



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд
за регионално развитие
Инвестираме във вашето бъдеще



НАЦИОНАЛНА
СТРАТЕГИЧЕСКА
РЕФЕРЕНТНА РАМКА
2007 – 2013

www.eufunds.bg



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
„Развитие на конкурентоспособността
на българската икономика” 2007-2013
www.opcompetitiveness.bg

Медиен мониторинг

17 януари 2014

Документът е изготвен съгласно договор за възлагане на обособена позиция № 2 „Извършване на медиен мониторинг и изработване и предоставяне на контент анализ на публикациите и излъчванията в печатните и електронни медии по теми, свързани с ОП „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика” 2007-2013” от обществена поръчка с предмет: „Социологически проучвания за изпълнение, мониторинг и оценка на Комуникационния план на Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика” 2007 – 2013”

ЕСТАТ ООД, С ПОДИЗПЪЛНИТЕЛ МЕДИЯЗУУМ ООД



Медиен мониторинг

17 януари 2014

Съдържание

Медиен мониторинг – обобщение.....	4
Телевизии и радиостанции	5
Източник: БНТ.....	5
Предаване: Денят започва.....	5
Национални печатни медии.....	7
Източник: в. Труд	7
Заглавие: Кристина Цветанска, председател на Асоциацията на консултантите по европрограми: Лоша организация пречи парите от ЕС да се усвояват	7
Регионални печатни медии.....	10
Източник: в. Добруджанска трибуна, Добрич.....	10
Заглавие: Европарите за инфраструктура същите, за бизнес и наука са със 700 млн. евро повече	10
Периодични печатни издания	12
Няма намерена информация.	12
Интернет издания и социални мрежи	13
Източник: www.focus-news.net.....	13
Заглавие: Николина Узунова: Защитеното географско указание „Българско розово масло“ е приоритет за етиричномаслените производители	13
Източник: www.insurance.bg	14
Заглавие: Возят ни в автобуси убийци	14
Източник: www.investor.bg	15
Заглавие: Алкомет повиши капацитета си с около 5%	15
Източник: www.investor.bg	16
Заглавие: Преглед на печата за 16 януари	16
Източник: www.novini.dir.bg	18
Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя	18
Източник: www.novini.dir.bg	19
Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя	19
Източник: www.novini.dir.bg	20
Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя	20
Източник: www.novini.dir.bg	21
Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя	21
Източник: www.novini.dir.bg	22

Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя	22
Източник: www.darikfinance.bg	23
Заглавие: Икономическият печат: Смяна на директора и курса в Близу	23
Източник: www.infostock.bg	25
Заглавие: Икономическият печат: Смяна на директора и курса в Близу	25
Източник: www.focus-radio.net	27
Заглавие: Обучение на тема „Как да сме успешни при износа на своите продукти?“ ще се проведе във Велико Търново	27
Източник: www.focus-radio.net	28
Заглавие: България изнася предимно облекло, машиностроителни и електротехнически детайли.....	28
Източник: www.plovdiv24.com	29
Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя	29
Източник: www.varna24.bg	30
Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя	30
Източник: www.burgas24.bg	31
Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя	31
Източник: www.ruse24.bg	32
Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя	32
Източник: www.blagoevgrad24.bg	33
Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя	33
Източник: www.monitor.bg	34
Заглавие: Возят ни в автобуси убийци	34
Източник: www.1kam1.com	35
Заглавие: Втората сграда в София Тех Парк ще е „Експериментариум и посетителски център“ на стойност 4,5 млн. лева	35
Източник: www.topnovini.bg	36
Заглавие: рганизираат форум за европейските фондове в помощ на малкия и средния бизнес	36

Медиен мониторинг – обобщение

17.1.2014 г.

Вид медия	Брой материали
Общо за електронните медии, от които:	1
• телевизии	1
• радиостанции	0
Общо за печатните и интернет базираните медии, от които:	23
• вестници, от които:	2
- национални	1
- регионални	1
• периодични издания	0
• интернет издания и блогове	21
Общо за деня	24

Телевизии и радиостанции

Дата: 16.01.2014

Източник: БНТ

Предаване: Денят започва

Място на материала:

Продължителност в мин.: 3

Брой думи: 397

Резюме: Тема: „Пари за вашия бизнес” - проект на фирма "Йорг" по ОП „Конкурентоспособност”

Водеща: Не знам дали сте опитвали да захванете с успешен бизнес...

Водещ: Сега ще ви дадем съвети в нова рубрика, която „Денят започва” ще излъчва всеки четвъртък. Става въпрос за добре разработени бизнес проекти в рубриката „Пари за вашия бизнес”. Това е съвместен проект на БНТ и ОП „Конкурентоспособност”.

Преди 13 години Вихрен и Иглика Йоргови от Русе започват производство на чорапи. Работят сами в гаража си с две стари машини. Днес, благодарение на европейските оперативни програми, управляват една от най-големите фирми в бранша – „Йорг”. 160 работници са заети в момента в производството на мъжки, дамски, детски и спортни чорапи, които се изнасят за Германия, Англия, Чехия и Франция. 4 са собствените им марки, предназначени за вътрешния пазар. За да подобри качеството на стоката, фирмата кандидатства по ОП „Конкурентоспособност”. Печелят проект за ново оборудване на стойност 600 000 лева и в рамките на година и половина купуват 20 нови плетачни машини италианско производство. Разкриват и 20 нови работни места.

Текст: Тема: „Пари за вашия бизнес” - проект на фирма "Йорг" по ОП „Конкурентоспособност”

Водеща: Не знам дали сте опитвали да захванете с успешен бизнес...

Водещ: Сега ще ви дадем съвети в нова рубрика, която „Денят започва” ще излъчва всеки четвъртък. Става въпрос за добре разработени бизнес проекти в рубриката „Пари за вашия бизнес”. Това е съвместен проект на БНТ и ОП „Конкурентоспособност”.

Преди 13 години Вихрен и Иглика Йоргови от Русе започват производство на чорапи. Работят сами в гаража си с две стари машини. Днес, благодарение на европейските оперативни програми, управляват една от най-големите фирми в бранша – „Йорг”. 160 работници са заети в момента в производството на мъжки, дамски, детски и спортни чорапи, които се изнасят за Германия, Англия, Чехия и Франция. 4 са собствените им марки, предназначени за вътрешния пазар. За да подобри качеството на стоката, фирмата кандидатства по ОП „Конкурентоспособност”. Печелят проект за ново оборудване на стойност 600 000 лева и в рамките на година и половина купуват 20 нови плетачни машини италианско производство. Разкриват и 20 нови работни места.

Вихрен Йоргов: Ние заменихме по-старо поколение плетачни машини с по-нови, които водят до много по-голяма енергийна ефективност, тъй като машините са оборудвани с много добри сензори, много добро компютърно управление.

Новите машини спестяват част от ръчната работа. Един чифт чорапи сега се произвежда за 2-3 минути.

Репортер: Наложил ли се някакво допълнително обучение на персонала?

Вихрен Йоргов: Пратихме част от нашите хора на обучение в Италия, в самата фирма, при нас имаше италиански механици, които да обучават нашите хора също.

Репортер: Откъде научихте за ОП „Конкурентоспособност” и за възможностите, които предлага тя?

Вихрен Йоргов: От БНТ. Тя е телевизията, която аз следя редовно и на която вярвам, като най-обективна телевизия.

За да са сигурни, че ще реализират успешно европроекта, Вихрен и Иглика Йоргови се обръщат за помощ към консултантите.

Репортер: Какво искате да се промени по тази програма?

Иглика Йоргова: Като че ли сроковете. Може би, ако поне с 6 месеца е по-кратка процедурата, това ще улесни работата на фирмите.

След успешния финал на проекта, фирмата, която дневно произвежда по 15 000 чифта чорапи, отново кандидатства за ново оборудване по ОП „Конкурентоспособност”. Йоргови се надяват

до края на 2014 г. да закупят с европари още 20 нови машини. Съветът на Иглика Йоргова към тези, които кандидатстват за първи път по *програмата*, е да следят стриктно процедурите, за да могат да реализират на 100% проектите си.

Национални печатни медии

Дата: 17.01.2014

Източник: в. Труд

Страница: 14,15

Брой думи: 1682

Резюме: Завършила е физика в СУ "Св. Климент Охридски" и банково дело В УНСС. Председател на Българската асоциация на консултантите по европейски програми (БАКЕП).

Заглавие: Кристина Цветанска, председател на Асоциацията на консултантите по европрограми: Лоша организация пречи парите от ЕС да се усвояват

Подзаглавие:

Автор: Зорница ЛАТЕВА

Текст: Завършила е физика в СУ "Св. Климент Охридски" и банково дело В УНСС. Председател на Българската асоциация на консултантите по европейски програми (БАКЕП).

От 2002 г. работи в консултантската компания "ЕЛАНА Инвестмънт", а от 2006 г. е неин изпълнителен директор. Преди това е работила като експерт в Държавен фонд "Земеделие", има 7-годишен опит в банковия сектор.

- Г-жо Цветанска, от 1 януари започна новият програмен период. Ще бъде ли 2014 г. нулева за европрограмите?

- Имаме големи шансове почти всички програми да стартират. Дори да се забави одобрението им от ЕК, ние имаме опит, приоритетите са ясни и едва ли Брюксел ще има против да започнем предварително набиране и изпълнение на проекти.

- Кои проекти може да стартират?

- Още не е ясно, защото това са детайли, които се определят на по-късен етап. Първо трябва да са готови програмите, които са по-голямата рамка. Подготовката им не е приключила, но за това не е виновна България. Новите правила за използването на евросредствата бяха приети на 17 декември. Дотогава те постоянно се променяха. Някои от регламентите дори още не са факт, като този за рибарството и аквакултурите. Ние сме страхотни отличници, защото сме много по-напред от другите страни и експертите от ЕК го признават.

- А качеството на подготовката какво е?

- Много е добро. Действително много сме се научили през първия програмен период (2007 - 2013 г.). Облекчихме доста правилата. Не мисля, че има нещо, което чак толкова да ни затрудни. Проблеми може да има заради работата на европейските институции. Те твърдяха, че правилата ще се опростят, няма да се измислят нови неща. Това обаче не се случи. Регламентите са доста различни, процедурите са усложнени.

- Това ще затрудни ли администрацията, която трябва 2 години да работи и по старите, и по новите правила?

- Да, ще им бъде много тежко. Най-трудно ще е през 2015 г. Трябва да приключим предишния програмен период, при това с много големи плащания, тъй като проектите масово ще завършват тогава. В същото време ще се е завъртяло колелото на новия програмен период - ще има прием на предложения, одобрени проекти и първи плащания. 2015 г. ще бъде много сериозно предизвикателство.

- Какво да се направи, за да не се затлачи системата?

- Всичко е въпрос на организация. В администрацията има достатъчно добре обучени служители и те не трябва да се сменят с всяко ново правителство. Но организацията на работа в повечето администрации, които управляват европейските програми, не е на високо ниво. Най-драматично е положението във фонд "Земеделие" (той прилага Програмата за развитие на селските райони - бел. ред.). Както за бенефициенти, така и за консултанти дълги години тази програма беше най-добра, най-лесна за изпълнение и с най-видим ефект. Но организацията на работа там е под всякаква критика. Не може проекти, които са подадени през лятото на 2013 г., 7 месеца по-късно да не са обработени.

- Може би честите смени на ръководството оказват негативно влияние?

