

12 млрд. лева от Европа рестартират строителството



Браншът е между стари и нови оперативни програми, притискан от политическа нестабилност и насложени кризи

Социална политика се прави с данъците от работещ бизнес, не с кредити



Кърпим и говорим за дупки. А трябва да мислим как да обвържем регионите, за да няма транспортна бедност

Интервю с арх. Иван Шишков, служебен министър на регионалното развитие и благоустройството
■ На VI и VII стр.



Интервю с инж. Илиян Терзиев, председател на Управителния съвет на Камарата на строителите
■ На IX стр.

1.	„Автомобилисти“ ЕАД	419,476 млн. лв.
2.	„Хидрострой“ АД	288,928 млн. лв.
3.	„Пътинженеринг-строй – Т“ ЕАД	273,640 млн. лв.*
4.	„ГБС Инфраструктурно строителство“ АД	254,019 млн. лв.
5.	„Главболгарстрой интернешънал“ АД	219,152 млн. лв.
6.	„Главболгарстрой“	217,624 млн. лв.**
7.	„Транспортно строителство и възстановяване“ ЕАД (ТСВ)	183,318 млн. лв.
8.	„Трейс Груп Холд“ АД	163,715 млн. лв.***
9.	„Щрабаг“ ЕАД	153,838 млн. лв.
10.	„Автомобилисти - Черно море“ АД	147,157 млн. лв.
11.	„Инфра Експерт“ АД	142,352 млн. лв.
12.	„Европейски пътища“ АД	127,158 млн. лв.
13.	„Монтажи“ ЕАД	116,585 млн. лв.
14.	„Артекс Инженеринг“ АД	94,037 млн. лв.
15.	„Геостройинженеринг“ ЕООД	84,082 млн. лв.
16.	„Грома Холд“ АД	83,026 млн. лв.
17.	„ИСА 2000“ ЕООД	82,755 млн. лв.
18.	„ЕИС – Строителна компания“ АД	80,970 млн. лв.
19.	„Калистратов Груп“ АД	80,594 млн. лв.
20.	„ПИ ЕС ЕС Строителство“ АД	79,945 млн. лв.

* Според консолидирания годишен финансов отчет, в който са включени и други строителни фирми на същия собственик

** Трите фирми от групата на ГБС имат едни и същи собственици, но нямат консолидиран финансов отчет и за трите

*** Консолидирани данни за целия холдинг

Рестарт на свития

12 млрд. лв. от Европа

ХРИСТО НИКОЛОВ

Ледена епоха - така може да се нарече метафорично отминаващият сезон за строителния бранш, който винаги е бил сред водещите в икономиката на България. А спадът от близо 17% спрямо предходната година на строителната продукция през първото полугодие на 2022 г. превръща метафората в реалност.

Сериозните трудности за целия отрасъл започнаха още миналата година и продължиха през настоящата. За първи път от много години има значим спад на обществените поръчки, показват данни от мониторинга, който прави Камарата на строителите в България.

Броят на обявените през първото полугодие обществени поръчки е със 7,8% по-нисък, отколкото през същия период на 2021-а. А

СТОЙНОСТТА ИМ Е С 48% ПО-НИСКА,

сравнена пак със същия период, и то при значително по-високите цени на материалите и разходите за труд и енергия.

Самият брой на сключените вследствие на обществени поръчки договори спада с 25,2% в сравнение с година по-рано, а стойността им е с 26,2% по-ниска.

Така че обемите на строителството в България, които съвсем доскоро стигаха до почти 23 млрд. лв. годишно, се върнаха обратно към нивата от периода 2011 – 2012 г. Те са общо 6,6 млрд. лв. за полугодията – 2,8 млрд. лв. от сградно строителство и 3,8 млрд. лв. от инфраструктурно. Ако резултатите и през второто тримесечие са същите,

ЩЕ СЕ ОКАЖЕ, ЧЕ СТРОИТЕЛСТВОТО СЕ Е СВИЛО НАПОЛОВИНА

през 2022 г.

Дълбоките причини за този срив са няколко и далеч не се изчерпват само със субективни обяснения. На първо място, периодът 2021-2022 г. е граничен по отношение на европейските програми – програмният период 2014-2020 г. приключи неотдавна и проектите, изпълнявани по неговите оперативни програми, само се довършват и отчитат.

Новите – за периода 2021-2027 г., все още не са стартирали напълно, защото оперативните програми, а и планът за възстановяване и устойчивост бяха одобрени

СЕГА САМО ЖИЛИЩНОТО Е С ВИСОК РЪСТ, БРАНШЪТ Е НА ГРАНИЦАТА МЕЖДУ СТАРИ И НОВИ ОПЕРАТИВНИ ПРОГРАМИ, ЗАТИСНАТ ОТ ПОЛИТИЧЕСКИ ТРУСОВЕ И НАСЛОЖЕНИ КРИЗИ

от Европейската комисия с известно закъснение. Дори в тях да има много проекти, които изискват строителство, те не могат да започнат веднага, а и възложителите трябва да се съобразяват с променените икономически реалности. Между периода, в който програмите се съставяха, и времето, когато трябва да стартират, цените на строителните материали се увеличили и вероятно тепърва бюджетите на оперативните програми ще се преразглеждат.

Драстичното поскъпване на материалите, настъпило за кратко време, и нарушените вследствие на пандемията вериги на доставки също направиха своето, за да се стигне до сегашното положение. Още на петия ден от началото на руската инвазия в Украйна например железото, което е основен материал за всяка арматура, изчезна от пазара, тъй като през последното десетилетие Европа предпоче да закрие своите домени пещи и да доставя суровината за арматурата от Украйна, Турция и Русия. Когато доставките внезапно спряха, цената на железото скоочи двойно и дори тройно.

Същото стана и с много други основни строителни материали – бетон, дървен материал, битум и т.н. Това засегна цяла Европа, но у нас пострадаха повечето строителни фирми, които изпълняват договори с публични възложители.

В България времето между подаването на офертите, с които се участва в обществена поръчка, и реалния старт на строителството е твърде дълго и когато то започне, цените вече нямат нищо общо с действителността. В същото време

НЯМАШЕ И ЗАКОНОВ МЕХАНИЗЪМ ЗА ИНДЕКСАЦИЯ

– постигането му по законодателен път отне цяла година, което подложи на изпитание целия бранш и продължава да създава риск от изпълнението на оперативни програми.

Още през 2021 г. предходното служебно правителство съсредоточи усилията си предимно върху това как са спечелени обществените поръчки и на кого точно са възложени. Фактът, че държавно ведомство като пътната агенция е възлагало основни ремонти на пътищата под формата на текущи, доведе дотам парите за тях дълго време изобщо да не се плащат.

1 млрд. лв. на фона на 6,6 млрд. лв. обща строителна продукция никак не са малко и забавянето на изплащането им

ПРОДЪЛЖАВА ДА ТЕЖИ НА БРАНША

А от днешна гледна точка спорът се оказва напълно безсмислен и очевидно политически мотивиран.



Замразеното месеци наред изграждане на магистрала „Хемус“ е също сред причините за спадналите обеми строителство през първото полугодие.

СНИМКА: „24 ЧАСА“

ОТ КРИЗИ СТРОИТЕЛЕН БИЗНЕС С

Защото новото служебно правителство възнамерява да обяви следващите обществени поръчки за ремонт на пътища като договори за текущи и за основни ремонти на пътищата (виж интервюто с министър Иван Шишков на VI и VII стр.).

Също миналата година в стремежа си да изсветли процедурите по възлагане на строителството на магистрала „Хемус“ правителството прибра обратно в бюджета близо половин милиард лева, заделени за довършване на липсващите отсечки от аутобана.

Така в началото на тази година плащанията приключиха и

към днешна дата се натрупаха 7 месеца забавяне

Да не говорим, че този половин милиард лева също допринесе за общия спад. Който, естествено, води след себе си и до спад на приходите в хазната – и от основната строителна дейност, и от всички бизнеси, съпът-



Изграждането на жилища, което се развива предимно в големите градове, прави цялостния спад на строителството да не изглежда толкова голям.
СНИМКА: „24 ЧАСА“

стващи строителството.

Това, което спасява бранша, определено е строителството на сгради, и то най-вече на жилищни. Ръстът му продължава да е висок и през 2022 г. и за първото полугодие

достига 24,6% на годишна база

А ако се смята жилищната площ, дори е по-висок – 29,6%. И ако това се отнася само до издадените през 2022-а разрешителни за строеж, то и

започнатите сгради също бележат ръст 10,3%,

а приключените и въведени в експлоатация са се увеличили спрямо година по-рано с 28,3%.

