възникнал инцидентът, присъстваха представители на много държавни и неправителствени организации. Заедно с инж. Иван Досев, член на УС на АПИ, както и с председателя на Държавната агенция „Безопасност на движение по пътищата“, Института по пътища и мостове, Унивърситета по архитектура, строителство и геодезия, Европейския център за транспортни политики, Българско обединение на шофьорите, ББК „Пътища“, МВР - Областно пътно управление – Стара Загора, и аз като представител на БА „Пътна безопасност“ и Камарата на строителите в България направихме оглед на участъка. Той не е рехабилитиран от 1997 г. Трудно е да се каже каква е точната причина за случилото се – дали човешка грешка или неизправност на превозното средство. Чуха се много тези, например че предна ляба зума е блокирала или че шофьорът е заспал, но каквото и проблем да е възникнал, той е с фатален край. Тук искам да подчертая, че държавата винаги се е стремела към осигуряването на безопасна инфраструктура, но е необходимо голям ресурс, за да се приведе цялата пътна мрежа в перфектно състояние.

Преди проверката се чува най-различни мнения, включително че мантинелата била виновна за катастрофата. Как ще коментирате това твърдение?

През годините у нас действаха различни правила и норми за монтирането на мантинели. Ограничителната система, за която говорим, е изпълнена по правилата, които са били действащи по време на строителството на този пътен участък на АМ „Тракия“ – СПО86. Такива стоманени предпазни огради

Обявиха процедура по ОПИК за 200 млн. лв. в подкрепа на средни предприятия

Страницата подготви
Десислава Бакърджиева

Управляващият орган (УО) на Оперативна програма „Иновации и конкурентоспособност 2014 – 2020“ обяви процедура за подбор на проекти, която е в подкрепа на средни предприятия за преодоляване на икономическите последици от пандемията COVID-19. Общият размер на безвъзмездната финансова помощ е 200 000 000 лв., от които 170 000 000 лв. от Европейския фонд за регионално развитие и 30 000 000 лв. национално съфинансирани.

Целта на процедурата е да се осигури оперативен капитал за българските

средни компании. Средствата следва да бъдат използвани за покриване на текущите нужди на кандидатите и извършване на разходи за суровини, материали, горива, труд и други, чиято стойност се калкулира в стойността на произведената продукция.

От УО уточниха, че подаването на проектни предложения се извършва изцяло по електронен път чрез попълване на опростен веб базиран формуляр за кандидатстване, който се подава с придружителни документи чрез Информационната система за управление и наблюдение на Структурните инструменти на ЕС в България (ИСУН 2020).

Стартира подаването на документи по новия дизайн на 60/40

На 15 юли започна подаването на документи за държавна помощ за работодатели за запазване на заетостта на служителите им по новия дизайн на мярката 60/40, която бе удебелена до 30 септември. От Министерството на труда и социалната политика (МТСП) уточниха, че компенсация ще се получават за до три месеца - юли, август и септември, в размер на 60% от осигурителния доход за май 2020 г. и 60% от дължимите от работодателя осигурителни вноски.

Фирмите трябва да докажат спад на приходите с 20% спрямо същия период през 2019 г. и да са декларирали дължимите данъци за 2020 г. Очаква се с новия

вариант на мярката около 300 000 души да запазят доходите си. В предходните три месеца над 160 000 души са останали на работните си места. Изплатените средства по 60/40 до момента са над 153 млн. лв. на 20 225 компании.

„За новия дизайн работодателите могат да подават заявления в съответните Бюра по труда, чрез лицензиран пощенски оператор и електронно чрез Системата за сигурно електронно връчване. Ако работодателят има повече обекти в различни населени места, може да подаде общо заявление в Бюро по труда, на чиято територия се намира поне един такъв“, посочват от МТСП.

Правителството осигури средства за строителство на сграда на УМБАЛ „Св. Георги“ – Пловдив

Учредено бе дружество, което ще осъществява организацията и контрола по изграждането на Националната детска болница в София

На редовното си заседание Министерският съвет (МС) одобри промени по бюджета на Министерството на здравеопазването за 2020 г. за допълнителни плащания в частта на финансирането на бюджетното салдо за сметка на централния бюджет в размер на 16 934 791 лв. Във връзка с увеличаване капитала на УМБАЛ „Св. Георги“ ЕАД – Пловдив. От правителствената информационна служба съобщиха, че тези средства ще бъдат използвани за строителство на нова сграда – диагностично-лечебен корпус за клинични збена по педиатрични и онкологични специалности. Обектът ще се изгради върху собствен терен в База 2 на УМБАЛ с цел реализиране на концепцията за създаване на модерно детско лечебно заведение в Пловдив, обслужващо пациентите от цяла Югоизточна България.

С друго свое решение МС прие Разпореждане за учредяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капи-



тала „Здравна инвестиционна компания за детска болница“ ЕАД, гр. София. То ще извършва всички разрешени от закона дейности, свързани с организацията и контрола по строителството и пускането в експлоатация на обект от национално значение: „Изграждане на Национална многопрофилна детска болница“, както и всякаква друга, незабранена от закона дейност. Правата на държавата ще се упражняват от министъра на здравеопазването.

Дружеството е с капитал в размер на 100 000 000 лв. Средствата, необходими за строителството на Национална-

та педиатрична болница, са предвидени по бюджета на МЗ за 2020 г. и в Актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2020 - 2022 г.

„По този начин се създава единна структура, която да осъществява организацията и контрола по изграждането на Националната детска болница до завършването ѝ като строителен обект, комплектването ѝ с оборудване и медицинска апаратура и превръщането ѝ в готовност за работа като лечебно заведение по смисъла на Закона за лечебните заведения“, се посочва в решението на МС.

НОВО ПОКОЛЕНИЕ КОМБИНИРАН БАГЕР ТОВАРАЧ MST



100 К.С. / 74.5 KW

ПО-ПРЕЦИЗЕН

ПО-МОЩЕН

ЕДИНСТВЕНАТА НА ПАЗАРА СТАНДАРТНО ОБОРУДВАНА МАШИНА С ПИЛОТНО УПРАВЛЕНИЕ.

СТРОТЕХ
ИНЖЕНЕРИНГ
www.strotech.bg

гр. София, ул. Патриарх Герман 140
София: +359 888 1 888 11; +359884 003 811
Сервиз: +359 878 899 097, Резервни части: +359 888 222 760
Бургас: +359 889 218 794, Варна: +359 882 47 39 87

Емил Караниколов, министър на икономиката:

Строителството е един от браншовете, които

Предстои внасянето на Закона за индустриалните зони в Народното събрание

Снимки Емил Христов

Ренета Николова

Министър Караниколов, присъствахте на кръгла маса на тема развитие на проекта за Индустриална зона Варна. Какви са Вашите впечатления?

За разлика от други общини без съмнение Варна знае какво иска да бъде развитието ѝ в бъдещите 5 - 10 - 20 години напред – а именно създаване на условия за производства с висока добавена стойност, реализиране на студентите, които се обучават в шестте университета на територията ѝ, и търсене на абсолютния потенциал на района. Варна има добре развита инфраструктура, единственото, което липсва, е индустриална зона, която може да привлече големи инвеститори, а около тях на по-малките терени, където няма как да се изгради индустриална зона, могат да се настанят и по-малки вложители. Новият нормативен акт – Закон за индустриалните зони, подробно уреждащ тази материя, предстои да бъде одобрен в Министерския съвет и внесен в Народното събрание скоро.

На няколко пъти по време на събитието споменахте Закона за индустриалните зони. Може ли да обясните каква празнина запълва този нормативен акт, какви въпроси ще бъдат решени с него?

Ще започна с това, че преди известно време се срещнахме с представители на пловдивската „Тракия икономическа зона“ и „Индустриален Парк Шумен“ АД. Те са много напред по отношение на маркетинга на тези места и привличането на инвеститори. „Национална компания индустриални зони“ ЕАД (НКИЗ ЕАД) за първи път излезе на печалба преди две години, а през 2020 г. успя да повиши приходите си, които стигнаха до 11 млн. лв. Благоустройство на частния сектор, които ни даде ноу-хау и съвети, ние успяхме да развием НКИЗ. Каква е ситуацията сега? България не може да предложи на предприемачите индустриални зони, ние им предлагаме терени. Изключените правни Стара Загора, където съвместно с общината изградихме индустриална зона на площ от 140 дка, която предстои да бъде открита. Интересното там е, че след като строи-

телите започнаха работа, инвеститорите дойдоха и вече 70% от съоръженията са резервирани. Затова беше подготвен този закон, за да се опитаме да стимулираме предприемачите да идват в подобни зони. Чрез него се създава възможност за по-бързо свързване с ВиК мрежата, което спестява разходи. Също така сроковете за изваждането на земята от държавния горски фонд са намалени. Регламентирани сме доста неща, използвайки опита на частните индустриални зони и вземайки предвид проблемите, които се срещат при изграждането и управлението им. Надявам се, че новият закон ще бъде приет бързо от Народното събрание. Много е важно, че той ще направи възможно кандидатстването за финансиране от Европейския съюз за изграждане на вътрешната и съпътстващата инфраструктура в индустриалните зони, както и да се инвестират средства от държавния бюджет или от оперативните програми в тях.

Вече ще може да се използват пари от ЕС за изграждане на индустриални зони?

Безспорно. С вицепремиера Томислав Дончев и с колегите министри сме се договорили, че усвояването на евросредствата в това направление ще е приоритет. Досега изпълнявахме с предимство европроекти за благоустройство на градовете. Категорично, това е изключително важно, но е поразително да инвестирате в индустриални зони, които привличат производители и бизнес, защото те създават работни места. Фирмите плащат данъци и така постръват повече средства в общините, с които администрациите могат да реализират необходимите благоустроителни дейности. Досегашният модел на влягане на европейските средства създава по-добра среда, но не привлича бизнеса. А когато няма бизнес, общините нямат доходи.

Кога очаквате да бъде приет Законът за индустриалните зони?

Предстои да бъде внесен в Народното събрание. Имам разбиране за важността му от Комисията по икономическа политика и туризъм, както и от всички останали водещи



комисии. Той не е нормативен акт, който да създава полемика по някакъв начин, разработен е от всички министерства и институции, ведомства, включително и с участие на частния сектор. Аз имам амбиция да бъдат намалени някои срокове, определени в закона, но тъй като те са свързани

и с други закони, с Конституцията, с европейските директиви, касаят правата на гражданите, това все още не е факт. Където е възможно, съм убеден, че депутатите ще направят максималното този закон да създава интерес в инвеститорите да дойдат в България.

В очертаващата се

ситуация на рецесия България и Източна Европа може да имат своя шанс за реализирането на връзки за доставки, на проекти по Зелената сделка – тя също е много важна и ключова. Имаме зони в страната, където ще се наложи да се заместят производства, които са енергийно неефективни.

Например минната индустрия – трудът, който хората извършват под земята, е изключително тежък, но е по-добре платен в сравнение с друг тип работа. Идеята ни е да привлечем инвеститори, които да преквалифицират тези хора и да им осигурят заетост с добри възнаградения.

МОГАТ ДА ИЗВЕДАТ ИКОНОМИКАТА ОТ КРИЗАТА

По време на дискусията беше обявен и амбициозен срок за старта на строителството на индустриалната зона - до края на годината. Това реалистично ли е?

При положение че сме напреднали толкова с проекта и НКИЗ ЕАД са на печалба, тоест парите за реализирането са осигурени, този срок е напълно възможен. За проекта очакваме и средства от държавния бюджет, както и от Европейския съюз.

Институциите работиха много по идеята за Индустриална зона Варна. Сблъскахме се с редица проблеми при намирането на подходящи терени. Има инвеститори, които харесват града, а ние в момента няма какво да им предложим, затова се насочихме към Аксаково. Промяната на статута на земята на избраните терени и съгласувателните процедури отнеха много време, но вече са факт.

За разлика от други общини във Варна мога да кажа, че има разбираемост по отношение на проекта за индустриалната зона. Тук всички - и бизнес, и местна власт, и областен управител, са на едно мнение, че трябва да се изгради индустриална зона, в която да се привлечат производители с висока добавена стойност, както и ИТ услуги. Този сектор се развива доста добре във Варна. В това отношение София конкурира европейските градове, но и Варна може да се причисли като ИТ дестинация. Както казах, на морската столица и Алпсва само голям обособен терен, където да може да се привлечат големи инвеститори и съпътстващите ги помалки компании.

Как излиза икономическите България след кризата, свързана с коронавируса?

Основен приоритет при обявяването на извънредните мерки беше опазването живота и здравето на хората. Другата главна задача на правителството беше свързана с това икономиката на страната да остане в кондиция. За първите шест месеца на годината - след случилото се през април, май и юни, имаме забавяне в темповете на икономиката, но то по никакъв начин не е толкова драматично, както в други страни. Обвиняват ни, че не сме се справили със ситуацията, но бих препоръчал на критиците да погледнат другите страни и данните за

безработицата там. В това направление цифрите в България в никакъв случай не са лоши. Повечето предприятия не затвориха, като изключвам секторите на услугите и на туризма. В следващите години тези сектори ще трябва да работят много за подобряване на качеството на услугите, които предлагат, за да гарантират здравео на потребителите им и да са конкурентоспособни.

Притеснява ме фактът, че пандемията не е свършила. За съжаление случаемта на заразеност с COVID-19 в последните седмици се увеличават. Докато не се намери лекарство или ваксина, ситуацията ще бъде динамична и трудно прогнозируема. Ако има още едно затваряне на икономиките на големите европейски страни - като Италия или Германия, където България има износ, тогава ще имаме и нови проблеми.

Миналата година е рекордна за страната по отношение на износа и ако в настоящата няма потребление в Европа, нашето производство ще пострада. За пример ще дам автомобилния сектор. Частите на почти всички леки коли, които са произведени в Европа - около 90%, са направени в България. Ако не се купуват автомобили, това веднага ще рефлектира в поръчките към българските заводи.

Притеснително е как се реагира потребителите отпук-напаят. Ясно е, че сектор „Туризм“ трудно ще възстанови оборотите си от преди пандемията. Сега в морските курорти е изключително спокойно, а в летния сезон всички от тази сфера разчитат да има повече посетители. Но такава е ситуацията в момента и категорично правителството не е виновно за създаването на положение. В крайна сметка пандемията не е тръзнала от страната ни.

Опитваме се да бъдем адекватни - знаем, че не е лесно нито за държавата, нито за общините, нито за бизнеса. Непрекъснато трябва да взимаме извънредни и трудни решения.

Какво се предвижда, за да се даде тласък и да се рестартира икономиката? Обмислят ли се нови мерки?