- Точно те влияят зле на организацията. Един експерт с опит може да разгледа всеки проект детайлно за 2 дни. В дирекция "Договориране" на фонда са 200 души и на ден може да обработват по 100 проекта. Но те просто не работят. Подобни проблеми преди имаше и по програмата за бизнеса *"Конкурентоспособност"*. Отхвърляха се проекти за несъществени

пропуски, искаха се излишни документи. Нещата там много се подобриха. Предложенията за иновации, които се подаваха до 11 юли 2013 г., бяха разгледани до края на ноември. Бяха 780 проекта, а администрацията в министерството на икономиката е доста по-малка от тази във фонд "Земеделие". Щом като те могат, значи и фондът трябва да може.

- Това забавяне как се отразява на кандидатите, а и на програмата?

- Драматично. Ако се увеличи скоростта на разглеждане на проектите, те ще се изпълнят по-рано, бенефициентите ще кандидатстват за плащане по-рано и на програмно ниво рискът за усвояване на бюджета ще е по-малък. Но това не се случва и в края на всяка година започват да се чудят как да платят огромния бюджет на програмата. Да не говорим, че при това пожарно спасяване се поставя огромна бомба със закъснител. Плащанията се наваксват с ударно подписване на проекти с общините и изплащане на 50% от средствата по тях в аванс. Справка за проектите на общините от септември 2013 г. показва, че реално са изпълнени едва 5 - 6% от тях, което изглежда много страшно в последната година на програмния период. Има много проекти с подписани договори за субсидии отпреди години, по които все още няма избрани изпълнители. Не виждам как всички средства по общинските проекти ще бъдат усвоени в срок, до края на 2015 г.

Дори от 5-6% изпълнение да успеят да ги докарат до 50%, това означава 500 млн. лв. загуба по програмата. И тя ще стане факт през 2015 г, когато вече ще е прекалено късно да се реагира и да се търсят начини за спасяване на средствата.

- А какво ще се случи с авансовите плащания по неизпълнените проекти?

- Те трябва да се върнат. Ако нищо не е направено по проекта, това няма да е проблем. Но ако общината е започнала да работи и е стигнала доникъде, това ще е голям проблем за бюджета ѝ. Така че бързото разглеждане на проектите на фермерите помага на програмата. Това са средства за купуване на трактори, доилни инсталации, т.е. за бързооборотни проекти, които бързо приключват. Но общините са най-облагодетелствани по тази програма. Те на практика получават авансово цялата сума за проекта. Освен това много малки общини с годишни бюджети от по 3 млн. лв. изпълняват доста големи проекти, понеже имаха предимство при класирането. Отпускат се средства за почти обезлюдени села, а няма за по-големите, които освен капацитет за изпълнение на проекти имат и по-големи нужди. Размерът на проектите трябва да съответства на размера на общината. Трябва и да се оценява целесъобразността на инвестицията. Иначе се финансират големи спортни обекти и детски кътове в села, чиито жители са на средна възраст 70 години.

- Казахте, че сме научили доста уроци от 2007 г. досега. Но още има оплаквания от бюрократията при подготовката и изпълнението на проектите. Какво трябва да се направи в тази посока?

- Степента на контрол върху подготовката и изпълнението на проектите трябва да е пропорционална на средствата, които се отпускат. Когато кандидатстваш за 20 000 лв. или за 50 000 лв., това трябва да стане само с няколко фактури за отчитане на разходите, а не с купичка документи. Когато се изискват много документи, рискът някой от тях да е грешен се увеличава многократно и обратното. За малки проекти трябва да има облекчени процедури и по-ниско ниво на контрол. Все още администрацията се страхува да направи такава промяна, защото се опасява, че одитиращите органи няма да я приемат. Но мисля, че ще успеем да се преборим. Още повече че България е една от страните, които най-добре си изпълняват програмите.

Другата нужна промяна е свързана с предвидимостта. Трябва да е ясно от началото на периода коя година какви схеми ще се отварят и това да се спазва. Така фирмите ще могат да планират дългосрочно. Сега развитието им не зависи от пазарите или конкуренцията, а от това кога ще може да кандидатстват за европари. Несигурността кара фирмите да се презастраховат и да кандидатстват навсякъде за всеки случай. Подават проекти за купуване на нови машини, които не са им нужни, и после се чудят какво да ги правят.

- Виждате ли решение на един от основните проблеми на бизнеса - осигуряване на съфинансиране и на пари за започване на проекта?

- Много полезно би било да има механизми за осигуряване на съфинансиране паралелно с получаването на помощта от еврофондовете. Това може да стане със специални финансови инструменти. Би ускорило страшно много процеса, ще увеличи процента на успеваемост на програмите. Досегашният ни опит с финансовите инструменти не е много положителен. Парите за тях се водят усвоени, но доколко са използвани, ще е ясно през 2015 г.

- Вашата прогноза каква е?

- Според мен ще може да се усвои голям процент от сумата, дадена на банките за нисколихвени кредити. Това е най-добре работещата схема, но пак определени банки успяват,

други - не. фондовете за гаранции по кредити на селскостопански производители по Програмата за селските райони и по програмата за рибарство не работят. Въпреки че гаранцията с евросредства трябва да покрие 80% от кредита, има допълнително уточнение към търговските банки - ако всички отпуснати заеми се окажат лоши и банките си предявят гаранциите, ще им бъдат изплатени 20% от тях. Това автоматично за банката означава, че в този случай кредитите са с покритие от 16%. И затова банките искат от земеделците обезпечение за останалите средства - все едно няма гаранционен фонд. Министерството на земеделието трябва да реши как ще продължи да прилага тази схема през новия програмен период, защото е добра, но сегашните условия я правят неработеща.

- Брюксел спря временно плащанията по програма "Околна среда" заради проблеми с обществените поръчки. Това застрашава ли изпълнението на проектите на общините, които не знаят дали няма да бъдат санкционирани с огромни суми заради търговете?

- Това е голям проблем. Тържните процедури на тези общини са минали през предварителен и последващ контрол на управляващия орган на програмата или на Агенцията за обществени поръчки. Защо се позволява да се налага финансова корекция (намаляване на парите по проекта - бел. ред.) заради процедура, която е одобрена предварително, и то 2 пъти?! Не всички местни власти разполагат с достатъчен капацитет, за да провеждат толкова сложни търгове. Още повече че законът за обществените поръчки се променя толкова често, че те въобще не могат да се оправят. Възможността за грешка е много голяма и затова се налага предварителен контрол на документите. След което получават уверение от администрацията, че всичко е наред и могат да подпишат договор. Те го правят, започват изпълнението и изведнъж им налагат финансова корекция.

- Смятате ли, че практиката за корекциите трябва да се промени?

- Смятам, че не може да има санкции за процедури, които са проверени и изпълнителят е спазил всички препоръки на проверката. Освен това трябва да се внимава много при определяне на размера на самата санкция. Администрацията често се престарава и като гледа повече собствения си интерес, а не този на местната власт, налага високи санкции. Това е практика, която трябва да бъде сведена до минимум.

Регионални печатни медии

Дата: 14.01.2014

Източник: в. Добруджанска трибуна, Добрич

Страница: 9

Брой думи: 899

Резюме: Спорът за размера на договорените еврофондове до 2020 г. между бивши и настоящи управляващи от миналото лято се оказа безсмислен. Страната ни ще получи повече средства през следващите седем години спрямо настоящия период с близо 750 млн. евро. Безвъзмездната помощ достига над 7.42 млрд. евро от кохезионния и структурните фондове при 6.67 млрд. евро сега. От тях 4.45 млрд. евро ще са за инфраструктура - почти същите както и през този програмен период. Останалите 2.96 млрд. евро - за малки и средни предприятия, образование и иновации, което с над 700 млн. евро повече спрямо сега.

Заглавие: Европарите за инфраструктура същите, за бизнес и наука са със 700 млн. евро повече

Подзаглавие: България е най-корумпирана, най-бедна и с най-неспазвани закони в Европа

Автор:

Текст: Спорът за размера на договорените еврофондове до 2020 г. между бивши и настоящи управляващи от миналото лято се оказа безсмислен. Страната ни ще получи повече средства през следващите седем години спрямо настоящия период с близо 750 млн. евро. Безвъзмездната помощ достига над 7.42 млрд. евро от кохезионния и структурните фондове при 6.67 млрд. евро сега. От тях 4.45 млрд. евро ще са за инфраструктура - почти същите както и през този програмен период. Останалите 2.96 млрд. евро - за малки и средни предприятия, образование и иновации, което с над 700 млн. евро повече спрямо сега.

Това става ясно от публикувания в четвъртък подобрен вариант на споразумението за партньорство между България и ЕС за периода 2014-2020 г., в който са отчетени по-голямата част от препоръките на Европейската комисия (ЕК). Той е пуснат за публично обсъждане, но без най-важната информация - разпределението на парите в абсолютна стойност. От кабинета на вицепремиера и министър на правосъдието Зинаида Златанова уточниха пред Mediapool, че данните ще бъдат обявени, след като бъдат одобрени от правителството. Неофициално това се очаква да се случи на оперативно заседание на кабинета идната сряда. Според варианта, с който Mediapool разполага, става ясно, че в новото разпределение на средствата вече са включени резервът, който се освобождава през 2018 г. при изпълнението на определени условия, парите от инструмента "Свързана Европа"(359 млн.евро)и за борба с младежката безработица (55 млн. евро).

Така общата сума надхвърля 7.4 млрд. евро при 6.26 млрд. евро при първото публично представяне на споразумението за партньорство през август. Данните тогава станаха повод настоящи и бивши управляващи да си отправят взаимни нападки. Правителството на Орешарски и лидерът на БСП Сергей Станишев обвиниха ГЕРБ, че са договорили по-малко пари за следващите седем години, а предишните управляващи твърдяха точно обратното. През ноември пък ЕК официално поиска в споразумението за партньорство да фигурира разпределението на цялата сума в размер над 7.4 млрд. евро, с което настоящите управляващи са се съобразили, става ясно от публикувания документ. Повечето от бележките, които Европейската комисия отправи към страната ни, са отчетени в подобрения вариант. Единственото, което България ще отстоява докрай, е финансирането на 67 града по новата оперативна програма "Региони в растеж", става ясно от публикувания документ. Тази позиция е още от времето на ГЕРБ, докато Брюксел държи на драстично орязване на техния брой и свиването им до 6 - 7 центъра за икономически растеж. Вместо това обаче България разшири гървоначалния обхват с още 28 града, сред които попаднаха такива като Елхово, Малко Търново, Симеоновград и други, което според Брюксел ще доведе до рзпиляване на помощта.

Лъвският най на инфраструктурата

Лъвският пай от новото преразпределение на средствата ще отиде за инфраструктурата, като увеличението на парите спрямо първия публикуван вариант е с близо 810 млн. евро и те достигат 4.45 млрд. евро. Това е почти същата сума, която трябва да усвоим през настоящия програмен период. От тях най-много средства - над 400 млн. евро ще отидат за програма "Транспорт", като основната част е от новия инструмент "Свързана Европа". ЕК също

настояваше за вдигането на парите с поне 300 млн. евро като застъпваше тезата, че пътната инфраструктура е един от важните приоритети за страната ни. Така транспортната инфраструктура отново остава водеща, както и през настоящия период с безвъзмездна помощ от 1.6 млрд. евро - почти същата както и през този програмен период. Значително се вдигат и парите по програма "Околна среда", която получава допълнително 220 млн. евро спрямо първия вариант и безвъзмездната ѝ помощ нараства на близо 1.5 млрд. евро. Това е малко повече от 28 млн. евро спрямо настоящия програмен период, които обаче няма да усвоим, след като в края на тази година бяха загубени първите 29 млн. евро. Със 180 млн. евро са вдигнати парите и по програма "Региони в растеж" спрямо първия вариант и безвъзмездната ѝ помощ почти се изравнява с тази от сегашния програмен период - 1.3 млрд. евро. Значителен ръст има и на средствата по програмата за бизнеса - *"Иновации и Конкурентоспособност"* 165 млн. евро и достигат 1.2 млрд. евро. С по-малки суми растат и средствата по останалите оперативни програми - "Човешки ресурси", "Добро управление" и "Наука и образование".