Към това трябва да до-

бавим и немалкото средства за строителство, които идват по линия на плана за възстановяване и устойчивост и със сигурност

търговете за тях ще започнат още догодина

Около 45% от цялата стойност на плана, т.е. около 6,075 млрд. лв., са предвидени за строителни дейности. По трите нови оперативни програми, в които са основни парите за капиталови разходи – „Околна среда“, „Региони в развитие“ и „Транспорт“, се очакват още между 5 и 6 млрд. лв. Те ще бъдат насочени към строителния сектор за ВиК инфраструктура, пътища, системи за разделно събиране и рециклиране на отпадъци и други.

Така в следващите 5 до 7 години строителният бранш само от европейско финансиране може да очаква близо 12 млрд. лева. Това дава основание за очакван рестарт на бранша и надежда, че ледената епоха може да е само мрачен епизод без продължение.

OKINAWA

Boutique

RESIDENCE

HEALTHY

BUILDING

CONCEPT

TASCOV & СТОЯНОВ

ЗДРАВООСЛОВНА

ЖИЛИЩНА СРЕДА

WWW.OKINAWA.BG • 02 425 69 26 • 0882 817 565

ХРИСТО НИКОЛОВ

Инж. Димитров, компанията ви има широк спектър от обекти, които изпълнява – ВиК проекти, промишлени сгради, жилищни обекти, благоустрояване на населени места... В кои от тях срещате най-големи затруднения през отминаващата година?

- Както за всички колеги в бранша, затрудненията бяха в абсолютно всички видове строителство. И заради последиците от пандемията, когато се нарушиха веригите на доставки, и после от повишаването на цените на материалите. Имаше и нужда от повишаване на възнагражденията.

Ние сме се съсредоточили основно върху обекти на публични възложители, и то инфраструктурни. В тях цените са фиксирани, а голяма част от договорите, които изпълняваме, са оферирани от нас доста отдавна. Една обществена поръчка може да се проточи и година-две от обявяването ѝ, докато се избере окончателно изпълнител и започне работата.

И не е въпросът само до обжалванията. Често, когато строителството стартира, се оказва, че не всички необходими терени са отчуждени. Освен това ние работим често на инженеринг и нерядко се натъкваме на разминавания между желанието на възложителя, описано в заданието, и реалната обстановка. А това също води до забавяне, защото

често се налага да се променят устройствени планове, което е дълга процедура

Или примерно да се променя предназначение-то на даден терен.

- Веднага след началото на войната в Украйна имаше шоково прекъсване на доставките на желязо. Но след 8-9 месеца положението не се ли е променило?

- Този проблем все още съществува. Да вземем за пример доставките на релси. Преди войната основно се доставяха от Украйна, сега се опитваме да внасяме от Турция, от други държави. Може би нещата горе-долу се урегулираха впоследствие, но, естествено, цената изобщо не е тази, която беше преди войната. При релсите има до два и половина пъти посъпване за този период.

- Има ли други основни материали, при които посъпването също е драстично?

- Желязото, което е основен материал във всички видове строителство,

Димитър Димитров, административен директор на ВДХ АД:

Задържахме кадрите си и вдигнахме заплатите

Всеки момент приключваме ремонта на линията на трамвай 5 от Руски паметник до „Бъкстон“



беше и продължава да бъде голям проблем, и то за целия бранш. Но при бетона също има ръст на цените от порядъка на 30-40 процента. И при битума, без който не може да се правят пътища, има значителен ръст в цената. Същото се отнася и за инертните материали.

- Защо инертните материали, те не се ли добиват в страната, и то близо до обектите?

- Те се добиват основно тук, но транспортът също посъпна и това доведе до осъпяване и на този продукт.

- Но вече е факт методиката за индексация на договорите заради материалите. Вашата фирма успя ли да се възползва от нея и какви практически трудности се срещат при изпълнението ѝ?

- Както казват хората: „По-добре късно, отколкото никога“. Помнете, че това беше дълга борба и отне над година. Законодателят си свърши рабо-

тата, но назрява проблемът с реалното изпълнение и индексирването на вече свършената работа. Много строители, включително и ние продължихме да работим и част от дейностите за момента се оказват недофинансирани.

Работихме със собствени средства и с кредити от банки

И ето ви практически проблем – в методиката се казва, че се индексират дейностите към съответното тримесечие. Но Националният статистически институт публикува индексите с известно закъснение. Ние например имаме обект, който е приключен през третото тримесечие, но за да се индексира стойността му, трябва да изчакаме четвъртото. А за този, който ще приключим през четвъртото, трябва да изчакаме до догодина.

НСИ съобщава индексите всеки месец, но в мето-

диката е казано, че се използват индексите за тримесечие и за дейностите, които са изпълнени през съответното тримесечие.

Също така не сме сигурни дали ще се индексират вече приключените обекти, на които е издаден акт 15.

- Кои възложители са по-трудни в това отношение – държавата или общините?

- Всичко е относително, защото нещата опират и до средства. Цялото индексирване се извършва по принцип при възможност от страна на възложителя. Затова засега ние само водим кореспонденция, пращаме писма и очакваме положителен отговор.

- Кои от обектите, които вашата фирма изпълнява през последния строителен сезон, бихте изтъкнали като най-значими?

- Те са много, но бих открил модернизацията и разширяването на рибарското пристанище в Несе-

бър. Изградихме плаващи кейове със съответните подкостоянки, ново осветление и реконструкцията на съоръженията.

Завършихме преустройството и коловозното развитие на гара Синдел – един важен за България жп възел, оттам се разпределят влаковете за Варна и Бургас. Там изцяло подновихме контактната мрежа и линията, има нови коловози с ново стрелково развитие, изградихме шумоизолиращи съоръжения.

Приключихме ремонта на пътя Костинброд – Берковица

по програмата „Интеррег“ между България и Румъния.

Имаме и реконструкция на парк, става дума за градината около гара Стара Загора. В България сравнително рядко се ремонтират паркове и за благоустрояването на този малък парк общината в Стара Загора получи награда на конкурса „Сграда на годината“ в частта за паркостроителство.

Всеки момент ще приключим една част от проекта за реконструкция на трамвайното трасе на петицата, в частта между Руски паметник и ухото на „Бъкстон“, така че трамваят между Съдебната палата и „Бъкстон“ ще тръгне скоро. И ще видите, че всичко е вече по-различно – сменен е целият релсов път, контактната мрежа, платформите за качване и слизане са изравнени с подовите на трамваите.

- Това, че строителството минава през труден период, доведе ли до нуждата от съкращения във вашата фирма и как изобщо решавате генералния проблем с намирането на квалифицирани и мотивирани кадри?

- Честно казано, това е обща болка на целия бранш. Особено в големите градове, където има много възможности за работа. Въпреки това през тази година направихме всичко възможно и мисля, че донякъде успяхме да задържим кадрите си, а набираме и нови. Обезпечихме редовното изплащане на заплатите и дори ги индексирахме.

В навечерието на професионалния ни празник Димитровден бих искал да пожелаая на колегите от бранша здраве, кураж и благоденствие! Вярвам, че ще успеем да се преборим с предизвикателствата и ще имаме една по-добра година!

Изграждаме бъдещето.
Възраждаме миналото.



60 години
хидрострой



www.hydrostroy.com

ХРИСТО НИКОЛОВ

- Знаете, че напоследък има спад на броя и стойността на обществените поръчки и спад на строителната продукция. Какви са според вас дълбоките причини за това, г-н министър?

- Причините са две. Разбира се, икономическата криза е на първо място. Поскъпването на строителните материали създава една неустойчивост на планирането в целия бранш.

Но ако говорим за държавните поръчки, в нашата държава от дълги години планирането просто куца. Когато нямаш визия как, кое и кога да бъде построено, естествено, че няма да имаш фронт на действие. Ние нямаме цялостни планове поне за важните инфраструктурни обекти и естествено следствие от това е, че нищо не планираме.

- Защо не го кажете в прав текст – държавата също е виновна?

- Естествено, че го казвам. Държавата е виновна не само през последната година, а от последните 3-4 години. За последните два месеца на мен лично ми се наложи да спасявам положението и да одобрявам ударно подробни устройствени планове.

Например за участъка между София и Сливница на магистрала „Европа“. Това е очебиен пример – нещо, което в единия си край е вече готово, в другия му край още няма план. Бях го приготвил в предишното служебно правителство и когато дойдох отново, го заварих в същото положение. Трябваше да преговарям с кмета на Костинброд, да сключа споразумение, за да си изтегли възраженията, мина съгласуването с МОСВ и одобрих подробния устройствен план.