Към момента водим разговори с отделни сектори на икономиката за това как може да им се помогне. Не всички желаят помощ. Най-тежко е със-

тоянето при средните и малките фирми, защото много от тях преустановиха дейност. Затова пуснахме няколко програми. По първата процедура за подкрепа имахме подадени 27 хил. заявления. За съжаление генерира се определено забавяне на изплащането на средствата. Първоначално решението беше - първият по ред е първи по право, тоест който най-бързо подаде заявление и отговаря на изискванията, да получи средствата. Според закона обаче, ако някой е пуснал документи, но има пропуски, трябва да му дадем тридневен срок, за да ги отстрани. Докато тече този период, ние не можем да придвижваме документите на следващите, подали заявления за подпомагане.

Това много ни затрудни, защото 10 фирми с неизплатени документи водят го забавяне с 1 месец. За да излезем от това положение, ние осигурихме на 100% средствата за всички подали заявления и така решихме казуса с тридневните срокове, за да не се бабим. Но това стана на по-късен етап. Увеличихме бюджета с около 50 млн. лв. и когато видяхме, че ще покрием подадените 27 хил. заявления за подпомагане, решихме, че който отговаря на изискванията, директно му се заплаща. След това възникна друг проблем - ако някой си е объркал номера на банковата сметка, това веднага се засича в системата. Започнахме проверки и изчистване на грешките. Вече са направени първите плащания към малките компании. Извинявам се на всички, които очакваха по-рано тези средства. Все пак трябва да сме наясно, че с парите от Брюксел може да се подпомага бизнесът, но не и безконтролно. Ние трябва да спазваме всички процедури, които отнемат около месец - месец и половина. Преди дни стартира и процедурата, насочена към средните фирми.

Тема номер 1 сега е планът за възстановяване на Европа. Интересите са насочени към изготвянето на националния план. Каква готовност имаме и ще се справим ли със сроковете?

Много ми е странно, когато някои хора казват, че нямаме проекти. Не е така - имаме много. Работим с няколко международни организации, които помагат на страната, за подготовката на проекти,

които да отговарят на изискванията на ЕС. Ние работим и не сме спирали. Беше подписано и Националното тристранно споразумение по ключови теми за ускоряване на икономическото развитие в България между бизнеса, синдикатите и държавата. Това е много шимджово - докато други страни се чужат какво да направят, ние взехме решение. Вече има създадени работни групи в Министерството на икономиката между работодателите и съответните ведомства. Имаме такава за малките и средни предприятия, която работи върху това как да бъдат подпомогнати МСП.

Предстои да внесем в МС изменения на Търговския закон. Те са изготвени по искане на стартиращите МСП, които ще доведат до облекчаване на дейността им. Продължаваме да работим и по Зелената сделка, която дава различни възможности на България. Проекти по нея трябва да се подготвят заедно от Министерството на икономиката и от бизнеса. Ние можем да обясним, че има 10 проекта, но ако те са съгласувани с бизнеса, няма да сме коректни. Има време да ги

двѣ неща, които са много важни за страната. Първо трябва да извържи социалната система, защото ако имаме 100 хил. безработни, пандемията се върне, Европа затвори икономиката си и потребителите спрат да купуват, тогава ние ще имаме много тежък проблем. Другото, което е много важно, това са инвестициите в инфраструктурата - неговисомо за малки или големи обекти. Строителството е един от отраслите, които могат да изведат икономиката от кризата. Когато се инвестира в пътища, в жп инфраструктура, в индустриални зони - тези пари се дават на строители, на подизпълнители, на хора, които след това ще потребяват различни услуги или стоки. А кога ще се оправи туризмът? Когато гражданите имат доходи и започнат отново да потребяват услуги.

Пак казвам - строителството е един от секторите, които могат да издържат всяка икономика нагоре. И по-големите държави, и глобалните играчи изразиха същото мнение и те ще инвестират в инфраструктурни проекти, защото това е механизъм. Важно е со-

довършим работата по предложения за промени в няколко закона, които вследствие на пандемията забавихме. Ще видим на какво ниво сме и какво може да направим съвместно. Въпросът е как може взаимно да си помогнем, за да вървим напред.

Какви са другите приоритети на Министерството на икономиката до края на годината?

Основната ни задача е да осигурим ликвидност в малките и средните предприятия. Много сериозно разглеждаме и възможностите да помогнем на големи енергоемки компании. Оперативните програми преди всичко са насочени към МСП. Всички казвам: помогнете на малките, но ако големата индустрия съществува, тя ще даде работа на малките фирми. Ако помогнем само на малките, а големите изпадат в тежко затруднение, тогава малките ще се сблъска с още по-голям проблем. Затова търсим баланс.

Имаме редица закони, по които работим. Продължаваме с процеса на премахваване на административните тежести за бизнеса, защото това



съгласуваме помежду си. Създаването на индустриалните зони също е важна част от дейността ни, а за регионите, които ще бъдат засегнати от Зелената сделка, те са много ключови.

Какво е Вашето мнение за вълната за реновиране, която ще се изпълнява в Европа? България вече има добър опит с Националната програма за енергийна ефективност на многофамилните жилищни сгради.

Аз имам един принцип, когато сме в рецесия като в момента, има

циалната система да е здрава, за да има пари за пенсионерите и за тези, които са останали без работа. Всичко друго може да бъде насочено към строителството. Да си спомним, че при предходната криза точно строителството изведе икономиката напред.

Вие имате добри контакти с КСБ. Какво престои като инициативи?

Контактите ни са работни и регулярни. Провеждаме срещи, на които дискутираме актуални въпроси. Имаме няколко задачи на дневен ред - да

е приоритет на правителството, а кризата с коронавируса малко ни забави в това направление.

Имахме планове да влезем в допълнителни пазари, но за съжаление сега пътуванията са сложни. В момента има карантинна за определени държави. Много от инвеститорите, които искаха да гоудат в България, изчакват, тъй като някои от тях не са от ЕС. Сега най-важно е да се преодолее проблемът с пандемията. Без здрави хора няма да има икономика. А ние на всеки бизнес, на който можем, ще помагаме.

Изграждането на Индустриална зона Варна

► от стр. 1

В началото Ренета Николова приветства участниците и благодарни на кмета Иван Портних за домакинството на срещата. „Провеждането на днешната кръгла маса е стъпка напред в развитието на традиционното добротворство партньорство между община Варна, Камарата на строителите в България и вестник „Строител“, заяви главният редактор на браншовото издание. Тя припомни, че именно от Варна е започнала инициативата за срещи между местната власт и Областните представителства на Камарата за презентирание на инвестиционните програми на общините - практика, наложила се след това и в други градове.



Снимки Емил Христов

хората”, допълни той.

Министърът на икономиката Емил Караниколов благодари на общинската администрация, защото без помощта ѝ не би било възможно да се изготвят плановете за реализация за бъдещата Индустриална зона на Варна. Той изрази и признателността си към бизнеса в града, който по думите му се справя отлично във време на пандемия. „Ние трябва да отчетем, че Варна има добри показатели. Първо, градът е един от топ 5 по средна работна заплата в страната. Второ, го март преди епидемията във Варна е имало ръст при започналите работи с 4,6%. Към момента имаме безработица около 7,5%, но това е обяснимо“, поясни той. Министър Караниколов изтъкна, че Варна има

потенциал за привличане на инвестиции благодарение на отличните логистични връзки.

Той също подчерта предимствата на морската столица – добрата инфраструктура и наличието на висши училища. „Изграждането на модерна индустриална зона, в която свое място могат да намерят стратегически инвеститори със съвременно производство и висока добавена стойност, е целта, към която се стремим, и съм сигурен, че ако работим всички заедно в екип, ще стигнем до желания резултат. Преди две години и половина бях в града. Тогава с кмета и областния управител говорихме за потенциала на Варна и какво предлага морската столица. Районът има безспорни качества и възможности“, коментира той. Министърът сподели, че не след дълго е започнало търсенето на терени за проекта, като са разлеждани различни възможности, включително частни индустриални площи в рамките на Варна. Той поясни, че те са били с потенциал, но са имали доста технически проблеми и разрешаване-



Николова подчерта, че темата за развитието на Индустриална зона Варна е изключително значима и показателно за това е, че на срещата присъстват висши представители на централната и местната власт, НКИЗ, бизнес и браншови организации, строителния сектор. След това тя даде думата на домакина на събитието – кмета на Варна Иван Портних.

„На първо място искам да благодаря за тази инициатива на Камарата на строителите в България, с която изключително ползотворно си сътрудничим, и на в. „Строител“, който е наш добър партньор“, каза Портних и допълни, че се надява този отличен диалог да продължи и в бъдеще. Той

заяви, че развитието на индустриалната зона на общината е важна и актуална цел не само за Варна, но и за целия регион. Тя ще бъде разположена на близо 10 хил. дка на територията на общината Аксаково. За целта се очаква одобрението на Общия устройствен план на общината. „В момента мече финалната фаза на събиране на подписите на Националния експертен съвет по устройство на територията. До дни се надявам ОУП да бъде приет, след което веднага имаме готовност да стартираме ПУП-овете“, добави Портних. Преди това се първият етап от проекта да обхваща 750 дка. Иван Портних припомни, че бъдещата зона е разположена на



територия с изключително добра логистика – в близост до пристанище, летище и жп инфраструктура. Той подчерта, че напредва и

изграждането на автомагистрала „Хемус“, която ще подпомогне изключително много икономиката на Северна България.

Кметът посочи, че друг ключов фактор за общината, който трябва

да се вземе под внимание, е наличието на 6 висши учебни заведения на територията ѝ. „Тук учат 30 хил. млади хора. Това е най-ценният капитал на Варна. На практика след София ние сме другият университетски център в България, преимущество, с което се гордеем“, заяви Портних. Според него всеки един инвеститор освен от добра инфраструктура и бърз и качествен административен процес има нужда и

от квалифицирани кадри. Той добави, че съвместно с висшите учебни заведения се работи за развитието на индустриално-промишлената зона като зона за иновации. „В момента Варна преформатира своя икономически профил, който трябва да бъде базиран на основата на образованието, науката и иновациите. Мотивирани сме да привличаме бизнес с висока добавена стойност, което означава и по-високи доходи за



МОЖЕ ДА СТАРТИРА ДО КРАЯ НА ГОДИНАТА



то им бе отнело твърде много време и финансов ресурс.

Караниколов бе категоричен, че с помощта на общината и експертите ѝ и с подкрепата на КСБ и бранша зоната ще бъде реализирана в най-бързи срокове. Министърът подчерта, че е изключително важно в страната ни да се развият индустриалните зони, за да се привлечат международни компании. „Не е тайна, че когато у нас пристигне стратегически инвеститор, ние го водим на нашите хубави зелени поляни. Изключително красиви са, но той не може да си представи как ще изглежда неговото предприятие там“, посочи той.

Емил Караниколов припомни, че

преди една година е започнало създаването на Закон за индустриалните зони.

„В него е планирано да се регламентират не само държавните или общински зони, но също така и частните, както и тези от смесен тип. Проектът на закона ще влезе за обсъждане в Народно събрание в най-скоро време“, информира Караниколов. Министърът допълни, че нормативният акт цели облекчаване на някои от процедурите, изпълнявани съгласно Закона за устройство на територията, за да

се осигури възможност за по-бързо издаване на строителни разрешения, включване в електрическите и ВиК мрежите и т.н. „Чрез този нормативен акт, независимо дали ще е държавна, общинска или частна индустриална зона, се дава възможност да се инвестират средства от държавния бюджет или от оперативните програми“, обясни той. Министърът каза още, че е хубаво да се влагат пари за развитието на градските части на общините, но концепцията в бъдеще трябва да се промени – приоритетно да се изграждат индустриални зони, които ще привлечат инвеститори. „Това ще спомогне за създаване на работни места и за повече приходи на общините от данъци, които на свой ред ще генерират средства за ремонтване и развитие на градската среда“, каза Емил Караниколов.

Той подчерта, че Министерството на икономиката планира

да изгради изключително бързо няколко индустриални зони на стратегически места

в страната. Караниколов поясни, че те ще са в Стара Загора, където се работи усилено, във Варна и Бургас. „Надявам се и в Северна България да има, но за момента разговорите ни с инвеститорите са, че дока-

то няма магистрала, те едва ли ще вложат средства на такова място“, каза министърът. Той даде пример с Унгария и Полша, които разполагат с празни индустриални зони. „Там, като има интерес от инвеститор, му предлагам готов терен с производствени мощности и предварително подписан договор за вода и електричество. За жалост в България не е така“, разказа министърът на икономиката. Той посочи, че все пак има и добър пример у нас с индустриалната зона в Стара Загора, но подчерта, че теренът там е само 140 декара. „Тя е първата, която направихме съвместно с общинската власт, и сега започваме да я презентираме. Мога да кажа, че към момента има заявления за заплване на 70% от зоната. Това е още преди да сме прерязали лентата, което ще стане съвсем скоро“, информира Емил Караниколов.

Той отпрати апел към участниците в кръглата маса и всички страни, ангажирани с проекта, да работят стегнато, защото колкото по-бързо се подготви инфраструктурата на избраната зона и самите терени, толкова по-скоро ще има инвеститорски интерес.

Целта е до края на тази година да може да бъде направена първа колка на зоната.

„За този индустриален парк търсим компании с модерно производство. За логистика има групи терени, които могат да бъдат предоставени. Много е важно тук да има производство“, завърши Караниколов.

От своя страна кметът Иван Портних посочи, че икономическият профил на морската столица се отличава сериозно от този на другите големи областни градове. Той съобщи, че през



изминалата година във Варна са се установили IT и аутсорсинг компании, като някои от тях са международни. „Вярвам, че това ще помогне за развитието на обекта въпреки коронавируса“, подчерта той. Портних коментира, че следи макропоказателите на индустриалните зони в България и по света. Като добър модел той посочи „Тракия икономическа зона“. „Варна стои стабилно по показател за БВП на глава от населението, както и по ниво на работните заплати, което със сигурност би се отразило положително за развитието на икономическата зона“, каза Портних. По думите му

Варна иска да привлече по-високотехнологични производства,

защото разполага с необходимия човешки капитал за бъдещите инвеститори. „Смятам, че такъв трябва да бъде профилен на производствата“, посочи Портних и добави, че Западната промишлена зона, за която наскоро е приет ПУП, също предлага възможности за подобни вложения, като уточни, че там терените са основно частни.

След него гумата взе областният управител на Варна Стоян Пасев. „Рагвам се, че това е работна среща, а не прос-

то презентация на бъдещата индустриална зона. Наистина се надявам след няколко години да я даваме за пример“, каза той. Пасев подчерта, че заради липсата на подходящ терен във Варна бъдещата зона ще бъде изпълнена в община Аксаково. „Проектът е жизнено важен не само за област Варна, но и за целия Северозизток. Локацията е уникална и има всички предпоставки зоната да се развие“, категоричен бе той.

