

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

151 (3) / 2023

ON AIR BULGARIA

Farewell to Cash

СБОГОМ НА БАНКНОТИТЕ

Trapped by Geography

В КАПАНА НА ГЕОГРАФИЯТА

Tel Aviv

ОБЕТОВАНА ЗЕМЯ

A MATTER OF ENERGY

Karel Kral, CEO of Electrohold Group, talks to Bulgaria ON AIR
Карел Крал, главен изпълнителен директор на "Електрохолд"

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Total CREAM



За всеки момент.
За всеки тип кожа.
За теб.



ВАШАТА ПОЧИВКА ЗАПОЧВА ОЩЕ НА ЛЕТИЩЕТО

През най-натоварените месеци от годината увеличеният пътничкопоток създава предпоставки за забавяне на процедурите по check-in и проверка на сигурността на всички европейски летища. Навременното пристигане за предстоящ полет остава надеждна мярка срещу множество главоболия, които могат да помрачат началото на всяко лятно приключение. „България Еър“ цени спокойствието и комфорта на своите пътници. Затова националният превозвач съветва пристигането на летището да се осъществява минимум 3 часа преди излитане до някоя от международните дестинации, до които лети авиокомпанията. В помощ за едно бързо и безпроблемно отвеждане за полет, „България Еър“

предоставя безплатен online check-in за почти всички свои дестинации. Така всеки може да спести време, като сам издаде бордната си карта лесно и удобно.

В допълнение към тази услуга, Летище София предоставя на използвалите online-check in пътници специални drop-off гишета, където да оставят своя допълнителен чекиран багаж.

По този начин националният превозвач отговаря на увеличената натовареност на летищата, до които оперира по международните си полети, като следи за нуждите на своите пътници и безпроблемното им пътуване към тяхното лятно приключение.

Актуална информация - на www.air.bg.

YOUR HOLIDAY STARTS AT THE AIRPORT

During the busiest months of the year, the increased passenger flow creates conditions for delays in check-in procedures and security checks at all European airports. Arriving on time for an upcoming flight remains a foolproof measure against the many headaches that can mar the start of any summer adventure. Bulgaria Air values the peace and comfort of its passengers. Therefore, the national carrier advises to arrive at the airport at least 3 hours before departure to any of the international destinations to which the airline flies.

To help you get on your flight quickly and smoothly, Bulgaria Air provides free online check-in for almost all of its destinations. So everyone can save time by issuing their own boarding pass easily and conveniently. In addition to this service, Sofia Airport provides passengers using online check-in with special drop-off counters where they can leave their additional checked baggage.

In this way, the national carrier responds to the increased traffic at the airports it operates to on its international flights, keeping an eye on the needs of its passengers and their smooth journey to their summer adventure.

For more information - www.air.bg.

ПОЛЕТИ КЪМ ЛЯТОТО

Екзотични дестинации

- Ако зимата и студът просто не са за теб, можеш да полетиш там, където лятото никога не си отива.
- Пътувай с България Еър до Малдивите, Сейшелите, о-в Мавриций, Куба, Занзибар, Канкун или Пунта Кана.
- Поеми по своя път към лятото с удобни полети и трансферни връзки през Франкфурт, Лондон и Париж.



България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

Резервирай своя полет сега на www.air.bg
или в мобилното приложение



www.air.bg

**9 | BUSINESS
ECONOMY**

28 | В бъдеще всеки дом трябва да има фотоволтаик, батерия и термопомпа

Карел Крал, главен изпълнителен директор на "Електрохолз", пред Bulgaria ON AIR

34 | In the Future, Every Home Should Have Photovoltaics, a Battery and a Heat Pump
**10 | Числа и лица
Facts & Figures**
12 | Big Brother в портфейла
17 | Big Brother in Your Wallet
24 | Как Швейцария победи инфлацията
26 | How Switzerland Beat Inflation
**41 | ANALYSIS
POLITICS**

46 | Поробени от географията

Може ли "пространствената предопределеност" да обясни конфликта в Украйна?

49 | Trapped by Geography
42 | Пенеруги в матрицата
44 | Butterflies in the Matrix
52 | Последният крал на Шотландия
54 | The Last King of Scotland
**58 | По-добре от хиляда думи
Better Than a Thousand Words**
**65 | SCIENCE
TECHNOLOGY**

66 | Забравените въпроси за Covid-19

Повечето хора предпочитат да забравят времето от февруари 2020 до февруари 2022. Но ако не настояваме за отговори, рискуваме историята да се повтори

69 | The Forgotten Questions About Covid-19
74 | Микроскопични проклетия
76 | Microscopic Curses
78 | Последният екшън герой
82 | The Last Action Hero
**85 | TRAVEL
LIFESTYLE**

88 | Обетована земя, обетовано море

Напук на образа му в новините, Израел може да ви предложи безгрижна и паметна ваканция

88 | Promised Land, Promised Sea
**86 | Афиш
Poster**
105 | Добрата страна на скуката
107 | The Good Side of Boredom
114 | Точка на пречупване
116 | Point Break

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

EDITOR-IN-CHIEF
Konstantin Tomov
ktomov@bulgariaonair.bg

ПРЕВОДАЧИ
Global Club

TRANSLATORS
Global Club

АВТОРИ
Бойко Василев
Димитър Кьосемарлиев
Емил Иванов
Ивайло Петров
Калин Ангелов
Калин Николов
Петър Йовчев
Ясен Бориславов

CONTRIBUTORS
Boyko Vassilev
Dimitar Kyossemarliev
Emil Ivanov
Ivaylo Petrov
Kalin Angelov
Kalin Nikolov
Petar Yovchev
Yassen Borislavov

ДИЗАЙН
BRAND NEW design
ИЗДАТЕЛ
ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП

DESIGN
BRAND NEW design
PUBLISHER
INVESTOR MEDIA GROUP

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
Виктория Миткова

CEO
Victoria Mitkova

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: CECB BG SF
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 Хајделберг, 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.



ИВАЙЛО ПЕТРОВ е сред талантливите млади български фотографи, създател на студио Focus Shift. Специализира модна и портретна фотография. Освен това се интересува от кино и от Вселената, която ни заобикаля. Вярва, че за добрите снимки е необходима комбинация от талант, оригинално мислене и качествена техника, като последната е най-маловажна.

IVAYLO PETROV is one of the most gifted young Bulgarian photographers and creator of Focus Shift Studio. He specializes in fashion and portrait photography. Furthermore, he has interests in movies and in the Universe that surrounds us. He believes that one needs a combination of talent, original ideas, and quality equipment to make good pictures – with the last condition being of the least importance.

CARDUCCI

WORLD FASHION FOR MEN



ПЛОВДИВ

MALL PLOVDIV
УЛ. "ПЕРУЩИЦА" 8
+359885111853

СОФИЯ

SERDIKA CENTER
БУЛ. "СИТНЯКОВО" 48
+359885111852



WWW.CARDUCCI.BG

СОФИЯ

RING MALL
УЛ. "ОКОЛОВРЪСТЕН ПЪТ" 214
+359878111931

ВАРНА

GRAND MALL VARNA
УЛ. "АКАДЕМИК АНДРЕЙ САХАРОВ" 2
+359885111851

СОФИЯ

THE MALL
БУЛ. "ЦАРИГРАДСКО ШОСЕ" 115
+359885111854



ПЛАНИРАЙ РАНО, ЛЕТИ ИЗГОДНО PLAN EARLY – FLY CHEAP

Националният превозвач посреща пътниците си на борда с нови, по-ниски цени през целия зимен сезон. При закупуване на самолетни билети минимум 21 дни преди отпътуване към желана дестинация всички клиенти могат да се възползват от преференциални цени за полети по международни линии на авиокомпанията.

Промоционалната кампания ще продължи до 31 март 2023 и важи за пътувания от София и Варна, които са започнали до тази дата. Най-ниските цени започват от 75 EUR в посока и 146 EUR двупосочно за пътуване в икономична класа. Възползвайки се от преференциалните условия, пътниците получават право на 1 брой ръчен багаж до 10 kg, дамска чанта/лаптоп, топъл сандвич и напитки на борда, както и безплатен check-in. В цените на билетите са включени и всички дължими такси.

За повече информация относно промоционалната кампания на „България Еър“ следете www.air.bg и мобилното приложение, както и социалните мрежи на авиокомпанията.

The national carrier Bulgaria Air welcomes its passengers on board with new lower prices through the entire winter season. When purchasing plane tickets at least 21 days before departure to a desired destination, all customers can benefit from preferential prices for flights on the airline's international routes.

The promotional campaign will last until March 31, 2023, and is valid for trips from Sofia and Varna that have started before this date. The lowest fares start from EUR 75 one-way and EUR 146 round-trip for economy-class travel. Taking advantage of the preferential conditions, passengers are entitled to 1 piece of hand luggage up to 10 kg, a handbag/laptop, a hot sandwich and drinks on board, as well as free check-in.

All applicable fees are included in the ticket prices.

For more information about the promotional campaign of Bulgaria Air, follow our website (www.air.bg) and mobile application, as well as the social networks of the airline. ■

ПОЧИВКА НА „КЪМПИНГ ГРАДИНА“ С ДО 15% ОТСТЪПКА

HOLIDAY AT "CAMPING GARDEN" WITH UP TO 15% DISCOUNT

Любимият на поколения българи „Къмпинг Градина“ предлага ранно записване за почивка с 15% отстъпка от цената при резервация през март. Отстъпки за ранно записване ще има и през април - 10%. Легендарният къмпинг днес предлага модерни морски къщички с всички удобства, включително и възможност за изнесен офис. В дизайнерски обзаведените кухни може да разгърнете кулинарния си потенциал. Алтернативата са шест първокласни ресторанта, посветени на черноморската, италианската, гръцката и традиционната българска кухня. Плажен волейбол, фитнес на открито и сърф са само част от предлаганите от курорта активности. Официалното откриване на новия сезон е през май. За повече информация - campinggradina.com.

"Camping Gradina", beloved by generations of Bulgarians, has already started early registration for holidays, with a 15% discount on the price when booking in March. Discounts for early registration will also be available in April, at 10%.

The legendary campsite today offers modern seaside cottages with all the amenities, including the possibility of a remote office. You can unleash your culinary potential in designer-furnished kitchens. The alternative is six first-class restaurants dedicated to Black Sea, Italian, Greek and traditional Bulgarian cuisine. Beach volleyball, outdoor fitness and surfing are just some of the activities offered by the resort. The official opening of the new season is in May. For more information - campinggradina.com. ■





EASTER

holiday at break

SPECIAL GUEST
PETYA PANEVA

 2, Al. Batenberg Str., 8000 Burgas, Bulgaria

 +359 56 8 12345

 info@hotelprimoretz.bg

★★★★★

GRAND HOTEL & SPA

PRIMORETZ

SINCE 1959



DESTINATION BURGAS
SEA GARDEN

WWW.HOTELPRIMORETZ.BG





CONNECTED SPEAKERS

Impossibly slim. Surprisingly powerful.

Introducing Beosound Emerge. A compact WiFi home speaker that fits in anywhere and reaches you everywhere in the room with full-range, ultra-wide sound.

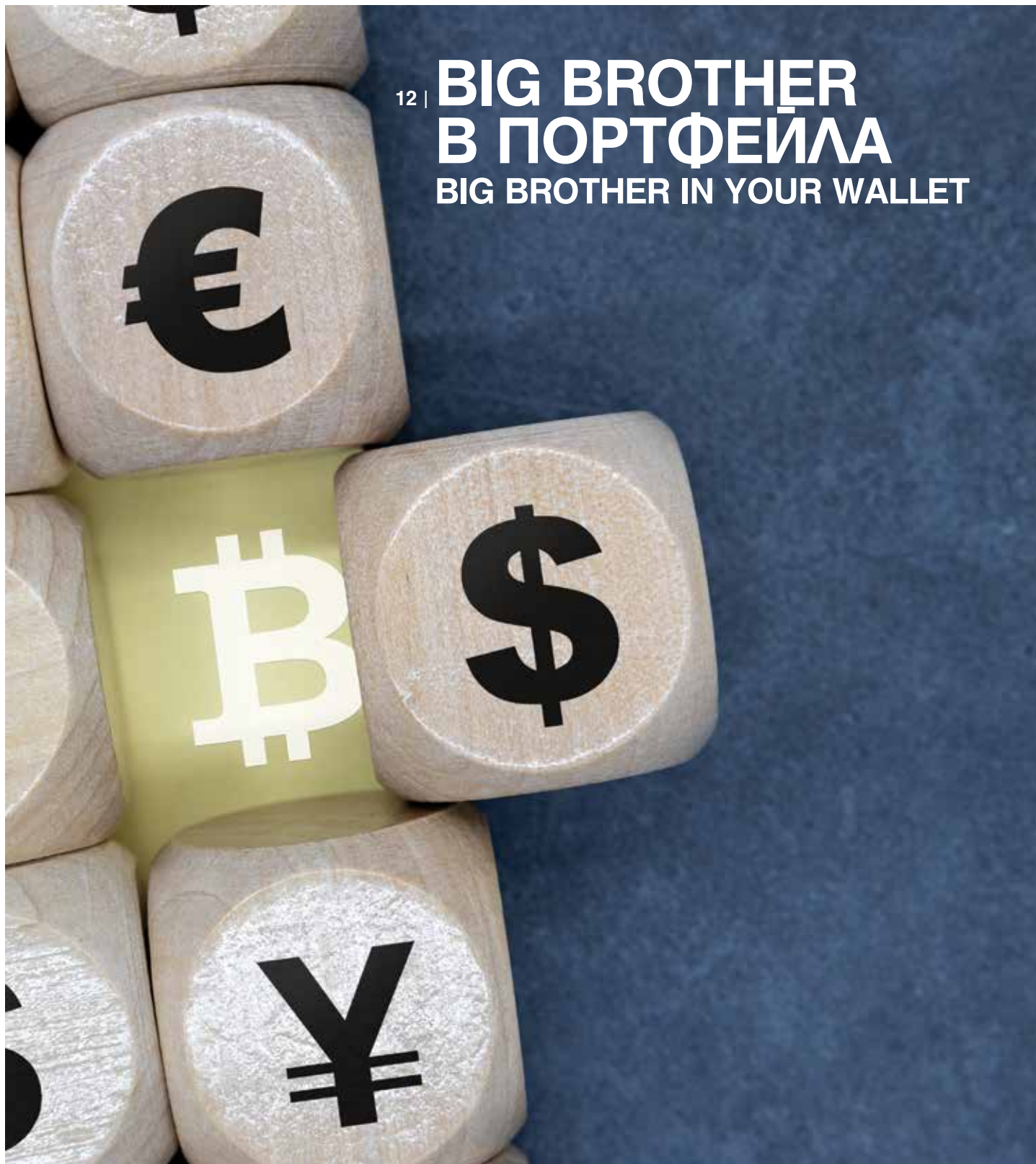


+

MORE

Connect with other speakers and build your soundscape.

12 | **BIG BROTHER
В ПОРТФЕЙЛА**
BIG BROTHER IN YOUR WALLET



24 | **КАК ШВЕЙЦАРИЯ ПОБЕДИ ИНФЛАЦИЯТА**
HOW SWITZERLAND BEAT INFLATION

28 | **ИНТЕРВЮ: КАРЕЛ КРАЛ**
INTERVIEW: KAREL KRA



ЧИСЛА И ЛИЦА FIGURES & FACES

500 000 000

лева ще вложи Агенция "Пътна инфраструктура" за ремонти на около 100 километра участъци от автомагистралите "Хемус", "Тракия" и "Марица", обяви шефът на АПИ Венцислав Ангелов. Приоритет за агенцията през 2023 ще е довършването на автомагистралите "Хемус", "Струма", „Европа“ и на пътя Русе-Бяла, както и трасето от Видин до Ботевград. Проектите ще се финансират от бюджета с помощ от европейските програми, а за някои ще се търсят варианти за концесия, уточни Ангелов.