Същото е и с Русе – Бяла: както оставихме плановете, така ги заварихме.

Намерих спряла работата по три от лотовете на „Хемус“, защото на строителите не се плащаше

И ние спорехме по време на предходния служебен кабинет със строителите и критикувахме инхаус възлаганията, но не си бяхме позволили да спрем плащанията.

Като се забави този механизъм, колелото започва да работи на по-бавни обороти и икономиката ни започва да спада. Политиците гледат регионалното министерство под лупа, приравнявайки ни на качичка с пари, но на него трябва да се гледа и като на перспектива за развитие.

- Напоследък често говорите, че държавата трябва да създава правила, но как се създават правила в сегашната политическа ситуация? Откъде сте сигурен, че парламентът ще гласува примерно вашите предложения за промяна в Закона за устройство на територията?

- Не съм сигурен, разбира се, но има неща, които съм длъжен да направя. Мисля, че е рационално, след като сме констатирали нередности с незаконно строителство по важни за държавата инфраструктурни обекти, да решим въпроса с тях, а не да ги скрием. В предишния служебен кабинет бях наивен, написах промени в закона, които

Арх. Иван Шишков, служебен министър на регионалното развитие и благоустройството:

У нас просто кърпим и говорим за дупки. А трябва да мислим как да обвържем регионите, за да нямаме транспортна бедност

Държавата също носи отговорност за сегашното състояние в строителството

позволяваха това строителство да се узакони, и ги оставих някой друг да ги вкара в парламента.

Но сега ще извървя процедурата докрай и тези промени ще минат през кабинета и той ще ги внесе в парламента. Ако желаят, депутатите могат да ги гласуват, могат и да ги изменят. Не ми се вярва да на-

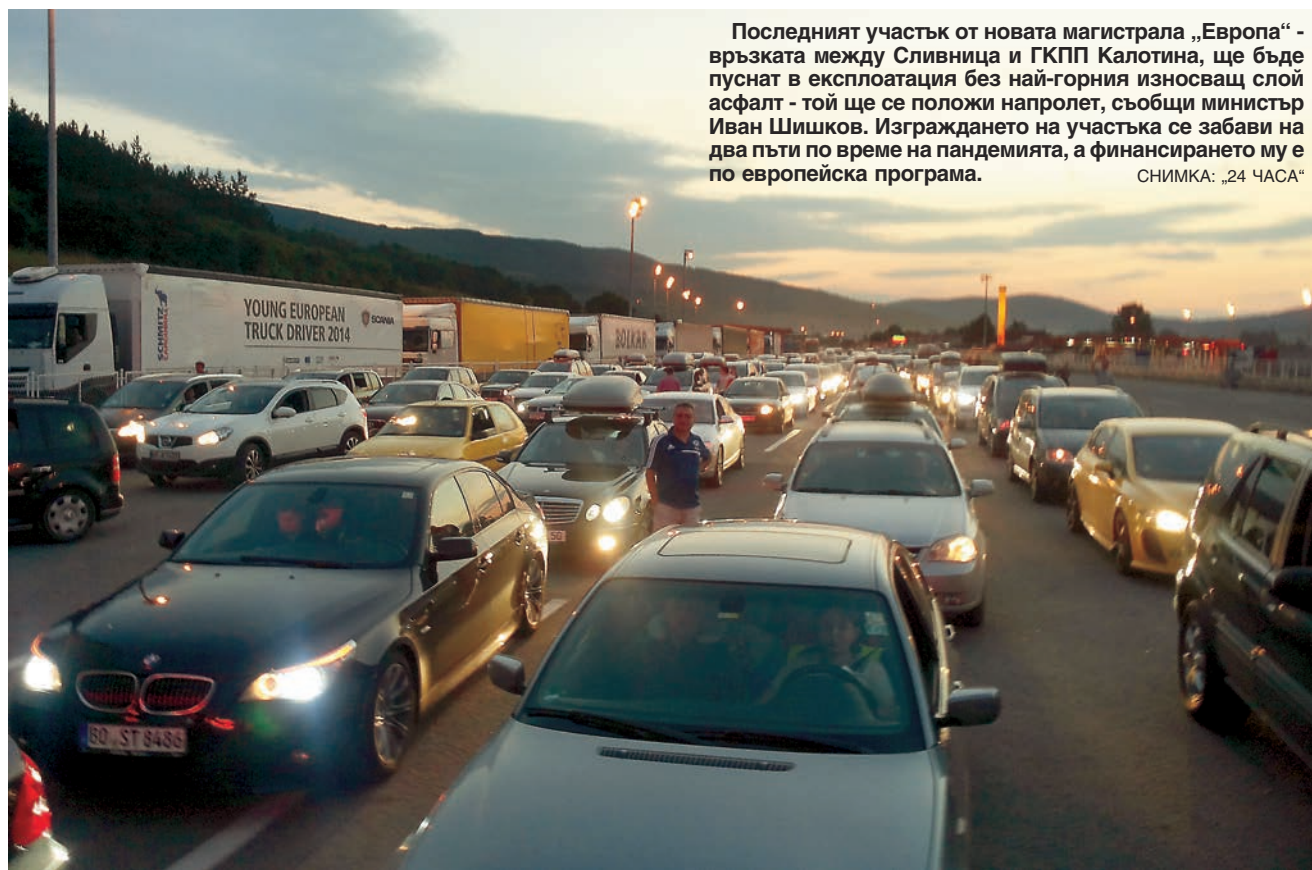
мерят нещо скандално в тези промени. Всички знаем как е станало това строителство, въпросът е как сега да го оправим.

- Дайте, ако обичате, примери за такова строителство.

- Вие знаете за незаконното строителство по „Хемус“, но има и незаконно извършени ремонти на

язовирите, които също ще попаднат в този казус. Текстовете ще са приложими и към тях.

В тезата за търпимост ще попаднат и спорът кои ремонти по пътищата са текущи и кои – основни. В края на краищата и без това депутатите почти предрешиха спора, когато в предходния парламент взеха решение безусловно да се платят 50% от извършените ремонти и сега по презумпция трябва да се платят и останалите 50%.



Последният участък от новата магистрала „Европа“ – връзката между Сливница и ГКПП Калотина, ще бъде пуснат в експлоатация без най-горния износващ слой асфалт - той ще се положи напролет, съобщи министър Иван Шишков. Изграждането на участъка се забави на два пъти по време на пандемията, а финансирането му е по европейска програма.

СНИМКА: „24 ЧАСА“



СНИМКА: ВЕЛИСЛАВ НИКОЛОВ

И като минат промените в закона, онези ремонти, които по същество са били основни, а са възложени като текущи, просто ще станат търпими. Няма друг начин да решим този спор, няма смисъл от повече политическо говорене по тази тема.

Ако продължим да спорим, нищо няма да постигнем

Впрочем, след като осигурихме засега зимното почистване на пътищата, следващите 3-годишни договори за поддръжка ги обявяваме като договори за текущи и за основни ремонти, за да е ясно какво се очаква от фирмите и да избегнем този ненужен спор. А не да оставим после фирмите да спорят с всяка власт и да не знаят какво да правят.

- Колко пари трябва, макар и на англо, за да се поддържат пътищата в България поне в някакво състояние?

- По цените от миналата година бяха заложили около 1 млрд. лв. Индексирайте тази сума с посъкпването и ще получите отговора.

Но за да стигнем дотам колко пари трябва, първо трябва да сме наясно какво точно ще правим.

Със сигурност пътищата у нас са в ужасно състояние, но ни трябва анализ кое се прави първо, кое – второ, и кое – трето

Нашата основна слабост е, че

ние нямаме достатъчно магистрали. Когато се налага движението някъде да се спре заради ремонт и превозните средства да се отбият по обходни маршрути, унищожаваме и тези маршрути. Ние имаме транспортна бедност, така да се каже. Просто кърпим и говорим за дупки. А трябва да мислим в перспектива как да обвържем регионите.

- Няма ли опасност индексацията на строителните договори да остане само на хартия?

- Няма такава опасност. Вече проведохме срещи с камарата и с екоминистърката. Този таван от 15%, който се опитва да наложи управляващият орган на екопрограмата, не засяга посъкпването на материалите, а стойността на целия договор, в който има и други неща.

Освен това тези 15% са обвързани с възможностите на самите програми, ние няма как да искаме от ЕК да увеличи стойността на една или друга оперативна програма. Затова се прибегва до използване на средства, които са спестени в рамките на самата оперативна програма от други проекти, които не са изпълнени.