Областният управител коментира, че основен проблем за инвеститорите, които се интересуват от Бълга-



Изграждането на Индустриална зона Варна

► от стр. 9

рия, са дългите и тежки процедури за смяна на предназначението на терените. Той заяви, че когато разберат, че в най-оптимистичния случай са необходими между 3 и 5 години, кандидатите се отказват и избират да инвестират в съседни държави с далеч по-облекчен режим. Пасев изрази надежда предвижданите нормативни промени да спомогнат този проблем да бъде преодолан.

„През годините, в които съм областен управител, мога да кажа, че доста делегации имаха силен интерес към района на Варна, но нямаше адекватни терени, които да предложим. Както каза и министър Караниколов, показваме им поляни и никои не може да си представи откъде ще дойде комуникацията – ток, вода и газ“, сподели той и подчерта, че община Варна, Министерството на икономиката и НКИЗ могат да разчитат на пълна подкрепа за реализацията на зоната от страна на областната администрация.

„Радвам се, че можем да обсъдим един проект, по който работим изключително упорито от 2018 г.“, каза Антоанета Барес, изп. директор на

НКИЗ ЕАД. Тя поясни, че терените, които са набелязани, са подходящи за привличане на предприятия, които ще осигурят работа на младите хора с добро образование и амбиции да се развиват. „Извървяхме дълъг път до изготвянето на Общия устройствен план. Вече имаме напредък по проекта и заради това избрахме именно този момент да проведем днешното събитие“, акцентира тя.

Барес информира, че НКИЗ управлява 12 проекта,

сред които са тези в София, Божурище, Бургас, Стара Загора, Свиленград, Русе, Видин, Плевен и Телиш. „Проектът във Варна е изключително необходим. През годините сме получавали много запитвания и заявяване на инвестиционни намерения от компании, които искат да инвестират на територията на община Варна, но нямаше как да отговорим на техните нужди. Единствените терени, които се предлагат, бяха малки и с неизградена инфраструктура“, посочи изп. директор на НКИЗ. От думите ѝ стана ясно, че екипът на националната компания се опитва да изпрвари събитията и вече е



готов с концепцията за развитие на самия проект. „Естествено това е направено въз основа на сериозни проучвания, но и на базата на наличната работна ръка във Варна, университетите и училищата, които могат да отговорят на изискванията за бизнес“, заяви тя.

Барес посочи, че НКИЗ е подписала меморандум

с Варненския свободен университет „Чернориец Храбър“ по програма Fast Tracking Success за ускорено професионално развитие на младите кадри. „Целта е да можем да отговорим на изискванията на бизнеса за работни места“, каза тя. Изп. директор на НКИЗ подчерта, че след приемането на Закона за индустриалните зони (б.а. – Антоанета Барес е участвала в работната група по създаване на проектозакона) ще се даде възможност такъв тип проект да се разглеждат приоритетно, процедурите да вървят доста по-бързо и самото управление на зоните като инфраструктура и проект да бъде осъществявано в полза на инвеститора.

„Ние помагаме на всеки инвеститор да измине стъпките за реализацията на неговата инвестиция. Надявам се до края на годината да можем да се съберем, за да обявим стартирането на проекта“, завърши Барес.

Кръглата маса продължи с изказвания на

председателя на ОП на КСБ – Варна, инж. Пенко Стоянов, който благодари на участниците в събитието, че са отзовали на инициативата за провеждането му.

„Не мога да скрия голямата си радост и задоволството на колегите ми от строителния бранш за правилно провежданите политики от страна на държавната и общинската администрация, с които се реагира на сложната икономическа обстановка, в която се намираме“, каза той. По думите му настоящата криза изисква активно отношение от всички, за да се преодолее. Според него това не може да се случи, като се водят инвеститори на зелена поляна. „Законите на инвеститорите и капиталата са неумолими, те винаги търсят най-малкото съпротивление и при наличие на по-добра оферта от конкурентните ни държави никога няма да изберат нашите красиви поляни. Изграждането на урбанизирани територии не е лесна за-

дача и фактът, че това се прави координирано от държавата и общината, ни дава големи надежди, че и утре ще има работа за нашите фирми и служители“, каза инж. Стоянов. Председателят на ОП на КСБ – Варна, подчерта, че

морската столица се е променила през последните години,

като промяната е положителна и дава мотивация на строителите да работят още по-усърдно. „Нашият град има хилядолетна история, той е сред най-древните в България. Има прекрасен природен потенциал, но би бил мъртъв, ако не са постоянните усилия на кметта г-н Портних и неговия екип, на администрацията, които дават зелена светлина за правилните политики, и на всички нас, които го населяваме и работим“, сподели още той.

Според инж. Стоянов кръглата маса се явява продължение на първото заседание към Консултативния съвет на кме-



МОЖЕ ДА СТАРТИРА ДО КРАЯ НА ГОДИНАТА

та на община Варна, на което е направена презентация на бъдещата икономическа зона и свързаните с нея инвестиции. Той изрази мнение, че дори ако само половината от плановете се сбъднат за период от 5 години Варна ще стане много сериозна конкуренция на София. „Всички знаем, че хубавите работи стават бавно и трудно, в строителния бранш няма лесни задачи. Затова искам да Ви уверя, че колегите инженери и архитекти ще бъдат много активни при реализирането на всички необходими инвестиции и процедури“, каза председателят на ОП на КСБ - Варна.

Накрая той обърна специално внимание на медийния партньор на събитието в „Строител“ за това, че

екипът на вестника е взел важно участие в организацията на кръглата маса.

„Изданието винаги ни е подкрепяло и ни е дало рупор и гласност, които смятам, че могат да бъдат използвани по всички теми, свързани с

бъдещото развитие на индустриалната зона в града“, завърши инж. Стоянов.

„Ситуацията, в която се намираме в момента, е безпрецедентна. Всички виждаме какво се случва по света, в Европа и в нашата страна. Пандемията още не е преминала, а в същото време икономическата криза се задълбочава“, сподели изп. директор на Камарата на строителите в България Валентин Николов. Той посочи, че е необходимо да се намерят средства и начини да се противодейства на стагнацията. „КСБ счита, че има много неща, които могат да се направят. Ще ги обобща така - първото е работата, второто е работата и третото е пак работата. Това е нашето спасение както за бизнеса, така и за държавата“, подчерта Николов.

По думите му провеждането на кръглата маса е доказателство, че когато съвместната дейност между Министерството на икономиката и неговите структури, областната администрация, общинската власт и бизнеса е



последователна, упорита и целенасочена – тя дава резултати. „Аз съм убеден, че тази инициатива ще има много голям успех. Единственото нещо, което е необходимо, е да се работи концентрирано“, каза Валентин Николов и добави, че всичко трябва да стане по-бързо, решително и мащабно, защото няма време за губене. В заключение той цитира думите на председателя на Европейската комисия

Урсула фон дер Лайен – „намираме се в ситуация, в която не просто трябва да вземем заем от нашите деца, но и трябва да работим, за да създадем един по-добър свят за тях“.

Кръглата маса продължи с представяне на Общ устройствен план и Индустриална зона „Аксаково“ от проектантския екип. (Виж стр. 13)

Атанас Стоилов, кмет на община Аксаково,

благодари на в. „Строител“ за перфектната организация на събитието. „Това, което правите, е похвално. Хубаво е, че ще се види от обществеността напредъкът, който имаме за индустриалната зона, и то благодарение на работата, която вършат много институции в момента“, подчерта Стоилов. Кметът на Аксаково благодари и на колега си Иван Портних, който по гуми-

те му е бил моторът да се реализира целият проект. „Вече над 10 години се борим да стигнем до тук. Имаше един период от година и половина на забавяне заради археологията, но всички премина. Избраното място е уникално и може би най-доброто за бизнес в България в момента“, посочи той.

Атанас Стоилов изрази надежда в бъдеще да се реализира и друг много важен за региона инфраструктурен обект –

АМ „Черно море“, която би помогнала драстично за развитието на икономиката в областта.

„Мисля, че усилията, които полагаме за изграждането на индустриалната зона, ще имат успешен завършек. Гарантирам, че ние ще дадем всичко от себе си – аз като кмет заедно с Общинския съвет на Аксаково и главният архитект“, сподели Стоилов. Той посочи и че проектът е изключително мащабен за Североизточна Бъл-

▶ стр. 12



С ОПИТ И ТРАДИЦИИ.

Изграждането на Индустриална зона Варна

► от стр. 11

гария, но е убеден, че с подкрепата на правителството всяко едно предизвикателство ще бъде преодоляно.

Кметът на Аксаково се обърна и към представителите на строителния бранш от Варна. „Виждам, че в крълата маса участват едни от най-добрите и силни компании от региона, които за мен са водещи и за България. Радвам се, че имаме и тяхната подкрепа и заедно – общините, бизнесът и централната власт, със сигурност ще направим така, че да сме



конкурентоспособни на другите градове, в които има индустриални зони“, каза Стоилов.

Думите му бяха допълнени от министър Караниколов, който също изтъкна важната роля на кмета на Варна Иван Портних и областния управител Стоян Пасев, без които намирането на подходящ терен за индустриална зона е нямало да се случи. Той добави, че държавата ще продължи да инвестира в строителството на инфраструктурни обекти на общините.

Емил Караниколов не пропусна да благодари и на Камарата на строителите в България. „Ние изградихме едно отлично партньорство с организацията. КСБ помогна

чрез експертите си да се промени Законът за горивата. Всички ние видяхме какво направиха строителните компании, членове на Камарата, по време на водната криза в Перник“, заяви министърът.

Изп. директор на КСБ Валентин Николов изказа своята признателност за добрите думи на министъра и добави, че е важно да се правят не само големи инфраструктурни проекти в страната, но и

да се активизира работата на всички нива в държавата. „По тези големи обекти строят основно големи фирми, дейността е в сериозна степен механизмирана. Държавата и общинската администрация трябва да положат максимални усилия да осигурят работа и на малките фирми“, посочи Николов.

Министър Караниколов отговори, че Българската банка за развитие

вече е прегосподствала

ресурс, за който бизнесът може да кандидатства с цел преодоляване на последиците от пандемията

и да продължи да работи.

Антоанета Барес коментира, че изграждането на индустриална зона не представлява само строителство на инфраструктурен обект. „Ако



Пътностроителна лаборатория

СТИМЕКС ЕООД

За гарантиране на високо качество на крайния продукт фирма „Стимекс“ ЕООД през 2013 г. инвестира и изгражда собствена лицензирана пътностроителна лаборатория. Тя е на разположение на всички клиенти, за които качеството има значение и се доверяват на професионализма. Лабораторията изпълнява различни изпитвания на:

1. Добавъчни материали за бетон. Скални материали за несвързани и хидравлично свързани смеси за използване в строителни съоръжения и пътни строителство. Скални материали за битумни смеси, настилки за пътища, самолетни писти и други транспортни площи.
2. Добавъчни материали за разтвори
3. Трошен камък за жп линии
4. Бетонна смес
5. Бетон
6. Бетон на място в конструкции и готови бетонови елементи
7. Почви строителни/скални материали за несвързани и хидравлично свързани смеси. Пътни конструкции
8. Асфалтови смеси



„Стимекс“ ЕООД, гр. Варна, база Аксаково, stimex@eskana.com

телефон лаборатория Аксаково: 0889 309 330 телефон централен офис: 052 303 547

МОЖЕ ДА СТАРТИРА ДО КРАЯ НА ГОДИНАТА



се привлекат инвестиции, строителите ще са тези, които ще изграждат техните предприятия. Ще им помогнете да осъществяват техния бизнес и по този начин ще има работа за много компании от бранша“, поясни изп. директор на НКИЗ.

В дискусиата се включи и инж. Росен Колелиев, управител на „Пътища и мостове“ ЕООД. Той насочи вниманието на присъстващите към необходимостта да се помисли за бъдещето

изграждане на североизточен обход на Варна,

който също би спомогнал много за развитието на икономическата зона на града. „Присъединявам се към общата теза, че час по-скоро трябва да се реализира индустриалната зона на Варна“, каза още инж. Колелиев, като изтъкна, че общинските власти и държавата трябва да помислят за залагането на обхода като приоритет и неговото проектиране да се реализира в периода на строителството на индустриалната зона.

Думата взе и кметът на Деветня Свилен Шитов. Той заяви, че е изключително щастлив да види,

че присъстващите на кръглата маса мислят в една посока. „Радвам се, че се намери възможност и достатъчно голям терен, на който да се изпълни проектът, и всички искаме това да стане максимално бър-

зо“, сподели Шитов. „Ако се случи забавяне, то ще е вредно и за бизнеса, и за общините в региона“, подчерта кметът. Свилен Шитов запозна участниците в кръглата маса и с визията си за използване на промиш-

лени терени на територията на община Деветня за бъдеща индустриална зона.

Коментари относно стратегията и развитието на индустриалната зона на Варна дадоха и главният архитект на

общината Виктор Бузев, и арх. Иван Трендафилов, председател на Камарата на архитектите РК - Варна. Те също бяха категорични, че бъдещето на региона е тясно свързано с реализирането на проекта.

Общ устройствен план на Варна и на Индустриална зона „Аксаково“

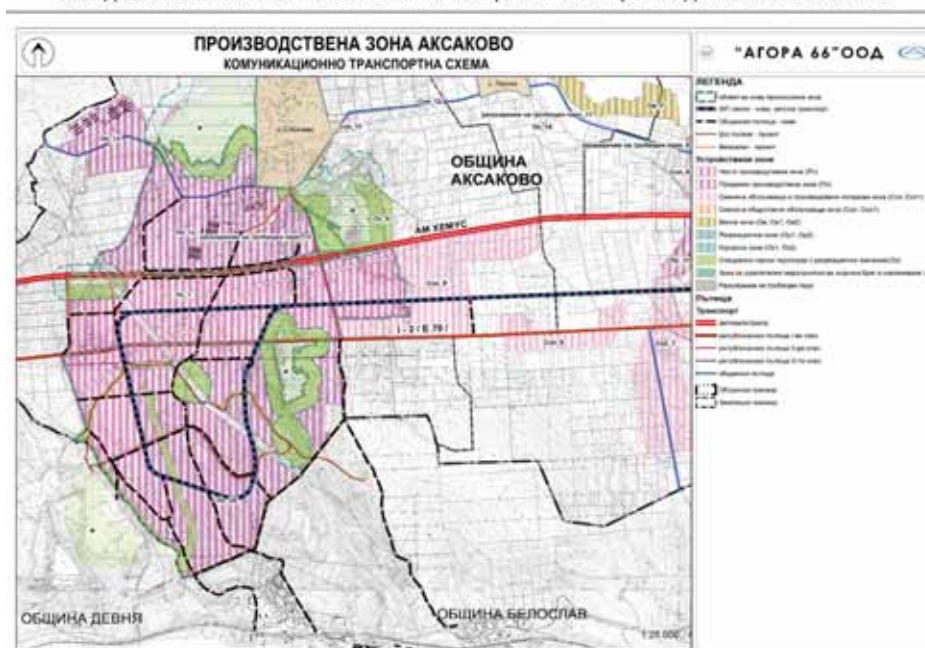
По време на кръглата маса „Инвестиции за устойчив растеж – стратегия и развитие на Индустриална зона Варна“ проектантският екип на община Варна представи Общия устройствен план на града, както и бъдещата индустриална зона.