Четири стратегически приоритета

Четири са стратегическите приоритета, които ще преследваме с помощта от над 15 млрд. евро от Европейския съюз през следващите седем години. Те са съобразени със стратегията "Европа 2020". Първият е образование, квалификация и заетост за приобщаващ растеж. Вторият е научни изследвания, иновации и инвестиции за интелигентен растеж. Третият е свързаност и зелена икономика за устойчив растеж. Четвъртият е добро управление и достъп до качествени обществени услуги.

България последна в Европа

На глава от населението безвъзмездната помощ от ЕС е най-ниската за нашата страна, но това се дължи на най-ниския ни брутен вътрешен продукт (БВП), която е в основата при определянето на средствата. Отделно страната ни е в дъното на ЕС по почти всички показатели

най-бедни, необразовани, корупция, не се спазва върховенството на закона, прозрачност на правителството и т.и., сочи споразумението за партньорство. От документа става ясно още, че трудно ще наваксаме изоставането, защото планирания икономически растеж през 2015 г. е 2.9%, а през 2016 г. - 3.4%. В същото време, за да се придвижим напред, ни е необходим годишен ръст от поне 5 - 6%. Най-големият риск за страната ни си остава демографския проблем и свързаното с него обезлюдяване.

Закъснение с изпълнение на предварителните условия

Стараната ни закъснява, и с изпълнението на т.нар. предварителни условия, от които зависи отпускането на безвъзмездната европейска помощ след 2016 г. Образно казано, това означава пари срещу реформи.

14.01.2014

Периодични печатни издания

Няма намерена информация.

Интернет издания и социални мрежи

Дата: 16.01.2014

Източник: www.focus-news.net

Връзка: <http://www.focus-news.net/.news/2014/01/16/1871855/nikolina-uzunova-zashtitenoto-geografsko-ukazanie-balgarsko-roz-ovo-maslo-e-prioritet-za-etirichnomaslenite-proizvoditeli.html>

Брой думи: 311

Резюме: София. Проектът за защитено географско указание „Българско розово масло“ е безспорен приоритет за етиричномаслените производители. Това каза в интервю за Агенция „Фокус“ изпълнителният директор на Българската национална асоциация „Етерични масла, парфюмерия и козметика“ Николина Узунова.

Заглавие: Николина Узунова: Защитеното географско указание „Българско розово масло“ е приоритет за етиричномаслените производители

Подзаглавие:

Автор: Инна ПОГЛУБКО

Текст: София. Проектът за защитено географско указание „Българско розово масло“ е безспорен приоритет за етиричномаслените производители. Това каза в интервю за Агенция „Фокус“ изпълнителният директор на Българската национална асоциация „Етерични масла, парфюмерия и козметика“ Николина Узунова. „Не подценявам и химическото законодателство, тъй като изискванията към етиричномаслените производители в България ще влезнат в сила 2018 година, което от гледна точка на подготовката не е дълъг период и не можем да говорим за в другиден, а направо за утре“, обясни тя. По думите ѝ, други приоритети пред асоциацията са промотиране на българския продукт, защото известни със своето качество българските етерични масла винаги имат нужда от една допълнителна промоция. Изключително активна е работа ни с Изпълнителна агенция за насърчаване на малките и средни предприятия, на която разчитаме за подкрепа при реализиране на търговски мисии и български национални участия на международни изложения. Това са основни дейности за подпомагане на българските производители в усилията им да разширят пазарите си в световен мащаб, обясни тя.

За съжаление по отношение на обща селскостопанска политика все още нямаме яснота, дали бихме могли да имаме един по-разширен обем от мерки, от които да се възползваме. Така целта на нашите членове и на асоциацията ни е да разширим обхвата на мерките, с които могат да бъдат подпомагани членовете ни, допълни Узунова. *Оперативна програма „Конкурентоспособност“* е атрактивна за всички компании и производители в това число и на нашите членове. Ние като асоциация кандидатстваме по Оперативна програма „Развитие на човешките ресурси“, с което искаме допълнително да подпомогнем членовете ни при подготовка не само за нормативните изисквания към производството, но и обмяна на опит в различните сфери, представляващи интерес за членовете ни, обясни тя. Узунова каза още, че асоциацията вече е бенифициент по втори проект по Оперативна програма „Развитие на човешките ресурси“. Тази година проектът е на тема натурална сертификация на суровини и козметични продукти, която тема считаме че е актуална и полезна за нашите членове.

Дата: 16.01.2014

Източник: www.insurance.bg

Връзка: <http://insurance.bg/news/Vozyat-ni-v-avtobusi-ubijtsi/nid-111714.html>

Брой думи: 450

Резюме: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя, научи „Монитор“.

„В последните години возила не са купувани изобщо“, уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ).

Заглавие: Возят ни в автобуси убийци

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя, научи „Монитор“.

„В последните години возила не са купувани изобщо“, уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

„Сега пътниците са недоволни, а преди 5 години не беше така“, коментира Ивайло Константинов, член на УС на НСАПБ. Той е категоричен, че пазарната среда е изкривена и от това страдат както пътниците, така и фирмите от бранша.

Заради сивия сектор, свръхконкуренцията и намаляващия брой пътници фирмите не могат да инвестират в обновяване на автопарка. Затова превозвачите искат да кандидатстват за 500 млн. евро по **ОП „Конкурентоспособност“ (ОПК)**, за да се обнови автопаркът, обясни Галя Топалова.

Такава възможност в периода 2007-2013 г. нямаше. По думите на Топалова транспортният министър Данаил Папазов е поел ангажимент да инициира срещи и преговори с ръководителите на програмата, за да бъдат допуснати до финансиране. Зам.-министърът на икономиката Юнал Тасим заяви, че ако се аргументират могат да получат финансиране.

„Основната цел на **програмата** е повишаване на конкурентоспособността, а транспортът е малко встрани от тази идея, но сме готови да преговаряме“, обясни още Тасим. И допълни, че това е една възможност за усвояване на средствата по **програмата**.

Представителите на сдружението съобщиха, че вече имат готова финансова обосновка за искането си. Средно около 200 хил. евро струва един автобус за междуградски превоз. А тези, които се използват в градския транспорт, достигат и до 300 хил. евро.

От срещата на превозвачите с транспортния министър стана ясно, че средствата от намаленията не могат да бъдат възстановени, защото пари в бюджета не са предвидени.

За този въпрос отговаря министърът на финансите Петър Чобанов. Топалова посочи още, че и по тази тема ще получат съдействие от транспортния министър Папазов.

Превозвачите губят годишно близо 500 млн. лв. от отстъпките за ученици, студенти, инвалиди и държавни служители, сочат изчисленията на бранша. Около 25 на сто от всички пътници ползват намаления или пътуват без изобщо да плащат билет.

След проведените разговори между превозвачите и министерството на транспорта са договорени поредица от срещи за решаването на проблемите в сектора. „Говорят се много положителни неща, от които ако 10% се случат, ще има добри резултати“, коментира Константинов, цитиран от Монитор.

Според него обаче само спирането на нерегламентираните превози няма да е достатъчно. „Браншът е в пълна невъзможност да работи“, обясни още той и добави, че в сдружението членуват 80% от фирмите, в които работят 30 хил. души.

Дата: 16.01.2014

Източник: www.investor.bg

Връзка: <http://investor.bg/novini-i-analizi/339/a/alkomet-povishi-kapaciteta-si-s-okolo-5,165093/>

Брой думи: 529

Резюме: Алкомет АД повиши производствения си капацитет с около 5% спрямо производството за 2013 г., след като от началото на годината е пусната в експлоатация нова 600 тонна преса. Компанията съобщи чрез БФБ-София, че новата преса ще увеличи капацитета на пресовия цех с 3 хил. тона годишно.

Заглавие: Алкомет повиши капацитета си с около 5%

Подзаглавие: Шуменският производител на алуминиеви продукти е пуснал в експлоатация 600-тонна преса

Автор: Мариян Йорданов

Текст: Алкомет АД повиши производствения си капацитет с около 5% спрямо производството за 2013 г., след като от началото на годината е пусната в експлоатация нова 600 тонна преса. Компанията съобщи чрез БФБ-София, че новата преса ще увеличи капацитета на пресовия цех с 3 хил. тона годишно.

За сравнение през 2013 г. Алкомет АД е произвело продукция за 60,6 хил. тона (на стойност 279 млн. лв. по информация от уеб страницата на компанията) и по изчисления на Investor.bg новата преса ще увеличи капацитета с около 5%.

Произведената валцова и пресова продукция от Алкомет АД през първите девет месеца на 2013 г. е 45,8 хил. тона, което е с 14,29% повече от същият период на 2012 г. Увеличението при валцовия цех е с 23,22% до 32,1 хил. тона поради влезият в експлоатация нов валцов стан „МИНО“.

Увеличението е по-чувствително във валцовия прокат, където като цяло то е 20,88% , а по продукти е както следва: домакинско фолио с 22,69%, техническо фолио с 37,57%, обмазано фолио с 21,49 %, ленти с 16,4 % и листа с 15,77 %.

Инвестиционните намерения за 2013-2015 г. включват увеличение на капацитета на пресов цех с 23 хил.тона, чрез пускане в експлоатация на две нови линии за пресоване с преси от 600 тона и 5000 тона, с което ще се постигне разширяване на продуктова гама, произвеждана от цеха. Пресата от 5 000 тона ще увеличи капацитета с 20 хил. тона годишно, което е 33% от годишното производство за 2013 г.

През 2012 г. Алкомет АД спечели проект по Европейска програма "Повишаване ефективността на предприятията и развитие на благоприятна бизнес среда", *Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика“*, Процедура „Инвестиции в зелената индустрия“. Проектът има за цел подобряване на процеса на производство в „Алкомет“ АД чрез закупуване и въвеждане в експлоатация на „Система за пречистване на изпаренията и за възстановяване на валцовъчното масло“ и четири нови пещи за отгряване на рулони и фолио. Проектът е на стойност 7,6 млн. лв., като безвъзмездната финансова помощ е 3,8 млн. лв.

Към 30 септември 2013 г. в дружеството работят 835 души, спрямо 791 души година по-рано.

Характерно за продажбите на „Алкомет“ АД за деветмесечието на 2013 г. е отново преобладаващото значение на външните пазари на дружеството, които представляват 91,8% от общия обем, като износът се реализира към 20 страни. Основен пазар за дружеството е Европейският, като най-значим се запазва Германия с дял от 30%, следван от Полша – 18%, Дания – 8%, Италия – 7%, Австрия – 6%, Унгария – 5%, Англия – 5%, Испания – 4%, Франция – 3% и др.

Продажбите на Алкомет АД за деветмесечието на 2013 г. се увеличават с 11,4% на годишна база до 220,3 млн. лв. Печалбата е 2,62 млн. лв., като намалява спрямо 2,96 млн. лв. за деветмесечието на 2012 г.

Акциите на Алкомет АД поскъпват с 11% за последните 12 месеца до 5,361 лв. за акция и 96 млн. лв. пазарна капитализация. Разпределен е и брутен дивидент от 0,032489 лв. на акция.