Само с тези средства разполагаме и само тях можем да дадем, при това пропорционално. Което е по-справедливо, отколкото да се раздават пари докато стигнат и на следващите да кажем, че вече няма повече.

- Строителите, а също предприемачи и инвеститори често се оплакват, че подготвителните процедури за строеж в България често са дълги колкото самото строителство. Примерно, чакат 260 дни за разрешително за строеж, докато в съседни държави се чака двойно и тройно по-кратко. Защо е така?

- Отговорът на този въпрос трябва да се раздели на две. При държавните обекти има държавен инвеститор, правила от държавата и разрешение за строеж в полза на държавата. Ако държавата иска, може енергично да издаде необходимите документи, както доказах с одобряването на устройствените планове, а и с интерконектора, когато цялата държавна машина се намеси. Разбира се, когато някое звено по веригата се разсейва, нещата се забавят.

Освен това винаги е необходимо първо да има добро задание било за строеж, било за ремонт на нещо. Например

убеден съм, че проблемът с жълтите павета не е създаден от строителя, а от този, който е дал заданието

на проекта за ремонт. Защото технологията за ремонта е част от проекта и ако този проект е бил технически невъзможен, би следвало възложителят да го е

знаел още през 2015 г., когато е правил заданието.

При частните инвеститори има проблеми, разбирам това. Те обаче не са законодателни. Общините, дори големите, не могат да намерят достатъчно на брой кадри, които да работят със сърце и душа тази работа. Не могат да ги мотивират, защото заплащането е много ниско. Можеш да мотивираш примерно главния архитект, защото той работи за името си. Но работата не зависи само от него, а и от хората надолу по веригата и повярвайте ми – кадри за тази работа се намират много трудно. А те определят ритъма на движението на тези преписки. Зависи и от началника, но зависи и от подчинените му.

Когато една партия взема властта в даден град, тя смята, че вече е овладяла властта. А не гледа, че управлението си има своите тънкости.

Същото изпитвам в момента по отношение на пътната агенция. В АПИ има страшно много незаети щатове и не можем да намерим хора, които да назначим. Не само защото заплатите са ниски, а и защото всички, които са недоволни от държавата, изливат гнева си върху нейната администрация.

Още преди години казвах, че ще дойде време да не могат да намерят 24 главни архитекти на райони в София. Е, дойдохме до това.

ХРИСТО НИКОЛОВ

Разстоянието между София и Костенец е едва 65 км, а ако се мери от центровете на двете населени места – 79 км. Но от години насам влаковете на БДЖ го изминават за 1 час и 55 минути, и то по разписание.

В съвременния свят това е твърде много, особено когато става дума за свързване на голям град с околните населени места, от които много хора пътуват всеки ден, за да ходят на работа.

Същото се отнася и за Ихтиман, който мнозина считат за квартал на София, но това е само ако се ползва магистрала „Тракия“. Иначе и неговата жп връзка със столицата не предполага бързо пътуване.

Но не е само това – Костенец и Ихтиман са две от населените места,

през които преминават и международните влакове

по европейския коридор 8, както и влакът, с който ходим на море в Бургас. Забавянето на пътуването през този участък, което започва още от гара Елин Пелин, е една от причините за отлива на пътници от железниците в последните години.

Затова модернизацията на жп линията Елин Пелин – Костенец е един от най-важните проекти на настоящата Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Това е и най-амбициозният жп проект за последните години в България, най-вече защото

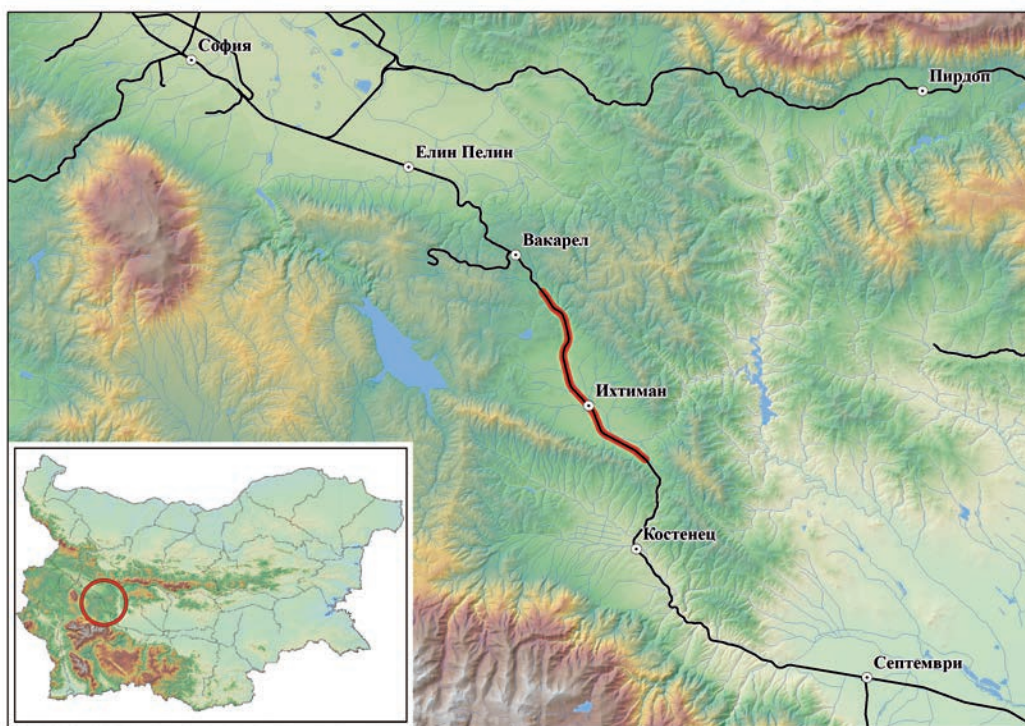
трябва да се преодолява много труден терен

На 15 септември бе направена първата копка за модернизацията на най-трудната отсечка от този терен – тази между Ихтиман и Костенец. В официалната церемония тогава участваха инж. Златин Крумов, генерален директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, Филип Купфер, търговски съветник към посолството на Австрия у нас, Маргарита Минчева, зам.-кмет на община Костенец, кметът на Ихтиман Калоян Илиев и Стефан Тотев, представител на сдружението „Щрабаг - Джи Пи Рейл“, което е главният изпълнител на тази отсечка.

В обхвата на договора е включено изграждането на приблизително 12 км двойна железопътна линия, контактна мрежа, системи и съоръжения на външно електрозахранва-

От София до Костенец с влак - за 40 минути вместо за 2 часа

Скоростта на движение по двойната жп линия ще е 160 км в час



Дължината на жп отсечката между Ихтиман и Костенец е около 11 километра.

не и външно осветление на гаровите райони, както и изграждане на системи за видеонаблюдение и пътнически информационни системи.

За преминаването през трудния планински терен е предвидено строителство на 8 еднотръбни тунела за двойна жп линия с приблизителна обща дължина 5478 метра, както и изграждането на 11 моста с приблизителна обща дължина 778 м. По този начин

пътуването с влак по тази жп отсечка ще бъде по-бързо и удобно,

защото проектните скорости за пътническите превози са за 160 км в час, а за товарните - 120 км в час. Така на практика разстоянието от столицата до Костенец ще се взема с влак за 40 минути, а не за сегашните почти 2 часа.

Изпълнител на този лот 3 е консорциумът „Щрабаг - Джи Пи Рейл 2017“, който включва фирмите „Страбаг АГ – клон България“, „Страбаг Сп.з.о.о. – клон Бълга-



рия“, „Щрабаг Рейл Гмбх“ и „Джи Пи Груп“ АД. Стойността на договора за строителство е над 394,5 млн. лв. без ДДС. Строителният надзор се осъществява от консорциум „Обединение ЖП Транс“, като техният договор е на стойност малко над 20,9 млн. лв. без ДДС.

Разбира се, подобряването на пътуването не би могло да стане,

без да се довърши работата и по останалите два лота

на жп участъка Елин Пелин – Костенец. През юли миналата година започна работата по първия лот – между Елин Пелин и Вакарел. В него се включва и изграждането на най-дългия железопътен тунел в

България и на Балканите.

Следващите двайсетина километра между Вакарел и Ихтиман се изграждат от обединението „Евро път“.

Модернизирането и интегрирането на българската национална жп мрежа в европейската не може да стане без този най-скъп към момента жп проект –

той струва над 1 млрд. лв.