BGN 500 million will be invested by the "Road Infrastructure" Agency for repairs of about 100 kilometres of sections of the "Hemus", "Trakia" and "Maritsa" highways, announced the head of the API Vencislav Angelov. A priority for the agency in 2023 will be the completion of the Hemus, Struma, and Europa highways and the Ruse-Byala road, as well as the route from Vidin to Botevgrad. The projects will be financed from the budget with the help of European programs, and for some concession options will be sought, Angelov specified.

7%

е поскъпването на храните в България само от началото на 2023 година, показва Индексът на тържищните цени (ИТЦ). Освен традиционно поевтиняващите през март плодове и зеленчуци, спад в цената има и при олиото (около 7%) и пилешкото месо (5%). За сметка на това поскъпват сиренето, кашкавалът, маслото, брашното и яйцата.

7% is the increase in the price of food in Bulgaria for the first nine weeks of 2023, according to the Market Price Index (MPI). Besides fruits and vegetables, which traditionally become cheaper in March, there is also a drop in the price of oil (about 7%) and chicken meat (5%). On the other hand, cheese, yellow cheese, butter, flour and eggs are becoming more expensive.

4.7

милиона туристи се очакват в България за летния сезон, прогнозира ресорният министър Илин Димитров. Това ще е ръст от около 5-7% в сравнение с 2022. Отминаващият зимен сезон е бил неочаквано успешен въпреки слабите снеговалежи - 1.4 милиона туристически регистрации в зимните курорти, с 28% повече, отколкото през миналата година.

4,700,000 tourists are expected in Bulgaria for the summer season, predicted the minister of tourism Ilin Dimitrov. This will be an increase of about 5-7% compared to 2022. The past winter season was unexpectedly successful despite the light snowfall, with 1.4 million tourist registrations in winter resorts (28% more than last year).



5588

нови леки и лекотоварни автомобили са регистрирани в България за първите два месеца на 2023, показва справка на сайта Automeia.bg. Това е ръст от 18% на годишна база, въпреки повишените цени и затрудненията с доставките. За пръв път в Топ 3 на най-продаваните модели попада електрически автомобил - Dacia Spring (175). Убедителен пазарен лидер е друг модел на Dacia - Sandero (421), второто място е за Toyota Corolla (183).

5,588 new cars and light commercial vehicles were registered in Bulgaria for the first two months of 2023, according to a report on the Automeia.bg website. This is an 18% year-on-year increase, despite increased prices and supply constraints. For the first time in the Top 3 of the best-selling models is an electric car - Dacia Spring (175). The convincing market leader is another Dacia model - Sandero (421), second place goes to Toyota Corolla (183).



OFF|SPHERA

WE CREATE THE OFFICE

СПРЕТЕ ШУМА, ВКЛЮЧЕТЕ ТИШИНАТА!
АКУСТИЧНИ КАБИНИ ЗА ВАШИЯ ОФИС

BIG BROTHER В ПОРТФЕИЛА

Всички общества на планетата, включително и българското, все повече избират удобството на дигиталните плащания. Но рядко се замислят за цената

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

"Не приемаме карти": спомняте си как този надпис, доста популярен сред българските ресторантьори в миналото, можеше да обърка дори най-старателно планираното излизане? Днес той все още се среща тук-там, но е вече на изчезване. Постепенно на негово място се появява друг, не по-малко потискащ надпис: "Не приемаме кеш". Парите в брой, джигили човешката цивилизация през последните две хилядолетия и половина, навсякъде минават в отстъпление. Някои икономисти изчислиха, че през този месец - март 2023 - Швеция окончателно ще се превърне в първото безкешово общество на планетата.

Любопитно е, че тъкмо страната, която някога първа въведе хартиените пари в Европа, сега изцяло се отказва от тях. Но зад курioзния факт се крият много тревожни въпроси за бъдещето на човечеството и на демокрацията в един свят, в който и в най-гребното разплащане, освен традиционните продавач и купувач, вече участва и трета страна.

В ХИЛЯДОЛЕТНАТА СИ ИСТОРИЯ ПАРИТЕ НИ са преминали през множество трансформации. В на-

чалото е била простата разменна търговия: две риби за един нож. После някой се сетил да въведе символични заместители - все още обаче тясно свързани с оригиналните разменни продукти. Месопотамският шекел, първата документирана валута в историята, всъщност първоначално е бил мярка за тегло, равна на около шепа ечемик. После лидиите започнали да използват златото и среброто за разплащания и, някъде през VII век преди Христа, да секат от него шамповани монети. Трябвало да минат още близо 18 столетия, преди китаите да въведат масово хартиените пари по време на династията Сун. Прочутият пътешественик Марко Поло толкова се изумил от концепцията, че ѝ посветил цяла отделна глава от пътеписа си: "Как великият хан накара кората на дърветата, превърната в нещо като хартия, да бъде приемана за пари в страната му". През 1661 шведската Stockholms Banco пуснала първата емисия хартиени пари в Европа.



А СЕГА ПАК ШВЕЦИЯ Е СТРАНАТА, която първа ще скъса с хартиените пари. От петнайсетина години насам интересът на шведите към кеша постоянно намалява. В средата на 2022 парите в брой вече съставляваха едва 1.25% от БВП на страната - рекордно нисък показател в световен мащаб (за сравнение в България парите в брой са близо 17% от БВП по неокончателни данни за 2022). Според едно проучване, през 2021 едва 8% от шведите са имали дори един контакт с материални пари.

И не е само Швеция. В Китай парите в обращение намаляха от 11% от БВП през 2012 до едва 8% към края на 2022. Трима от четирима потребители в страната предпочитат дигиталните разплащания - и то не картови, а мобилни, по принципа peer-to-peer (P2P) payments. В Бразилия бързият преход към дигитални пари също доведе до рязък спад на кеша. Дори в някои държави от Третия свят дигитализацията напредва с шокиращи темпове. В Кения през миналата година над 75% от потребителите са използвали мобилни портфейли като M-Pesa.

Все пак на този етап тези страни са по-скоро изключения. Почти навсякъде другаде - от Съединените щати до Япония - материалните пари в обращение се увеличават от година на година. Това е особено видимо в България, където по данни на БНБ парите в брой са нараснали над 11 пъти от 2000 година (около 2.48 млрд. лева в обращение) до 2022 година (27.38 милиарда). Особено изразен е скокът в последните три години, по време на пандемията, когато парите в брой са се увеличили с над 8.2 милиарда лева, или с 43%. Ако някой се чуди защо инфлацията напоследък изглежда толкова неугържима.

НО ТОВА ПОВСЕМЕСТНО УВЕЛИЧАВАНЕ НА КЕША Е ИЗМАМНО. То е функция на дългите години ниски лихви, на инфлационните процеси и на ръста на населението. Но популярността на парите в брой като средство за разплащане намалява навсякъде. В България например броят на дебитните и кредитните карти отчита слаб ръст в последните години. Но броят на банкоматите постепенно намалява - от 5751 през 2016 до 5250 през 2021. А в същото време броят на инсталираните ПОС терминали е скочил от около 86,000 до над 111,000. Стойността на кар-

6.38

милиона са издадените дебитни карти в България към края на 2021, по данни на БНБ (ръст от 127,000 спрямо 2020). Кредитните карти са 1.3 милиона (ръст от 73,000).

million debit cards were issued in Bulgaria at the end of 2021, according to BNB data (an increase of 127,000 compared to 2020). Credit cards are 1.3 million (up 73,000).

товите плащания към български получатели е пораснала от 4.1 милиарда лева през 2016 до 12.7 милиарда през 2021. Все още лъвският паи от тях са осъществени през ПОС устройства. Но и броят на картовите плащания през интернет е скочил трикратно за последните пет години. При това тук не се включват плащания през все по-популярните международни мобилни портфейли.

Covid-19 ускори драстично отстъплението на парите в брой. Отчасти заради мнението (оказало се погрешно впоследствие), че материалните пари пренасят вируса. Но най-вече защото наложените локдауни подтикнаха към електронната търговия дори хората, които преди това не ѝ се доверяваха.

А в близките години този процес ще се ускори още повече от намесата на друг фактор. Възходът на криптовалутите - независимо дали ги смятаме за спекулативен актив, измама или бъдещето на плащанията - стресна централните банки. В момента девет от десет централни банки по света вече работят по създаването на собствени дигитални пари (Central Bank Digital Currency, или CBDC). Над 60% вече имат решения, готови за реални изпитания. Според някои икономисти това е бъдещето на плащанията. Според някои философи обаче

е най-голямото посегателство върху личната ни свобода.

ПРЕДИМСТВАТА НА ДИГИТАЛНИТЕ

ПАРИ - независимо дали говорим за дебитни карти, мобилни портфейли или някакво друго решение - са очевидни. Да не се налага да носиш пари в брой е не само удобно, но и безопасно: рискът да те оберат или да ги загубиш отпада. Освен това електронните пари са по-хигиенични. Макар да се доказва, че банкнотите не пренасят Covid, по тях все пак процъфтяват всевъзможни бактерии. Едно проучване в САЩ преди няколко години показва, че почти върху всеки втори изследван долар има и следи от кокаин. Освен това парите в брой улесняват престъпността и тероризма, укриването на данъци, сивата икономика. Или поне така гласи общоприетото мнение. За много малки бизнеси въвеждането на дигитални плащания означава много по-малко ядове с опазването на оборота, по-нисък риск от обир, и по-висока скорост на обслужване на клиентите - тоест повече продажби.

Но истината е, че много от тези недостатъци всъщност са валидни и за дигиталните пари, макар и под друга форма. А към тях се прибавят и множество съвсем нови проблеми.





КРАЯТ НА КРАЖБИТЕ? Няма съмнение, че кредитната или дебитната ви карта са много по-защитени от улични крадци, отколкото парите в брой. Опитът на Швеция показва и драстично намаление на банковите обори - от около 150 годишно в началото на "дигиталния преход", те се стопиха до 20 годишно през 2015 и го по-малко от 10 през 2021. Проблемът с фалшивите пари също постепенно отпада, дори и в България: статистиката на БНБ показва 14,901 заловени фалшиви банкноти през 2009, и едва 823 през 2022.

Но това не значи, че парите ви са по-защитени. Просто заплахата за тях идва от другата. Ето го отново шведският опит: измамите с банкови карти там са били под 20,000 на година през 2008, но през 2016 са вече близо 70,000. Разследванията за пране на пари са скочили от средно 200 случая годишно в средата на по-миналото десетилетие до над 2400 годишно в последните години.

ТЕРОРИЗЪМ И ОРГАНИЗИРАНА ПРЕСТЪПНОСТ. Един от най-силните аргументи на привържениците на тоталната дигитализация на парите е, че така ще се пресекат непроследимите в момента финансови операции на мафията и на терористичните групи. По оценка на ОИСР само фал-

111 346

са инсталираните ПОС терминали в България към края на 2021 (данни на БНБ). За сравнение през 2019 са били 101 738, а през 2015 - 81 513. За сметка на това броят на банкоматите е намалял от 5751 през 2017 до 5250 през 2021.

POS terminals were installed in Bulgaria at the end of 2021 (BNB data). For comparison, there were 101,738 in 2019, and 81,513 in 2015. However, the number of ATMs decreased from 5,751 in 2017 to 5,250 in 2021.

шификатите на запазени търговски парки генерират над четвърт трилион долара годишни печалби. ООН оценява търговията с нелегални лекарства и опиати на 322 милиарда годишно. Ако към това добавим и други сектори, като трафика на хора или нелегалната търговия с оръжие, вероятно става дума за над трилион долара годишно. В момента тези трилион долара циркулират под формата на пачки банкноти, или през все още нерегулираните криптовалути. Замяната на тези платежни средства с дигитални пари, издадени от централните банки, ще изкара целия сенчест бизнес на светло. Поне на теория. На практика опитът е показал, че организираната престъпност винаги има ресурсите и мотивацията да намери вратички. Същото важи и за международния тероризъм. Впрочем устойчив мит е, че терористичните групи боравят с огромни парични трансфери. Статистика на Европол показва, че над половината от всички терористични актове на Стария континент в последните години са стрували по-малко от 10,000 долара - сума, която човек може спокойно да пренесе през граница, без да се налага да я декларира.

УКРИТИ ДАНЪЦИ И СИВА ИКОНОМИКА. Освен че кешът улеснява

престъпността, той е и "дълбоко замесен в укриването на данъци", писа наскоро Кенет Рогоф, преподавател в Харвард, бивш главен икономист на МВФ и основен пропагандатор на "дигиталните пари". Рогоф предлага премахването на всички банкноти с номинал над 10 долара. Според него това ще има и друг ефект: "Ако премахнем кеша, или направим цената на трупането му под дюшека достатъчно висока, тогава централните банки ще бъдат свободни да смъкват лихвените проценти дълбоко в отрицателната територия, когато това се наложи при сурова рецесия". Нещо подобно казва и Петер Бофингер, професор по икономика от Вюрцбург и бивш икономист на Bundesbank: "Да се обявим за отказ от парите в брой. Банкнотите и монетите са отживелица, която само намалява влиянието на централните банки". Самият факт, че за хора като Бофингер и Рогоф възможността централните банки да ни диктуват кога да харчим парите си е положителна промяна, показва колко дистанцирани от реалността са повечето икономисти. Но по-същественият въпрос е дали наистина дигитализацията на плащанията наистина води до ликвидиране на икономиката в сянка. Според Марион Лабур, анализатор от Deutsche Bank, между двете няма пряка връзка. Действително в някои страни с голям сенчест сектор, като Гърция или Испания, това е съпроводено с по-висока от средното употреба на пари в брой. Но другата е обратното. Дори и вече дигитализираната Швеция запазва немалък сенчест сектор в икономиката си, подчертава Лабур.

ПРЕДИМСТВАТА НА КЕША. Дори и в третото десетилетие на XXI век, парите в брой си запазват някои несъмнени предимства. Те могат да ви защитят от колапса на банки и на цели финансови системи. Прибрани на сигурно място, ще ви предпазят от експериментите на централните банки с отрицателни лихвени проценти. Предлагат незабавни разплащания, което съвсем не е валидно за повечето дигитални решения. Освен това са екологични - не се нуждаят от енергия, за да функционират. И ви помагат да контролирате разходите си: чисто психологически, раздялата с пари в брой се усеща много по-непосредствено от дигиталното плащане. Използването на банкноти и монети помага да контролираме т.

нар. импулсивни покупки. Съвсем не е така с кредитните карти и другите дигитални плащания. Наскоро данни на Money Charity за Великобритания показаха, че средният дълг по кредитните карти в страната е скочил от около 1000 лири в зората на века до 4087 лири понастоящем. При внасяне на минималните месечни вноски изплащането на този дълг ще отнеме средно 26 години и половина.