Презентацията започна с кратка информация за предвидената за развитие градска железница, заложена в ОУП на община Варна още през 2012 г. От изнесената информация стана ясно, че по проект трасето ѝ е по направление север – юг, като с него се цели да се осигурят големите далечни кореспонденции на урбанизираните територии, засегнати от плана.

Предвижда се бъдещата железница да стига до кк Златни пясъци с възможност да продължи до кк Албена и кк Камчия. В устройствения план е записано, че разстоянието между спирките не трябва да е по-голямо от 800 м. „Това са перспективите в дългосрочен план за развитие на Варна в рамките не само на общината, но и в съседните територии“, коментираха от проектантския екип.

Под внимание по време на изготвянето на ОУП е взето предвид и бъдещото завършване на АМ „Хемус“, като е планиран и един от вариантите за преминаване

Изследване на възможностите за обособяване и развитие на Производствена зона Аксаково



и на автомагистрала „Черно море“, която според изнесените данни се пада точно в пътята възел за с. Слънчево.

От презентацията стана ясно, че предвиденото развитие на градска железница на Варна е заложено и в предварителния проект на ОУП на община Аксаково. Експертите са на мнение, че пътят ѝ ще спомогне

за изпълнението на производствените и обществено-обслужващите складови дейности с по-голяма бързина. В плана е заложено и строителството на нови общински пътища, стана ясно от изнесената информация.

Проектантите на бъдещата индустриална зона са направили предварителни

проучвания, възложени от община Аксаково, в които са изследвали възможните забавяния или ограничения, които могат да възникнат при изпълнението на проекта в предвидената територия. Експертите са взели под внимание, че на територията на зоната има защитена местност - Побити камъни, която ще е в сърце-

то ѝ. Поради тази причина е заложено да има буфери от озеленяване, които да не позволят да се наруши нейната цялост.

От презентацията стана ясно още, че в местността, където ще бъде зоната, има предимно горска растителност от акашеви насаждения, които могат да бъдат премахнати безпро-

блемно, тъй като са били изкуствено залесени при обработка на близки земеделски земи.

Проектантите са предвидили поетатно електрооснабвяване на територията чрез първоначално изграждане на възлова станция от 20 киловолта, а впоследствие и на подстанция, която да намалява волтажа от електропроводите.

Водата в зоната ще се черпи от един магистрален водопровод чрез помпена станция, а след това ще се изкарва до няколко водоема, които се намират в най-високата част на територията. Предвидено е също така изграждането на нова пречиствателна станция в най-южния край, който е и най-ниският като терен.

По събитието работиха Емил Христов, Росица Георгиева, Момчил Михайлов, Ренета Николова

Екипът благодари за партньорството на:



Жилищният комплекс „Панорама парк“ на „Планекс“ ЕООД вече с Акт 14

Новият жилищен комплекс на „Планекс“ ЕООД „Панорама парк“ получи Акт за приемане на конструкцията (Образец 14), като след напълно завършения груб строеж строителната работа продължава с бързи темпове и в срок. Извършват се дейности по монтиране на дограма, поставя се фасадната изолация, изграждат се вътрешните стени и инсталации по последните етажи. След



по-малко от година желанието на много варненци за живот в спокойствие и сигурност сред парковата среда и красива гледка към залива ще стане реалност.

Комплексът, съчетаващ уют, спокойствие и качествено строителство, се намира в кв. „Бриз-Юв“ във Варна, на втора линия от бул. „Васил Левски“, с удобен и бърз достъп до спирки на градския транспорт, хипермаркет, спортна зала, училища и детски градини.

„Панорама парк“ разполага с разнообразие от двустайни, тристайни и четиристайни апартаменти с площ от 65 до 220 кв. м. Те са проектирани с просторни дневни и широки спални, с големи



„френски“ прозорци, пропускащи щедро слънчевата светлина в помещенията. За удобството на всяко домакинство в жилищата има обособени допълнителни места за съхранение.

Апартаментите се предлагат, завършени по БДС, с изграден тръбен път за климатична мултисплит системата, оптични връзки за интернет и TV, входни врати „Премиум клас“, PVC дограма с

нискоемисионно К-стъкло. За улеснение на бъдещите собственици още при проектирането е помислено за разположението на външните климатични тела. За тях е обособено специално място до стълбищните клетки на всеки вход, като така се гарантира по-нисък шум по време на работа и по-лесен ремонт при евентуални аварии.

За да се подсигури високо ниво на

сигурност и безопасност, в „Панорама парк“ се изгражда цялостна автоматизирана система за контрол на достъпа, видео наблюдение и проследяване работата на всички общи съоръжения. В сградата са осигурени достатъчен брой подземни и външни места за автомобили и велосипеди.

Качественото строителство е гарантирано от „Планекс“ ЕООД, която е едновременно строител и инвеститор в проекта. По този начин е изградена цялостна процедура за контрол на качеството – от проектирането през изпълнението до избор на най-подходящите строителни материали и технологии.

Строителството на жилищен комплекс „Панорама парк“ стартира през ялото на 2019 г. и ще се реализира на 9ва етапа. Етап 1 е с предвиден срок за въвеждане в експлоатация през март 2021 г.

Разгледайте апартаментите в жилищен комплекс „Панорама парк“ на „Планекс“ ЕООД, за да изберете своя нов дом сред уют и красота.

Информация за имотите за продажба може да получите

в офиса на отдел „Продажби“ на „Планекс Инвест“ ООД – ул. „Любен Каравелов“ 55, на тел. 052/610 746, 088 212 2 212, ел. поща: sales@planexinvest.bg или на www.PanoramaVarna.bg

Заповядайте в офиса ни в самия Комплекс „Панорама Парк“ на адрес: гр. Варна, ул. „Д-р Петър Скорчев“ № 4 или се обадете на тел. 0885 179 193

Еко комплекс „Здравец“ – новото бижу сред хотелите

Кръглата маса на тема „Инвестиции за устойчив растеж – стратегия и развитие на Индустриална зона Варна“ бе поредното успешно събитие, организирано от в. „Строител“, което премина при голям интерес. По време на престоя си в морската столица екипът на в. „Строител“ беше гост на новото бижу сред хотелите в България – Био комплекс „Здравец“. Той се намира в малкото китно село



делен вход, и хотелска част, в която има 13 двойни стаи и 2 студия. Общият капацитет за настаняване е 40-45 човека.

Мястото е идеално за отгук, разходки сред природата или офроуд приключения. Хотелът разполага и с вътрешен и външен басейн, тенис корт, фитнес зала. А екипът, който обслужва комплекса, откликва на всички желания и прави почивката на гостите си незабравима.

Здравец в община Аврен, само на 12 км от центъра на Варна.

„Здравец“ е тихо и спокойно място за почивка или за провеждане на мероприятия, разположено на югозападен склон с изключителна гледка. Обектът е създаден с много вкус и любов и предлага стилизиран интериор, подбрано и вкусно меню в ресторанта и луксозна СПА зона.

Комплексът се състои от 3 самостоятелни вили, всяка от които с по две ателиета с от-



„КОФРАЖНА ТЕХНИКА“ АД

4000 Пловдив, ул. „Хр. Ботев“ № 92 В,
тел.: (+359 32) 588 658; 658 631; факс: 655 124
e-mail : ek@kofragna-bg.com

4003 Пловдив, бул. „Дунав“ № 77
тел.: (+359 32) 955 178; 965 765; факс: 965 766
e-mail : zek@kofragna-bg.com



www.kofragna-bg.com

НИЕ ПРОИЗВЕЖДАМЕ:

- ▶ Специални кофражи и метални конструкции
- ▶ Рамкови алуминиеви и стоманени кофражи
- ▶ Подпорни скелета и телескопични подпори
- ▶ Дървени I-греди и трислойни платна (внос)
- ▶ Фасадни рамкови скелета, подвижни работни платформи
- ▶ Парапетни стойки за обезопасяване на плочи
- ▶ Еднострани кофражи
- ▶ Кофражни аксесоари

НИЕ ПРЕДЛАГАМЕ модерни технологични

- решения за изпълнение на:
- ▶ Жилищни и административни сгради
 - ▶ Търговски сгради (молове)
 - ▶ Пречиствателни станции
 - ▶ Атомни електроцентрали
 - ▶ Мостови съоръжения
 - ▶ Подпорни стени
 - ▶ Пристищни обекти (кесони, акроподи)
 - ▶ Метростанции



▶ Кофраж за кръгли стени



The establishment of the Varna Industrial Zone could start before the end of the year

The RO of BCC – Varna, the state and the local authorities discussed the project strategy and development

A round table entitled „Investments for sustainable growth – strategy and development of Varna Industrial Zone“ took place at the „Yunashki salon“ hall in Varna. The event was organized by the Regional office (RO) of BCC in the sea capital, Varna Municipality, the „National Company Industrial Zones“ EAD (NCIZ EAD) and „Stroitel“ Newspaper. The forum enjoyed great interest, and at the same time all regulatory requirements for social distancing and the anti-epidemic measures in force in

the country were respected. Official guest of the event was the Minister of Economy Emil Karanikolov, and participants in it were Ivan Portnih, Mayor of Varna Municipality, Stoyan Passev, Varna Regional Governor, Antoaneta Bares, Executive Director of NCIZ EAD, the Deputy Chairman of the MB of BCC Eng. Hristo Dimitrov, Valentin Nikolov – Executive Director of Bulgarian Construction Chamber, Eng. Penko Stoyanov – Chairman of the RO of BCC – Varna. In the meeting took part also the Deputy

Mayor of Varna – Eng. Hristo Ivanov, the Chief Architect Victor Buzev, the mayors of Aksakovo – Eng. Atanas Stoilov, of Devnya – Svilen Shitov, as well as representatives of the regional chambers of Architects and Engineers in investment design, of the Bulgarian Industrial Chamber, of EA „Maritime Administration“, members of the regional structure of the Chamber and others. Moderator of the round table was Reneta Nikolova, Procurator and Editor-in-Chief of „Stroitel“ Newspaper.



Eva Maydell, Member of the EP, representing the Europeans People’s Party / GERB: Efficient energy use is a kind of approach, where investments made today, would help us to save lots of resources in future

Mrs. Maydell, you have indicated, that within the next 4 years period Bulgaria could increase its gross domestic product up to 8%, if our country manages adequately to take the advantage of the EC’s tool for tackling the impacts and consequences of the COVID-19 pandemic. What is the right approach to investing the funds, provided by this tool, in order to achieve this growth?



Since the end of May this year, when the European Commission (EC) has publicized its proposals for the Recovery Plan for Europe and for the budget of the EC in the period 2021 – 2027, the talk has focused on how much funds Bulgaria would receive. Nowadays, in the framework of the ongoing negotiations between the EU states and the European Parliament (EP), it is not yet clear exactly what would be the size and the form of resources that each particular country will have access to. There is no doubt anyway, that the Recovery plan for Europe is a large-scale initiative without analogue over the recent decades and the funds will be significant.

That is the reason for more important question to be - how these funds will be used. The Recovery plan for the EU will provide financial resources targeted for the future. The goal is our economy and our production to become more modern, clean and effective through digitalisation. This would result not only in making worldwide the business more competitive, but also in much increasing its resilience against future shocks and crises.

It is important to specify that the process of application for the EC funding involves investments and reforms programmes and plans, which the government is developing already in coordination with the experts from the EC and

the European Investment bank, and is going to submit to stakeholders for discussion. Bulgaria had proved its capacity for quickly self-organising and utilising EU funds, with some of lowest error levels among all the countries from the Union.

The funds will be allocated into several directions – green economy, digital economy and building a sustainable and resilient economy, i.e. strategic autonomy – EU has to reduce its dependency on the import from third countries.

We do not aim at coming back where we used to be prior to COVID-19, but to use this strong financial injection for stimulating those sectors, which in a long-term period are going to bring benefits, growth and em-

ployment. The European funds serve as a springboard for improving the living standards.

There is an item set within the EC’s Work Programme, which envisages a large-scale renovation of building stock and infrastructure renewal, as well as more of circular economy? What your opinion is what would be the result for the citizens of the EU?

We should continue investing in the sustainable development, this is unquestionable. That means – to spend less non-renewable resources and to become more resilient to crises. The energy efficiency is a specific sphere, and if we invest there today, in the future we will be able to save a lot of resources.

In the EU 40 % of the energy consumption and 36 % of carbon emissions are caused from the buildings. That is the reason for the imperative acceleration of the pace of renovation of the buildings in which we live and work, if we want to reduce both our energy costs, and also the harmful footprint on the climate.

Emil Karanikolov, Minister of Economy:

Construction is among the industries capable of getting the economy out of the crisis

Minister Karanikolov, you attended the roundtable on developing the project for Varna Industrial Zone. What are your impressions?



Unlike many other municipalities Varna undoubtedly knows what it wants its development in the next 5-10-20 years to look like - namely, creating conditions for production with a high added value, utilisation into practice the knowledge of the students receiving training in the six universities on its territory, as well as searching for the absolute potential of the region. Varna has a well-developed infrastructure, the only thing missing is an industrial zone that could attract big investors, and in the neighbouring smaller areas, where an industrial zone cannot be established, other entrepreneurs could develop smaller businesses. The new legal act – the Industrial Zone Act, which settles this matter in detail, is to be approved by the Council of Ministers and submitted to the National Assembly soon.

You mentioned the Industrial Zone Act several times during the event. Can you explain what gap this enactment fills up, which matters will be resolved with it?

I will start by saying that a while ago we met with representatives of the Plovdiv „Thrace Economic Zone“ and „Industrial Park Shumen“ AD. They are doing really well with regards to marketing these locations and attracting investors. The „National Company for Industrial Zones“ EAD (NCIZ EAD) for

the first time registered a profit two years ago, and in 2020 managed to increase its income, reaching to BGN 11 Million. Thanks to the private sector which shared know-how and advice, we managed to develop the NCIZ. What is the situation now?