След изграждането му ще има пълна оперативна съвместимост с жп мрежата по направление Ориент-Източно Средиземноморие, което означава, че голяма част от товарния поток ще слезе от магистрала „Тракия“ и ще се качи на влака. Това, освен че ще намали емисиите парникови газове, ще допринесе и за подобряване на магистралната инфраструктура. Тъй като в годините на изграждането на „Тракия“ натоварванията изобщо не бяха като днешните и тя не е разчетена да поема от порядъка на 12 и дори 15 тона на ос, да не говорим, че се задава и следващо поколение тежки камиони, в които натоварванията достигат до 18 тона на ос. А облекчаването на магистралата ще означава, че в бъдеще

парите за нейната поддръжка ще намалеят

Удвояването на жп линията и повишаването на нейните пропускателни възможности не на последно място означават и подкрепа за развитието на важни икономически центрове от Южния централен и Югозападния регион на България, които попадат близо до линията. А това ще намали социално-икономическите различия на региона с останалите райони за планиране.

Нещо, което вече бе постигнато с довършването на магистрала „Тракия“ и факта, че товари и пътници могат да достигат от единия до другия край на страната много по-бързо.

ХРИСТО НИКОЛОВ

- Господин Терзиев, случвало ли се е друг път строителите да посрещат своя професионален празник – 26 октомври, в условията на такава икономическа турбуленция като сега?

- Ако трябва да бъдем честни, чак в такава криза не сме посрещали празника си. Не че не е имало трудни моменти - на пример през 2009-2010 г.

Но тази година се случиха много кризи. Натрупаха се проблеми с материалите, които не само поскъпват, но и липсват, с енергията и горивата, със заплатите.

Аз на първо място слагам недостига на материали, освен високите им цени. Те просто не идват навреме, а това създава понякога огромни затруднения да си изпълниш обекта и да не попаднеш под санкции по една или друга линия.

- Това ли е причината за полугодието да продължава спадът в строителната продукция?

- Единственото, което крепи строителството в България в момента, е изграждането на жилища.

Всичко, което засяга инвестиционната политика на държавата в нашия сектор, върви не просто надолу! Ние в момента изпълняваме едва няколко процента от проектите, които се финансират по линия на европейските програми.

Големият проблем е в това, че по този начин

няма да можем да изпълним програмите

и дори може да се наложи страната да връща пари на ЕС. Дано не се стигне до там, разбира се.

Затова политиката по създаване на правила за работа в нашия сектор е толкова важна. Тя трябва да е интензивна, за да може, когато вече има бюджет, работата да започне.

- Няма ли опасност индексацията на строителните договори да остане само на хартия?

- Нека разделим на две нещата. Първото важно нещо беше да се създадат правилата. С огромни усилия от наша страна успяхме поне да постигнем промяна в закона, така че да се разрешава индексирването на строителни договори при поскъпване на материалите. Повеќе от година ни отне това усилие. Както и приемането на методика, която е факт от миналия месец.

Но сега трябва и да се създадат подробни правила как ще се прилага тя, защото има много неясноти. Задава се нов проблем – по оперативните програми се канят да отпуснат едва 15% корекция на стойността на материалите, и то става дума за средства, които са спестени вътре в рамките на самата оперативна програма.

Ще видим в предстоящия бюджет дали ще има предвидени средства и колко за индексация. А и изобщо дали ще има и кога бюджет при сегашните условия. При така създамата се ситуация

Инж. Илиян Терзиев, председател на Управителния съвет на Камарата на строителите в България:

Социална политика се прави с данъците от работещ бизнес, не с кредити

Спадът в строителната продукция продължава, така хазната губи от нереализирани приходи



СНИМКА: РУМЯНА ТОНЕВА

има много колеги, които предпочитат да не работят или просто да откажат проектите и да платят неустойката, отколкото да рискуват да не се справят със задачата.

- За самите работодатели в сектор строителство разходи-

те се повишават, сегашните трудности няма ли да доведат до съкращения?

- Определено фирмите, които имат трудности, в момента освобождават работници. Затова призоваваме държавата да създава правила и предвидимост в

бранша.

По-добрият вариант е да накараш бизнеса да работи, да си плаща данъците и с тях да правиш социална политика. А не да теглиш кредити и с тях да плащаш пенсии.

- Какви биха били другите последици за сектора от настоящата ситуация?

- Бих разширил въпроса ви – какви ще са последиците изобщо за страната. Защото ако сравните само данъците и таксите, които може да се съберат в хазната от добре работещия строителен бизнес с данъците и таксите от зле работещия, ще видите, че разликата е огромна.

През 2020 г. например произведената строителна продукция е била на обща стойност над 23 млрд. лв., през 2021 г. тя пада до 16 млрд. лв., а за първото полугодие на тази година е едва 6,6 млрд. лв.

Ако трябва схематично да обясня,

половината от продукцията идваше от частни поръчки,

другата половина - от държавни. Спадът в частта на възлаганията, които се изпълняват по обществени поръчки, е 80%, но в частта на частните има ръст и той компенсира нещата така, че да имаме общ спад на строителната продукция около 30% на годишна база.

Така че като не стимулира работата на бранша, държавата губи огромни нереализирани приходи в хазната от данъци и такси.

Време е политиките да осъзнаят, че строителството има капацитета бързо да дръпне икономиката. И не е разумно да се създават изкуствени пречки пред работата ни, каквото видяхме през последните вече близо две години.

- За празника не можете ли да кажете нещо утешително на колегите си?

- Ще защитим интересите на бранша. Ще издържим и ще продължим да работим за подобряване на живота на хората и за по-добра среда.

Енергийното обновяване на жилищата в България е в състояние да създаде за период от десетина години 17 600 нови работни места, и то само за пряко заетите с тази дейност строителни фирми. В същото време то ще намали нуждата от внос на горива, така че общото енергийно потребление у нас ще се понижи с 6,9% за същия период, а отражението му върху бюджета за тези десет години е равно на 557 млн. лв.

Тези сметки, направени преди две години, са отразени в настоящата национална стратегия за повишаване на енергийната ефективност на жилищата в България, която бе приета от парламента преди около година и половина.

Към днешна дата

калкулациите трябва да се правят отново,

тъй като разликата в цените на строителните материали, а и на всичко друго е значителна. Но ползите са очевидни и стартираният до броени седмици проект за саниране с над 1,4 млрд. лв. по Националния план за възстановяване и устойчивост трябва да се приеме само като начало-то на един дълъг процес.

По отношение на строителния бранш възможностите за разкриване на тези допълнителни работни места никак не са малки, като се има предвид, че към днешна дата в строителството у нас са за-

17 600 нови работни места осигурява санирането

Целият ефект от повишаването на енергийната ефективност на жилищните сгради се изчислява на милиарди левове

ети 124 400 работници. Техният брой спада за първи път от години и в сравнение със същия период на 2021-а има 5300 души по-малко заети в този отрасъл.

В същото време обаче разходите за труд на работодателите в бранша са се увеличили с 6,5%

спрямо година по-рано, тъй като средната заплата на заетите в отрасъла се вдигна с 9,4%. Това е по-малко от средните за страната 11,6%, защото и турбуленциите, през които преминава строителството, не са никак малко.

При това според анализа новите 17 600 работни места са само пряко заетите със санирането, ако се приеме, че през всяка от тези десет години се осъществяват различни програми за повишаване на енергийната ефективност на жилищните сгради. Но процесът неминуемо ще увеличи нуждата от много видове строителни материали, което от своя страна ще създаде допълнителни работни места –



Саниран блок в Бургас.

СНИМКА: „24 ЧАСА“

за производството им, а и за съпътстващите дейности.

Не трябва да се пренебрегва и обстоятелството, че за дългосрочното развитие на отрасъла

в него трябва да се инвестират все повече средства,

а сегашната криза не го позволява. Разходите за придобиване на дълготрайни материални активи в строителството през първото полугодие са едва 421 млн. лв. и са само 4,9% от вложеното от българските фирми изобщо за този период.

Вложенията в строителството са се свили с 53,5% за едногодишен период, а предизвикателствата пред бранша са много големи, защото съвременното строителство е немислимо без все по-скъпо струващата техника и съоръжения.

Намаляването на зависимостта от вноса на енергийни суровини е другата полза от санирането. В новия проект е предвидено класът на енергийна ефективност на санираните сгради да се повиши до В. В предишната национална програма целта беше да се достигне до по-ниския клас С, но въпреки това бе отчетено, че

сметките за отопление в реновираните сгради намаляха средно с 40%,

т.е. новите цели са още по-високи.

