

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

138 (02) / 2022

ON AIR BULGARIA

Inflation - or Theft?

ИНФЛАЦИЯ ИЛИ КРАЖБА?

The Lost Bulgaria

ИЗГУБЕНАТА БЪЛГАРИЯ

The Greatest Parks on Earth

НАЙ-ДОБРИТЕ ПАРКОВЕ В СВЕТА

SAVING THE ENERGY

Radoslava Radeva, Marketing and Sales Manager at ABB Bulgaria
Радослава Радева, Менеджър Продажби и Маркетинг в АBB България

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



НАВСЯКЪДЕ С ТЕБ



GET IT ON
Google Play



Download on the
App Store



EXPLORE IT ON
AppGallery



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

***5050**
www.ccbank.bg



КАК Е ДЕЗИНФЕКЦИРАН САМОЛЕТЪТ ВИ?

„България Еър“ въведе ултрамодерната технология Honeywell UV Cabin System II

Националният превозвач „България Еър“ е първата авиокомпания на нашия пазар, която въведе най-съвременната система за дезинфекция с ултравиолетови лъчи - Honeywell UV Cabin System II. Технологи- ята доказано унищожава всички вируси и бактерии от гладките повърхности. От началото на ноември тя се използва преди всеки полет в допълнение към досе- гашната дезинфекция със сертифицирани препарати, за да осигури на пасажерите най-висока степен на защита и комфорт. Системата разполага с разтегателни UV рамена, които обработват седалките и повърхностите в салона. Труднодостъп- ните места също могат да бъдат де- зинфекцирани благодарение на подвижна лампа. По този начин, след обработка с машината, пътниците се качват в изцяло стерилен салон.

„Приоритет на националния превозвач винаги е било да предлага на клиентите си сигурен и комфортен полет. Затова и от началото на пандемията полагаме изключителни грижи за дезинфекцията на борда на самолетите си. Въвеждането в експлоатация на новата машина е поред- ната стъпка в тази посока, като по този начин стремежът ни е да предложим най- висока степен на сигурност на пасажери- те ни“, обясни изпълнителният директор на „България Еър“ Христо Тодоров. Машината е въведена в експлоатация вече от световния превозвач Qatar Airways, а „България Еър“ е единствената авиокомпания, изпълняваща полети на нашия пазар, която я използва.

Пожелаваме ви приятен полет

HOW IS YOUR PLANE DISINFECTED?

Bulgaria Air has introduced the Honeywell UV Cabin System II cutting-edge technology

The national carrier Bulgaria Air is the first airline on our market to introduce a brand new ultraviolet disinfection system - Honeywell UV Cabin System II. This technology has been proven to kill all viruses and bacteria from smooth surfaces. Since the beginning of No- vember it has been used before each flight in addition to current disinfection procedures with certified preparations, to ensure passengers the highest level of protection and comfort. The system has extendable UV arms that handle the seats and surfaces in the cabin. Hard-to- reach areas can also be disinfected with a movable lamp. Thus, after processing, passen- gers enter a completely sterile cabin. "The priority of the national carrier has always been to offer its passengers a safe and com- fortable flight. That is why, since the beginning of the pandemic, we have taken great care to disinfect our fleet. The commissioning of the new machine is another step in this direction, and our aim is to offer the highest level of safety to our passengers," Hristo Todorov, CEO of Bulgaria Air, explains. The machine has already been introduced by the Qatar Airways global carrier, and Bulgaria Air is the only Bulgarian airline that uses it

We wish you a pleasant flight



Регистрирайте се в програмата за лоялни клиенти **FLY MORE** и се възползвайте от:

- бонус билети за редовни полети на България Еър
- право за 1 бр. допълнителен багаж до 23 kg*
- атрактивни отстъпки при наемането на автомобил от Sixt;
- възможен upgrade от икономична в бизнес класа
- ваучери за бизнес салона на летището с безплатен кетъринг*
- ваучер за отстъпка за рожден ден

* - при златно ниво на членство

За пълни подробности и условия
сканирайте QR кода или посетете www.air.bg



9 | **BUSINESS
ECONOMY**



26 | **Важно е човек да знае къде отива неговото потребление на енергия**

Радослава Радева, Мениджър Продажби и Маркетинг в АBB България

30 | **It Is Important to Know Where Your Energy Consumption Is Going**

- 10 | Числа и лица
Facts & Figures
- 12 | Инфлация - или кражба?
- 15 | Inflation - or Theft?
- 18 | Тухли като от злато
- 21 | Bricks of Gold
- 34 | Късо съединение
- 38 | Short Circuit
- 40 | Електрическите субсидии: Кои по колко дава?
Electric Car Subsidies:
Who Gives What?

45 | **ANALYSIS
POLITICS**



48 | **Изгубената България**

Какво се крие зад най-голямата демографска катастрофа в мирно време?

51 | **Lost Bulgaria**

- 42 | Калейдоскоп
Kaleydoscope
- 44 | Автобус за Европа
- 46 | A Bus to Europe
- 58 | Войната, която трябваше да сложи край на войните
- 62 | The War That Had to End All Wars
- 66 | Многоцветен свят
A World of Many Colours

75 | **SCIENCE
TECHNOLOGY**



78 | **Най-тихото шоу на света**

Хамилтън и Бътън, Лъоб и Сайнц, Мис Калифорния, пустини и гренландски ледници: никога няма да видите това във Формула 1

80 | **The Quietest Show on Earth**

- 76 | Крачка към ядрения синтез
A Step to Nuclear Fusion
- 84 | Агент под прикритие
- 87 | Undercover Agent

89 | **TRAVEL
LIFESTYLE**



92 | **Небесни царства**

12 от най-забележителните национални паркове по света, подбрани от THE INFLIGHT MAGAZINE

92 | **Kingdoms of Heaven**

- 90 | Афиш
Poster
- 110 | Цюрих: 12 Вкуса за 12 часа
- 112 | Zurich: 12 Tastes in 12 Hours
- 114 | Оранжево като вино
- 116 | As Orange As Wine

Фотография на корицата: ИВАЙЛО ПЕТРОВ
Cover photography by IVAYLO PETROV

THE INFLIGHT MAGAZINE

БОРДНОТО СПИСАНИЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕР ИМА СРЕДНА МЕСЕЧНА АУДИТОРИЯ ОТ НАД 100 000 ДУШИ, ИЛИ НАД МИЛИОН ЧИТАТЕЛИ ГОДИШНО

THE INFLIGHT MAGAZINE ENJOYS AN AVERAGE MONTHLY AUDIENCE OF MORE THAN 100,000 PEOPLE, OR OVER A MILLION READERS PER YEAR

ГЛАВЕН РЕДАКТОР

Константин Томов

ktomov@bulgariaonair.bg

ПРЕВОДАЧИ

Методи Йорданов

Радослав Генчев

Global Club

АВТОРИ

Бойко Василев

Вероника Денизова

Димитър Къосемарлиев

Емил Иванов

Ивайло Петров

Калин Ангелов

Калин Николов

Петър Йовчев

Ясен Бориславов

EDITOR-IN-CHIEF

Konstantin Tomov

ktomov@bulgariaonair.bg

TRANSLATORS

Metodi Yordanov

Radoslav Genchev

Global Club

CONTRIBUTORS

Boyko Vassilev

Veronica Denizova

Dimitar Kyossemarliev

Emil Ivanov

Ivaylo Petrov

Kalin Angelov

Kalin Nikolov

Petar Yovchev

Yassen Borislavov

ДИЗАЙН

BRAND NEW

DESIGN

BRAND NEW

ИЗДАТЕЛ

ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП

PUBLISHER

INVESTOR MEDIA GROUP

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

Виктория Мумкова

CEO

Victoria Mitkova

ТЪРГОВСКИ ДИРЕКТОР

Леа Бакалова

lbakalova@bulgariaonair.bg

MARKETING DIRECTOR

Lea Bakalova

lbakalova@bulgariaonair.bg

РЕДАКЦИОНЕН АДРЕС

1540 София, бул. Брюксел 1

office@bulgariaonair.bg

тел.: 02 448 40 70

www.bgonair.bg

EDITORIAL ADDRESS

1540 Sofia, 1 Brussels Blvd.

office@bulgariaonair.bg

phone: (+359) 2 448 40 70

www.bgonair.bg

БАНКОВА СМЕТКА

BANK ACCOUNT

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03

BIC: CECBGB33

Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна

ISSN 1314-2216

Съгласно чл.7а, ал.1 от Закона за задължителното депозитиране на печатни и други произведения и за обявяване на разпространителите и доставчиците на медийни услуги (изм. и доп.ДВ бр.94 от 13.11.2018г.) действителен собственик на дружеството издател на списание "България он ер" е "Инвестор.БГ" АД, който публично дружество по Закона за публично предлагане на ценни книжа и е под надзора на Комисията за финансов надзор.

CONTRIBUTORS АВТОРИ



БОЙКО ВАСИЛЕВ е един от най-уважаваните телевизионни журналисти в България, водещ и продуцент на "Панорама" по БНТ. Доктор по социология, възпитаник на Софийския университет, специализирал е в Хайделберг, Германия. Автор е на десетки документални филми, включително "Деца на бащите", за който получи Голямата награда "Робер Шуман" за 2007 година.

BOYKO VASSILEV is one of Bulgaria's most renowned television journalists, and the host and producer of the talk show Panorama (broadcast on the National Bulgarian Television). He holds a Ph.D. in sociology, is a Sofia University alumnus, and has specialized in Heidelberg, Germany. He has authored dozens of documentaries, including The Children of the Fathers, for which he received Bulgaria's 2007 Robert Schuman Journalism Award.



ХРИСТО НИКОЛОВ е водещ на сутрешния блок на Bloomberg TV Bulgaria "Бизнес старт" и автор на специализираното предаване за недвижими имоти „ИмоТиТе“. О години следи сферата на недвижимите имоти, а през 2020 г. бе избран за член на престижната Международна федерация за недвижими имоти (FIABCI), която обединява професионалисти от над 60 страни.

HRISTO NIKOLOV is the host of the morning show of Bloomberg TV Bulgaria "Business Start" and author of the specialized real estate show "ImoTiTe". He has been monitoring the real estate sector for years, and in 2020 he was elected a member of the prestigious International Real Estate Federation (FIABCI), which brings together professionals from over 60 countries.



BMW i4

СЕГА ЗА 889 ЛВ. С ДДС НА МЕСЕЦ.



За повече информация и оферта, моля обърнете се към нашите търговски екипи от М Кар Груп.

М Кар Варна

9023 Варна
бул. Владислав Варненчик 320
тел.: +359 52 918 208
contact@bmw-mcarvarna.bg
www.bmw-mcarvarna.bg

М Кар Плевен

5800 Плевен
кв. Дружба 1
тел.: +359 64 970 804
contact@bmw-mcarpleven.bg
www.bmw-mcarpleven.bg

М Кар Пловдив

4003 Пловдив
бул. Карловско шосе
тел.: +359 32 571 296
contact@bmw-mcar.bg
www.bmw-mcar.bg

М Кар София

1407 София
бул. Черни връх 53,
тел.: +359 2 49 28 335
contact@bmw-mcarsofia.bg
www.bmw-mcarsofia.bg

BMW i4 eDrive40: Разход на енергия: 19.1-16.1 кВтч/100км; CO₂ емисии: 0 г/км; Електрически пробег: 493-590 км.

Офертата е калкулирана с погасителен план BMW Select за нов автомобил BMW i4 eDrive40 Гран Купе на цена 115 017 лв. с ДДС при първоначална вноска 33 499 лв. с ДДС, месечна вноска 889 лв. с ДДС, лихва 2,65% и остатъчна стойност 33 349 лв. с ДДС за период на договора от 60 месеца.

Визията е с илюстративна цел.

Viva!

CASINO

AT

SOFIA HOTEL BALKAN
THE LUXURY COLLECTION



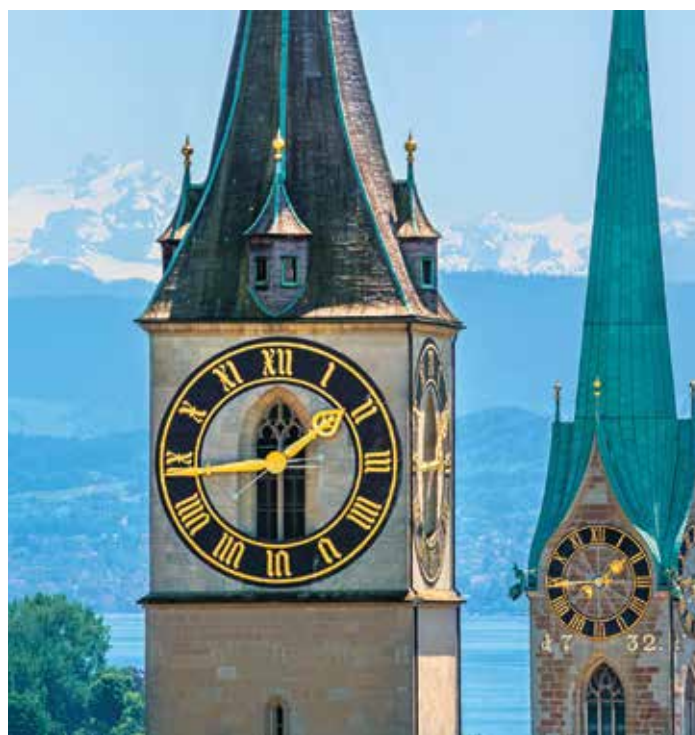
BLACKJACK
AMERICAN ROULETTE
RUSSIAN POKER
CARIBBEAN POKER
TEXAS POKER
NOVO POKER
MAJOR POKER
NEWEST SLOT MACHINES



OPEN 24/7 FREE ENTRANCE & BAR



SOFIA HOTEL BALKAN
5, Sveta Nedelja Square 1000 Sofia Bulgaria
+359 (2) 981 5747; info@groupviva.com
www.vivacasino.biz



С "БЪЛГАРИЯ ЕЪР" ДО ГРАДА С НАЙ-ВИСОКО КАЧЕСТВО НА ЖИВОТ

VISIT THE CITY WITH THE HIGHEST QUALITY OF LIFE

Вече две десетилетия Цюрих е неизменно първи или втори в класацията на Mercer's за градовете с най-високо качество на живота. А сега, благодарение на "България Еър", можете и сами да проверите защо е така.

Възползвайте се от най-ниските ни цени за самолетни билети до и от Цюрих с включен ръчен багаж до 10 kg и дамска чана или лаптоп: от 114 евро за едноръчен и 219 евро за двуръчен билет. Цените са валидни при наличие на свободни места в промоционалната класа и включват също кетъринг на борда: 4-степенно меню в бизнес класа, напитки и топли сандвичи в икономична класа.

За допълнително спокойствие пътниците ни могат да се възползват и от някои от нашите допълнителни услуги срещу заплащане: Избор на седалка с повече пространство; Избор на седалка по-близо до изхода; Резервиране на съседна седалка; Upgrade до бизнес класа. За повече информация посетете www.air.bg

For two decades, Zurich has been consistently first or second in Mercer's list of cities with the highest quality of life. And now, thanks to Bulgaria Air, you can see for yourself why this is so.

Take advantage of our lowest prices for airline tickets to and from Zurich with hand luggage up to 10 kg and a handbag or laptop included: from 114 euros for a one-way ticket and 219 euros for a two-way ticket. Prices are valid if there are vacancies in the promotional class and also include catering on board: a 4-course menu in business class, drinks and hot sandwiches in economy class.

For added peace of mind, our passengers can also take advantage of one of our additional services for a fee: Choice of a seat with more space; Choosing a seat closer to the exit; Reservation of an adjacent seat; Upgrade to business class.

For more information visit www.air.bg. ■

*Out of love
for you!*



FOLLOW US



VIEW CATALOG

Early Bird Offer

с до **-20%** намаление с промокод **EBD22**

К.К. Св. св. Константин и Елена

Промоцията е валидна за резервации
между 1.02 и 28.02.2022



**ASTOR GARDEN
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

**РЕЗЕРВИРАЙ
ДИРЕКТНО**

www.astorgardenhotel.com



AZALIA
HOTEL BALNEO & SPA
★★★★

**РЕЗЕРВИРАЙ
ДИРЕКТНО**

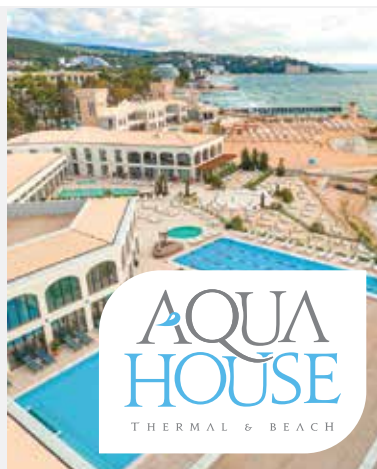
www.azaliahotel.com



**HOTEL
PRIMORSKI**

**РЕЗЕРВИРАЙ
ДИРЕКТНО**

www.hotelprimorski.com



**AQUA
HOUSE**
THERMAL & BEACH

Post-COVID лечебна програма

Продължителност: 5, 7 или 10 дни

Програмата включва по 4 медицински процедури на ден:

- терапии с лечебна минерална вода
- физиотерапевтични процедури
- лечебни масажи
- оздравителни апликации за тяло

www.aquahouse.bg



Варна



Graffit Gallery Hotel



Winter Escape Deal

Резервирайте минимум 2 нощувки с
промокод WINTER22 и се възползвайте от
20% отстъпка при настаняване в периода
03.01 - 28.02.2022г.

www.graffithotel.com

www.visitstconstantine.bg



12 | **ИНФЛАЦИЯ - ИЛИ КРАЖБА?**
INFLATION - OR THEFT?



26 | **ИНТЕРВЮ: РАДОСЛАВА РАДЕВА**
INTERVIEW: RADOSLAVA RADEVA



18 | **ТУХЛИ КАТО ОТ ЗЛАТО**
BRICKS OF GOLD



ЧИСЛА И ЛИЦА FIGURES & FACES

221 000 000

лева са предвидените инвестиции за транспортна инфраструктура в София през 2022 година. Бюджетът на столичната община за годината надхвърля 2 милиарда лева, увеличение с около 10% спрямо миналата година. Основните транспортни проекти са удължаване на третата линия на метрото до квартал "Левски", закупуване на нови трамваи и електрически автобуси, както и довършване на ремонта на булевард "Цар Борис III".

EN

BGN are the planned investments for transport infrastructure in Sofia in 2022. The budget of the Sofia municipality for the year exceeds BGN 2 billion, an increase of about 10% compared to last year. The main transport projects are the extension of the third metro line to the Levski district, the purchase of new trams and electric buses, as well as the completion of repairs on Tsar Boris III Boulevard. ■

36%

ръст в приходите отчита Агенция "Митници" през януари 2022 спрямо същия месец на 2021. Агенцията е събрала общо 998.2 милиона лева за първия месец на годината, което е най-високият показател от шест години насам. Основен дял имат приходите от акцизи - 529 млн. лева.

EN

Bulgarians traveled abroad in December 2021, including for tourist purposes around the Christmas holidays, according to data from the National Statistical Institute. This is an increase of 104% compared to December 2020. 475,000 foreigners have visited Bulgaria in the last month of last year. ■

18

милиона лева ще отдели Министерството на туризма през 2022 за реклама на България като дестинация, разкри заместник-министърът Ирена Георгиева пред Bloomberg TV Bulgaria. Вегомството е коригирало очакванията си за броя туристи през годината в посока надолу заради конфликта в Украйна. През 2019, последната нормална година за българския туризъм, страната посрещна 470,000 туристи от Украйна и 450,000 от Русия.

EN

mn BGN will be allocated by the Ministry of Tourism in 2022 for advertising Bulgaria as a destination, Deputy Minister Irena Georgieva told Bloomberg TV Bulgaria. The ministry has adjusted its expectations for the number of tourists during the year downwards due to the conflict in Ukraine. In 2019, the last normal year for Bulgarian tourism, the country welcomed 470,000 tourists from Ukraine and 450,000 from Russia. ■

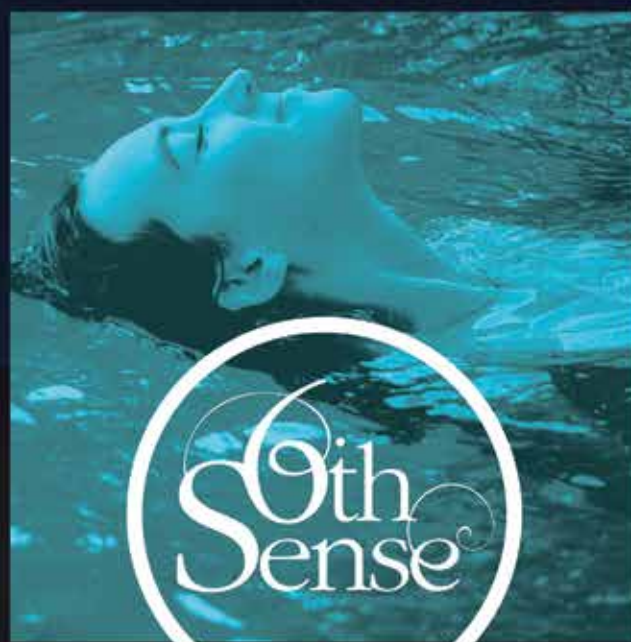


27 000 000 000

евро ще струва на българската икономика декарбонизацията в духа на Зелената сделка, твърди базираната в Брюксел консултантска компания Compass Lexecon в анализ, направен по поръчка на Американската търговска камара у нас. Това е стойността според "амбициозния" сценарий, а базовият оценява енергийния преход на 21 милиарда евро. Анализът предвижда увеличаване на потреблението на енергия с около 30% заради електрификацията на транспорта и промишлеността.

EN

Euros will be the cost to the Bulgarian economy of decarbonisation in the spirit of the EU Green Deal, says the Brussels-based consulting company Compass Lexecon in an analysis commissioned by the American Chamber of Commerce in Bulgaria. This is the value according to the "ambitious" scenario, and the baseline estimates the energy transition at 21 billion euros. The analysis predicts an increase in energy consumption of about 30% due to the electrification of transport and industry. ■



SPA & Wellness Club

3000 m²



BEAUTY *Sense* SALON

WWW.HOTELPRIMORETZ.BG

за резервации (+359) 56 8 12345 / info@hotelprimoretz.bg

ИНФЛАЦИЯ - ИЛИ КРАЖБА?

Десет години централните банки подготвиха пожара, който сега яде спасяванията ни, и пренебрегваха многобройните предупреждения

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Каквото и да е нужно", бяха прословутите думи на Марио Драги през 2012, когато тогавашният президент на Европейската централна банка увери света, че ще стори всичко възможно да спаси и укрепи еврото. Но на английски изразът е малко по-различен: whatever it takes, "каквото и да отнеме". Десет години по-късно вече знаем какво ще ни отнеме героичният план за спасяването на еврото: нашите спасявания, всички надежди на Европа за икономически растеж, и също така спокойствието на половин милиард жители на континента за бъдещето. Цената за спасеното евро, както изглежда, ще е един от най-големите икономически балони в историята. А колкото е по-голям балонът, толкова по-гръмко се пука, както знаете.

МАЛЦИНА ВЕЧЕ СЕ СЪМНЯВАТ в неизбежността на това спукване - освен, разбира се, ръководството на Европейската централна банка, което е възприело специфичната техника за самозащита на шраусите. Инфлацията и отсам, и отвъд океана достига нива, непознати от няколко десетилетия. И ако доскоро уверенията от Франкфурт, че тя ще отшуми от само себе си, звучаха само трогателно наивно, след украинската криза вече изглеждат като притеснителни психиатрични симптоми. Поведението на ЕЦБ, казва финансовият анализатор Красимир Атанасов пред

Bloomberg TV Bulgaria, е като това на пожарникар, "който подпалва къщата, гледа я как гори и казва на обитателите - спокойно, сама ще си изгасне".

"Инфлацията често е била описвана като вид ганък, но аз имам по-добра дума за нея: кражба", писа наскоро в статия за The Spectator Лайънъл Шрайвър, нашумялата писателка и дългогодишна коментаторка на издания като

The Wall Street Journal, the Financial Times, The New York Times и Harper's. А кавалерията, която чакаме да ни спаси от нея - тоест централните банкери - язди комично недорасли понита, добавя тя. ЕЦБ още не дава и да се издума за корекция в рекордно ниските лихви. Федералният резерв обяви, че ще направи такава - решителна намеса, която да вдигне процента от 0.08% до... 0.5%. Евентуално.

ЗАЩО СА ТОЛКОВА БЕЗПОМОЩНИ централните банки? Много просто: защото, за да не ги нахапе зло то куче, те неуморно го хранеха с все по-големи късчета месо цяло десетилетие. Сега месото им привършва, а кучето е с размерите на хипопотам.

През 2010 година безпрецедентно ниските лихви и огромните средства, които ЕЦБ изсипваше в държавни облигации, бяха нужна мярка, за да вдъхнат сигурност на пазарите. Но после извънредните мерки лека-полека се превърнаха в новата норма: Европа започна да



свиква с евтиния финансов ресурс и изобилно печатаните от централната банка пари. Тези пари силно изкривиха пазарите. Напомнаха рекорден балон в недвижимите имоти - сектор, който дотогава бе едно от последните убежища на спестителите (вижте само абсурдните, налудничащи цени на жилищата в София, съотнесени към доходите и наемите). Заложиха истинска бомба със закъснител в пенсионния сектор, който бездруго е болна тема за застаряваща Европа. И накрая десет години върхвяха изкуствено живот на милиони "зомби" компании - неефективни и незаслужаващи да оцелеят, но оставени да паразитират на гърба на европейските данькоплатци.

ВПРОЧЕМ НЕ Е САМО ЕВРОПА. В Америка лесните пари доведоха до най-дългия "бичи пазар" в историята (пазар, на който цените растат или се очаква да растат). Досегашния рекорд бе девет години на ръст на индекса Dow през 90-те, последвани от гръмкото спукване на dot-com балона. Но сега, подхранват от паричните печатници, пазарът расте вече 13-а година. И то как расте! От около 6500 пункта през 2009, Dow Jones надхвърли 36 700 през януари 2022. Но наистина ли компаниите на пазара са заслужили такова повишение, пита Шрайвър? Една проста справка с приходите и доходността им показва, че не. Напомнването на акциите е резултат от два фактора: всеобщото убеждение, че пазарът може да върви само нагоре, напук на всички исторически и логични доказателства за противното; и необикновено ниските лихви, които позволяват на безброй инвеститори да играят на борсата с пари назаем. "Когато парите са безплатни, защо да не заемеш колкото може повече, да ги вкараш в акции и да направиш състояние?", пише Шрайвър. Проблемът е, че когато изведнъж пазарът тръгне надолу, тези заеми са като допълнителен воденичен камък на шията - те карат много инвеститори да продават, за да покрият дълговете си. А възстановяването невинаги е бързо, напомня Шрайвър. Бяха нужни 25 години, преди Dow да се съвземе от колапса през 1929. И после минаха други 25 години, между 1960 и 1985, в които индексът на практика не помръдна.

РАЗБИРА СЕ, ЛЕСНО Е да се посочват грешките, когато провалът на политиката стане очевиден за всички. Но огромен брой хора всъщност говорят същите неща от години - от трибуните на централните банки до страниците на това списание. Още през 2019 шестима от най-авторитетните банкери в Европа - включително

А политиците, макар че никога няма да си го признаят, обичат инфлацията. Тя отмива всички грехове и поправя грешките, натрупани във вид на камари от дълг. Само държавният дълг на страните от еврозоната е над 11.7 трилиона евро към октомври 2021. Дългът на Съединените щати надхвърля кръглата сума от 30 трилиона долара. И продължава да расте със завидни темпове

Отмар Исинг, Ерве Анун, Клаус Либшер, Хелмут Шлезингер, Юрген Щарк и Ноут Велинк - изпратиха много остър меморандум до тогавашното ръководство на ЕЦБ. Според тях ЕЦБ оправдава "ултра разхлабената" си парична политика с риска от дефлация, който обаче никога не е съществувал реално, което и самата ЕЦБ отчита напоследък. "Излиза, че паричната политика на ЕЦБ е основана върху погрешна диагноза... Съществува широк консенсус, че след годините на количествени облекчения продължаването на политиката за изкупуване на държавни ценни книжа трудно ще произведе каквито и да било положителни ефекти върху растежа. Затова е трудно да се разбере логиката на възобновяването на тези покупки. Напротив, все по-основателно изглежда подозрението, че зад тази мярка се крие желанието да се защитят тежко задлъжнели правителства от увеличаване

на лихвените проценти. От икономическа гледна точка, ЕЦБ вече е навлязла в територията на парично финансиране на държавните разходи, което е строго забранено от Договора от Маастрихт", се казва в меморандума.

В България също не липсваха критични гласове. "На теория ниските лихви трябва да окуражат бизнеса да взема заеми. Но когато лихвите станат отрицателни, бизнесът започва да ги третира като сигнал за бъдеща несигурност, и всъщност инвестициите намаляват", обясни подуправителят на БНБ Калин Христов на конференцията The Next Big Thing, организирана от Bloomberg TV Bulgaria през 2019. В същото време банките все по-трудно могат да оценяват риска при кредитирането. "Днес сякаш всеки може да получи кредит, а когато лихвеният процент е близо до нула, всеки инвестиционен проект изглежда добър. Това е потенциал за бъдещи проблеми в обслужването на кредитите", предупреждава Христов.

ТЕЗИ ПРЕДУПРЕЖЕНИЯ СА НЕ САМО логични, но и би трябвало да са очевидни за всеки с базови икономически познания. Защо тогава те продължават да бъдат старателно игнорирани от централните банкери? И тук обясненията са две. Едното е, че всякакво затягане на паричната политика може да се окаже фатално за някои от свръхзадлъжнелите членки на еврозоната, начело с Италия. Второто е, че централните банки са независими само на думи. На практика ръководствата им се избират от политиците - и дори нерядко се избират измежду политически фигури, а не измежду банкери и финансисти, какъвто бе случаят с Кристин Лагард. А политиците, макар че никога няма да си го признаят, обичат инфлацията. Тя отмива всички грехове и поправя грешките, натрупани във вид на камари от дълг. Само държавният дълг на страните от еврозоната е над 11.7 трилиона евро към октомври 2021. Дългът на Съединените щати надхвърля кръглата сума от 30 трилиона долара. И продължава да расте със завидни темпове. Има два начина този неугържим прилив да се овладее. Единият е чрез смели и, разбира се, непопулярни реформи. Другият е чрез добрата стара инфлация, която винаги е възнаграждавала прахосниците и глътниците, и е наказвала онези, които спестяват и харчат разумно. Може да не ви се вярва, но България е отчетливо във втората група - с държавен дълг, който е между трите най-ниски в ЕС, и е едва четвърт от средното за еврозоната. Където правителството се е разбързало да ни вкара без особено ясни аргументи. ■

INFLATION - OR THEFT?

For ten years, central banks have been feeding the fire that is now eating away at our savings,
and have ignored numerous warnings

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

Whatever it takes", were Mario Draghi's famous words in 2012, when the then president of the European Central Bank assured the world that he would do everything possible to save and strengthen the euro. Ten years later, we already know what the heroic plan to save the euro will take: our savings, all of Europe's hopes for economic growth, and also the peace for the future of half a billion people on the continent. The cost of the saved euro seems to be one of the biggest economic bubbles in history. And the bigger the bubble, the louder it bursts, as you know.

FEW PEOPLE ALREADY DOUBT the inevitability of this rupture - except, of course, the leadership of the European Central Bank, which has adopted a specific technique for self-defense usually observed in ostriches. Inflation, both here and overseas, has reached levels unknown for decades. And if until recently the assurances from Frankfurt that it would fade away on its own sounded only touchingly naive, after the Ukrainian crisis they already look like disturbing psychiatric symptoms. The behavior of the ECB, says financial analyst Krassimir Atanasov to Bloomberg TV Bulgaria, is like that of a firefighter, "who sets fire to the house, watches

it burn and tells residents - calm down, it will go out on its own."

Inflation has often been described as a kind of tax, but I have a better word for it: theft," wrote Lionel Shriver, a writer and longtime commentator for The Spectator, The Wall Street Journal, the Financial Times, The New York Times and Harper's. And the cavalry we're waiting to save us from - the central bankers - are riding comically immature ponies, she added. The ECB has not yet given a damn about adjusting the record low interest rates. The Federal Reserve has announced that it will make such a decisive intervention, which will raise the percentage from 0.08%



to... 0.5%. Eventually.

WHY ARE CENTRAL BANKS SO HELPLESS?

Very simple: because, in order not to be bitten by the evil dog, they tirelessly fed him bigger and bigger pieces of meat for a whole decade. Now their meat is running out, and the dog is the size of a hippopotamus. In 2010, the unprecedentedly low interest rates and the huge funds that the ECB poured into government bonds were a necessary measure to inspire security in the markets. But then the emergency measures gradually became the new norm: Europe began to get used to cheap financial resources and the abundant money printed by the central bank. This money has severely distorted the markets. They inflated a record bubble in real estate - a sector that until then was one of the last refuges for savers (just check the insane prices of housing in Sofia, relative to income and rents). They planted a real time bomb in the pension sector, which is already a sick topic for an aging Europe. Finally, for ten years, they artificially breathed life into millions of "zombie" companies - inefficient and unworthy to survive, but left to parasitize on the backs of European taxpayers.

BY THE WAY, IT'S NOT JUST EUROPE.

In America, easy money has led to the longest bull market in history (a market where prices are rising or expected to rise). The previous record was nine years of growth of the Dow index in the 90's, followed by the loud bursting of the dot-com bubble. But now, fueled by money printers, the market has been growing for 13 years. And how it grows! From about 6,500 points in 2009, the Dow Jones surpassed 36,700 in January 2022. But did the companies in the market really deserve such an increase, Shriver asks. A simple reference to their income and profitability shows that they do not. The inflation of the shares is the result of two factors: the general belief that the market can only go up, contrary to all historical and logical evidence; and unusually low interest rates, which allow countless investors to play the stock market with borrowed money. "When money is free, why not borrow as much as you can, put it in stock and make a fortune?" Shriver wrote in her piece for the Spectator. The problem is that when the market suddenly goes down, these loans are like an extra millstone on the neck - they make many investors sell frantically to cover their debts. And recovery is not always fast, Shriver reminds. It took 25 years for the Dow to recover from the 1929 collapse. And then another 25 years passed, between 1960 and 1985, in which the index virtually did not move.

OF COURSE, IT IS EASY to point out mis-



takes when the failure of politics becomes obvious to everyone. But a huge number of people have been saying the same thing for years, from the boards of central banks to the pages of this magazine. As early as 2019, six of the most reputable bankers in Europe - inclusive Otmar Ising, Hervé Hannoun, Klaus Liebscher, Helmut Schlesinger, Jürgen Stark and Nout Wellink - sent a very sharp memorandum to the then ECB leadership. According to them, the ECB justifies its "ultra-loose" monetary policy with the risk of deflation, which, however, never really existed, which the ECB itself has recently reported. "It turns out that the ECB's monetary policy is based on a misdiagnosis ... There is a broad consensus that after years of quantitative easing, continuing the policy of buying government securities will be difficult to produce any positive effects on growth. It is therefore difficult. On the contrary, there is a growing suspicion that the measure is motivated by a desire to protect heavily indebted governments from rising interest rates through monetary financing of government expenditures, which is strictly prohibited by the Maastricht Treaty", the memorandum said.

There was no shortage of critical voices in Bulgaria either. "In theory, low interest rates should encourage businesses to borrow. But when interest rates turn negative, businesses start treating them as a signal of future uncertainty, and investment is declining," BNB Deputy Governor Kalin Hristov told The Next Big Thing conference of Bloomberg TV Bulgaria in 2019. At the same time, it is increasingly difficult for banks to assess the risk of lending. "Today, it seems that everyone can get a loan, and when the interest rate is

close to zero, every investment project looks good. This is a potential for future problems in servicing loans," warned Hristov.

THESE WARNINGS WERE NOT ONLY logical, but they should be obvious to anyone with basic economic knowledge. Why then do they continue to be thoroughly ignored by central bankers? We have two explanations. One is that any tightening of monetary policy could prove fatal for some of the eurozone's over-indebted members, led by Italy. The second is that central banks are independent only in words. In practice, their leaders are chosen by politicians - and often chosen from a pool of political figures rather than bankers and financiers, as was the case with Christine Lagarde. And politicians, though they will never admit it, love inflation. It washes away all sins and corrects mistakes accumulated in the form of piles of debt. The sovereign debt of the eurozone countries alone is over 11.7 trillion euros as of October 2021. The debt of the United States exceeds the round sum of 30 trillion dollars. And it continues to grow at a tremendous pace. There are two ways to control this seemingly uncontrollable tide. One is through bold and, of course, unpopular reforms. The other is through the good old inflation, which has always rewarded wasters and debtors, and has punished those who save and spend wisely. You may not believe it, but Bulgaria is clearly in the second group - with government debt, which is among the three lowest in the EU, and is only a quarter of the euro area average. The same euro area where the government seems so hastened to get us without very clear arguments. ■



DENTAL CLINIC EO Dent



"Хора, обединени в екип, могат да постигнат всичко онова, за което сам човек не може и да мечтае!"

"People, united in a team can achieve everything that one can not dream of!"

ДЕНТАЛЕН ТУРИЗЪМ В БЪЛГАРИЯ

Подарете си красива усмивка в ЕО Дент и решете своите проблеми със зъбите за една седмица в България.

Цялостна грижа - от избелване до имплантология, 3D диагностика, лечение с лазер, фасети и циркониеви конструкции. В ЕО Дент можете да заспите (със специална упойка-седация) и да се събудите с преобразена усмивка.

Всичко това е реалност в дентални клиници ЕО Дент. Много години опит, доверие и сигурност.

ЕО Дент е клиниката, която преобрази усмивките на много известни личности - Силвестър Сталоун, Йордан Йовчев, Катерина Евро, Татяна Лолова, Николета Лозанова и много други.

DENTAL TOURISM IN BULGARIA

Treat yourselves to a beautiful smile at EO Dent and find a solution to your teeth problems during one week in Bulgaria.

Complete care for your smile - from teeth whitening to implant dentistry, 3D diagnostics, laser treatment, veneers and zirconia constructions.

In EO Dent you can fall asleep (with special anesthesia) and wake up with transformed smile.

All this is reality in the EO Dent dental clinics.

Many years of experience, confidence and security.

EO Dent is the clinic that has transformed the smile of many celebrities - Sylvester Stallone, Yordan Yovchev, Katerina Evro, Tatyana Lolova, Nikoleta Lozanova and any others.



www.eo-implant.com info@eo-dent.com www.eo-dent.com [f EODent](https://www.facebook.com/EODent)

тел./tel. +359 888 500 522, +359 888 46 46 66, +359 888 14 10 10 [@eo.dent](https://www.instagram.com/eo.dent)

ТУХЛИ С ЦЕНАТА НА ЗЛАТОТО

От балона при жилищата до разцвета на търговските паркове: 5 основни тенденции при недвижимите имоти в България през 2022



Текст ХРИСТО НИКОЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Ако денят се познава от сутринта, то пулсът на жилищния пазар се измерва с ипотечното кредитиране. Търговските банки в България изпратиха безобразно добра 2021 година в графата „жилищни заеми“. От януари до декември бяха сключени ипотечи на обща стойност 5.46 млрд. лева - рекорд за страната през XXI век. Годишният ръст от 39% позволи на банкните мениджъри с лекота да изпълнят и преизпълнят екселската таблица с разчети за 2021.