Основните акционери в алуминиевия производител са Алуметал АД със 73,25% и FAF Metal Sanayii Ve Ticaret AS с 16,86%. Други 2,92% са собственост на ЗУПФ Алианс България. Акционери към 30 септември 2013 г. са 73 юридически и 2 579 физически лица.

Дата: 16.01.2014

Източник: www.investor.bg

Връзка: <http://investor.bg/ikonomika-i-politika/332/a/pregled-na-pechata-za-16-ianuari,165094/>

Брой думи: 626

Резюме: в. Стандарт

Превозвачите може да получат европари през програмния период 2014-2020 г. за закупуването на нови автобуси. Вицепремиерът Даниела Бобева е поела ангажимент да съдейства за проучване на възможностите за включване на автобусните превозвачи като бенефициенти по ОП "Иновации и конкурентоспособност".

Заглавие: Преглед на печата за 16 януари

Подзаглавие:

Автор: Елена Калпакчиева

Текст: Разпределението на фонда от 500 млн. лв.: Правила с несъвършенства

в. Капитал Daily

Държавният фонд за развитие на региони от 500 млн. лв., който съществува за пръв път в бюджета, вече има приети правила, но те не дават отговори на всички въпроси и не гарантират ефективност и прозрачност при разпределението.

На правителственото заседание в сряда беше прието постановлението за условията, реда и критериите за избор на проекти и програми за новия фонд, след като те отлежах по-малко от седмица на сайта на финансовото министерство. Първата критика към правилата е, че програмите на министерствата ще бъдат отсявани еднолично от Петър Чобанов, че няма ясно разписани финансови прагове и срокове. Освен това за месец порцията за министерствата нарасна от 80-100 млн. лв. на 150 млн. лв. И двете суми не са фиксирани в документа, а са от публични изявления на министъра.

Смяна на директора и курса в "Близу"

в. Капитал Daily

"Близу" (Blizoo) започва 2014 г. с нов изпълнителен директор и нова насока на дейността си. От 14 януари топ мениджър на кабелния оператор е германецът Харалд Рош, съобщиха от дружеството. "Г-н Рош ще работи за увеличаване на приходите", добавиха оттам. Досегашният изпълнителен директор Бернт Андерсон, който беше на тази позиция около две години, ще остане част от мениджмънта.

36-и сме по качество и разнообразие на храната

в. Новинар

Организацията взема предвид показатели като наличността и достъпността на хранителните продукти, както и полезния им ефект върху здравето. България е на 36-о място по качество и разнообразие на храната. В класацията на международната организация „Оксфам“ страната ни си поделя позицията с Македония, Свирена Корея, Аржентина и Колумбия.

Първенец в подредбата е Холандия, където хората се хранят най-пълноценно, здравословно и разнообразно. След нея се нареждат Франция и Швейцария. За изненада Япония и Великобритания не попадат в Топ 10 в списъка от 125 държави. Последните позиции са отредени за Етиопия, Ангола и Чад.

„Оксфам“ измерва наличността и достъпността на хранителните продукти, както и полезния им ефект върху здравето. За целите на класацията организацията разглежда и процента на деца с наднормено тегло, разнообразие на храната и достъп до питейна вода, както и негативни последици като затлъстяване и диабет.

Свързаха Монтана и Ниш със 7 туристически маршрута

в. Стандарт

Монтана и сръбския град Ниш са свързани със 7 туристически маршрута, съобщи Георгия Димитрова, ръководител на проект „Опознай непознатата част на Балканите“, реализиран от български и сръбски екипи от агенциите за регионално развитие в двата града. Създаването на общите дестинации е финансирано от ЕС чрез програмата за трансгранично сътрудничество България – Сърбия.

За една година са създадени филми за всеки маршрут на три езика, учредена е трансгранична туристическа асоциация от малки и средни фирми, поставени са инфокиоски в областните администрации на Монтана и Ниш, разработен е интернетсайт за маршрутите. Направени са и два инфотура с първите туристи по тях.

Купуват автобуси с пари от Брюксел

в. Стандарт

Превозвачите може да получат европари през програмния период 2014-2020 г. за закупуването на нови автобуси. Вицепремиерът Даниела Бобева е поела ангажимент да съдейства за проучване на възможностите за включване на автобусните превозвачи като бенефициенти по ОП "Иновации и конкурентоспособност".

Това се казва в писмо, изпратено на 14 февруари от транспортния министър Данаил Папазов до председателя на УС на автобусните превозвачи в България Галя Топалова. То е в отговор на писмото на превозвачите от 13 ноември, в което те поставят пред държавата шест основни проблема.

Наследници отговарят за незаконни строежи

в. Стандарт

Отговорността за вдигането на незаконен строеж и за премахването му от общините или органите на ДНСК вече ще се наследява. Това е една от внесените от Министерството на инвестиционното проектиране промени в наредбата за премахване на незаконни строежи.

При смърт на виновния собственик на незаконен строеж, плащането на глобата, премахването на сградата, както и евентуалната такса за събаряне на незаконната постройка ще се прехвърлят на неговите наследници.

Дата: 16.01.2014

Източник: www.novini.dir.bg

Връзка: <http://novini.dir.bg/news.php?id=15946604>

Брой думи: 214

Резюме: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. “В последните години возила не са купувани изобщо”, уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ).

Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. “В последните години возила не са купувани изобщо”, уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне. “Сега пътниците са недоволни, а преди 5 години не беше така”, коментира Ивайло Константинов, член на УС на НСАПБ. Той е категоричен, че пазарната среда е изкривена и от това страдат както пътниците, така и фирмите от бранша. Заради сивия сектор, свръхконкуренцията и намаляващия брой пътници фирмите не могат да инвестират в обновяване на автопарка. Затова превозвачите искат да кандидатстват за 500 млн. евро по ОП “Конкурентоспособност” (ОПК), за да се обнови автопаркът, обясни Галя Топалова. Такава възможност в периода 2007-2013 г. нямаше. По думите на Топалова транспортният министър Данаил Папазов е поел ангажимент да инициира срещи и преговори с ръководителите на програмата, за да бъдат допуснати до финансиране. Зам.-министърът на икономиката Юнал Тасим заяви, че ако се аргументират могат да получат финансиране. / в. “Монитор”
Plowdiv24.bg

Дата: 16.01.2014

Източник: www.novini.dir.bg

Връзка: <http://novini.dir.bg/news.php?id=15946655>

Брой думи: 445

Резюме: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ).

Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя.

"В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

"Сега пътниците са недоволни, а преди 5 години не беше така", коментира Ивайло Константинов, член на УС на НСАПБ. Той е категоричен, че пазарната среда е изкривена и от това страдат както пътниците, така и фирмите от бранша.

Заради сивия сектор, свръхконкуренцията и намаляващия брой пътници фирмите не могат да инвестират в обновяване на автопарка. Затова превозвачите искат да кандидатстват за 500 млн. евро по ОП "Конкурентоспособност" (ОПК), за да се обнови автопаркът, обясни Галя Топалова. Такава възможност в периода 2007-2013 г. нямаше. По думите на Топалова транспортният министър Данаил Папазов е поел ангажимент да инициира срещи и преговори с ръководителите на програмата, за да бъдат допуснати до финансиране. Зам.-министърът на икономиката Юнал Тасим заяви, че ако се аргументират могат да получат финансиране.

"Основната цел на програмата е повишаване на конкурентоспособността, а транспортът е малко встрани от тази идея, но сме готови да преговаряме", обясни още Тасим. И допълни, че това е една възможност за усвояване на средствата по програмата. Представителите на сдружението съобщиха, че вече имат готова финансова обосновка за искането си. Средно около 200 хил. евро струва един автобус за междуградски превоз. А тези, които се използват в градския транспорт, достигат и до 300 хил. евро.

От срещата на превозвачите с транспортния министър стана ясно, че средствата от намаленията не могат да бъдат възстановени, защото пари в бюджета не са предвидени.

За този въпрос отговаря министърът на финансите Петър Чобанов. Топалова посочи още, че и по тази тема ще получат съдействие от транспортния министър Папазов.

Превозвачите губят годишно близо 500 млн. лв. от отстъпките за ученици, студенти, инвалиди и държавни служители, сочат изчисленията на бранша. Около 25 на сто от всички пътници ползват намаления или пътуват без изобщо да плащат билет.

След проведените разговори между превозвачите и министерството на транспорта са договорени поредица от срещи за решаването на проблемите в сектора. "Говорят се много положителни неща, от които ако 10% се случат, ще има добри резултати", коментира Константинов. Според него обаче само спирането на нерегламентираните превози няма да е достатъчно. "Браншът е в пълна невъзможност да работи", обясни още той и добави, че в сдружението членуват 80% от фирмите, в които работят 30 хил. души.

Дата: 16.01.2014

Източник: www.novini.dir.bg

Връзка: <http://novini.dir.bg/news.php?id=15946683>

Брой думи: 445

Резюме: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ).

Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя.

"В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

"Сега пътниците са недоволни, а преди 5 години не беше така", коментира Ивайло Константинов, член на УС на НСАПБ. Той е категоричен, че пазарната среда е изкривена и от това страдат както пътниците, така и фирмите от бранша.

Заради сивия сектор, свръхконкуренцията и намаляващия брой пътници фирмите не могат да инвестират в обновяване на автопарка. Затова превозвачите искат да кандидатстват за 500 млн. евро по ОП "Конкурентоспособност" (ОПК), за да се обнови автопаркът, обясни Галя Топалова. Такава възможност в периода 2007-2013 г. нямаше. По думите на Топалова транспортният министър Данаил Папазов е поел ангажимент да инициира срещи и преговори с ръководителите на програмата, за да бъдат допуснати до финансиране. Зам.-министърът на икономиката Юнал Тасим заяви, че ако се аргументират могат да получат финансиране.

"Основната цел на програмата е повишаване на конкурентоспособността, а транспортът е малко встрани от тази идея, но сме готови да преговаряме", обясни още Тасим. И допълни, че това е една възможност за усвояване на средствата по програмата. Представителите на сдружението съобщиха, че вече имат готова финансова обосновка за искането си. Средно около 200 хил. евро струва един автобус за междуградски превоз. А тези, които се използват в градския транспорт, достигат и до 300 хил. евро.

От срещата на превозвачите с транспортния министър стана ясно, че средствата от намаленията не могат да бъдат възстановени, защото пари в бюджета не са предвидени.

За този въпрос отговаря министърът на финансите Петър Чобанов. Топалова посочи още, че и по тази тема ще получат съдействие от транспортния министър Папазов.

Превозвачите губят годишно близо 500 млн. лв. от отстъпките за ученици, студенти, инвалиди и държавни служители, сочат изчисленията на бранша. Около 25 на сто от всички пътници ползват намаления или пътуват без изобщо да плащат билет.

След проведените разговори между превозвачите и министерството на транспорта са договорени поредица от срещи за решаването на проблемите в сектора. "Говорят се много положителни неща, от които ако 10% се случат, ще има добри резултати", коментира Константинов. Според него обаче само спирането на нерегламентираните превози няма да е достатъчно. "Браншът е в пълна невъзможност да работи", обясни още той и добави, че в сдружението членуват 80% от фирмите, в които работят 30 хил. души.

Дата: 16.01.2014

Източник: www.novini.dir.bg

Връзка: <http://novini.dir.bg/news.php?id=15946663>

Брой думи: 445

Резюме: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ).

Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя.

"В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

"Сега пътниците са недоволни, а преди 5 години не беше така", коментира Ивайло Константинов, член на УС на НСАПБ. Той е категоричен, че пазарната среда е изкривена и от това страдат както пътниците, така и фирмите от бранша.