При 40-процентно намаление на разходите за отопление според стратегията се спестяват по 2971 гигаватчаса енергия годишно, което представлява 6,9% намаление на общото енергийно потребление на домакинствата и сектора на услугите.

Има и многобройни положителни ефекти от санирането върху публичните финанси, например от спестените разходи за енергийни помощи за бедните, както и за болнична помощ заради подобреното качество на въздуха и на климата в помещенията.

Така че всички преки и косвени ефекти от санирането достигат милиарди левове, ако се имат предвид сегашните цени на енергоносители.

(Продължава на XII стр.)

Yes!

0700 500 50

МАРКА НА

Fresh
SUPPORT



„Грома Холд“ – надеждният партньор в изграждането на пътната инфраструктура

Ако пътувате през живописната област Смолян и ви се струва, че сте някъде по пътищата на Швейцарските Алпи, го дължите на чувствителното си светуосещане, но и на една определена пътно-строителна компания. Ако стигате бързо и удобно до красивото Българско Черноморие през автомагистрала „Тракия“, до топлото гръцко Средиземноморие през автомагистрала „Струма“ или до Турция през автомагистрала „Марица“, го дължите на усилията на много страни в този сложен процес, но и на същата компания. Ако сте от района на Доспат и предпочитате да прекарвате свободното си време в спортни и културни занимания, то със сигурност използвате активно многофункционалната зала с покрит басейн, чието изграждане дължите на същата компания.

И това е много малка част от

всичките над 400 обекта,

които фирма „Грома Холд“, създадена през 1995 г., е изпълнила на територията на България. Сред тях освен знакови автомагистрала, пътища и градска инфраструктура като паркове, градинки, детски площадки, стадиони, са и ВиК обекти, пречиствателни станции, жп линии и високо строителство.

Компанията извършва и сезонна поддръжка на над 1000 км пътна инфраструктура, от които над 100 км магистрален път. Към това се добавя и участието ѝ в грижата през зимните месеци за почистването и проходимостта на основните пътища в областите Благоевград и Смолян.

А в момента всички погледи в област Благоевград са насочени към компанията, тъй като екипите ѝ работят ударно на пътя Симитли – Разлог, за да бъде подготвен той навреме за новия зимен сезон и всички посетители на курорта Банско и селищата около него да се раздават на сигурен, съвременен и ремонтиран път.

Измежду големите обекти, с които е ангажирана „Грома Холд“ към настоящия момент, са и едни от най-сложните за изпълнение, както и такива, които

приковават общественото внимание

заради очакванията значително да

Компанията използва метода на студеното рециклиране при ремонта на пътната настилка, за да пази околната среда, да минимизира запрашаването и строителните отпадъци, да пести невъзобновяемите ресурси и да намалява вредните емисии



Автомагистрала „Струма“

намаляят катастрофите в съответните участъци и да се спасява човешки живот чрез качественото изграждане на трасето на магистрала „Струма“ през Кресненското дефиле и обхода на натоварения път Русе-Бяла.

От близо месец „Грома Холд“ работи по всеобхватното обновяване на пътната мрежа в област Смолян с рехабилитацията на над 100 км пътища, много от които не са ремонтирани повече от 40 години. Експертното и техническо предизвикателство за екипа на компанията е огромно, тъй като планинският терен е сложен, а в същото време районът е живописен, с красива природа, която изисква щадящ строителен подход.

Вече над 8 години „Грома Холд“ използва метода на студеното рециклиране при ремонта на пътната настилка, за да пази околната среда, да минимизира запрашаването и строителните отпадъци, да

пести невъзобновяемите ресурси и да намалява вредните емисии. Модерната технология позволява повредените асфалтови пластове да се рециклират и вградят в заздравяването на конструкцията на пътя, без да бъдат премахвани. Така се прекъсват пукнатините и ерозията на пътната настилка, а новият пътен слой притежава повишена товароносимост и устойчивост.

Студеното рециклиране се осъществява с помощта на висок клас техника, сред която специални рециклатори, грайдери и валяци. Те са част от над 1500 собствени единици техника и механизация, с които компанията разполага и които ѝ позволяват да покрива цялата гама от дейности в инфраструктурното строителство в най-големи обеми. Всички машини и съоръжения са оборудвани с GPS системи за контрол и наблюдение и се управляват от добре



„Удовлетворени сме, че ежедневно допринасяме за модерната пътна инфраструктура на България и Европа като част от общата ни европейска свързаност. Затова време компанията ни въведе и отстоява безкомпромисни стандарти за качество в пътното строителство, изградихме компетентни екипи от инженери и техници и се радваме както

на успешни партньорства с бизнеса и институциите, така и на подкрепата на хората.“

Христо Савев, основател на „Грома Холд“



„Отнасяме се отговорно към всеки проект, без значение дали става въпрос за сложна мащабна инфраструктура, или за пътя на хората до техния дом. Стремим се да сме надежден партньор и на институциите, защото от ефективното ни партньорство в крайна сметка зависи качеството на живот на всички ни.“

Виктор Велев, управител на „Грома Холд“

обучени специалисти.

Компанията е известна в строителния сектор със

специалната си грижа за професионалния екип

Тя съумя да запази целостта му въпреки трудностите, пред които браншът се изправи вследствие на ковид пандемията, инфлацията, поскъпването на строителните материали и икономическата криза в световен мащаб.

С пълен набор от производствени активи – собствен завод за бетонови елементи, бази за производство на бетон и асфалт, строителна лаборатория, кариери за добив и съоръжения за преработка на инертни материали, „Грома Холд“ е безспорен лидер в изграждането на пътна инфраструктура в България. Компанията е предприела дейности по разширяването си в международен план и в съседните на България държави.



Път в област Смолян в етап на завършване

17 600 нови работни места...

Повишава-
нето на
енергийна-
та ефектив-
ност на
жилищните
сгради има
позитивен
ефект вър-
ху цялата
икономика.

СНИМКА:
„24 ЧАСА“



(Продължение от X стр.)

По отношение на строителните фирми в новата програма почти няма различия в сравнение с предишната. И тогава, и сега търговете по Закона за обществените поръчки няма да се правят централизирано, а от съответните общини. Местните власти ще движат процеса по избиране на фирмите проектантите и на самите

строители, както и на фирмите за строителен надзор.

Новото в предстоящата програма е, че след като бъде регистрирано сдружението на собствениците, то

трябва да сключи партньорски договор с общината

По-нататък процедурите ще движат самата община – тя ще канди-

датства от името на сдружението и ще подава документите, а след евентуалното одобрение ще избере фирмите. Тя ще издаде и строителното разрешение, както по принцип предвижда законът. Разплащанията също ще минават през общината и собствениците на жилища няма да боравят с пари.

Разлика има по отношение на конструктивните елементи на сгра-

дата. Сега, ако тя се окаже с дефекти в конструкцията или с нарушена земетръсна устойчивост, няма да получи пари за саниране, дори всичко друго да ѝ е наред. В такива случаи собствениците на жилища в нея ще трябва да намерят начин сами да отстранят дефектите.

Крайната оценка ще се прави по правилата на приетото миналата година постановление за усвояване на средствата от плана за възстановяване и устойчивост.

По отношение на избора на фирмите обаче ще играят роля правилата на Закона за обществените поръчки. Ще има референтни цени, които са посочени в публикуваните наскоро насоки за кандидатстване, те са разбити по вид на конструкция на сградата и по дейности и

при подаване на офертите ще трябва да се спазват

В новата програма за саниране са включени не само панелни и ЕПК блокове, а всякакви сгради. Базово изискване е да има поне 4 отделни жилища, както и поне 60% от площите вътре да са жилищни. Има както минимален, така и максимален праг на сумата, която може да се отпусне за саниране на жилищна сграда. **(24 часа)**

ГЕОСТРОЙ
ГРУПА ГЕОТЕХМИН

С иновации и опит, ръка за ръка, градим заедно бъдещето



ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО НА
ИНФРАСТРУКТУРНИ ОБЕКТИ

ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО
НА ПРОМИШЛЕНИ ОБЕКТИ

ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО
НА ГРАЖДАНСКИ ОБЕКТИ

ГЕОДЕЗИЧЕСКИ УСЛУГИ

WWW.GEOSTROY.COM

АРТЕКС ИНЖЕНЕРИНГ –

„Град,
поставен
на хълм“

Над всичко обикновено, стандартно и равно

АРТЕКС ИНЖЕНЕРИНГ АД, изцяло българска строително-инвестиционна компания, вярва, че архитектурата има незаменим принос към щастието на човека, а построеното е видимият критерий за енергията, духа, размах на обществото. Създадените с марка АРТЕКС от 1993 г. до днес жилищни сгради и комплекси, административни сгради и храмове синхронизират строителството в София със световните тенденции и покриват най-високите стандарти в тази сфера. Компанията осигурява здравословна, природосъобразна среда за живот на обитателите, както и екоотговорна експлоатация с влагането на суровини и материали с доказан произход и с най-актуалните високотехнологични решения.