НИСКИ ЛИХВИ, ГОЛЕМИ БАЛОНИ. Поведението на купувачите е обяснимо предвид облекчените условия на банкните. Ако кредитатствата за жилищен кредит в левове, в зависимост от дохода ще ви предложат лихва между 2.4 и 2.7% - това отново са рекордно ниски нива в по-новата история на България. За сравнение, в САЩ ипотеката за срок от 30 години се отпуска с лихва между 3.60 и 4.25%.

Медалът има и обратната страна - ниските лихви стимулират търсенето, цените нарастват и жилищата стават все по-недостъпни за голяма част от населението. Анализ на Уникредит Булбанк показва, че показателят цени/доходи на жилищния пазар в София е близо до горещата зона, която сигнализира наличието на балон. През 2020 година са били нужни 4.3 брутни средногодишни дохода на домакинство за покупка на двустаен апартамент (с площ 73 кв. м). По този показател имотите в столицата попадат в категорията „сериозно недостъпни“. До прегряването на пазара има още едно стъпало - жилищата се смятат за крайно недостъпни, когато домакинството трябва да отдели над 5,1 годишни дохода.

ТУХЛИ И БЕТОН СРЕЩУ ИНФЛАЦИЯТА. Поскърпването на стоките и услугите в ЕС години наред кретахше под 2%. Експерти дори се питаха учудено: „Къде изчезна инфлацията?“. Чакането свърши към средата на миналата година - цените в потребителската кошница започнаха да се вдигат с темпото на хеви метъл парче под аранжмента на скъпите енергоносители. В редица страни по света инфлацията изкачи недвиждани върхове за последните 30-40 години.

България не е изключение - животът поскърпна с 9.1% на годишна база към януари 2022, рекорд от 2008 насам. В тази ценова буря не е разумно да се държат голяма част от спестяванията в банка, защото инфлацията ще ги схруска за закуска. Спасителният остров е друг и в България той най-често изглежда така: тухли, бетон, желязо, стъкло и мазилка. С две думи - инвестиционен имот.

Данните на агенции за имоти показват, че през 2021 покупките на апартамент или къща с цел инвестиция заемат между 20% и 30% дял от пазара. А допреди години не минаваха 10-15%.

Но и тук има клопки - купувачът може да направи грешка и да плати госта над пазарната цена на имота. А това ще понижи доходността. Напълно обезаведени и готови за отдаване под наем двустайни апартаменти в южни квартали като „Кръстова вада“, „Хладилника“ и „Манастирски ливади“ достигнаха в последните месеци цени от 2000-2200 евро за квадратен метър. При това положение годишната доходност от наем би била 3-3.5%, което е госта по-малко от други опции (акции, ETF, криптовалути). Ако покупката е финансирана частично с кредит, възвръщаемостта става още по-ниска. Така че не се поддавайте на масовата психоза при вземане на инвестиционно решение. И не слагате всички яйца в една кошница - разпределете инвестициите си в различни видове активи.

ПРИ ОФИСИТЕ – ОПТИМИЗАЦИЯ И ТРАНСФОРМАЦИЯ. Пазарът на офис площи беше разстресен от COVID ограниченията. Много работодатели изпратиха служителите си да работят от вкъщи, а на последните им се наложи да тестват концентрацията си, докато децата им подскочат наблизко в онлайн час по физическо. Това отвори много въпроси: за ефективността на служителите в домашна среда, за правата и задълженията при Home Office, за мотивацията на работещите вкъщи. Докато тези въпроси получават решения, голяма част от бизнеса превключи на етап „оптимизация на офиса“.

Картинката е шарена като рогопска черга - когато говорим за средни и големи компании (над 250 служители), имаше



такива, които свиха наемната си площ наполовина, други запазиха 1/3 от квадратурата преди пандемията, а трети, макар и по-малобройни, даже увеличиха работните пространства, за да обезпечат бързия си ръст.

Равносметката: процентът свободни офис площи в София е рекордно висок за последните 10 години. По данни на консултантски компании той е 16-17%, или близо 400 000 квадратни метра. Чашата може да се гледа като наполовина празна, но и като наполовина пълна. Наличието на толкова незаети площи е добра предпоставка за привличане на още чуждестранни компании, които искат да изнесат услугите си към по-евтини дестинации. Остава по-трудното - да се намери достатъчно квалифицирана работна ръка. Неволите при традиционните офис сгради съвпаднаха с възхода на co-working пространствата. Бизнесът няма да спре инвестициите, докато споделените офиси не се появят във всеки квартал на всеки по-голям град. Ето още едно доказателство за потенциала им: все повече собственици на стандартни офис сгради преустройват част от площите в гъвкави работни пространства. Те знаят: никога не е по-голям от пазара!

СЛЕД МОЛОВЕТЕ – ВЪЛНА ОТ ТЪРГОВСКИ ПАРКОВЕ. През 2017 година плеяда търговски центрове в България бяха придобити от южноафрикански фондове. Сделките бяха част от експанзията на

тези дружества в Централна и Източна Европа, в търсене на възможности за растеж. Пандемията обаче пообърка сметките на новите собственици. Поради ограниченията през 2020 се наложи повечето обекти в моловете да бъдат временно затворени с изключение на хранителни магазини, аптеки, банки и някои други услуги. Това удари посещаемостта, приходите от наеми и оперативната печалба на гигантските комплекси. През 2021 ситуацията леко се подобри заради зеления сертификат, но и това не върна броя на посетителите до нивата от преди пандемията. Напускането на част от наемателите обаче отвори възможности за други. През 2021 мебелната верига ИКЕА откри първия си магазин в столичен мол - на бул. „Ал. Стамболийски“. Напоследък моловете са изместени от сцената на търговските площи. Новите звезди в сектора са т. нар. retail parks, търговски паркове. Разположени в покрайнините на градовете, те представяват съвкупност от поне три огромни магазина и солиден брой паркоместа. През 2021 бяха открити 10 нови търговски парка в България, в строеж са още девет, има и други на етап планиране. Класическа copy/paste инвестиция.

КРАЯТ НА ЕВТИНИТЕ ПАРИ. Едва ли ще е пресилена прогнозата, че през 2022 ще приключи ерата на евтините пари, отрицателните лихви и лесно достъпните

кредити. Вятърът на промяната задуха – The Bank of England вдигна основните лихвени проценти, и то на два пъти. През март се очаква Федералният резерв да предприеме първата стъпка. А прогнозиите са, че Европейската централна банка ще действа през четвъртото тримесечие на годината.

БНБ също предприе стъпки за ограничаване на ръста на кредитирането в България. Централната банка реши да повиши на две стъпки антицикличния буфер, приложим към кредитни рискови експозиции. От 1 октомври 2022 буферът ще се вдигне от 0.5% на 1.0%, а от 1 януари 2023 г. ще стане 1.5%. Това се случва на фона на поредните предупреждения на БНБ, изразени в тримесечния доклад „Банките в България“. Високата кредитна активност и повишението на жилищните цени налагат специално внимание към рисковете, свързани с имотния пазар. При неблагоприятни промени в икономиката и рязко нарастване на лихвените проценти е възможно да се влоши способността на домакинствата да обслужват кредитите си, предупреждават от Централната банка. Затова е важно кредитната политика на банките да бъде съобразена с вероятността за влошаване на финансовото състояние на домакинствата при негативни промени в икономическата среда.

С други думи – всичко, което има начало, има и край. Настоящият пазарен цикъл – също. ■

**ЗА ГОДИНИТЕ, КОГАТО ПРОСТО
МОЖЕШ ДА ЗАМИНЕШ НАВСЯКЪДЕ.**



С поглед към твоего бъдеще.

1303 София, бул. Тодор Александров 117, тел.: 02/816 45 65, факс: 02/816 45 66, www.saglasie.bg

BRICKS OF GOLD

From the housing bubble to the boom of retail parks: 5 main trends in real estate in Bulgaria in 2022

By HRISTO NIKOLOV / Photography SHUTTERSTOCK

If the day is known from the morning, then the pulse of the housing market is measured by mortgage lending. Commercial banks in Bulgaria sent an outrageously good 2021 in the column "housing loans". From January to December, mortgages worth a total of BGN 5.46 billion were signed - a record for the country in the 21st century. The annual growth of 39% allowed bank managers to easily fulfill and overfulfill their Excel spreadsheet with estimates for 2021.

LOW INTEREST RATES, BIG BUBBLES. The behavior of buyers is understandable given the relaxed conditions of banks. If you apply for a housing loan in BGN, depending on the income you will be offered an interest rate between 2.4 and 2.7% - these are again record low levels in the recent history of Bulgaria. In comparison, in the US mortgage for a period of 30 years is granted at an interest rate between 3.60 and 4.25%. The medal has its downside - low interest rates stimulate demand, prices are rising and housing is becoming more inaccessible to much of the population. An analysis by Unicredit Bulbank shows that the price / income indicator on the housing market in Sofia is close to the hot zone, which signals the presence of a bubble. In 2020, 4.3 gross average annual household incomes were needed to purchase a one-bedroom apart-

ment (with an area of 73 square meters). According to this indicator, the properties in the capital fall into the category of "seriously inaccessible". Until the market overheats, there is another step - housing is considered extremely inaccessible when the household has to spend more than 5.1 years of income.

BRICKS AND CONCRETE AGAINST INFLATION. The rise in prices for goods and services in the EU has been below 2% for years. Experts even wondered, "Where has inflation gone?". The wait ended in the middle of last year - prices in the consumer basket began to rise at the pace of a heavy metal piece under the arrangement of expensive energy. In a number of countries around the world, inflation has climbed unprecedented peaks in the last 30-40 years.

Bulgaria is no exception - life costs 9.1% more on an annual basis as of January 2022, a record since 2008. In this price storm, it is not wise to keep much of the savings in a bank, because inflation will crush them for breakfast. The rescue island is different and in Bulgaria it most often looks like this: bricks, concrete, iron, glass and plaster. In two words - investment property. Data from real estate agencies show that in 2021 the purchase of an apartment or house for investment purposes occupy between 20% and

30% market share. And until years ago, it wouldn't pass 10-15%.

But here too there are pitfalls - the buyer can make a mistake and pay well above the market price of the property. And this will reduce profitability. Fully furnished and ready to rent one-bedroom apartments in southern neighborhoods such as Krastova Vada, Hladilnika and Manastirski Livadi have reached prices of 2,000-2,200 euros per square meter in recent months. In this situation, the annual rental yield would be 3-3.5%, which is much less than other options (stocks, ETFs, cryptocurrencies). If the purchase is partially financed with a loan, the return becomes even lower. So do not succumb to mass psychosis when making an investment decision. And don't put all your eggs in one basket - divide your investments into different types of assets.

OFFICES: OPTIMIZATION AND TRANSFORMATION. The office space market was shaken by COVID restrictions. Many employers sent their employees to work from home, and the latter had to test their concentration while their children jumped nearby in an online physical class. This opened many questions: about the efficiency of employees in the home environment, about the rights and obligations of the home office, about the motivation of those working at home. While these issues are





being resolved, much of the business has moved to the "office optimization" stage.

The picture is as colorful as the Rhodope rug - when we talk about medium and large companies (over 250 employees), there were those who halved their rent, others kept 1/3 of the area before the pandemic, and others, although smaller, even increased workspaces to ensure rapid growth.

The balance: the percentage of vacant office space in Sofia is a record high for the last 10 years. According to consulting companies, it is 16-17%, or nearly 400,000 square meters. The glass can be seen as half empty, but also as half full. The availability of such unoccupied space is a good prerequisite for attracting more foreign companies that want to move their services to cheaper destinations. It remains more difficult to find a sufficiently skilled workforce.

The troubles of traditional office buildings coincided with the rise of co-working spaces. Businesses will not stop investing until shared offices appear in every neighborhood of every major city. Here is another proof of their potential: more and more owners of standard office buildings are converting some of the space into flexible workspaces. They know: no one is bigger than the market!

AFTER THE MALLS - A WAVE OF RETAIL PARKS. In 2017, a galaxy of shopping centers in

Bulgaria were acquired by South African funds. The deals were part of the expansion of these companies in Central and Eastern Europe, in search of growth opportunities. However, the pandemic has confused the plans of the new owners. Due to restrictions in 2020, most malls had to be temporarily closed, except for grocery stores, pharmacies, banks and some other services. This hit the attendance, rental income and operating profit of the giant complexes. In 2021, the situation improved slightly due to the green certificate, but this did not return the number of visitors to pre-pandemic levels. However, leaving some of the tenants opened up opportunities for others. In 2021, the IKEA furniture chain opened its first store in a mall in Sofia - on Alexander Stamboliski boulevard.

Recently, the malls have been moved away to clear the stage for retail space. The new stars in the sector are the so-called retail parks. Located on the outskirts of cities, they are a combination of at least three huge shops and a solid number of parking spaces. In 2021, 10 new shopping parks were opened in Bulgaria, nine more are under construction, and there are others at the planning stage. Classic copy / paste investment.

THE END OF CHEAP MONEY. The forecast that the era of cheap money, negative interest rates

and easily accessible loans will end in 2022 is unlikely to be exaggerated. The wind of change has blown - The Bank of England has raised key interest rates twice. The Federal Reserve is expected to take the first step in March. And forecasts are that the European Central Bank will finally do something in the fourth quarter of the year.

The BNB also took steps to limit the growth of lending in Bulgaria. The central bank has decided to increase by two steps the countercyclical buffer applicable to credit risk exposures. From October 1, 2022 the buffer will increase from 0.5% to 1.0%, and from January 1, 2023 it will become 1.5%. This is happening against the background of the next warnings of the BNB, expressed in the quarterly report "Banks in Bulgaria". The high credit activity and the increase in housing prices require special attention to the risks associated with the real estate market. Adverse changes in the economy and a sharp rise in interest rates could worsen the ability of households to service their loans, the Central Bank warns. Therefore, it is important that the credit policy of banks is in line with the likelihood of deteriorating financial condition of households in the event of negative changes in the economic environment.

In other words, everything that has a beginning has an end. The current market cycle - too. ■

РАЗВИВАМЕ СЕ ПО ПРОГРАМА

BGONAIR

10 ГОДИНИ

гледај в HD качество



bgonair.bg

ОНЛАЙН Е ПО-ЛЕСНО

С „БЪЛГАРИЯ ЕЪР“



Преди всеки полет самолетите ни се обработват по специална UV технология с машината HONEYWELL UV CABIN SYSTEM II, а докато летим чистотата на въздуха се гарантира от специалните HEPA системи.

България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg

ВАЖНО Е ЧОВЕК ДА ЗНАЕ КЪДЕ ОТИВА НЕГОВОТО ПОТРЕБЛЕНИЕ НА ЕНЕРГИЯ

Радослава Радева, Мениджър Продажби и Маркетинг в ABB България,
пред THE INFLIGHT MAGAZINE

Текст МАРИНА МАРТИНОВА / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Вече се навършват две пълни години от новата Covid-реалност. Как се отрази пандемията на бизнеса ви? Ще ни остави ли тя и някакви положителни ефекти?

За щастие, нашият бизнес не беше толкова засегнат от пандемията като други сектори - пътувания, хотелиерство, ресторантьорство и други. Като изключим двата или три месеца на първоначален шок, в който бяхме изпаднали всички, след това бизнесът много бързо се възстанови. Ние имахме стабилен ръст през 2020 година в сравнение с 2019, после през 2021 в сравнение с 2020. Минал е само един месец от 2022, като и тя започва обещаващо.

Положителното е, че тази екстремна, почти формажорна ситуация извади всички ни от обувките, както се казва. Извади ни от зоната на комфорт и ни принуди да търсим различни начини за организация на работата. Кое то не минуемо дава нови хоризонти, нови гледни точки.

Най-тривиалното, което всички усещаме, е, че работното време е вече по-гъвкаво. Съмнявам се някога отново да се върнем към масовото "от девет до шест". Дори трафикът по улиците вече не е толкова натоварен. Мисля, че по този начин балансът между работа и личен живот се спазва по-добре, което ни прави по-продуктивни. Това е един от положителните ефекти, който ще се задържи в дългосрочен план.

ABB е с водещи позиции в няколко сектора, които експертите сочат като най-бързо растящи в близко бъдеще: електрически зарядни стан-

ции, "зелени" енергийни решения, роботизация и автоматизация на производствата. Откъде очаквате да дойде най-сериозният ръст в България в следващите години?

В областта на зелената енергия бумът, който започна още миналата година, е свързан с масовото изграждане на фотоволтаични паркове, за които ние предлагаме различни решения. Не само компоненти, свързани с генерацията и трансформацията на енергията, но и решения за съхранението ѝ. Знаете, че при природните източници на енергия - вятър, слънце, вода - интензитетът е различен и затова е от изключителна важност да можем да съхраним енергията, произведена в пиковите периоди, за да може тя да бъде ползвана, когато е необходима. За фотоволтаичните паркове, например, се предвижда изискване да има възможност за съхранение на 30% от мощността.

Бум очаквам и по отношение на решенията за енергиен мениджмънт, които все по-масово се прилагат във всякакви типове сгради и производства. Това, което ме радва, е, че мисленето на хората се променя бързо и те виждат реалните ползи, което е и причина търсенето на такива системи стабилно да нараства.

С това е свързана и една от основните каузи на ABB - „Mission to Zero“, до 2030 да направим собствените си производства въглеродно неутрални. Активно подтикваме и нашите доставчици и клиенти към същото, и им даваме решенията, за да се случи това. Такова решение е енергийният мениджмънт, който позволява възможно най-ефективно управление на енергията.



РАДОСЛАВА РАДЕВА е Мениджър Продажи и Маркетинг в АВВ България, и водещ направление Електроснабдяване и електрообзавеждане в компанията. Има над две десетилетия опит в сферата на интелигентните енергийни решения.

АВВ е шведско-швейцарска международна корпорация със седалище в Цюрих, която е сред световните лидери в области като роботика, електрозахранване и автоматизация. От четвърт век е неизменен член на Fortune 500.

ABB е основният доставчик на зарядни станции за електроколи в България. Как оценявате състоянието на тази мрежа у нас в сравнение със съседните страни? По пътя към Зелената сделка Еврокомисията вече заложи твърди изисквания за наличието на подобна инфраструктура по основните европейски транспортни коридори, включително и през България. Как очаквате това да се отрази на бизнеса ви?

ABB е не само лидер за България, но и производител номер 1 на зарядни станции в света. Тази позиция се подсили допълнително със закупуването на големия китайски производител Chargedot.

На Балканите България е на челно място по развитие на зарядната инфраструктура, като най-близо до нас е Румъния.

Кои са главните пречки пред разширяването на тази зарядна мрежа? Не се ли получава нещо като омагьосан кръг - докато няма достатъчно електроколи по пътищата, не е рентабилно да се инвестира в станции, а докато няма достатъчно станции, клиентите не са мотивирани да си купуват електроколи?

Зарядната инфраструктура в България се развива доста добре. В момента има монтирани около 170 бързозарядни станции, от които около 150 са на ABB, като имаме предвидени поръчки за още 90 тази година. Освен това вече има създаден коридор до морето, по който на всеки 80 километра има зарядна станция.

Другият фактор, който възпира хората, е дългото време за зареждане. Едно е да заредиш бензин за 5 минути, и друго - да чакаш половин час. В тази връзка бих искала да спомена за най-новата ни бързозарядна станция Terra 360, която може да зарежда до четири автомобила едновременно и, в зависимост от параметрите на автомобила, зареждането може да се случи от 6 до 25-30 минути.

Обявихте планове за оптимизация на дистрибуторската си мрежа в България. Какво означава това? Как се развиват тези планове през последната една година, която бе доста объркана?

Годината наистина бе объркана. Общо взето, следваме пазара. Нищо не трябва да се налага със сила. Имаше някои по-малки и изоставащи дистрибуторски фирми, които отпаднаха по естествен път. От друга страна, развихме отношения и бизнес с фирми, които растат заедно с нас. Това е непрекъснат процес.



България е парадоксална страна по отношение на новите технологии: тя е на гребена на вълната, когато става дума за разработването на някои от тях, особено в областта на информационните технологии, и в същото време е сред последните в Европа по степен на прилагането им. Най-ниският дял на онлайн и мобилно банкиране в ЕС е достатъчно показателен. Започват ли вече българите да преодоляват скептичността си към новото?

Мисля, че сме доста отворени към новото. Опитът ни в нашата сфера на дейност показва, че дигиталните решения навлизат с бързи темпове. В последните десетина години почти няма модерна офис сграда, която да е без Building Management System. Всички нови сгради вече се правят с мисъл за енергиен мениджмънт.

И в индустрията все повече предприятия търсят такива решения.

Същото се отнася и за жилищния сектор, за който ABB има много хубаво решение за домашна автоматизация, наречено free@home. За разлика от други подобни решения на пазара, то е с улеснена инсталация и интеграция и оптимизирана цена. Това само по себе си намалява психологическите бариери и е предпоставка за по-широко търсене. Мога да кажа, че миналата година беше много добра за бизнеса ни със системи за домашна автоматизация.

Текущите промени в цените на енергията вероятно още повече ще стимулират това?

Да, това е гореща тема напоследък. Всички ще ставаме все по-чувствителни към това как и къде ползваме енергията. Затова очаквам бум при системите за енергиен мониторинг и мениджмънт.

България не е сред пионерите по енергийна ефективност, меко казано. Новите правила на Европейския съюз за сградите, които са част от прословутата Зелена сделка, потенциално крият огромно предизвикателство и за строителния сектор у нас, и за съществуващия сграден фонд. Какви възможности за развитие виждате в тази област?

Когато се говори за сграден фонд и за саниране, всеки си представя смяна на дограмата и поставяне на изолация. Енергийната ефективност е нещо много повече от това. Ние например можем да предложим споменатите вече системи за домашна автоматизация, които, освен че предлагат удобство и сигурност, позволяват и оптимизация на разхода на енергия. За момента се прилагат предимно в еднофамилни къщи, но някои строителни предприемачи, планират приложението им и в масовото жилищно строителство. В момента имаме два такива проекта. Предприемачът не инсталира самите системи, но окабелява по начин, който дава избор на клиента и в случай, че реши да има умна система, тя може да се инсталира лесно само с добавянето на определени сензори и актуатори.

Какво прави една такава система всъщност?

Системата Умен дом управлява основни енергоконсуматори в дома - осветление, отопление, слънцезасенчване. Може да управлява и всякаква друга техника: аудио и видео, бяла техника, връзка с домофонната система, може дори да има връзка с метеорологична станция, така че при силен вятър да прибира щорите, при силно падане на температурата да включи парното, и така нататък.

Енергийният мениджмънт следи консумацията на енергия по различни кръгове и консуматори, следи нейното качество, както и за дефекти и утечки, които биха утежнили сметката ви за ток. На базата на доклада, който системата изготвя, можем да премахнем тези загуби.

Това важи за всички типове сгради - промишлени, офис и търговски сгради. Важно е човек да знае къде всъщност отива неговото потребление на енергия. В завода си в Раковски например следим консумацията по отделни машини, и можем много точно да изчислим себестойността на продуктите от различните поточни линии.

Със сигурност след интеграцията на такива системи излизат доста интересни неща, и неминуемо се стига до оптимизация на енергията. А също и до по-сигурна и по-надеждна енергия. Системата може да следи състоянието на самите електрически апарати, и благодарение на нея може да се осъществява превантивна поддръжка, като се избягват принудителни спирания на производствените процеси.

Имате шест производствени и сервизни бази в България, ако не броим централния офис в София. Какво произвежда ABB у нас, и кои от тези производства са с най-добри перспективи за растеж в следващите години?

"Зарядната инфраструктура в България се развива доста добре. В момента има монтирани около 170 бързозарядни станции, от които около 150 са на ABB, и имаме поръчки за още 90 тази година"

Двата ни най-големи завода са в Раковски, където се произвеждат разнообразни компоненти за ниско и средно напрежение. Това са огромни заводи, с над 60 декара площ и около 2000 служители, с много точни линии.

Другите два завода са в Петрич, където се произвежда само апаратура ниско напрежение. Имаме също така по-малка база в Пловдив, която произвежда измервателна апаратура, и сервиз за турбокомпресори във Варна. Обемът на производствата расте и тази година в Раковски се планира значително увеличаване на капацитета. Така че не само търговската организация, за която отговарям аз, но и производствата на ABB в България растат.

Последната година опъна почти до скъсване твърде удължените глобални вериги за доставки, да не говорим за неумолимо растящите логистични разходи...

Темата е болна за всички. Това е верига в буквалния смисъл - ако една брънка по нея се скъса и излезе от график, това повлиява след себе си лавина от други закъснения. Липсата дори на един компонент може да наложи спиране на поточни линии, което се отразява и на доставките към клиентите ни. Утешително донякъде е това, че всички са в същата ситуация, включително и конкурентите ни. Въпреки това се справяме и доказателството е, че бизнесът ни расте.

Смятате ли обаче, че тази нова уязвимост на веригите от доставки може да доведе до тяхното преосмисляне и скъ-

сяване. И може ли това да даде допълнителни предимства на страни като България, по-близки до основните пазари?

Със сигурност. Може би това е една от основните причини производството в Раковски доста да се разширява. Другото, което правим в тази посока, е създаване на регионални дистрибуционни центрове, които да обслужват по няколко държави. Това е глобална политика на ABB и тя, между другото, започна още преди пандемията.

Българският бизнес от края на миналата година се обслужва от такъв регионален логистичен център, който се намира в Унгария. Надяваме се това да скъси времето за доставка, защото това беше един от основните ни проблеми през 2021.

От доста години вече основният проблем за международните компании в България е свитият трудов пазар. Как се справяте вие с това? България има значителен трудов ресурс зад граница - виждате ли тенденция той да се привлича обратно и да се използва?

Усещаме предизвикателствата на трудовия пазар, както и всички останали компании. Полагаме усилия върху това да задържим служителите си. Ще цитирам Ричард Брансън, който казва: „Обучавайте служителите си така, че да могат да си тръгнат, но се отнасяйте към тях така, че да не поискат“. Стремим се да ги спазваме и да задържаме хората с културата и ценностите на компанията, с условията на работа, придобивките и обученията. Дали имаме българи, връщащи се от чужбина? Да, но все още този процес е по-скоро спорядичен. Не в мащаба, в който бихме искали да се случва.

Под натиск от инвеститорите, главният изпълнителен директор на ABB Бьорн Розенгрън се ангажира да повиши възвръщаемостта до 15%. Пътят към това минава и през чувствително намаляване на разходите. Ще има ли то отражение върху българския бизнес на компанията?

Когато се повдигне въпросът за съкращаване на разходи, това обикновено се асоциира с негативен подтекст. Но всъщност това, което предприемаме за понижаване на разходите в българските

си предприятия, са мерки с цялостен позитивен ефект. Какво правим? През миналата година подменихме осветителните тела в двата завода в Раковски с LED-технология. Това веднага намали със значителен процент консумацията на електроенергия. Подсилихме този ефект с добавянето на умно управление на осветлението под протокол KNX. Сега то се контролира по зони, по присъствие, по външна осветеност, по времеви график, така че постигаме един постоянен интензитет на светлината без излишен разход. Когато слънцето е силно, осветлението автоматично се приглушава. Такава система намалява не само разходите, но и вредните емисии.

Друг начин за оптимизация на разхода ни за енергия е системата за енергиен мениджмънт, която наскоро внедрихме в единия завод, и предстоят останалите. Топърва чакаме и оттук да дойдат положителни ефекти върху разходите.

Третото, което предстои, е изграждане на фотоволтаични системи върху покривите на заводите и върху паркинзите. Да си произвеждаш сам енергията е предпоставка тя да е по-надеждна и по-евтина.

Другата значима промяна в стратегията на ABB е да се намали значително централизацията в компанията и да се позволи на местните мениджмънтски екипи да вземат повече самостоятелни решения. Усещате ли вече промяна в тази посока?

Тенденцията е не само към взимане на решения на местно ниво, но и към назначаването на ръководните позиции на местни служители. Това винаги улеснява комуникацията. Местният мениджър познава по-добре клиентите, пазара, нравите. Така бизнесът може да се напасне по-точно към нуждите на пазара. Колкото по-непосредствени и близки са отношенията с клиентите, толкова по-добре върви и бизнесът.

Колкото до скоростта на вземане на решения, в една голяма международна компания това никога не е бърз процес или поне не толкова бърз, колкото би ми се искало, защото аз специално обичам да мога да вземам решения бързо, без да зависи от няколко одобрения. Без съмнение, обаче, има положителна промяна и в това отношение.

В заключение, къде ще насочите основните си усилия в следващите години?

Вече споменахме основните фокуси - фотоволтаичните паркове и решенията за съхранение на енергия, зарядната инфраструктура за електромобили, решенията за енергиен и сграден мениджмънт, и цифровите решения като цяло. ■

IT IS IMPORTANT TO KNOW WHERE YOUR ENERGY CONSUMPTION IS GOING

Radoslava Radeva, Sales and Marketing Manager at ABB Bulgaria, in front of
THE INFLIGHT MAGAZINE

By EMIL IVANOV / Photography IVAYLO PETROV

It is now two full years of the new Covid reality. How has the pandemic affected your business? Will it leave us with any positive effects after all?

Fortunately, our business was not as affected by the pandemic as other sectors - travel, hospitality, restaurants and others. With the exception of the initial two or three months of shock, which we all fell into, the business recovered very quickly. We had steady growth in 2020 compared to 2019, then in 2021 compared to 2020. It's only been a month since 2022, and it's starting promisingly as well.

On the positive side, this extreme, almost force majeure situation took us all out of our shoes, as they say. It took us out of our comfort zone and forced us to look for different ways to organize our work. Which inevitably broadens horizons and gives new points of view. The most trivial thing we all feel is that working hours are now much more flexible. I doubt we'll ever get back to the "nine-to-six" rule for all. Even the traffic on the streets is no longer so heavy. I think that in this way the work-life balance is better maintained, which makes us more productive. This is one of the positive effects that will last in the long run.

ABB has a leading position in several sectors that experts point to as the fastest growing in the near future: electric charging stations, "green" energy solutions, robotics and automation of production. Where do you expect the most serious growth in Bulgaria in the coming years?

In the field of green energy, the boom, which began last year, is related to the mass construction of photovoltaic parks, for which we offer various solutions. Not only components related to the generation and transformation of energy, but also solutions for its storage. You know that in natural energy sources - wind, sun, water - the intensity is different and therefore it is extremely important to be able to store the energy produced during peak periods so that it can be used when needed. For photovoltaic parks, for example, there is a requirement to be able to store 30% of the capacity.

I also expect a boom with regard to energy management solutions, which are increasingly being applied in all types of buildings and industries. What makes me happy is that people's thinking is changing fast and they are seeing the real benefits, which is why the demand for such systems is growing steadily.

Related to this is one of ABB's main causes - "Mission to Zero", to make our own productions carbon neutral by 2030. We actively encourage our suppliers and customers to do the same, and give them the solutions to make it happen. Such a solution is energy management, which allows the most efficient energy management.

ABB is the main supplier of charging stations for electric cars in Bulgaria. How do you assess the state of this network in our country compared to neighboring countries? On the way to the Green Deal, the European Commission has already set firm requirements for the availability of such infrastructure along the main European transport corridors, including through Bulgaria. How do you expect this to affect your business?

ABB is not only a leader for Bulgaria, but also the biggest manufacturer of charging stations in the world. This position was further strengthened by the purchase of the large Chinese manufacturer Chargedot. In the Balkans, Bulgaria is at the forefront of charging infrastructure development, with Romania closest to us.

Let's write the future



RADOSLAVA RADEVA is Sales and Marketing Manager at ABB Bulgaria, and a leader in Power Supply and Electrical Equipment in the company. She has over two decades of experience in the field of intelligent energy solutions.

ABB is a Swedish-Swiss international corporation based in Zurich, which is among the world leaders in areas such as robotics, power supply and automation. It has been a member of the Fortune 500 for a quarter of a century now

What are the main obstacles to the expansion of this charging network? Isn't there a vicious circle - while there are not enough electric cars on the roads, it is not profitable to invest in stations, and while there are not enough stations, customers are not motivated to buy electric cars?

The charging infrastructure in Bulgaria is developing quite well. Currently, there are about 170 fast charging stations installed, of which about 150 are ABB-built, and we have orders for another 90 this year. In addition, there is already a corridor to the Black sea, which has a charging station every 80 kilometers.

The other factor that deters people is the long charging time. It's one thing to refuel in 5 minutes, and another to wait half an hour or more. In this regard, I would like to mention our latest high-speed charging station - Terra 360, which can charge up to four cars at once and, depending on the parameters of the car, charging can take from 6 to 25-30 minutes.

You have announced plans to optimize your distribution network in Bulgaria. What does this mean? How have these plans developed over the last year, which has been quite confusing?

It was confusing indeed. In general, we follow the market. Nothing should be imposed by force. There were some smaller and lagging distribution companies that dropped out naturally. On the other hand, we have developed relationships and business with companies that grow together with us. This is an ongoing process.

Bulgaria is a paradoxical country in terms of new technologies: it is on the crest of the wave when it comes to the development of some of them, especially in the field of information technology, and at the same time is among the last in Europe in terms of their application. The lowest share of online and mobile banking in the EU is indicative enough. Are Bulgarians already beginning to overcome their skepticism about the new?

I think we are quite open to the new. Our experience in our field of activity shows that digital solutions are entering at a fast pace. In the last ten years, there is almost no modern office building without a Building Management System. All new buildings are already being built with energy management in mind.

And in the industry more and more companies are looking for such solutions.

The same goes for the residential sector, for which ABB has a very good home automation solution called free@home. Unlike other similar solutions on the market, it has easy installation and integration, and optimized price. This itself reduces psychological barriers and is a prerequisite for wider demand. I can say that last year was very good for our home automa-



tion system business.

Current changes in energy prices are likely to further stimulate this?

Yes, this is a hot topic lately. We will all become more and more sensitive to how and where we use energy. This is why I expect a boom in energy monitoring and management systems.

Bulgaria is not among the pioneers in energy efficiency, to put it mildly. The new rules of the European Union for buildings, which are part of the famous Green Deal, potentially pose a huge challenge for both the construction sector in our country and the existing building stock. What develop-

ment opportunities do you see in this area?

When it comes to building stock and renovation, everyone imagines changing the windows and installing insulation. Energy efficiency is so much more than that. For example, we can offer the already mentioned home automation systems, which, in addition to offering convenience and security, also allow optimization of energy consumption. At the moment they are purchased mainly for single-family houses, but some construction contractors plan to apply them in mass housing construction as well. We currently have two such projects. The contractor does not install the systems themselves, but wires in a way that gives the customer a choice, and in case he decides to have a smart system, it can be easily installed just by adding

certain sensors and actuators.

What does such a system actually do?

The Smart Home system manages the main energy consumers in the home - lighting, heating, sun shading. It can control any other equipment: audio and video, white goods, connection to the intercom system, it can even have a connection to a weather station, so that in strong winds it closes the blinds, in severe temperature drops it turns on the heating, and so on.

Energy management monitors consumption in various circuits and consumers, monitors energy's quality, as well as defects and leaks that could aggravate your electricity bill. Based on the report that the system prepares, we can eliminate these losses.

This applies to all types of buildings - industrial, office and commercial buildings. It is important to know where your energy consumption is actually going. In our factory in Rakovski, for example, we monitor the consumption of individual machines, and we can very accurately calculate the cost of products from different production lines.

Certainly, after the integration of such systems, a lot of interesting things come out, and energy optimization is inevitable. The system can monitor the condition of the electrical appliances themselves, and thanks to it preventive maintenance can be carried out, avoiding forced shutdowns of production processes.

You have six production and service bases in Bulgaria, not counting the head office in Sofia. What does ABB produce in Bulgaria, and which of these productions have the best growth prospects in the coming years? Our two largest plants are in Rakovski, where various components for low and medium voltage are produced. These are huge factories, with over 15 acres and about 2,000 employees, with many production lines.

The other two plants are in Petrich, where only low-voltage equipment is produced. We also have a smaller base in Plovdiv, which produces measuring equipment, and a service for turbochargers in Varna. The volume of production is growing and this year Rakovski plans to significantly increase capacity. So not only the trade organization for which I am responsible, but also the production of ABB in Bulgaria is growing.

2021 has stretched the extended global supply chains almost to the breaking point, not to mention the inexorably growing logistics costs ...

It is a painful topic for everyone. This is a chain in the literal sense - if a link on it breaks and goes off schedule, it leads to an avalanche of other delays. The lack of even one component may require the shutdown of

"The charging infrastructure in Bulgaria is developing quite well. Currently, there are about 170 fast charging stations installed, of which about 150 are ABB-built, and we have orders for another 90 this year"

whole production lines, which also affects deliveries to our customers. It is only slightly comforting that everyone is in the same situation, including our competitors. However, we are managing and the proof is that our business is growing.

Do you think that this new vulnerability of supply chains could lead to their rethinking and shortening? And can this give additional advantages to countries like Bulgaria, closer to the main markets?

Definitely. Perhaps this is one of the reasons why the production in Rakovski is expanding a lot. The other thing we are doing in this direction is to create regional distribution centers to serve several countries. This is a global ABB policy which, by the way, started before the pandemic.

Bulgarian business since the end of last year is served by such a regional logistics center, located in Hungary. We hope this will shorten delivery times, because this was one of our main problems in 2021.

For many years now, the main problem for international companies in Bulgaria has been the shrinking labor market. How do you handle this? Bulgaria has a significant labor force abroad - do you see a trend of attracting it back?

We feel the challenges of the labor market, as well as all other companies. We strive to retain our employees. I will quote Richard Branson, who says: "Train your employees so that they can leave, but treat them so that they do not want to." We strive to respect this and keep people with the culture and values of the company, with good working conditions, benefits and training. Do we have Bulgarians returning from abroad? Yes, but this process is still rather sporadic. Not on the scale we would like it to happen

Under pressure from investors, ABB CEO Bjorn Rosengren has pledged to increase returns to 15%. The way to this is through a significant reduction in costs. Will it affect the Bulgarian business of the company?

When the issue of cost-cutting is raised, it is usually associated with a negative connotation. But in fact, what we are doing to reduce costs in our Bulgarian companies are measures with an overall positive effect. What are we doing? Last year we replaced the lighting in the two plants in Rakovski with LED technology. This immediately reduced electricity consumption by a significant percentage. We enhanced this effect by adding smart lighting control under the KNX protocol. Now it is controlled by zones, by human presence, by external lighting, by time schedule, so we achieve a constant intensity of light without unnecessary consumption. When the sun is strong, the lights automatically dim. Such a system reduces not only costs but also harmful emissions.

Another way to optimize our energy costs is the energy management system, which we recently implemented in one plant, and the others will get it soon. We are expecting significant positive effects on costs to come from that as well. The third thing to do is to build photovoltaic systems on the roofs of factories and on car parks. Producing energy yourself is a prerequisite for it to be cheaper and more reliable.

The other change in ABB's strategy is to significantly reduce centralization in the company and allow local management teams to make more independent decisions. Do you already feel a change in this direction?

The trend is not only towards decision-making at the local level, but also towards the appointment of local employees at managerial positions. This always facilitates communication. The local manager knows the customers, the market, the customs better. In this way, the business can be more precisely adapted to the needs of the market. The more immediate and close the customer relationship, the better the business.