Заради сивия сектор, свръхконкуренцията и намаляващия брой пътници фирмите не могат да инвестират в обновяване на автопарка. Затова превозвачите искат да кандидатстват за 500 млн. евро по ОП "Конкурентоспособност" (ОПК), за да се обнови автопаркът, обясни Галя Топалова. Такава възможност в периода 2007-2013 г. нямаше. По думите на Топалова транспортният министър Данаил Папазов е поел ангажимент да инициира срещи и преговори с ръководителите на програмата, за да бъдат допуснати до финансиране. Зам.-министърът на икономиката Юнал Тасим заяви, че ако се аргументират могат да получат финансиране.

"Основната цел на програмата е повишаване на конкурентоспособността, а транспортът е малко встрани от тази идея, но сме готови да преговаряме", обясни още Тасим. И допълни, че това е една възможност за усвояване на средствата по програмата. Представителите на сдружението съобщиха, че вече имат готова финансова обосновка за искането си. Средно около 200 хил. евро струва един автобус за междуградски превоз. А тези, които се използват в градския транспорт, достигат и до 300 хил. евро.

От срещата на превозвачите с транспортния министър стана ясно, че средствата от намаленията не могат да бъдат възстановени, защото пари в бюджета не са предвидени.

За този въпрос отговаря министърът на финансите Петър Чобанов. Топалова посочи още, че и по тази тема ще получат съдействие от транспортния министър Папазов.

Превозвачите губят годишно близо 500 млн. лв. от отстъпките за ученици, студенти, инвалиди и държавни служители, сочат изчисленията на бранша. Около 25 на сто от всички пътници ползват намаления или пътуват без изобщо да плащат билет.

След проведените разговори между превозвачите и министерството на транспорта са договорени поредица от срещи за решаването на проблемите в сектора. "Говорят се много положителни неща, от които ако 10% се случат, ще има добри резултати", коментира Константинов. Според него обаче само спирането на нерегламентираните превози няма да е достатъчно. "Браншът е в пълна невъзможност да работи", обясни още той и добави, че в сдружението членуват 80% от фирмите, в които работят 30 хил. души.

Дата: 16.01.2014

Източник: www.novini.dir.bg

Връзка: <http://novini.dir.bg/news.php?id=15946378>

Брой думи: 445

Резюме: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ).

Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя.

"В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

"Сега пътниците са недоволни, а преди 5 години не беше така", коментира Ивайло Константинов, член на УС на НСАПБ. Той е категоричен, че пазарната среда е изкривена и от това страдат както пътниците, така и фирмите от бранша.

Заради сивия сектор, свръхконкуренцията и намаляващия брой пътници фирмите не могат да инвестират в обновяване на автопарка. Затова превозвачите искат да кандидатстват за 500 млн. евро по ОП "Конкурентоспособност" (ОПК), за да се обнови автопаркът, обясни Галя Топалова. Такава възможност в периода 2007-2013 г. нямаше. По думите на Топалова транспортният министър Данаил Папазов е поел ангажимент да инициира срещи и преговори с ръководителите на програмата, за да бъдат допуснати до финансиране. Зам.-министърът на икономиката Юнал Тасим заяви, че ако се аргументират могат да получат финансиране.

"Основната цел на програмата е повишаване на конкурентоспособността, а транспортът е малко встрани от тази идея, но сме готови да преговаряме", обясни още Тасим. И допълни, че това е една възможност за усвояване на средствата по програмата. Представителите на сдружението съобщиха, че вече имат готова финансова обосновка за искането си. Средно около 200 хил. евро струва един автобус за междуградски превоз. А тези, които се използват в градския транспорт, достигат и до 300 хил. евро.

От срещата на превозвачите с транспортния министър стана ясно, че средствата от намаленията не могат да бъдат възстановени, защото пари в бюджета не са предвидени.

За този въпрос отговаря министърът на финансите Петър Чобанов. Топалова посочи още, че и по тази тема ще получат съдействие от транспортния министър Папазов.

Превозвачите губят годишно близо 500 млн. лв. от отстъпките за ученици, студенти, инвалиди и държавни служители, сочат изчисленията на бранша. Около 25 на сто от всички пътници ползват намаления или пътуват без изобщо да плащат билет.

След проведените разговори между превозвачите и министерството на транспорта са договорени поредица от срещи за решаването на проблемите в сектора. "Говорят се много положителни неща, от които ако 10% се случат, ще има добри резултати", коментира Константинов. Според него обаче само спирането на нерегламентираните превози няма да е достатъчно. "Браншът е в пълна невъзможност да работи", обясни още той и добави, че в сдружението членуват 80% от фирмите, в които работят 30 хил. души.

Дата: 16.01.2014

Източник: www.darikfinance.bg

Връзка:

<http://www.darikfinance.bg/novini/103823/%C8%EA%EE%ED%EE%EC%E8%F7%E5%F1%EA%E8%FF%F2+%EF%E5%F7%E0%F2%3A+%D1%EC%FF%ED%E0+%ED%E0+%E4%E8%F0%E5%EA%F2%EE%F0%E0+%E8+%EA%F3%F0%F1%E0+%E2+%C1%EB%E8%E7%F3>

Брой думи: 982

Резюме: Търсите възможности да разширите износа си, да намерите нови контрагенти и дори да стъпите на нови пазари, при това с никави или минимални разходи? Тогава една от възможностите са специализирани бизнес изложби и търговски мисии, които организира Изпълнителната агенция за малки и средни предприятия (ИАНМСП) през следващите няколко месеца (виж календара вляво).

Заглавие: Икономическият печат: Смяна на директора и курса в Близу

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Вестник Капитал Daily

Смяна на директора и курса в "Близу". Собствениците на кабелния оператор се отказаха от продажба и целят растеж в България. "Близу" (Blizoo) започва 2014 г. с нов изпълнителен директор и нова насока на дейността си. От 14 януари топ мениджър на кабелния оператор е германецът Харалд Рош, съобщиха от дружеството. "Г-н Рош ще работи за увеличаване на приходите", добавиха оттам. Досегашният изпълнителен директор Бернт Андерсон, който беше на тази позиция около две години, ще остане част от мениджмънта. Харалд Рош е член на борда на директорите на "Близу" от май 2012 г. Преди това е бил изпълнителен директор на германския кабелен оператор Kabel BW. Работил е в HanseNet и интернет звеното на Telecom Italia. Има магистърска степен по бизнес администрация от INSEAD. Новината идва няколко месеца след като собствениците на "Близу" - шведският фонд EQT, опитаха да излязат от инвестицията си в България. Процедурата завърши без сделка, тъй като очакванията на продавачите за цена не се срещнаха с офертите на кандидат-купувачите (основно БТК). Сегашната кадрова смяна според източници на "Капитал" означава, че поне на този етап EQT няма да търсят нов инвеститор за кабелния оператор тук, а по-скоро ще целят увеличаване на приходите и пазарното му присъствие.

Субсидии за фирми, които търсят външни пазари. Агенцията за малките и средните предприятия поема от 80 до 100% от разходите на компаниите за участия в панаири, изложби и търговски мисии в чужбина. Търсите възможности да разширите износа си, да намерите нови контрагенти и дори да стъпите на нови пазари, при това с никави или минимални разходи? Тогава една от възможностите са специализирани бизнес изложби и търговски мисии, които организира Изпълнителната агенция за малки и средни предприятия (ИАНМСП) през следващите няколко месеца (виж календара вляво). За всяко от тези събития агенцията може да поеме голяма част от разходите на одобрените кандидати. Това е възможно благодарение на проекта ѝ за насърчаване на интернационализацията на българските компании, който се финансира от *програма "Конкурентоспособност"*. След като той беше забавен близо година и половина, през последните 6 месеца вече набра инерция, а срокът му беше удължен до края на април, така че фирмите все още могат да се възползват от европейските субсидии за подобряване на международните си позиции. До края на април са планирани 3 специализирани международни изложби и 4 търговски мисии в различни сектори – от машиностроене и металообработване до кожарство, дървообработване и др. Графикът на провеждането им и крайният срок за кандидатстване са посочени в календара, пише "Капитал Daily".

Вестник Сега

Кабинетът видя добра новина в неизпълнението на приходите за 2013 г. Минусът в хазната към края на декември ще бъде около 250 млн. лв. Невероятно, но факт - неизпълнението на приходите в бюджет 2013 г. се оказа добра новина за правителството. По неокончателни данни заложените приходи няма да бъдат изпълнени с около 200-250 млн. лв. спрямо планираното. И това става въпреки актуализацията на бюджета в средата на годината, когато постъпленията бяха намалени с 207 млн. лв. И премиерът Пламен Орешарски, и финансовият министър Петър Чобанов разтълкуваха тези данни като успех на правителството. Минусът в приходите през 2013 г. поставя под въпрос и прогнозирания ръст на постъпленията за 2014 г. "Това е три пъти по-малко в сравнение с очакванията от началото на мандата за неизпълнение от 1 млрд. лв.",

изтъкна в Народното събрание Пламен Орешарски. Според него приходната част дори е щяла да бъде преизпълнена, ако кабинетът е продължил с практиката да бави ДДС. Орешарски се аргументира, че към края на годината невърнатият ДДС е в размер на 240 млн. лв., а в средата на годината той е възлизал на 700 млн. лв. Точната статистика на финансовото министерство към юли 2013 г. е малко по-различна. Забавеният ДДС тогава е близо 317 млн. лв. Цитираните от Орешарски 700 млн. лв. се получават от некоректното сумиране между действително забавения данък и размера на текущо заявления за възстановяване ДДС. Размерът на забавения ДДС в края на годината все пак е по-нисък спрямо декември 2012 г., когато извън сроковете са били 354 млн. лв.

Кабинетът одобри предложението фирмите да плащат на стажантите, пише Сега. Договорът за стажуване да получи статута на особен вид трудов договор. Това предвиждат промени в Кодекса на труда, които вчера правителството прие. Целта е да се подкрепи младежката заетост. Според проектозакона младежи, завършили поне средно образование и без стаж и опит, ще могат да се назначават на трудов договор с условие за стажуване. Те ще получават поне минималната заплата и ще им върви осигурителен стаж. Такъв договор ще може да се сключва само веднъж с едно лице и за срок между 6 и 12 месеца. Стажантът ще работи под надзора на наставник, с когото работодателят ще сключва допълнително споразумение към трудовия договор. До две седмици след приключването на стажа фирмата ще издава на стажанта препоръка. С нея той ще може да удостовери придобитите умения пред бъдещи работодатели.

Вестник Новинар

Другата седмица ще внесем Стратегията за малките и средните предприятия в Министерския съвет, заяви вицепремиерът Даниела Бобева. "В програмата на правителството насърчаването на малкия и средния бизнес заема централно място и всички останали политики са подчинени на това", заяви министърът, отговарящ за икономическото развитие. По думите ѝ 20 млн. лв. са заделени тази година за иновации. По-голямата част от тях щели да бъдат пренасочени към малкия и средния бизнес. За насърчаване ще се използват и възможностите на Българската банка за развитие.

Подписахме договори с Китай за €60 млн. Български фирми успяха да подпишат договори с китайски партньори за общо 60 млн. Евро. Това стана по време на два съвместни бизнес форума в Пекин и Шанхай. Родните предприемачи впечатлиха китайците с традиционно българските стоки – вино, сирене, кашкавал, колбаси и продукти от розово масло. Интересното обаче е, че част от договорите за сътрудничество са в областта на технологиите. Страната, в която се произвеждат всички най-големи технологични джаджи, се впечатли от българските софтуерни разработки и китайците поискаха да ги купуват и занаят. Другите любопитни сделки бяха за сътворяването на дизайн за хотелски стаи и изкуствени стени за тренировка на алпинисти.