СКРИТАТА ЦЕНА НА ДИГИТАЛНИТЕ ПАРИ. Това ни отвеща до двете най-сериозни предимства на кеша, на които си струва да се спрем по-детайлно. Първото се отнася до цената на ползването му. Естествено, производството, съхранението и периодичната подмяна на материалните пари не са никак евтини. Но при огромното им количество цената става пренебрежимо ниска. Значително по-ниска от тази на дигиталните пари. Повечето хора дори не си дават сметка, че за всяко плащане с карта операторът си начислява такса - обикновено между 1 и 3 процента. На теория потребителят не плаща тази такса, тя се начислява на търговеца. На практика обаче търговецът вече я е kalkuliral в цените си. И така тази такса се плаща от всички - дори и от хората, които все още пазаруват в брой. Разбира се, днес има множество решения за дигитални плащания, които уверяват, че не начисляват такива такси. Но това или е временно - докато придобият достатъчно стабилно присъствие на пазара, или е за сметка на други скрити такси. Или и двете едновременно. Безплатен обяд няма, нито пък има оператор на дигитални плащания, който да предлага услугите си просто така, за благо на обществото.

BIG BROTHER В ПОРТФЕЙЛА. Ето я и най-голямата разлика между кеша и дигиталните плащания: последните не са анонимни. Когато платите за нещо с карта (или със смартфона, или с умния си часовник), информацията за това изведнъж става достояние на твърде много хора. През 2019 един журналист от The Washington Times си купи банан за 29 цента и го плати с карта, и след това направи задълбочено проучване кой е научил за това. Бихте очаквали данните да са достъпни само за банката, издава плащаната карта, и за картовия оператор. Но всъщност се оказало, че информацията за купения банан е

Защото тъкмо това е основната идея зад задаващите се дигитални валути на централните банки: да осигурят за властите пълна прозрачност на всички парични операции. Това може да е позитивно за борбата с корупцията, организираната престъпност и укриването на данъци. Но искате ли наистина правителството ви да знае абсолютно всичко за живота ви? Има ли правителство в света - дори най-просветеното и демократичното - което да е достойно за такова доверие?

стигнала и до няколко компании за интернет маркетинг, до Amazon, до търговската верига Target, до Google, до няколко хеджфонгови фонда... Както отбелязва авторът, информацията за купения банан се оказала значително по-скъпа от него самия. На практика продуктът в тази транзакция не е злополучният банан, а купувачът му, детайли от чийто живот се продават на рекламисти и маркетинголози.

Това е относително безобидно, когато става дума за банан - най-много да ви напълни социалните мрежи с таргетираните реклами. Но никак не е безобидно, когато големите корпорации разполагат с пълните данни за всички ваши покупки, на база на които да знаят хранителните ви навици, медицинското ви състояние, сексуалните ви предпочитания, политическата ориентация, какво спортувате, пушите ли и къде обичате да ходите в свободното си време.

А сега си представете, че тези данни са в ръцете не на картовите оператори и на рекламистите, а на правителството. Защото тъкмо това е основната идея зад задаващите се дигитални валути на централните банки: да осигурят за властите пълна прозрачност на всички парични операции. Това може да е позитивно за борбата с корупцията, организираната престъпност и укриването на данъци. Но искате ли наистина правителството ви да знае абсолютно всичко за живота ви? Има ли правителство в света - дори най-просветеното и

демократичното - което да е достойно за такова доверие? Шведите явно смятат така, или поне не се замислят много по въпроса. Впрочем английският автор Майкъл Буут навремето окачестви склонността на скандинавците да доверяват личната си свобода на правителствата си като "доброволен тоталитаризъм".

ВПРОЧЕМ НЕ Е РЕЧЕНО, че дигиталните пари трябва задължително да са инструменти на Големия брат. Чисто технологично, те могат да се създават също толкова анонимни и непроследими, каквито са и хартиените пари. В американския Конгрес дори е внесен законопроект, който изисква бъдещите електронни долари да са именно такива (the Electronic Currency and Secure Hardware Act). Но не такава е целта на правителствата и централните банки. По този въпрос Федералният резерв, ЕЦБ и Китайската народна банка са трогателно единодушни: максимална прозрачност, максимален контрол. А повечето хора изглеждат също толкова незаинтересовани, колкото шведите. "Парите в брой са с нас от хиляди години", писа по този повод британският комик Джоф Норкът в коментар за The Spectator. "Ако ще се отказваме напълно от тях, може би трябва първо поне да го обсъдим набързо. А всъщност прекарваме много повече време да обсъждаме електронната технология за отчитане на голове във футбола". ■

12.5%

е бил ръстът на дигиталните разплащания в еврозоната през 2021 спрямо 2020, като общият им брой достига 114.2 милиарда. Общата им стойност е пораснала с 18.6% до 197 трилиона евро. Най-голям дял сред тях имат картовите плащания - 49%.

was the growth of digital payments in the Eurozone in 2021 compared to 2020, with their total number reaching 114.2 billion. Their total value grew by 18.6% to 197 trillion euros. Card payments have the largest share among them - 49%.

BIG BROTHER IN YOUR WALLET

All societies on the planet, including Bulgarian, are increasingly choosing the convenience of digital payments. But they rarely think about the price

By KONSTANTIN TOMOV / PHOTOGRAPHY ISTOCK

"We do not accept cards payments": surely you remember how this sign, quite popular among Bulgarian restaurateurs in the past, could spoil even the most carefully planned night out? Today it is still found here and there, but it is already on the verge of extinction. Gradually, another, no less oppressive sign appeared in its place: "We do not accept cash". Cash, which has driven human civilization for the past two and a half millennia, is in retreat everywhere. Some economists have calculated that in this month - March 2023 - Sweden will finally become the first cashless society on the planet.

It is ironic that the very country that once introduced paper money in Europe is now the first to abandon it. But behind the curious fact lie many

62%

от централните банки по света вече провеждат теоретични изпитания на своите дигитални валути. 14% са стигнали до етапа на пилотни проекти. of the world's central banks are already conducting theory tests of their digital currencies. 14% have reached the stage of pilot projects.

worrying questions about the future of humanity and democracy in a world in which, in addition to the traditional seller and buyer, a third party is already involved in even the smallest payment.

IN ITS MILLENNIAL HISTORY, OUR MONEY has gone through many transformations. In the beginning it was a simple barter: two fish for one knife. Then someone thought to introduce symbolic substitutes - still closely related to the original exchange products, however. The Mesopotamian shekel, the first documented currency in history, was actually originally a measure of weight equal to about a handful of barley. Then the Lydians began to use gold and silver for payments and, some-

time in the 7th century BC, to mint stamped coins from it. Another 18 centuries had to pass before the Chinese introduced paper money en masse during the Song Dynasty. The famous traveller Marco Polo was so amazed by the concept that he devoted an entire chapter of his travelogue to it: "How the Great Khan Made the Bark of Trees Made into a Sort of Paper Accepted as Money in His Country." In 1661, the Swedish Stockholms Banco released the first issue of paper money in Europe.

AND NOW SWEDEN IS THE COUNTRY THAT WILL BE THE FIRST to abandon paper money. For fifteen years now, the interest of the Swedes in cash has been steadily decreasing. In the middle of 2022,



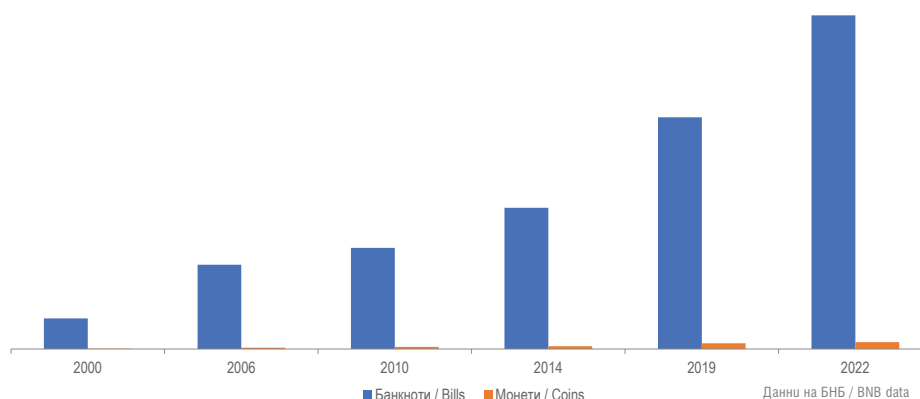
cash already constituted only 1.25% of the country's GDP - a record-low indicator globally (for comparison, in Bulgaria, cash is nearly 17% of GDP according to preliminary 2022 data). According to a study, in 2021 only 8% of Swedes had even one contact with material money.

And it's not just Sweden. In China, money in circulation has decreased from 11% of GDP in 2012 to only 8% by the end of 2022. Three out of four consumers in the country prefer digital payments - and not cards, but mobile payments on the peer-to-peer (P2P) principle. In Brazil, the rapid transition to digital money has also led to a sharp decline in cash. Even in some Third World countries, digitization is advancing at a shocking pace. In Kenya last year over 75% of users used mobile wallets such as M-Pesa.

HOWEVER, AT THIS STAGE, THESE COUNTRIES are exceptions. Almost everywhere else - from the United States to Japan - physical money in circulation is increasing year by year. This is particularly visible in Bulgaria, where, according to the BNB, cash has grown more than 11 times from 2000 (about BGN 2.48 billion in circulation) to 2022 (BGN 27.38 billion). The jump in the last three years, during the pandemic, when cash increased by more than 8.2 billion BGN, or by 43%, is particularly pronounced. If anyone is wondering why inflation seems so unstoppable lately.

But this ubiquitous increase in cash is deceptive. It is a function of long years of low interest rates, inflationary processes and population growth. But the popularity of cash as a means of payment is declining everywhere. In Bulgaria, for example, the number of debit and credit cards shows a slow growth in recent years. But the number of ATMs is gradually decreasing - from 5,751 in 2016 to 5,250 in 2021. At the same time, the number of installed POS terminals has jumped from about 86,000 to over 111,000. The value of card payments to Bulgarian recipients has grown from BGN 4.1 billion in 2016 to BGN 12.7 billion in 2021. The lion's share of them is still made through POS devices. But the number of card payments over the Internet has also tripled over the past five years. And that does not include

ПАРИТЕ В ОБРАЩЕНИЕ В БЪЛГАРИЯ, 2000-2022 PHYSICAL MONEY IN CIRCULATION IN BULGARIA, 2000-2022 (в млн. лева / BGN mln)



payments via increasingly popular international mobile wallets.

Covid-19 has dramatically accelerated the retreat of cash. Partly because of the belief (later proven wrong) that physical money carried the virus. But mostly because the imposed lockdowns pushed to e-commerce even people who previously distrusted it.

And in the coming years, this process will be accelerated even more by the intervention of another factor. The rise of cryptocurrencies - whether we think of them as a speculative asset, a scam or the future of payments - has spooked central banks. Currently, nine out of ten central banks around the world are already working on creating their own digital money (Central Bank Digital Currency, or CBDC). Over 60% already have solutions ready for real-life trials. According to some economists, this is the future of payments. According to some philosophers, however, it is the greatest encroachment on our personal freedom.

THE ADVANTAGES OF DIGITAL MONEY - whether we are talking about debit cards, mobile wallets or some other solution - are obvious. Not having to carry cash is not only convenient but also safe: the risk of being robbed or losing it is eliminated. In addition, electronic money are more hygienic. Even though banknotes have been proven not

to transmit Covid, all sorts of bacteria still thrive on them. A study in the United States a few years ago showed that nearly every second dollar bill examined also contained traces of cocaine. In addition, cash facilitates crime and terrorism, tax evasion, and the grey economy. Or, at least, so the popular opinion goes. For many small businesses, the introduction of digital payments means a lot less hassles with turnover protection, a lower risk of robbery, and a higher speed of customer service - that is, more sales.

But the truth is that many of these disadvantages actually apply to digital money as well, albeit in a different form. And many completely new problems are added to them.

THE END OF THEFTS? There's no doubt that your credit or debit card is much more secure from pickpockets than cash. Sweden's experience also shows a drastic reduction in bank robberies - from around 150 per year at the beginning of the "digital transition", they melted down to 20 per year in 2015 and to less than 10 in 2021. The problem of counterfeit money is also gradually disappearing, even in Bulgaria: BNB statistics show 14,901 seized counterfeit banknotes in 2009, and only 823 in 2022.

But that doesn't mean your money is more protected. It's just that the threat now comes from elsewhere. Here is the Swedish experience

20%

са били кешовите плащания в САЩ по данни на Федералния резерв - спад от цели 11% спрямо 2016 година. Най-използвани за разплащания са били дебитните карти (29%) и кредитните карти (28%).

20% were cash payments in the US according to data from the Federal Reserve - a drop of as much as 11% compared to 2016. The most used for payments were debit cards (29%) and credit cards (28%).

again: bank card fraud there was under 20,000 per year in 2008, but in 2016 it was already close to 70,000. Money laundering investigations have jumped from an average of 200 cases a year in the middle of the last decade to more than 2,400 a year in recent years.

TERRORISM AND ORGANIZED CRIME.

One of the strongest arguments of supporters of the total digitization of money is that it will cut off the untraceable financial operations of the mafia and terrorist groups. The OECD estimates that counterfeiting of trademarks alone generates over a quarter of a trillion dollars in annual profits. The UN estimates the trade in illegal drugs and opiates at 322 billion a year. If we add other sectors, such as human trafficking or illegal arms trade, it is probably more than a trillion dollars a year. Currently, these trillions of dollars circulate in the form of wads of banknotes, or through the as-yet unregulated cryptocurrencies. Replacing these means of payment with digital money issued by central banks will bring all the shady business into the light. At least in theory. In practice, experience has shown that organized crime always has the resources and motivation to find loopholes. The same goes for international terrorism. In fact, it is a persistent myth that terrorist groups handle huge cash transfers. Europol statistics show that over half of all terrorist acts on the Old Continent in recent years cost less than \$10,000 - an amount that a person can safely carry across a border without having to declare it.

TAX FRAUD AND GREY ECONOMY.

In addition to facilitating crime, cash is "deeply implicated in tax evasion," Kenneth Rogoff, a Harvard professor, former chief economist of the IMF and a major promoter of "digital money," wrote recently. Rogoff proposes the abolition of all bills with denominations above \$10. According to him, this will have another effect: "If we eliminate cash, or make the cost of hoarding it high enough, then central banks will be free to push interest rates deep into negative territory when necessary in a severe recession." Peter Bofinger, professor of economics from Würzburg and former economist of the Bundes-



1.4

милиарда души по света нямат достъп до банкови услуги и съответно не биха могли да ползват дигитални плащания, твърди Марион Лабур в своя "Future Payments: Towards the End of Cash?". За повечето страни пълното преминване към дигитални плащания е все още далеч в бъдещето.

1.4 billion people around the world do not have access to banking services and therefore would not be able to use digital payments, claims Marion Labour in his "Future Payments: Towards the End of Cash?". For most countries, a full transition to digital payments is still far in the future.