As for the speed of decision-making, in a large international company, this is never a quick process, or at least not as fast as I would like, because I especially like to be able to make decisions quickly without relying on a too many approvals. Undoubtedly, however, there is a positive change in this regard as well.

In conclusion, where will you focus your main efforts in the coming years?

We have already mentioned the main focuses - photovoltaic parks and energy storage solutions, charging infrastructure for electric vehicles, solutions for energy and building management, and digital solutions in general. ■

КЪСО СЪЕДИНЕНИЕ

Субсидията за електромобили в България: 10 неща, които трябва да знаете

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография SHUTTERSTOCK, АРХИВ

Нещо немислимо доскоро може да се случи през 2022 година: в България ще има държавна субсидия за покупка на електромобили. В момента такива съществуват в 17 от 27-те държави в Европейския съюз. Въодушевени информации, че българите ще получават по 12 000 лева от държавата, за да си купят електрическа кола, се появиха в медиите още през ноември миналата година, когато проектът за дейността на Оперативна програма "Околна среда" бе публикуван за обществено обсъждане.

През февруари 2022 министърът на околната среда Борислав Сандов спуска балона: Европейската комисия категорично е отхвърлила възможността потребителски стимули в страна-членка да се финансират от общия бюджет. Чиновниците в МОСВ, подготвили програмата, би трябвало болезнено добре да го знаят, но това е отделна тема. Въпросът е, че правителството все още заявява воля да осъществи подобна субсидия - с бюджетни

средства или по някакъв друг начин, примерно с косвено подпомагане по линия на оперативна програма "Транспортна свързаност".

Иначе ентузиазмът на медиите е разбираем: 12 000 лева субсидия означават, че бюджетен електромобил като Dacia Spring би излязъл на купувача си под 22 000 лева - на практика по-евтино от почти всичките му бензинови аналози. Само че, както нерядко се случва напоследък, медиите са пропуснали да се възгледат в детайлите. Които променят доста картината.

Субсидия - само ако карате 25-годишен гизел

Предлаганата в плана на МОСВ субсидия за покупка на електромобил е в размер до 6 135 евро - но далеч не е безусловна. Идеята е държавата да поеме до 30% от цената на електромобила - тоест, в цитирания случай със Spring, до 10 170 лева. По-съществено е обаче, че субсидията няма да е достъпна навсякъде в България,

нито пък за всички потенциални купувачи. От ведомството подчертават, че целта на тази мярка не е подмяна на автопарка с електрически, а само отстраняване от пътищата на най-замърсяващите по техни данни автомобили - онези с дизелови двигатели, покриващи екологичен стандарт отпреди Евро 2 (тоест произведени по-рано от 1 януари 1997 година). Единствено собствениците на такива автомобили, които решат да ги предадат за претопяване, ще имат право на помощ за покупката на електромобил. И то не навсякъде в България - подкрепата ще бъде "концентрирана в градове с лошо качество на въздуха и значителни проблеми с трафика", обясняват от МОСВ. На практика действието ѝ ще бъде ограничено само до няколко от 28-те общини, заради замърсения въздух в които България бе осъдена през 2017 от Европейския съд (Дело C-488/15). С доста голяма увереност можем да прогнозираме, че това включва София, Пловдив, Перник и Варна.



Само с договор за лизинг

Освен това бонусът ще бъде достъпен само при лизингов договор. Предвиденият бюджет на програмата в оригиналния вид бе 30 милиона евро. Но далеч не цялата сума е планирана за субсидиите: на тях се падат 21.47 милиона евро, 7.1 милиона са за финансови гаранции, и 1.4 милиона - за такси за управление. Потребителите ще могат да избират между няколко лизингодателя, които ще бъдат определени от „Фонд мениджър на финансови инструменти в България“ (ФМФИБ) след публична процедура.

Пари за максимум 3500 автомобили

При фиксирания лимит тези 21.47 милиона евро ще стигнат за около 3500 електромобила, пресмятат в екоминистерството. Актуалната статистика на МВР към 1 февруари 2022 година показва, че в България на отчет се водят 1.864 милиона превозни средства на над 20-годишна възраст, и 1.82 милиона дизелови автомобили. Тоест дори при пълен успех

АВТОМОБИЛИТЕ В БЪЛГАРИЯ ПО ЗАДВИЖВАНЕ*

Дизел	1,810,640
Бензин	1,125,235
Пропан-бутан	353 265
Природен газ	31,028
Хибрид	21,355
Електричество	3,821
Водород	0
ОБЩО	3355600

* Данни на МВР, леки и товарни автомобили

АВТОМОБИЛИТЕ В БЪЛГАРИЯ ПО ВЪЗРАСТ*

До 5-годишни	180,684
От 6- до 10-годишни	264,294
От 11- до 20-годишни	1,486,454
Над 21-годишни	1,864,178

*Данни на МВР, включва и мотоциклети

програмата не би подменила и 0.2% от проблемните коли на пътя. "Капка в морето" е даже твърде меко описание на такава ефективност.

"Търся дизел на старо, спешно"

Вероятно сте се досетили и за друг проблем. Могат ли хората, които досега са били принудени да карат 25-годишни дизели, изведнъж да си позволят цената на нов електромобил, пък било и с 12 000 лева държавна помощ? По-скоро бихме прогнозирали леко оживление на вторичния пазар, където истинските кандидати за електромобили трескаво ще търсят стари дизели, за да се включат в програмата. Тя още не е оформена в детайли, разбира се, но със сигурност ще включва изискване предаваният за скрап автомобил да е в движение, да е преминал технически преглед и да е с платени данък и застраховка "Гражданска отговорност". В повечето страни, където са в ход такива схеми, има изискване и да не е сменял собствеността си поне в последните 12 месеца.

Бедните плащат на богатите

Проблемът за етичността на преките субсидии за електромобили е поставян и в далеч по-заможни страни от България. Електромобилите си остават средно с 50-70% по-скъпи от конвенционалните си аналози, и като цяло са по-добра само на хората с по-високи доходи. Превръщането на данъчните приходи в субсидия означава, че на практика бедните плащат на богатите да си купят нова кола. Това е особено валидно за България по две причини. От една страна, доходите у нас си остават наполовина под средните за ЕС, и дялът на хората, които могат да си позволят нов автомобил, е по-нисък. От друга, в повечето страни от съюза прогресивното подоходно облагане означава, че богатите плащат по-голям данък като дял от дохода си. В България плоският данък означава, че всички плащат по 10%.

Субсидии, за да има инфраструктура

Има, разбира се, солидни аргументи и в подкрепа на субсидията. Без подобно първоначално стимулиране би било трудно по пътищата да тръгнат достатъчен брой електромобили, че да подтикнат бизнеса да инвестира в зарядна инфраструктура. Освен това субсидиите увеличават производството на електромобили и по този начин помагат да се понижи цената им заради икономии от мащаба. Тези аргументи са напълно валидни - или, по-точно, бяха. Производителите така или иначе увеличават производството на електромобили и инвестициите в развитието им, защото политиките са на път да забранят конвенционалните типове задвижване. Еврокомисията за пореден път отложи оповестяването на параметрите за бъдещия стандарт Евро 7 - вероятно за юли 2022. Но е ясно, че той или ще зачеркне изцяло двигателя с вътрешно горене, или драстично ще ограничи приложението му.

Туктакаща социална бомба

В същото време Зелената сделка на фон дер Лайен предвижда огромни публични средства да се инвестират в инфраструктура. Включително и в България, където това ще се финансира от Оперативна програма "Транспортна свързаност". Отново от средства на данъкоплатците, което означава, че хората, които не ползват автомобил или не са в състояние да си позволят електрически, ще платят още веднъж.

Трябва ли при това положение изобщо да съществува пряка субсидия за покупка на електромобил? Повечето водещи фигури в индустрията смятат, че тя

СРЕДЕН НЕТЕН ДОХОД НА ДОМАКИНСТВО

	2011	2013	2015	2017	2019	2020
България	2,911	2,924	3,332	3,588	4,614	4,224
ЕС (средно)	14,674	14,977	15,445	16,314	17,366	n/a
Данни Eurostat						

вече изживява дните си. "Субсидиите трябва да останат поне до 2025", каза наскоро Карлос Тавареш, главният изпълнителен директор на гиганта Stellantis, прег Corriere della Sera. "Но не мисля, че правителствата ще са в състояние да продължат да субсидират електромобилите при текущите нива. Това не е възможно от бюджетна гледна точка". Според Тавареш наложеният на политическо равнище бърз преход към електромобилност носи огромен социален риск, породен от "бруталността на промяната". "Ако правителствата могат да съпроводят прехода с още пет години субсидии, може и да се справим. Иначе социалните рискове ще нараснат значително", смята португалският мениджър.

Алтернативи на субсидията за България

В частния случай с България вероятно са възможни и по-практични употреби на 30-те милиона евро от това да се подпомогнат 3500 души да си купят поевтино електромобил. "Дотациите могат да се насочват по различни направления", коментира Александър Миланов, управител на BMW България, прег Bloomberg Tech21. "Едно е чистата подкрепа за покупката на електромобил. Друго е инвестиция в инфраструктура... Щом говорим за електрическа мобилност, трябва да говорим и за правна рамка, достъп до мрежа, капацитети, възможността до всеки потребител да бъде докарана зелена енергия. Защото електрификацията на базата на електроенергия, добита от въглища, не ни води към бъдещето. Това е само прехвърляне на парникови емисии от едно място на друго"

Повече средства за технически контрол. Ако целта е само по-висока чистота на въздуха, както пише в проекта на МОСВ, възможни са и други мерки. Като например снабдяването на контролните органи с модерна измервателна апаратура, вместо примитивните газоанализатори и димомери, които сега се използват в пунктовете за технически прегледи. В стратегията е записано, че "над 40% от емисиите фини прахови частици от лич-

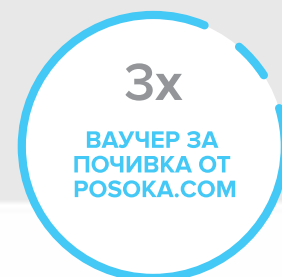
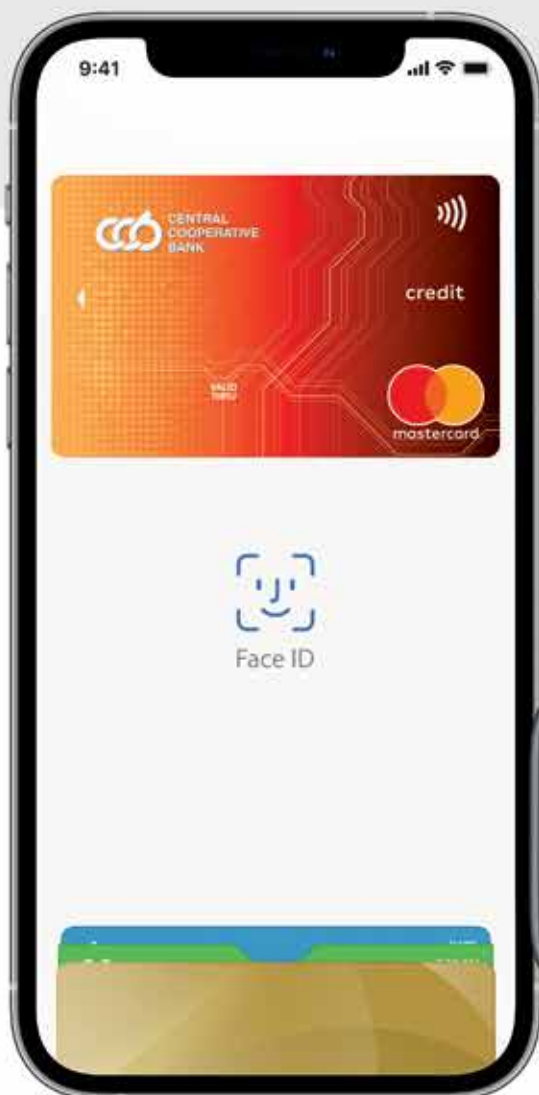
ните МПС в големите градове се емитират от дизелови автомобили пре-Euro и Euro 1" - но изниква въпросът как е изчислено това при повсеместната липса на модерна измервателна апаратура, и при все още твърде ниския контрол. Емисиите на един автомобил зависят не само от годината на производство, но и от поддръжката и начина на ползване. Има дизелови автомобили на по-двестри години с премахнати DPF филтри, "за да върви повече". Има и 25-годишни машини с малки двигатели, старателно поддържани и замърсяващи по-малко от модерните турбобензини с директно впръскване, които произвеждат много повече фини частици от атмосферните агрегати.

Стимули за колите на газ

Накрая, но не по важност, би могло да се помисли и за решения, които не са идеални, но пък ще са достъпни за много по-широки кръгове от населението - и съответно ще имат много по-голям ефект върху качеството на въздуха. Например стимулиране на задвижването с втечнен петролен газ (LPG, пропан-бутан) или компресиран природен газ (CNG, метан). Противно на широко разпространеното мнение, тези горива не са лишени от вредни емисии. Но са по-чисти от бензина и дизела, особено в случая със CNG. Затова Франция въвежда данъчни облекчения за подобни автомобили, а Швеция дори дава директна субсидия от близо 1000 евро за покупката на кола със CNG уредба. А България има едно много голямо преимущество в сравнение с тези страни: у нас вече съществува нужната инфраструктура. По брой зарядни станции за LPG страната ни е четвърта в Европа, отстъпвайки само на Полша, Германия и Италия, а по гъстота е на първо място. По гъстота на CNG станциите сме на трето място на континента. Добра основа, върху която да се гради ефективна политика за прочистване на въздуха. Разбира се, няма как да стане с митичните "еврофондове", защото те не позволяват пряко финансиране на конвенционални автомобили. Но това не е спряло Франция и Швеция, нали така? ■

ПЛАЩАЙ В ДВИЖЕНИЕ

Участвай за награди с Mastercard® от ЦКБ и Apple Pay



СТОЙНОСТ 3000 ЛВ.



СТОЙНОСТ 600 ЛВ.



СТОЙНОСТ 100 ЛВ.

- Добави своята Mastercard от ЦКБ в Apple Wallet и я маркирай като карта по подразбиране.
- Извърши 5 мобилни плащания на стойност над 4 лева в периода от 04.10.2021 г. до 05.12.2021 г. и ги регистрирай.



SHORT CIRCUIT

A subsidy for electric cars in Bulgaria: 10 things you need to know

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK, ARCHIVE

Something unthinkable could happen in 2022: Bulgaria might introduce a state subsidy for the purchase of battery-electric cars (BEV). Such subsidies currently exist in 17 of the 27 countries in the European Union.

Enthusiastic information that Bulgarians will receive BGN 12,000 from the state to buy an electric car appeared in the media in November last year, when the draft of the Operational Program "Environment" was published for public discussion.

In February 2022, the Minister of the Environment Borislav Sandov burst the bubble: the European Commission has categorically rejected the possibility of consumer incentives in a member state to be financed from the general budget. The MoEW officials who prepared the program should know it painfully well, but this is a separate topic. The point is that the government is still declaring its will to implement such a subsidy - from the budget or in some other way, for example with indirect support under the Operational Program "Transport Connectivity".

Otherwise, the enthusiasm of the media is understandable: a BGN 12,000 subsidy means that a budget electric car like the Dacia Spring would cost its buyer less than BGN 22,000 - practically cheaper than almost all its petrol analogues. However, as has often happened recently, the media has failed to look into the details. Which change the picture a lot.

SUBSIDY - ONLY IF YOU DRIVE A 25-YEAR-OLD DIESEL. The subsidy offered in the plan of the Ministry of Environment and Water for the purchase of an electric car amounts to 6,135 euros - but it is far from unconditional. The idea is for the state to cover up to 30% of the price of the electric car - that

is, in the cited case with Spring, up to BGN 10,170. More importantly, however, the subsidy will not be available anywhere in Bulgaria, nor for all potential buyers. The ministry emphasizes that the purpose of this measure is not to replace the current fleet with electric ones, but only to remove from the roads the most polluting cars - those with diesel engines that meet the environmental standard before Euro 2 (ie produced earlier than 1 January 1997). Only the owners of such cars who decide to hand them over for recycling will be entitled to assistance in purchasing an electric car. And not everywhere in Bulgaria - support will be "concentrated in cities with poor air quality and significant traffic problems", it was explained by the Ministry of Environment and Water. In practice, its action will be limited to only a few of the 28 municipalities with bad air quality because of which Bulgaria was convicted in 2017 by the European Court (Case C-488/15). We can predict with great confidence that this includes Sofia, Plovdiv, Pernik and Varna.

ONLY WITH A LEASING AGREEMENT. In addition, the bonus will be available only under a lease. The estimated budget of the program in its original form was 30 mn euros. But far from the full amount was planned for subsidies: they accounted for 21.47 million euros, 7.1 million was meant for financial guarantees and 1.4 million - for management fees. Consumers will be able to choose between several lessors, which will be determined by the "Fund Manager of Financial Instruments in Bulgaria" (FMFIB) after a public procedure.

MONEY FOR A MAXIMUM OF 3500 CARS. At the fixed limit, these 21.47 million euros will be enough for about 3,500 electric cars, according to the Ministry of Ecology. The current statistics of

the Ministry of Interior as of February 1, 2022 show that in Bulgaria there are 1,864 million vehicles over 20 years of age, and 1.82 million diesel cars. That is, even with full success, the program would not replace even 0.2% of problem cars on the road. "A drop in the Sea" is even too soft a description of such efficiency.

"I'M LOOKING FOR OLD DIESEL, URGENTLY."

You've probably figured out another problem. Can people who have so far been forced to drive 25-year-old diesels suddenly afford the price of a new electric car, even with BGN 12,000 in state aid? Rather, we would predict a slight recovery in the secondary market, where real candidates for electric cars will be frantically looking for old diesels to join the program. It has not yet been elaborated in detail, of course, but it will certainly include a requirement that the car handed for scrappage to be in motion, have passed a technical inspection and has paid taxes and liability insurance. In most countries where such schemes are in place, there is a requirement that the car has not changed ownership for at least the last 12 months.

THE POOR PAY THE RICH. The problem of the ethics of direct subsidies for electric cars is posed in far richer countries than Bulgaria. Electric cars remain on average 50-70% more expensive than their conventional counterparts, and are generally affordable only to people with higher incomes. Turning tax revenue into a subsidy means that, in effect, the poor pay the rich to buy a new car. This is especially true for Bulgaria for two reasons. On the one hand, our incomes remain half below the EU average, and the share of people who can afford a new car is lower. On the other hand, in most countries of the union, progressive income



taxation means that the rich pay more tax as a share of their income. In Bulgaria, the flat tax means that everyone pays 10%.

SUBSIDIES TO HAVE INFRASTRUCTURE. There are, of course, solid arguments in support of the subsidy. Without such initial stimulus, it would be difficult to get enough electric cars on the road to encourage businesses to invest in charging infrastructure. In addition, subsidies increase the production of electric vehicles and thus help reduce their cost due to economies of scale.

These arguments are perfectly valid - or, more precisely, they were. Manufacturers are increasing the production of electric cars and investing in their development anyway, because politicians are about to ban conventional types of propulsion. The European Commission has once again postponed the announcement of the parameters for the future Euro 7 standard - probably for July 2022. But it is clear that it will either completely eliminate the internal combustion engine or drastically limit its application.

A TICKING SOCIAL BOMB. At the same time, the von der Layen Green Deal provides for huge public funds to be invested in infrastructure. Including in Bulgaria, where this will be funded by the Operational Program "Transport Connectivity". Again from taxpayers' money, which means that people who do not use a car or are unable to afford BEV will pay once more.

In this situation, should there be a direct subsidy for the purchase of an electric car at all? Most leading figures in the industry believe that it is already living its days. "The subsidies must remain at least until 2025," Carlos Tavares, CEO of the giant Stellantis, told *Corriere della Sera* recently. "But I don't think

governments will be able to continue to subsidize electric cars at current levels. That's not possible from a budgetary point of view." According to Tavares, the rapid transition to electromobility imposed at the political level carries a huge social risk posed by the "brutality of change". "If governments can accompany the transition with another five years of subsidies, we can do it. Otherwise, social risks will increase significantly," said the Portuguese manager.

ALTERNATIVES OF THE SUBSIDY FOR BULGARIA.

In the particular case of Bulgaria, more practical uses of the 30 million euros are probably possible than helping 3,500 people buy a cheaper electric car. "Grants can be directed in different directions," Alexander Milanov, BMW Bulgaria's manager, told Bloomberg Tech21. "One is direct support for the purchase of an electric car. Another is investment in infrastructure ... When we talk about electric mobility, we must also talk about a legal framework, network access, capacity, the ability to bring green energy to every consumer. Because electrification based on coal-fired electricity does not lead us to the future. It is just a transfer of greenhouse gas emissions from one place to another".

MORE TOOLS FOR TECHNICAL CONTROL.

And if the goal is only higher air purity, as stated in the project of the Ministry of Environment and Water, other measures are possible. Such as supplying control bodies with modern measuring equipment instead of the primitive gas analyzers and opacimeters that are now used at technical inspection posts. The strategy states that "over 40% of the emissions of fine particulate matter from personal vehicles in large cities are emitted by pre-Euro and Euro 1 diesel cars" - but the question

arises as to how this is calculated in the general absence of modern measuring equipment, and with control still on very low level. Emissions per car depend not only on the year of manufacture, but also on maintenance and use. There are two- or three-year-old diesel cars with DPF filters removed to "go faster". And there are also 25-year-old machines with small engines, carefully maintained and polluting less than modern direct-injection turbochargers, which produce much more fine particles compared to old naturally-aspirated ones.

INCENTIVES FOR GAS CARS. Last, but not least, solutions could be considered that are not ideal, but will be available to much wider sections of the population - and therefore have a much greater effect on air quality. For example, stimulating the propulsion with liquefied petroleum gas (LPG, propane-butane) or compressed natural gas (CNG, methane). Contrary to popular belief, these fuels are not free of harmful emissions. But they are cleaner than gasoline and diesel, especially in the case of CNG. That is why France has introduced tax breaks for such cars, and Sweden has even given a direct subsidy of nearly 1,000 euros for the purchase of a car with a CNG system. And Bulgaria has a very big advantage compared to these countries: we already have the necessary infrastructure. In terms of the number of charging stations for LPG, our country is fourth in Europe, trailing only Poland, Germany and Italy, and in terms of density it is in first place. We have the third most dense CNG station network on the continent. A good foundation on which to build an effective air purification policy. Of course, there is no way to do it with the mythical "EU funds", because they do not allow direct financing of conventional cars. But that didn't stop France and Sweden, did it? ■

ЕЛЕКТРИЧЕСКИТЕ СУБСИДИИ: КОЙ ПО КОЛКО ДАВА?

От 9000 евро за електромобил в Германия до бонуси и за коли на газ в Швеция, в Европа подходите са доста различни

От 27 държави в ЕС в момента 17 предлагат преки финансови стимули за покупка на електрическа кола, а девет други, включително България, предвиждат някаква форма на данъчни отстъпки.

АВСТРИЯ

Данъци: Не се начислява ДДС върху електромобили и автомобили с водородни горивни клетки. Те са освободени и от местен данък.

Преки субсидии: 3000 евро за електромобил, 1250 евро за плъг-ин хибрид. Субсидията се полага само на автомобили с над 50 км пробег само на електричество, и с цена до 60 000 евро. Действието на програмата изтече през 2021, до края на февруари се уточняват условията за подновяването ѝ през 2022, като най-вероятно ще са същите.

БЕЛГИЯ

Данъци: В регионите Брюксел и Валония електромобилите се облагат с минималната ставка при придобиване (61.50 евро) и с минималния местен данък (76 евро плюс 10% от местната ставка). В региона Фландрия електромобилите са освободени и от двата данъка.

Преки субсидии: няма

БЪЛГАРИЯ

Данъци: Няма отстъпки от ДДС при придобиване. С промени в ЗМДТ, влезли в сила от началото на 2018, електромобилите са освободени от местен данък.

Преки субсидии: няма

ХЪРВАТИЯ

Данъци: Електромобилите са освободени от акциз, както и от специалната екологична такса. Преки субсидии: 9333 евро при покупка на електромобил, 5333 евро при покупка на плъг-ин хибрид. Субсидиите се отпускат веднъж годишно, до изчерпване на предвиденото финансиране.

КИПЪР

Данъци: От ДДС при покупката са освободени

всички автомобили с емисии под 120 грама CO₂ на километър. Те плащат местен данък по минималната ставка.

Преки субсидии: няма

ЧЕХИЯ

Данъци: Електромобили и хибриди с емисии под 50 г/км се освобождават от регистрационна такса и получават специални номера. Освен това те не плащат винетна такса и магистрални такси.

Преки субсидии: няма

ДАНИЯ

Данъци: Електромобилите плащат само 40% от регистрационната такса, която е най-високата в цяла Европа, и ползват данъчна отстъпка от 170,000 крони (22 000 евро) от облагаемата стойност на сделката. Автомобилите с водородна горивна клетка са освободени от таксата. Дания впрочем е сред лидерите по водородна инфраструктура в ЕС.

Местният данък се определя от емисиите CO₂, електромобилите плащат минималната такса от 340 крони (46 евро).

Преки субсидии: няма

ЕСТОНИЯ

Единствената страна в ЕС, в която няма нито данъчни, нито преки стимули за покупка на електрифицирани автомобили.

ФИНЛАНДИЯ

Данъци: минимална ставка на ДДС и акциз за автомобили с нулеви емисии. Собствениците им ползват и отстъпка от гължимия данък общ доход, в размер до 170 евро месечно.

Преки субсидии: 2000 евро при покупка на електромобил на стойност до 50 000 евро. През миналата година временно към това се добавяха още 2000 евро при предаване за претопяване на стар автомобил.

ФРАНЦИЯ

Данъци: Отделните региони предвиждат 50% или 100% отстъпка от гължимите такси при покуп-

ката на електромобили, но също и на хибриди и на коли с фабрични газове уредби).

Преки субсидии: за покупка на автомобил с емисии под 20 г/км всяко домакинство има право на 7000 евро бонус, ако цената му е под 45 000 евро, и на 3000 евро, ако цената е между 45 000 и 60 000 евро. За юридически лица бонусът е 5000 евро.

В сила е и схема за изтегляне от движение на стари автомобили и замяната им с нови, с под 50 г/км въглеродни емисии. Бонусът е до 5000 евро за домакинство, в зависимост от дохода, и 2500 евро за юридически лица.

ГЕРМАНИЯ

Данъци: Няма отстъпки от ДДС и акциз. Електромобилите обаче се освобождават за 10 години от местен данък, стига да бъдат регистрирани преди декември 2025 година. Значителни данъчни отстъпки за корпоративни електромобили и плъг-ин хибриди.

Преки субсидии: 9 000 евро за покупка на електромобил с цена до 40 000 евро, и 6750 евро за плъг-ин хибрид. Ако стойността на автомобила е над 40 000 евро, бонусът намалява до 7500 евро за BEV и 5625 евро за PHEV. В момента обаче се обсъждат промени в схемите.

ГЪРЦИЯ

Данъци: Електромобилите са освободени от регистрационна такса, а плъг-ин хибридите плащат само 25% от нея. От местен данък са освободени автомобилите с емисии въглероден диоксид под 122 г/км (по тестовия цикъл WLTP).

Преки субсидии: Държавата възстановява на купувача 15-20% от цената на електромобила, но до максимум 6000 евро. Допълнителен бонус от 1000 евро, ако предадете над 10-годишна кола за скрап.

УНГАРИЯ

Данъци: Електромобили и плъг-ин хибриди се освобождават от ДДС, акциз и местен данък.

Преки субсидии: 7350 евро за покупка на електромобил с цена до 32 000 евро, и 1500 евро при цена между 32 000 и 44 000 евро.

**ЕЙРЕ**

Данъци: Няма отстъпки от ДДС и акциза, но електромоделите плащат минималната ставка на местния данък (120 евро), а плъг-ин хибридите - намалена ставка (140 евро годишно).

Преки субсидии: До 5000 евро при покупка на електромодел или на плъг-ин хибрид с емисии под 50 г/км CO₂ и минимум 50 км пробег само на ток.

ИТАЛИЯ

Данъци: Няма отстъпка от ДДС и регистрационни такси. Електромоделите са освободени от местен данък за първите пет години след регистрацията си, след това плащат 25% от ставката.

Преки субсидии: Италия въвежда системата бонус-малус: при регистрация на автомобил с емисии под 20 г/км собственикът получава до 6000 евро, а при регистрация на кола с емисии над 290 грама той плаща 2500 евро допълнително. Има и допълнителни стимули за покупка на електромодел, които могат да достигнат 2000 евро. Отделно домакинства с ниски доходи (под 30 000 евро годишно) могат да получат от гържавата до 40% от сумата за покупка на електромодел, стига той да е с цена под 30 000 евро и с мощност под 150 киловата.

ЛАТВИЯ

Данъци: Електромоделите са освободени от регистрационна такса и ДДС. Колите с парникови емисии под 50 г/км не плащат местен данък.

Преки субсидии: няма

ЛИТВА

Данъци: Електромоделите са освободени от такси върху покупката, но само при първата регистрация. Не са освободени обаче от местен данък.

Преки субсидии: 5000 евро за нов електромодел, и 1000 евро допълнително при предаване на стар дизел за скрап. Литва е единствената страна в ЕС, която дава субсидия и за покупка на употребяван автомобил, стига да не е произведен преди 2016 година - 2500 евро.

ЛЮКСЕМБУРГ

Данъци: електромоделите плащат 50% от административните такси при покупката, и минималната ставка от 30 евро годишно местен данък.

Преки субсидии: 8 000 евро за електромодел с батерии над 18 киловатчаса, и 3000 евро за по-малки. Има и 1500 евро бонус при покупка на хибрид с емисии под 50 г/км.

МАЛТА

Данъци: Автомобилите с парникови емисии под 100 г/км плащат регистрационна такса и местен данък по минималните ставки.

Преки субсидии: няма

НИДЕРЛАНДИЯ

Данъци: автомобилите с нулеви емисии са освободени от такси върху придобиването и местни данъци. Плъг-ин хибридите плащат половината от местния данък.

Преки субсидии: Сложна схема за сусидиране на физически лица при покупка на малък или компактен електромодел. Сумите варират в зависимост от множество показатели, включително професия и доход на кандидата. Отделна схема за лекотоварни автомобили и таксите.

ПОЛША

Данъци: Електромоделите и плъг-ин хибридите с двигател до 2 литра са освободени от ДДС и акциз, поне до края на 2022.

Преки субсидии: няма

ПОРТУГАЛИЯ

Данъци: Електромоделите са освободени от ДДС, акциз и местен данък. Хибридите и колите с фабрични метанови уредби ползват отстъпки. Преки субсидии: 3000 евро бонус за частни лица при покупка на електромодел до 62 500 евро. Компанията получава 6000 евро бонус при покупка на електромодел категория N1.

РУМЪНИЯ

Данъци: Няма отстъпки от ДДС и акциз. Чисти-

те електромоделите не плащат местен данък.

Преки субсидии: 10 000 евро за покупка на нов електромодел, и 4250 евро за покупка на плъг-ин хибрид под 50 г/км CO₂. Допълнително 1250 евро при предаване за скрап на стар автомобил.

СЛОВАКИЯ

Данъци: Електромоделите плащат минималната такса за регистрация от 33 евро, и са освободени от местен данък.

Преки субсидии: няма

СЛОВЕНИЯ

Данъци: Автомобилите с емисии под 110 г/км плащат минималната ставка на ДДС (0.5%), но не са освободени от местен данък.

Преки субсидии: 7500 евро за покупка на лек електромодел, 4500 евро за лекотоварен електромодел, 4500 евро за плъг-ин хибрид.

ИСПАНИЯ

Данъци: Автомобилите с емисии под 120 г/км CO₂ са освободени от специалната автомобилна такса. На Канарските острови всички коли с алтернативно задвижване се освобождават от ДДС. В големите градове - Мадрид, Барселона, Сарагоса и Валенсия - чистите електромоделите плащат само 25% от местния данък.

Преки субсидии: между 4500 и 7000 евро за покупка на електромодел, между 2500 и 5000 евро за плъг-ин хибрид, и между 7000 и 9000 евро за електрически ван или камион, ако купувачът е частно лице. Схемата е валидна до 2023.

ШВЕЦИЯ

Данъци: Електромоделите и хибридите плащат специална ниска ставка на пътния данък - 360 кро-ни, или около 34 евро.

Преки субсидии: 70 000 кро-ни (6570 евро) за покупка на електромодел. Има и бонус при покупка на хибрид, но сумата зависи от емисиите му. Швеция дава и субсидия за покупка на коли с метанови уредби - 10 000 кро-ни (938 евро). ■

ELECTRIC GRANTS: WHO GIVES HOW MUCH?

From 9,000 euros for an electric car in Germany to bonuses even for gas cars in Sweden: the approaches are quite different throughout Europe

Of the 27 EU countries, 17 currently offer direct financial incentives to buy an electric car, and nine others, including Bulgaria, provide some form of tax rebate.

AUSTRIA

Taxes: No VAT is charged on electric cars and cars with hydrogen fuel cells. They are also exempt from municipal tax.

Direct subsidies: € 3,000 for an electric car, € 1,250 for a plug-in hybrid. The subsidy is applied only to cars with more than 50 km of mileage on electricity alone, and with a price of up to 60,000 euros. The program expired in 2021, the conditions for its renewal in 2022 will be specified by the end of February, and they will most likely be the same.

BELGIUM

Taxes: In the Brussels and Walloon regions, electric vehicles are subject to the minimum acquisition rate (EUR 61.50) and the minimum municipal tax (EUR 76 plus 10% of the local rate). In the Flanders region, electric cars are exempt from

both taxes.

Direct subsidies: none

BULGARIA

Taxes: No VAT discounts on acquisition. With changes in the Municipal tax Act, which came into force at the beginning of 2018, electric cars are exempt from municipal tax.

Direct subsidies: none

CROATIA

Taxes: Electric cars are exempt from excise duty, as well as from the special environmental tax.

Direct subsidies: EUR 9,333 for the purchase of an electric car, EUR 5,333 for the purchase of a plug-in hybrid. Subsidies are granted once a year, until the planned funding is exhausted.

CYPRUS

Taxes: All cars with emissions below 120 grams of CO2 per kilometer are exempt from VAT upon purchase. They pay municipal tax at the minimum rate.

Direct subsidies: none

CZECH REPUBLIC

Taxes: Electric cars and hybrids with emissions below 50 g/km are exempt from the registration fee and receive special numbers. In addition, they do not pay vignette and highway tolls.

Direct subsidies: none

DENMARK

Taxes: Electric cars pay only 40% of the registration fee, which is the highest in all of Europe, and enjoy a tax rebate of 170,000 kroner (22,000 euros) on the taxable value of the transaction. Hydrogen fuel cell vehicles are exempt from the fee. By the way, Denmark is among the leaders in hydrogen infrastructure in the EU.

The municipal tax is determined by CO2 emissions, electric cars pay a minimum fee of 340 kroner (46 euros).

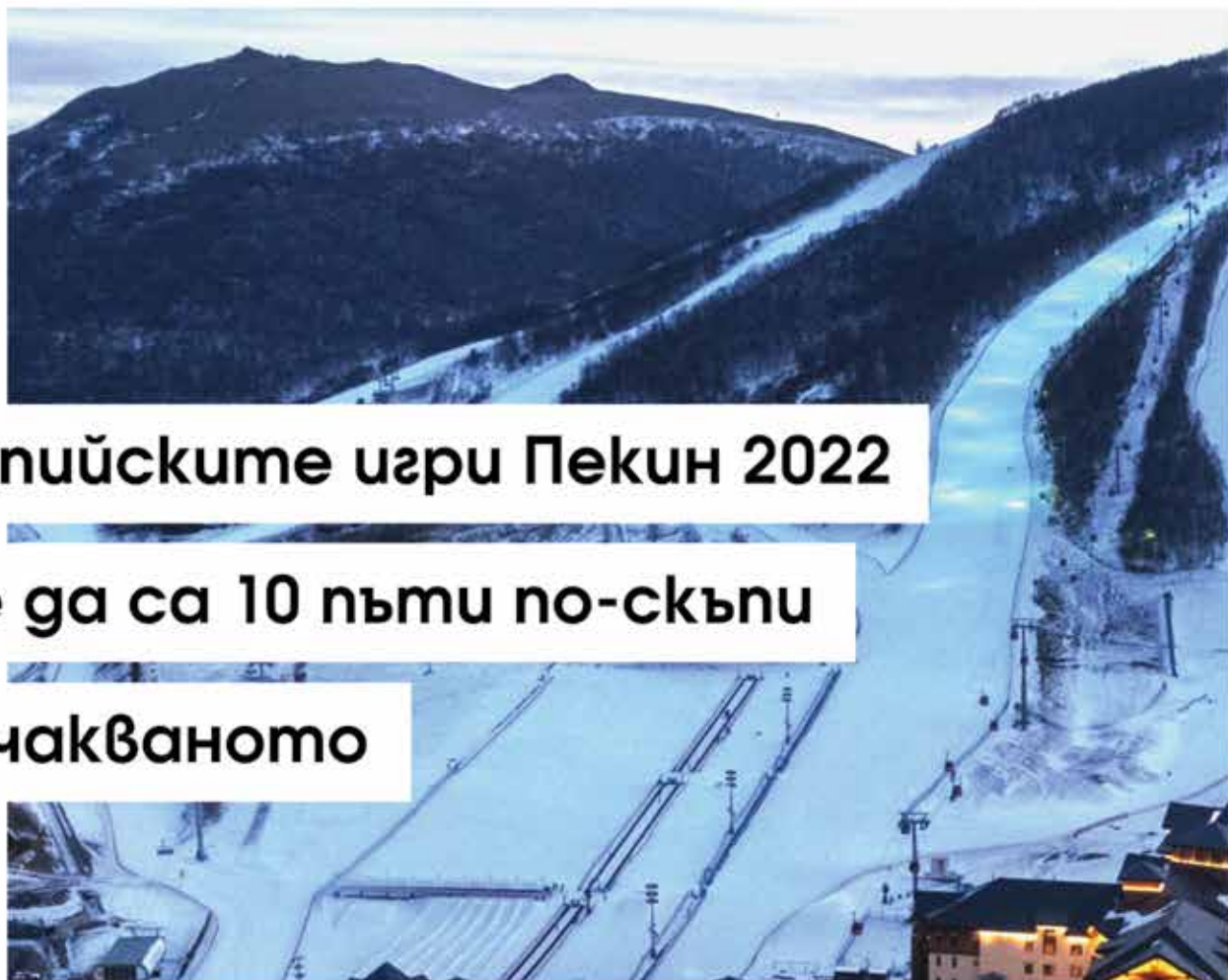
Direct subsidies: none

ESTONIA

The only country in the EU where there are no tax or direct incentives to buy electrified cars.



In fact, in Bulgaria until now there was a subsidy for the purchase of an electric car - but it was available only to state and local administrations through the National Trust Ecofund. Its funding is BGN 20,000 for all-electric cars, BGN 10,000 for charging hybrids, and BGN 40,000 for M2 and N2 category electric vehicles.