Защото е решена да съчетае безкомпромисно интересите на своите два клиента – София и обитателя на дома,

АРТЕКС се стреми да строи енергоефективни сгради

Подобрява инфраструктурата в терените на своята дейност, съхранява и обогатява растителните видове, гарантира поддържането на зелените площи и специалното осветление. От самото начало на дейността си компанията дава на столицата ни сгради със свое име и лице, символ и послание. Далеч от всичко униформено и сиво, те имат благородно и одухотворено присъствие в градската среда.

Днес в луксозното високо строителство АРТЕКС вижда един от най-добрите отговори на многото „Как?“ пред една все по-стремително развиваща се европейска столица. Как градът да не се разлива безконтролно на ширина,

предизвиквайки нови разходи за градска инфраструктура? Как да се оптимизира използването на вече наличната? Как повече хора да се възползват от желани адреси в сърцето на града? Как да се уплътни най-разумно градската тъкан? Как жилищни сгради могат да имат ефекта на монументалното изкуство и да станат емблематични за столицата?

АРТЕКС ИНЖЕНЕРИНГ нарича своята най-нова сграда ЗЛАТЕН ВЕК, за да вгради символа на промяната. България навлиза в новия си Златен век като достойна европейска страна, чиито граждани имат свободата, самочувствието и вкуса да избират най-доброто за себе си и за обществото. Със „Златен век“ компанията показва, че столицата и нейните хора заслужават сграда, която изумява с размах, зарежда с енергия и поражда гордост.

С опита, авторитета и самочувствието си на изцяло българска архитектурно-строителна компания,

АРТЕКС ИНЖЕНЕРИНГ има ВИЗИЯТА, ВЪЗМОЖНОСТИТЕ и амбицията да сътвори емблематична

за София сграда. Артистична и дръзка, одухотворена и изтънчена, с властната си красота „Златен век“ ще спира погледите и фотокамерите, ще бъде едно от най-заснеманите лица на модерната, космополитна, магнетична София.

Златен век – това е мир, красота, съвършенство. Златен век е тогава, когато се отхвърлят всички предразсъдъци, всички съмнения и се сътворява изключителното! Златният век не

е само романтичен спомен от миналото – той е бъдеще, което можем да създадем заедно.

Авангардната естетика на „Златен век“ разбива клишетата за високото жилищно строителство. Нищо стандартно, нищо предсказуемо, нищо вече видяно.

София има нужда от сгради с характер, темперамент и неповторимо лице. Широкият градски център не е исторически резерват със застинали от старината естетически принципи. Подобна статика би убила енергията на града. В София има поле за архитекти визионери, които вливат с проектите си нов живот в архитектурния облик, внасят динамика, ритъм, иновативност в нея. „Златен век“ идва с такава решимост.

Няма голям и вълнуващ град в света без високо строителство,

както няма голям и вълнуващ град без летища. Високото строителство е израз на смела визия за бъдещето, иновативна архитектура, инженерна виртуозност. И на здрав разум! Въпросът не е дали да се строи нависоко, а как това да се прави екоотговорно, красиво и с най-голяма полза за човека и града.

Замислен като отворен, оживен свят на хора, които обичат, ценят София и се чувстват отговорни пред нея, „Златен век“ се издига като символ на ново начало, на нова надежда. За София, за България, за бъдещето!



Цените на жилищата у нас ще забавят темпа си на растеж заради плахото снижаване на активността на имотния пазар. Но недостатъчното предлагане прави вероятността от поевтиняване незначителна. Прогнозата е на агенцията за недвижими имоти Arco Real Estate, която публикува данни за жилищния пазар през третото тримесечие.

Данните на Агенцията по вписванията засега показват спад на сделките от около 7% на годишна база, но въпреки това цените им се задържат.

По данни на Arco през третото тримесечие

най-търсени в София остават тристайните и двустайните жилища

с лек превес на вторите. Цените на двустайните апартаменти се движат в широк диапазон, като сделки се сключват на нива от 87 хил. до 170 хил. евро в зависимост от местоположението и състоянието на имота.

Сделките с тристайни жилища са в много широк диапазон и могат да стартират на нива от 120 хил. до 380 хил. евро, а в центъра на столицата могат да стигнат и до 550 хил. евро. Към тези имоти може да се предлагат гаражи или паркоместа, които допълнително вдигат крайна-

Имотите все още повече се търсят, отколкото предлагат



Голямото търсене и все още ограничено предлагане на жилища в големите градове не позволява цените им да падат. СНИМКА: РУМЯНА ТОНЕВА

Въпреки забавянето на активността на пазара, цените не падат

та цена.

Най-активно е търсенето на жилища в кварталите „Манастирски ливади“, „Витоша“, „Младост 4“, „Студентски град“, „Малинова долина“, „Кръстова вада“. Интерес в търсенето се отчита още и в районите „Бъкстон“ и „Павлово“.

Рът в търсенето на къщи през третото тримесечие спрямо предходното отчитат още от Arco. Повечето купувачи са семейства на средна възраст със стабилни доходи. Те имат изискване за по-спокоен начин на живот, но в същото време търсят и близост до големия град.

Цените също са доста различни - от 200 хил. до 700 хил. евро, а в някои случаи надхвърлят 1 млн. евро.

През третото тримесечие няма засилване на интереса към парцели. В самите градове те не се и предлагат особено много и затова в центъра на столицата

цените им често са фантастични

и могат да достигнат и до 2 млн. евро. Но в покрайнините на София парцели, годни за сторителство на жилища, могат да се намерят и за 50 хил. до 300 хил. евро.

Предлагането на жилища като цяло е доста ограничено. Най-активно е то в кварталите „Малинова долина“ (1500 – 2000 евро/кв.м), „Кръстова вада“ (1600 – 2300 евро/кв. м), „Витоша“ (1600 – 1880 евро/кв. м). Тези цени зависят най-често от това дали апартаментите са напълно завършени, или не.

През последните месеци пазарът на недвижими имоти в Пловдив показва постоянен растеж, като напоследък средните цени на жилищата там все по-често започват да преминават психологическата граница от 1000 евро/кв. м. От миналата година до момента цените на жилищата в града са се повишили с между 10 и 15 на сто.

Както в столицата, и тук превес има търсенето за сметка на ограниченото предлагане. Предпочитаните квартали в Пловдив остават „Тракия“, „Западен“, „Смирненски“, „Каменица“. Най-активно е предлагането в районите „Христо Смирненски“ и „Младежки хълм“ (1000 – 1200 евро/кв. м), централен район (1200 – 1500 евро/кв. м), „Кършияка“ (1000 – 1200 евро/кв. м). Продължават да се търсят и къщи в близост до Пловдив. (24 часа)

ЕВРО ИНЖЕНЕРИНГ



Мълниезащита за къщи, вили, жилищни блокове, кооперации и гр.

тел.: 0886 607 809

www.eurostarbg.eu; www.euroengineering.bg

Екипът на „Трейс“ пише историята на всеки един проект със сърцето си. Всеотдайно, с доверие и професионализъм, строителите реализират мечтите на хората, създават комфортна и сигурна среда, която носи смисъл, удовлетворение и дава посока към следващото предизвикателство.

Инфраструктурните обекти на „Трейс“ през 2022 г.

Изграждане на железопътна инфраструктура в Сърбия

„Модернизация и рехабилитация на жп отсечка Ниш – Брестовац, Р Сърбия“ е на стойност 59 850 000 евро. Ще бъде извършена рехабилитация на жп линията от изхода на гара Ниш до входа на Брестовац с дължина 23 км, плюс телекомуникации и сигнализация.