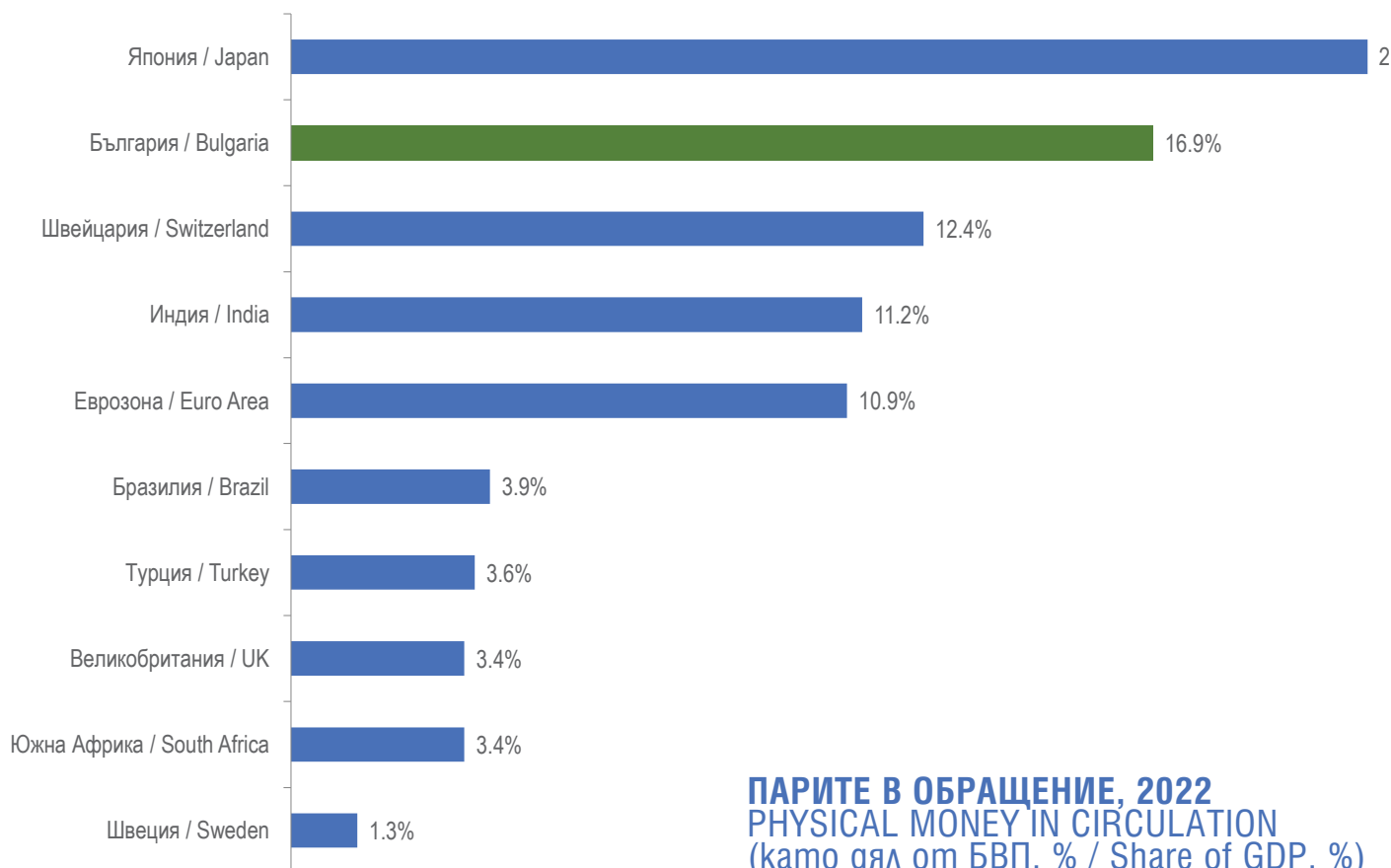
bank, says something similar: "Let's declare a rejection of cash. Banknotes and coins are obsolete, and only reduce the influence of central banks." The very fact that for people like Bofinger and Rogoff the possibility of central banks dictating to us when to spend our money is a positive change shows how out of touch with reality most economists are. But the more important question is whether the digitization of payments really leads to the liquidation of the shadow economy. According to Marion Labour, an analyst at Deutsche Bank, there is no direct connection between the two. Indeed, in some countries with a large shadow sector, such as Greece or Spain, this is accompanied by a higher-than-average use of cash. But elsewhere it is the opposite. Even the already digitized Sweden retains a considerable shadow sector in its economy, emphasizes Labour.

THE ADVANTAGES OF CASH. Even in the third decade of the 21st century, cash retains some undoubted advantages. Physical money can protect you from the collapse of banks and entire financial systems. Tucked away in a safe place, they will protect you from central bank experiments with negative interest rates. They offer instant payouts, which is not the case with most digital solutions. They are also environmentally friendly - they do not need energy to function. And they help you control

your spending: purely psychologically, parting with cash feels much more immediate than a digital payment. Using banknotes and coins helps to control so-called impulse purchases. Not so with credit cards and other digital payments. Recent figures from the Money Charity for Britain showed that the average credit card debt in the country has jumped from around £1,000 at the turn of the century to £4,087 today. When making the minimum monthly payments, this debt will take an average of 26 and a half years to pay off.

THE HIDDEN COST OF DIGITAL MONEY.

This brings us to the two most serious advantages of cash, which are worth discussing in more detail. The first concerns the cost of its use. Naturally, the production, storage and periodic replacement of material money is not cheap at all. But because of their huge amount, the price becomes negligibly low. Significantly lower than that of digital money. Most people don't even realize that for every card payment, the operator charges a fee - usually between 1 and 3 per cent. In theory, the consumer does not pay this fee, it is charged to the merchant. In practice, however, the trader has already calculated it in his prices. And so this fee is paid by everyone - even people who still shop with cash. Of course, there are numerous digital payment solutions today that claim not



to charge such fees. But this is either temporary - until they acquire a sufficiently stable presence in the market, or it is at the expense of other hidden fees. Or both. There is no such thing as a free lunch, nor is there a digital payment operator that just offers its services for the benefit of society.

BIG BROTHER IN THE WALLET. Here is the biggest difference between cash and digital payments: the latter are not anonymous. When you pay for something with a card (or your smartphone or your smartwatch), the information about it suddenly becomes available to too many people. In 2019, a journalist from The Washington Post bought a banana for 29 cents and paid for it with a card, and then did an in-depth study of who learned about it. You would expect the data to be accessible only to the bank that issued the payment card and the card operator. But it actually turned out that the information about the purchased banana also reached several Internet marketing companies, Amazon, Target, Google, and several hedge funds... As the author noted, the information about the purchased banana turned out to be of significantly higher value than the banana itself. In effect, the

През 2016 централната банка на Индия се опита да ограничи кешовите разплащания, като изтегли от пазара масовите банкноти от 500 и 1000 рупии. Шест години по-късно ефектът е обратен: материалните пари в обращение са се увеличили със 70%.

In 2016, India's central bank tried to curb cash payments by withdrawing the mainstream 500 and 1,000 rupee notes from the market. Six years later, the effect is reversed: physical money in circulation has increased by 70%.

product in this transaction is not the unfortunate banana, but its buyer, details of whose life are sold to advertisers and marketers.

It's relatively harmless when it comes to bananas - at most, it will flood your social media with targeted ads for fruits. But it is not harmless at all when big corporations have the complete data of all your purchases, on the basis of which they know your eating habits, your medical condition, your sexual preferences, political orientation, what sports you do, whether you smoke and where you like to go in free time.

And now imagine that this data is in the hands not of the card operators and advertisers, but of the government. Because this is the main idea behind the emerging digital currencies of central banks: to provide the authorities with complete transparency in all monetary operations. This can be positive for the fight against corruption, organized crime and tax evasion. But do you really want your government to know absolutely everything about your life? Is there any government in the world - even the most enlightened and democratic - that is worthy of such trust? The Swedes apparently think so, or at

least they don't think much about it. In fact, the English author Michael Booth once described the tendency of Scandinavians to entrust their personal freedom to their governments as "benign totalitarianism".

However, it is not said that digital money must necessarily be tools of Big Brother. Purely technologically, they can be created as anonymous and untraceable as paper money. A bill has even been introduced in the American Congress that requires future electronic dollars to be exactly like that (the Electronic Currency and Secure Hardware Act).

But that is not the goal of governments and central banks. On this matter, the Federal Reserve, the ECB and the People's Bank of China are poignantly unanimous: maximum transparency, maximum control. And most people seem just as disinterested as the Swedes. "Cash has been around for thousands of years", British comedian Geoff Norcott wrote on this occasion in a commentary for The Spectator. "If we are going to do away with it completely, it feels like we should at least have a quick chat on the subject. We spent longer discussing whether football should have goal-line technology". ■

бяхме деца.

*Бяхме, но времето лети.
Планирай бъдещето с пенсионноосигурителна
компания „Съгласие“*



Професионален фонд
Универсален фонд
Доброволен фонд

 **СЪГЛАСИЕ**
ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНА КОМПАНИЯ

С ПОГЛЕД КЪМ ТВОЕТО БЪДЕЩЕ!

ВЪВ ВИСШЕТО УЧИЛИЩЕ ПО ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ И ПОЩИ ОБРАЗОВАНИЕ И БИЗНЕС РАБОТЯТ В СИНЕРГИЯ И ДАВАТ НА ПАЗАРА НА ТРУДА ИНТЕРДИСЦИПЛИНАРНО ПОДГОТВЕНИ ИНЖЕНЕРИ



Проф. д-р Миглена Темелкова – ректор на Висшето училище по телекомуникации и пощи: Инвестициите на бизнеса в университета са над половин милион лева годишно

Проф. Темелкова, министърът на образованието в последния редовен кабинет обясняваше как българското висше образование не може да се мери с Харвард, защото бизнесът не инвестирал в университетите. Съгласна ли сте с това твърдение?

Няма как да подкрепя подобна гледна точка, когато мога да я опровергая с конкретни данни за нашия университет. Средно годишно инвестициите на бизнеса във Висшето училище по телекомуникации и пощи са около половин милион лева. Това са инвестиции в зали, лаборатории, технологии, софтуер, апаратура, практико-приложни изследвания. Най-големите телекомуникационни и ИТ компании, опериращи не само в България, но и на глобалния пазар, правят тези инвестиции, защото отдавна са прозрели, че без здрава връзка между образование и бизнес, няма качествени кадри на пазара на труда. А за да има адекватни инженерни кадри във фирмите, бизнесът следва да има ангажимент към университетите, които ги изграждат.

Това безспорно е така, но твърде често връзката „университет – бизнес“ се къса. Защо тя е работеща на терена на Висшето училище по телекомуникации и пощи, а не сработва в други ВУЗ-ове?

Аз често казвам, че малката структура е по-гъвкава и по-адаптивна и го даказваме на практика. Ние сме малко инженерно, държавно висше училище, но сме създали една от най-здравите релации между образование и бизнес у нас. И пример за тази връзка не са само инвестициите от бизнеса, а и неговите експерти, които водят реалното обучение по конкретни дисциплини. 25% от нашите преподаватели са експерти от практиката – т.е. работят в най-реномираните, най-успешните технологични лидери на глобалния пазар. В тези компании нашите студенти провеждат стажовете и практиките си и когато завършат те са напълно подготвени за изискванията и стандартите на телекомуникационния и ИТ сектора.

Някои инженерни висши училища в момента дават кадри на пазара на труда, много по-адекватни от кадрите на редица

западни университети. И в последните години се забелязва тенденция не за излизане на нашите гимназисти в търсене на западен университет, а за търсене от младите хора на Европа на българско висше образование. Наред с търсенето на лекарската професия и професиите, свързани с изкуствата, за пример мога да дам и нашият университет, който е най-предпочитания ВУЗ от чуждестранните студенти, които са решили да станат инженери в областта на комуникационните и компютърните технологии.

Да разбирам ли, че Висшето училище по телекомуникации и пощи е основен конкурент на големите български технически университети?

На образователния пазар всички сме конкуренти, а на пазара на труда нашите възпитаници са конкуренти за престижни

работни позиции. Но българската рейтингова система ни класира наистина като най-предпочитаното висше училище от чужденците в областта на комуникационната и компютърната техника. Същевременно, отново според рейтинговата система, ние сме единствения инженерен университет, който реализира устойчив прираст в броя на студентите си – т.е. единствени в страната увеличаваме студентите, обучавани в инженерство. Това може би се случва, защото благодарение на тази здрава и реална връзка между нас и бизнеса, нашите студенти започват да работят по специалността си още от втори курс. След втората година при нас трудно ще намерите неработещ студент и това е най-силното признание на пазара на труда за конкурентоспособността на знанията и уменията, които даваме на бъдещите инженери.



Кои са бизнес партньорите на Висшето училище по телекомуникации и пощи?

Наг 50 са нашите активни бизнес партньори. Сред тях са A1, F-Secure, hp, DXC Technology, Hillstone, Atos, IBM, които имат инвестиции в базата на университета. Сред стратегическите ни партньори, с които пък работим по съвместни проекти са Huawei, Siemens, Fibrant - Germany, чрез който получаваме и опция за партньорство с компанията Tesla на Илън Мъск, Национална компания Индустриални зони, Национална компания Железопътна инфраструктура, Българската асоциация по информационни технологии, Асоциацията на технологичната индустрия, Индустриален клъстер „Средногорие“, Българска национална телевизия. Тези компании осигуряват на нашите студенти практики и стажове, защото знаят, че студентите ни имат реални знания и компетенции. Като пример мога да посоча факта, че трима студенти практикуват в Българска национална телевизия и имат реален шанс да започнат работа там по специалността си. Петима пък са студентите ни, които спечелиха през последния месец стипендии от технологичния гигант Huawei. 30 са магистрите ни, които се обучават директно от израелски топ експерти в областта на кибер сигурността и кибер разследването, осигурени ни чрез партньорството ни с Черноморската академия по сигурност. Тези наши студенти имат реални шансове да се превърнат в скъпо платени и търсени кибер защитници и кибер разследващи.

Д-р инж. Ивайло Ченчев, "Do IT Wise" ООД, преподавател от бизнеса във Висшето училище по телекомуникации и пощи: Корпоративният сектор и университетите са двете страни на една и съща монета

Д-р Ченчев, Вие сте един от преподавателите във Висшето училище по телекомуникации и пощи, които идват от корпоративния сектор и помагат да се запълни празнината между теория и практика. Работите като мениджър на отдел ITOM (IT Operations Management) в компанията „Do IT Wise“ Ltd., част от групата Inetum. Какъв е вашият опит и с какво помагате на студентите?

Do IT Wise е консултантска компания, фокусирана върху трансформирането на начина на работа на организациите и дигиталното подобряване на техните процеси от край до край. Компанията е партньор на Elite ServiceNow и един от най-разпознаваемите партньори на ServiceNow в региона на EMEA, особено в управлението на ИТ операции. Присъединих се към академичния състав на този университетски, надявайки се да споделя опита си в различни ИТ области. Специализирам в операционни системи, клъстерни решения, системна архитектура, мониторинг, автоматизация, виртуализация и контейнеризация, облачни технологии, сигурност и блокчейн. Комбинирайки години опит в технологичното консултиране с дълбоки познания за внедряване на водещи доставчици на софтуер, се опитвам да подготвя студентите за предизвикателствата, с които ще се сблъскат, след като заемат своята работна позиция.

Корпоративният сектор предлага по-добро възнаграждение в сравнение с университета. Каква е мотивацията ви да преподавате на студенти?

Трудно е да се сравнява корпоративният сектор с университетите. Те са двете страни на една и съща монета. Смятам, че корпоративният свят и университетите се допълват взаимно. И точно това се случва реално във Висшето училище по телекомуникации и пощи – бизнес и образователни формиращи своеобразна симбиоза. В корпоративния сектор възнаграждението са по-добри от тези в университетите. Но най-добрият начин да изградите успешни професионалисти и по-късно да изградите успешни екипи е да държите под око талантите, които идват директно от университетите, и да давате шанс на тези с добро отношение, представяне и доверие. **От какво се нуждае един студент, за да бъде адекватен на предизвикателствата, които обуславят ИТ сектора?**

От изключително значение е практическата подготовка на бъдещите ИТ специалисти и инженери. Тези хора трябва да са добре подготвени за утрешния технологичен свят. Новото ИТ пътешествие на студентите от Висшето училище по телекомуникации и пощи е започнало още при записването им в университета, независимо дали се обучават в основни или магистърски програми. След дипломирането си, завършилите ще могат да демонстрират разбирание на технологиите. Те ще са готови да покажат проекти, по които са работили по време на обучението си и ще са уверени в знанията, които са придобили. Така те са готови да започнат работа от първия ден рамо до рамо с опитни специалисти в ИТ индустрията. Вярвам в младото поколение и не пестя енергия в мисията си да подготвя младите таланти за утрешните предизвикателства, като споделям своя пример, знания и опит.