Bulgaria cannot offer industrial zones to the entrepreneurs, we offer them terrains. The exception being Stara Zagora, where in collaboration with the municipality we managed to establish an industrial zone on a land of 140 acres, which is yet to be opened. The interesting fact there is that after the start of the construction works, the investors came and 70% of the facilities are already reserved. That is the reason for drafting this legal act, in an attempt to stimulate the entrepreneurs to invest in such zones. It provides possibilities for a faster connection to the Water Supply and Sewerage network, which spares expenses. Also, the timeframes for removing the land from the state forest estate are shorter. We have regulated many things, drawing on the experience of the private industrial zones, and taking into account the problems that are emerging during their establishment and management. I hope the new Act will be adopted by the National Assembly soon. What is very important, is that it will allow for applying for EU funding for the construction of the internal and the accompanying infrastructure in the industrial zones, as well as for investing funds from the state budget or from operational programmes in there.

The works on the longest road tunnel in the country – „Zheleznitsa“, on Struma Motorway, are being implemented according to the schedule

The construction works on one of the most important infrastructure facilities in the country – Zheleznitsa tunnel on Struma Motorway, are going on according to the schedule. The length of the facility will be around 2 km (from km 366+720 to km 369+000), will have two separate tubes for movement in each direction and will be the longest road tunnel ever built in our country. It is implemented within the framework of a project, financed under

the Operational Programme „Transport and Transport Infrastructure 2014 – 2020“, and includes a section with total length of 4,4 km, divided into 3 sub-sections – the tunnel and service road on the both sides of the facility. The sub-section before the tunnel, in direction from Sofia towards Kulata, is 720 m long. In this section is being built also a bridge, 540 m long, which will be passing over 6 obstacles – Struma River, E79 Road, the existing

and the future railway lines, the municipality road and

over the road for servicing the tunnel. Another sub-section



tion after the tunnel is 1,4 km long. As part of it will be built a break-down connection, which in case of emergency situation in the long facility, will allow the traffic to Sofia to be transferred to E79.

The design and construction of Zheleznitsa Tunnel is assigned to Consortium DZZD „AM Struma Tunnel 2018“, with leading partner GP GROUP AD and partners Global Construction OOD and Via Plan EOOD. The value of the contract is BGN 185 370 370, 37 excluding VAT, and the timeframe for implementation of all activities is 1060 calendar days.

The construction works at Zheleznitsa site started in October 2019. As per the moment the progress of works on the initial primary cladding – both at the South and the North portals of the tunnel portals, is about 50 percent implemented. Inside each of the tubes a distance long nearly one kilometre has been excavated. The volume of the removed rock mass is about 230 000 cubic meters and almost the same quantity remains to be excavated and transported away from the site.

Ева Майдел, еврогенуатат от ЕНП/ГЕРБ:

Енергийната ефективност е такава сфера, **МОЖЕМ ДА СПЕСТИМ**

През есента ЕК ще представи план за действие, наречен „Вълна от реновации“

Мирослав Еленков

Г-жо Майдел, посочвате, че България може да повиши до 8% ръста на брутният си вътрешен продукт през следващите 4 години, ако страната ни се възползва адекватно от инструментите на ЕС за справяне с последиците от пандемията от COVID-19. Как трябва да бъдат инвестирани средствата от него, за да се случи това увеличение?

Откакто Европейската комисия (ЕК) публикува в края на май тази година предложенията си за Плана за възстановяване и за бюджета на ЕС в периода 2021 - 2027 г., разговорът се фокусира върху това колко средства ще получи България. В протичащите в момента преговори между държавите от ЕС и Европейския парламент (ЕП) още не е ясно точно до какъв ресурс и под каква форма ще има достъп всяка страна. Но при всички положения мащабът на възстановителния план на ЕС е без аналог в последните десетилетия и парите ще са значителни.

Затова далеч по-важният въпрос е как ще се изразходват тези средства. Възстановителният план на ЕС ще предоставя финансов ресурс, ориентиран към бъдещето. Целта е икономиката и производствата ни да станат по-модерни, чисти и ефективни чрез дигитализация. Това не само ще направи бизнеса по-конкурентен в световен мащаб, но и мно-

зависим от внос от трети страни.

Не целим да се върнем, където бяхме преди COVID-19, а да използваме тази силна финансова инжекция за стимулиране на сектори, които ще носят ползи, растеж и заетост дългосрочно. Европейските средства ще са трамплин за повишаване на стандарта на живот.

В работната програма на ЕК е заложено перо, което предвижда мащабно саниране на сградите и обновяване на инфраструктурата, както и повече кръвова икономика? Какво е Вашето мнение, какъв ще е ефектът за гражданите на ЕС?

Категорично трябва да продължим да инвестираме в устойчиво развитие. Тоест да изразходваме по-малко невъзстановяеми ресурси и да станем по-устойчиви на кризи. Енергийната ефективност е такава сфера, в която ако инвестираме днес, можем да спестим много ресурси в бъдеще.

В ЕС 40% от енергийното потребление и 36% от въглеродните емисии идват от сградите. Затова е задължително да ускорим темпа на реновация на сградите, в които живеем и работим, ако искаме да намалим разходите ни за енергия, но и вредния отпечатък върху климата.

В началото на юли 3 Комисията по индустрия, изследвания и енергетика на Европарламента, чийто член съм, приехме ста-

Възстановителният план на ЕС ще предоставя финансов ресурс, ориентиран към бъдещето.

го по-устойчив на бъдещи трусове и кризи.

Важно уточнение е, че за парите от ЕС се кандидатства с програми и планове за инвестиции и реформи, които правителството вече изготвя в координация с експертите от ЕК и Европейската инвестиционна банка и ще представя за обсъждане със заинтересованите страни. България е доказала, че може бързо да се организира и да влага евросредства с едни от най-ниските нива на грешки от всички държави от Съюза.

Парите ще бъдат разпределени в няколко посоки – зелена икономика, цифрова икономика и изграждане на издръжлива икономика, т.е. стратегическа автономия – ЕС да не е толкова

новище за увеличаване на потенциала за енергийна ефективност на зданията в ЕС. Настояваме за повече средства за реновация на сградния фонд, създаване на технически паспорти на сградите, в които да са описани енергийните им характеристики, за по-ясна информация на собствениците и наемателите, но и за по-добро планиране на реновации.

На база на това становище и на експертна оценка на въздействието през есента ЕК ще представи план за действие, наречен „Вълна от реновации“, с цел да утрои планираните дейности по подобряване на енергийната ефективност на сградите и инфраструктурата в ЕС.

Средствата от Съюза ще бъдат не само по линия



Задължително е да ускорим темпа на реновация на сградите, в които живеем и работим, ако искаме да намалим разходите ни за енергия, но и вредния отпечатък върху климата.

на енергийната ефективност на здания, но и на бизнеса и производствата, както и на цялостна инфраструктура. Например през следващите години ще има европейски ресурс за изграждане на умни градски системи за балансиране на енергия, за трафик, за следене и по-

добряване на качество на въздуха, които да казват как и кога е най-ефективно да се случи даден процес.

ЕК представи предложението си за бюджет на ЕС за 2021. Какво е Вашето мнение за проектобюджета и какво е виждането на Европейския

парламент относно така предложения документ?

Бюджетът на ЕС е от жизненоважно значение, за да се отговори на предизвикателствата, пред които са изправени държавите членки и които станаха още по-видими вследствие на пандемията COVID-19. Забелязва се, че винаги когато някоя европейска страна е изправена пред сериозна криза, обръща поглед към ЕС в очакване на помощ. Това показва, че ЕС е по-нужен от всякога. Но също така и че нито една политика на Съюза, неза-

висимо дали става дума за справяне с COVID-19, или за прилагане на европейската Зелена сделка, не може да бъде правилно приложено без достатъчно финансиране.

Затова основният акцент на бюджета на ЕС за 2021 г. следва да бъде смекчаването на последиците от кризата и подкрепата за модернизиране на икономиката. Изключително важно е той да бъде приет бързо, за да могат стотици хиляди предприемачи, научни изследователи, земеделски стопани

В КОЯТО АКО ИНВЕСТИРАМЕ ДНЕС, МНОГО РЕСУРСИ В БЪДЕЩЕ

и общини в цяла Европа да започнат да ползват средствата от началото на 2021 г. Силно се надявам още на пробуждащия се Европейски съвет на 17 юли лидерите да намерят консенсус, за да може да започнат преговорите между тях и Европарламента.

В началото на юни в ЕП приехме насоки, които в немалка степен бяха взети предвид от Европейската комисия при представянето на проектбюджета за 2021 г. в размер на 166,7 млрд. евро. Мога да посоча, че е отразено нашето искане в новия бюджет да има поне 30% повече средства за наука и иновации спрямо бюджета за 2020 г. Интересът на България по линия на кохезионните фондове и селскостопанската политика също са добре защитени. Очаква се в периода 2021 - 2027 г. да сме една от малкото държави в ЕС, които ще получат повече средства по политиката за сближаване, но която се финансира от бошинството оперативни програми у нас.

Друго, което съм отстоявала през годините и към което бавно се върви, е бюджетът на ЕС да има по-различни приходи, независещи от вноските на държавите. Например приходите от някои нови данъци и такси да отиват директно в бюджета на ЕС, за да се намали сложността при изчислението

Очаква се в периода 2021 - 2027 г. да сме една от малкото държави в ЕС, които ще получат повече средства по политиката за сближаване.

и тежестта на вноските на отделните държави.

Вие сте зам.-председател на най-голямата асоциация на малки и средни предприятия в Европа „МСП Европа“ (SME Europe). Как рефлексирате кризата върху МСП у нас и в целия ЕС?

Малките и средните предприятия съставляват 99% от всички дружества в държавите в ЕС и допринасят за създаването на 85% от новите работни места, като освен това произвеждат повече от половината добавена стойност в ЕС. За съжаление именно малките и средните бизнес е най-засегнат от икономическата спад вследствие на COVID-19. Липсата на дълбоки капиталови резерви, проблеми с доставащи от трети



Еврогенералът Ева Майдел с председателката на ЕК Урсула фон дер Лайен и кмета на София Йорданка Фандъкова

странни или невъзможност бързо да преминат към дигитални продажби са сред най-острите проблеми.

МСП са далеч по-зависими от външен капитал за инвестиции, дигитализация и обучение на персонала. Но срещат и трудности при намирането на възможности за финансиране, тъй като често нямат капацитет да проучат и кандидатстват за всички налични източници. Затова през следващите месеци с екипа ми ще ра-

ботим върху създаването на наръчник с информация за всички възможности за европейско финансиране на бизнеса. Надявам се новите бюджет и програми на ЕС да бъдат финализирани в следващите няколко месеца и тогава ще имаме цялата нужна информация.

В бъдещите програми ще има специален акцент върху цифровата трансформация на МСП, както и върху тежкия екологичен преход. Кризата COVID-19 помозна за осмислянето на тази двойна трансформация не само като двигател на растежа, но и като условие за оцеляване и справяне с трусове в бъдеще.

С колежите ми от групата на Европейската народна партия успяхме да убедим ЕК да обедини няколко досегашни източни-

ци на финансиране в една обща програма InvestEU, която ще улесни достъпа до средствата.

Какви мерки за помощ на МСП се предприемат?

ЕС и българското правителство в частност предприеха немалко мерки в помощ на малките и средните предприятия. Първо през април след аргументирано искане на България ЕК одобри схема за гаранция 500 млн. лв. за подкрепа на МСП. Това са гаранции от бюджета, които ще покриват до 80% от всеки заем и така ще позволят на банките да отпускат по-лесно средства на нуждаещи се компании. След това по същия начин беше одобрена и схема в размер на 294 млн. лв. за помощ на МСП под формата на капиталови и квази-капиталови инвестиции в размер до 1,5 млн. лв. на дружество. Това ще помозне на предприятията да посрещнат нуждите си от ликвидност.

През май българското правителство получи разрешение да подпомогне най-гребния бизнес със 173 млн. лв. Очаква се около 17 300 микро- и малки предприятия да се възползват, като всяка фирма ще има достъп от 3000 до 10 000 лв. От Минстерския съвет споделя също, че се работи по мярката за средните предприятия отново за безвъзмездно финансиране.

В този контекст трябва да се отбележат и различните инициативи на групата на Европейска-

та инвестиционна банка. Най-съществената е мобилизирането на 40 млрд. евро за засенатите МСП, наличните 5 млрд. евро за дружествата в сектора на здравеопазването и гаранционният фонд в размер на 25 млрд. евро.

Кризата с COVID-19 ще блокира ли дебатите за бъдещето на ЕС?

Напротив, очаквам кризата да катализира нови идеи за европейската интеграция. Пандемията и последващата стагнация показва за пореден път, че ЕС е незавършен проект и това ни коства не само икономически загуби, но и в случая човешки животи.

Всяка страна сама затваряше граници, без да предупреди съседите си, налагаше мерки без координация, държавите се обръщаха спешно с молба за помощ към Брюксел, а ограничените компетентности на ЕС в сферата на здравеопазването, липсата на медицински запаси и протокол за действие при пандемии забави реакцията на ЕС и много граждани се почувстваха изоставени в първите дни на силно разпространение на COVID-19.

Но след това първоначално забавяне ЕС доказа полезността си, като координира поръчките на животоспасяващо медицинско оборудване, намери средства да помозне на най-пострадалите, както и да подкрепи работещите върху създаването на ваксина срещу вируса. Така че

разговорът за това колко и къде искаме Европа в нашия живот е все по-важен.

Имам отговорността да съм българският представител в екипа на най-голямата партия – ЕНП, която е ангажирана с изготвянето на визията за бъдещето на ЕС. Заедно с осем мои колеги, включително председателя на групата Манфред Вебер, работим по документ, който дава конкретна идея за какви приоритети стои нашето християндемократическо семейство.

През есента трябва да започнем преговори между европейските институции как и кога да се проведе Конференцията за бъдещето на ЕС. Това ще бъде най-голямото упражнение по демократия в 70-годишната история на Съюза и ще представлява няколкомесечен процес, в който ще има различни събития в цяла Европа. Ще участват граждани, обществени и бизнес организации, за да споделят идеи за европейската интеграция. Целта е на базата на тези дискусии европейските институции да адаптират ЕС, за да стане по-близък до хората и да отговори на притесненията и нуждите им още по-адекватно.

Накрая, дебатът за бъдещето на Съюза е разговор как да използваме инструментите на ЕС, за да контролираме по-добре и да извлечем максимални

Разговорът за това, колко и къде искаме Европа в нашия живот, е все по-важен.

ползи от неизбежни явления, като глобализация, навлизане на технологиите, борба с климатичните промени, рискове за сигурността. Как да запазим европейския начин на живот.

Съсновенател сте на платформата „Образование България 2030“, която има за цел да анализира и да отговори на предизвикателствата, пред които е изправена образователната система на страната. Какви са приоритетите в тази насока?