Олимпийските игри Пекин 2022

може да са 10 пъти по-скъпи

от очакваното

Изследване на Business Insider показва, че зимните игри в китайската столица могат да струват повече от 38,5 млрд. щатски долара, което е 10 пъти повече от прогнозираните 3,9 млрд. долара. Ако това стане факт, Пекин 2022 ще се превърне във втората най-скъпа зимна олимпиада след Сочи 2014.

Следете бизнес трендовете онлайн:

bloombergtv.bg

facebook.com/BloombergTVBG

**Bloomberg
TV Bulgaria**

FINLAND

Taxes: minimum rate of VAT and excise duty on zero-emission cars. Their owners also enjoy a discount on the due income tax, up to 170 euros per month.

Direct subsidies: EUR 2,000 for the purchase of an electric car worth up to EUR 50,000. Last year, another 2,000 euros were temporarily added to this when handing over an old car.

FRANCE

Taxes: Individual regions provide for a 50% or 100% discount on fees due for the purchase of electric vehicles, but also for hybrids and cars with factory gas systems.

Direct subsidies: for the purchase of a car with emissions below 20 g/km, each household is entitled to a bonus of 7,000 euros if its price is below 45,000 euros, and 3,000 euros if the price is between 45,000 and 60,000 euros. For legal entities the bonus is 5000 euros.

A scheme is also in place to withdraw old cars and replace them with new ones with less than 50 g/km of carbon emissions. The bonus is up to 5,000 euros for a household, depending on income, and 2,500 euros for legal entities.

GERMANY

Taxes: No discounts on VAT and excise. However, electric cars are exempt from municipal tax for 10 years, as long as they are registered before December 2025. Significant tax rebates for corporate electric cars and plug-in hybrids.

Direct subsidies: € 9,000 for the purchase of an electric car priced up to € 40,000, and € 6,750 for a plug-in hybrid. If the value of the car is over 40,000 euros, the bonus is reduced to 7,500 euros for BEV and 5,625 euros for PHEV. However, changes to the schemes are currently being discussed.

GREECE

Taxes: Electric cars are exempt from the registration fee, and plug-in hybrids pay only 25% of it. Cars with carbon dioxide emissions below 122 g/km (according to the WLTP test cycle) are exempt from municipal tax.

Direct subsidies: The state reimburses the buyer 15-20% of the price of the electric car, but up to a maximum of 6,000 euros. An additional bonus of 1000 euros if you hand over for scrap car older than 10 years.

HUNGARY

Taxes: Electric cars and plug-in hybrids are exempt from VAT, excise and municipal tax.

Direct subsidies: EUR 7,350 for the purchase of an electric car with a price of up to EUR 32,000, and EUR 1,500 with a price between EUR 32,000 and 44,000.

EIRE

Taxes: No VAT or excise rebates, but electric cars pay the minimum municipal tax rate (120 euros) and plug-in hybrids - a reduced rate (140

euros per year).

Direct subsidies: Up to EUR 5,000 for the purchase of an electric car or a plug-in hybrid with emissions below 50 g/km CO₂ and a minimum of 50 km mileage on electricity only.

ITALY

Taxes: No discount on VAT and registration fees. Electric cars are exempt from municipal tax for the first five years after registration, then pay 25% of the rate.

Direct subsidies: Italy introduces the bonus-malus system: when registering a car with emissions below 20 g/km, the owner receives up to 6,000 euros, and when registering a car with emissions over 290 grams, he pays an additional 2,500 euros.

There are also additional incentives to buy an electric car, which can reach 2,000 euros.

Separately, low-income households (less than 30,000 euros per year) can receive from the state up to 40% of the amount for the purchase of an electric car, as long as it is priced below 30,000 euros and has less than 150 kilowatts of power.

LATVIA

Taxes: Electric cars are exempt from registration fee and VAT. Cars with greenhouse gas emissions below 50 g/km do not pay municipal tax.

Direct subsidies: none

LITHUANIA

Taxes: Electric cars are exempt from purchase taxes, but only upon first registration. However, they are not exempt from municipal tax.

Direct subsidies: EUR 5,000 for a new electric car, and an additional EUR 1,000 for the delivery of old diesel for scrap. Lithuania is the only country in the EU that provides a subsidy for the purchase of a used car, as long as it is not manufactured before 2016 - 2,500 euros.

LUXEMBOURG

Taxes: electric cars pay 50% of the administrative fees at the time of purchase, and the minimum rate of 30 euros per year municipal tax.

Direct subsidies: € 8,000 for electric cars with batteries over 18 kilowatt hours, and € 3,000 for smaller ones. There is also a € 1,500 bonus when buying a hybrid with emissions below 50 g/km.

Malta

Taxes: Cars with greenhouse emissions below 100 g/km pay a registration fee and municipal tax at the minimum rates.

Direct subsidies: none

THE NETHERLANDS

Taxes: Zero-emission cars are exempt from acquisition taxes and municipal taxes. Plug-in hybrids pay half the municipal tax.

Direct subsidies: A complex scheme for subsidizing individuals when buying a small or compact electric car. The amounts vary depending on

many indicators, including the applicant's profession and income. Separate scheme for vans and taxis.

POLAND

Taxes: Electric cars and plug-in hybrids with engines up to 2 liters are exempt from VAT and excise duty, at least until the end of 2022.

Direct subsidies: none

PORTUGAL

Taxes: Electric cars are exempt from VAT, excise and municipal tax. Hybrids and cars with factory methane systems have discounts.

Direct subsidies: EUR 3,000 bonus for individuals when buying an electric car up to EUR 62,500. The companies receive a 6,000 euro bonus when buying an electric car category N1.

ROMANIA

Taxes: No discounts on VAT and excise. Zero-emission electric cars do not pay municipal tax.

Direct subsidies: € 10,000 for the purchase of a new electric car, and € 4,250 for the purchase of a plug-in hybrid below 50 g/km CO₂. Additional 1250 euros for scrap delivery of an old car.

SLOVAKIA

Taxes: Electric cars pay a minimum registration fee of 33 euros, and are exempt from municipal tax.

Direct subsidies: none

SLOVENIA

Taxes: Cars with emissions below 110 g/km pay the minimum VAT rate (0.5%) but are not exempt from municipal tax.

Direct subsidies: EUR 7,500 for the purchase of a light electric car, EUR 4,500 for a light commercial EV, EUR 4,500 for a plug-in hybrid.

SPAIN

Taxes: Cars with emissions below 120 g/km CO₂ are exempt from the special car tax. In the Canary Islands, all alternative propulsion cars are exempt from VAT. In the big cities - Madrid, Barcelona, Zaragoza and Valencia - clean electric cars pay only 25% of the municipal tax.

Direct subsidies: between € 4,500 and € 7,000 for the purchase of an electric car, between € 2,500 and € 5,000 for a plug-in hybrid, and between € 7,000 and € 9,000 for an electric van or truck if the buyer is a private individual. The scheme is valid until 2023.

SWEDEN

Taxes: Electric cars and hybrids pay a special low rate of road tax - 360 crowns, or about 34 euros.

Direct subsidies: 70,000 kronor (6,570 euros) for the purchase of an electric car. There is also a bonus when buying a hybrid, but the amount depends on its emissions. Sweden also provides a subsidy for the purchase of cars with methane systems - 10,000 kronor (938 euros). ■

Извън бялото, от Тину Мюлер, Швейцария
Out of the White Room, by Tinu Muller, Switzerland



66 | **МНОГОЦВЕТЕН СВЯТ**
A WORLD OF MANY COLOURS

48 | **ИЗГУБЕНАТА БЪЛГАРИЯ**
LOST BULGARIA



54 | **АВТОБУС ЗА ЕВРОПА**
A BUS TO EUROPE





БЪЛГАРИЯ Е НОМЕР 2 В СВЕТА НА СКИТЕ

BULGARIA IS NUMBER 2 IN THE WORLD OF SKIING

България е вторият най-голям износител на ски и сноуборди в Европейския съюз, показват последните статистически данни на Eurostat. Първото място по традиция е за Австрия, световния лидер в тази промишленост, на която се падат 2.1 милиона изнесени комплекта ски и сноуборд през 2020 година. България (564 700 комплекта) изпреварва Франция (551 200) за второто място. Българският експорт е основно на ски за алпийски дисциплини (461 391 комплекта) и за ски бягане (102 882). Най-големият клиент за европейската ски индустрия са Съединените щати, към които през 2020 са били насочени 37% от целия износ на общността (708 800 комплекта). Другите основни пазари са Швейцария (15%) и Канада (15%). Най-големите вносител на ски екипировка в ЕС са били отново Австрия, Франция и Германия, а най-големите гостагачици са Украйна (529 800 комплекта) и Китай (328 500).

Bulgaria is the second largest exporter of skis and snowboards in the European Union, according to the latest Eurostat statistics. The first place is traditionally for Austria, the world leader in this industry, which accounts for 2.1 million exported sets of skis and snowboards in 2020. Bulgaria (564,700 sets) is ahead of France (551,200) for second place. Bulgarian exports are mainly of skis for downhill disciplines (461,391 sets) and for cross-country skiing (102,882).

The largest customer for the European ski industry is the United States, which in 2020 accounted for 37% of all community exports (708,800 sets). The other main markets are Switzerland (15%) and Canada (15%).

The largest importers of ski equipment in the EU were again Austria, France and Germany, and the largest suppliers were Ukraine (529,800 sets) and China (328,500). ■

ЕВРОПА СЕ СЕТИ ЗА МИКРОЧИПОВЕТЕ

EUROPE THINKS OF MICROCHIPS, FINALLY

Кризата с полупроводниковите интегрални схеми най-после подсети европейските лидери, че в продължение на четвърт век напълно са пренебрегвали едно от най-стратегически важните производства. В резултат на острия недостиг на микрочипове през последната година, Европейската комисия подготви т. нар.

European Chips Act - стратегия, която предвижда да се мобилизират 43 милиарда евро публични средства за изграждането на своя собствена индустрия в тази сфера. Това включва 15 милиарда евро преки инвестиции в производство на чипове по линия на Инициативата Чипове за Европа. Европейският план е отражение на вече приетите мерки в САЩ, където администрацията на Байдън обеща 52 милиарда долара за развиване на собствената полупроводникова промишленост. Европейските производители в момента държат около 10% от световното производство на интегрални схеми. Целта е този дял поне да се удвои до около 20% към 2030 година.

The crisis with semiconductor integrated circuits has finally reminded European leaders that for a quarter of a century they have completely neglected one of the most strategically important industries. As a result of the acute shortage of microchips in the last year, the European Commission has prepared the so-called European Chips Act - a strategy to mobilize € 43 billion in public funds to upgrade its own industry in this area. This includes € 15 billion in direct investment in chip production under the Chips for Europe Initiative. The European plan is a reflection of measures already taken in the United States, where the Biden administration has pledged USD 52 billion to develop its own semiconductor industry. European manufacturers currently hold about 10% of world production of integrated circuits. The goal is for this share to at least double to about 20% by 2030. ■

ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ НА ПРОМОЦИОНАЛНА ПРОЛЕТНА ЦЕНА!

Погрижете се за спокойствието и сигурността на Вашия дом и имущество със застраховка „Защитена фамилия“.



Винаги с вас!

ЗАСТРАХОВКА ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ

С 20% отстъпка от 01.03 до 31.05.2022 г.

КАКВИ СА ПРЕДИМСТВАТА, ПРЕДЛАГАНИ ОТ ЗАД „АРМЕЕЦ“:

- 20% отстъпка от застрахователната премия;
- Възможност за защита на дома срещу минимална премия от 10 лв.;
- Застрахователно покритие, изцяло съобразено с Вашето жилище и имуществото Ви;
- Бърза процедура и експертна консултация при сключване на застраховката;
- Възможност за избор на застрахованите рискове;
- Покритие срещу кражба чрез взлом и кражба с техническо средство до 14 000 лева без опис на имуществото;
- Навременно изплащане на щетите в случай на застрахователно събитие;
- Денонощен асистънс център на тел.: 0 700 1 3939

КЪДЕ МОЖЕТЕ ДА СКЛЮЧИТЕ ЗАСТРАХОВКА „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“?

- в офисите на ЗАД „Армеец“;
- при застрахователните брокери и агенти, които са партньори на компанията.



ИЗГУБЕНАТА БЪЛГАРИЯ

От години си повтаряме, че Европа ни субсидира.
Но всъщност, ако се замислим, е тъкмо обратното

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Малка страна, която е от нетните бенефициенти в Европейския съюз - тоест от онези, които получават повече, отколкото дават. Това е не само масовата представа на европейските медии за България - това най-често е и собствената ни представа. Но тя е погрешна във всяка дума.

ДОРИ ОПРЕДЕЛЕНИЕТО "МАЛКА СТРАНА" е доста неточно: България е 15-а по население в 27-членния съюз, и 10-а по площ (доста по-голяма от Белгия, Нигер-

ландия и Люксембург, взети заедно). Но още по-неточно е схващането, че е нетен бенефициент от членството си в ЕС.

Ако става дума за средствата от единния европейски бюджет, България наистина получава повече, отколкото дава - но разликата е умерена, около 1.58 милиарда евро годишно (данни от 2018). Белгия получава нетно с милиард повече; Унгария - три пъти повече; Полша - десет пъти.

Има обаче един друг показател, който Европейската комисия не отчита в икономическите си анализи, но по който България нищо чудно да се окаже най-големият

нетен донор на Европейския съюз спрямо размера на населението. Става дума, разбира се, за трудовия пазар.

ОЩЕ ПРЕДИ ПЕТ ГОДИНИ ЕДИН ДОКЛАД НА ООН угодисти България със съмнителната чест да е страната с най-бързо свиващо се население в света. Високата смъртност и ниската раждаемост имат принос за това, разбира се. Но главната заслуга е на емиграцията. Проведеното миналата година национално преброяване потвърди това: то сведе населението на България до едва 6 520 314 души (с 818 000



хваща само относително сигурните емигранти (заедно с нерегистрираните, със сезонно циркулиращите и така наатък, броят за ЕС спокойно може и да надхвърли милион). От тях приблизително 265 000 са в Германия, 130 000 в Испания, 70 000 в Гърция, 60 000 в Италия, 35 000 във Франция, 30 000 в Белгия, 25 000 в Нидерландия, около 20 000 в Австрия, около 30 000 в скандинавските страни.

Няма да го откриете никъде в изказванията на политиците от онази епоха, но още през 2004-2005 България добре знаеше, че предстои нова вълна емиграция и че това е част от цената, която трябва да платим за членството в Европейския съюз. Както и че ще получим различни компенсации в замяна: най-вече свободен достъп до единния европейски пазар, най-големия на планетата, както и до прословутите европейски фондове. Ползата от първото е във всякакво съмнение - износът на България, който едва достигаше 12.7 милиарда долара през 2005 година, през 2019 вече надхвърляше 44 милиарда долара (данни на Световната банка). Ползата от второто е доста по-дискусионна. В крайна сметка с парите от еврофондовете се разпореждаха същите тези правителства, от чието управление хората бягаха на запад, търсейки по-добър живот. Мнозина смятат, че всъщност именно еврофондовете позволиха на тези правителства и елити да укрепят позициите си почти навсякъде в бившия Източен лагер - и по този начин да гарантират продължаващия емиграционен поток на запад. Икономистът Георги Ангелов бе изчислил чистия положителен ефект от еврофондовете на 9.3 милиарда лева от 2007 до 2021 година (при внесени от България в общия бюджет 14.2 милиарда лева, и изплатени по различни оперативни програми на ЕС общо 23.5 милиарда лева).

ИЗЛИЗА, ЧЕ ЗА ВСЕКИ БЪЛГАРИН, ЗАМИНАЛ за грузи държави от съюза, България е получила 13 880 лева. Естествено, такава сметка е доста некоректна: българските емигранти не са продадени принудително в робство. Но тя добре илюстрира, че във взаимоотношенията си с Европа ние сме донори, а не бенефициенти.

Едно изследване на Colliers преди време заключи, че от емиграцията България губи средно по 0.25% годишен ръст на БВП. Проф. Иван Тодоров твърдеше пред Bloomberg TV Bulgaria, че само младежите със завършено висше образование, които заминават на Запад, струват на страната около 4 милиарда евро по усреднени европейски цени. А всички емигранти струват около 29 млрд. евро.

Можем да направим и една по-наивна, но

по-малко в сравнение с предишното преброяване през 2011, и с почти два и половина милиона по-малко в сравнение с пика през 1988 година). Никой не може да каже точно какъв е приносът на емиграцията за това - но и никой не се съмнява, че е огромен. Отварянето на европейския трудов пазар за българи през 2014 превърна емигрирането от смела, дори отчаяна стъпка в нещо съвсем лесно достъпно за всички слоеве от населението.

Колко са българските емигранти? Това е едновременно ключов въпрос и тема, от която поредица български правителства

старателно стоят настрана. За някои страни в Европа имаме данни от техните собствени преброявания; за други можем само да гадаем. Значителна част от емигрантите, за да си спестят усложнения (а и данъци), си остават регистрирани в България дори и години, след като са я напуснали.

ЕТО ЕДНА ПРИБЛИЗИТЕЛНА СМЕТКА: новите български емигранти - тоест от последния четвърт век - в страните от днешния Европейски съюз са около 670 000 души. Това е консервативна сметка - об-

показателна сметка: да умножим броя на тези емигранти по средната производителност на труда у нас и средния брой работни часове в годината. Тогава излиза, че от емиграцията към ЕС България губи по 28.4 милиарда долара годишно от Брутният си продукт. И това включва само споменатите 670 000 души, без да брои неотчетените и сезонните мигранти, нито тези в САЩ (около 300,000), Великобритания, Турция.

А ползата, която западноевропейските страни извличат, е несравнимо по-голяма заради по-високата производителност на труда. Един работник в Испания добавя 88 203 долара към брутният продукт годишно, на базата на данни от ОИСР. В Германия - 90 515 долара. В САЩ - 130 827 долара. Естествено, не всички български емигранти са в трудоспособна възраст. Но дори само 60% от българите в Германия да работят, това добавя 14.4 милиарда долара към брутният продукт на страната всяка година.

РАЗБИРА СЕ, НИТО ЕДИН ПРОЦЕС В ИКОНОМИКАТА не е само черен, или само бял. Емиграцията създава един постоянен приток на пари към България. В миналото той надхвърляше милиард евро годишно и възлизаше на няколко процента от БВП. След 2020 обаче спадна драстично. Освен това емиграцията, свивайки трудовия пазар, тласка заплатите нагоре. Неслучайно средната работна заплата в България скочи от 678 лева брутно на месец през 2010 до 1676 лева през декември 2021. Но дали тези процеси компенсират пропуснатия растеж заради загубата на хора? Самите Европейска комисия и Европарламент са скептични. В един доклад по темата от май 2021 се казва директно, че при миграцията "изпращащите региони губят умения и квалификация за сметка на получаващите региони", и че "регионите с бързо свиващо се население са засегнати от остър срив в осигуряването на обществени услуги (здравеопазване, култура), на физическа (транспорт) и комуникационна свързаност, образование и трудови възможности".

ЕВРОПЕЙСКИТЕ ИНСТИТУЦИИ ВНАГИ СА БИЛИ ДОБРИ в откриването на проблемите, не не и пословично ефективни в решаването им. Цитираният документ, след като отчита спешната нужда да се предприеме нещо срещу тази вътрешна миграция, накрая формулира и от кого: "Националните и местните власти са еднакво важни за отговора на демографските промени... те са в най-добра позиция да предложат възстановителни планове за най-уязвимите региони". Тоест проблемът

с отлива на хора трябва да се реши... от същите национални и местни власти, които са го допуснали или даже предизвикали. Роналд Рейгън ли бе казал навремето, че в правителствата няма как да има големи улове, защото, ако ги имаше, бизнесът щеше веднага да ги открадне?

Впрочем решения на проблемите на Източна Европа с отлива на хора предлага и бизнесът, чрез най-различни независими институти, think-tanks и така нататък. Тези решения се свеждат до едно и също: да се насърчи имиграцията. Тоест Източна Европа да намери липсващите хора по същия начин, по който го прави Западна - като привлича хора отвън. Само че, отбелязват въпросните think-tank мислители, хората в Източна Европа са необяснимо негативно настроени към имиграцията.

ТОВА, КОЕТО МИСЛИТЕЛИТЕ НЕ РАЗБИРАТ, е, че между Изтока и Запада има две фундаментални различия, що се отнася до внасянето на хора отвън. Западът го стори на две вълни. Първата дойде от бившите колонии - хора, споделящи език и част от миналото със страните, в които мигрираха. А пък приемащите ги страни преживяха това като някакво своеобразно изкупление за греховете си от колониалната ера. Втората вълна дойде от Източна Европа: хора с различен език и обичаи, но все пак споделящи общи ценности в рамките на европейската цивилизация. Източна Европа обаче няма нито колонии,

нито грехове от колониалното минало. А и няма много възможности да привлича хора със сходни ценности. Първо, защото все още трудно се конкурира със Запада като доходи и стандарт на живот - а нуждата на Запада от хора ни най-малко не е намаляла (повишеният интерес към Западните Балкани напоследък едва ли е случаен). И второ, защото резерви от такива хора с общи ценности почти не са останали - освен донякъде Украйна и Беларус, но с доста сериозен политически хендукап заради вижданията на Русия за нейната сфера на влияние. Алтернативата за Източна Европа е да привлича мигранти от други култури, от други цивилизации. Разбираемо е защо това не предизвиква ентусиазъм у самотните старци, обитаващи малките градове и села на България, Румъния, Литва, Хърватия. Те копнеят не за нови съседи, а за връщането на собствените си деца.

Тъкмо това е единственото реалистично спасение от демографската бездна за Източна Европа: да си върне поне част от своите. Това съвсем не е непостижимо. Всички проучвания по въпроса показват едно и също - голяма част от емигрантите изпитват носталгия и биха се върнали. Само че за да го направят, не са нужни правителствени програми или слабоумни PR кампании. Нужни са само три неща: икономическа предвидимост, прилични социални услуги и съдебна система, която да гарантира, че правилата важат за всички. ■



THE LOST BULGARIA

We have been repeating for years that Europe is subsidizing us. But in fact, if we think about it, the opposite is true

A small country that is one of the net beneficiaries in the European Union - that is, one that receives more than it gives. This is not only the most common image the European media show about Bulgaria - this is often the image in our own heads. But it is profoundly wrong.

EVEN THE "SMALL COUNTRY" DEFINITION is quite inaccurate: Bulgaria is 15th in population in the 27-member union, and 10th in area (much larger than Belgium, the Netherlands and Luxembourg combined). But even more inaccurate is the notion that the country is a net beneficiary of its EU membership. When it comes to the funds from the single European budget, Bulgaria does receive more than it gives - but the difference is moderate, about 1.58 billion euros a year (data from 2018). Belgium receives a billion more net;

Hungary - three times more; Poland - almost ten times.

However, there is another indicator that the European Commission does not take into account in its economic analysis, but according to which Bulgaria might be the largest net donor to the European Union, compared to population size. It is, of course, about the labor market.

FIVE YEARS AGO, A UN REPORT honoured Bulgaria with the dubious fame of being the fastest-shrinking country in the world. High mortality and low birth rates all contribute to this, of course. But the main credit goes to emigration. Last year's national census confirmed this: it reduced Bulgaria's population to just 6,520,314 (818,000 less than the previous census in 2011, and almost two and a half million people less than the peak in 1988). No one can say exactly what the contribution of emigration

is to this - but no one doubts that it is huge. The opening of the European labour market for Bulgarians in 2014 turned emigration from a bold, even desperate step into something very easily accessible to all segments of the population. How many are the Bulgarian emigrants? This is both a key issue and a topic from which a number of Bulgarian governments are diligently staying away. For some countries in Europe we have data from their own censuses; for others we can only guess. A significant part of the emigrants, in order to save themselves complications (and taxes), remain registered in Bulgaria even years after leaving it.

HERE IS AN APPROXIMATE ACCOUNT: the new Bulgarian emigrants - that is, from the last quarter of a century - in the countries of today's European Union are about 670,000 people. This is a conservative account - it covers



By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK

only relatively visible immigrants (along with unregistered, seasonally circulating and so on, the number for the EU can easily exceed a million). Of these, approximately 265,000 are in Germany, 130,000 in Spain, 70,000 in Greece, 60,000 in Italy, 35,000 in France, 30,000 in Belgium, 25,000 in the Netherlands, about 20,000 in Austria, and about 30,000 in the Nordic countries.

You will not find it anywhere in the speeches of politicians of that era, but in 2004-2005 Bulgaria was well aware that a new wave of emigration was imminent - and that this was part of the price we had to pay for membership in the European Union. And that we will receive various compensations in return: such as free access to the single European market, the largest on the planet, as well as to the infamous European Structural funds. The benefit of the former is beyond doubt - Bulgaria's exports, which barely reached USD 12.7 billion in 2005, in 2019 already exceeded USD 44 billion (World Bank data). The benefit of the latter is much more debatable. In the end, the money from the EU funds was at the disposal of the same governments whose rule people were fleeing from to the West in search of a better life. Many believe that it was the EU funds that allowed these governments and elites to strengthen their positions almost everywhere in the former Eastern Block - and thus ensure the continued flow of emigrants to the West.

Economist Georgi Angelov had estimated the net positive effect of EU funds at BGN 9.3 billion from 2007 to 2021 (with BGN 14.2 billion paid by Bulgaria into the total budget and paid a total of BGN 23.5 billion under various EU operational programs).

IT TURNS OUT THAT FOR EVERY BULGARIAN WHO LEFT for other countries of the EU, Bulgaria received BGN 13,880. Naturally, such an account is quite incorrect: Bulgarian emigrants were not forcibly sold into slavery. But it illustrates quite well that in our relations with Europe, we are donors, not beneficiaries.

A study by Colliers some time ago concluded that Bulgaria loses an average of 0.25% annual GDP growth from emigration. Prof. Ivan Todorov claimed to Bloomberg TV Bulgaria that only young people with higher education who go to the West cost the country about 4 billion euros at average European prices. And all the emigrants cost about 29 billion euros.

We can also make a more naïve but indicative calculation: to multiply the number of these emigrants by the average labor productivity in our country and the average number of working hours per year. Then it turns out that from emigration to the EU Bulgaria loses 28.4 billion dollars a year from its gross product. And this includes only the aforementioned 670,000 people, not counting unreported and seasonal migrants, nor those in the United States (about

Even if only 60% of Bulgarians in Germany work, it adds USD 14.4 billion to the Federal Republic's gross domestic product each year

300,000), United Kingdom, Turkey.

And the benefits that Western European countries reap are incomparably greater because of higher labor productivity there. One worker in Spain adds USD 88,203 to gross national product per year, according to OECD data. In Germany - 90 515 dollars. In the United States - 130,827 dollars. Of course, not all Bulgarian emigrants are of working age. But even if only 60% of Bulgarians in Germany work, it adds USD 14.4 billion to the Federal Republic's gross domestic product each year.

OF COURSE, NOT A PROCESS IN THE ECONOMY is just black or just white. Emigration creates a constant inflow of money to Bulgaria. In the past, it exceeded one billion euros a year and amounted to several percent of GDP. After 2020, however, it dropped dramatically. In addition, emigration, shrinking the labor market, is pushing wages up. It is no coincidence that the average salary in Bulgaria jumped from BGN 678 gross per month in 2010 to BGN 1,676 in December 2021.

But do these processes compensate for lost growth due to the loss of people? The European Commission and the European Parliament themselves are skeptical. A report on the subject in May 2021 directly states that "sending regions are losing high skills and competencies to the advantage of receiving regions", and that "regions with a rapidly shrinking population are affected by a severe gap in the provision of social services (healthcare, cultural), physical (transport) and ICT connectivity, education and labour opportunities".

EUROPEAN INSTITUTIONS HAVE ALWAYS BEEN GOOD at finding problems, but not proverbially effective at solving them. Recognizing the urgent need to take action against this internal migration, the document finally states by whom this action should be taken: "National and local authorities are equally important in the response to demographic changes... They are best placed to come up with recovery plans for the most vulnerable regions". That

is, the problem of the outflow of people must be solved... by the same national and local authorities that allowed it or even caused it. Was it Ronald Reagan who once said that there can be no great minds in governments, because if there were, businesses would immediately steal them?

By the way, business also offers solutions to the problems of Eastern Europe with the outflow of people, through various independent institutes, think-tanks and so on. These decisions boil down to the same thing: to encourage immigration. Which means for Eastern Europe to find missing people in the same way that Western Europe does - by luring them from outside. However, the think-tankers in question point out that people in Eastern Europe are inexplicably negative about immigration.

WHAT THESE THINKERS DO NOT UNDERSTAND is that there are two fundamental differences between East and West when it comes to bringing people in from outside. The West did it in two waves. The first came from the former colonies - people who share language and part of the past with the countries to which they migrated. And the host countries felt this as a kind of atonement for their sins from the colonial era. The second wave came from Eastern Europe: people with different languages and customs, but still sharing common values within European civilization.

However, Eastern Europe has neither colonies nor the sins of the colonial past. And there are not many opportunities to attract people with similar values. First, because it is still difficult to compete with the West in terms of income and standard of living - and the West's need for people has not diminished in the least (the increased interest in the Western Balkans lately is hardly accidental). And secondly, because there are almost no reserves of such people with common values left - except to some extent Ukraine and Belarus, but with a rather serious political handicap because of Russia's views on its sphere of influence. The alternative for Eastern Europe is to attract migrants from other cultures, from other civilizations. It is understandable why this does not arouse enthusiasm among lonely old people living in the small towns and villages of Bulgaria, Romania, Lithuania, Croatia. They long not for new neighbors, but for the return of their own children.

This is the only realistic salvation from the demographic abyss for Eastern Europe: to get back at least some of its own people. This is not unattainable at all. All studies on the subject show the same thing - most emigrants feel nostalgic and would return. But to do that, you don't need government programs or stupid PR campaigns. All that is needed are three things: economic predictability, decent social services and a judicial system to ensure that the rules apply to everyone. ■

Ипотечен кредит

ДОМ за теб

- Ниска лихва, без скрити такси и условия
- Безплатна имуществена застраховка



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg

АВТОБУС ЗА ЕВРОПА

Отношенията между българите Тук и българите Там остават твърде противоречиви

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Като студент осъмнах с няколко връстници на автогарата в Манхайм, защото изпуснахме автобуса за София.

ЩЕ КАЖЕТЕ, НИЩО ОСОБЕНО. Само че годината бе 1993; нямаше евтини полети, интернет и мобилни телефони. Нямаше и много българи в Германия. Свързаха ни само с възрастен човек, който се обръщаше на “млади господине”, споменаваеше “Раковска” и “Царя” и говореше онзи екав софийски сленг от 40-те, който по-късно чухме от Симеон II. С една гума, беше от старата емиграция.

Тогава “български емигрант” означаваше “избягал от комунизма”. По стар български обичай земеделци се караха с монархисти, а бежанците от развития соц трудно разбираха и едните, и другите.

ВСИЧКО СЕ ПРОМЕНИ само няколко години по-късно. Имигрантската вълна след 1989 създаде образа на днешните европейски и американски българи.

И те са доста различни. Едно са юпитата в банките и високотехнологичните компании и министрите от новото българско правителство, друго – студентите, втора по численост национална група в Германия и Австрия, трето – “жените баганте”, които се грижат за възрастни хора. И още...

... децата на старата и новата номенклатура, бляскавите учени, спортистите, ромите с професии, българските турци – строители. Вечно недоволните неудачници, дошлите на Запад да мразят Запада или ентузиастите за всичко българско и родно. Жените, които берат портокали, за да издържат мрънкащи съпрузи в родината. Майките, които отглеждат деца по Skype. Експертите от европейските институции. Избирателите на “Продължаваме промяната”, Слави Трифонов, “Демократична България” и “Възраждане”. Карловци в Лондон, пазарджиклии в Ню Йорк, пленчани и шуменци в Испания, видинчани в Италия. Хората, на чиито доходи разчита голяма част от България. И които преот-

криха родината, когато дойде вирусът.

ТЕ УСПЯВАХА ИЛИ СЕ ПРОВАЛЯХА, но показаха борбеност, закалена в балкански условия. И тук нямам предвид само мениджърите в компаниите. В Испания Татяна Роева победи голяма банка и поведе пострадалите от ипотеките. В Гърция Костагинка Кунева се превърна в символ на протеста срещу лошите условия на труд, претърпя апендат и стана евродепутат. В Италия Наталия Бельова загина в пламъците, спасявайки възрастното семейство, за което се грижеше. Българки станаха олимпийски шампионки, шеф на ЮНЕСКО, шеф на МВФ и всички досегашни еврокомисари.

Отношенията с техните сънародници в България останаха двояки – със завист и възхищение, пренебрежение и любов, отчаяние и надежда. Мненията са основно две: от България са си отишли таланти, които сега ни хранят; от България са си отишли некадърниците, които нямат право на глас. Този спор ще остане вечен.





IN FOCUS
MIGRATION

ON
AIR
BULGARIA

Зад него стои най-голямата българска болка – трагичната демографска картина в страната.

ВСЪЩНОСТ, БОЛКАТА НЕ Е САМО БЪЛГАРСКА. Според “Файненшъл таймс” (2016) Източна Европа търпи най-голямата загуба на население в съвременната история след 1990. До 2005 Румъния например е загубила 9% от хората си. За 25 години Литва е намаляла с една четвърт, в някои региони - наполовина. Но българската загуба е особено чувствителна, в съчетание с ниска раждаемост, висок песимизъм и най-голямата, поне статистически, бедност в ЕС.

ЗАТОВА ОТЧАЯНАТА НАДЕЖДА, че “децата все някога ще се върнат” се превърна в една от най-големите утопии на прехода. Тя накара възрастни хора да пазят огромни апартаменти, на които не могат да платят парното. Тя зареди цяло поколение със сладко-кисела страст по Запада, който хем приютява и надарява, хем краде

рождбите ни. Тя захрани произведения на изкуството като романа на Алек Попов “Мисия Лондон” и пиесата на Стефан Цанев “Деца на света”, телевизионни проекти като “Другата България” на БТВ и особено политиката: “Българският Великден” (2000), царските Юпити (2001), Симеон Дянков (2009), Крум Зарков (2017), “Има такъв народ” и “Продължаваме промяната” (2021). Тя възкреси най-смешната тема на модерна България: бай Ганьо в Европа.

ОЧЕВИДНО СЮЖЕТЪТ ПРЕГРЯВА и, рано или късно, ще направи късо съединение. Или двете България ще се разберат, или ще се разделят завинаги. Само не мислете, че казвам второто ей-така. Спомнете си, че българските емигранти второ, че и първо поколение имат способността бързо да забравят български. Междувременно самата България се изпразва, а природата, както знаем, не търпи вакуум. Стръскащо е, че на същата територия Южна Корея има 52 милиона, а Бангладеш – цели 161.

Световната практика предлага няколко не много обнадеждаващи изхода. Ирландия върна част от хората си, но там има високи технологии и се говори английски, при това ирландците в чужбина си остават десет пъти повече. В Гърция се връщат пенсионери, за да отворят ресторант и да гледат морето. Никой обаче не е измислил как да обърне демографския спад в растеж.

БЪЛГАРИТЕ СЕ ЗАВРЪЩАТ ОТ ПАТРИОТИЗЪМ, носталгия и пандемия – или ако стане чудо и икономиката започне да расте като тигър. Нарочно не споменавам политиката. Тя мисли нещата мандатно, а така стратегически въпроси не се решават.

Накрая, ако се чудите какво стана в Манхайм, не потърсихме помощ от стария господин. Хванахме следващия автобус, който мина след два дни. Бяхме млади, бяхме щастливи, че сме в мечтания Запад, макар и на гарата. Казах ви, беше едва 1993 година. ■

A Bus To Europe

The relations between the Bulgarians Here and the Bulgarians There remain very contradictory

By BOYKO VASILEV / Photography SHUTTERSTOCK

As a student, I woke up with several peers at the bus station in Mannheim because we missed the bus to Sofia.

YOU WILL SAY, NOTHING SPECIAL. But the year was 1993; there were no cheap flights, no internet and no cell phones. There were not many Bulgarians in Germany. We were connected only with an old man who addressed us as "young gentleman", mentioned "Rakovska" and "The Tsar" and spoke that kind of Sofia slang from the 1940s, which we later heard from Simeon II. In short, he was from the old emigration.

At the time, "Bulgarian emigrant" meant "escaped communism." According to an old Bulgarian custom, farmers quarreled with monarchists, and the later refugees from the developed socialism found it difficult to understand both.

EVERYTHING CHANGED only a few years later. The wave of immigrants after 1989

created the image of today's European and American Bulgarians.

And they are quite different. One thing are the yuppies in banks and high-tech companies and ministers of the new Bulgarian government, quite another - the students, the second largest national group in Germany and Austria, and third - "badante women" who care for the elderly. And more:

... The children of the old and the new nomenclature, the brilliant scientists, the athletes, the Roma with professions, the Bulgarian Turks - builders. Eternally dissatisfied losers, those who came to the West to hate the West or enthusiasts for everything Bulgarian and native. Women who pick oranges to support grumbling husbands in the homeland. Mothers raising children on Skype. Experts from the European institutions. The voters of "We continue the change", Slavi Trifonov, "Democratic Bulgaria" and "Revival". People from Karlovo in London, from Pazardzhik in New York, people from Pleven and Shumen in Spain, people from Vidin in Italy. The peo-

ple on whose income a large part of Bulgaria relies. And who rediscovered the homeland when the virus came.

THEY SUCCEEDED OR FAILED, but they showed fighting spirit, already hardened in tough Balkan conditions. And here I do not mean only the managers in the companies. In Spain, Tatiana Roeva defeated a large bank and led the mortgage victims. In Greece, Kostadinka Kuneva became a symbol of protest against poor working conditions, was attacked and became an MEP. In Italy, Natalia Belova died in the flames, rescuing the elderly family she cared for. Bulgarian women became Olympic champions, head of UNESCO, head of the IMF and all previous European commissioners.

Relations with their compatriots in Bulgaria remained twofold - with envy and admiration, contempt and love, despair and hope. There are basically two opinions: the talents that feed us now have left Bulgaria; the incompetents who should not have the right to vote



have left Bulgaria. This dispute will remain forever. Behind it is the biggest Bulgarian pain - the tragic demographic picture in the country.

IN FACT, THE PAIN IS NOT JUST BULGARIAN. According to the Financial Times (2016), Eastern Europe has suffered the largest population loss in modern history since 1990. By 2005, for example, Romania had lost 9% of its population. In 25 years, Lithuania has fallen by a quarter, in some regions by half. But Bulgaria's loss is particularly sensitive, combined with low birth rates, high pessimism and the largest, at least statistically, poverty in the EU.

THAT IS WHY THE DESPERATE HOPE that "the children will one day return" has become one of the greatest utopias of the transition. It made elderly people keep huge apartments where they could not pay for heating. It has filled a whole generation with a sweet and sour passion for the West, which both shel-

ters and endows and steals our children. This hope nurtured works of art such as Alek Popov's novel "Mission London" and Stefan Tsanev's play "Children of the World", television projects such as "The Other Bulgaria" on bTV and especially politics: "Bulgarian Easter" (2000), the 'royal yuppies' (2001), Simeon Djankov (2009), Krum Zarkov (2017), "There is such a people" and "We continue the change" (2021). It also resurrected the funniest topic of modern Bulgaria: Bai Ganyo in Europe.