Участвате ли или организирате ли някакви инициативи за подпомагане на студентите да намерят работа по специалността си?

През 2022 г. Do IT Wise организира тримесечна образователна програма, наречена ITOM Academy, ръководена от мен. Тринадесет души, повечето завършили студенти, получиха шанс да започнат новото си пътуване като технически консултанти на ServiceNow IT. На по-късен етап на тези, които са положили няколко задължителни изпита и сертификати, е предложена постоянна работа.



КАК ШВЕЙЦАРИЯ ПОБЕДИ ИНФЛАЦИЯТА?

България разполага с почти същите предимства в борбата срещу високите цени - но не ги използва

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотогарафия АРХИВ

В зората на XX век наричали България "Швейцария на Балканите" - доста пожелателно, разбира се. Още по-желана би била подобна прилика днес, когато алпийската държава убедително държи рекорда за най-ниска инфлация в Европа - едва 2.7% за 2022 година според Хармонизирания индекс на потребителските цени (ХИПЦ), по данни на Eurostat. Това е над два пъти по-ниско от следващата страна в класацията - Франция (5.9%), над три пъти по-ниско от Германия (8.7%), и близо пет пъти по-ниско от инфлацията в България (13%).

КАКВА Е ТАЙНАТА НА ШВЕЙЦАРЦИТЕ?

Всъщност няма едно единично обяснение. Овладяната инфлация в страната се дължи на комбинация от различни фактори. Най-куриозното е, че повечето от тях се отнасят и до България. Но съвсем не предизвикват същия ефект в София, както в Берн и Цюрих.

ЕДИНИЯТ СЪЩЕСТВЕН ФАКТОР В ПОЛЗА НА ШВЕЙЦАРИЯ е, че не ползва евро. Вместо да страдат от обезценката на единната европейска валута спрямо долара, швейцарците всъщ-

ност печелят от нея - лъвският пай от вноса им идва именно от ЕС, и вече на по-ниски цени благодарение на стабилния франк. България, макар все още да не е приела евро, е обвързала валутата си с него и не може да разчита на такъв ефект. Впрочем едва ли би могла да разчита и без валутния борд.

ДРУГИЯТ КЛЮЧОВ ФАКТОР за ниската швейцарска инфлация обаче в пълна сила се отнася и до България: относително ниска зависимост от руски газ, и изобщо от природен газ. Швейцария избягва скока в цените на енергията благодарение на водноелектрическите си централи; България - благодарение на АЕЦ Козлодуй и възлищните мощности. Има и друга прилика: и в Швейцария, и в България енергийната система е предимно обществена собственост, със силна роля на държавния регулатор и контрол на цените. Благодарение на тези два фактора през 2022 електричеството е поскъпнало само 16% в Швейцария. По данни на Eurostat за първата половина на 2022, България е от страните с най-слабо поскъпване на енергията - доста под 10%, в сравнение с почти 62% в Чехия, 57% в Дания, над

50% в Румъния и близо 40% - в Гърция.

ЗАЩО ТОГАВА ПОТРЕБИТЕЛСКИТЕ СТОКИ В БЪЛГАРИЯ ПОСКЪПНАХА

толкова драстично, докато в Швейцария едва са помръднали? Обяснението се крие в единствения фактор, по който двете страни се различават диаметрално. Швейцария има много строг държавен контрол върху цените на стоките и услугите. България, както показаха последните 12-14 месеца, няма почти никакъв. Рекордното поскъпване на потребителските стоки у нас е свързано много по-малко с енергийната криза в Европа, отколкото с алчността на търговските вериги и от факта, че не срещат никаква съпротива при промени в ценообразуването. От десетилетия разни псевдоикономисти ни внушават, че контролът на цените е тоталитарна приумица. Но в демократична Швейцария всъщност 30% от стоките в потребителската кошница са подложени на такъв контрол. И затова храните са поскъпнали с 4% през декември 2022 на годишна база - срещу 12% в САЩ, 17% във Великобритания и 20% - в Германия. За "балканската Швейцария" показателят е около 27%. ■

СИНЕВИР – КЪДЕТО КАМЪКЪТ СРЕЩА ВОДАТА



КОНСТРУКТИВ България открива инвестиционна програма за жилищен комплекс СИНЕВИР. Програмата позволява на бъдещите собственици да придобият жилище на цени близки до неговата себестойност. Те ще станат собственици на имот в изключително иновативен комплекс, където архитектурата и природата се съчетават в хармонична симбиоза.

В концепцията на проект СИНЕВИР са заложили трите принципа на КОНСТРУКТИВ – **функционалност, генетика и екология**. Факторът генетика е най-съществен, заради наличието на мащабно озеленяване, включващо 30-годишна дървесна растителност. Целта е да се осигурят условия за естествен начин на живот сред природата и по-близък контакт с нея.

ФУНКЦИОНАЛНОСТ – Комплексът се състои от еднофамилни къщи с дворни пространства до 1000кв.м., жилищни сгради с просторни двустайни, тристайни и четиристайни апартаменти, офис помещения, търговски обекти, спортни зали и много други. Общественото обслужване е предвидено, за да може общността да има всичко необходимо на една ръка разстояние. Един от най-иновативните елементи на комплекс СИНЕВИР са подземните улици. Проектирана е мрежа от подземни пътища, които ще са озеленени и естествено осветени. Повърхността отгоре е единствено с пешеходни връзки и зелени площи.

ГЕНЕТИКА – За околния ландшафт са предвидени 22 000кв.м. зелени площи. Проектиран за целите на комплекса, той ще допринесе за екологията, социалния живот на обитателите и естетиката. Той включва паркове, обществени градинки, общи и ин-



дивидуални дворове, фасадно и покривно озеленяване. Цялата тази флора ще поддържа климата прохладен през горещите периоди и въздухът ще бъде свеж и чист. Чрез принципа генетика поддържа естествената връзка на човека с околната среда. В комплекса ще бъдат запазени дървета на 20-30 години, нещо с което КОНСТРУКТИВ се съобразява при реализиране на проектите си.

ЕКОЛОГИЯ – В процес към промяна за един по чист свят, СИНЕВИР ще разполага с фотоволтаични панели за добиване на ел. енергия, всяка къща ще има своя зарядна станция за ел. автомобили, резервоари за събиране на дъждовна вода, както и възможност за разделно изхвърляне на отпадъци. Жилищният комплекс в Герман, гр. София е разположен в близост до р. Искър на терен с обща площ от 30дка. Комплексът е на 4мин. от околновръстен път, наблизо е Панчаревското езеро, а на 7мин. път с кола се намира кв. Младост.

Какво представлява програмата за строителни инвестиции на КОНСТРУКТИВ?

Инвестиционната програма е финансов модел, с който се събира капитал за ре-

ализиране на строителен проект, даващ възможност на инвеститори с по-малко бюджет да участват в нея и да закупят застроена площ на цена, близка до нейната себестойност. Програмата се състои в гарантиране на регламентирани условия за клиентите, че ще получат имот на себестойност. С подписване на пакета договори, участниците в инвестиционната програма стават собственици в парцела, с квота, съответстваща на вложените средства в нея. Клиентите купуват само част от сградата, като останалата част е предназначена за свободния пазар. След завършване на сградата и получаване на Акт 16, клиентът може да запази за себе си имота или да го продаде на пазарна цена, което е добра инвестиция.

КОНСТРУКТИВ вече успешно реализира инвестиционната си програма в строителството и в кв. Левски, където ще се строят няколко жилищни сгради. Компанията продължава да открива нови програми за инвестиции в недвижимите имоти.

www.konstruktive.bg





HOW DID SWITZERLAND BEAT INFLATION?

Bulgaria has almost the same advantages in the fight against high prices - but it does not use them

By KALIN NIKOLOV / Photography ISTOCK

At the dawn of the 20th century, Bulgaria was often called the "Switzerland of the Balkans" - quite wishful thinking, of course. Such a similarity, however, would be even more desirable today, when the Alpine country convincingly holds the record for the lowest inflation in Europe - only 2.7% for 2022 according to the Harmonized Index of Consumer Prices (HICP, Eurostat data). This is more than two times lower than the next country in the ranking - France (5.9%), more than three times lower than Germany (8.7%), and nearly five times lower than inflation in Bulgaria (13%).

WHAT IS THE SECRET OF THE SWISS? In fact, there is no single explanation. The controlled inflation in the country is due to a combination of various factors. The most curious thing is that most of them could also work for Bulgaria. But they do not have the same effect in Sofia as in Bern and Zurich.

One major factor in Switzerland's favour is that it does not use the euro. Instead of suffering from the depreciation of the single currency against the dollar, the Swiss actually benefit from it - the

lion's share of their imports come precisely from the EU, and now at lower prices thanks to the stable franc. Bulgaria, although it has not yet adopted the euro, has tied its currency to it and cannot count on such an effect.

THE OTHER KEY FACTOR BEHIND THE LOW SWISS inflation, however, applies in full force to Bulgaria as well: relatively low dependence on Russian gas, and on natural gas in general. Switzerland avoids a spike in energy prices thanks to its hydroelectric plants; Bulgaria - thanks to Kozloduy Nuclear PP and coal power. There is another similarity: in both Switzerland and Bulgaria, the energy system is primarily publicly owned, with a strong role of the state regulator and price control. Thanks to these two factors, in 2022 electricity only went up 16% in Switzerland. According to Eurostat data for the first half of 2022, Bulgaria is among the countries with the lowest energy price increase - well below the 10% mark, compared to almost 62% in the Czech Republic, 57% in Denmark, over 50% in Romania and nearly 40% - in Greece.

WHY THEN DID CONSUMER GOODS IN BULGARIA INCREASE in price so drastically, while in Switzerland they barely budged? The explanation lies in the only factor on which the two countries differ diametrically. Switzerland has very strict government controls on the prices of goods and services. Bulgaria, as the last 12-14 months have shown, has almost none. The record increase in the price of consumer goods in our country is related much less to the energy crisis in Europe than to the greed of the retail chains and the fact that they do not encounter any resistance to changes in pricing. For decades various pseudo-economists have been telling us that price controls are a totalitarian trick. But in democratic Switzerland, in fact, 30% of the goods in the consumer basket are subject to such control. And that is why food prices increased by 4% in December 2022 on an annual basis - against 12% increase in the USA, 17% in Great Britain and 20% - in Germany. For "the Balkan Switzerland" this indicator is at almost 27%. ■

EVA



ТВОЯТ ФИНАНСОВ ДИГИТАЛЕН АСИСТЕНТ

Отговарям
светкавично 24/7

Постоянно
се обучавам

Говоря и английски

Попитай ме на
глас или ми пиши



[postbank.bg](https://www.postbank.bg)

Услугата не включва предоставянето на индивидуални съвети или препоръки по смисъла на приложимото законодателство.



В БЪДЕЩЕ ВСЕКИ ДОМ ТРЯБВА ДА ИМА ФОТОВОЛТАИК, БАТЕРИЯ И ТЕРМОПОМПА

Карел Крал, главен изпълнителен директор на "Електрохолд", пред Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Г-н Крал, над шест години управлявахте електроснабдителния и електроразпределителния бизнес на ЧЕЗ в България. Сега той е обединен от новия мажоритарен собственик в групата "Електрохолд". Какво ще донесе тази промяна на клиентите?

Промяната вече е факт от година и половина и през това време доказахме, че потребителите не трябва да се притесняват от каквито и да било сътресения. Станахме част от една голяма, стабилна финансова група. Това ни помогна миналото лято, когато цените се увеличиха много и на енергийния пазар настъпи ликвидна криза. Нашият нов собственик осигури достатъчно средства, за да гарантираме енергия за клиентите си и да продължим да развиваме мрежата. Не сме променили нищо в стратегията, по-скоро добавихме нови неща от гледна точка на предлагани продукти и територия. Занапред ще се развиваме и извън Западна България. Вече отворихме клиентски център в Сливен. Имаме планове за откриване на такива центрове и в други райони. Освен това ще се възползваме от синергии между нашата клиентска мрежа и тази на застрахователната компания "Евроинс".

Наскоро обявихте пред Bulgaria ON AIR, че "Електрохолд" ще инвестира в мрежата около 100 млн. лева годишно. Към какво ще са насочени тези средства? В миналото често инвестициите на ЕРП бяха ограничавани от регулатора, какви са очакванията ви в това отношение?

Тези 100 милиона лева годишно всъщност вече са факт в последните 5-6 години, като възнамеряваме да ги поддържаме и в бъдеще. Сегашното равнище на цените в България позволява такъв обем инвес-

тиции.

Вярно е, че преди години регулаторът не одобряваше инвестиции в предложения от нас размер, но от 2015-2016 вече няма такъв проблем. Но това не значи, че инвестициите в мрежата са достатъчни. Пред всички мрежови оператори в Европа предстоят много предизвикателства, свързани с развитие на възобновяемите източници на енергия, навлизане на електроомобилите, модернизация на мрежите и дигитализация, киберсигурност... Има множество проучвания, които показват, че инвестициите в мрежите трябва да се увеличат с поне 40-50% в това десетилетие в сравнение с изминалото. Ние обичаме да наричаме това десетилетие, от 2021 до 2030, "десетилетието на електрификацията". Ако искаме да постигнем всички цели, които сме си поставили от гледна точка на намаляване на емисиите, единственият път е електрификация. Това не се отнася само до транспорта и електроомобилите, но и до индустрията, и до много други сектори. Успоредно с това трябва да работим и върху ефективността, за да намалим енергийните нужди на бизнеса.

За съжаление светът се развива така, че не можем да разчитаме да няма кибератаки. Определени страни може да се опитват да внасят смущения в европейското общество, а атаките срещу доставките на енергия са един от най-преките пътища към това.

В същото време мрежите трябва да поемат много по-големи натоварвания покрай развитието на възобновяемите източници и очаквания ръст на потреблението. И по този начин да се намери изход от кризата с доставките на фосилни горива. Факт е, че Европа няма значими запаси на въглища, при-

роген газ, петрол. Няма друг начин да бъдем енергийно самостоятелни, освен ВЕИ. Единственият значителен източник на геополитически сигурен тръбен газ е Норвегия. Нито един от останалите не може да се смята за стопроцентно надежден партньор.

В този контекст 100 милиона лева годишни инвестиции не са достатъчни. Въпросът е как да финансираме тяхното увеличаване. Единият начин е през мрежовите тарифи, което ще доведе до увеличение на цените на тока. Другият начин е да използваме европейски средства. Тук въпросът е как България да се възползва най-добре от различните програми: Плана за възстановяване и устойчивост, Модернизационния фонд, RePowerEU... За съжаление, до момента България не е предвидила средства за електроразпределителната мрежа от тези програми. Много се надяваме, че скоро ще имаме решение средства от Модернизационния фонд да се ползват от ЕРП.

Може би най-значимата промяна, засягаща енергийните мрежи, ще е налагането на електрически автомобили. Европейският парламент вече гласува забрана на автомобилите с вътрешно горене от 2035. Как ще се отрази очакваното нашествие на електромобици на мрежите в Европа?