Образованието е моя лична кауза от почти десет години. Всеки прогресивен процес в едно общество започва от просветеност и знание. Затова в началото на 2015 г. с група съмишленици от различни политически семейства основахме сдружение „Образование България 2030“. Днес то, обединяващо граждански, бизнес и публичен сектор с мисията повишаване качеството на образованието в страната до 2030 г., е

сред най-разпознаваемите неправителствени организации в страната.

„Образование България 2030“ работи активно по постигането на измерими цели чрез своя ежегоден мониторинг на напредъка по ключови индикатори, информиране на обществеността за предизвикателства и възможни решения и превръщането им в образователни политики чрез застъпничество. Сдружението е с визия през 2030 г. Всички деца и младежи в България да имат достъп до качествено образование, в рамките на което да придобиват компетентности за успешна реализация, а страната ни да е сред най-добре представящите се по резултати на учениците си в международни сравнителни изследвания за умения и знания (като PISA, TIMSS и PIRLS).

Равнощето е, че през последните години има значителен напредък в подобряване на образованието у нас. Основният фактор е, че сегашното правителство е първото, което поставя образованието като основен приоритет и предприема решителни действия.

С влизане в сила на Закона за прегрудиционно и училищно образование през 2016 г. беше дадено началото на реформата към компетентностен поглед на обучението в училище.

Това сложи по-силен фокус върху развитието на компетентности, а не само на предметно знание.

Рекордният размер на инвестициите в образование не се изчерпва само с голямото увеличаване на учителските заплати, но и с подобрената образователна инфраструктура. Пример е наскоро обявената програма за изграждане на STEM центрове в училища на стойност 20 млн. лв., където по интерактивен начин да се преподава физика, биология, програмиране, роботика и други предмети, които да помагат на младите за професионална реализация.

Промени в сфера като образованието става бавно и изискват усилията на цялото общество. Подобряването на резултатите на зрелостниците на матурите през 2020 г. спрямо преходната година е един от признаците, че вървим в правилната посока, но е нужно още усилие, за да може образователната реформа да постигне желаната дългосрочна промяна.

Най-дългият пътен тунел у нас – се изпълнява по график

Напредъкът на първичната облицовка и от южен, и от северен портал е около 50 процента

Георги Сотиров

Изграждането на едно от най-важните инфраструктурни съоръжения в страната – тунел „Железница“ на автомагистрала „Струма“, се движи по график. Обектът ще е с дължина около 2 км (от км. 366+720 до км. 369+000), с две отделни тръби в посока и ще бъде най-дългият пътен тунел у нас. Изпълнява се в рамките на проект, финансиран по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020“, като той включва участък с обща дължина 4,4 км, разделен на 3 подучастъка – тунел и обслужващ път от двете страни на съоръжението. Подучастъкът преди тунела в посока от София към Кулата е с дължина 720 м. В тази



Снимки Румен Добрев

пукнатини, с различни тектонски или разломни зони. Преминаването през геоложките различия на планинския масив при обилни валежи и повишаването на подпочвената вода е изключително предизвикателство, изтъква той. „Тогава са възможни течове, свличания и срутвания, каквито бяха част от причините за възникналата наскоро инцидент. Да благодарим на Бога, че работниците, които пострадаха тогава, са в стабилно състояние, възстановяват се и ги очакваме отново да се върнат при нас. Позвовете ми да изкажа най-искрената си благодарност на момчетата, които участваха в спасителната операция. Тези хора са истинските герои“, сподели инж. Матей Матеев.

Проучвателните геоложки дейности

на тунел „Железница“ са проведени на два етапа. Първият е за предпроектното проучване, когато са извършени вертикални и наклонени сондажи. След спечелване на проекта се правят допълнителни геоложки изследвания с още пет вертикални и с два хоризонтални сондажа, за да се създаде по-добра геоложка картина за работата от двете страни на тунела. Според инж. Матеев трябва да се има предвид, че под земята извършването на сондажи на 200 м един от друг е недостатъчно за задълбочено проучване на подoben сложен терен.

„Трудностите за преодоляване са много, постояни са и се изискват конкретни подходи и решения буквално на всеки



В забоя

отсечка се изгражда мост, който ще е 540 м и ще преминава над 6 препятствия – р. Струма, път Е79, съществуващата и бъдещата жп линия, общинския път и над обслужващия път на тунела. Другият подучастък след тунела е с дължина 1,4 км. В него ще бъде изградена аварийна връзка, която при настъпване на непредвидена ситуация в дългото съоръжение ще може да отведе движението в посока София по Е79.

Проектирането и строителството на тунел „Железница“ е възложено на ДЗЗД „АМ Струма Тунел 2018“ с водещ партньор „Джи Пи Груп“ АД и партньори „Глобал Кънстръкшън“ ООД и „Виа План“ ЕООД. Стойността на договора е 185 370 370, 37 лв. без ДДС, а срокът за реализиране на

всички дейности е 1060 календарни дни. Строителните работи на „Железница“ започнаха през октомври 2019 г. В момента напредъкът на първичната облицовка и от южен, и от северен портал е около 50 процента. Във всяка от тръбите е прокопан близо километър разстояние. Обемът на извозената скална маса е около 230 000 куб. м, като предстоят за изкопаване и извозване поне

още толкова.

Инж. Матей Матеев, обектов ръководител на строежа на тунел „Железница“, разказа пред вестник „Строител“, че

въпреки пандемията и сложната ситуация в страната работата по тунела не е спирала

и за миг. Все пак строителният процес малко се е усложнил по-



ради забавянето на някои доставки от външни изпълнители, включително и на тези от чужбина основно заради затварянето на границите или дългия престой на товарите на ГКК. За безопасността на работниците на строежа са взети всички предпазни мерки за работа в закрити помещения,

набавени са и се използват маски, ръкавици, дезинфектанти и т.н.

Инж. Матеев засегна и геоложките особености на терена, през който преминава съоръжението. По думите му стропителите срещат доста трудности заради нееднородността на скалната масив с множество



Строителството на двата моста продължава

„Железница“ на АМ „Струма“,

Инж. Матей Матеев, обектов ръководител на тунел „Железница“:

Работата на колегите е подчинена на основния принцип – екипност и отговорност

Най-дългият пътен тунел у нас има интересни технически характеристики. Известно е, че двете му тръби са с дължина около 2 км всяка. Но е важно е да се знае и че в съоръжението има четири напречни пешеходни връзки и други две за автомобили между тръбите. Това е решение в случай на авария за преминаване и евакуация на хора. Предвидени са и се изграждат 26 SOS комбинирани ниши, където ще има пожарогасители, телефони и други необходими по проект елементи.



Инж. Матей Матеев е на 34 години. Завършил е специалностите „Хидротехническо строителство“ и „Управление и експлоатация на газопреносни системи“ в Университета по архитектура, строителство и геодезия. Повече от 10 г. е в строителния бизнес, като през 5 г. от тях е работил основно по проекти, свързани с изграждането на метрото. Той е най-старшият ръководител на тунел „Железница“ и от него и управленския му екип зависят голяма част от решенията, свързани с пробиването на съоръжението.

Обектът се реализира по австрийски тунелен метод, изкопът се изпълнява на две части – калота и шрос. Получил е наименованието „Нов австрийски метод“. Той се базира на контролираните деформации. Основното при него е, че скалният масив от натоварващ елемент посредством подходяща облицовка се превръща в носещ елемент в конструкцията. На денонощие се прокопават около 1,8 - 2 м

във всяка тръба. Технологията на изпълнение е следната: изкопаване 1 м (необходимо разстояние за монтаж на армофермата), впръскване на консервационен пласт пръскан бетон по челото на забоя, по обиколката на тунела, монтиране на стоманена мрежа, армоферма, втори пласт пръскан бетон, след което се монтират анкери. В нашия случай това са самопробивни анкери с дължина 4 м, като разстоянията между тях радиално са по 1,50 м и те се набиват по цялата конструкция на тунела. В моята скромна десетгодишна практика това е най-отговорната позиция на най-големия обект, която

заемам. Иначе съм работил по четири лота на Софийското метро, вкл. с тунелопробивната машина на спирките „Витоша“, „Летище София“ и „Надежда“. Удовлетворението от работата, колкото и нескромно да звучи, идва от преодоляването на трудностите. Ти заедно с екипа си доказваш, че ненасправно си придобил знания в университета и ръководителите на компанията са ти ела сували доверието да отговаряш за един от най-сложните обекти у нас. Човек винаги изпитва задоволство, че е участвал в строителството на нещо значимо, което хората ще ползват десетилетия напред.

метър въпреки предписанията по проекта дейности. Геоложките рискове са уравнени с много неизвестни и въпреки сондажите напред пред забоя изненадите остават. Като добавим, че от едната страна се копае с базер, а от другата скалите се възряват, може да си направите изводите що за планински масив преобладава „Джи Пи Груп“, поясни той. Обектовият ръководител заяви, че различните геоложки условия на терена, с които трябва да се справят изпълнителите по дължината на тунела, често налагат да се променят планираните



Една от напречните пешеходни връзки между двете тръби

дейности. „В проекта има една прогнозируемост на тези условия, към които са адаптирани и крепежните конструкции от проектанта, но при наличието на допълнителна информация, която придобиваме чрез изпреварва-

щите геоложки сондажи, ние съобразяваме цялостната си по-нататъшна работа основно за модифициране на крепежните елементи, които по-добре да обхващат конструкцията на тунела“, обясни инж. Матеев.

Предизвикателство за строителите са и интензивните гъждове напоследък, които оказват своето негативно влияние след едно-две денонощия – покачват се подпочвените води в тунела, увеличават се течовете и това създава неприятна обстановка за работа. Другите природни стихии – мраз, вятър, сняг, не влияят, защото изкопните дейности са на половин километър в планината и под 50 - 60 метра скално покривше.

Тунел „Железница“ ще бъде със системи за енергоефективно осветление, вентилация, видео наблюдение, пожароизвестяване,

както и с интелигентна система за управление на трафика, аварийни SOS кабинни, аудио и радио оповестяване, електронна система за контрол на достъпа и т.н. Всичко това се изгражда съобразно европейските директиви и световни норми. Ще има още напречни връзки за пешеходни и автомобили между двата тунела за аварийно извеждане на хората в непредвидени случаи. Проектът включва и изпълнение на няколко уникални обекти – площадка за хеликоптери и гва моста над Суха река, които са съответно 108 м и 18 м, както и погпорна стена. На площадката за хеликоптери в момента



Ибрахим Емин, строител:

Вървим само напред и напред

Ибрахим Емин е от с. Света Петка, Велинградско. Той се е специализирал в полагането на пръскания бетон, което е особено отговорна работа. Слята е от порякът от 50 см и нагоре в зависимост от изискването на конкретното място в тунела. „Момчетата, които са в забоя, са железни. Всичките са със стаж по земята поне от 10 години. Понякога падат камъни, но вървим само напред и напред“, споделя той. Разказва още, че целият му професионален път е минал под земята. Работил е на тунел под Велинград, в метрото, бил е и на каскадата „Горна Арда“ край Кърджали. Гордее се и с дейността си в Ливан, където участва в прокопаването на 5 км тунел за почти шест години.



Борислав Ангелов, шофьор:

„Джи Пи Груп“ ни осигури най-модерната техника



Борислав Ангелов е от Благоевград и работи като шофьор. Той извозва изкопаната скална маса от забоя до разтоварването извън тръбата. Водач е на огромния немски камион BELL. Машината има редица подобрения в кабината, свързани с ергономията, дисплея, по-лесно боравене със системите, а и нивата на шума са по-носими. „Хубава кола, удобна за работа под земята. Маневрена, не харчи много, всичко е с хидравлика“, обяснява Ангелов. Той споделя, че е на обекта от началото на строителството. Доволен е от всичко – взаимоотношенията с екипа, заплащането, особено от новата модерна техника, която компанията „Джи Пи Груп“ осигурява.

вървят различни строителни дейности – насипи, извозване на земна маса, погравнявания по изграждането. На мостовете, които са пред входа на двете тръби, също активно се работи. И на двата са изпълнени долно и средно строене и СМР продължават по график. Броят на заетите, които включва инженерно-техническия персонал на „Железница“ и строителите, които изграждат гвата моста,

е между 80 и 100 човека.

Режимът е непрекъснат – 24 часа в деноно-

щето. Хората, които работят в тунела по време на смяна, са между 10 и 15. Понякога се налага набирането на допълнителни работници, за да се обезпечат всички дейности на обекта. Става дума за извършване на различни видове ремонти на тежката механизация, на отделни компоненти по тях. Има и звено, което извозва скалната маса до съответния табан. На терена е създаден и снабдителен отгел, складо и т.н. Предвижда се тунелът да бъде напълно завършен с всички системи за сигурност през май 2022 г.

ММС финансира ремонт на спортен комплекс в Габрово

Субсидията от 235 хил. лв. е безвъзмездна, до дни обявяват процедурата за избор на изпълнител

Страницата
подготви
Елица Илчева

Проектът на община Габрово за възвеждане на мерки за енергийна ефективност в спортен комплекс „Христо Ботев“ е получил одобрението на Министерството на младежта и спорта (ММС). Субсидията е в размер на 235 284 лв., като средствата се отпускат безвъзмездно по Наредба №4

на ММС за изграждането и обновяването на спортни обекти – държавна и общинска собственост.

Предстои ведомството да проведе процедура за избор на изпълнител на строително-монтажните работи. Те включват 3-етажната част от сградата, където са залите за хандбал и тежка атлетика. Ще бъде направена подмяна на дограмата и положена топлоизолация по фасадите. Освен това ще се монти-



рат нови електрически, осветителни и отоплителни инсталации, ВУК и вентилационните уредби.

От кметството припомнят, че през 2019 г. зградата е присъединено към газоразпределителната мрежа, с което е осигурено отоплението в хандбалната зала. Сега ще бъде инсталиран топлоизточенник чрез преустройство на калното котеино за запазване на природен газ. Към технологичното оборудва-

не ще има мълниезащитна и заземителна инсталация. Ще бъде обособена и конференционна зала.

„Комплекс „Христо Ботев“ се ползва от над 400 картотекирани състезатели, като залата за вдигане на тежести обслужва всички лицензирани спортни клубове в Габрово, а тази за хандбал е за подготовка и официални срещи от „А“ Републиканска хандбална група“, уточняват от кметството.

Инвестират над 1,5 млн. лв. от „ОПРР 2014 – 2020“ в Троян

Одобрен е проектът на община Троян за изграждане на Център за грижа за лица с умствена изостаналост по Оперативна програма „Региони в растеж 2014 – 2020“ („ОПРР 2014 – 2020“). Той ще бъде разположен на втория етаж в секция „Г“ от т.нар. недостроена поликлиника.