Obviously the plot overheats and, sooner or later, will short circuit. Either the two Bulgarians will understand each other, or they will be separated forever. And the second option is not as impossible as it may seem to you now. Remember that the second and the even the first generation of Bulgarian emigrants quite often have the ability to forget Bulgarian. Meanwhile, Bulgaria itself is emptying - and nature, as we know, does not tolerate a vacuum. It is shocking that there are 52 million

South Koreans in the same territory as ours, and 161 million people in Bangladesh.

World practice offers several not very encouraging outcomes. Ireland has brought back some of its people, but there is high technology and English is spoken there - and still there are ten times more Irish abroad. Retirees are returning to Greece to open a restaurant and watch the sea. However, no one has figured out how to reverse the demographic decline.

BULGARIANS RETURN FROM PATRIOTISM, nostalgia and because of the pandemic - or if a miracle happens and the economy starts to grow like a tiger. I deliberately do not mention politics. It thinks in terms of mandates, so strategic issues are never resolved. Finally, if you are wondering what happened in Mannheim, we did not seek help from the old gentleman. We caught the next bus, which passed in two days. We were young, we were happy to be in our dream West, even at the train station. I told you, it was only 1993. ■



ВОЙНАТА, КОЯТО ТРЯБВАШЕ ДА СЛОЖИ КРАИ НА ВСИЧКИ ВОЙНИ

10-те най-опустошителни конфликта в човешката история би трябвало да са ни научили повече да не коригираме дефицитите на политиците с оръжие

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Войната, която да сложи край на всички войни": Хърбърт Джордж Уелс използва тази фраза през август 1914, в началото на Първата световна, за да изрази убеждението си, че един конфликт с подобен мащаб би трябвало веднъж завинаги да изкорени нуждата от подобни в бъдеще. По-късно Удроу Уилсън го цитира, за да оправдае американското включване във войната - независимо, че бе избран именно с обещанието да не го допуска.

Столетие по-късно такова убеждение изглежда трогателно наивно. Впрочем дори самият Уелс го разбра приживе и се самоиронизираше през 30-те, когато вече бе ясно, че повторението на глобалния конфликт е неизбежно. От нападението на Германия и СССР над Полша през септември 1939, през Корея, Виетнам, Афганистан, Ирак, та до множеството съвременни конфликти, за които европейците най-често предпочитаме да си затваряме очите (ДР Конго, Сомалия, Сирия, Йемен), последният век бе изпълнен от доказателства, че войната съвсем не е застрашен

вид. Споровете дали сегашната ситуация в Украйна е война, или въоръжена операция, е въпрос единствено на военна терминология и ще го оставим на хората в униформи. Но няма никакъв спор, че това е решаване на политически задачи с оръжие. И няма никакво съмнение какво би трябвало да мислим за такъв подход. Каза ни го Хемингуей: "Никога не мислете, че войната, колкото и да е необходима или оправдана, не е престъпление". Каза ни го Джордж Сантаяна: "Само мъртвите са видели края на войната". Каза ни го и Анри Барбюс, герой от Първата световна война, когато 17 месеца на фронта превърнаха в убеден пацифист: "Две армии, сражаващи се една срещу друга, са като една армия, която се самоубива".

Сегашното грънкане на ядрени арсенали е и болезнен повод да си припомним припомним най-опустошителните конфликти в човешката история. Войните, чито ужаси и дългосрочни щети би трябвало действително "да сложат край на всички войни". Но не го направиха.

30-ГОДИШНАТА ВОЙНА

Историците ще ви кажат, че това е само един епизод от европейските Религиозни войни. Но като ефект този епизод далеч надхвърля всички останали.

През 1618 император Рудолф II, владетел на Свещената римска империя, умира, без да остави наследник. За нов император е избран Фердинанд II, чиято първа работа е да се опита да наложи католицизма навсякъде в земите си. Това никак не се харесва на гордите жители на Прага, които изхвърлят пратениците на новия император през прозореца. Резултатът от този акт са три десетилетия война, която постепенно замесва всички големи сили в Западна Европа и напълно опустошава централна Европа. Германия и Чехия губят над една трета от населението си (някои германски области - над две трети).

ВЕЛИКАТА ОКТОМВРИЙСКА РЕВОЛЮЦИЯ

Оценките за Октомврийската революция, с която болшевиките на Ленин и Троцки вземат властта от Временното правителство в Петербург, и до днес си остават полярни. Но няма спор, че предизвиканата от нея Гражданска война в Русия е едно от най-страшните събития в историята - и може би най-голямата национална катастрофа изобщо, както я определя историкът Ивън Моудсли (Evan Mawdsley). Основната причина за това е, че във войната не участват две страни (червените срещу белите, както ни учеха в училище), а над дузина различни формирования, с най-различни каузи, цели и временни съюзи помежду си. За обикновеното цивилно население това означава непрекъсната заплаха. Между 9 и 12 милиона души са убити до октомври 1923, когато войната приключва. В тази бройка не се включват последвалите жертви в концентрационните лагери, по големите строителни проекти на Сталин като Беломорканал, както и загиналите в прословутия Голодомор в Украйна през 1932-33 година.

ТАЙПИНСКОТО ВЪСТАНИЕ

През XIX век Китай е под властта на манчжурската династия Цин, но тази власт е силно подкопана от активната намеса на европейските сили в делата на империята, както и от започналния активен внос на опиум от Индокитай.

В тази среда избухва Тайпинското въстание, един от най-кръвопролитните конфликти на всички времена. Началото е през декември 1850 в най-южната китайска провинция Гуанси, където властите започват преследвания срещу набираща последователи християнска секта. Начело на сектата е Хун Сюцюан, самообявил се за по-малкия брат на Исус Христос. Хун



бързо разгромява пратената срещу него войска, завзема старата столица Нанкин и провъзгласява създаването на независима държава. Едва 14 години по-късно, след смъртта на Хун, имперските сили успяват да си върнат Нанкин и да потушат бунта, а съпътстващите размирици в други области продължават чак до 1871. Загиналите в конфликта и от глад и болести са между 30 и 40 милиона души, а някои китайски историци говорят дори за 70 милиона.

ПЪРВАТА СВЕТОВНА ВОЙНА

Първият наистина глобален конфликт в историята, а също и първият, воден със съвременни технологични средства - танкове, самолети, подводници, бойни отровни газове.

Сблъсъкът на тези нови средства и старото схващане за доминиращата роля на пехотата ражда някои от най-страшните кръвопролития в историята: като битката при Вердюн (714 000 жертви) и битката при Сом (около 1.1 милиона). Общо загиналите във войната се изчисляват на около 21 милиона души. Но ако приемем, че бойните действия и недоимъкът са причина за избухналата през 1918 пандемия (т. нар. Испански грип),

бройката ще се утрои. Да не говорим, че неспособността на победителите да проявят малко снизхождение към победените, и отмъстителният характер на договори като Версайския и Ньойския, в крайна сметка до голяма степен са причина и за възхода на тоталитарните режими през 30-те, и за Втората световна война.

БУНТЪТ АН-ШИ

Твърде възможно е никога да не сте чували за това събитие от китайската история, продължило от 755 до 763 година. Но като ефект върху населението и държавата това е може би най-страшната война за всички времена.

Във Втората световна война загиват приблизително 60 милиона души, или около 3% от тогавашното население на планетата. В бунта Ан-Ши някои учени оценяват жертвите на около 36 милиона - или смайващите две трети от населението на Китай по време на династията Тан. Бунтът е започнат от Ан Лушан, генерал от армията, който се провъзгласява за император и създава династията Ян. По-късно Ан е убит от собствения си син, който на свой ред е екзекутиран от най-



доверения си съветник. В крайна сметка бунтът е потушен, но ще минат над шестстотин години, преди Китай да си върне предишния ред и благополучие.

ВТОРАТА СВЕТОВНА ВОЙНА

Като брой на жертвите за кратък период от време този последен голям конфликт на планетата надминава всички останали. Различните оценки се простират от 40 до 72 милиона загинали, голяма част от които - цивилни. Парадоксалното е, че около 85% от жертвите са дадени от страна на победителите, и най-вече на СССР. Войната обхваща целия свят - от водите на Северния ледовит океан, през пустините на Африка и Азия, та чак до Австралия. Това е епохата и на най-масовия геноцид за всички времена - Холокостът, с около 6 милиона жертви. А също и на първата (и последна засега) употреба на атомната енергия като оръжие - над японските градове Хирошима и Нагасаки.

МОНГОЛСКИТЕ ЗАВОЕВАНИЯ

В зората на XIII век Темужин успява да обедини войнстващите дотогава монголски племена, приема името Чингиз Хан и ги повежда на завоевателни походи,

които ще променят цялата история на Европа, Близкия и Далечния изток. Само за седем десетилетия до 1279 монголите завладяват Китай, цяла Централна Азия, днешните Русия, Украйна, Румъния, създавайки най-голямата по площ сухоzemна империя в историята. А също и най-кръвопролитната, защото политиката на Чингиз Хан е да се ликвидират цивилните населения навсякъде, където са оказали съпротива. При завладяването на Хорезъм например всеки монголски войн е задължен да екзекутира най-малко по 24 пленници.

Монголските нашествия слагат край на множество държави, като например просъществувалата 6 столетия Волжка България, и нанасят тежък удар на българската държава, радвала се дотогава на разцвет под властта на Иван Асен II. Общо жертвите от нашествията се оценяват на около 60 милиона души - огромна цифра, при положение, че цялото световно население тогава не надхвърля 400 милиона. Монголите пренасят на запад барута и огнестрелните оръжия, а също и, поне според някои източници, Черната чума, която през следващото столетие ще унищожи феодалния ред в Европа. ■



Надеждни куриерски услуги за страната и чужбина

Доставяме пратки навсякъде
в България на следващия
работен ден, за по-малките
населени места - по график.

Заедно с GLS доставяме колетни
пратки навсякъде в Европа.





THE WAR THAT HAD TO END ALL WARS

The 10 most devastating conflicts in human history should have taught us better than correcting the deficits of politicians with weapons

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK

The War to End All Wars": Herbert George Wells used this phrase in August 1914, at the beginning of the First World War, to express his conviction that a conflict of this magnitude should once and for all eradicate the need for weapons in the future. Woodrow Wilson later quoted him to justify American involvement in the war - although he was elected on a promise not to allow it. A century later, such a belief seems touchingly naive. By the way, even Wales himself understood it in his lifetime and was self-ironic in the 1930s, when it was already clear that a repeat of the global conflict was

inevitable. From the German and Soviet invasions of Poland in September 1939, through Korea, Vietnam, Afghanistan, Iraq, to the many modern conflicts that Europeans most often prefer to turn a blind eye to (DR Congo, Somalia, Syria, Yemen), the latter century was strewn with evidence that war was by no means an endangered species. The debate over whether the current situation in Ukraine is a war or an armed operation is a matter of military terminology alone, and we will leave it to the people in uniform. But there is no doubt that this is about solving political problems with weapons. And there is no doubt what we should think about such

an approach. Hemingway told it us: "Never think that war, no matter how necessary, nor how justified, is not a crime." George Santayana did tell us as well: "Only the dead have seen the end of war." And it was told again by Henri Barbusse, a World War I hero who was turned into a staunch pacifist for 17 months at the front: "Two armies fighting each other are like one large army that commits suicide." The current jingling of nuclear arsenals is also a painful occasion to recall the most devastating conflicts in human history. Wars whose horrors and long-term damage should actually "end all wars." But they didn't.



THIRTY YEARS' WAR

Historians will tell you that this is just one episode of the European Wars of Religion. But its impact exceeded all others by far.

In 1618 Emperor Rudolf II, ruler of the Holy Roman Empire, died without leaving a successor. Ferdinand II was chosen as the new emperor and the first thing he did was to try and impose Catholicism throughout his lands. This did not go down well with the proud citizens of Prague who threw the new Emperor's envoys out the window. The defenestration sparked three decades of war, which gradually involved all great powers

Hemingway told it to us: "Never think that war, no matter how necessary, nor how justified, is not a crime"

in Western Europe and completely ravaged Central Europe. Germany and the Czech Republic lost over one third of their population (some German regions – more than two-thirds).

GREAT OCTOBER REVOLUTION

The assessments of the October Revolution through which Lenin and Trotsky's Bolsheviks seized power from the provisional government in Petrograd (St. Petersburg) still remain divided. Undoubtedly, however, the Russian Civil War it triggered was one of the most terrible events in history – and perhaps the greatest national catastrophe ever, as

historian Evan Mawdsley put it.

The main reason for this was that there were not just two sides fighting in the war (Reds against Whites, as we were taught in school), but more than a dozen different factions with diverse causes, goals and temporary alliances. To the ordinary civil population this was a constant threat. Between 9 and 12 million people had been killed by October 1923, when the war ended. This figure does not include the subsequent victims in concentration camps, Stalin's big construction projects such as the White Sea Canal, as well as those who perished in the infamous Holodomor in Ukraine in 1932-1933.

TAIPING REBELLION

In the 19th century China was ruled by the Manchu-led Qing dynasty, but this rule was greatly undermined by the active intervention of the European powers in the affairs of the Empire, as well as by the active import of opium from Indochina.

The Taiping Rebellion, one of the bloodiest conflicts of all time, erupted in this atmosphere. It started in December 1850 in the southernmost Chinese province of Guangxi, where the local authorities launched a campaign of religious persecution against a Christian sect that was gaining followers. The sect was led by Hong Xiuquan, who maintained he was the younger brother of Jesus Christ. He quickly routed the army sent to fight him, captured the old capital of Nanjing and proclaimed the creation of an independent state. Only 14 years later, after Hong's death, were the imperial armies able to regain Nanjing and to quash the rebellion,

while the accompanying unrests in other regions continued until 1871. Between 30 and 40 million people died in the conflicts from starvation and disease, and some Chinese historians even put the figure at 70 million.

WORLD WAR I

The first truly global conflict in history, as well as the first waged with modern technological means – tanks, aircraft, submarines, poison gas.

The clash of these new tools and the old idea of the dominant role of the infantry bred some of the worst bloodsheds in history: such as the Battle of Verdun (714,000 fatalities) and the Battle of the Somme (about 1.1 million). The total number of deaths in the war is estimated at about 21 million people. But assuming that the combat actions and scarcities were the reason for the pandemic of 1918 (the so-called Spanish flu), this number would triple. Not to mention the fact that the inability of the victors to show some condescension to the defeated, and the vindictive nature of treaties like those of Versailles and Neuilly, were ultimately also largely to blame for the rise of the totalitarian regimes in the 1930s, and for World War II.

AN LUSHAN REBELLION

You may well never have heard of this event in Chinese history that lasted from 755 to 763. But in terms of impact on the population and the country, it was arguably the deadliest war of all time.

Approximately 60 million people perished in World War II, or about 3% of the planet's

population at the time. The victims of the An Lushan Rebellion are estimated by some scholars at about 36 million – or a staggering two-thirds of China's population during the Tang dynasty.

The rebellion was started by army general An Lushan who declared himself emperor and founded the Yan Dynasty. Later An was killed by his own son who, in turn, was executed by his most trusted adviser. Eventually the rebellion was quashed, but more than 600 years had to pass before China could return to its previous order and prosperity.

WORLD WAR II

In terms of number of casualties for a short period of time, this last big conflict on the planet surpasses all others. Different estimates range from 40 to 72 million fatalities, many of whom civilians. Paradoxically, about 85% of the fatalities were suffered by the victors, and the USSR above all. The war involved the whole world – from the waters of the Arctic Ocean, through the deserts of Africa and Asia, as far as Australia.

This was the age of the most massive genocide of all time – the Holocaust, with about 6 million victims. As well as of the first (and so far last) use of nuclear energy as a weapon – against the Japanese cities of Hiroshima and Nagasaki.

MONGOL CONQUESTS

At the dawn of the 13th century, Temujin managed to unite the militant Mongol tribes, adopted the name of Genghis Khan and led them on conquests that would change the entire history of Europe, the Middle and Far East. In just seven decades, until 1279, the Mongols conquered China, the whole of Central Asia, present-day Russia, Ukraine and Romania, creating the largest contiguous empire in the world. As well as the most bloodthirsty one, because Genghis Khan's policy was to wipe out civilian populations wherever they put up resistance. During the conquest of Khwarezm, for example, every Mongol warrior had to execute at least 24 captives.

The Mongol invasions put an end to many states, as for example Volga Bulgaria which had existed for six centuries, and dealt a heavy blow to the Bulgarian Empire, which until then had been flourishing under the rule of Tsar Ivan Asen II.

The total number of victims of the invasions is estimated at about 60 million people – a huge number, considering that the world's entire population at the time did not exceed 400 million. The Mongols brought gunpowder and firearms to the West, as well as, at least according to some sources, the Black Death, which would destroy the feudal order in Europe during the next century. ■



Dnes.bg

Вече знаеш

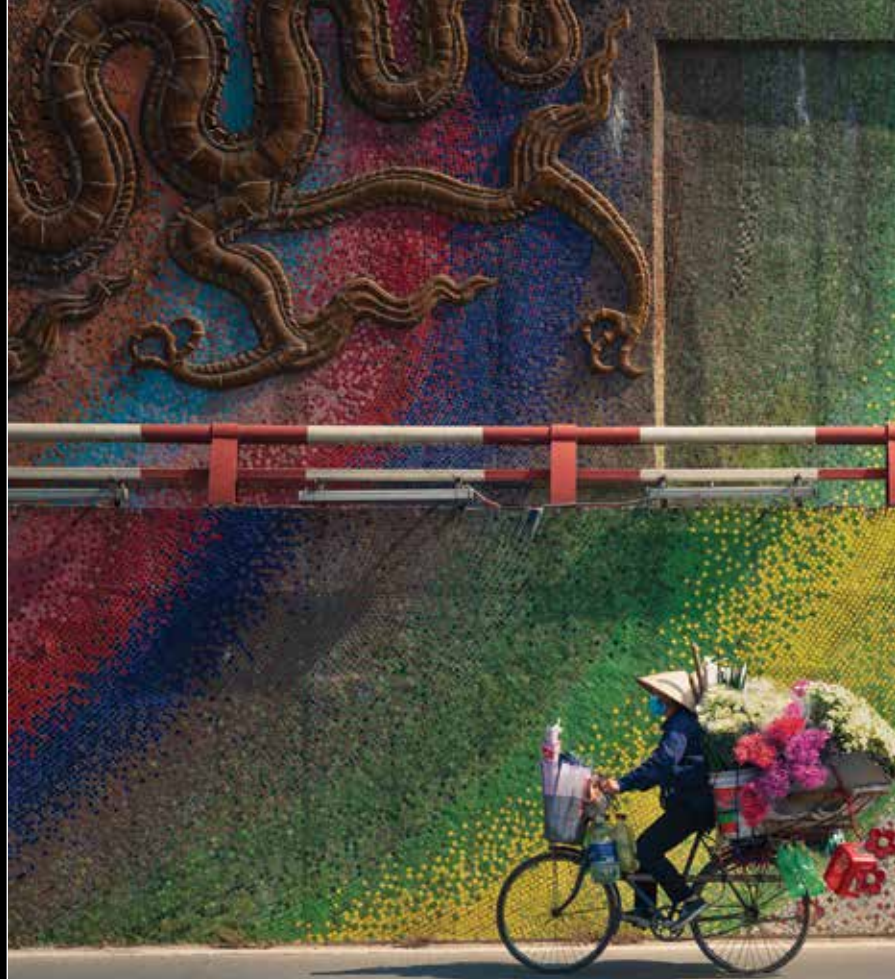
СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ
ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ
БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ СВЯТ СПОРТ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ
КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗ
СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ
ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ
БЪЛГАРИЯ

МНОГОЦВЕТЕН СВЯТ

A WORLD OF MANY COLOURS

През март ще станат ясни победителите от тазгодишното издание на Sony World Photography Awards, вероятно най-престижния конкурс за фотография в света. Но преди това The World Photography Organisation представи своите национални победители – най-добрите кадри от всяка от общо 61 държава, взели участие в конкурса за 2022. При определянето на големите победители по традиция се вземат предвид политически и социални фактори; но тук журито е било по-освободено от подобни съображения, и е гласувало основно на база фотографски достойнства. С удоволствие ви представяме наша подборка от националните шампиони, с любезното съдействие на The World Photography Organisation.

The winners of this year's Sony World Photography Awards, arguably the world's most prestigious photography competition, will be announced in March. But before that, The World Photography Organization presented its national winners - the best shots from each of the 61 countries that took part in the 2022 competition. Political and social factors have traditionally been taken into account in determining the big winners; but here the jury was freer from such considerations, and voted mainly on the basis of photographic merit. We are pleased to present our selection of national champions, courtesy of The World Photography Organization.



Колеело с цвeтeя, от Тан Нгуен Фук, Виетнам
Bike with Flowers, by Thanh Nguyen Phuc, Vietnam



Мъгливо утpо, от Минко Михайлов, България
Foggy Morning, by Minko Mihaylov, Bulgaria



Мон Сен-Мишел по залез, от Джъддем Айълдиз, Турция
Le Mont Saint-Michel at Sunset, by Cigdem Ayyildiz, Turkey



Отгоре, от Вуктор Ейнар Вилхелмсон, Исландия
Above, by Viktor Einar Vilhelmsson, Iceland



Град между облаците, от Вонюн Чой, Южна Корея
A City Among the Clouds, by Wonyoung Choi, South Korea

Мончо (черно), от Тшабалала Бонгани, ЮАР
Montsho (Black), by Tshabalala Bongani, South Africa



Тюркоазено езеро, от Марчин Гиба, Полша
Turquoise Lake, by Marcin Giba, Poland

Ледникът Бондхусватнет, от Ханс Кристиан Странд, Норвегия
Bondhusvatnet Glacier, by Hans Kristian Strand, Norway





Неозаглавена, от Антонио Пеликано, Италия (историята на Рикардо, господаря на модата от Регжо Калабрия)
Untitled, by Antonino Pellicano, Italy (A story about Riccardo, the lord of fashion of Reggio Calabria)



Близначки, от Свѐ Тун, Мианмар
Twin Sisters, by Swe Tun, Myanmar



Ароматът на Кемпасучил, от Серхио Караско, Мексико
The Scent of Cempasuchil, by Sergio Carrasco, Mexico

Поглед надолу към поста Пенанг,
от Йих Чан Чю, Малайзия
A Top Down View of Penang's First
Bridge, by Yih Chang Chew, Malaysia



Борба за живот, от Амал Прасад, Катар
Struggle of Life, by Amal Prasad, Qatar



Шимпанзе, от Педро Харке Кребс, Перу
Chimpanzee, by Pedro Jarque Krebs, Peru





Полетът, от Мариана Смолина, Русия
The Flight, by Marianna Smolina, Russia



Роден от огъня, от Филип Хребенга, Словакия
Born of Fire, by Filip Hrebenda, Slovakia

Сумо номер 10, от Чин Леон Тео, Сингапур
Sumo Wrestling 10, by Chin Leong Teo, Singapore



Автопортрет, от Фотини Заглара, Гърция
Rolling Boil, by Foteini Zaglara, Greece

Извивка и контраст, от Юн Вун Парк, Южна Корея
Curve and Contrast, by Jung Woon Park, South Korea



Диџи коне, от Матјаж Шимич, Словенија
Wild Horses, by Matjaz Simic, Slovenia



Звезди над Иелоустоун, от Марин Алхасан, Саудиска Арабија
Stars over Yellowstone, by Mazin Alhassan, Saudi Arabia





POSOKA.COM

Фестивал в Ксур

Пейзажите на Тунис

На фестивала в Ксур през март посетителите се наслаждават на местни музикални и танцови изпълнения. Създадените в резултат на атмосферните влияния „гхорти“ са каменни образувания, които приличат на огромни гъби, а жителите издълбават жилищата си в пясъчната скала. Нощувки в подземни къщи далеч от жегата и гледки, напомнящи на „Междувъздушни войни“, впечатляват туристите.

Резервирай своето вълнуващо пътуване на
www.posoka.com или се свържи с нас на **0700 17 107**

Извън бялото, от Тину Мюлер, Швейцария
Out of the White Room, by Tinu Muller, Switzerland



84 | АГЕНТ ПОД
ПРИКРИТИЕ
UNDERCOVER AGENT

78 | НАЙ-ТИХОТО ШОУ НА СВЕТА
THE QUIETEST SHOW ON EARTH



76 | КРАЧКА КЪМ ЯДРЕНИЯ СИНТЕЗ
A STEP TO NUCLEAR FUSION



ГОЛЯМА КРАЧКА КЪМ ЯДРЕНИЯ СИНТЕЗ

Европейски учени анонсираха сериозен пробив в областта на контролирания ядрен синтез - процес, който, ако бъде овладян, може да реши завинаги енергийните проблеми на човечеството. При експеримент в британската лаборатория Joint European Torus (JET) физиките успяха да удвоят количеството получена от реакцията енергия. Те получиха 59 мегаджаула в продължение на 11 секунди, или около 11 мегавата. Това е повече от два пъти над постиганото при предишни опити, и потвърждава, че новият дизайн за строящия се във Франция реактор ITER е правилно избран.

Атомните електроцентрали, с които разполагаме до момента, използват ядрено делене, или разпад - реакция, при която атомните ядра на тежки елементи се разпадат на по-леки ядра и се отделя енергия. Това обаче генерира и опасни радиоактивни отпадъци с много дълъг период на полуразпад. При термоядерния синтез се случва обратното: ядрата на леки елементи като водород се сливат. Това е на практика същият процес, който протича в

звезди като Слънцето. Той произвежда относително малко радиоактивни отпадъци, и то с кратък живот. Възпроизвеждането на синтеза Земята е напълно възможно, но изисква или много високи температури, или огромно налягане. Колосалното налягане в ядрото на Слънцето позволява процесът да протича при около 10 милиона градуса по Келвин. На Земята обаче е нужна доста по-висока температура - около 100 милиона градуса. Нито един материал не би издържал, затова реакцията се контролира с много мощни магнитни полета. На практика досега поддържането и контролирането ѝ изискваше повече енергия, отколкото се получава от нея. Експериментът в JET обаче променя това, твърди шефът на екипа д-р Джо Милнс. "Доказахме, че можем да създадем мини звезда в реактора и да я поддържаме пет секунди, което наистина ни отвежда в изцяло нови територии", казва той. Технологията, използвана от Милнс и колегите му, е същата като в строящия се във Франция пълноразмерен експериментален реактор ITER. ■

A HUGE STEP TOWARDS NUCLEAR FUSION

European scientists have announced a major breakthrough in the field of controlled nuclear fusion - a process that, if mastered, can solve the energy problems of mankind forever. In an experiment at the Britain-based Joint European Torus Laboratory (JET), physicists were able to double the amount of energy produced by the reaction. They received 59 megajoules in 11 seconds, or about 11 megawatts. This is more than twice the achievement of previous experiments, and confirms that the new design for the ITER reactor under construction in France has been chosen correctly.

The nuclear power plants we have today use nuclear fission, a reaction in which the atomic nuclei of heavy elements disintegrate into lighter nuclei and release energy. However, it also generates hazardous radioactive waste with a very long half-life. In fusion, the opposite happens: the nuclei of light elements such as hydrogen fuse. This is practically the same process that takes place in stars like our Sun. It produces relatively little radioactive waste, and with a short half-life. Reproduction of nuclear fusion on Earth is quite possible, but requires either very high temperatures or enormous pressure. The colossal pressure in the Sun's core allows the process to take place at about 10 million degrees Kelvin. However, on Earth it needs a much higher temperature - about 100 million degrees. No known material would withstand that, so the reaction is controlled by very powerful magnetic fields. In practice, maintaining and controlling the process requires more energy than it produces. However, the JET experiment is about to change that, said team leader Dr. Joe Milnes. "We've proven that we can create a mini star in the reactor and maintain it for five seconds, which really takes us to whole new territories," he said. The technology used by Milnes and his colleagues is the same as in the full-scale ITER experimental reactor under construction in France. ■



SUSHI MENU

#VillaChinka Restaurant Sts. Constantine & Helena Resort +359 882 002 003



Carpe Vita
complex

STS. CONSTANTINE AND HELENA

Оазис спокойствия и комфорта
300 М ОТ БЕРЕГА МОРЕЯ

Oasis of peace and comfort
300 M TO THE SEASIDE

*ЛЮКСОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО *ДВУХ- И ТРЕХКОМНАТНЫЕ КВАРТИРЫ
С ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВКОЙ *ОТЛИЧНАЯ ИНВЕСТИЦИЯ
*ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ С БОЛЬШИМ ОПЫТОМ
И ОТЛИЧНОЙ РЕПУТАЦИЕЙ

*LUXURY CONSTRUCTION *ONE - AND TWO - BEDROOM APARTMENTS
WITH FUNCTIONAL DISPOSITION *EXCELLENT INVESTMENT
*INVESTMENT CONSTRUCTION COMPANY WITH EXPERIENCE
AND A GREAT REPUTATION

MY-HOME.BG

+359 888 323432

НАЙ-ТИХОТО ШОУ НА СВЕТА

Хамилтън и Бътън, Лъоб и Сайнс, Мис Калифорния, пустини и гренландски ледници:
никога няма да видите това във Формула 1

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография EXTREME E

На 18 февруари започна новият сезон на най-откаченото, атрактивно и в същото време важно автомобилно състезание на планетата. Но името и локацията му вероятно ще ви изненадат. То стартира не на Хокенхайм или Монца, а в едно затънтено ъгълче на Арабската пустиня. И се нарича не Формула 1, Световен рали шампионат или 24-те часа на Лъо Ман. Името му е Extreme E. Ако все още не сте чували за този шампионат, не се тревожете - той е едва във втория си сезон, а първият бе гост на

труднен от пандемията. Но ето ви седем убедителни причини защо си струва да гледате Extreme E.

ЕДНА КОЛА ЗА ВСИЧКИ. Тоталното техническо превъзходство на един отбор често е превръщало дори Формула 1 в пълна скука. В Extreme E няма такъв риск: тук всички отбори използват еднаква кола - електрически Spark Odyssey 21 с голям просвет и дълъг ход на окачването. И с изцяло електрическо задвижване. Батериите са специална разработка на Williams Advanced Engineering, издържат





екстремни температури и отгават до 630 конски сили мощност. В резултат тежакият почти тон и осемстотин автомобил ускорява от място до 100 километра в час за едва 4.5 секунди.

МИНИМАЛНИ ЕМИСИИ. Основната цел на шампионата е да докаже, че моторните спортове имат бъдеще и след края на двигателя с вътрешно горене. Самите машини са с нулеви емисии, разбира се, но освен това те се зареждат с ток, произведен от възобновяеми източници и съхраняван чрез превръщането му във водород. Всички машини и съпътстваща техника се превозват само по море, с бившия пощенски кораб "Сейнт Хелена". Той обаче е основно преработен, за да консумира по-малко енергия, а двигателите му са пригодени за специално гориво с ниско съдържание на сяра. Даже гостите и журналистите са молени да си носят собствени съдове и прибори за хранене, за да няма пластмасови отпадъци. А публика има само пред телевизора, за да се спестят емисии от пътувания. Впрочем първият сезон привлече над 80 милиона зрители от цял свят.

ФАНТАСТИЧНИ ЛОКАЦИИ. Понеже е офроуд състезание, Extreme Е няма нужда да се съобразява с наличието на писти, и всъщност може да се провежда навсякъде по света. Идеята на основателя Алехандро Агаг е да избира места с нарушено екологично равновесие, за да привлече внимание

върху проблемите им. Миналата година стартовете бяха в Саудитска Арабия, в Дакар, Сенегал, на Сардиния, в Англия и дори върху ледовете на Гренландия. В новия сезон Extreme Е ще посети Саудитска Арабия, Сардиния, Чили и Уругвай, а петият домакин се избира между Сенегал и Шотландия.

ПОЗНАТИ ИМЕНА. Създатели на Extreme Е са испанецът Алехандро Агаг, основал преди това Formula Е, и Жил де Феран, двукратен шампион от американските CART серии. Със собствени отбори участват трима шампиони от Формула 1 - Нико Розберг, Дженсън Бътън и Люис Хамилтън. Бътън дори участва в един от стартовете. Иначе в болидите ще забележите живи легенди като Карлос Сайнс, победителката в Дакар Юта Клайншмид, четирикратния световен шампион по рали крос Йохан Кристоферсон и самия Себастиан Лъоб. От този сезон съотборник на Клайншмид ще е Насър Ал-Атия, четирикратният победител в Дакар и олимпийски медалист по стрелба.

МЪЖЕ И ЖЕНИ РАМО ДО РАМО. Самият Агаг казва, че най-уникалното в Extreme Е е формата, който противопоставя жени и мъже при абсолютно равни условия - нещо, което никога не е правено преди в моторните спортове. Всеки отбор се състои от един мъж и една жена, които се редуват в автомобила. При това дамите са все се-

риозни имена - Юта Клайншмид, шампионката от първия сезон Моли Теулър, както и Сара Прайс, която към титлите си от американски офроуд състезания добавя и участие в конкурса Мис Калифорния.

ТЕХНОЛОГИИ, КОИТО ЩЕ ВИДИТЕ В КОЛАТА СИ. Освен да привлича внимание към промените в климата, Extreme Е цели и разработването на нови технологии и материали, които да направят електромобилите по-приятни в ежедневието. Основен партньор и съосновател на състезанието е германският гигант Контиентал, който разработва за него специални гуми, издържащи на екстремните натоварвания. Тестваните в стартовете нови технологии после ще достигнат и до масовия пазар.

МОЖЕ ДА СЕ ГЛЕДА БЕЗПЛАТНО. Не ви е нужен скъп абонамент, за да следите състезанията - те се излъчват пряко онлайн, включително и в YouTube канала на Extreme Е (за квалификацията, а финалното състезание се излъчва там на запис). В България стартовете се предават по каналите Discovery+, Eurosport Player, XE Website & Social.

Самите състезания са с госта необичаен формат: всяко започва с два квалификационни кръга, в петък и събота, последвани от масов старт в неделя. А в масовия старт има множество хитрости, измислени да го направят максимално атрактивен за зрителите. ■



ВСЕКИ ДЕН
**СПОРТНИ
РЕПОРТАЖИ**
И ВСИЧКО ЗА
СВЕТОВНИЯ И
БЪЛГАРСКИЯ ФУТБОЛ

THE QUIETEST SHOW ON EARTH



Hamilton and Button, Loeb and Sainz, Miss California, deserts and Greenland glaciers: you'll never see that in Formula One

By KALIN NIKOLOV / Photography EXTREME E

The new season of the craziest, most attractive and at the same time important car race on the planet started on February 18. But its name and location will probably surprise you. It does not start at Hockenheim or Monza, but in a remote corner of the Arabian desert. And it's not called Formula One, the World Rally Championship or the 24 Hours of Le Mans. Its name is Extreme E.

If you haven't heard of this championship yet, don't worry - it's only in its second season, and the first was quite difficult due to the pandemic. But here are seven compelling reasons why it's worth watching Extreme E.

ONE CAR FOR EVERYONE. The total technical superiority of a team has often turned even Formula 1 into complete boredom. There is no such risk in Extreme E: here all teams use the same car - electric Spark Odyssey 21 with high ground clearance and long suspension travel. And with all-electric drive.

The batteries are a special development of Williams Advanced Engineering, withstand extreme temperatures and give up to 630 horsepower. As a result, the car, which weighs almost a ton and eight hundred, accelerates from standstill to 100 kilometers per hour in just 4.5 seconds.

MINIMUM EMISSIONS. The main goal of the championship is to prove that motor sports have a future after the end of the internal combustion engine. The machines themselves have zero emissions, of course, but they are also charged with electricity produced from renewable sources and stored by converting it to hydrogen. All machinery and associated equipment are transported only by sea, with

the former postal ship "St. Helena". However, it has been mainly redesigned to consume less energy, and its engines are adapted to a special low-sulfur fuel. Even guests and journalists are asked to bring their own dishes and cutlery so that there is no plastic waste. And there is an audience only in front of the TV to save on travel costs and emissions. By the way, the first season attracted over 80 million viewers from around the world.

FANTASTIC LOCATIONS. Because it's an off-road race, Extreme E doesn't have to take into account the availability of tracks, and can actually take place anywhere in the world. The idea of the founder Alejandro Agag is to choose places with disturbed ecological balance in order to draw attention to their problems. Last year, the starts were in Saudi Arabia, Dakar, Senegal, Sardinia, England and even on the ice of Greenland. In the new season, Extreme E will visit Saudi Arabia, Sardinia, Chile and Uruguay, and the fifth host will be chosen between Senegal and Scotland.

FAMOUS NAMES. The creators of Extreme E are the Spaniard Alejandro Agag, who previously founded Formula E, and Gilles de Ferran, a two-time champion of the American CART series. Three Formula 1 champions are participating with their own teams - Nico Rosberg, Jenson Button and Lewis Hamilton. Button even took part in one of the starts. Otherwise, in the cars you will notice living legends such as Carlos Sainz, Dakar winner Jutta Kleinschmidt, four-time world rally cross champion Johan Christoffersson and Sebastian Loeb himself. From this season, Kleinschmidt's teammate will be Nasser Al-Attiyah, the four-time Dakar winner and Olympic medalist in shooting.

MEN AND WOMEN SIDE BY SIDE. Agag himself says that the most unique thing about Extreme E is the format that opposes women and men on equal terms - something that has never been done before in motorsport. Each team consists of one man and one woman, who take turns in the car. The ladies are still serious names - Jutta Kleinschmidt, the champion of the first season Molly Taylor, as well as Sarah Price, who adds to her titles from American off-road races a participation in the Miss California contest.

TECHNOLOGIES YOU WILL SEE IN YOUR CAR. In addition to drawing attention to climate change, Extreme E also aims to develop new technologies and materials to make electric cars more enjoyable in everyday life. The main partner and co-founder of the competition is the German giant Continental, which is developing special tires for it that can withstand extreme loads. The new technologies tested in the launches will then reach the mass market.

IT CAN BE WATCHED FOR FREE. You don't need an expensive subscription to follow the competitions - they are broadcast online, including on the YouTube channel of Extreme E (live for the qualifiers, and the final competition is broadcast there with slight delay). In Bulgaria the starts are broadcast on the channels Discovery +, Eurosport Player, XE Website & Social.

The competitions themselves have a rather unusual format: each starts with two qualifying rounds, on Friday and Saturday, followed by a mass start on Sunday. And in the mass start there are many tricks designed to make it as attractive as possible for the audience. ■

АГЕНТ ПОД ПРИКРИТИЕ

Серия 2 Active Tourer е най-необичайното BMW за последния четвърт век. Но пог повърхността то си е истински, чистокръвен баварец

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография BMW, КОЛЕЛА





Едва ли има кола в цялата история на BMW, която да е шокирала толкова феновете като 2 Series Active Tourer. Първата с предно предаване. Първата с три цилиндъра. И, като капак на всичко, миниван. И то точно когато миниваните започнаха окончателно да умират.

МНОГО ХОРА ТОГАВА СМЕТНАХА, че BMW просто са се побъркали. Седем години по-късно компанията е продала 430,000 бройки от този модел - достатъчно, за да ѝ даде основания да създаде второ поколение.

Най-интересното качество на тези 430 000 купувачи на Active Tourer до момента е, че в голямата си част те са нови клиенти за марката. Логично бихте очаквали компанията да се опита да ги задържи, като им предложи още от същото. Но истината е, че второто поколение на тази кола прилича на първото само по очертанията. И то отдалеч.