Дата: 16.01.2014

Източник: www.infostock.bg

Връзка: <http://infostock.bg/infostock/control/news/details/51438>

Брой думи: 983

Резюме: Търсите възможности да разширите износа си, да намерите нови контрагенти и дори да стъпите на нови пазари, при това с никави или минимални разходи? Тогава една от възможностите са специализирани бизнес изложби и търговски мисии, които организира Изпълнителната агенция за малки и средни предприятия (ИАНМСП) през следващите няколко месеца (виж календара вляво). За всяко от тези събития агенцията може да поеме голяма част от разходите на одобрените кандидати. Това е възможно благодарение на проекта ѝ за насърчаване на интернационализацията на българските компании, който се финансира от програма "Конкурентоспособност".

Заглавие: Икономическият печат: Смяна на директора и курса в Близу

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Източник:

Вестник Капитал Daily

Смяна на директора и курса в "Близу". Собствениците на кабелния оператор се отказаха от продажба и целят растеж в България. "Близу" (Blizoo) започва 2014 г. с нов изпълнителен директор и нова насока на дейността си. От 14 януари топ мениджър на кабелния оператор е германецът Харалд Рош, съобщиха от дружеството. "Г-н Рош ще работи за увеличаване на приходите", добавиха оттам. Досегашният изпълнителен директор Бернт Андерсон, който беше на тази позиция около две години, ще остане част от мениджмънта. Харалд Рош е член на борда на директорите на "Близу" от май 2012 г. Преди това е бил изпълнителен директор на германския кабелен оператор Kabel BW. Работил е в HanseNet и интернет звеното на Telecom Italia. Има магистърска степен по бизнес администрация от INSEAD. Новината идва няколко месеца след като собствениците на "Близу" - шведският фонд EQT, опитаха да излязат от инвестицията си в България. Процедурата завърши без сделка, тъй като очакванията на продавачите за цена не се срещнаха с офертите на кандидат-купувачите (основно БТК). Сегашната кадрова смяна според източници на "Капитал" означава, че поне на този етап EQT няма да търсят нов инвеститор за кабелния оператор тук, а по-скоро ще целят увеличаване на приходите и пазарното му присъствие.

Субсидии за фирми, които търсят външни пазари. Агенцията за малките и средните предприятия поема от 80 до 100% от разходите на компаниите за участия в панаири, изложби и търговски мисии в чужбина. Търсите възможности да разширите износа си, да намерите нови контрагенти и дори да стъпите на нови пазари, при това с никави или минимални разходи? Тогава една от възможностите са специализирани бизнес изложби и търговски мисии, които организира Изпълнителната агенция за малки и средни предприятия (ИАНМСП) през следващите няколко месеца (виж календара вляво). За всяко от тези събития агенцията може да поеме голяма част от разходите на одобрените кандидати. Това е възможно благодарение на проекта ѝ за насърчаване на интернационализацията на българските компании, който се финансира от *програма "Конкурентоспособност"*. След като той беше забавен близо година и половина, през последните 6 месеца вече набра инерция, а срокът му беше удължен до края на април, така че фирмите все още могат да се възползват от европейските субсидии за подобряване на международните си позиции. До края на април са планирани 3 специализирани международни изложби и 4 търговски мисии в различни сектори – от машиностроене и металообработване до кожарство, дървообработване и др. Графикът на провеждането им и крайният срок за кандидатстване са посочени в календара, пише "Капитал Daily".

Вестник Сега

Кабинетът видя добра новина в неизпълнението на приходите за 2013 г. Минусът в хазната към края на декември ще бъде около 250 млн. лв. Невероятно, но факт - неизпълнението на приходите в бюджет 2013 г. се оказа добра новина за правителството. По неокончателни данни заложените приходи няма да бъдат изпълнени с около 200-250 млн. лв. спрямо планираното. И това става въпреки актуализацията на бюджета в средата на годината, когато постъпленията бяха намалени с 207 млн. лв. И премиерът Пламен Орешарски, и финансовият министър Петър Чобанов разтълкуваха тези данни като успех на правителството. Минусът в приходите през 2013 г. поставя под въпрос и прогнозирания ръст на постъпленията за 2014 г. "Това е три пъти

по-малко в сравнение с очакванията от началото на мандата за неизпълнение от 1 млрд. лв.", изтъкна в Народното събрание Пламен Орешарски. Според него приходната част дори е щяла да бъде преизпълнена, ако кабинетът е продължил с практиката да бави ДДС. Орешарски се аргументира, че към края на годината невърнатият ДДС е в размер на 240 млн. лв., а в средата на годината той е възлизал на 700 млн. лв. Точната статистика на финансовото министерство към юли 2013 г. е малко по-различна. Забавеният ДДС тогава е близо 317 млн. лв. Цитираните от Орешарски 700 млн. лв. се получават от некоректното сумиране между действително забавения данък и размера на текущо заявления за възстановяване ДДС. Размерът на забавения ДДС в края на годината все пак е по-нисък спрямо декември 2012 г., когато извън сроковете са били 354 млн. лв.

Кабинетът одобри предложението фирмите да плащат на стажантите, пише Сега. Договорът за стажуване да получи статута на особен вид трудов договор. Това предвиждат промени в Кодекса на труда, които вчера правителството прие. Целта е да се подкрепи младежката заетост. Според проектозакона младежи, завършили поне средно образование и без стаж и опит, ще могат да се назначават на трудов договор с условие за стажуване. Те ще получават поне минималната заплата и ще им върви осигурителен стаж. Такъв договор ще може да се сключва само веднъж с едно лице и за срок между 6 и 12 месеца. Стажантът ще работи под надзора на наставник, с когото работодателят ще сключва допълнително споразумение към трудовия договор. До две седмици след приключването на стажа фирмата ще издава на стажанта препоръка. С нея той ще може да удостовери придобитите умения пред бъдещи работодатели.

Вестник Новинар

Другата седмица ще внесем Стратегията за малките и средните предприятия в Министерския съвет, заяви вицепремиерът Даниела Бобева. "В програмата на правителството насърчаването на малкия и средния бизнес заема централно място и всички останали политики са подчинени на това", заяви министърът, отговарящ за икономическото развитие. По думите ѝ 20 млн. лв. са заделени тази година за иновации. По-голямата част от тях щели да бъдат пренасочени към малкия и средния бизнес. За насърчаване ще се използват и възможностите на Българската банка за развитие.

Подписахме договори с Китай за €60 млн. Български фирми успяха да подпишат договори с китайски партньори за общо 60 млн. Евро. Това стана по време на два съвместни бизнес форума в Пекин и Шанхай. Родните предприемачи впечатлиха китайците с традиционно българските стоки – вино, сирене, кашкавал, колбаси и продукти от розово масло. Интересното обаче е, че част от договорите за сътрудничество са в областта на технологиите. Страната, в която се произвеждат всички най-големи технологични джаджи, се впечатли от българските софтуерни разработки и китайците поискаха да ги купуват и занаят. Другите любопитни сделки бяха за сътворяването на дизайн за хотелски стаи и изкуствени стени за тренировка на алпинисти.

Дата: 16.01.2014

Източник: www.focus-radio.net

Връзка: <http://www.focus-radio.net/?action=news&id=720303>

Брой думи: 200

Резюме: Велико Търново. Изпълнителната агенция за насърчаване на малки и средни предприятия (ИАНМСП) и ДЗЗД „БенчМарк – БИФ“ ще проведе обучение на тема „Как да сме успешни при износа на своите продукти?“ , информират от пресцентъра на Областна администрация. Семинарът се провежда в рамките на проект „Насърчаване на интернационализацията на българските предприятия“ по Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика“ 2007 – 2013. На всички присъстващи ще бъдат раздадени комплект материали, свързани с обсъжданите теми, както и поименни сертификати.

Заглавие: Обучение на тема „Как да сме успешни при износа на своите продукти?“ ще се проведе във Велико Търново

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Велико Търново. Изпълнителната агенция за насърчаване на малки и средни предприятия (ИАНМСП) и ДЗЗД „БенчМарк – БИФ“ ще проведе обучение на тема „Как да сме успешни при износа на своите продукти?“ , информират от пресцентъра на Областна администрация. Семинарът се провежда в рамките на проект „Насърчаване на интернационализацията на българските предприятия“ по *Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика“ 2007 – 2013*. На всички присъстващи ще бъдат раздадени комплект материали, свързани с обсъжданите теми, както и поименни сертификати. Обучението е насочено към собственици, мениджъри, финансови и търговски директори, продуктови мениджъри, търговски специалисти, бизнес консултанти и др. Участниците ще научат как да организират дейността на фирмата, за да предложат атрактивен и конкурентоспособен продукт, какви ползи могат да реализират от износа и кои са особеностите на маркетинговата политика, които могат да доведат до успех. В детайли ще бъдат разгледани още тематика като как да изберем подходящия за нас пазар и да достигнем до него, както и какви са перспективите при участие в международни панаири и изложби. Обучението има и практическа насоченост. По време на събитието ще се провеждат консултации с участниците за разрешаването на конкретни казуси от практиката. Лектор е Тодор Бозвелиев, който има дългогодишен опит в областта на външнотърговските икономически отношения.

Дата: 16.01.2014

Източник: www.focus-radio.net

Връзка: <http://www.focus-radio.net/?action=news&id=720376>

Брой думи: 296

Резюме: Велико Търново. България изнася предимно облекло, машиностроителни и електротехнически детайли. Това каза Тодор Бозвелиев, специалист по вътрешнотърговските икономически отношения и лектор на провело се във Велико Търново обучение на тема „Как да сме успешни при износа на своите продукти?“, предаде репортер на Радио „Фокус“ – Велико Търново. Традиционно българският производител работи с материали на клиента, но някои от фирмите изнасят готов продукт. По думите на Бозвелиев това е най-добрата схема за българския производител.

Заглавие: България изнася предимно облекло, машиностроителни и електротехнически детайли

Подзаглавие:

Автор: Надежда КРЪСТЕВА

Текст: Велико Търново. България изнася предимно облекло, машиностроителни и електротехнически детайли. Това каза Тодор Бозвелиев, специалист по вътрешнотърговските икономически отношения и лектор на провело се във Велико Търново обучение на тема „Как да сме успешни при износа на своите продукти?“, предаде репортер на Радио „Фокус“ – Велико Търново. Традиционно българският производител работи с материали на клиента, но някои от фирмите изнасят готов продукт. По думите на Бозвелиев това е най-добрата схема за българския производител. Той получава скица на изделието, изготвено от дизайнер, но цялостната инженерно техническа изработка на изделието, обезпечаването с материали, с труд, се финансира от българската фирма. По този начин българският производител печели по-добре. Специалистът отбеляза, че всяко едно предприятие трябва да си направи самооценка, за да прецени кой пазар би бил благоприятен за износ на неговия продукт. По думите му пазарите на изток за бурно развиващи се и би следвало да са по-благоприятни. Европейските пазари пък са по-организирани и по-консервативни, което не означава, че са по-малко платежоспособни. Бозвелиев отбеляза, че е ограничен диапазонът на стоките, които можем да изнасяме на руския пазар. „В същото време там салдото ни е отрицателно, т.е. ние имаме остра нужда да увеличим износа там. Кожусите, които бяха много известни на руския пазар, днес е по-изгодно да се изнасят през Турция, заради режимите, които са в Русия, а в същото време с лекарствата не е точно така. Така че всеки един продукт и всяко едно предприятие според неговите възможности трябва да си направи самооценка, за да реши на къде трябва да си насочи усилията. Много често се оказва, че не са изчерпани възможностите на вътрешния пазар. Защо тогава трябва да се излиза навън“, заяви Тодор Бозвелиев.