Предложението включва строително-монтажни работи и доставка на необходимото обзавеждане и оборудване. Капацитетът на центъра е 15 места. Предвидени са спални помещения със съответните спомогателни пространства към тях, дневна, кухненски бокс и трапезария, стая за персонала,

както и зони за отгих и занимания на открито.

Още един проект - за създаване на „Център за подкрепа на лица с увреждания и техните семейства, вкл. с тежки множествени увреждания“, е на етап оценка. Предвижда се той да бъде разположен на първия етаж и на част от приземния етаж. Общата стойност на двата проекта е 1 554 952,85 лв., от които около 850 000 лв. са за строителство.

В Берковица строят мост за 1 млн. лв.

В близост до центъра на Берковица започна изграждане на нов мост, който ще свързва два оживени квартала по улиците „Берковска река“ и „Здравец“, съобщиха от общината. На мястото е имало таква съоръжение, известно като „Лонджата“,

но през 2014 г. мостът е разрушен от придошлата река. Всички опити да бъде възстановен са били неуспешни. Затова е решено на същото място да се построи изцяло ново съоръжение.

Стойността на строителството е 1 млн. лв.

Средствата са предоставени на общината от правителството в края на 2019 г. Проектът предвижда изграждане на две погпорни стени от 30 и 150 метра, пътни платна и тротоари, модерно осветление. Очаква се мостът да бъде завършен в края на годината, допълниха от общината.

Чрез сайта на в. „Строител“ www.vestnikstroitel.bg можете да изпратите Вашето запитване и да бъдете консултирани от Тихомир Станев. Следете и новата ни рубрика с полезни съвети и примери от практиката.



Тихо Станев и ТТ Инс съветват:

- По ЗОП гарантирай с:
 - Бонд Гаранция за аванс
 - Бонд Гаранция за Добро изпълнение
 - Бонд Гаранция за сервизно обслужване
- При проверка бъди изряден със:
 - ЗУТ застраховка
 - Злополука на работниците
- Осигури си спокойствие с полица за:
 - СМР
 - Машини
 - Отговорности

София, бул. „Ал.Стамболийски“ №125-2, Ет.5
www.ttins.eu

0882 400 071
stroitel.bonds@ttins.eu



СПЕЦИАЛИСТЪТ В КОМПАКТНИТЕ МАШИНИ






www.yanmar-bg.com

ЗАВОД ЗА МЕТАЛНИ КОНСТРУКЦИИ

02/ 973 34 42

Предлагаме на Вашето внимание най-новия модерен завод за метални конструкции – „Балкан Стийл Инженеринг“, гр. София, кв. Кремиковци. Заводът е оборудван с последно поколение автоматизирани линии за производство на метални конструкции за индустриални проекти, различни конфигурации сгради и съоръжения, произведени от висококачествени стомани. Заводът предлага доставка и монтаж на металните конструкции до всяка локация в страната и чужбина. Компанията „Балкан Стийл Инженеринг“ е с 20-годишен опит в търговията и преработката на стомани и стоманени изделия. Ние сме един от водещите метални сервизни центрове за производство на арматурни заготовки, профили за сухо строителство, ламарина на лист и лента, ЛТ профили, търговия с всички видове плоски и дълги метални продукти и тръби.

„Балкан Стийл Инженеринг“ ООД

гр. София, кв. Кремиковци –
индустриална зона
Завод за метални конструкции
Офертен отдел: +359 2 978 48 11

гр. София, кв. Казичене
Метален сервизен център
Търговски отдел:
+359 2 973 34 42, +359 2 971 11 09

e-mail: sales@balkansteel.com



БАЛКАН СТИЙЛ ИНЖЕНЕРИНГ

WWW.BALKANSTEEL.COM

150 магистри от Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ поемат пътя на професионалната реализация



Още едно дърво ще расте в двора на Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“. По традицията то беше засадено от първенците на Випуск 2020 веднага след тържеството по повод дипломирането. Над 150 absolventи, придобили образователно-квалификационна степен

„магистър“, поемат пътя на професионалното си развитие, след като при спазване на необходимите епидемиологични изисквания получиха дипломите си в двора на училището. Заедно с тях бяха и преподавателите, близки и приятели. Събитието по традицията започна с посрещане на

знамето, след което с поздравления към дипломантите се обърнаха ректорът на ВТУ проф. д-р инж.-икон. Даниела Тодорова, зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев и Даниел Парушев – председател на Националното представителство

на студентските съвети в България.

Благодарствено слово от името на absolventите произнесе първенецът на випуска Рашко Владимиров от специалността „Коммуникационна и осигурителна техника“, завършил своето образование с успех „Отличен“ (6).

Проф. д-р инж.-икон. Даниела Тодорова, ректор на ВТУ:

Имаме новаторски подход към обучението, все по-активно си сътрудничим с бизнеса

Георги Сотиров

Проф. Тодорова, да започнем със срещата, на която презентирахте Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ пред Националното представителство на студентските съвети в България.

Искам да поздравя новото ръководство на Националното представителство на студентските съвети в България с инициативата им да посетят всяко едно висше училище в страната и да се запознаят на място с условията, да изкажат своите виждания за екипната работа и амбицията им да защитават правата и желанията на студентите. Съвместната ни дейност съм сигурна, че ще доведе до развитие на образованието и науката.

През последните години об-

разователната система претърпя значителни промени в резултат на различни фактори на вътрешната и външната среда. Епидемията от коронавирус COVID-19 постави света, цялата ни държава и обществото ни пред сериозно изпитание и има пряко отражение върху живота на всеки един от нас, на нашето семейство и приятели. Днес университетите сме изправени пред предизвикателства, които влият както върху функционирането ни, така и върху нашата идентичност като институции.

Кризисната обстановка е огромно изпитание и за всички нас - ръководството, преподавателите, студентите, докторантите и служителите на Висшето транспортно училище.

В последните месеци, в съответствие с официалните разпоредби, въведохме множество

мерки, с които да ограничим разпространението на вируса. Видя се готовността на преподавателите да се мобилизират и адаптират към изискването за електронно базиран учебен процес, нови форми за работа със студентите за провеждане на лекции, упражнения, консултации, изпити. Така създадената среда на дистанционно преподаване даде възможност на студентите да получават своевременно и регулярно актуални материали и инструкции за подготовката си, с което да сме сигурни, че гарантираме непрекъснатост на учебния процес. Всички ние показахме висок професионализъм, отговорност и новаторско мислене.

Не по-малко предизвикателство беше и кампагата студентската кампания. Искам да поздравя всички, които предпо-



Снимка: efbg.org

четоха да продължат образованието си във ВТУ „Тодор Каблешков“, защото те направиха добър и обмислен избор. Тук, при нас, те ще осъществят първите си стъпки в една нелека, но перспективна и предлагаща добра реализация професия.

Убедена съм, че именно в трудни моменти като този хората трябва да си помагат взаимно и да се обединят в името на общото благополучие.

А какво се случва с програмата „Еразъм +“, практическите стажове?

В нашия университет се полагаат особени грижи освен за образованието и за кариерното развитие на студентите.

Организиран се презентация на фирми, на различни обучения и тренинги. Провеждат се стажантски програми, организира се и Ден на кариерата. Програма „Еразъм +“ работи много активно. Това дава възможност на завършилите да се чувстват достатъчно професионално подготвени и удовлетворени от обучението си.

Няма как да не се гордеем с уникалната база на Висшето транспортно училище. Имаме съвременен университетски кампус с добре развита материално-техническа и спортна инфраструктура, която постоянно разширяваме. Тук е мястото да благодарим на всички наши партньори от държавни институции и бизнес организации за подкрепата, благодарение на която студентите имат възможност да се докоснат до някои от най-модерните технологии, работата с които ще доведе до формиране на професионални навики и реално приложими умения за справяне с конкретни практически задачи.

Една от основните цели на Вашата мандатна програма е свързана с конкурентоспособността на ВТУ „Тодор Каблешков“. Какво правите, за да сте привлекателни на национално и международно ниво?

Конкуренцията между образователните институции е

сериозна предпоставка за стремеж да се предложи образователна услуга с високо качество.

Със задоволство можем да кажем, че ежедневната ни работа е изпълнена с множество интересни инициативи и мероприятия, научни конференции, технически и фирмени изложения и ползотворни срещи с партньори от образователната сфера и икономиката както у нас, така и в чужбина. Все по-активно си сътрудничим с бизнеса, имаме и новаторски подход към обучението, насочен преди всичко към по-успешна професионална реализация на нашите възпитаници. Преподавателите ни внасят в процеса на обучение иновативни методи с акцент върху практиката. Всичко това ни помага да бъдем предпочитани както на националния, така и на международния образователен пазар.

Ако нещо не се развива, то се разрушава! Ако нещо не се използва, то се покрива с прах! Затова не трябва да стоим на едно място, а заедно да вървим напред. Само така ни чака успех.

Предстоят ни нови изпитания и нови предизвикателства. Нямаме право на отстъпление, ако искаме ВТУ да продължи да бъде стабилно висше училище. Затова трябва да работим още повече и още по-отговорно.

Транспортната инфраструктура на страната се развива с изпреварващи много от секторите на икономиката темпове. Това означава и все по-високи изисквания към подготвените инженерно-технически кадри, голямата част от тях са възпитаници на ВТУ.

Гордеем се, че ВТУ успешно съхранява и развива своите исторически традиции като една от най-старите образователни институции в страната и продължава да създава специалисти, които успешно се реализират в почти всички сфери на икономиката на национално и международно ниво. Възпитаниците ни са навсякъде, където има нужда от професионалисти, като отзивите винаги ни карат да се гордеем с тях.

Флийт мениджмънт от
FROTCOM
INTELLIGENT FLEETS

ЗНАЕТЕ ЛИ КЪДЕ СЕ НАМИРАТ ВАШИТЕ АВТОМОБИЛИ В МОМЕНТА?

www.frotcom.com
info@bg.frotcom.com
0700 45 145

300 метра небесен мост предоставя зашеметяваща гледка в Чинцун, Китай

„Кристалът“ е оставен да „плава“ върху огромни лагери на покривите на четири кули в комплекса Raffles City Chongqing

Страницата
подготви
Елица Илчева

Safdie Architects публикува наскоро снимки на открития небесен мост с дължина 300 м, „кацнал“ на 250 м от земята върху четири кули в Чунцин, Китай. Горизонталният небостъргач, наречен „Кристалът“, е втората фаза на проекта Raffles City Chongqing, отнел общо осем години откритост за строителство. Очаква се да бъде изцяло завършен и открит през

октомври 2020 г.

Raffles City Chongqing е решен като динамичен комплекс с площ от

1,127 млн. кв. м, съчетаващ офис и жилищни площи, хотел, търговски и развлекателни съ-

оръжения, разположен в развита зона. Вълъщава обмислен поглед към гъстотата на населението, свързаността с общността и обновяването в силно урбанизиран градски център. Състои се от осем кули: шест южни се издигат на 250 метра, а две северни на 350 метра.

„Кристалът“, един от ключовите елементи на проекта, предоставя на посетителите си зашеметяваща гледка към града. С обща площ от 15 000 кв. м, небесният

мост е обществена отворена платформа със стъклен под за наблюдение под него, зелени градини, множество ресторанти, бар и зала за събития, жилищна резиденция, инфинити басейн и лоби на хотел. Разполо-

жен в земетръсна зона, „Кристалът“ е оставен да „плава“ върху огромни лагери на покривите на четири от кулите, така че да се адаптира към всяко движение и преди всичко да е защитен от природните бегствия.



Технологичният университет TU Delft в Нидерландия представи проект за сграда, „защитена от бъдещето“

UNStudio разкри детайли за проекта на „защитена от бъдещето“ многофункционална и гъвкава сграда на технологичния университет TU Delft в Нидерландия. Наречена Echo, тя е вече в процес на изграждане. Проектирана е да отговори на нуждите на водещия нидерландски университет за универсално допълнително учебно пространство. Строителството е планирано да приключи през декември 2021 г.

Триетажната сграда ще бъде обвита в стъклена фасада за максимална осветеност. Окачена зеленина отвъд фасадата ще засенчва помещениата

и ще внася природата в тях. Бъдещият кампус ще предложи редица гъвкави пространства, които камян ученици и учители да учат, да си сътрудничат и да творят съвместно.

Ехо ще помещава общо седем аудитории. Най-голямата, която е предвидена за 700 души, може да бъде разделена на три отделни зали. Повече от 300 места могат да бъдат използвани за групова или самостоятелна работа. Освен отлични пространства за обучение мястото ще предоставя пространства за неструктурирано време: платформи за размисление, вдъхно-



вение и комуникация.

Стълбището улеснява и промотира физическото движение вътре и по този начин допринася за здравето на студентите, изследователите и преподавателите. Прилежащият площад преминава през прозрачния приземен етаж и се свърз-

ва с улицата от другата страна, превръщайки го в покрито обществено пространство. Два скулптурни обема (голямата аудитория за 700 души и място за взаимодействие между преподаватели и студенти) насочват потока от хора.

Стадион като купа вдигат в Ротердам



Архитектурните компании OMA и LOLA преработиха първоначалния проект за нов дом на един от най-емблематичните холандски футболни отбори – „Фейенорд“. На 19 юни екипът представи окончателните планове за възраждането на стадиона на „червено-белите“ от Ротердам. „Оригиналният дизайн е оптимизиран, за да гарантираме навременно завършване и по-ниски разходи, като същевременно повишаваме значението на съоръжението като забележителност за града“, споделят от OMA.

„Фейенорд“, разположен по поречието на река Нюве Маас и изобстен като „Де Кюип“ („Ваната“), е открит през 1937 г., а е реконструиран през 1994-та. Сега към визията му са добавени много допълнителни детайли и специфични материали.

Проектиран е като „защитен от бъдещето“ инфраструктурен обект. Комплексът е замислен като ансамбъл от основни елементи, включващ трибуна, циркуляционни ядра, функционални пространства, всеки от които е проектиран да осигури максимална ефективност на цялостното съоръжение. Новият „Де Кюип“ ще е типично футболен стадион от английски тип. Това значи, че публиката ще е максимално близо до терена. Трибуните ще са на 3 нива. Ще е с капацитет за 63 000 души – с почти 15 000 места повече от сега. Стъпанена конструкция във формата на купа – диагонална мрежа, която изсъхва по-малко конструктивна стомана, отколкото конвенционалната рамка, поддържа трибуните и покрива.