Много интересен въпрос. Доста хора си правят една твърде опростена сметка: ще има толкова и толкова електромобици и колко от тях ще се зареждат едновременно... Но не разбират, че философията на електромобици е различна. При класическия автомобил хората са свикнали да отидат до бензиностанцията, да заредят резервоара за няколко минути и да потеглят. Ако електромобилите се ползват по същия начин, мрежите, разбира се, няма да издържат. Въпросът не е дали ще има достатъчно енергия за тях. Енергия ще има. Въпросът е дали тя ще е налична в момента. Знаете, че основният проблем при ВЕИ е в съхраняването на енергията. Отговорът в случая с електромобилите се нарича smart charging. Не е нужно всички електромобици да се зареждат на бързи станции и за броени минути. Философията на електрическата мобилност предвижда такива бързи зарядни да са само 3 до 5% от цялата инфраструктура. Те ще се използват само на дълъг път. В градовете ще зареждате на всяко място, където спирате. Отидете до супермаркета, оставяте колата на паркинга и я зареждате 20 минути. Отидете да обядвате и я зареждате пред ресторанта. На паркинга



пред офиса. През нощта - у дома. Идеята е да има много зарядни станции, но не толкова мощни, и зареждането да се управлява от изкуствен интелект - ИИ. Трябва да има и стимули за клиентите кога да зареждат. Какво имам предвид? Повечето хора се връщат от работа към 19:00 часа. Тогава енергията е най-скъпа. Затова паркирате и въвеждате в мобилното си приложение, че на другия ден ще потеглите в, примерно, 8 часа сутринта. Дотогава колата трябва да бъде заредена. Оттук нататък ИИ има грижата. Той ще прецени кога ще е най-изгодно да я зареди - дали от 21:00 до полунощ, или от 02:00 до 05:00 часа ... Изкуственият

интелект ще разпредели натоварването така, че мрежите да издържат. Това обаче означава цялостна дигитализация на мрежата. Във всяка нейна точка трябва да има дигитално устройство, което дава информация в реално време.

Стратегията на ЕС да налага електромобици разчита най-вече на тяхната потенциална способност да връщат енергия към мрежата - тоест да решават поне частично въпроса със съхранението на енергията от ВЕИ, произведена в часове на ниско потребление. Какво е нужно да се промени в мрежата в България, за да е възможна тази

Връзка vehicle-to-grid, автомобил към мрежа? Колко ще струва тази промяна?

Трудно е да се посочи конкретно число. Говорим за едно цяло десетилетие на електрификацията, в което ние трябва стъпка по стъпка да преобразим мрежите. Ясно е, че 100 милиона лева годишно не са достатъчни. Но въпросът не е просто да ги направим 200, 300 или 400 милиона. Въпросът е да има проекти и да има кой да ги изпълнява. Нужни са подготвени хора, които да въведат тези технологии. Международни проучвания сочат, че на европейско ниво увеличението на инвестициите, в сравнение с предишното десетилетие, трябва да е поне 30%, а в случая с България - 50-60%. Това означава в следващите години да инвестираме поне по 150-160 милиона годишно, за да стигнем до една изцяло дигитална мрежа.

Казвате "стъпка по стъпка". Какви са отделните стъпки по пътя? Кои нови технологии могат да преобразят вашия бизнес?

Стъпките са ясни поне от пет-шест години и всички ЕРП в Европа се готвят за тях, макар и по различен начин. Ние започнахме с въвеждане на умни електромери още преди четири години. Тази година ще имаме 600 000 инсталирани и очакваме в бъдеще да добавяме по 150 000 годишно. Но умният електромер е само едно устройство. Заг него има сървъри, бази данни, обработка на данните...

"Убеден съм, че бъдещето принадлежи на комбинация от ВЕИ и ядрени централи. Само че ядрени централи от нов тип - не големи като Козлодуй, а малки модулни реактори"

Въвеждаме и много други технологии, всяка от които е парче от пъзела, от цялостната картина. Ние наричаме тази картина Advanced Grid Automation и тя включва няколко различни технологии. Едната са умните мрежи, умните електромери. Друга част е така нареченият digital twin, дигитален близък. Това е дигитално копие на реалната мрежа с всички нейни елементи, за да знаем в реално време какво е състоянието ѝ. Но първо трябва да заснемем всички елементи на мрежата. За целта използваме дронове за надземните линии, уреди за локация на подземните кабели. Данните от тях близат в географската информационна

система, която е сърцето на ADMS - Advanced Distribution Management System. Така, при смущения или проблем в мрежата, изкуственият интелект ще може да насочи екипите към мястото с най-висок приоритет. Всички екипи ще имат GPS в автомобилите и достъп до базата данни през мобилни устройства. През цялото време ще знаем кой какви задачи изпълнява, какво променя по мрежата и от какви резервни части се нуждае.

Шефът по производството на Volkswagen наскоро обясни как големите компании избират локации за новите си заводи: цената на труда и държавните стимули са важни, каза той, но най-важният критерий е цената на енергията. В това отношение България е феномен: със скъп ток за бизнеса и субсидирани цени за битовия потребител. Виждате ли вероятност, а и нужда, това да се промени?

Важно е да не смесваме отделните елементи в крайната цена на тока за клиентите. Един такъв елемент са мрежовите услуги. Вторият елемент е самата електроенергия като стока. Третият елемент са данъци, такси и други неща - немалък елемент, да си го кажем направо.

Знам, бизнесът в България се оплаква от това, че заради субсидиране на тока за бита, трябва да плаща по-високи цени. Но ако погледнем днешната ситуация, през изминалата година тук бе въведен таван на тарифите за бизнеса от 200 лева. Друга страна в Европа с толкова

между отделните страни.

Разбира се, в България първа предстои либерализацията на битовия сектор.

Според мен въпросът тук не е, че бизнесът трябва да плаща за частните потребители, а че няма достатъчно ценови стимули за тези частни потребители да въвеждат мерки за енергийна ефективност, да инвестират в неща като термомонпи и фотоволтаици на покрива. Без такъв ценови стимул сметката не излиза. При цена от 80 лева за мегаватчас за битовите потребители инвестицията във фотоволтаик не се изплаща.

Колкото до дигитализацията и развитието на мрежата, те са пряко свързани с цената на мрежовите услуги. В България тези услуги са най-евтините в целия Европейски съюз в момента. Доскоро само в Малта бяха по-евтини, но това вече не е така. Това пряко се отразява на състоянието на мрежата и възможността за инвестиции.

Очаква ни и голяма промяна в самата структура на тарифите. В България голямата част от мрежовите услуги се плаща на база потребление. Промислените клиенти плащат такса достъп, битовите не плащат.

Но при ЕРП над 70% от разходите са фиксирани - инвестиции, амортизация и поддръжка. Тези разходи се правят, независимо дали клиентът ползва енергия или не. Затова структурата на тарифите трябва да се промени. Европа върви в тази посока. Достъпът до мрежата се превръща в нещо като застраховка: в моментите, когато нямаш електричество от своя фотоволтаик, тогава дърпаш от нея. За този достъп трябва да се плаща. Но проблемът далеч не засяга само България. Това е един от големите въпроси пред цяла Европа.

България си остава нетен износител на електроенергия и всъщност беше един от големите печеливши от скока в цените на енергията през миналата година. Но как изглеждат нещата за българската енергетика в по-дългосрочен план?

Трябва да призная, че съм загрижен. Прав сте, че България печели от тази криза и от високите цени. Но за съжаление не виждам поне част от тези пари да отиват за трансформация на енергетиката. Не можем да продължим да залагаме само на АЕЦ Козлодуй и възлищата. В следващите години използването на възлища ще спре, това е неизбежно.

България трябва да развива много повече ВЕИ и решения за съхранение на енергия. Сериозен е въпросът за производството

ниска цена за бизнеса няма.

На практика бизнесът получи милиарди държавна помощ...

Да. Трябва да го кажем открито. Има и друго: пазарът на електрическа енергия в България вече е доста тясно свързан с останалите. Самите цени на електроенергията в Европа вече са почти сравними. Разбира се, има разлики през деня, които по принцип са резултат от ограничения капацитет на трансграничните връзки. Но физически и финансово пазарите са свързани. В бъдеще цената на самата електроенергия ще бъде сравнима в цяла Европа, без съществени разлики

от газови централи. България в момента на практика няма такава, освен ТЕЦ Варна, но и тя не е газова централа, а газифицирана въглищна.

Това, което ми липсва, е ясна стратегия как България постепенно да замести въглищните централи. Има различни визии, но няма конкретни планове. А без тях България от нетен износител може да се окаже нетен вносител.

Въпросът със складирането на енергията ще става все по-важен в следващите години, но все още няма консенсус как да бъде решен той: с химически батерии, с физически батерии, с развитие на т. нар. "водородно общество". Какво мислите вие по този въпрос?

България въпреки има една забележителна физическа батерия - ПАВЕЦ Чаира, но не е в състояние да я използва...

Няма панацея. Няма една-единствена технология, която да спаси света. Аз вярвам в прогреса и съм сигурен, че предстоят много научни открития, които ще направят химическите батерии по-евтини и ефективни. Но те не са универсално решение. Имат своите минуси, особено в екологично отношение.

Физическите батерии несъмнено имат бъдеще. ПАВЕЦ е прекрасен пример за съхранение на енергия.

Колкото до водорода, аз лично не вярвам в него като универсално решение. Успоредно с ниската ефективност на веригата от производство до потребление, има и непреодолим проблем с транспортирането му, заради който ще е трудно автомобилите да минат на водород, например. Но зеленият водород има своята роля за съхранение на излишна енергия от ВЕИ - тя да се превръща във водород на място, да се съхранява локално и когато няма вятър или слънце, да се използва за генерация на електроенергия.

Има и други технологии. Трудно е да се каже коя от тях ще е печеливша. Мисля, че накрая ще се окаже по-скоро микс от всички. Аз лично съм голям привърженик и на термоядрения синтез. И съм убеден, че в следващите десетилетия той ще се превърне в сериозен фактор.

Миналата година най-после донесе значителен пробив в тази област...

Да. За тази технология се говори от половин век, но сега за пръв път успяхме да получим повече енергия, отколкото влагаме за стартиране на реакцията. Това дава надежди за бъдещето.

Шоковете от войната в Украйна се оказаха госта по-малки от очакваното - донякъде заради необичайно топлата



зима в Европа, донякъде заради внасяния втечен природен газ. Това устойчиво решение ли е обаче? Какви други източници на вносна енергия може да използва Европа в бъдеще - газ от Либия и Нигерия, слънчева енергия от Египет и Арабския полуостров?

Убеден съм, че бъдещето принадлежи на комбинация от ВЕИ и ядрени централи. Само че ядрени централи от нов тип - не големи като Козлогуй, а малки модулни реактори. Съществуващите АЕЦ имат своето място и трябва да ги използваме, колкото е възможно. Но навлизането на малките модулни реактори ще стане много по-бързо. Вече има сключени договори със срокове 2030 - 2035 година.

Въпросът е какво да правим междуременно. Вече е ясно, че заради проблема с газа трябва да се удължи временно животът на някои въглищни централи. Самият природен газ ще има своето място като мост между днешната ситуация и зелената енергетика. Ще има и внос на втечен газ, ще видим инвестиции в нови терминали. Но по-скоро като средство за диверсификация на останалите доставчици. Защото е ясно, че той няма да е евтин. Европа е само един от играчите на световния пазар и за да получи доставки, трябва да плати по-добра цена от останалите. Не може да се разчита на евтин LNG.

Направихте нещо като стрес тест - какво би се случило, ако масово потре-

бители заменят отоплението на газ с отопление на електричество. Какво показват резултатите? Има ли рискове за мрежата?

Трябва да успокоим обществото. Стрес тестовете ни показват, че мрежата ще издържи, включително и 110-киловолтовата мрежа в градове като София. Възможно е да възникнат проблеми по-скоро на ниво ниско напрежение, във вилните зони например. Затоа проверихме кои трансформатори са най-натоварени и ги подменяме. Правим всичко възможно и при по-тежка зима мрежата да издържи. Това не ме тревожи. По-скоро въпросът е какво отоплително решение иска България за бъдещето. Аз съм убеден, че Европа трябва да се насочи към термопомпите. В бъдеще всяка къща трябва да притежава комбинацията от термопомпа, фотоволтаик и батерия. Защото термопомпата е единственият източник на топлина, който дава повече енергия, отколкото влагаме в него. Сегашните термопомпи имат фактор между 4 и 5 - тоест всеки киловатчас електроенергия дава 4-5 киловата топлина. Да, това води до ново предизвикателство за мрежите, защото трябва да заместим други източници на топлинна енергия с електричество. В балтийските страни има голямо развитие на термопомпите и това създава предизвикателства пред техните ЕРП. Но се справят. Това е правилният път. ■



ENERGY OF TOMORROW

събитие на investor.bg

20.04. | INTER EXPO CENTER

INVESTOR
MEDIA **PRO**

ЗЕЛЕНА ЕНЕРГИЯ | ИНОВАЦИИ | ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ
БЪДЕЩЕ С НУЛЕВИ ЕМИСИИ

Генерален партньор:



IN THE FUTURE, EVERY HOME SHOULD HAVE PHOTOVOLTAICS, A BATTERY AND A HEAT PUMP

Karel Kral, CEO of Electrohold Group, talks to Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

Mr. Kral, for over six years you managed the electricity supply and distribution business of CEZ in Bulgaria. Now it is united by the new majority owner in the Electrohold Group. What will this change bring to customers?

The change has already been a fact for a year and a half, and during that time we have proven that users do not have to worry about any shocks. We became part of a large, stable financial group. This helped us last summer when prices went up a lot and there was a liquidity crisis in the energy market. Our new owner has provided enough funds to guarantee energy for our customers and continue to develop the network. We have not changed anything in the strategy, rather we have added new things in terms of products offered and territory. In the future, we will also develop outside Western Bulgaria. We have already opened a customer centre in Sliven. We have plans to open such centres in other areas as well. In addition, we will benefit from synergies between our customer network and that of the Euroins insurance company.

You recently announced to Bulgaria ON AIR that Electrohold will invest in the network about

BGN 100 million per year. What will these funds be aimed at? In the past, investments of the Electricity Distribution Companies (EDC) were often restricted by the regulator, what are your expectations in this regard?

This BGN 100 million per year has actually already been a fact in the last 5-6 years, and we intend to maintain it in the future as well. The current level of prices in Bulgaria allows such a volume of investments.

It is true that in the past, the regulator did not approve investments in the amount we proposed, but since 2015-2016 there is no longer such a problem. However, this does not mean that investments in the network are sufficient.

All network operators in Europe are facing many challenges related to the development of renewable energy sources, the incursion of electric vehicles, network modernization and digitalization, cyber security... There are numerous studies that show that investments in networks must increase by at least 40-50% in this decade. We like to call this period, from 2021 to 2030, "the decade of electrification". If we want to achieve all the goals we have set for ourselves in terms of reducing emissions, the only way is electrification. This does not only apply to transport and electric

vehicles, but also to industry and many other sectors. In parallel, we must also work on efficiency to reduce the energy needs of the business.

Unfortunately, the world is developing in such a way that we cannot count on not having cyber attacks. Certain countries may be trying to disrupt European society, and attacks on energy supplies are one of the most direct ways to do so.

At the same time, the grids have to take on much higher loads along with the development of renewable sources. And thus find a way out of the fossil fuel supply crisis. The fact is that Europe does not have significant reserves of coal, natural gas, or oil. There is no other way to be energy self-sufficient than RES. The only source of geopolitically secure pipeline gas is Norway. None of the others can be considered a 100% reliable partner.