Темата за огромната предна решетка на съвременните BMW вече напълно ни втръсна, затова само ще я отбележим като факт. Извън нея очертанията на новия Active Tourer са доста по-насочени и динамични, отколкото на досегашния. Изтънените светлини придават повече агресия. В профил колата напомня на коленичил на старта спринтьор. И все по-малко прилича на миниван. В същото време обаче практичността ѝ само се е увеличила: мястото вътре е повече и в трите измерения. Особено ясно това се усеща на задната седалка, която освен това може да се плъзга до 13 сантиметра назад. Багажникът е 470 литра за базовите версии и 415 за по-мощните.

НОВАТА КОЛА ДЕБЮТИРА С ЧЕТИРИ ВАРИАНТА на задвижване. Базовата 218i е с 1.5-литров турбомотор с три цилиндъра и 136 коня. После идва 220i, със същия двигател, но съчетан с мека хибридна система и развиващ 170 конски сили. При 223i цилиндрите вече са четири, а конете - 218. Има и двулитров турбодизел със 150 конски сили. Малко по-късно тази година ще се появят и два плъг ин хибрида, но за тях ще си говорим отделно.

Акцентът, естествено, е върху бензиновите двигатели. Което обяснява и защо инженерите са вложили най-много усилия именно тук. На пръв поглед този мотор изглежда точно като досегашния. Но всъщност девет от десет части в него са изцяло нови.

Цилиндровите глави, които досега бяха алуминиеви, отново са от стомана, което обещава доста по-дълъг живот. И освен това са с графитно покритие, намалява-

що триенето и пестящо гориво. Освен това този двигател вече има не е една, а две инжекционни системи. Към досегашното директно впръскване под високо налягане е добавена и многоточкова инжекция - MPI - която действа при ниските обороти. Отново със същата идея - да се понижи разходът.

ЕФЕКТЪТ ОТ ТОВА Е, ЧЕ ТАЗИ БЕНЗИНОВА КОЛА ХАРЧИ колкото дизел. За 220i от BMW дават комбиниран разход между 5.9 и 6.5 литра за 100 км. В планините над Малага ние постигнахме 6.3, без ни най-малко да се мъчим да пестим гориво.

Меките хибриди имат електромотор, който действа като стартер и при нужда добавя 19 коня мощност. Батерията с капацитет 1 киловатчас е в багажника. Трансмисията е седемстепенен автоматик с двоен съединител от Magna.

Окачването е получило някои технологии от смайващото i4, включително и изцяло новата система за векторно разпределение на въртящия момент. Резултатът е много приятен: Active Tourer вози доста комфортно, но при нужда направо залепва на пътя в завоите. Ако имате излишни ресурси, можете да си поръчате и адаптивно окачване от М-поделението на BMW, което снижава колата със сантиметър и половина.

Новата спирачна система, при която

всички компоненти са събрани в един модул, работи безукорно. Изобило дотук новата Втора серия отмята всичките ни изисквания. Областта, в която нещата не са толкова безспорни, е интериорът.

ОБИКНОВЕНО, КОГАТО ТЕСТВАМЕ BMW, използваме израза "познатият интериор". Защото той винаги е лека еволюция на нещо предишно. Винаги знаем кой бутон точно къде се намира, коя функция как точно се включва. И това беше един от големите плюсове на BMW до момента. Сега от него не е останало нищо. Интериорът на Втора серия е истинска революция. Видяхме я донякъде във флагмана iX, но не очаквахме веднага след това да последва в един масов, относително достъпен модел.

На централната конзола не е останал нито един бутон, защото няма централна конзола. Изчезнал е даже любимият ни кръгъл контролер на информационната система. Управлението на функциите е изнесено до скоростното лостче, на волана или върху гигантския сензорен дисплей. Той е разделен на две половини - една за уредите, и една за мултимедията. Резолуцията е чудесна, графиките също. Навигацията е с добавена реалност, точно като във футуристичния iX.

Асистентите са направили голяма крачка напред. Когато излязохме на магистра-

лата, колата сама ни предложи да поеме управлението. Все още се налага да държите ръка върху волана, но не е нужно да го въртите - компютърът поддържа скоростта, намалява или ускорява при нужда и взема завоите вместо вас. Междувременно можете да се забавлявате със способността на вътрешната камера да ви прави селфита, докато пътувате.

ЕСТЕСТВЕНО, ТОЛКОВА МНОГО НОВИ ТЕХНОЛОГИИ вероятно ще се отразят и на цената. Докато пишехме този тест, цените за България още не бяха ясни. Очакваме леко поскъпване спрямо досегашното поколение, но за сметка на доста повече оборудване. Стандартният пакет включва двузонав климатроник, кожен волан, навигация, асистент за паркиране и гигантския извит двоен дисплей.

Понеже идва времето за обобщение, новата Серия 2 Active Tourer е удобна, практична и пълна с технологии, които улесняват живота. Няма съмнение, че е добра кола. Големият въпрос обаче е друг: дали е добро BMW. Отговорът въсъщност ще ви изненада. Като външен вид Active Tourer е далеч от класическата ни представа за марката. Но като поведение на пътя, като усещане зад волана, и особено като ефект върху пулса това си е абсолютно истинско, класическо BMW. По-истинско не би могло да бъде.



UNDERCOVER AGENT

The 2 Series Active Tourer is the most unusual BMW of the last quarter of a century. But beneath the surface, it is a true, pure-blooded Bavarian

By KONSTANTIN TOMOV / Photography BMW

There is hardly a car in the entire history of BMW that has shocked fans as much as the 2 Series Active Tourer. The first with front-wheel drive. The first with three cylinders. And, to top it all off, a minivan. And that's precisely when the minivans started to die out.

MANY PEOPLE THOUGHT THAT BMW went bonkers, back then. Seven years later, the company has sold over 430,000 units of this model - enough to give it a reason to create a second generation.

The most interesting quality of these 430,000 Active Tourer buyers so far is that they are mostly new customers for the brand. Logically, you would expect the company to try to keep them by offering them more of the same. But the

truth is that the second generation of this car is similar to the first only in outline. And from afar. The topic of the huge front grille of modern BMWs has already completely overwhelmed us, so we will only mark it as a fact. Outside of that, the design lines of the new Active Tourer are much more focused and dynamic than the previous one. Thinner lights give more aggression. In profile, the car resembles a sprinter kneeling at the start. And it looks less and less like a minivan. At the same time, however, its practicality has only increased: the space inside is more in all three dimensions. This is especially clear in the rear seat, which can also slide up to 13 centimeters back. The trunk is 470 liters for the base versions and 415 for the more powerful.

THE NEW CAR DEBUTS WITH FOUR drivetrain

options. The base 218i has a 1.5-liter turbo engine with three cylinders and 136 horsepower. Then comes the 220i, with the same engine but combined with a soft hybrid system and developing 170 horsepower. The 223i already has four cylinders and 218 horsepower. There is also a two-liter turbodiesel with 150 horsepower. A little later this year, two plug-in hybrids will appear, but we will talk about them separately.

The emphasis, of course, is on gasoline engines. Which explains why the engineers put the most effort into them. At first glance, the motor looks just like the previous one. But in fact, nine out of ten parts of it are completely new. The cylinder heads, which used to be aluminum, are again made of steel, which promises a much longer life. They also have a graphite coating that reduces friction and saves fuel. In addition,



this engine already has not one but two injection systems. To the existing high-pressure direct injection has been added a multi-point injection - MPI - which operates at low speeds. Again with the same idea - to reduce costs.

THE RESULT OF ALL THAT is that this gasoline-powered car has the consumption of a diesel. For the 220i BMW promises between 5.9 and 6.5 liters per 100 km. In the mountains above Malaga, we achieved 6.3 liters, without the slightest effort to save fuel.

The soft hybrids have an electric motor that acts as a starter-generator and adds 19 horsepower if needed. The battery with a capacity of 1 kilowatt hour is in the trunk. The transmission is a seven-speed automatic with dual clutch from Magna.

The suspension has received some technology from the stunning BMW i4, including the all-new torque vectoring system. The result is very pleasant: Active Tourer rides quite comfortably, but is capable of sticking to the tarmac in the corners when needed. If you have extra resources, you can also order adaptive suspension from BMW's M-division, which lowers the car by a centimeter and a half.

The new braking system, in which all components are assembled in one module, works flawlessly. So far, the new 2 Series checks all our requirements. The area where things are not so indisputable is the interior.

USUALLY, WHEN WE TEST A BMW, we use the term "familiar interior". Because it is always a slight evolution of something previous. We always know which button is exactly where, and how exactly each function works. And that was

one of the big advantages of BMW so far. There is nothing left of that now. The interior of the 2 Series is a real revolution. We saw it somewhat in the flagship iX, but we did not expect it to follow immediately in a small, relatively affordable model.

There are no buttons left on the center console because there is no center console. Even our

favorite round controller of the iDrive information system is gone. Control of the functions is outsourced to the gear lever, on the steering wheel or on the giant touch screen. The screen is divided into two halves - one for appliances and one for multimedia. The resolution is great, so are the graphics. Navigation is augmented reality, just like in the futuristic iX.

The assistants have taken a big step forward. When we got out on the highway, the car itself offered to take over. You still have to keep your hand on the steering wheel, but you don't have to turn it - the computer maintains speed, reduces or accelerates as needed and takes turns for you. In the meantime, you can have fun with the ability of the internal camera to take selfies while you travel.

OF COURSE, SO MANY NEW TECHNOLOGIES are likely to affect the price. At the time of writing, the prices for Bulgaria were not yet clear. We expect a slight increase compared to the previous generation, but at the expense of much more equipment. The standard package includes dual-zone climate control, leather steering wheel, navigation, parking assistant and a giant curved dual display.

As the time comes to summarize, the new Series 2 Active Tourer is comfortable, practical and full of technologies that make life easier. There is no doubt that it is a good car. The big question, however, is another: is it a good BMW?

The answer will actually surprise you. As an appearance, the Active Tourer is far from our classic idea of the brand. But as a road behavior, as a feeling behind the wheel, and especially as an effect on your pulse, this is an absolutely real, classic BMW. ■

BMW 223i Active Tourer:

218

к. с. максимална мощност
hp max power

360

Нм максимален въртящ момент
Nm max torque

241

км/ч максимална скорост
km/h max speed

7.0

секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h



92 | **НЕБЕСНИ ЦАРСТВА**
KINGDOMS OF HEAVEN



110 | **ЦЮРИХ: 12 ВКУСА ЗА 12 ЧАСА**
ZURICH: 12 TASTES IN 12 HOURS

114 | **ОРАНЖЕВО КАТО ВИНО**
AS ORANGE AS WINE



АФИШ



ИЗЛОЖБИ

СИБИЛЕ БЕРГЕМАН // Една от най-прочутите германски фотографки на последния половин век, Сибиле Бергеман на практика е водила два различни живота: един като кротък хроникьор на особената действителност в ГДР до 1989, и втори като основна фигура на арт сцената на обединена Германия, и основател на влиятелната агенция Ostkreuz. Първата изложба на творчеството ѝ у нас ще покаже на софийската публика защо 12 нейни принта са част от постоянната експозиция на Музея за модерно изкуство в Ню Йорк.

Софийска градска художествена галерия, до 10 април

EXHIBITIONS

SIBYLLE BERGEMANN // One of the most famous German photographers of the last half century, Sybille Bergemann has actually led two different lives: one as a quiet chronicler of the special reality in the DDR until 1989, and the second as a major figure on the art scene of a united Germany, and founder of the influential agency Ostkreuz. The first exhibition of her work in Bulgaria will show the Sofia audience why 12 of her prints are part of the permanent exhibition of the Museum of Modern Art in New York.

Sofia City Art Gallery, until April 10



КИНО

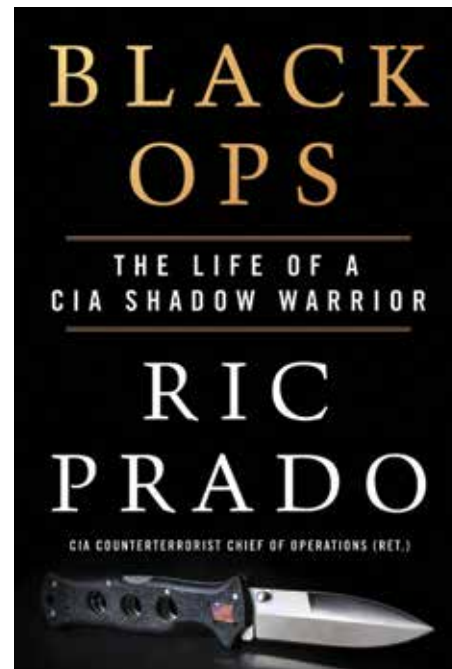
ИЗГУБЕНИЯТ ГРАД // Не знаем за вас, но ние още от първото гледане на "Индиана Джоунс" в детството имаме слабост към приключения с археологически елемент. Разбира се, твърде малко от многобройните опити оттогава са се доближили до оригинала на Спилбърг, но това не ни пречи да ги чакаме с нетърпение. Поредният е дело на братята Ний, и с наистина звезден състав: Сандра Бюлок, Чанинг Тейтъм, Брад Пит и Даниел Радклиф.

По кината през март

CINEMA

THE LOST CITY // We don't know about you, but we've had a weakness for archeological adventures since we first watched Indiana Jones as kids. Of course, very few of the many attempts since then have come close to Spielberg's original, but that doesn't stop us from looking forward to them. The next is the work of the Nee brothers, and with a really stellar cast: Sandra Bullock, Channing Tatum, Brad Pitt and Daniel Radcliffe.

In theaters in March



ШПИОНАЖ

ЧЕРНИ ОПЕРАЦИИ // Black Ops е току-що издаденият мемоар на Енрике "Рик" Прадо, бивш шеф на контратерористичните операции в ЦРУ. Бежанец от режима на Кастро в Куба, Прадо започва кариерата си в разузнаването като полеви агент и накрая се издига до най-високите етажи в Ленгли. Спомените му за пръв път хвърлят светлина върху сенчестата война, водена от ЦРУ през 60-те и 70-те години, а също и върху операциите по издирването на Бин Ладен, които Прадо е оглавявал.

Издателство St. Martin's Press

ESPIONAGE

BLACK OPS // This is the recently released memoir of Enrique "Rick" Prado, former head of counter-terrorism operations at the CIA. A refugee from the Castro regime in Cuba, Prado began his career in intelligence as a field agent and eventually rose to the highest levels in Langley. His memoirs shed light for the first time on the CIA-led shadow war of the 1960s and 1970s, as well as on the Prado-led search operations for bin Laden.

St. Martin's Press

POSTER

КЛАСИКА

ГОТИЕ КАПЮСОН // Върволицата световни звезди, гастролirали в зала "България", не дава никакви признаци да прекъсва. През март тя продължава с Готие Капюсон, може би най-нашумялото име в света на виолончелото напоследък. Започнал да свири едва на 4 години, работил с Пиер Булез и Клаудио Абадо още като студент, днес французинът е изпълнител с неповторим стил. В София ще изсвири Вариации "Рококо" от Чайковски и "Магнификат" на Джон Рутър, под диригентската палка на Найден Тодоров.

24 март, зала "България"

ОБИЧАИ

СТАРЦИ В ТУРИЯ // Поредната вълна мерки срещу Covid-19 осуети госта от кукерските игри през януари, включително и знаменитата "Сурва" в Перник. Но за сметка на това през март след двугодишно прекъсване се завръща един от най-интересните кукерски фестивали: "Старци в Турия". Провеждането му съвпада във времето и с официалното честване на Чудомир - големият български сатирик е родом именно от това казанлъшко село.

Село Турия, 26 март

МЕМОАРИ

СМЪРТОНОСНА СХВАТКА // Спомени за Втората световна война са издавали десетки хиляди души. Онова, което отличава мемоарите на Готлоб Бидерман, командир на противотанкова част в германската армия, е тяхната честност и липса на какъвто и да било патос. Бидерман просто описва трагичния път на войниците си в Крим, Севастопол, в горите около Ленинград и накрая собственото си оцеляване след три години в сталинските лагери. Едно четиво, което да ни припомни, че във войната никога не е имало нещо благородно.

Издателство "Прозорец"

EN

CLASSICS

GAUTIER CAPUCON // The string of world stars touring in Bulgaria Hall shows no signs of interrupting. In March, it continues with Gautier Capucon, perhaps the most famous name in the world of cello lately. He started playing at the age of 4, worked with Pierre Boulez and Claudio Abbado as a student, and today the Frenchman is widely admired as a performer with a unique style. Tchaikovsky's Roco variations and John Router's Magnificat will sound in Sofia, under the baton of conductor Naiden Todorov.

March 24, Bulgaria Hall



CUSTOMS

OLD MEN IN TURIA // Another wave of measures against Covid-19 thwarted many of the mummers' games in January, including the famous "Surva" in Pernik. But on the other hand, in March, after a two-year break, one of the most interesting mummers' festivals returns: "Old men in Turia". Its holding coincides in time with the official celebration of Chudomir - the great Bulgarian satirist was born in this Kazanlak village.

Village of Turia, March 26



MEMOIRS

IN DEADLY COMBAT // Memories of World War II have been published by tens of thousands of people. What distinguishes the memoirs of Gottlob-Herbert Bidermann, commander of the anti-tank unit in the German army, is their honesty and lack of any pathos. Bidermann simply describes the tragic journey of his troops to the Crimea, Sevastopol, the forests around Leningrad, and finally his own survival after three years in Stalinist camps. A reading to remind us that there was never anything noble about any war.

Prozorets Publishing House





НЕБЕСНИ ЦАРСТВА

KINGDOMS OF HEAVEN

12 от най-забележителните
национални паркове по света, подбрани
от THE INFLIGHT MAGAZINE

12 of the most remarkable national parks
in the world, selected by THE INFLIGHT
MAGAZINE

Преди точно 150 години, на 1 март 1872, тогавашният американски президент Юлиус Грант подписва документа, с който превръща Йелоустоун в първия защитен от закона национален парк в света. Разбира се, историята на защитените природни местности датира доста отпреди това: като се започне от ловните резервати на монарсите, като например гората Фонтенбло край Париж, и се приключи с официално установени природни резервати като Мейн Форест Ридж в Тринидад и Тобаго (защитен статут от 1776) или планината Богд-Хан-Уул в Монголия (от 1778). Но именно Йелоустоун поставя традицията на националните паркове в съвременния им вид: места, където уникалната природа е не само опазвана от закона, но и достъпна за всички, които искат да ѝ се насладят.

В чест на годишнината подбрахме 12 от най-забележителните национални паркове по света - изхождайки не от популярността им в Instagram (извиняваме се на парка в Турция), а от уникалния им, неповторим характер.

Exactly 150 years ago, on March 1, 1872, then-US President Ulysses Grant signed a document making Yellowstone the world's first legally protected national park. Of course, the history of protected areas dates well earlier: from monarchs' hunting grounds, such as Fontainebleau near Paris, to officially established nature reserves such as the Main Forest Ridge in Trinidad and Tobago (protected status since 1776) or Bogd Khan-Uul Mountain in Mongolia (since 1778).

But it is Yellowstone that puts the tradition of national parks in their modern form: places where unique nature is not only protected by law, but also accessible to all who want to enjoy it.

In honor of the anniversary, we have selected 12 of the most remarkable national parks in the world - based not on their popularity on Instagram (we apologize to the likes of Goreme park in Turkey), but on their unique, memorable character.



СЕРЕНГЕТИ THE SERENGETI

Къде: Танзания, Африка

Колко: 14,763 кв. км

Какво: Най-прочутият природен парк в Африка, което е заслуга на десетки негови популяризатори - от Бернхард Гжимек и нашумялата му поредица "Серенгети не трябва да загине" до анимации като "Крал Лъв". Създаден през 30-те години на XX век, Серенгети днес обхваща над 15 милиона хектара от девствена савана, населени от лъвове, леопарди, хиени, слонове, хипопотами и още около 70 вида бозайници. Освен от правителството, паркът се опазва и от самата природа: внушителната популация на мухата цеце неизменно е прогонвала през годините желаещите да се заселят в района.

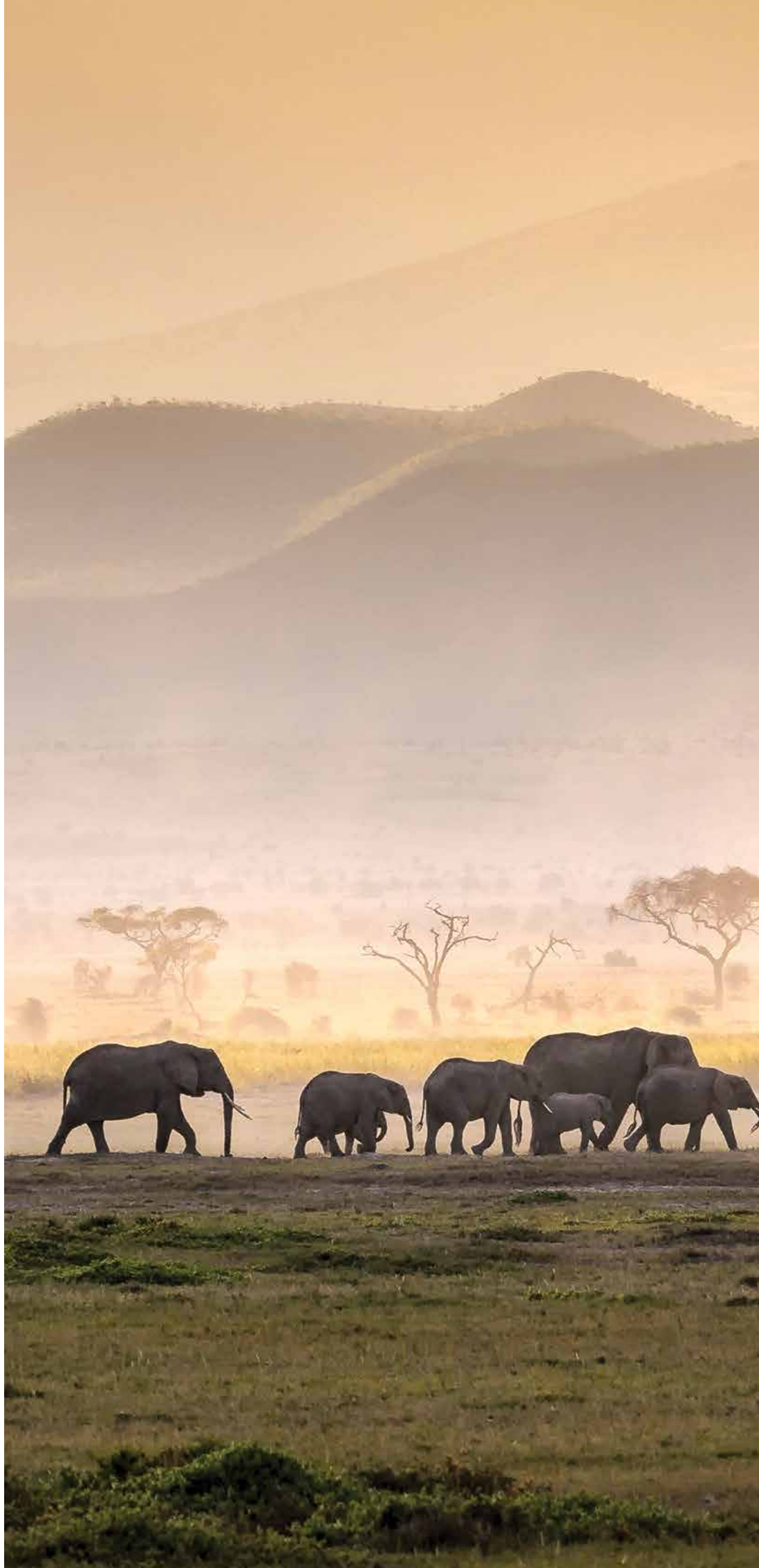
Серенгети е прочут и заради "Голямата миграция" - ежегодното преселение на стадата антилопи гну от Нгоронгоро на юг към парка Масаи Мара в Кения на север, в търсене на по-добра паша. Миграцията обхваща около 1.7 милиона гну, четвърт милион зебри и близо половин милион газели - както и всички хищници, зависещи от тях за прехраната си. Това е една от най-незабравимите гледки, които планетата може да предложи.

Where: Tanzania, Africa

How much: 14,763 sq. km

What: The most famous nature park in Africa, thanks to dozens of its promoters - from Bernhard Grzimek and his acclaimed series "The Serengeti should not perish" to animations such as "The Lion King". Founded in the 1930s, the Serengeti today covers more than 15 million hectares of virgin savannah, inhabited by lions, leopards, hyenas, elephants, hippos and about 70 other species of mammals. Apart from the government, the park is also protected by nature itself: the impressive population of tsetse flies has invariably driven away those who want to settle in the area over the years.

The Serengeti is also famous for the "Great Migration" - the annual migration of wildebeest herds from Ngorongoro in the south to Masai Mara Park in Kenya in the north, in search of better grazing. The migration includes about 1.7 million wildebeests, a quarter of a million zebras and nearly half a million gazelles - as well as all predators that depend on them for their livelihood. This is one of the most memorable views the planet has to offer.







СЕКВОЯ

Къде: Калифорния, САЩ

Колко: 1,635 кв. км

Какво: Разположен в южната част на планините Сиера Невада в Калифорния, Националният парк Секвоя далеч не е от най-големите в света, и няма да ви смае с чудовищно многообразие от видове. Но за сметка на това ще ви смае с размерите на един от своите обитатели. Гигантската секвоя (*Sequoiadendron giganteum*) е най-масивното дърво на планетата. А най-нашумелият представител на този вид, наречен Генерал Шърман, е най-големият жив организъм на Земята.

Висока 83.8 метра и с обиколка на ствола в основата 31.3 метра, тази секвоя съдържа около 1487 кубични метра дървесина и тежи 1256 метрични тона. Да я видите на живо е смиряващо изживяване.

Паркът Секвоя съществува от 1890 година и, заедно със съседния парк Кингс Кениън, предлага и интересни пешеходни маршрути, дълбоки пещери и реки, подходящи за кану-кайк.



SEQUOIA

Where: California, USA

How much: 1,635 sq. km

What: Located in the southern Sierra Nevada Mountains of California, Sequoia National Park is far from the largest in the world, and you will not be amazed by the monstrous diversity of species. But on the other hand, it will amaze you with the size of one of its inhabitants.

The giant redwood (*Sequoiadendron giganteum*) is the most massive tree on the planet. And the most famous representative of this species, called General Sherman, is the largest living organism on Earth. Over 83.8 meters high and with a trunk circumference of 31.3 meters at the base, this redwood contains about 1487 cubic meters of wood and weighs 1256 metric tons.

Seeing her live is a humbling experience. Sequoia Park has existed since 1890 and, along with the neighboring Kings Kenyon Park, offers interesting hiking trails, deep caves and rivers suitable for canoeing.



ДЖЪНДЗЯДЗИЕ

Къде: Хунан, Китай

Колко: 397.5 кв. км

Какво: Ако тези чезнещи в облаците скални кули ви изглеждат някак познати, не се чудете - те просто са вдъхновението на Джеймс Камерън за извънземния пейзаж на Пандора в сензационния "Аватар". В истинския живот това чудо на природата с непроизносимо име се намира в провинция Хунан, централен Китай, и е на практика първият национален парк в страната, учреден през 1982 година.

Куриозното е, че напук на външния си вид това не са карстови форми, образувани чрез химическата ерозия на варовикови скали. Кулите на Джъндзядзие, които се извисяват по 200 метра, са дело на обикновена механична ерозия - хилядолетно неуморно въздействие на вятъра, водата и ледовете през зимата.

Паркът държи още един рекорд: за най-високия открит асансьор на планетата, който издига посетителите на цели 326 метра.



ZHANGJIAJIE

Where: Hunan, China

How much: 397.5 sq. km

What: If these towering rock formations seem familiar to you, don't be surprised - they were James Cameron's inspiration for Pandora's alien landscape in the sensational blockbuster Avatar. In real life, this wonder of nature with an unpronounceable name is located in Hunan Province, central China, and is virtually the first national park in the country, established in 1982.

The curious thing is that, contrary to their appearance, these are not karst forms formed by chemical erosion of limestone rocks.

The towers of Zhangjiajie, which rise up to 200 meters, are the result of simple mechanical erosion - millennial tireless impact of wind, water and ice in winter.

The park holds another record: the tallest open elevator on the planet, which lifts visitors to 326 meters.



ПИРИН PIRIN

Къде: планината Пирин, България

Колко: 403.6 кв. км

Какво: Обявен за паметник на световното наследство от ЮНЕСКО още през 1983, и класиран сред 10-те най-красиви парка в света от The Guardian през 2015, Национален парк Пирин обхваща значителна част от едноименната планина. Макар да отстъпва по площ на другите два национални парка в България ("Рила" и "Централен Балкан"), Пирин компенсира напълно с високата концентрация на красиви гледки. Високите му ридове са изпъстрени с цели 118 ледникови езера, най-дълбокото и голямото от които е Попово езеро. Атракциите включват също трите най-южни ледника в Европа, както и Байкушевата мура - второто най-старо дърво в България, връстник на самата държава (1300 години). Животинският свят в парка се състои от 45 вида бозайници, включително мечки и вълци, и близо 160 вида птици.

Where: Pirin Mountain, Bulgaria

How much: 403.6 sq. km

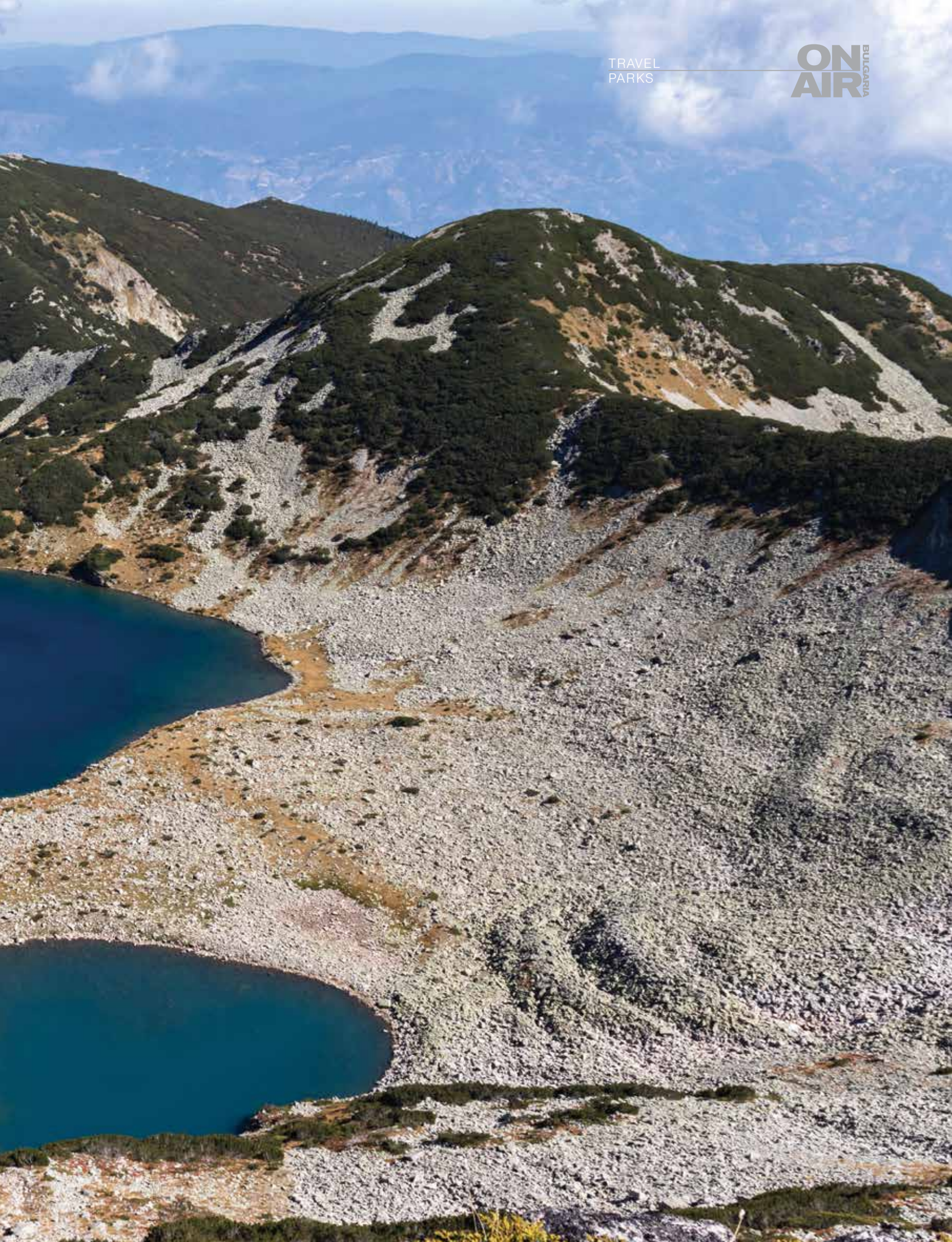
What: Declared a UNESCO World Heritage Site in 1983, and ranked among the 10 most beautiful parks in the world by The Guardian in 2015, Pirin National Park covers a significant part of the mountain of the same name.

Although inferior in area to the other two national parks in Bulgaria ("Rila" and "Central Balkans"), Pirin fully compensates with the high concentration of beautiful views. Its high hills are dotted with 118 glacial lakes, the deepest and largest of which is Popovo Lake.

Attractions also include the three southernmost glaciers in Europe, as well as the Baikusheva fir - the second oldest tree in Bulgaria, the same age as the state itself (1300 years). The fauna of the park consists of 45 species of mammals, including bears and wolves, and nearly 160 species of birds.

TRAVEL
PARKS

ON
AIR BULGARIA





ДОЛОМИТИ БЕЛУНЕЗИ

Къде: Венето, Италия

Колко: 32 кв. км

Какво: Един от най-младите природни паркове на Италия, създаден едва през 1988, а също и един от най-малките. Това обаче не му пречи да е сред най-красивите в цяла Европа - нещо, което и списъкът на ЮНЕСКО с паметниците на световното наследство призна през 2009.

Доломити Белунези обхваща 32 квадратни километра в италианските Алпи, между реките Чизмон и Пиаве. Високите варовикови върхове контрастират приятно с ослепителната зеленина на пасищата. Животинският свят включва елени, муфлони, диви кози, златки и мармоти. Паркът обхваща и около гузина идилични, спокойни алпийски селца. Пригответе си здрави обувки и по-големичка карта за фотоапарата.



DOLOMITI BELLUNESI

Where: Veneto, Italy

How much: 32 sq. km

What: One of the youngest natural parks in Italy, established only in 1988, and also one of the smallest. However, this does not prevent it from being among the most beautiful in all of Europe - something that the UNESCO World Heritage List recognized in 2009.

The Dolomiti Bellunesi cover 32 square kilometers in the Italian Alps, between the Cismon and Piave rivers.

The high limestone peaks contrast nicely with the dazzling greenery of the pastures. The animal world includes deer, mouflon, chamois, goldfinches and marmots.

The park also includes about a dozen idyllic, tranquil alpine villages. Prepare sturdy shoes and a larger camera card.



ВОДОПАДИ ВИКТОРИЯ

Къде: по река Замбези, Зимбабве

Колко: 23.4 кв. км

Какво: Големите водопадни са потресаваща гледка, независимо дали става дума за Игуасу, Анхел или Ниагара. Но в нашата класация предпочетохме водопадите Виктория на река Замбези, около които правителството на Зимбабве е създадо защитен от закона национален парк. Самите мащаби на мястото поразяват ума: водопадите са дълги 1.7 километра, и всяка минута по тях падат около 550 милиона литра вода.

Но това съвсем не е единствената атракция тук. Паркът обхваща девствена тропическа гора с някои редки растения, включително махагоново дърво, което не се среща никъде другаде по света, и с доста животински видове - слонове, бели носорози, леопарди, лъвове, водни биволи и смайващо изобилие от крокодили.



VICTORIA FALLS

Where: along the Zambezi River, Zimbabwe

How much: 23.4 sq. km

What: All the Earth's great falls are a stunning sight, whether it's Iguazu, Angel or Niagara. But in our ranking, we preferred the Victoria Falls on the Zambezi River, around which the Zimbabwean government has created a legally protected national park.

The sheer scale of the site strikes the mind: the waterfalls are 1.7 kilometers long, and about 550 million liters of water fall on them every minute.

But this is not the only attraction here. The park encompasses a pristine rainforest with some rare plants, including a mahogany tree not found anywhere else in the world, and many animal species - elephants, white rhinos, leopards, lions, water buffalo and an astonishing abundance of crocodiles.



КАЛАНК

Къде: Прованс, Франция

Колко: 520 кв. км

Какво: Чак не е за вярване, че един от най-красивите и непокътнати природни паркове на Франция е буквално залепен за преливащия от живот град Марсилия. Близо столетие най-различни хора и организации са се борили за спасяването на това диво кътче от промишлено застрояване, за да извоюват най-накрая окончателна победа с учредяването на националния парк през 2012.

Светлите варовикови скали обграждат живописни малки заливчета с кристално прозрачни води. Теренът е изпълнен с извори, каньони и пещери. Мястото е изключително популярно сред гмурци и катерачи, но може да ви предложи и просто спокойна разходка сред приказната природа на Лазурния бряг.



CALANQUES

Where: Provence, France

How much: 520 sq. km

What: It is unbelievable that one of the most beautiful and untouched natural parks in France is practically glued to the bustling port and city of Marseille.

For nearly a century, a variety of people and organizations have fought to save this wilderness from industrial development, to achieve the final victory with the establishment of the national park in 2012.

Bright limestone cliffs surround picturesque small coves with crystal clear waters. The terrain is filled with springs, canyons and caves.

The place is extremely popular among divers and climbers, but it can also offer you a relaxing walk among the fabulous nature of the Cote d'Azur.



ТРИГЛАВ

Къде: Юлийски Алпи, Словения

Колко: 880 кв. км

Какво: Повечето посетители на Западните Балкани първо се втурват към Плитвичките езера в съседна Хърватия - прелестна, но твърде претоварена дестинация. Единственият национален парк на Словения предлага също толкова впечатляващи гледки, но при несравнимо повече спокойствие.

Създаденият през 1981 парк обхваща 4% от територията на планинската държава - т. нар. Долина на седемте езера, макар че всъщност езерата са десет. Пейзажът на Юлийските алпи, увенчан от връх Триглав, си заслужава напълно. А най-голямото от езерата - Бохинь, е почти огледално копие на прочутото Бледско езеро, включително с църква на самотен остров. Липсват само тълпите от непоносими инфлуенсъри.



TRIGLAV

Where: Julian Alps, Slovenia

How much: 880 sq. km

What: Most visitors to the Western Balkans first rush to Plitvice Lakes in neighboring Croatia, a lovely but congested destination. Slovenia's only national park offers equally impressive views, but with incomparably more tranquility.

Created in 1981, the park covers 4% of the territory of the mountain state - the so-called Valley of the Seven Lakes, although in fact there are ten lakes there.

The landscape of the Julian Alps, crowned by Triglav Peak, is well worth it.

And the largest of the lakes - Bohinj, is almost a mirror image of the famous Lake Bled, including a church and a lonely island. Only the crowds of unbearable influencers are missing.