НОВИЯТ ЕКСКЛУЗИВЕН ДИЛЪР ЗА БЪЛГАРИЯ!

www.saracakis.bg • София 1404, ул. „Околовръстен път“ 35 • +359 882 823 260

Пространствата след COVID-19

Или как пандемията се превърна в катализатор на еволюцията в дизайна

Елица Илчева

Може ли един вирус да промени архитектурата и интериора? Оказва се, че COVID-19 направи и това. Още преди заразата да блокира Европа, архитекти и дизайнери вече се бяха заели да проектират. Първоначално 3D принтирани гръжки за отваряне на врати с лакът или картонени бюра за временна работа от вкъщи, а после модулни, бързо сглобяеми и разглобяеми болници и „социално дистанцирани“ разпределения на ресторанти и офиси. Най-популярните портали за дизайн като Designboom и Dezeen отделиха цели #coronavirus секции като платформи за разсъждения какво ще се случи за напред. Организирах се множество виртуални дискусии за възможностите докато да се превърне в работно място. И за това как да работим заедно в един офис, но да бъдем изолирани и в привателна среда.

Два месеца по-късно вече е ясно, че пандемията ще бъде катализатор на еволюцията и на домашния, и на офисния дизайн.

Консултантската компания Colliers в последния си доклад съобщава резултатите от проведено от нея проучване за периода, в който светът преминава след здравната криза. В изводите е посочено, че промяната в интериора е неизбежна за почти всички затворени пространства.

Реално очакваните архитектурни и интериорни новости вече са групирани по теми и дори подредени по степен на вероятност. Интересното е, че повечето от тях бяха тенденци



Площите първо ще бъдат ревизирани откъм броя на служителите, за които са предназначени

оше преди пандемията, но извънредната ситуация ги ускори.

Край на изкуствените материали, лепят вирус.

Отдавна се говори за това, че естествените материали трябва да изместят изкуствените. Сега обаче дървото излиза на преден план, защото - оказва се - то е по-хигиенично от обявените за такова като стомана и пластмаса. Интересно е, че последните са избирани от модернистите след минали кризи именно понеже се считат най-добре. Е, сега вече е ясно, че това е поджеждано, тъй като всъщност те задържат най-дълго вируса. Дървото, естествената кожа, дори метали като месинг и мед се оказват по-добрият антибактериален избор. Неслучайно в старите месарници дъските за транжиране и дори погребите били от необработено дърво.

Пространствата се затварят, но не на кутийки.

От десетилетия се

единичните кабинети от 80-те години на миналия век, но със сигурност ще се върви към затваряне на пространствата.

Площите ще бъдат ревизирани откъм броя служители на квадратен метър, а естеството на обитаване на сградите, която беше почти убоена след последната финансова криза от 2008, вероятно ще бъде променена. Ще се наложи да бъде преосмислена вентилацията и циркулацията на въздуха в

пространствата има и друга особеност - те вече няма да са индивидуализирани, а ще се ползват на ротационен принцип.

Домът е моят офис, нека е зелен!

В последните десетилетия непрестанно се говореше за това, че работата нахлува в живота ни до степен да превърне домовете ни в спални. Сега обаче се разбира, че корпоративният свят може спокойно да оцелее и при дистанционна работа на милиони служители от вкъщи и това няма да се променя поне в близко бъдеще. От една страна, почти всички работодатели, при които е възможна работата от разстояние, констатира факта, че производителността не просто не спада, а дори се покачва. От друга, това е начин да се пести енергия и да се пази природата от ежедневното движение на милиони автомобили към офиса и обратно към къщи.

И тук вече идва въпросът как да проектираме или преорганизираме домовете си. Става дума и за сериозна промяна в масовата жилищна архитектура, в която изискването за поне един работен кабинет може да се превърне в неизменно инвестиционно

изискване, което от лукс става част от екзистенциалните минимума.

Все по-настойчиво се утвърждава и тенденцията за вътрешно „озеленяване“ на апартаментите. Всъщност още през 80-те години на миналия век американският психолог Едуардс О. Уилсън създа понятието „биофилия“, за да обясни естествената необходимост на човека от близост с природата, а в последните десетилетия ежедневно се множат построените сгради градини. Биофилията означава проектиране на пространства, които едновременно да възстановяват и връхновяват ползващите ги - нещо, което е различно от екологичния. Сега след условията на принудителна изолация, когато разхожките навън в планини и паркове за дълго време бяха невъзможни, дизайнерите се замислиха и как да вкарат вътре т.нар. зелени зони, с които се оформят външните фасади. Те се проектират като големи интериорни елементи, например стени от мъх, композиции от цветя, сукуленти и дори аудио-визуални инсталации. Всичко това следва цялостната идея за по-здравословен начин на живот, за намиране на хармонията вътре.



Домовете все по-често ще съчетават и функциите на офис

говори, че качествено работно пространство е споделянето - това, което побира всички служители в една стая или по прословутия модел на Google, който прави офисното помещение дом - с ктове удобна мека мебел, ири и библиотеки, уютни домашни кухни и кинозали. Е, сега може и да не се върнем към

помещенията, която стои в основата на съвременните енергоефективни сгради, и да се осигури повече връзка с околната среда. С други думи, по-важната тема ще бъде как да направим отворени към околната среда сгради, отколкото как да ги разделим на клетки вътре.

При новия интериор на



Естественото осветление ще измества изкуственото в светлата част на деня



В следващия брой очаквайте



ИНТЕРВЮ

Проф. Дамян Кашлакев, преподавател в Калифорнийския политехнически университет, САЩ, и член на Инженерния България



ОП НА КСБ

Инж. Иван Делчев, председател на ОП на КСБ - Пазарджик



КОД СТРОИТЕЛ

Инж. Йордан Николов, председател на секция „Изолации“ към КСБ и изп. директор на БАИС

ВЕСТНИК „СТРОИТЕЛ“ Е НОСИТЕЛ НА:

<p>Наградата на НСОРБ „Медията на общината“ 2018 г.</p>	<p>Специална награда „Гласът на розовите строители“ от ОП на КСБ - Смолян, 2019 г.</p>
<p>Специален приз „Скритото добро“ на Спичаната община, 2017</p>	<p>Специална награда на ОП на КСБ - Велико Търново, статуетка на Уста Кольо Фичето, 2018 г.</p>
<p>Годишната награда на БНАПБ „Медията на общината“ за 2014 г. за принос в областта на пътна безопасност</p>	<p>Почетен плакет на БТУ „Тодор Каравелов“ 2017 г.</p>
<p>Наградата за 2014 г. на Националната асоциация на медиаторите и Съюза на юристите в България за специален принос и подкрепа за утвърждаване на медиацията</p>	<p>Юбилеен плакет на БТУ „Тодор Каравелов“ 2017 г.</p>
<p>Наградата за 2010 г. на Съюза на юристите в България и на Висшия съдебен съвет за публикация в централния печат на вестника и за точно и обективно отразяване действителността</p>	<p>Годишната награда за 2013 г. на НСОРБ в категорията „Печатни медии“</p>

ИЗДАТЕЛ „ВЕСТНИК СТРОИТЕЛ“ ЕАД

„Вестник Строител“ ЕАД е притежател на марките „Вестник Строител“ и „Строител“ съгласно Рег. №90849 и Рег. №90848 на Патентно ведомство на Република България

СЪВЕТ НА ДИРЕКТОРИТЕ	Коректор	Румяна Кръстева
инж. Пламен Пергелов – Председател	Графичен дизайн	Владислав Георгиев, инж. Галя Герасимова
инж. Любомир Качамаков	Технически секретар – шофьор	Момчил Михайлов
инж. Благой Козарев	Юридически консултант	Валентин Дивеков
Прокурист - Главен редактор Ренета Николова		
Офис мениджър	Калоян Станчев	
Отговорни редактори	Десислава Бакърджиева, Емил Христов	
Редактори	Росица Георгиева, Мирослав Еленков, Теодор Николов	
Специални кореспонденти	Елица Илчева, Георги Сотиров	
Фоторепортер	Румен Добрев	
		Разпространение „Български поштен“ ЕАД

РЕКЛАМА – РЕНЕТА НИКОЛОВА, 0888 55 39 50

Редакционни телефони: 806 24 22; 0884 20 22 57
www.vestnikstroitel.bg; e-mail: news.stroitel@gmail.com
Адрес: София, ул. „Михаил Тевел“ 6, ет. 4

КОРЕСПОНДЕНТИ ОТ ОП НА КСБ: Тонка Караваидова, Петя Пенчева – ОП-Бургас, инж. Венетка Витанова – ОП-Варна, Мариана Иванова – ОП-Видин, Анелия Кулинова – ОП-Пазарджик, Звезда Димитрова-Кошничарова – ОП-Сливен, Даниела Димитрова-Йовчева – ОП-Ямбол, Рагослава Пенкова – ОП-Враца, инж. Петра Георгиева – ОП-София, Василена Димова – ОП-Русе, Роза Никова – ОП-Кюстендил, Станислава Босева – ОП-Плевен, Юлия Фисинска – ОП-Смолян, Петър Терзиев – ОП-Стара Загора, инж. Галя Узунова – ОП-Пловдив

Четете първи последните новини!

Най-актуалното в строителния бранш – на сайта на в. „Строител“

PDF издание Препечатаната Версия Галерия За нас Мобилност Реклама Контакт

10 години
Строител[®]
www.vestnikstroitel.bg

ГЕОСТРОЙ АД
EUROMARKET

GLAVBULSIBARSTROY
RAICOMMERCE

ИЗДАНИЕ НА КАМАРАТА НА СТРОИТЕЛИТЕ В БЪЛГАРИЯ

НОВИНИ КЪС ОП НА КЪС ИНТЕРВЮ ТЕМА КОД СТРОИТЕЛ ОБЩРИНИ РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ АСЕСЕНТИ PDF ИЗДАНИЕ ФОРУМ

Кой гостува на страниците на в. „Строител“ през 2019 г.
Деспослава Ванъдичева и през 2019 г. на страниците на в. „Строител“ гостуваха изключително интересни личности с място и значение в европейския и българския дневен ред, апри, чиято решения влияят върху развитието на строителния...

Андрей Новаков: Работа страната ни да запази своята позиция за периода 2021 – 2027 г. с възможно най-високия процент съфинансиране от ЕС
Миротислава Елена Ренета Николова Г-н Новаков, каква беше изминалата година за Вас и какви ще са приоритетите Ви през новата? Година, но успешна.

Столичната община планира мащабни инвестиции в транспортната, образователната и ВиК инфраструктурата
Росица Георгиева За поредна година Столичната община (СО) планира да изпълни мащабни инвестиции в сферата на транспортната, екологичната, образователната и ВиК

2019 г. поставя нов рекорд със свръхвисоки здания
През настоящата година е завършено изграждането на 126 сгради с височина над 200 метра, включително 26 свръхвисоки от по най-малко 300 метра, което е нов рекорд. Това става ясно от публикуваните годишни...

С нова визия,
подобренa
функционалност
и мобилни
приложения!

Реклами:

ПУБЛИКУВАНЕ НА БАНЕР

СТРАНИЧНИ

Размер 355x63 пиксела
Цена – 1800 лв./1 година
250 лв./1 месец

ПУБЛИКУВАНЕ НА НОВИНА В САЙТА

Обем до 2500 знака + 1 снимка
Цена – 120 лв.

Центе не включват ДДС

www.vestnikstroitel.bg

Рекламна тарифа 2020 Строител[®]



1. ПЪРВА СТРАНИЦА – ЛОГО до 8 см²

За 1 година (52 броя) – 5850 лв.
За 6 месеца (26 броя) – 3850 лв.
За 3 месеца (13 броя) – 2400 лв.
За 1 месец (4 броя) – 1000 лв.

2. ВЪТРЕШНИ СТРАНИЦИ – РЕКЛАМНИ КАРЕТА – ЦЕНА ЗА 1 БР.

Цяла страница 254x377 мм – 1000 лв.
1/2 страница 254x187 мм – 500 лв.
1/4 страница 125x187 мм – 250 лв.
1/8 страница 125x93 мм – 125 лв.

3. ПУБЛИКУВАНЕ НА ПОКАНА ЗА СЪБИТИЕ, ПОЗДРАВ

Максимален обем
1/2 страница – 500 лв.

4. ПУБЛИКУВАНЕ НА МАЛКИ ОБЯВИ

Цена за 25 кв. см – 50 лв.

5. ВЛОЖКИ ДО 50 Г, ДО А4

Тираж над 5000 бр. – 0,25 лв./бр.
Тираж от 2500 бр. до 5000 бр. – 0,30 лв./бр.
Тираж до 2500 бр. – 0,40 лв./бр.

6. АБОНАМЕНТ ЗА PDF ИЗДАНИЕТО НА В. „СТРОИТЕЛ“

Цена за 1 година – 125 лв.

7. ПРОФЕСИОНАЛНО ЗАСНЕМАНЕ НА ОБЕКТИ И СЪБИТИЯ

Фотозаснемане до 4 часа и обработка на материала – 350 лв.
Фотозаснемане до 8 часа и обработка на материала – 650 лв.
Видеозаснемане 1 ген, монтаж и тиражиране – 1000 лв.

✓ ПРЕПЕЧАТ И ОТПЕЧАТВАНЕ НА ПОКАНИ, ПОЗДРАВИТЕЛНИ КАРТИЧКИ, ПОСТЕРИ

✓ ИЗРАБОТВАНЕ НА КАЛЕНДАРИ, ПАПКИ, РЕКЛАМНИ МАТЕРИАЛИ И ДР.

✓ ОРГАНИЗИРАНЕ И ОТРАЗЯВАНЕ НА СЪБИТИЯ

Забележка: Вестникът излиза всеки петък, материалите за публикациите (дизайн, текст) се подават до вторник същата седмица.

Посочените цени не включват ДДС.

За контакти: 0888 55 39 50 – Ренета Николова, 0884 20 22 57 – Калоян Станчев

За едногодишни договори – до **50%** отстъпка от рекламната тарифа

Надежден партньор с повече от 20 години в бизнеса

СТРИМОНА

ГАРАНТ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ, КАЧЕСТВО И ВИСОК ПРОФЕСИОНАЛИЗЪМ В ДЕЙНОСТИТЕ:

- Производство и монтаж на стоманени конструкции:
 - за сгради
 - за индустрията
 - за офшорни инсталации
- Строителство на сгради и съоръжения
- Механична обработка
- Металообработка
- Мрежи за укрепване и габиони
- Търговия с метали и строителни материали

„Стримона Строй“ ЕООД
Изход гр. Петрич
посока за ГКПП Златарево
Тел.: +359 745 69 600

гр. София 1404
район Витоша, ул. „Казбек“ 57В
Тел.: +359 2 855 21 96
info@strimona.net

www.strimona.net

STENS[®]

ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ
ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ТАБЛА
LED ОСВЕТЛЕНИЕ

SMART HOUSE
COT
BMS

www.stens-bg.com
+3592 920 0432
+3592 920 0402