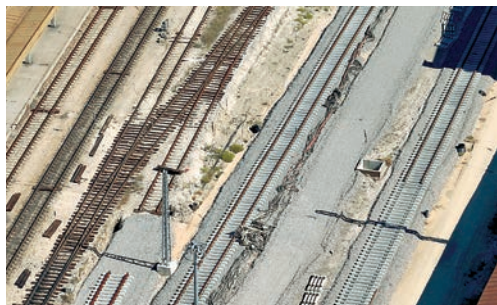
Проектът включва рехабилитация на жп линията, която е важен участък от мрежата на Сърбия, подобряващ жп връзката ѝ с Република Северна Македония. Старт на обекта бе даден на 30 септември м.г. от председателя на Европейската комисия Урсула фон дер Лайен и президента на Република Сърбия Александър Вучич. По-късно бе направена инспекция, която завърши с констатацията, че очакванията са изпълнителият да продължи да работи със същото темпо.



Градски комплекс „Атана“

Комплексът е със застроена площ 1372 кв. м. Проектиран е модерно и функционално, включва три жилищни и една офис секция, с ресторант, търговски обекти, възможности за спорт и други активности и развлечения. Предимството са подземните и наземните гаражи с двупосочна рампа и асансьори за автомобили, паркоместа за ЕПС и за велосипеди.

Развитие на жп възел Пловдив



Модернизация на железен път, контакт-на мрежа и системи за сигнализация и телекомуникации в гара Пловдив и изграждане на комуникационно-транспортен пробив под жп ареала на гара Пловдив е обект по Механизъм за свързване на Европа (МСЕ), сектор „Транспорт“. Целта е да се постигне пълна оперативна съвместимост с Трансевропейската железопътна мрежа чрез модернизация на съществуващата железопътна инфраструктура съгласно стандартите на ЕС, повишаване на капацитета на гара Пловдив и увеличаване скоростта на движение на влаковете.

Участие в реализацията на проекти от пътната инфраструктура на Румъния

Изпълнение на строителни работи по автомагистрала Плоещ – Бузю, ЛОТ 2 и Мизил – Пие-троаселе, Румъния

Проектът включва строителство на 28,35 км автомагистрален път. По време на строителството ще бъдат изградени 20 мостови съоръжения. Срокът за изпълнение е 20 месеца. Възложител е CNAIR S.A. (Национална компания за управление на пътна инфраструктура, Румъния).

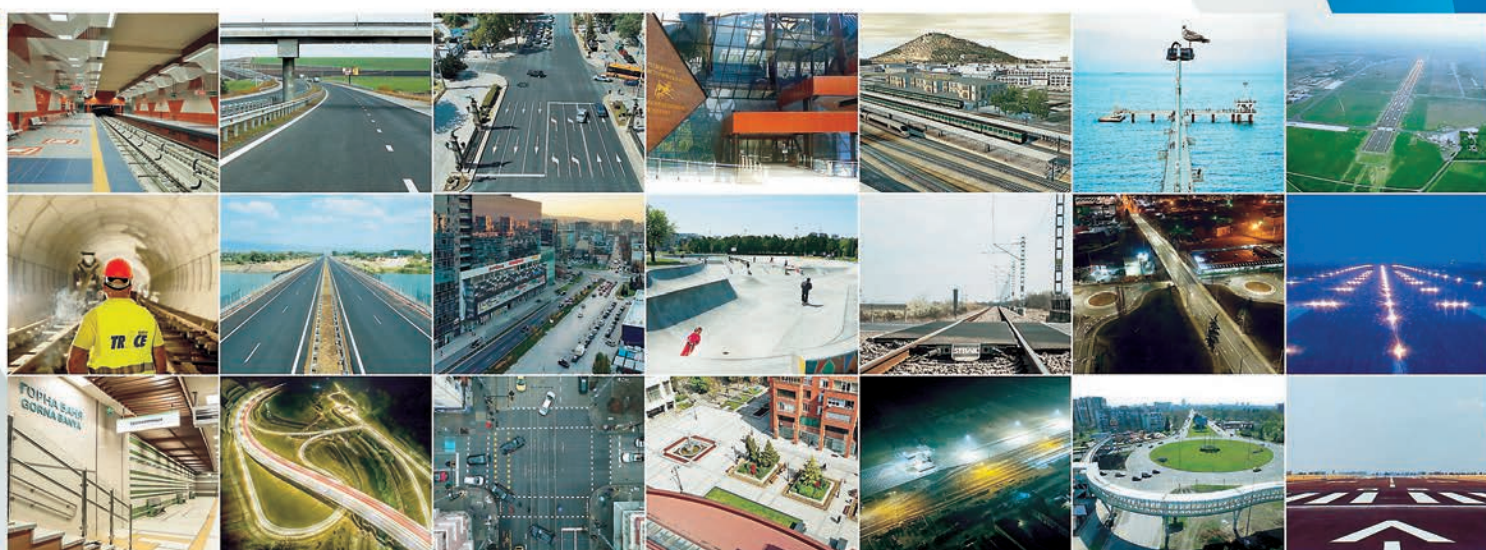


„Изграждане на метростанция 3 „Тракия“ и прилежащия ѝ тунелен участък

Официалният старт на проекта бе даден на 21 март 2022 г. Метростанцията се изгражда по комбиниран милански метод и открит способ в укрепен изкоп. Разгърнатата застроена площ на станцията е 5485 кв. м, а дължината ѝ е 155 м. Подходите към станцията са три, а вестибюлите са два, разположени в източния и западния край на станцията. Цветово метростанцията е решена в зелено, алюзия за плодородните земи на Тракийската низина.



TRACE



Значимите обекти на България 2022 г.

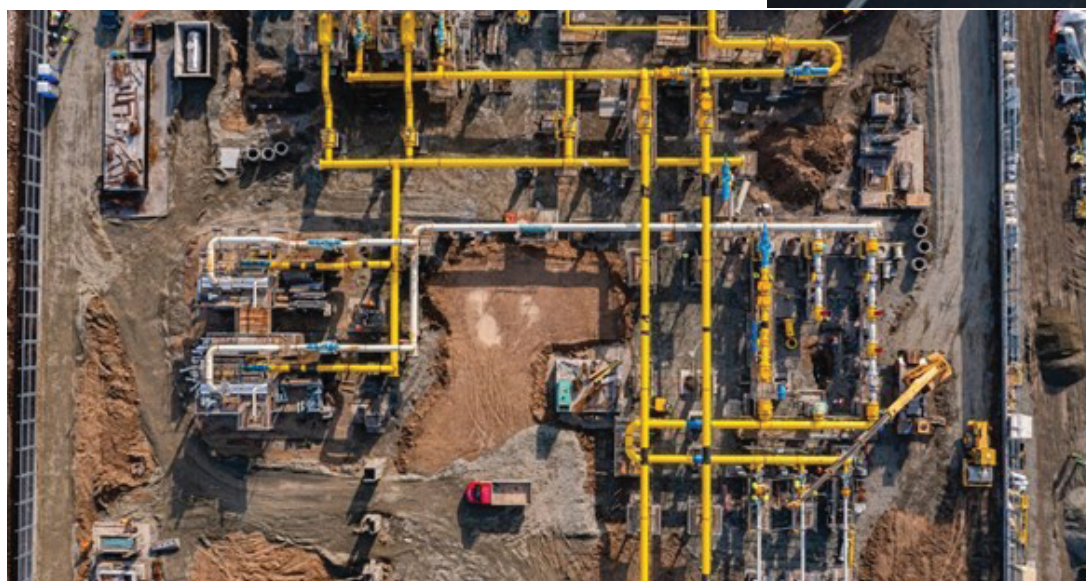
Довършване на участък от 16 км на магистрала „Хемус“ между Буховци и Белокопитово

- **Строител:** обединение между „Инфра Експерт“ АД, „Пътинженерингстрой-Т“ АД, „Автомагистрала - Черно море“ АД и „Трансконсулт-22“ ООД
- **Инвеститор:** държавен бюджет
- **Пусков срок:** 2022 г.
- **Стойност:** 143,7 млн. лв.



Междусистемна газова връзка България – Гърция

- **Строител:** J&P AVAX S.A
- **Инвеститор:** България, Гърция, ЕС
- **Пусков срок:** 2022 г.
- **Стойност:** 144,8 млн. евро (само за строителния договор)



Проектиране и строителство на тунел под Шипка и последна част от обходния път на Габрово

- **Изпълнител:** обединение между „Пътни строежи – Велико Търново“ АД, „Хидрострой“ АД и „Пътинженерингстрой-Т“ ЕАД
- **Инвеститор:** ЕС
- **Пусков срок:** 2026 г.
- **Стойност:** 358 млн. лв.



Участъкът от магистрала „Европа“ между Драгоман и Калотина

- **Строител:** обединение с водеща компания „Щрабаг“
- **Инвеститор:** ЕС
- **Пусков срок:** 2022 г.
- **Стойност:** 165 млн. лв.