Семинарът се провежда в рамките на проект „Насърчаване на интернационализацията на българските предприятия“ по *Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика“ 2007 – 2013.*

Дата: 16.01.2014

Източник: www.plovdiv24.com

Връзка: <http://www.plovdiv24.bg/news/473930.html>

Брой думи: 446

Резюме: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

"Сега пътниците са недоволни, а преди 5 години не беше така", коментира Ивайло Константинов, член на УС на НСАПБ. Той е категоричен, че пазарната среда е изкривена и от това страдат както пътниците, така и фирмите от бранша.

Заради сивия сектор, свръхконкуренцията и намаляващия брой пътници фирмите не могат да инвестират в обновяване на автопарка. Затова превозвачите искат да кандидатстват за 500 млн. евро по ОП "Конкурентоспособност" (ОПК), за да се обнови автопаркът, обясни Галя Топалова. Такава възможност в периода 2007-2013 г. нямаше. По думите на Топалова транспортният министър Данаил Папазов е поел ангажимент да инициира срещи и преговори с ръководителите на *програмата*, за да бъдат допуснати до финансиране. Зам.-министърът на икономиката Юнал Тасим заяви, че ако се аргументират могат да получат финансиране.

"Основната цел на *програмата* е повишаване на конкурентоспособността, а транспортът е малко встрани от тази идея, но сме готови да преговаряме", обясни още Тасим. И допълни, че това е една възможност за усвояване на средствата по *програмата*. Представителите на сдружението съобщиха, че вече имат готова финансова обосновка за искането си. Средно около 200 хил. евро струва един автобус за междуградски превоз. А тези, които се използват в градския транспорт, достигат и до 300 хил. евро.

От срещата на превозвачите с транспортния министър стана ясно, че средствата от намаленията не могат да бъдат възстановени, защото пари в бюджета не са предвидени.

За този въпрос отговаря министърът на финансите Петър Чобанов. Топалова посочи още, че и по тази тема ще получат съдействие от транспортния министър Папазов.

Превозвачите губят годишно близо 500 млн. лв. от отстъпките за ученици, студенти, инвалиди и държавни служители, сочат изчисленията на бранша. Около 25 на сто от всички пътници ползват намаления или пътуват без изобщо да плащат билет.

След проведените разговори между превозвачите и министерството на транспорта са договорени поредица от срещи за решаването на проблемите в сектора. "Говорят се много положителни неща, от които ако 10% се случат, ще има добри резултати", коментира Константинов. Според него обаче само спирането на нерегламентираните превози няма да е достатъчно. "Браншът е в пълна невъзможност да работи", обясни още той и добави, че в сдружението членуват 80% от фирмите, в които работят 30 хил. души.

Източник: в. "Монитор"

Дата: 16.01.2014

Източник: www.varna24.bg

Връзка: <http://news.varna24.bg/473931.html>

Брой думи: 446

Резюме: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

"Сега пътниците са недоволни, а преди 5 години не беше така", коментира Ивайло Константинов, член на УС на НСАПБ. Той е категоричен, че пазарната среда е изкривена и от това страдат както пътниците, така и фирмите от бранша.

Заради сивия сектор, свръхконкуренцията и намаляващия брой пътници фирмите не могат да инвестират в обновяване на автопарка. Затова превозвачите искат да кандидатстват за 500 млн. евро по ОП "Конкурентоспособност" (ОПК), за да се обнови автопаркът, обясни Галя Топалова. Такава възможност в периода 2007-2013 г. нямаше. По думите на Топалова транспортният министър Данаил Папазов е поел ангажимент да инициира срещи и преговори с ръководителите на *програмата*, за да бъдат допуснати до финансиране. Зам.-министърът на икономиката Юнал Тасим заяви, че ако се аргументират могат да получат финансиране.

"Основната цел на *програмата* е повишаване на конкурентоспособността, а транспортът е малко встрани от тази идея, но сме готови да преговаряме", обясни още Тасим. И допълни, че това е една възможност за усвояване на средствата по *програмата*. Представителите на сдружението съобщиха, че вече имат готова финансова обосновка за искането си. Средно около 200 хил. евро струва един автобус за междуградски превоз. А тези, които се използват в градския транспорт, достигат и до 300 хил. евро.

От срещата на превозвачите с транспортния министър стана ясно, че средствата от намаленията не могат да бъдат възстановени, защото пари в бюджета не са предвидени.

За този въпрос отговаря министърът на финансите Петър Чобанов. Топалова посочи още, че и по тази тема ще получат съдействие от транспортния министър Папазов.

Превозвачите губят годишно близо 500 млн. лв. от отстъпките за ученици, студенти, инвалиди и държавни служители, сочат изчисленията на бранша. Около 25 на сто от всички пътници ползват намаления или пътуват без изобщо да плащат билет.

След проведените разговори между превозвачите и министерството на транспорта са договорени поредица от срещи за решаването на проблемите в сектора. "Говорят се много положителни неща, от които ако 10% се случат, ще има добри резултати", коментира Константинов. Според него обаче само спирането на нерегламентираните превози няма да е достатъчно. "Браншът е в пълна невъзможност да работи", обясни още той и добави, че в сдружението членуват 80% от фирмите, в които работят 30 хил. души.

Източник: в. "Монитор"

Дата: 16.01.2014

Източник: www.burgas24.bg

Връзка: <http://news.burgas24.bg/473929.html>

Брой думи: 446

Резюме: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

"Сега пътниците са недоволни, а преди 5 години не беше така", коментира Ивайло Константинов, член на УС на НСАПБ. Той е категоричен, че пазарната среда е изкривена и от това страдат както пътниците, така и фирмите от бранша.

Заради сивия сектор, свръхконкуренцията и намаляващия брой пътници фирмите не могат да инвестират в обновяване на автопарка. Затова превозвачите искат да кандидатстват за 500 млн. евро по ОП "Конкурентоспособност" (ОПК), за да се обнови автопаркът, обясни Галя Топалова. Такава възможност в периода 2007-2013 г. нямаше. По думите на Топалова транспортният министър Данаил Папазов е поел ангажимент да инициира срещи и преговори с ръководителите на *програмата*, за да бъдат допуснати до финансиране. Зам.-министърът на икономиката Юнал Тасим заяви, че ако се аргументират могат да получат финансиране.

"Основната цел на *програмата* е повишаване на конкурентоспособността, а транспортът е малко встрани от тази идея, но сме готови да преговаряме", обясни още Тасим. И допълни, че това е една възможност за усвояване на средствата по *програмата*. Представителите на сдружението съобщиха, че вече имат готова финансова обосновка за искането си. Средно около 200 хил. евро струва един автобус за междуградски превоз. А тези, които се използват в градския транспорт, достигат и до 300 хил. евро.

От срещата на превозвачите с транспортния министър стана ясно, че средствата от намаленията не могат да бъдат възстановени, защото пари в бюджета не са предвидени.

За този въпрос отговаря министърът на финансите Петър Чобанов. Топалова посочи още, че и по тази тема ще получат съдействие от транспортния министър Папазов.

Превозвачите губят годишно близо 500 млн. лв. от отстъпките за ученици, студенти, инвалиди и държавни служители, сочат изчисленията на бранша. Около 25 на сто от всички пътници ползват намаления или пътуват без изобщо да плащат билет.

След проведените разговори между превозвачите и министерството на транспорта са договорени поредица от срещи за решаването на проблемите в сектора. "Говорят се много положителни неща, от които ако 10% се случат, ще има добри резултати", коментира Константинов. Според него обаче само спирането на нерегламентираните превози няма да е достатъчно. "Браншът е в пълна невъзможност да работи", обясни още той и добави, че в сдружението членуват 80% от фирмите, в които работят 30 хил. души.

Източник: в. "Монитор"

Дата: 16.01.2014

Източник: www.ruse24.bg

Връзка: <http://news.ruse24.bg/473932.html>

Брой думи: 446

Резюме: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

"Сега пътниците са недоволни, а преди 5 години не беше така", коментира Ивайло Константинов, член на УС на НСАПБ. Той е категоричен, че пазарната среда е изкривена и от това страдат както пътниците, така и фирмите от бранша.

Заради сивия сектор, свръхконкуренцията и намаляващия брой пътници фирмите не могат да инвестират в обновяване на автопарка. Затова превозвачите искат да кандидатстват за 500 млн. евро по ОП "Конкурентоспособност" (ОПК), за да се обнови автопаркът, обясни Галя Топалова. Такава възможност в периода 2007-2013 г. нямаше. По думите на Топалова транспортният министър Данаил Папазов е поел ангажимент да инициира срещи и преговори с ръководителите на програмата, за да бъдат допуснати до финансиране. Зам.-министърът на икономиката Юнал Тасим заяви, че ако се аргументират могат да получат финансиране.

"Основната цел на програмата е повишаване на конкурентоспособността, а транспортът е малко встрани от тази идея, но сме готови да преговаряме", обясни още Тасим. И допълни, че това е една възможност за усвояване на средствата по програмата. Представителите на сдружението съобщиха, че вече имат готова финансова обосновка за искането си. Средно около 200 хил. евро струва един автобус за междуградски превоз. А тези, които се използват в градския транспорт, достигат и до 300 хил. евро.

От срещата на превозвачите с транспортния министър стана ясно, че средствата от намаленията не могат да бъдат възстановени, защото пари в бюджета не са предвидени.

За този въпрос отговаря министърът на финансите Петър Чобанов. Топалова посочи още, че и по тази тема ще получат съдействие от транспортния министър Папазов.

Превозвачите губят годишно близо 500 млн. лв. от отстъпките за ученици, студенти, инвалиди и държавни служители, сочат изчисленията на бранша. Около 25 на сто от всички пътници ползват намаления или пътуват без изобщо да плащат билет.

След проведените разговори между превозвачите и министерството на транспорта са договорени поредица от срещи за решаването на проблемите в сектора. "Говорят се много положителни неща, от които ако 10% се случат, ще има добри резултати", коментира Константинов. Според него обаче само спирането на нерегламентираните превози няма да е достатъчно. "Браншът е в пълна невъзможност да работи", обясни още той и добави, че в сдружението членуват 80% от фирмите, в които работят 30 хил. души.

Източник: в. "Монитор"

Дата: 16.01.2014

Източник: www.blagoevgrad24.bg

Връзка: <http://news.blagoevgrad24.bg/473933.html>

Брой думи: 446

Резюме: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

Заглавие: 80% от автобусите у нас са потенциални убийци на пътя

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя. "В последните години возила не са купувани изобщо", уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

"Сега пътниците са недоволни, а преди 5 години не беше така", коментира Ивайло Константинов, член на УС на НСАПБ. Той е категоричен, че пазарната среда е изкривена и от това страдат както пътниците, така и фирмите от бранша.

Заради сивия сектор, свръхконкуренцията и намаляващия брой пътници фирмите не могат да инвестират в обновяване на автопарка. Затова превозвачите искат да кандидатстват за 500 млн. евро по ОП "Конкурентоспособност" (ОПК), за да се обнови автопаркът, обясни Галя Топалова. Такава възможност в периода 2007-2013 г. нямаше. По думите на Топалова транспортният министър Данаил Папазов е поел ангажимент да инициира срещи и преговори с ръководителите на *програмата*, за да бъдат допуснати до финансиране. Зам.-министърът на икономиката Юнал Тасим заяви, че ако се аргументират могат да получат финансиране.