In this context, BGN 100 million annual investments are not enough. The question is how to finance their increase. One way is through network tariffs, which will lead to an increase in electricity prices. The other way is to use European funds. Here, the question is how Bulgaria can best benefit from the various programs: the Recovery and Sustainability Plan, the Modernization Fund, and RePowerEU... Unfortunately, Bulgaria has not yet



provided funds for the electricity distribution network from these programs. We very much hope that soon we will have the decision to use funds from the Modernization Fund for the EDC.

Perhaps the most significant change affecting energy grids will be the introduction of electric cars. The European Parliament has already voted to ban internal combustion cars from 2035. How will the expected invasion of electric cars affect Europe's grids?

Very interesting question. Many people make an oversimplified calculation: there will be that many electric cars, and that many of them will be charged at the same time... But they do not understand that the philosophy of the electric car is different. With the classic car, people are used to going to the gas station, filling up the tank for a few minutes and driving off. If electric cars are used in the same way, the grids will not manage, of course. The question is not whether there will be enough energy for all electric cars. There will be energy. The question is whether it will be available at the moment. You know that the main problem with RES is energy storage. The answer in the case of electric cars is called smart charging. Not all electric cars need to be charged at fast stations and in a matter of minutes. The philosophy of electric mobility envisages such fast chargers to be only 3 to 5% of the entire infrastructure. They will only be used on long trips. In cities, you will charge at every place you stop. You go to the supermarket, leave the car in the parking lot and charge it for 20 minutes. You go to lunch and charge it in front of the restaurant. Or in the parking lot in front of the office. And at home at night. The idea is to have many charging stations, but not as powerful, and charging will be managed by artificial intelligence - AI. There should also be incentives for customers when to charge. What do I mean? Most people return from work by 7:00 p.m. That's when energy is most expensive. So you park and tell your mobile application that you need to leave at 08:00 the next day. By then the car should be charged. From here on out, the AI takes care. It will judge when it will be most cheap to charge it - whether from 21:00 to midnight or from 02:00 to 05:00. Artificial intelligence will distribute the load so that the networks can withstand it. However, this means a complete digitalization of the network. At each point, there should be a digital device that gives information in real-time.

The EU's strategy to mandate EVs relies mostly on their potential ability to feed energy back into the grid - that is, to at least partially solve the issue of storing RES energy produced during off-peak hours. What needs to change in the network in Bulgaria to make this vehicle-to-grid connection possible? How much will this change cost?

It is difficult to go with a specific number. We are talking about a whole decade of electrification,



in which we have to transform the networks step by step. It is clear that BGN 100 million per year is not enough. But the question is not simply to make them 200, 300 or 400 million. The point is to have projects, and to have someone to implement them. Trained people are needed to introduce these technologies. International studies show that at the European level, the increase in investments, compared to the previous decade, should be at least 30%, and in the case of Bulgaria - 50-60%. This means investing 150-160 million per year in the coming years to reach a fully digital network.

You say "step by step". What are the individual steps along the way? What new technologies can transform your business?

The steps have been clear for at least five or six years, and all EDC in Europe are preparing for them, albeit in different ways. We already started introducing smart electricity meters four years ago. We will have 600,000 installed this year and expect to add 150,000 annually in the future. But a smart meter is just one device. Behind it are servers, databases, and data processing. We are also introducing many other technologies, each of which is a piece of the puzzle, of the big picture. We call this picture Advanced Grid Automation, and it includes several different technologies. One is smart grids, with smart electricity meters. Another part is the so-called digital twin. It is a digital copy of the real network with all its elements so that we know in real time what its state is. But first, we need to capture all the elements of the network. For this purpose, we use drones for overhead lines and devices for locating underground cables. All of these components will

eventually come together in ADMS - Advanced Distribution Management System. Thus, in the event of a network disruption or problem, artificial intelligence will be able to direct teams to the highest priority location. All teams will have GPS in their cars and access to the database via mobile devices. At all times we will know who is doing what tasks, what they are changing on the network and what spare parts they need.

Volkswagen's production chief recently explained how major companies choose locations for their new factories: the cost of labour and government incentives are important, he said, but the most important criterion is the cost of energy. In this regard, Bulgaria is a phenomenon: with expensive electricity for businesses and subsidized prices for household consumers. Do you see a likelihood - or need - for this to change?

It is important not to confuse the individual elements in the final price of electricity for customers. One such element is network services. The second element is electricity itself as a commodity. The third element is taxes, fees, and other things - not a small element, to be honest. I am aware that Bulgarian business complains that they are to pay higher prices because of subsidizing electricity for the households. But if we look at current situation, a ceiling of BGN 200 was introduced for business tariffs. There is no other country in Europe with a lower price than that.

In practice, the business received billions in state aid....

Yes. We have to say it frankly. There is something else: the electricity market in Bulgaria is al-

ready quite closely connected with the others. Electricity prices themselves in Europe are now almost comparable. Of course, there are differences during the day, which are generally the result of the limited capacity of cross-border connections. But physically and financially the markets are connected. In the future, the price of electricity itself will be comparable across Europe, without significant differences between individual countries.

Of course, the liberalization of the household sector is yet to come in Bulgaria. In my view, the issue here is not that businesses should pay for private consumers, but that there are not enough price incentives for those private consumers to introduce energy efficiency measures, to invest in things like heat pumps and rooftop solar panels. Without such a price incentive, it doesn't add up. At BGN 80 per megawatt hour for household consumers, the

plant Kozloduy and coal. In the following years, the usage of coal will stop and this is inevitable. Bulgaria must develop many more renewable energy sources and figure out how to store energy. The issue of production from gas plants is serious. Bulgaria currently does not have one, except the Thermal power plant Varna, but it isn't a gas plant either, it is a gasified coal plant.

What I lack is a clear strategy on how Bulgaria will gradually replace coal plants. There are various visions, but no concrete plans. And without them, Bulgaria can turn from a net exporter to a net importer.

The issue of energy storage will become increasingly important in the coming years, but there is still no consensus on how to solve it: with chemical batteries, with physical batteries, with the development of the so-called "hydro-

put into starting the reaction. This gives hope for the future.

The shocks from the war in Ukraine turned out to be much smaller than expected – partly because of the unusually warm winter in Europe and partly because of the imported liquefied natural gas. Is this a sustainable decision, though? What other sources of imported energy can Europe use in the future – gas from Libya and Nigeria, solar energy from Egypt, and the Arabian Peninsula?

I am convinced that the future belongs to a combination of renewable energy resources and nuclear power plants, but nuclear power plants of a new type – not large ones like Kozloduy, but small modular reactors. The existing NPP have their role and we should use them as we can. But the entry of small modular reactors will happen much faster. There are already concluded contracts with terms of 2030 – 2035. The question is what to do in the meantime. It is already clear that due to the problem with gas, the life of some coal-fired power plants must be temporarily extended. Natural gas itself will have its place as a bridge between today's situation and green energy. There will also be imports of liquefied gas, we will see investments in new terminals. But rather as a means of diversifying the remaining suppliers. Because it is clear that it won't be cheap, Europe is only one of the players in the world market and to get supplies it has to pay a better price than the others. Cheap LNG cannot be relied upon.

You did something as a stress test – what will happen if mass consumers replaced gas heating with electric heating. What did the results show? Are there risks to the network?

We need to reassure the public. The stress tests show that the grid can handle that, including the 110-kilovolt grid in cities like Sofia. The problems may arise rather at the low voltage level, in some village zones for example. Therefore, we have checked which transformers are the most loaded and are replacing them. We do our best to make the network last even in a more severe winter. That doesn't worry me. Rather, the question is what heating solution Bulgaria wants for the future. I am convinced that Europe should turn to heat pumps. In the future, every house should have a combination of heat pump, photovoltaic, and battery. Because the heat pump is the only source of heat that gives more energy than we put into it. Current heat pumps have a factor between 4 and 5 – that is, each kilowatt hour of electricity gives 4-5 kilowatts of heat. Yes, this leads to a new challenge for the grids, because we have to replace other sources of thermal energy with electricity. In the Baltic countries, there is a great development of heat pumps and this creates challenges for their EDC. But they manage. This is the right way. ■

"I am convinced that the future belongs to a combination of renewable energy resources and small modular nuclear reactors"

investment in photovoltaics does not pay off.

As for digitalisation and network development, they are directly related to the cost of network services. In Bulgaria, these services are currently the cheapest in the entire European Union. Until recently only Malta was cheaper, but that is no longer the case. This directly affects the state of the network and the investment opportunity.

A significant change in the tariff structure itself awaits us. In Bulgaria, the majority of network services are paid on a consumption basis. Industrial customers pay an access fee, but residential customers do not. But with EDC, more than 70% of the costs are fixed – investments, depreciation, and maintenance. These costs are incurred regardless of whether the customer uses energy or not. Therefore, the tariff structure must be changed. Europe is moving in this direction. Access to the grid becomes a kind of insurance: when you don't have electricity from your photovoltaic, you draw from it. This access must be paid for. But the problem is far from affecting only Bulgaria. This is one of the big questions facing all of Europe.

Bulgaria remains a net exporter of electricity and was one of the big winners from last year's spike in energy prices. But how do things look for the Bulgarian energy industry in the longer term?

I have to admit that I am concerned. You are right that Bulgaria benefits from this crisis and the higher prices, but unfortunately, I don't see at least some part of this money going for transformation of the energy industry. We cannot continue relying only on the nuclear power

gen society". What is your opinion on this? By the way, Bulgaria has one remarkable physical battery-pumped storage hydropower plant (PSHP) Chaira, but we are not in a condition to use it.

There is no panacea. There is no single technology that will save the world. I believe in the progress and I'm sure there are many scientific discoveries to come that will make chemical batteries cheaper and more efficient. But they are not a universal solution. They have their disadvantages, especially in environmental terms.

Physical batteries undoubtedly have a future. PSHP is a wonderful example of energy storage. As for hydrogen, I don't believe it to be a universal decision. There is one insurmountable problem with its transportation, because of which it will be difficult for cars to switch to hydrogen, for example. But green hydrogen has its role in storing excess energy from renewable energy sources – to transform the energy into hydrogen and to be kept stored locally, so when there is no wind or sun, it is to be used as a generator of electricity.

There are other technologies too. It is hard to say which one will be the winner. I guess it will end up being a mix of all. I am a big supporter of thermonuclear fusion and I am sure that in the following decades, it will become a serious factor.

Last year finally brought a significant breakthrough in this area...

Yes. This technology has been spoken of for half a century, but for the first time now we have been able to get more energy than we

БИЗНЕС СТАРТ



с Роселина Петкова и Христо Николов

Всеки
делник

09:30

Bloomberg
TV Bulgaria



www.bloombergtv.bg

ЕЛЕКТРОННИ ЕТИКЕТИ

ЕФЕКТИВНО И НАДЕЖДНО
РЕШЕНИЕ С МНОЖЕСТВО ПОЛЗИ
ЗА БИЗНЕСА И ПОТРЕБИТЕЛИТЕ

Г-ЖА МАРИЯ ИВАНОВА,

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА СИС ТЕХНОЛОГИЯ АД

Г-жо Иванова, разкажете ни повече за опита на СИС Технологии АД в инсталирането на електронни етикети?

СИС Технологии АД е софтуерна компания, която вече 32 години е сред лидерите на софтуерни продукти и водещи хардуерни решения за автоматизиране на процесите в различни области на бизнеса. Те способстват за увеличаване на ефективността на компаниите, чрез прилагане на най-новите решения и достижения в съответната област. Що се отнася до електронните етикети, инсталирахме първите обекти в самото начало на появата им, през далечната 2007 г. в гр. София, Бургас и Слънчев бряг. Тогавашната икономическа криза замрази проектите, а и пазарът не беше подготвен все още за това иновативно решение.

През последните две години наблюдаваме много голяма активност по темата. За този период инсталирахме над 500 000 електронни етикета в повече от 40 магазина на територията на цялата страна.

Какво всъщност представляват електронните етикети?

Електронните етикети са цифрови дисплеи, които се използват в търговските обекти основно за визуализиране на цена и допълнителна информация за стоките, замествайки хартиените етикети. Интегрират се с търговската система, с която работи обекта и комуникират с нея в реално време. Това го принася за изключително бърза и лесна промяна на цените на стоките. Проект по внедряване на електронни етикети може да се изпълнява поетапно, като се започне с малко

количество етикети в един сектор в магазина, например с най-честа промяна на цените и да се надгради във всеки един момент.

Какви са ползите от тяхното използване?

Електронните етикети имат редица ползи както за бизнеса, така и за клиентите. На първо място, бих споменала спестяването на време. Ще Ви дам един пример:

За подмяната на цените на 500 стоки в търговски обект с хартиени етикети са нужни 3-ма служители и 5 часа. При обект с електронни етикети, същата смяна се извършва само за 35 секунди.

Според проучване, направено от нашия партньор Pricer – световен лидер на пазара за електронни етикети, те спестяват по 5 200 часа труд годишно на магазин. Това време включва не само времето за подмяна на етикетите, а и за намиране на стоките по стелажите.

Спестеното време на служителите може да се използва за обслужване и консултиране на клиентите, за зареждане на стелаж, за обработка на онлайн поръчки и други полезни дейности. Чрез електронните етикети търговците могат да бъдат много по-гъвкави, особено в условия на инфлация, несигурност на пазара и валутни колебания.

Съществена полза за клиентите е, че цената на стоката, която са видели на етикета, винаги отговаря на тази, която е на касата. Това изгражда доверие и лоялност към търговската марка. Освен това на електронния етикет може да се визуализира и друга полезна информация като QR код, който при сканиране със смарт телефон ще зареди допълнителна информация за стоката.

Какво трябва да вземе под внимание един търговец, за да осъществи безпроблемно прехода от хартиени към електронни етикети?

На първо място трябва да проучи различните решения на пазара и техните предимства, и недостатъци. Нашият партньор Pricer например, единствен използва двупосочна инфрачервена комуникация, която е стабилна, надеждна и без смущения. Тя дава обратна връзка дали всички етикети са с променени цени, дали са в обхват, колко процента живот има батерията и друга важна информация. Търговците не трябва да се подвеждат по единичната цена на електронния етикет, без да се запознаят какъв е живота на батерията на етикета, колко струва самата тя, къде и как се подменя. Предлаганите от нас етикети са с най-дълъг полезен живот, а батериите могат да бъдат подменени на място в обекта и цената е символично ниска. Не при всички производители това е така. И не на последно място, задължително трябва да се вземе под внимание опита на избрания доставчик в имплементирането на електронни етикети.

Споделете ни, кои са най-ценните уроци, които научихте през 32 годишната история на СИС Технологии АД?

Трябва непрекъснато да се развиваш, за да бъдеш надежден партньор за клиентите и да си съпричастен към техните проблеми. Успехи се постигат с мотивиран екип от знаещи и можещи хора, които вложат сърце и душа в работата си.



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!

ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ НА ПРОМОЦИОНАЛНА ПРОЛЕТНА ЦЕНА. ПОГРИЖЕТЕ СЕ ЗА СПОКОЙСТВИЕТО И СИГУРНОСТТА НА ВАШИЯ ДОМ И ИМУЩЕСТВО СЪС ЗАСТРАХОВКА „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“.