ПРИБАЙКАЛСКИ PRIBAIKALSKY

Къде: югоизточен Сибир, Русия

Колко: 4,173 кв. км

Какво: Русия вероятно няма да е популярна туристическа дестинация в близко бъдеще, и това е жалко, защото Прибайкалският парк е едно от природните чудеса на света. Самото езеро Байкал е безкрайно интересна дестинация - то е геологично най-старото, най-дълбокото и с най-голям обем езеро на планетата (в него се съдържат около 23% от световните запаси сладка вода). Прибайкалският национален парк обхваща югозападния му бряг, няколко острова и част от течението на могъщата река Ангара. Биоразнообразието е огромно: над 2500 животински вида, от които над 200 се срещат само тук. От степните порове до елените, лосовете и байкалските тюлени, паркът предлага интригуващи близки срещи за естествоизпитатели и фотографи.

Where: southeastern Siberia, Russia

How much: 4,173 sq. km

What: Russia will probably not be a popular tourist destination in the near future, and this is unfortunate, because the Pribaikalsky Park is one of the natural wonders of the world. Lake Baikal itself is an extremely interesting destination - it is geologically the oldest, deepest and largest lake on the planet (it contains about 23% of the world's freshwater reserves).

The Baikal National Park covers its southwest coast, several islands and part of the mighty Angara River. Biodiversity is huge: over 2,500 animal species, of which over 200 are found here alone. From steppe ferrets to deer, elk and Baikal seals, the park offers intriguing close encounters for naturalists and photographers.





ГАЛАПАГОС

Къде: островите Галапагос, Еквадор

Колко: 7,995 кв. км

Какво: Това е един от най-мъчно достъпните природни паркове на планетата - на 900 км с кораб от Еквадор. Но освен това е и един от най-добре съхранените, а смайващото многообразие на живота тук някога е вдъхновило Дарвин за неговата еволюционна теория. Така че няма как да пропуснем Галапагос от нашия списък. Правителството на Еквадор на практика е превърнало 97% от територията на тихоокеанския архипелаг в защитена зона. До нея се допускат посетители, но при строги правила, така че туризмът да не влияе на девствените райони. Гигантски костенурки, морски лъвове, змуркащи се игуани, нелетящи корморани, пасажки акула-чук: близките срещи с толкова много видове вероятно ще ви подскажат какво е било в главата на Чарлз Дарвин по време на визитата му през 1835.



GALAPAGOS

Where: Galapagos Islands, Ecuador

How much: 7,995 sq. km

What: This is one of the most inaccessible nature parks on the planet - 900 km by boat from Ecuador mainland. But it is also one of the best-preserved, and the astonishing diversity of life here once inspired Darwin for his evolutionary theory.

So we can't miss the Galapagos from our list. The Ecuadorian government has effectively turned 97% of the Pacific archipelago into a protected area.

Visitors are allowed to it, but under strict rules, so that tourism does not affect the virgin areas.

Giant tortoises, sea lions, diving iguanas, flightless cormorants, hammerhead shark passages: close encounters with so many species are likely to tell you what was in Charles Darwin's mind during his visit in 1835.



БЕЛОВЕЖКИ

Къде: Източна Полша, Беларус

Колко: 1,418 кв. км

Какво: Не разчитайте на живописни върхове, смайващи панорами или езера с огледални повърхности: Беловежкият парк се състои изцяло от гъста гора, периодично заблатявана. Не звучи като най-атрактивното място на света, но всъщност тези около 1400 квадратни километра са последният остатък от древните широколистни гори, покривали европейския континент преди решителната намеса на човешкия фактор. Те са също и последното убежище на европейския бизон, или зубър - най-голямото животно, населяващо Стария континент. Всъщност и тук зубрите са изтребени в началото на XX век, но после популацията е възстановена чрез неуморните усилия на учени и лесничии.

Беловежката гора е и единственият природен парк от списъка на ЮНЕСКО, в който има... граничен пункт. Беловежката гора е на практика разделена между Полша и Беларус.



BIALOWIEZA

Where: Eastern Poland, Belarus

How much: 1,418 sq. km

What: Do not rely on picturesque peaks, stunning panoramas or lakes with mirrored surfaces: Belovezhskaya Park consists entirely of dense forest, periodically swampy.

It doesn't sound like the most attractive place in the world, but in fact these 1,400 square kilometers are the last remnants of the ancient deciduous forests that covered the European continent before the decisive intervention of the human factor.

They are also the last refuge of the European bison, or zubr - the largest animal inhabiting the Old Continent. In fact, the bison were exterminated here in the early twentieth century, but then the population was restored through the tireless efforts of scientists and foresters. Bialowieza Forest is the only natural park on the UNESCO list, which has ... a border check-point. It is practically divided between Poland and Belarus.



ГРАНД ТЕТЪН

Къде: Уайоминг, САЩ

Колко: 1,300 кв. км

Какво: Съседният Йелоустоун с неговите горещи извори е несравнимо по-прочут, но тъкмо в това е и чарът на Гранд Тетън, един от относително по-спокойните паркове в Америка. Живописните едноименни планини и кристално чистите езера Джеки и Джайсън превръщат мястото в рай за фотографите. Но освен това Гранд Тетън предлага чудесни възможности за преходи, каяк и рафтинг по Змийската река. Запазени са и някои човешки селища от героичната епоха на завладяването на американския Запад. Животинският свят включва гризли, черни мечки, лосове, бизони.

Първите опити местността да бъде опазена от нови заселници започват в края на XIX век, а през 1929 е създаден националният парк Гранд Тетън. Впоследствие е разширен със земи, откупени и дарени от Джон Д. Рокфелер-младши.



GRAND TETON

Where: Wyoming, USA

How much: 1,300 sq. km

What: Neighboring Yellowstone with its hot springs is incomparably more famous, but this is the charm of Grand Teton, one of the relatively quieter parks in America. The picturesque mountains of the same name and the crystal clear lakes Jenny and Jackson make the place a paradise for photographers.

But the Grand Teton also offers great opportunities for hiking, kayaking and rafting on the Snake River. Some human settlements from the heroic era of the conquest of the American West are also preserved. The animal world includes grizzlies, black bears, moose, bison.

The first attempts to protect the area from new settlers began in the late 19th century, and in 1929 the Grand Teton National Park was established. It was later expanded with land bought and donated by John D. Rockefeller Jr.

Aquahouse Hotel & SPA Early Bird Offer

к.к. Св. св. Константин и Елена, Варна



AQUA
HOUSE
HOTEL & SPA

Ранни записвания за **Aquahouse Hotel & SPA**
15% отстъпка от 1 до 31 март
с промокод **EBD22**

www.aquahousehotel.com



VILLA
CHINKA

ASTOR GARDEN
HOTEL
Sts. Constantine and Helena Resort

**РЕЗЕРВИРАЙ
ДИРЕКТНО**

www.villachinka.com



HOTEL
PRIMORSKI

**РЕЗЕРВИРАЙ
ДИРЕКТНО**

www.hotelprimorski.com



Graffit Gallery Hotel

Varna

A1

Visit to a Collector's Exhibiton of artworks by Dechko Uzunov and Kalina Taseva with the support of A1.

Graffit & ART

The unforgettable cultural experience

Book your stay at **Graffit Gallery Hotel**
with **promo code ART22** and get **15% discount**

The promo code is valid for reservations in the period
10.03 - 31.03.2022.

www.graffithotel.com

www.visitstconstantine.bg



ЦЮРИХ: 12 ВКУСА ЗА 12 ЧАСА

От изобретените тук мюсли до прославеното фондю, най-големият град на Швейцария има с какво да ви съблазни

Текст МАРГАРИТА СПАСОВА / Фотография SHUTTERSTOCK

Каква прекрасна репутация – аристократизъм и охолство, ред и безопасност, модерно изкуство и вкусни изкушения. Не, това не е сън, а Цюрих! Събуждайте се и поглеждате през прозореца – езерото Цюрих на фона на Алпите... Преглеждате набелязаната с прецизността на швейцарски часовник програма, вземате неизменния арсенал (пътеводител, фотоапарат, дъждобран, слънчеви очила) и поемате смело напред!

8:45 ЧАСА. Озовавате се на Банхофшрасе - най-скъпата улица в Европа, олицетворяваща финансовото могъщество на Швейцария и Цюрих - точно навреме за закуска. Тук работният ден започва в осем часа, а един час по-късно се прави петнайсетминутна почивка за закуска (наричана züpli - цнүли). Кафенетата, градинките и пейките се напълват с елегантни чинии, които похапват кроасани, кифлички и местната класика - мюсли с йогурт или с настъргана ябълка, което в началото на миналия век швейцарският доктор Бирхер-Беннер провъзгласява за най-питателната закуска. Влизате в близката буланжерия и си вземате си хрупкав „нусгипфел“, щедро поръсен с ядки и бяла захарна глазура, който би хвърлил френ-

ските кроасани в дълбока депресия. Малко по-надолу по улицата се намира култовият ресторант Zeughauskeller, един от най-старите в Цюрих и разположен в някогашната оръжейна. Ресторантът предлага нагенички от всички кантони и регионални кухни в Швейцария, включително превъзходните специалитети Schübliг (сурова телешка или свинска нагеница) и Neuchatelois Saucisson (рецептата включва две трети чисто свинско и една трета бекон, омесени с черен пипер, чесън и сол. Резултатът се поднася леко препечен, с гарнитура от зеленчуци). Ако останате за обяд, непременно опитайте невероятната швейцарска бира (примерно Quollfrisch или Vollmond), която се приготвя на ръка, от пресни суровини и по традиционните методи. Но за достойнствата на швейцарската гастрономия по-късно, сега е време за разходка.

10:30. Подкрепени, поемате наляво към църквата Свети Петър, колкото да хвърлите един поглед на импозантната часовникова кула, и се насочвате се към Линденхоф в историческото сърце на Цюрих. Някога тук имало римски замък, а по-късно дворец на каролингите и палат на внука на Карл Велики, Шарлеман. На площада има фонтан, посветен на събития-

та от 1291 година, когато при обсадата на града от австрийския херцог Алберто Първи жените на Цюрих излезли да се сражават, облечени във военни униформи. Открива се фантастична гледка към целия град, църквата Гросмюнстер, Цюрихското езеро и Алпите, и река Лимат. Накрая влизате в църквата Фраумюнстер, за да разгледате витражите на Шагал и Джакомоети. Навремето изуменката на този женски манастир за аристократични особи притежавала огромно влияние върху съдбата на града и дори имала привилегията да сече монети.

14:45. Дали интуитивно или по указанията на пътеводителя, по обяд се озовавате на Марктгасе. Калдъръмените улици на гатирания от XII век стар град блестят от чистота, а синият ретро трамвай се носи безшумно като романтичен полъх от миналото. Ресторантите вече мамят туристите с подробно описание на менюто за деня – традиционното цюрихско ястие Zürigschnatzlets (късчета телешко в сос от сметана и вино), което се поднася с хрупкави картофени палачинки Rosti (най-вкусни са тези с лук, бяло вино и сметана) или малките кнедли Schnorfli. Уверявате се, че фондюто, ракетът и





братвурстът продължават да са гръбнакът на швейцарската диета. Изгладнели колежани похапват братвурст на скара край близката улична лавка, а миниатюрни японки гризат препечени брецели.

От другата страна на улицата има кафене, където сервират прекрасен горещ шоколад. Изпивате чашка плътна амброзия, докато четете брошура за историята на шоколада в Швейцария. Страната се слави с най-високата консумация на шоколад в света (11.6 kg на глава от населението годишно). В края на XIX век швейцарският шоколад се ползва с отлична репутация в Европа, благодарение на създателите на млечния шоколад Даниел Петер и Родолф Линг. Оказва се, че картографите на шоколада в Европа са швейцарци - братята Йости завладяват Берлин, Саломон Волф и Тобиас Беранже отварят знаменитото Cafe Chinois в Санкт Петербург, братята Клоета откриват фабрики в Скандинавия, а Карл Фазер отваря магазин в Хелзинки. Дори белгийският шоколад има швейцарски корени, благодарение на Жан Нойхаус и неговия син Фредерик, който през 1912 създава първите пралини в Брюксел...

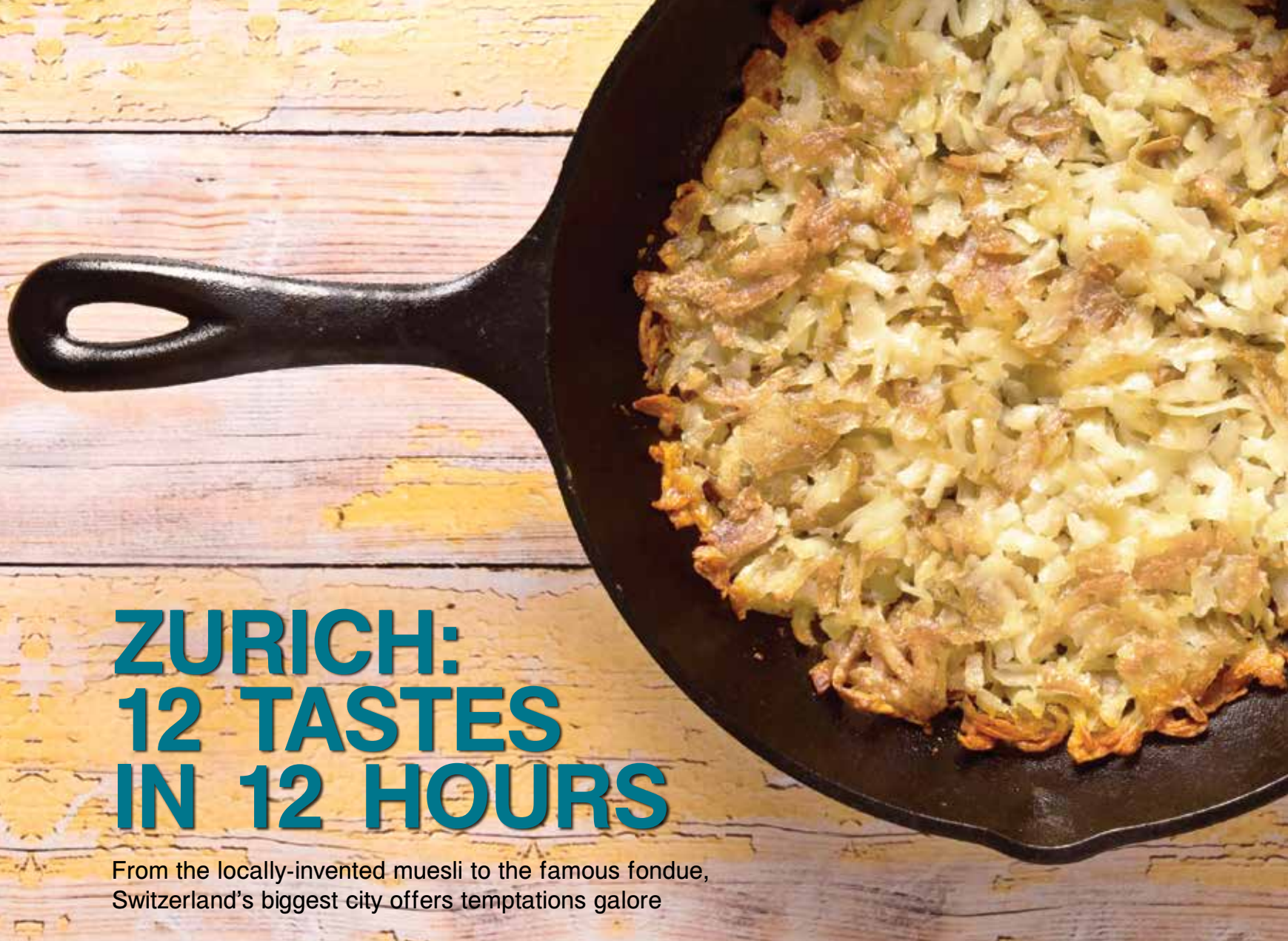
15:30. Пътъом хапвате един скромнен брецел

от спретнатата лавка (Brezel König) и влизате в музея Кунстхаус, който за ваш късмет в сряда работи безплатно. Освен колекцията от класическо и съвременно изобразително изкуство с платна на Салвадор Дали, Моне, Пикасо и Шагал, както и произведения на швейцарския скулптор Алберто Джакомети. Минавате покрай легендарното Cafe Odeon, открито на 1 юли 1911 година, за да се превърне в притегателен център на интелектуалци и бохемисти (достатъчно е да споменем Стефан Цвайг, Съмърсет Моъм, Ерих Мария Ремарк, Джеймс Джойс и Алберт Айнщайн). В съседство се намира още едно ключово място в Цюрих - Белвю, любима сцена за концерти и атракции.

18:45. Свечерява се, вече нямате сили, но имате свиреп апетит. Можете да хлътнете в някой от десетките ресторанти на Нидердорфгасе, най-туристическата улица в Цюрих, примерно в традиционния Adler Swiss Chuchi. Идеята да вечеряте в Blinde Kuh („Сляпата крава“), където готвачите и келнерите са незрящи, а салонът е обгърнат в непрогледен мрак, отпада поради липса на резервация. Накрая избирате историческия ресторант „zum Kropf“ (In Gassen 16), прочуто място

още от средните векове. Името на къщата се споменава за пръв път в далечната 1444 година. Била е оръжейница, дом на кмета и магазин за подправки, преди през 1909 да се превърне в ресторант. Тук се предлагат традиционни специалитети – хрупкав хляб, раklet (разтопено сирене, сервирано с картофи, кисели краставички и лукчета), огреген Alpertmagroep (питателно блюдо от картофи, макарони, сирене, сметана и лук, с гарнитура от печена ябълка) и най-сетне... свещеният Граал на швейцарската кухня, божественото апетитно фондю!

Поръчвате си, свободни от угризения за количества и калории. Кратък обяснителен текст в менюто разказва, че фондюто се появило през XVIII век като изобретение, позволяващо на хората да използват засъхналите сирена и стария хляб през зимата. Глинен съд, няколко парчета ементал, грюйер или фрибуржоа, няколко скилидки чесън, щипка уханни алпийски подправки, малко вино – и калдерата от разтопена златиста лава, в която да топиш кораби залчета хляб, е готова! Набождат първото къшейче на гългия шиш, загребват от разтопеното лакомство и отпиват глътка тръпчиво вино. Това е швейцарската версия на нирвана. ■



ZURICH: 12 TASTES IN 12 HOURS

From the locally-invented muesli to the famous fondue, Switzerland's biggest city offers temptations galore

What splendid reputation: aristocratism and affluence, order and safety, modern art and mouth-watering temptations. No, this is not a dream, this is Zurich! Wake up in the morning and look out the window to a spectacular view of Lake Zurich set against the background of the Alps... Leaf through the programme compiled with the accuracy of a Swiss clock, grab the indispensable essentials (guidebook, camera, umbrella, sunglasses) and be on your way!

8:45 hours. You are on Bahnhofstrasse - the most expensive street in Europe, symbolizing the financial power of Switzerland and Zurich - just in time for breakfast. The working day here starts at 8 am, and one hour later there is a 15 minute break for a light snack, known here as Znuni. The cafés, gardens and park benches are filled with smart-dressed officials enjoying croissants, buns or the traditional muesli with yoghurt or grated apple, which in the beginning of the 20th century was declared the most nourishing breakfast by Swiss doctor Bircher-Benner. Pop into the nearest bakery for a crunchy Nussgipfel (nut croissant), generously sprinkled with nuts

and sugar glazed, enough to throw the French croissants into a deep depression.

A little further down the street is the iconic Zeughauskeller, one of Zurich's oldest restaurants, located in a former armoury. It serves sausages from all Swiss cantons and regional cuisines, including the superb speciality Schübli (raw beef or pork sausage) and Neuchatelois Saucisson (the recipe includes two thirds of lean pork and one third of bacon, mingled with pepper, garlic and salt. The cooked sausage is served on a bed of vegetables). If you decide to stay for lunch, be sure to try the amazing Swiss beer (for example Quollfrisch of Vollmond), that is prepared manually from fresh ingredients in the traditional way. But let's forget about the merits of Swiss gastronomy for a while, now it is time for a walk.

10:30. Refreshed, you turn left to St. Peter Church for a quick look at the impressive clock tower, and head for Lindenhof hill in the historic centre of Zurich. A Roman castle and later a Carolingian palace of the grandson of Charles the Great, Charlemagne, once rose here. The square's fountain recalls the events of 1291

when during the siege of the city by the Austrian Duke Albrecht the women of Zurich came out to fight dressed in military uniforms. It commands a fantastic view of the whole city, the Grossmünster church, Lake Zurich and the Alps, and the Limmat river. Finally you enter Fraumünster Abbey to marvel at the stained glass windows by Chagall and Giacometti. In its time the Mother Superior of this convent for ladies of the aristocracy had an enormous influence on the fate of the city and even enjoyed the privilege of minting coins.

14:45. Whether intuitively or following the guidebook directions, around lunchtime you find yourself on Marktgasse. The cobbled streets dating from the 12th century are spick and span, and the blue retro tram glides noiselessly like a romantic waft from the past. The restaurants are already tempting tourists with details of the day's menu: the traditional Zürigschnitzlets (pieces of veal in cream sauce and wine), served with crispy potato pancakes Rosti (the ones with onions, white wine and cream are tastiest), or the small dumplings Chnopfli. You are assured that fondue, raclette and Bratwurst are still the



backbone of Swiss diet. Famished college boys munch grilled bratwurst at the nearby outdoor stall, and tiny Japanese girls nibble crisp pretzels.

Across the street there is a café that serves delicious hot chocolate. Enjoy a cup of the thick ambrosia while reading a brochure on the history of chocolate in Switzerland. The country boasts the highest consumption of chocolate in the world (11.6 kg per capita annually). At the end of the 19th century Swiss chocolate enjoyed an excellent reputation in Europe thanks to the creators of milk chocolate Daniel Peter and Rodolphe Lindt. It turns out that the cartographer of chocolate in Europe are Swiss: the Josty brothers conquered Berlin, Salomon Wolf and Tobias Béranger opened the famous Café Chinois in St Petersburg, the Cloetta brothers ran chocolate factories in Scandinavia, and Karl Fazer established a patisserie in Helsinki. Even Belgian chocolate has Swiss roots thanks to Jean Neuhaus and his son Frederic, who in 1912 created the first pralines in Brussels...

15:30. Along the way you get a modest pretzel from the BrezelKönig and enter the Kunsthau-

seum of fine arts where, as luck would have it, admission is free on Wednesdays. Besides the collection of classical and modern art with paintings by Salvador Dali, Monet, Picasso and Chagall, you can also see works of Swiss sculptor Alberto Giacometti. You pass by the legendary Café Odeon, opened on 1 July 1911, which became a magnet for intellectuals and bohemians (it suffices to mention Stefan Zweig, Somerset Maugham, Erich Maria Remarque, James Joyce and Albert Einstein). Nearby is yet another key location in Zurich – Bellevue, a favourite stage for concerts and attractions.

18:45. Dusk is falling, you are exhausted but famished. Pop into one of the many restaurants on Niederdorfasse, Zurich's most touristy street, for example into the traditional Adler Swiss Chuchi. The idea to dine at Blinde Kuh (Blind Man's Bluff), where the chefs and waiters are blind and the dining room pitch-dark, fails due to the lack of reservations.

In the end you opt for the historic restaurant Zum Kropf (In Gassen 16), a famous place ever since the Middle Ages. The name of the house is men-

tioned for the first time in the distant 1444. It has been an armoury, the mayor's residence and a spice shop, before turning into a restaurant in 1909. It offers traditional specialties: crisp bread, raclette (melted cheese, served with potatoes, gherkins and pickled onions), au gratin Aelplermagronen (a nourishing dish of potatoes, macaroni, cheese, cream and onions, served with a baked apple) and finally... the holy grail of Swiss cuisine, the divine delicious fondue!

You order without any qualms about quantity or calories. A brief explanation in the menu tells you that fondue appeared in the 18th century as an invention enabling people to use the dried cheese and stale bread in winter. An earthenware pot, several pieces of emmental, gruyere or fribourgeois, a few cloves of garlic, a pinch of fragrant alpine spices, some wine – and the caldera of molten golden lava is ready! Spear the first piece of bread on the long-stemmed fondue fork, dip into the melted cheese and take a sip of wine. This is the Swiss version of nirvana. ■

Two elegant, tulip-shaped wine glasses filled with a vibrant orange liquid, likely orange wine, are positioned side-by-side on a white, textured tablecloth. The background is a soft, out-of-focus white. The text 'ОРАНЖЕВО... КАТО ВИНО' is overlaid at the bottom in a bold, orange, serif font.

**ОРАНЖЕВО...
КАТО ВИНО**

Нашумелите напоследък orange wines са форма на бунт срещу конвенционалната винарска индустрия

Текст ЯСЕН БОРИСЛАВОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Светът на виното е свят на постоянно променящи се моди. Това е така още от времето, когато Бордо и Бургундия са си оспорвали първенството на френската кралска трапеза. А може би и много по-рано - още когато Хораций в своите еподи споменава някои от най-гобрите гръцки и италиански вина, търгувани в Римската империя.

АКО НЯКОЙ СИ Е МИСЛИЛ, че модните тежнения вече са изчерпани, или че някога ще бъдат, греша. От няколко години в капризния и вечно жаген за нови вкусове и усещания винен свят има нова модна икона – оранжевите вина (Orange wines).

Появата им преди няколко години беше посрещната с противоречиви реакции от изкушената публика. Някои, следвайки общаите критерии за качество, ги намират за груби и окислени, за напълно неприемливи, макар и екстравагантен експеримент, но други са направо влюбени в тях.

КАКВО СА ОРАНЖЕВИТЕ ВИНА? Това са бели вина, ферментирани и отлежавани продължително време (седмици и дори месеци) с твърдите части на гроздето (ципи и семки). За разлика от червените вина, при които това е обичайна технологична практика, при белите обикновено соком от смачканото грозде се отцежда веднага, след няколко часа или най-много след ден, и се оставя да ферментира. Така виното запазва плодовата си свежест и има по-леко и нежно тяло. Този стил отдавна се е наложил като еталон при белите вина. При оранжевите нещата са обърнати наопаки. Те хем са бели по природа, хем са произведени по червена технология, което естествено се отразява и на цвета им. Може да е наситено жълт, оранжев или тъмно кехлибарен. Със сигурност едно класическо бяло вино с такъв цвят би минало за окислено или деградирало в очите на всеки познавач. По-интересното при оранжевите вина е вкусът. Той е по-интензивен и по-плътен, защото при продължителен контакт с ципите и утайките се екстрахират не само багрилни вещества, но и повече танини и феноли. Характерни за ароматния профил на тези вина са някои есенни тонове като тиква (печена), сухи листа и сушени плодове. В същото време, ако са направени с мисъл и

познания, те определено са интригуващи със своята текстура на червени вина. Коемо ги прави интересни и търсени. Типичен е подчертано сухият финал, нерядко с известна горчивина и тръпчивост.

В ОСНОВАТА НА ВСЯКА МОДНА "НОВОСТ" обикновено се оказва нещо старо, но забравено. При оранжевите вина ситуацията не е по-различна. През Античността всички бели вина са били всъщност оранжеви, тъй като са правени по една и съща технология с червените и след това са съзрявали в глинени съдове – амфори, долии, питоси. В Грузия например такива вина се правят от 5000 години и методът все още е съхранен. Това е известната кахетинска технология. Вината ферментират и отлежават в големи глинени съдове (квеври, qvevri) с обем между 500 и 2000 литра, вкопани в пода на избата. През есента ги запечатват с пръст и през пролетта ги отварят за консумация. През последните години тези вина се радват на растящ интерес.

Модите също като идеите, за да разгърнат своя потенциал, трябва да имат някакъв вдъхновител, носител и това като правило е човек. Оранжевите вина също си имат своите ранни пророци и идеолози.

ПИОНЕРСКАТА РОЛЯ СЕ ПРИПИСВА на Йоско Гревнер – винопроизводител от областта Фриули в Северна Италия. През 90-те години той започва да експериментира с по-продължително настояване на своето Пино гриджо с твърдите части, при което цветът става по-големинен интензивен, но и вкусът става по-богат, по-плътен и натоварен с допълнителни акценти. Тук трябва да вметнем, че самият сорт Пино гриджо е предразположен към подобно развитие, защото не е типично бял, а е мутация на Пино ноар. Сравнително скоро Гревнер намерил първите си последователи, а през 2000 година, след като посетил Грузия, вече бил убеден, че точно това е истинският, неподправен и натурален вкус на бялото вино. Светът на виното, освен че е податлив на модни влияния, е свят на постоянна и оживена комуникация. Поради което не е странно, че технологичните иновации на Гревнер скоро намерили съмишленици и сред склонни към експерименти винари в Калифорния. Някои

сочат като основна причина отегчението си от факта, че при типичните калифорнийски шардонета усещането за обемност и плътност на виното се постига основно с два фактора – алкохол и дъб. Методът orange дава възможност това да се промени и вината да заговорят повече с гласа на гроздето и по-малко с гласа на дъбовите бъчви.

ПРЕЗ 2004 НОВАТА СТИЛИСТИКА вече изглеждаше завършена като концепция и като практика. Оставало да ѝ се потърси подходящо място на пазара, а за целта трябвало да се измисли убедително име. Ролята на кръстник се паднала на английския търговец Дейвид Харви, който търгувал основно с вина от Северна Италия. Точно той измислил и името Orange wine. Оказало се достатъчно атрактивно, за да пробужда ако не масов възторг, поне необходимата доза любопитство. За няколко години новата мода успяла да зарази и останалия винен свят. Днес много от престижните производители включват в своето портфолио и по някое оранжево вино. От миналата година и няколко български винарни също опипват почвата.

МОДНИТЕ ТЕНДЕНЦИИ ЧЕСТО са подплатени с някаква философия. Философията на оранжевите вина е твърде близка до някои други модни понятия като „биодинамика“, „органик“, „еко“, „натурално“. Много от производителите при отглеждането на гроздето се придържат към биодинамичната парадигма – без изкуствени торове, пестициди, хербициди и фунгициди. Освен това трябва да се отбележи, че при тези вина, за разлика от конвенционалните бели, е допустима доста по-ограничена употреба на сулфити. Има и производители, които изобщо не ги използват. Причината е, че допълнително екстрахираните танини и феноли в оранжевите вина изпълняват част от консервиращите функции на сярата.

Да се очаква, че стилът Orange wine трайно ще завладее винения пазар, би било силно преувеличено. Тези вина са ориентирани към една относително тясна прослойка от ценители. Те са по-скоро форма на бунт. Връщане към природата, удар по конвенционалната индустрия, която винаги е била подозирана, че отнема нещо от първичната природност на онова, което предлага.

ORANGE... LIKE WINE

Orange wines have become popular lately, and are a rebellion against the conventional wine industry

The world of wine is a world of constantly changing trends. It's been like that ever since the time when Bordeaux and Burgundy were competing for the French royal table. Although, it may have been much earlier – as early as when Horace wrote about the best Greek and Italian wines traded in the Roman Empire.

IF ANYONE THOUGHT trend setting was over, or that it would ever be, that is a mistake. The wine world is constantly demanding and eager for new flavors and sensations, therefore, there has been a new fashion icon for some time now – orange wines.

Its emergence a few years ago was met by wine lovers with mixed reactions. Some, following the standard quality criteria, find them rough and oxidized, a totally unacceptable, though eccentric experiment, yet others are head over heels in love with them.

WHAT ARE ORANGE WINES? They are white wines, fermented and aged for a long time (weeks and even months), with the solid parts of the grapes (skins and seeds). Unlike with red wine, which is the common fermenting practice, juice from the crushed grapes in white wines is usually immediately drained, after a few hours or at most a day and is left to ferment. That is how white wine preserves its fruity freshness and has a lighter and gentler body. This style has long been established as a standard in white wines.

With orange wines things are turned upside down.

They are both white by nature, but made according to the red wine technique, which affects the color. It may be deep yellow, orange or dark amber. Surely, any connoisseur would consider classic white wine of such color oxidized or degraded. What's more interesting with orange wines is their flavor. In relation to color it is more intense and denser, and more tannins and phenols are extracted during the long exposure with the grape skins and sediments. Some autumn touches like roasted pumpkin, dry leaves and dry fruit are typical of the aromatic profile of these wines. Meanwhile, if they're made by an experienced person, the wine is definitely intriguing with its red wine texture, which makes it interesting and sought after. The markedly dry ending, often with some bitterness and astringency, is typical.

THE FOUNDATION OF EACH TRENDY "NOVELTY" usually turns out to be something old, but forgotten. The resurgence with orange wines isn't much different. In Ancient times all white wines were in fact orange, as they were made using the same technology as red ones and after that aged in clay pots – amphorae, dolia, and pithoi. In Georgia, for example, such wines have been made for 5,000 years and the method is still preserved. This is the well-known Kakhetian technique. Wines ferment and age in large clay pots (qvevri) with a capacity between 500 and 2,000 liters, buried in a cellar floor. In autumn they're sealed with soil and opened in spring for drinking. In recent years these wines experienced growing popularity.

Trends, just like ideas, in order to fulfill their poten-

tial must have some sort of inspiration, a carrier and this is usually a person. Orange wines also have their early prophets and ideologists.

THE PIONEERING ROLE IS ATTRIBUTED to Josko Gravner – a winemaker from the Friuli region in Northern Italy. In the 1990s he started experimenting with longer maceration of his Pinot Grigio with the solid parts, making the color suspiciously intense, but the flavor also became richer, thicker and full of additional accents. It should be mentioned that Pinot Grigio is prone to such development as it isn't typically white, but a mutation of Pinot Noir. Shortly after Grevner discovered his first followers, and in 2000, after visiting Georgia, he was already convinced that this was exactly the genuine, original and natural taste of white wine.

The world of wine, besides being susceptible to trends, is a world of constant and lively communication. Therefore, it isn't strange that Grevner's technological innovations soon found followers among California winemakers, prone to experimenting. Part of the winemakers' boredom was because with typical California Chardonnay the wine's volume and thickness is achieved mainly by two factors – alcohol and oak. Orange wines allow this to change and wines started to reflect the grapes more than with that of oak barrels.

IN 2004 THE NEW WINE already looked complete in terms of concept and practice. It only needed a suitable place on the market, and therefore it needed a convincing name. The role of a godfather was given to English merchant David Harvey who mainly traded wines from Northern Italy. He created the name - Orange wine. It turned out to be interesting enough to stir curiosity, if not mass enthusiasm. In several years' time, the new trend managed to infect the rest of the wine world. Today, many distinguished winemakers include some sort of orange wine in their portfolio. Since last year several Bulgarian wineries have also been trying their hand with the new wine.

FASHION TRENDS ARE OFTEN backed by some kind of philosophy. Orange wines' philosophy is too close to some other fashion concepts like bionamics, organic, eco, and natural. Many winemakers stick to the biodynamic paradigm when growing grapes – without chemical fertilizers, pesticides, herbicides, or fungicides. What's more, it should be noted that those wines, unlike conventional white ones, use a limited amount of sulphites. There are producers who don't use them at all. The reason is that additionally extracted tannins and phenols in orange wines function as sulfur.

If you expect orange wine will permanently conquer the wine market, you will be waiting a long time. These wines are oriented towards a relatively small circle of connoisseurs. They are more of a form of rebellion - getting back to nature, a blow on the conventional industry, which has always been accused of taking something away from the product's original natural state. ■



СИГУРНОСТ И СПОКОЙСТВИЕ ОТ ЗЕМЯТА ДО НЕБЕТО



Помещенията в самолетите на България Еър се обработват преди всеки полет със свръхмодерна UV технология за дезинфекция, а въздухът се пречиства от HEPA филтри.

Машината **Honeywell UV Cabin System II** унищожава всички вируси и бактерии от гладките повърхности. Така пасажерите всеки път се качват в изцяло стерилен салон. По време на полет въздухът в самолета се пречиства с помощта на HEPA филтри, които не позволяват проникването на вируси, бактерии и фини прахови частици.

ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

Всички пътници на „България Ер“ имат право на превоз на безплатен ръчен багаж 10 кг + дамска чанта/лаптоп в салона, а в зависимост от избраната класа и тарифа и на регистриран багаж (в багажника на самолета). Превозът на багаж по редовните линии е съобразен и с някои общи правила и политиката на „България Ер“ които трябва да имате предвид. Авиокомпания „България Ер“ спазва системата PIECE CONCEPT, базирана на броя, теглото и размерите на чекирания багаж.

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

All passengers of Bulgaria Air are entitled to free carriage of cabin baggage 10 kg + personal item/laptop, as well depending on the chosen class of service and fare to a checked baggage (in the luggage compartment of the airplane). Baggage transportation on regular flights is based on some general rules and the policy of Bulgaria Air, which you should consider. Bulgaria Air baggage policy complies with the **PIECE CONCEPT** system based on the quantity, weight and dimensions of the checked-in baggage.



ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

Всеки пътник, закупил билет по тарифа с включен само ръчен багаж, има право да превози в кабината на самолета безплатен багаж, както следва:

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина* до 118 см) + дамска чанта/лаптоп

ТАКСИ ЗА РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

- Първи брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см*;
- Вътрешни полети – 15 евро в посока;
- Международни полети – 20 евро в посока**.
- За пътуване до/от Дубай – 30 евро в посока

> В случай на по-тежък, по-обемен или допълнителен чекиран багаж, се прилагат стандартните условия на „България Ер“.

> Регистриран багаж може да бъде закупен преди полет на летище или чрез издателя на билета.

> Притежанието на карти CCB Club, карта Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и „България Ер“, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен чекиран багаж по тарифа без багаж.

* Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /l+h+w/.

** За пътуване от Лондон – 20.00 GBP, от Цюрих – 20 CHF, от Тел Авив – 20 USD.

При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Солун, Атина, Родос, Корфу или Хераклион) регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на callfb@air.bg или телефон +359 2 40 20 400.

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

Всеки пътник, закупил билет по тарифа с включен регистриран багаж, има право да превози в багажника на самолета безплатен багаж, както следва:

По международни и вътрешни линии:

БИЗНЕС КЛАСА

- 2 броя ръчен багаж с общо тегло до 15 кг (размери до 55x40x23 см всеки) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 2 броя регистриран багаж до 32 кг и до 158 см* всеки.

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

- 1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина* до 118 см) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 1 брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см*.

Изключения

• ЗЛАТНА КАРТА FLY MORE

• БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КАРТА VISA PLATINUM ОТ ЦКБ

• БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КОБРАНДИРАНА КАРТА „БЪЛГАРИЯ ЕЪР И ЦКБ“

• ЧЛЕНОВЕ НА ПРОГРАМАТА CCB CLUB

• МОРЯЦИ***

2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки, за полети, при които опериращ превозвач е авиокомпания „България Ер“.

• БЕБЕТА ОТ 0-2 ГОДИНИ

В случай че тарифата, по която е издаден билетът на възрастния, придружаващ бебето, позволява 1 брой чекиран багаж до 23 кг, то бебето има право на 1 брой чекиран багаж до 10 кг. Превозът на бебешки колички се извършва безплатно, но те следва задължително да се предават и получават непосредствено при качване/слизване на/от самолета. Авиокомпанията не носи отговорност за щети в резултат на транспортиране по багажните ленти, в случай че количката не е предадена/получена на/от самолета.

* Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /l+h+w/. Пътникът може да превозва и повече от безплатната норма багаж срещу допълнително заплащане. Трети багаж се таксува по максимална сума за трети свръхбагаж.