"Основната цел на *програмата* е повишаване на конкурентоспособността, а транспортът е малко встрани от тази идея, но сме готови да преговаряме", обясни още Тасим. И допълни, че това е една възможност за усвояване на средствата по *програмата*. Представителите на сдружението съобщиха, че вече имат готова финансова обосновка за искането си. Средно около 200 хил. евро струва един автобус за междуградски превоз. А тези, които се използват в градския транспорт, достигат и до 300 хил. евро.

От срещата на превозвачите с транспортния министър стана ясно, че средствата от намаленията не могат да бъдат възстановени, защото пари в бюджета не са предвидени.

За този въпрос отговаря министърът на финансите Петър Чобанов. Топалова посочи още, че и по тази тема ще получат съдействие от транспортния министър Папазов.

Превозвачите губят годишно близо 500 млн. лв. от отстъпките за ученици, студенти, инвалиди и държавни служители, сочат изчисленията на бранша. Около 25 на сто от всички пътници ползват намаления или пътуват без изобщо да плащат билет.

След проведените разговори между превозвачите и министерството на транспорта са договорени поредица от срещи за решаването на проблемите в сектора. "Говорят се много положителни неща, от които ако 10% се случат, ще има добри резултати", коментира Константинов. Според него обаче само спирането на нерегламентираните превози няма да е достатъчно. "Браншът е в пълна невъзможност да работи", обясни още той и добави, че в сдружението членуват 80% от фирмите, в които работят 30 хил. души.

Източник: в. "Монитор"

Дата: 16.01.2014

Източник: www.monitor.bg

Връзка: <http://www.monitor.bg/article?id=414764>

Брой думи: 446

Резюме: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя, научи „Монитор”.

Заглавие: Возят ни в автобуси убийци

Подзаглавие: Превозвачи търсят 500 млн. лв. от европрограма за нови рейсове

Автор: НИКОЛЕТА ЦВЕТКОВА

Текст: Автобусите, в които се возим по градските и междуградските линии, са на средна възраст 30 г., а някои са и по-стари. Статистиката на КАТ сочи, че у нас в момента се движат около 20 хил. рейса, като 80% от тях са сериозно амортизирани и са потенциални убийци на пътя, научи „Монитор”.

„В последните години возила не са купувани изобщо”, уточни Галя Топалова, председател на УС на Националното сдружение на автобусните превозвачи (НСАПБ). Според нея причината е, че никой не може да си позволи инвестицията, защото няма как да си я възвърне.

„Сега пътниците са недоволни, а преди 5 години не беше така”, коментира Ивайло Константинов, член на УС на НСАПБ. Той е категоричен, че пазарната среда е изкривена и от това страдат както пътниците, така и фирмите от бранша.

Заради сивия сектор, свръхконкуренцията и намаляващия брой пътници фирмите не могат да инвестират в обновяване на автопарка. Затова превозвачите искат да кандидатстват за 500 млн. евро по ОП „Конкурентоспособност” (ОПК), за да се обнови автопаркът, обясни Галя Топалова. Такава възможност в периода 2007-2013 г. нямаше. По думите на Топалова транспортният министър Данаил Папазов е поел ангажимент да инициира срещи и преговори с ръководителите на програмата, за да бъдат допуснати до финансиране. Зам.-министърът на икономиката Юнал Тасим заяви, че ако се аргументират могат да получат финансиране.

„Основната цел на програмата е повишаване на конкурентоспособността, а транспортът е малко встрани от тази идея, но сме готови да преговаряме”, обясни още Тасим. И допълни, че това е една възможност за усвояване на средствата по програмата. Представителите на сдружението съобщиха, че вече имат готова финансова обосновка за искането си. Средно около 200 хил. евро струва един автобус за междуградски превоз. А тези, които се използват в градския транспорт, достигат и до 300 хил. евро.

От срещата на превозвачите с транспортния министър стана ясно, че средствата от намаленията не могат да бъдат възстановени, защото пари в бюджета не са предвидени.

За този въпрос отговаря министърът на финансите Петър Чобанов. Топалова посочи още, че и по тази тема ще получат съдействие от транспортния министър Папазов.

Превозвачите губят годишно близо 500 млн. лв. от отстъпките за ученици, студенти, инвалиди и държавни служители, сочат изчисленията на бранша. Около 25 на сто от всички пътници ползват намаления или пътуват без изобщо да плащат билет.

След проведените разговори между превозвачите и министерството на транспорта са договорени поредица от срещи за решаването на проблемите в сектора. „Говорят се много положителни неща, от които ако 10% се случат, ще има добри резултати”, коментира Константинов. Според него обаче само спирането на нерегламентираните превози няма да е достатъчно. „Браншът е в пълна невъзможност да работи”, обясни още той и добави, че в сдружението членуват 80% от фирмите, в които работят 30 хил. души.

Дата: 16.01.2014

Източник: www.1kam1.com

Връзка: <http://www.1kam1.com/news/otstranata/11556>

Брой думи: 369

Резюме: "СОФИЯ ТЕХ ПАРК" даде ход на нова процедура от изграждането на бъдещия високотехнологичен парк. Сега организацията търси фирма за инженеринг (проектиране и изграждане) на „Експериментариум и посетителски център с пешеходен мост“. Проектът се реализира се по проект "Научно-технологичен парк", който се изпълнява по ОП „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика“ 2007-2013, приоритетна ос 1: „Развитие на икономика, базирана на знанието и иновационните дейности“, съгласно договор с идентификационен номер bg161po003-1.2.05-0001-c0001. За инженеринга са заделени 4,5 млн. лева.

Заглавие: Втората сграда в София Тех Парк ще е „Експериментариум и посетителски център“ на стойност 4,5 млн. лева

Подзаглавие:

Автор:

Текст: "СОФИЯ ТЕХ ПАРК" даде ход на нова процедура от изграждането на бъдещия високотехнологичен парк. Сега организацията търси фирма за инженеринг (проектиране и изграждане) на „Експериментариум и посетителски център с пешеходен мост“. Проектът се реализира се по проект "Научно-технологичен парк", който се изпълнява по ОП „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика“ 2007-2013, приоритетна ос 1: „Развитие на икономика, базирана на знанието и иновационните дейности“, съгласно договор с идентификационен номер bg161po003-1.2.05-0001-c0001. За инженеринга са заделени 4,5 млн. лева.

Предмет на проектиране и строителство е сграда Експериментариум и посетителски център с пешеходен мост със стратегическо местоположение в Генплана на проекта за НТПС и има функция на входно разпределителен център за целия комплекс. Освен че посреща и информира идващите за първи път на територията на Научно-технологичния парк, сградата предоставя изложбена площ. Сградата е ситуирана в богато озеленена паркова среда между Цариградско шосе и вътрешността на НТПС. Пешеходният мост е над бул. „Цариградско шосе“, като същият е част от сградата „Експериментариум и посетителски център“ и е снабден със стълбищни клетки и асансьори за хора с увреждания. Сградата е с ЗП 415 кв. м. и РЗП 3787 кв. м, площ на покрива 1330 м2, застроен обем - 20522 м3. Пешеходният мост е с дължина около 126.50 м., ширина на моста – 8 м. И смесена конструкция - стоманобетоннови колони и стоманена конструкция. Финишното подово покритие на пешеходния мост следва да е от гумирана, устойчива на хлъзгане и атмосферни влияния настилка. Пешеходният подход трябва да се осъществи през две стълбищни клетки с асансьор, със смесена конструкция, ситуирани в зоните на спирките на градския транспорт.

Гаранцията за участие в конкурса е в размер на 45210 лв. Критерият за оценка ще е икономически най-изгодна оферта, където техническото предложение има 40% тежест, цената – 50%, а срокът – 10%.

Срок за оферти - 24.02.2014 г. Час: 17:00

Това е втората сграда от плана на София Тех Парк, чието проектиране и строителство бе обявено след подготовката на строителната площадка за парка. През октомври бе даден ход на процедурата за строежа на първата сграда - от бъдещия високотехнологичен парк край София. Тя е наречена „иновационен форум“ и ще представлява сграда с две многофункционални зали за конференции, срещи и събития в Научно-технологичния парк. За нея бяха заделени 5,3 млн. лева. Автор: 1 към 1

Дата: 16.01.2014

Източник: www.topnovini.bg

Връзка: <http://www.topnovini.bg/node/64584>

Брой думи: 416

Резюме: Сдружението за подпомагане на малкия и средния бизнес „Обединени Бизнес Клубове“ организира икономически форум на тема: „Европейски фондове и банкови институции в помощ на малкия и средния бизнес. (Оперативните програми през новия програмен период 2014-2020 и новостите в банковата стратегия.)“

Форумът ще се проведе в рамките на един ден, на 6 февруари от 09.30 до 17.00 часа в хотел „Балкан“ (бивш „Шератон“) в София, съобщават организаторите.

Заглавие: **организиран форум за европейските фондове в помощ на малкия и средния бизнес**

Подзаглавие:

Автор:

Текст: Сдружението за подпомагане на малкия и средния бизнес „Обединени Бизнес Клубове“ организира икономически форум на тема: „Европейски фондове и банкови институции в помощ на малкия и средния бизнес. (Оперативните програми през новия програмен период 2014-2020 и новостите в банковата стратегия.)“

Форумът ще се проведе в рамките на един ден, на 6 февруари от 09.30 до 17.00 часа в хотел „Балкан“ (бивш „Шератон“) в София, съобщават организаторите.

На дискусиата ще присъстват 350 – 400 представители на малкия и средния бизнес от цялата страна.

Форумът ще бъде открит от заместник министър председателя по икономическите въпроси Даниела Бобева, а лектори ще бъдат директорите на *оперативни програми „Иновации и конкурентоспособност“*, „Околна среда“, „Развитие на селските райони“, президентът на Експертния съвет по структурни фондове и европейски програми Анселмо Капороси, Стефка Славова, член на борда на директорите на Европейската Банка за Възстановяване и Развитие и Директор за Полша, България и Албания към същата банка, изпълнителният директор на Българска банка за развитие Билян Балев, търговски представители на посолствата на Македония, Сърбия, Румъния и Унгария.

Форумът ще се проведе в три панела, като в първия, след официалното откриване, ще се обсъжда възможността за създаване на балканско сдружение на малките и средни предприятия, международни клъстери и международна търговия. Във втория панел ще се дискутира възможностите за банково финансиране и новите финансови продукти, а в третия – реалностите в усвояване на средства от малките и средни предприятия по различните оперативни програми през новия програмен период.

Предвиден е и дискуссионен обяд, на който да присъства и Тодор Попов - председател на „Националното сдружение на общините в Република България“. Там ще бъдат поставени въпроси относно възможността за участие в обществените поръчки на малките и средни фирми, като подизпълнители на европроекти, спечелени от общините.

От сдружение „Обединени Бизнес Клубове“ предварително са разговаряли с експертите, които пишат ЕУ програми и изготвят банковите продукти. „Всички те желаят да чуят нашите препоръки и предложения и да се съобразят с тях. Заявяват, че все още не е късно за промени и допълнения в програмите/продуктите. Ето, предоставяме ви тази възможност лично да се запознаете със специалистите от най-високо ниво, отговарящи за проектите по ЕУ фондовете и банковите продукти, лично да им зададете вашите въпроси, лично да им кажете вашите препоръки и очаквания.

За да могат и лекторите да са ви максимално полезни, те поискаха от нас предварителна информация относно най-вълнуващите ви въпроси. Поради тази причина можете да изпратите ваши въпроси, отговорите на които бихте искали да чуете по време на форума“, обясняват организаторите.

Въпросите могат да бъдат изпращани на e-mail адрес: office.ubclubs@gmail.com най-късно до 31 януари.