** Ако билетите Ви са заплатени в сайта на компанията, както и в случаите на: притежание на златна карта FLY MORE, членство в програмата CCB Club или за билети, заплатени с кобрандирана карта от ЦКБ и „България Ер“ или карта Visa Platinum от ЦКБ, е необходимо да се свържете с нас на тел.: +359 2 4020 400 или на е-mail: callfb@air.bg за преиздаване на билета с право на 2 броя безплатен багаж. Притежанието на карти CCB Club, Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и „България Ер“, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен

TARIFFS WITHOUT CHECKED BAGGAGE

Each passenger who bought a ticket in a tariff that includes only a hand baggage carriage, is allowed to transport in the cabin free baggage allowance as follows:

ECONOMY CLASS

1 piece of hand baggage up to 10 kg and with dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)* + 1 personal item / laptop bag

FEES FOR CHECKED BAGGAGE CARRIAGE

- First piece of checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm*;
- Domestic flights – EUR 15 one way;
- International flights – EUR 20 one way**.
- For travel to/from Dubai - EUR 30 one way

> In case of heavier, above volumes or additional piece of checked baggage, the standard conditions of Bulgaria Air apply.

> Checked baggage can be purchased before the flight at the airport or through the issuer of the ticket.

> Possession of CCB Club card, Visa Platinum card from CCB, co-branded card from CCB and Bulgaria Air, and FLY MORE gold card does not entitle free checked baggage on tariff without baggage.

* The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the baggage /l+h+w/.

** For travel from London – 20.00 GBP, from Zurich – 20 CHF, from Tel Aviv – 20 USD.

When traveling from any of the Greek destinations (Thessaloniki, Athens, Rhodes, Corfu or Heraklion) checked baggage or oversize baggage can be requested only through the ticket issuer or through the Customer Service Center by email at callfb@air.bg or phone +359 2 40 20 400.

TARIFFS WITH CHECKED-IN BAGGAGE

Each passenger with a ticket purchased in a tariff that includes checked baggage is allowed to transport in the luggage compartment of the airplane free baggage allowance as follows:

International and Domestic flights

BUSINESS CLASS

- 2 pieces hand baggage with a total weight up to 15 kg (dimensions 55x40x23cm each) and 1 personal item/laptop bag;
- 2 pieces of checked baggage up to 32 kg and 158 cm* each.

ECONOMY CLASS

- 1 piece of hand baggage up to 10 kg and with dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)* + 1 personal item / laptop bag;
- 1 piece of checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm*.

Exceptions

• GOLD CARD FLY MORE

• TICKETS PAID WITH VISA PLATINUM CARD BY CCBANK

• TICKETS PAID WITH CO-BRANDED CARD BULGARIA AIR / CCBANK

• MEMBERS OF THE CCB CLUB PROGRAM

• SEAMEN***

2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each* for flights operated by Bulgaria Air.

• INFANTS 0-2 YEARS OF AGE

If the fare of the ticket of the adult who is accompanying the baby allows 1 piece checked baggage up to 23 kg, the baby is entitled to 1 piece checked baggage up to 10 kg.

Transportation of baby carriages is free of charge, but it is mandatory to hand them over / to receive them immediately before embarkation / disembarkation of the aircraft. The aviation company shall not be responsible for damages resulting from transportation on baggage belts, in case the carriage has not been handed over / received at the aircraft.

* The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the baggage /l+h+w/. The passenger may carry more than the free of charge baggage allowance for an additional fee. Third piece is charged as third excess baggage.

*** If your tickets are paid in the company's website, as well as in the cases of: possession of gold card FLY MORE, membership in CCB Club, or tickets paid with co-branded card from CCB and Bulgaria Air or Visa Platinum card from CCB you need to contact us by phone +359 2 4020 400 or e-mail callfb@air.bg to request the ticket entitled to free 2 pieces of luggage. Possession of card CCB Club, Visa Platinum CCB, co-branded card from CCB and Bulgaria Air, and Gold Card FLY MORE does not entitle the additional free checked baggage on tariff without luggage.

допълнителен чекиран багаж по тарифа без багаж.

*** За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци, е необходимо билетът да бъде издаден в по-специална моряшка тарифа. За повече информация и резервация можете да се обърнете към Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +359 2 4020 400 или на e-mail callfb@air.bg, бюрата на авиокомпанията в страната и чужбина, както и чрез агентската мрежа.

ПЪТНИКЪТ МОЖЕ ДА ПРЕВОЗВА И ПОВЕЧЕ ОТ БЕЗПЛАТНАТА НОРМА БАГАЖ СРЕЩУ ДОПЪЛНИТЕЛНО ЗАПЛАЩАНЕ *

Такси за свързба

МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 kg и 32 kg * – 50 евро;
За големина на багажа между 158 cm и 203 cm – 70 евро;
Допълнителна бройка - втори багаж до 23 kg до и 158 cm – 50 евро;
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 kg до и 158 cm – 100 евро.

За пътуване от Лондон посочените тарифи са съответно 50/70/100 GBP, от Цюрих 50/70/100 CHF, от Тел Авиу 50/70/100 USD.
При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Солун, Атина, Родос, Корфу или Хераклион) допълнителен регистриран багаж или свързба може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на callfb@air.bg или телефон +359 2 40 20 400.

ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 kg и 32 kg * – 20 евро;
За големина на багажа между 158 cm и 203 cm – 30 евро;
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 kg до и 158 cm – 20 евро;
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 kg до и 158 cm – 50 евро;
*Багаж с тегло над 32 kg може да се превозва само като карго.

Специални категории багаж

СПОРТНА ЕКИПИРОВКА

Превозът на спортна екипировка не влиза в нормата на безплатния чекиран багаж. Таксува се 50 евро в посока, като допълнително парче чекиран багаж. Максимални размери до 23 kg и до 203 cm сумарна дължина.

Изключение: За всички директни полети, оперирани от „България Еър“:
• Безплатен превоз на един чифт ски/сноуборд екипировка

ВЕЛОСИПЕДИ

Приемат се за превоз в специална опаковка (картон или специален калъф). Максимални размери на опаковката 160 x 90 x 25 cm. Изисква се предварително потвърждение на услугата в резервацията.

Международни линии: 70 евро в посока. **Вътрешни линии:** 30 евро в посока.

ОРЪЖИЕ

Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси се извършва съгласно изискванията на Международната асоциация за въздушен транспорт /IATA/. Не се потвърждава на codeshare полетите на „България Еър“. Превозът на огнестрелни оръжия не може да бъде потвърден в случаите, когато авиокомпания „България Еър“ е партньор по полет. Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси, различни от спортно оръжие и боеприпаси, е забранен. В някои случаи превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси за ловни и спортни цели може да бъде разрешен. Пътникът трябва да се свърже с „България Еър“ и да предостави информация за вида на оръжието, серийния му номер и приспелостта, които се внасят в резервационната система. Всички огнестрелни оръжия и боеприпаси се приемат само като багаж за транспортиране в багажниците на самолета и в никакъв случай в салона с пътниците. Трябва да са разделени и подходящо опаковани, като теглото на мунициите не бива да надвишава 5 kg. Пътникът трябва да има всички документи, изисквани от закона и подзаконовите актове, приложими за превоз за съответната държава. „България Еър“ си запазва правото да откаже превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси.

- Ловни пушки и патрони – комплект до 15 kg: такса 50 евро в посока;
- Ловни пушки и патрони – при общо тегло над 15 kg: такса 70 евро в посока;
- Късо огнестрелно оръжие (пистолет): такса 20 евро в посока.

Ловната пушка и патроните се считат за едно парче регистриран багаж и се таксуват с еднократна такса за обслужване. Този вид багаж не се включва в безплатната норма и таксата се прилага независимо от това дали пътникът има друг чекиран багаж.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В ПЪТНИЧЕСКАТА КАБИНА /PETC/

- Максимално тегло на животното и клетката – до 8 kg*;
- Максимални размери на клетката – 48 x 35 x 22 cm;
- Не се включва в безплатната норма багаж и се заплаща такса от 60 евро в посока.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В БАГАЖНИКА /AVIH/

- Без ограничение в теглото на животното;
- Максимални размери на клетката – 110 x 65 x 70 cm;
- Не се включва в безплатната норма багаж, заплаща се такса: при тегло на животното и контейнера до 32 kg - 100 евро в посока при тегло на животното и контейнера над 32 kg - 140 евро в посока**

Важни уточнения за превоза на домашни любимци:

- Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията. За потвърждение е необходимо да се свържете с Центъра ни за обслужване на клиенти на телефон: +359 2 402 0400 или по e-mail callfb@air.bg;
- Приемат се за превоз само кучета и котки;
- „България Еър“ не приема за превоз животни до и от Великобритания;
- Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго (напр. Американски питбул териер, Стафордширски бултериер, Американски стафордширски териер, Бултериер, Американски булдог, Дого Аржентино, Кангал (Анатолийска овчарка), Кавказка овчарка, Ротвайлер, Родезийски риджбек, Доберман, Кане Корсо и др.)

*за полети FB1431/1432 до и от Париж, където опериращ превозвач е Air France, максималното тегло за превоз на PETC е 6 kg.

** Животни с тегло с контейнера над 32 kg не се приемат за превоз до/от Брюксел.

* За смесени превози с участието на „България Еър“ и други партньорски авиокомпани в маршрута могат да бъдат прилагани други условия за багаж

*** In order to take advantage of our conditions for the transportation of seamen, the ticket must be issued at a special seaman fare. For more information and reservations, please contact the Customer Service Center at +359 2 4020 400 or e-mail callfb@air.bg, any of the Bulgaria Air offices or through the travel agent network.

THE PASSENGER MAY CARRY MORE THAN THE FREE BAGGAGE ALLOWANCE AT ADDITIONAL COST *

Excess baggage fees

INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* – EUR 50;
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 70;
Extra piece – second bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 50;
Extra piece – third bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 100.

For travel from London the indicated fares are respectively 50/70/100 GBP, from Zurich 50/70/100 CHF, from Tel Aviv 50/70/100 USD
When traveling from any of the Greek destinations (Thessaloniki, Athens, Rhodes, Corfu or Heraklion) additional piece of checked baggage or oversize baggage can be requested only through the ticket issuer or through the Customer Service Center by email at callfb@air.bg or phone +359 2 40 20 400.

DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* – EUR 20;
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 30;
Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 20;
Extra piece – third bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 50;
* Baggage with weight over 32 kg may only be carried as cargo.

Special categories of baggage

SPORT EQUIPMENT

Transportation of sport equipment is not included in the quota of checked baggage. It is charged as an extra piece of checked baggage – EUR 50 in direction.

The equipment must be of maximum weight and total dimensions 23 kg and 203 cm.

Exception: for all flights operated by Bulgaria Air:

- Free carriage of 1 piece of ski / snowboard equipment.

BICYCLES

Accepted for carriage in special packaging (cardboard or a special case). Maximum size of package 160 x 90 x 25 cm. This service requires pre-confirmation in the reservation.

International flights: EUR 70 per direction. **Domestic flights:** EUR 30 per direction.

FIREARMS

Carriage of firearms and ammunition is carried out according to the requirements of the International Air Transport Association /IATA/. It is not confirmed on codeshare flights of Bulgaria Air. Carriage of firearms and ammunition other than sport weapons and ammunition is prohibited. In some cases, carriage of firearms and ammunition for hunting and sporting purposes may be permitted. The passenger should contact Bulgaria Air and provide information on the type of weapon, its serial number and the ammunition, which will be entered into the reservation system. All firearms and ammunition will be accepted only as baggage and must be transported in the luggage compartment of the airplane and under no circumstances in the passenger cabin. They must be suitably packed separately and the weight of the ammunition should not exceed 5 kg. The passenger should have all documents required by law and regulations applicable to carriage for the particular state. Bulgaria Air reserves the right to deny carriage of firearms and ammunition.

- Hunting rifles and cartridges – total weight up to 15 kg: fee EUR 50 per direction;
- Hunting rifles and cartridges – total weight over 15 kg: fee EUR 70 per direction;
- Short-barrel firearms (pistol): fee EUR 20 per direction.

Hunting rifles and cartridges are regarded as one piece of registered baggage and are charged with one-time fee for service. This type of baggage is not included in the free allowance and the fee is applied regardless of whether the passenger has other checked-in baggage.

PETS IN THE PASSENGER CABIN /PETC/

- Maximum weight of the animal and the cage – up to 8 kg*;
- Maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and a fee of EUR 60 per direction applies.

PETS IN THE HOLD /AVIH/

- No limitation in the weight of the animal;
- Maximum dimensions of the container – 110 x 65 x 70 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and the following fees apply:

At the weight of the animal and container up to 32 kg – EUR 100 per direction;

At the weight of the animal and container over 32 kg – EUR 140 per direction.

Important information for live animal transportation:

- Pets transportation (both PETC and AVIH) is a subject to compulsory confirmation from the Airline. For confirmation please contact our Customer Service Centre at +359 2 402 0400 or by e-mail: callfb@air.bg;
- Only dogs and cats are accepted for transport;
- Bulgaria Air does not accept animals to and from Great Britain;
- Fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo (example: American Pit Bull Terrier, American Staffordshire Terrier, Staffordshire Bull Terrier, Bull Terrier, American Bulldog, Dogo Argentino, Karabash (Kangal), Anatolian Shepherd Dog, Caucasian Ovcharka (Caucasian Shepherd Dog), Rottweiler, Rhodesian Ridgeback, Doberman, Cane Corso, etc.).

* For flights FB1431/1432 to and from Paris where operating carrier is Air France, the maximum weight of PETC is 6 kg.

** Animals weighing over 32 kg together with the container are not accepted for carriage to / from Brussels.

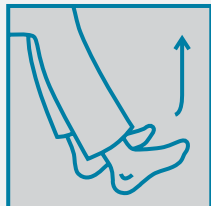
* For partner flights involving Bulgaria Air and other partner airlines, other luggage conditions may apply.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

Предлагаме ви няколко полезни съвета за това как да се чувствате добре по време на полета и след него. Изпълнявайте упражненията бавно и дишайте равномерно.

FIT TO FLY

These handy exercises enable you to stay in top form – both during and after the flight. Perform each move with steady, even breathing.



ХОДИЛА

10 пъти

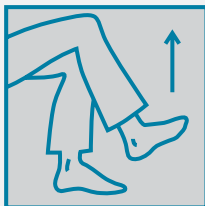
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

Правете кръгови движения първо с единия крак, а после с другия.



КОЛЕНЕ

30 пъти

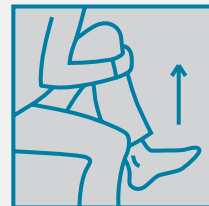
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



РАМЕНЕ

5 пъти

Поставете ръцете на бедрата и започнете да описвате кръгови движения с раменете.



КРАКА

10 пъти

Наведете се леко напред. Обгърнете с ръце коленете и ги повдигнете на нивото на гърдите. Задръжте така 15 секунди.



ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

Поставете и двете стъпала на пода и стегнете корема. Навеждайте се напред, докато ръцете Ви не опрат пръстите на краката.

FEET

10 times

Placing your heels on the floor, stretch your toes upwards. Then, keeping your toes on the floor, raise your heels upwards.

ANKLES

15 times

Rotate your foot – first in one direction and then the other.

KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

SHOULDERS

5 times

With your hands on your thighs, rotate your shoulders in a circular motion.

LEGS

10 times

Bend forward slightly. Wrap your hands around one knee and raise it to your chest. Hold for 15 seconds. Repeat with the other knee.

BACK AND ARMS

15 times

Place both feet flat to the floor and hold your stomach in. Bend forward, moving your hands down your legs.

ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

Статистиката сочи, че летенето със самолет е далеч по-безопасно от много други дейности. Екипажът на Вашия самолет е висококвалифициран и с богат опит. Самолетите на „България Еър“ са с безупречна поддръжка и могат да устоят на всякаква турбуленция.

Опитайте да се отпуснете – вдишвайте дълбоко през носа и задръжте въздуха няколко секунди, преди да го издишате.

RELAX!

Statistics show that flying is much safer than many situations in daily lives. The crew in control of the plane is highly trained and experienced. Bulgaria Air aircrafts are thoroughly maintained and designed to withstand various forms of turbulence

Try to relax – breathe in deeply through your nose, hold for three seconds before exhaling slowly.

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

Усещате болка в ушите? Запушете носа, затворете устата и започнете да преглъщате или да се опитвате да изкарате въздуха, без да отваряте уста. Дъвченето на дъвка също помага.

Стимулирайте кръвообращението си, като се разходите по пътеката в самолета. Избягвайте да седите с кръстосани крака, защото това може да ограничи кръвообращението. Може да се почувствате по-удобно, ако свалите обувките. Пийте повече вода и по-малко алкохол, чай или кафе.

DURING THE FLIGHT

Ear pain? Pinch your nose shut, close your mouth and swallow or blow out against your closed mouth. Alternatively, chew some gum.

Stimulate your circulation by walking around the cabin and stretching. Avoid sitting with your legs crossed as this restricts circulation. Removing your shoes may provide you with more comfort. Drink plenty of water and not too much alcohol, tea or coffee.

КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

Опитайте се да настроите биологичния си часовник към времевата зона на бъдещата Ви дестинация, като вечерта преди полета си легнете един час по-рано или по-късно.

Не прекалявайте с тежката храна и не пийте твърде много алкохол или кафе вечерта преди полета. Яжте богати на протеин храна в подходящи за новата часова зона отрязъци от нощието.

Когато пристигнете на избраната от Вас дестинация, направете си кратка разходка. Прекарайте поне 30 минути на дневна светлина.

REDUCING JETLAG

Begin adjusting your body clock to the time zone of your destination the night before departure by going to bed earlier or later.

Don't consume too much food the night before you leave, or drink too much coffee or alcohol. Eat protein-rich meals at times that are normal for your new time zone.

At your destination, take light exercise – such as a walk. Spend at least 30 minutes in daylight.

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

„България Ер“ Ви желае безопасен и удобен полет. Висококвалифицираните ни летци, стюардеси и стюарди са обучени да осигурят безопасността Ви. Ето някои основни моменти от безопасността, с които може да се запознаете, докато почивате и се наслаждавате на полета с „България Ер“.

ВАШЕТО ЗДРАВЕ

Ако имате притеснения за здравето си, свързани с пътуването, и особено ако страдате от дихателни или сърдечно-съдови заболявания, посетете лекаря си преди заминаване. Аптеките могат да Ви предложат лекар- ства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар кои са най-подходящи за Вас

ВАШИЯТ БАГАЖ

Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма Ви. Да седнеш в креслото уморен и изтощен, означава да започнеш пътуването си зле. В ръчния багаж носете само основното, което ще Ви трябва по време на полета.

СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

Опитайте се да пристигнете на летището рано. Оставете си достатъчно време за формалности, пазаруване и отвеждане към самолета. Времето за регистриране на пътниците е различно на различните летища и може да варира според дестинацията. Добре е да се информирате предварително за часа, в който трябва да сте на летището.

ВАШАТА СИГУРНОСТ

Запознайте се с изискванията за сигурност и ги спазвайте. Не се съгласявайте да пренасяте чужд багаж. Не оставяйте багажа си без надзор. Слагайте ножове, ножици и остри предмети в куфара, който предавате за транспортиране в багажника на самолета. Ако са в ръчния Ви багаж, летищните служби за сигурност ще Ви забранят да ги качите в самолета.

ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

Сложете тежките предмети под седалката пред Вас, а леките – в багажните отделения над седалките. Не блокирайте с багаж пътя към аварийните изходи и пътеките между креслата. Отваряйте багажниците над седалките внимателно – ако съдържанието им е разместено по време на полета, при отваряне от тях може да паднат предмети.

ПУШЕНЕТО

Пушенето в самолета е опасно. Забранено е на всички полети на „България Ер“. На кабинния екипаж е наредено да следи за изпълнението на забраната. Не пушете в тоалетните, които са оборудвани с датчици за дим.

УПЪТВАНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Преди заминаване и пристигане кабинният състав на „България Ер“ ще Ви запознае с правилата за безопасност в самолета. Упътването включва сведения за предпазните колани, кислородните маски, изходите, аварийното напускане на самолета, спасителните жилетки. Молим за Вашето внимание по време на демонстрацията. Разгледайте инструкцията за безопасност в самолета, която е в джоба на седалката пред Вас.

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

Кабинният екипаж на „България Ер“ се грижи да Ви обслужва отлично и да осигурява безопасността по всяко време. Не се притеснявайте да повикате стюардесите и стюардите, като използвате разположения над креслото Ви бутон, да споделяте коментарите си с тях и да ги уведомявате за потребностите си.

ПРИ ПРИСТИГАНЕ

Пазете багажните си купони, за да намерите лесно багажа си. Отделете малко време, за да се аклиматизирате след пристигането си.

YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

Bulgaria Air wishes you a safe and comfortable journey. Our highly trained flight deck and cabin crews are here to take care of your safety. While relaxing and enjoying Bulgaria Air's inflight service, you may consider the basic points that follow.

YOUR HEALTH

If you have any medical concerns about making a journey, or if you suffer from a respiratory or heart condition, see your doctor before traveling. There are over-the-counter medicines available, but we recommended always to consult a doctor to determine which are suitable for you.

YOUR LUGGAGE

Try to travel light. Carrying heavy bags can cause considerable stress you may not be used to. Arriving at your sit exhausted and perspiring is not a good start to your journey. In your hand luggage, carry only essential items which you will genuinely need during the flight.

YOUR CHECK IN DEADLINE

Arrive early at the airport. Give yourself plenty of time to check-in, shop and board. Check-in times vary from airport to airport and from destination to destination. Please, inform yourself well in advance to avoid delays/cancellations.

YOUR SECURITY

Do read and follow the security requirements. Do not agree to carry other people's items with you. Never leave your luggage unattended. Store personal knives, scissors and other sharp objects safely inside your suitcase or hold luggage. If you do not, airport security staff will stop you taking them aboard in your cabin luggage.

YOUR HAND LUGGAGE

Please store heavy items underneath the seat in front of you. Stow lighter items in the overhead luggage racks. Please ensure you do not block access to the emergency exits, and do not block the aisle. Please open the overhead lockers with caution: items there may have become disturbed and may fall onto the seats below.

SMOKING

Smoking onboard is dangerous. All Bulgaria Air flights are non-smoking and cabin crew are under strict instructions to monitor observance. Please do not smoke in the lavatories; they are equipped with smoke sensors.

THE SAFETY BRIEFING

Before departure and on approach, Bulgaria Air cabin crew will demonstrate the rules of safety on board our aircraft. The briefing includes information on your seatbelt, how to use your oxygen mask, how to locate exits, how to leave the aircraft in an emergency, and how to use your lifejacket. Please spare a moment to watch their demonstration. Please also consult the illustrated Safety on Board leaflet in the seat pocket in front of you.

YOUR CABIN CREW

The Bulgaria Air flight attendants are on board to provide you with top class inflight service and ensure your safety at all times. Please do not hesitate to use the overhead attendant call button and share comments or request service from your flight attendant.

AT THE DESTINATION AIRPORT

Have your luggage identification tags ready to help you find your luggage. Give yourself some time for initial acclimatisation with the weather and environment of your destination.

От 6 ноември 2006 г. в Европейския съюз са в сила нови мерки за сигурност, които ограничават количеството течности в ръчния багаж. Те трябва да са в самостоятелни опаковки до 100 мл всяка и общо до 1 л, поставени в самозапечатващ се прозрачен плик, който подлежи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: вода, напитки, супи, сиропи, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, лъна за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подлежат на проверка.

Списъкът посочва някои от забранените за пренос предмети, без да бъде изчерпателен. Моля, консултирайте се с летищния персонал за по-пълна информация.

Уважаеми пътници,

В съответствие с директива на Европейската комисия 68/2004 от 15 януари 2004 г., в охраняемите зони на летищата и в ръчния багаж не бива да се слагат предмети, с които е възможно или изглежда възможно да се причини нараняване. Сред забранените предмети са:

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брагви, секири, сатъри, томахапки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кнки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тоязи / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, съзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

From November 6, 2006 the European Union adopted new security rules that restrict the amount of liquids you can take through security checkpoints, in addition to other prohibited articles. These liquids must be in individual containers with a maximum capacity of 100 ml each, packed in one transparent, resealable plastic bag (with a capacity of no more than one litre). The restrictions apply to liquids such as water, drinks, soups, syrups, make-up, creams, lotions, gels, perfumes, deodorants, sprays, tooth paste and shaving foam. Liquid foods for babies and any medication a passenger may need during a flight are exempt from the above restrictions but must be presented at security checkpoints.

This is not an exhaustive list. If in doubt, please, consult the airport staff who will be happy to provide you with more detailed information.

Dear passengers,

In keeping with European Commission Regulation № 68/2004 of 15 January 2004, any object capable, or appearing capable of causing injury should not be carried into the security restricted areas of the airports and into the aircraft's cabins. These include, but are not limited to:

all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, hatchets, meat cleavers; machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers, crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators / gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas / turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.



Защото знаем, че те са част от Вашето семейство – възползвайте се от услугата ни за превоз на домашни любимци!

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг, а размерите на клетката 48 x 35 x 22 cm. За услугата се заплаща такса от 60 евро в посока.

При превоз на домашни любимци в багажното отделение /AVIH/ няма ограничение в теглото

на животното, а максималните размери на клетката са 110 x 65 x 70 cm. При общо тегло до 32 кг се заплаща такса 100 евро, а над 32 кг – 140 евро в посока. Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията.

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки, като единствено до и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго.

Пътниците, които желаят да пътуват с домашен любимец (куче или котка), предварително трябва да се запознаят с инструкциите за превоз на домашни любимци на авиокомпанията на www.air.bg и да спазват всички условия на регламент 576/2013. Регламентът е задължителен за всички страни членки на ЕС. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени. Паспортът трябва да отговаря на общоприетия международен образец.

Because we know they are part of your family – take advantage of our service for animal transportation!

When transporting pets in the passenger cabin /PETC/ the maximum weight of the animal and the cage is up to 8 kg and the maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm. A fee of EUR 60 per direction applies.

When transporting pets in the luggage compartment /AVIH/ there are no limitations in the weight of the animal. The maximum dimensions of the

container are 110 x 65 x 70 cm.

At the weight of the animal and container up to 32 kg, a fee of EUR 100 per direction applies, if the weight is over 32 kg – EUR 140 per direction applies.

Pets' transportation is a subject to compulsory confirmation from the Airline.

Only dogs and cats are accepted for transport. Animal transportation to and from Great Britain is not allowed.

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

Passengers willing to travel with a pet (dog or a cat), should get acquainted in advance with the airline's instructions for traveling with pets on www.air.bg as well as to observe and follow all the conditions of Regulation 576/2013. The regulation is mandatory for all EU member countries. During check-in the pet's documents will be thoroughly checked. The passport must comply with the generally accepted international model.

Upgrade to business class, за да е перфектно

„България Еър“ Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade to business class.

Upgrade може да бъде закупен от 24 часа до 40 минути преди излитане, при наличие на свободни места. Освен удобство и комфорт, услугата Ви носи още редица предимства

като приоритетни чекиране и качване в самолета, допълнителен багаж, достъп до бизнес салоните на летищата и бизнес класа кетъринг. Ако сте член на програма FLY MORE, печелите и повече точки.

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спазва разрешението за превоз на багаж и на другия превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от

всичките предимства. Таксата за услугата Upgrade е 50 евро* в посока по вътрешни линии и 100 евро* в посока по международни линии.

Можете да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиентите на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

Bulgaria Air gives you the opportunity to increase the comfort of your trip with the Upgrade to the business class service.

The Upgrade may be purchased from 24 hours to 40 minutes before scheduled departure in case of availability.

By choosing it you get not only comfort and convenience, but also

priority check-in and boarding in the airplane, additional baggage, access to airport business lounges and business class catering. If you are a member of our frequent flyer program FLY MORE, you earn more points as well.

Please note that in case of a connecting flight, the luggage permit of the other carrier must be checked and observed with.

We also advise you to request UPGRADE at least 2 hours before the departure from Sofia in order

to enjoy catering as part of all the benefits of the service. The Upgrade fee is EUR 50 in direction for domestic flights and EUR 100 in direction for all international flights.

Upgrade can be purchased at our Customer Service Center: +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, and also in the Bulgaria Air offices, through the ticket issuer or at the airport before the flight.



Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Сега можете с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и аварийен изход, а тези на 4

ред можете да резервирате като предпочитани, поради близостта им до изхода и възможността бързо да се отправите към крайната точка или трансферния си пункт. Можете да заявите и заплатите своето място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си

гарантирате налично място и да спестите време на летището. Следва да се има предвид, че има пътници, които не могат да бъдат настанявани на аварийни изходи, например хора с физически, психически и слухови увреждания, възрастни хора, деца и бебета (със или без придружител) и пътници с наднормено тегло.

*** За Тел Авив таксата е в щатски долара, за Лондон в паунда, за Цюрих в швейцарски франка.**

Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to guarantee more in-flight comfort!

How? Just book your seat with extra space and more comfort for 20 EUR per flight or book your preferred seat near the exit for 10 EUR per flight. The service is available for all direct flights operated by Bulgaria Air. Seats with extra space are located on the 3rd row and emergency exit, while those at 4th row can be booked as a

preferred due to their proximity to the exit point and the availability they provide for the passenger to head straight to his final destination or transfer point.

You can request and prepay your seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat

for you and to save time at the airport. It should be considered that here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

*** For Tel Aviv the fee is in USD, for London in GBP, for Zurich in CHF**



Пътуване на деца без придружител

Доверете се на услугата на „България Еър“ за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете по време на полет!

• За деца на възраст между 3 и 5 г. осигуряваме ескорт – стюард, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

от еднопосочната тарифа в М класа и двупосочни летищни такси за стюарда-придружител.

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс УМ такса в размер на 50 евро на отсечка за международни полети и 30 евро за вътрешни полети. За София – Лондон таксата е 60 евро, а за Лондон – София е 60 паунда.

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от услугата

срещу заплащане на УМ таксата. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За да се възползвате от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на callfb@air.bg.

Детето Ви задължително трябва да носи със себе си валиден паспорт.

Една стюаргеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една УМ такса.

Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 60 and for London – Sofia is GBP 60.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior the flight at callfb@air.bg

Your child must carry a valid passport with him/her. One flight attendant can accompany two children from the same family – brothers and sisters who travel together. For them is paid a single UM fee.

THE FACE OF

Bulgaria Air

National Carrier www.air.bg



Airbus A320-214



Airbus A320-214



Airbus A319-112



Boeing 737-300



Embraer 190-100



CODESHARE PARTNERS

Codeshare partnerships are an integral part of Bulgaria Air route portfolio. They enable the airline to provide its customers more frequencies to a particular destination as well as to widen its destinations list at facilitated booking procedure.



SOFIA – MOSCOW
VARNA / BURGAS – MOSCOW



SOFIA – PARIS / VARNA
PARIS – NICE / LYON / BORDEAUX



SOFIA – ROME / MILAN / VARNA / BURGAS
ROME – MILAN / TURIN / FLORENCE / GENOA / NAPLES
/ PIZA / VENICE / BOLOGNA / TRIEST / VERONA /
CATANIA / BARI / PALERMO / LAMECIA TERME /
BRINDISI / REGGIO CALABRIA / MADRID / BARCELONA /
AMSTERDAM / LONDON / PARIS / BRUSSELS / PRAGUE /
GENEVA / MALTA



SOFIA – MADRID
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE



SOFIA – AMSTERDAM



SOFIA – ATHENS / LARNACA / VARNA / BURGAS
ATHENS – BEYRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI
LARNACA – TEL AVIV



SOFIA – BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNA
BELGRADE – GENEVA

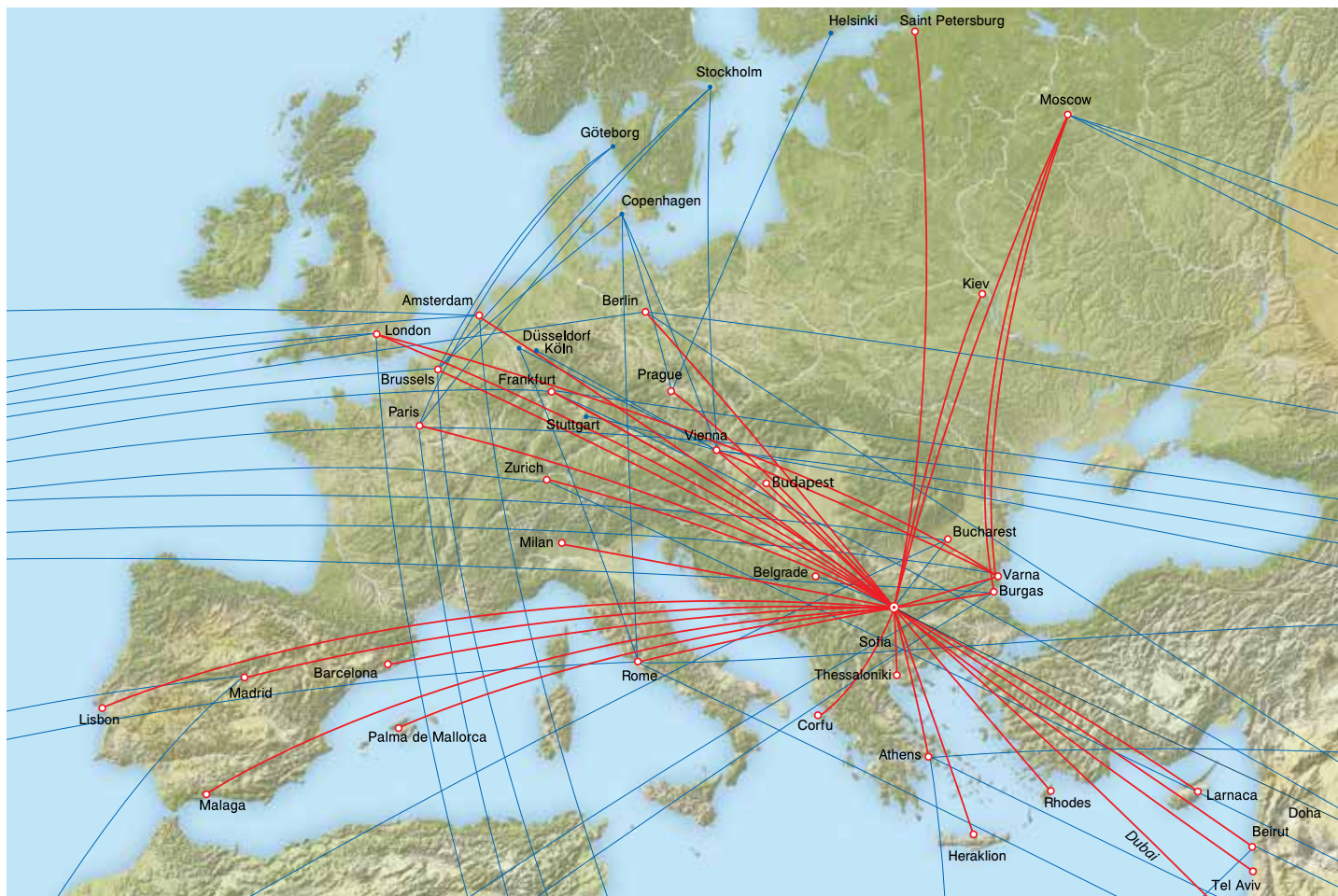


VARNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST



Sofia – Doha / Bucharest / Varna / BURGAS

Дестинации Destinations



CODESHARE PARTNERS

Code share партньорството позволява на авиокомпаниите да предлагат на своите пътници повече полети до дадената дестинация при облекчена процедура за резервация, както на собствените полети, така и на полетите на партньора по маршрута.

The Code share partnership enables airlines to provide for their valuable customers more frequencies to each particular destination at facilitating booking procedure, on every own operated or marketing flight en route.



SPA PARTNERS

Special prorate agreement е сред основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговарят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.



INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



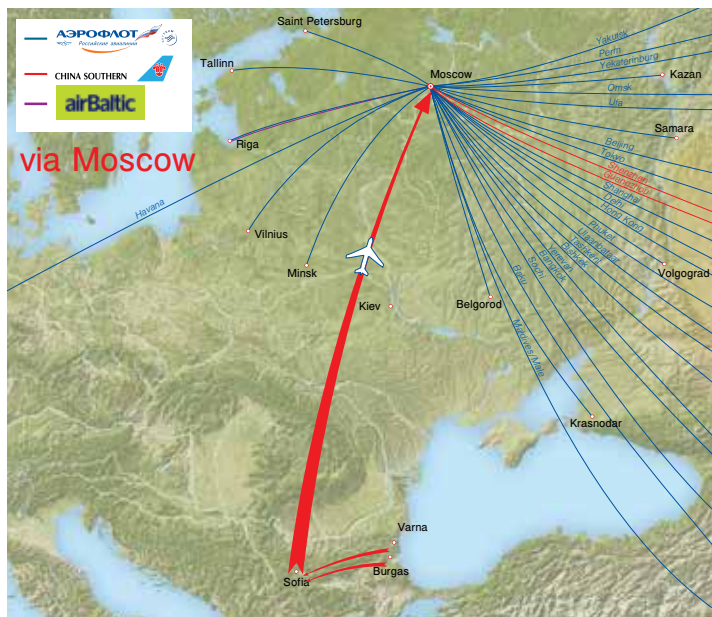
Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори. Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.



Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?

BULGARIA AIR: Where to find us?

SOF BOJ VAR 	Customer Service Center 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Every day 08:00-22:00 Local Time</i>	phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg
	Head office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i>	fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg
	Sofia City Office 2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> <i>Monday – Friday</i> <i>09:00 – 17:30 Local time</i>	phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg
	FLY MORE Office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540	phone.: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg
	Varna Airport Office Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Working hours Opens 2 hours prior to scheduled departure</i>	phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg
	Varna City Office 55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00 - 17:00 Local time</i> <i>Saturdays customers are served by email and phone from 10:00 to 16:00 Local time.</i>	phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg
	Shumen City office <i>Shumen, Patleyna 10 str.</i> <i>Monday-Friday: 09:00-17:00</i>	phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg
	BRU 	Belgium, Brussels <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>10:00-19:00 Local Time</i>

BER 	Germany, Berlin Bulgarian Air Tour Leipziger str 114115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-18:00 Local Time</i>	phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg
LON 	United Kingdom, London Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:30 - 17:30 Local Time</i>	phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg
MOW 	Russia, Moscow City Office 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and</i> <i>September)</i>	phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg
	Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> <i>Opens 2 hours before flight</i>	e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg
TLV 	Israel - Tel Aviv Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> <i>Sunday - Thursday:</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i>	phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg
USA 	Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 9am - 5pm,</i> <i>Saturday - Sunday 9am -1pm (EST)</i>	phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg
VIE 	Austria, Vienna Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Thursday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>Friday</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i>	phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg



ЦКБ Сила
пенсионноосигурително
акционерно дружество

С грижа за Вас!



ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:

**ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.
КЪМ 31.12.2021 Г. – С НАД 405 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1,7 МИЛИАРДА ЛВ. УПРАВЛЯВАНИ НЕТНИ АКТИВИ В
ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: WWW.FSC.BG).**

**ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,
ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД,
ОТ СЕПТЕМВРИ 2021 Г. СКЛЮЧВА ДОГОВОРИ ЗА ИЗПЛАЩАНЕ НА ПОЖИЗНЕНИ
И СРОЧНИ ПЕНСИИ ОТ УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.**

**Посочените резултати нямат по необходимост връзка с бъдещи резултати.*

Sounds Better Together

Connect your speakers. Enjoy music everywhere.