Какви са предимствата, предлагани от ЗАД „АРМЕЕЦ“:

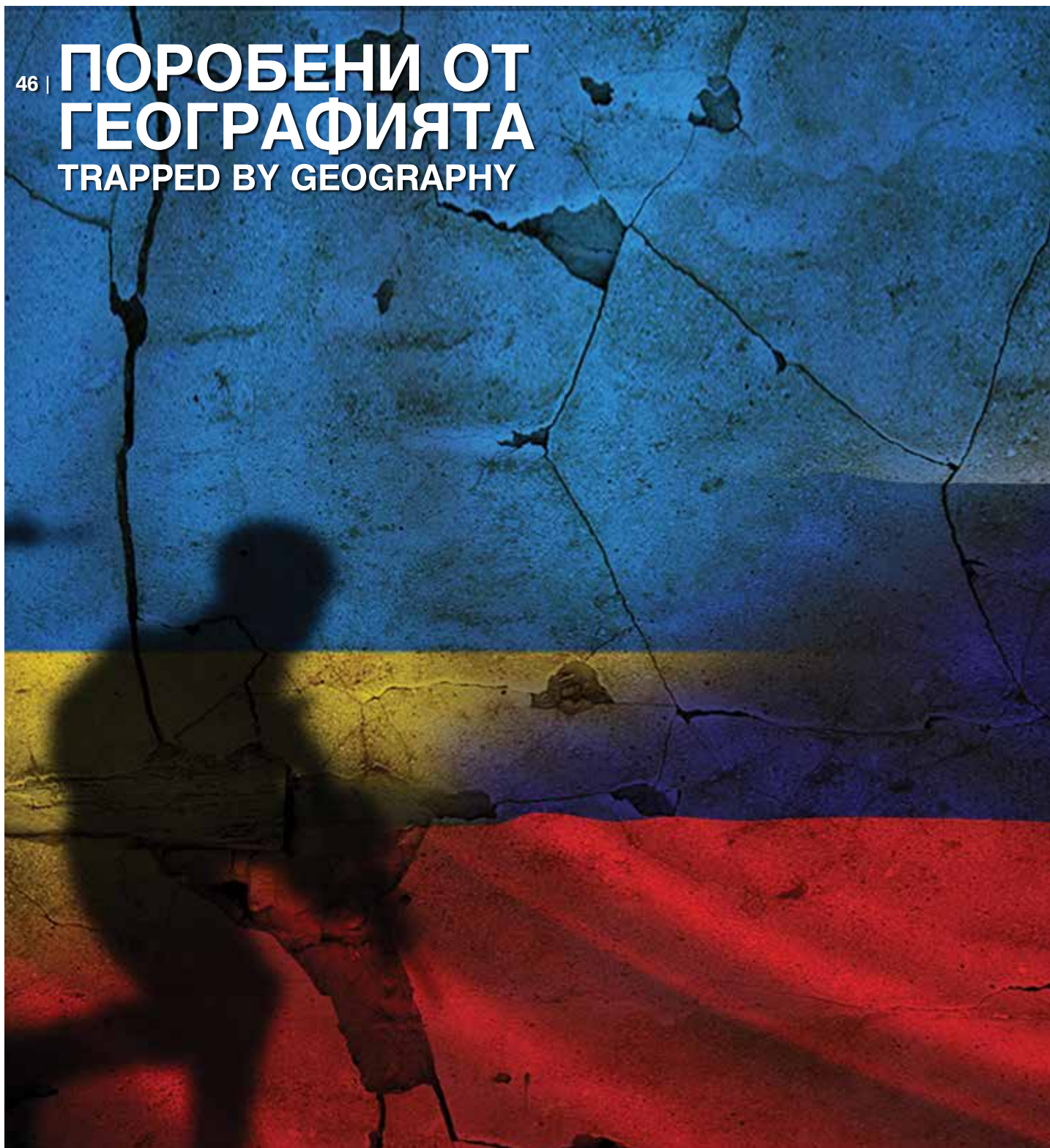
- 20% отстъпка от застрахователната премия;
- Застрахователно покритие, изцяло съобразено с Вашето жилище и имуществото Ви;
- Бърза процедура и експертна консултация при сключване на застраховката;
- Възможност за избор на застрахователните рискове;
- Покритие срещу кражба чрез взлом и кражба с техническо средство до 14 000 лева без опис на имуществото;
- Навременно изплащане на щетите в случай на застрахователно събитие;
- Осигурен генонощен асистанс център на телефон: **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.

ПРОМОЦИЯТА Е ВАЛИДНА ОТ 01.03 ДО 31.05.2023г.

46 | ПОРОБЕНИ ОТ
ГЕОГРАФИЯТА
TRAPPED BY GEOGRAPHY



42 | ПЕПЕРУДИ В МАТРИЦАТА
BUTTERFLIES IN THE MATRIX



58 | ПО-ДОБРЕ ОТ ХИЛЯДА ДУМИ
BETTER THAN A THOUSAND WORDS



ПЕПЕРУДИ В МАТРИЦАТА

Ние измислихме виртуалната реалност, казваше фантастът Уилям Гибсън, и хората взеха, че повярваха в нея

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотогарафия ISTOCK

Това се случило преди 23 века, в онзи неуловим сутрешен миг, когато генят още не е нахлул, а сънят още не е избягал.

ДЖУАН ДЗЪ, УЧИТЕЛЯТ ДЖУАН, СЕ СЪБУДИЛ със странен спомен: бил сънувал, че е пеперуга. И тогава си задал още по-странен въпрос: „Какво съм аз? Човек, който е сънувал, че е пеперуга - или пеперуга, която сънува, че е човек?“. Признал си, че се изгубил между съня и действителността.

Тази гениална притча предсказва един от най-важните въпроси на нашето бъдеще - проблемът за виртуалната реалност. Днес дигиталните технологии създават изкуствени светове, в които утре можеш да се изгубиш. Тогава наистина няма да знаеш кой си. Не знам дали сте се замисляли, но „виртуална реалност“ е перверзно словосъчетание; нещо като оксиморон. Що за реалност е нереалната? И какво търсим там? Бягство от Другия или по-привлекателен Друг? Игра, секс, приятно губи-време? Дали в изкуствената реалност ни дебне тоталитарна заплаха, амнезия, болест, зависимост? Или „там“, където си пеперуга, куче, рицар, супермен, ще бъде твоят реален живот, по-истински от „истинския“?

ПОНЯКОГА ПИСАТЕЛИТЕ ИЗПРЕВАРВАТ УЧЕНИТЕ. Фантастът Уилям Гибсън първи описа технологиите на компютърно симулираната среда, която имитира физическо присъствие. Ако не сте го чели, трябва да знаете, че той съчини понятията „киберпространство“ и „матрица“ – и положи основата на т. нар. cyber-punk, кибер-пънк. Когато Гибсън пишеше за тези неща, те бяха още мечти. После много от неговите идеи се осъществиха на практика.

През 1984 Уилям Гибсън за първи път „измисли“ как би работило съчетанието между интернет и виртуални технологии. Тогава, когато не съществуваше нито едното, нито другото, излезе неговият роман-антиутопия *Неиготамсег*, в българския превод на Георги Гачев – „Невромантик“. Въображението му из-

гражда огромна информационна мрежа, в която можеш да влезеш физически: киберпространството; изкуствена среда, в която, чрез специална невронна технология, присъстваш истински:

„Мрежата води своето начало от примитивните компютърни игри... Киберпространството. Една съгласувана халюцинация, която ежедневно се изживява от милиардите... Едно графично представяне на информацията, която се извлича от базите данни на всички компютри... Немислимо по своята сложност.“

ГЕРОИТЕ СЕ ВКЛЮЧВАТ В ПОРТАЛА и стават част от симулацията. Веднъж опитали, те трудно понасят „реалния“ живот; не могат без полетите в киберпространството. Там кибер-каубои пробиват защити и осъществяват набези. Създания на изкуствения интелект манипулират мрежата и гвизат човешките съдби. Тоталитаризъм, наслада и безсмъртие се сливат в едно.

14 години по-късно братя Уашовски ще развият този сюжет в „Матрицата“. Истинският свят е изкуствен. Всичко е лъжа. Реалността е матрица. От нея няма излизане.

„Потопянето“ дехуманизира, обсебва, подчинява. Мрежата няма морал; нямат морал и нейните ползватели: те са егоистични, равнодушни, цинични, лесно крадат и убиват. Обичуват не едни с други, а с компютърните си конструкции. Мощни машинни мозъци владеят киберпространството. Срещат се маски и тела, а не съзнания и чувства. Вместо безтелесни души, във виртуалната среща участват бездушни тела.

ПОЗНАВАТЕ ТОЗИ СТРАХ, НАЛИ? Той върви редом с въодушевлението от виртуалните технологии. Тук ужасът и надеждата си дават среща още в началото; дори преди началото. Хипнотизирани от възможността да свържат съня и живота в едно, ние се чудим да се уплашим ли или да помечтаем.

Миналата година май гледахме една от първите серии - криптовалутите, създания на дигиталния свят. Дълго време те бяха като

философския камък за милиони ентузиастични: от нищо получаваш нещо; казваш магическата формула и варовикът се превръща в злато. Но после Сам Банкман – Фрийд загуби 14 милиарда само за един ден и златото изведнъж се разпадна на дребни сиви камъчета. Виртуалната реалност дава надежди за чудо. След това „истинската“ реалност взема реванш. Мачът обаче продължава.

ЗАЩОТО НЕ ЗНАЕМ КАКВО НИ ЧАКА във виртуалното. Няма ли да останем смажани и самотни – или освободени, ще срещнем Другия? Може да ни хареса под компютърните тъмно-виолетови облаци; не дебнат ли там нечувани наслади? А може да се изгубим във виртуалната джунгла, като човека-пеперуга, без да запомним себе си. Може да полугеем от съня наяве. Или напротив, да се излюпим от сивия пашкул и да полетим в пурпур и светлина с висока разделителна способност; щастливо да заселим измислената реалност, без да се откъсваме от истинската.

„Ние измислихме този боклук“, казал на Гибсън друг един фантаст, Брус Стерлинг. „И хората взеха, че повярваха.“

Можем да наречем това „самосбъдващо се пророчество“. Викаш дявола, защото знаеш, че не съществува. И изведнъж някой учен се обади: „Ами вече го създадохме“.

НАВРЕМЕТО, ФИЛОСОФЪТ ХАЙДЕГЕР си харесал друга притча на даоиста Джуан Дзъ – разговора му с учителя Хуи. „Виждаш ли рибите“, попитал Джуан, „как излизат на повърхността и плуват, както им се харесва?“ „Ти не си риба“, казал Хуи Дзъ, „как можеш да кажеш, че знаеш какво всъщност харесват рибите?“ Джуан Дзъ отвърнал: „Ти не си мен. Как тогава можеш да кажеш, че не знам какво харесват рибите?“

Може би това е големият отговор. Докато можем да кажем „Ти не си мен“, виртуалната реалност не ни е подчинила, изкуственият интелект не е влязъл в мозъка ни, а ние не сме потънали в Матрицата. Още се чудим дали сме пеперуга или човек.

Следователно, още сме свободни. ■



BUTTERFLIES IN THE MATRIX

We created virtual reality, said the science fiction writer William Gibson, and people believed in it.

By BOYKO VASILEV / Photography ISTOCK

This happened 23 centuries ago in that elusive morning moment, when the day had not yet broken and sleep had not yet fled.

ZUAN ZU, TEACHER ZUAN, WOKE UP with a strange memory: he dreamed he was a butterfly. And then he asked himself an even stranger question: "What am I? A man who dreamed he was a butterfly - or a butterfly who dreamed he was a man?" He admitted that he was lost between the dream and reality. This ingenious parable predicts one of the most important questions of our future - the problem of virtual reality. Today, digital technologies create artificial worlds in which you can get lost tomorrow. Then you won't really know who you are.

I don't know if you have thought about it, but "virtual reality" is a perverse phrase; something of an oxymoron. What kind of reality is an unreal such? And what are we looking for there? An escape from the Other or a more attractive Other? Game, sex, nice way to waste our time? Is there a totalitarian threat, amnesia, disease, addiction lurking in the artificial reality? Or will "there" where you are a butterfly,

a dog, a knight, a superman be your real life, more real than the "real"?

SOMETIMES WRITERS GET AHEAD OF SCIENTISTS. Fictionist William Gibson first described the technology of computer-simulated environment that mimics physical presence. If you haven't read it, you should know that he coined the terms "cyberspace" and "matrix" - and laid the foundation for the so-called cyberpunk. When Gibson wrote about these things, they were still dreams. Then many of his ideas were put into practice.

In 1984, William Gibson first described how the combination of the Internet and virtual technologies would work. Then, when neither one nor the other existed, his dystopian novel *Neuromancer* came out, translated in Bulgarian by Georgi Gachev - "*Neuromantic*". His imagination builds a huge information network into which you can physically enter: cyberspace; an artificial environment in which, through special neural technology, you are truly present:

"The web traces its origins to primitive computer games...Cyberspace. A coherent hallucination experienced daily by billions... A graphic representation of the information being extract-

ed from the databases of all computers... Unthinkable in its complexity".

THE HEROES ENTER INTO THE PORTAL and become part of the simulation. Once they've tried it, they hardly stand "real" life; they can't do without their flights into cyberspace. There, cyber-cowboys break through defenses and carry out raids. Creatures of artificial intelligence manipulate the web and change human destinies. Totalitarianism, pleasure and immortality all rolled into one. 14 years later, the Wachowski brothers would develop this plot in *The Matrix*. The real world is artificial. Everything is a lie. Reality is a matrix. There is no way out of it.

"The Immersion" dehumanizes, obsesses, subjugates. The web has no morals; and its users have no morals: they are selfish, indifferent, cynical, easily steal and kill. They communicate not with each other, but with their computer constructs. Powerful machine brains rule cyberspace. Masks and bodies are encountered, not minds and feelings. Instead of disembodied souls, the virtual encounter involves disembodied bodies.

YOU KNOW THIS FEAR, RIGHT? It goes hand in hand with the excitement of virtual technolo-



Уилям Гибсън. Фотография Gonzo B
William Gibson. A portrait by Gonzo B

gies. Here horror and hope meet at the very beginning; even before the start. Mesmerized by the possibility of combining sleep and life into one, we wonder whether we should be afraid or dreaming.

Last year in May, we watched one of the first series - cryptocurrencies, creatures of the digital world. For a long time they were like the philosopher's stone for millions of enthusiasts: from nothing you get something; you say the magic formula and the limestone turns to gold. But then Sam Bankman-Fried lost 14 billion in just one day and gold suddenly crumbled into little gray pebbles. Virtual reality gives hope for a miracle. Then the "real" reality takes revenge. However, the match continues.

BECAUSE WE DON'T KNOW WHAT AWAITS US IN THE VIRTUAL. Will we not remain crushed and lonely – or liberated, will we meet the Other? We might like it under the computer dark violet clouds; but aren't there unheard delights lurking there? And we can get lost in the virtual jungle, like the butterfly man, without remembering ourselves. We can go crazy from the waking dream. Or on the contrary, to hatch from the gray cocoon and fly into bright

red and high definition light; to happily inhabit fictional reality without breaking away from the real one.

"We invented this trash," another science fiction writer, Bruce Sterling, told Gibson. "And the people believed in it".

We can call this a "self-fulfilling prophecy." You call the devil because you know he doesn't exist. And suddenly some scientist said: "Well, we already created it".

A TIME AGO, THE PHILOSOPHER HEIDEGGER liked another parable of the Taoist Zhuang Tzu - his conversation with the teacher Hui. "Do you see the fish," asked Zhuang, "how they come to the surface and swim as they like?" "You are not a fish," said Hui Tzu, "how can you say you know what fish really like?" Zhuang Tzu replied: "You are not me. How then can you say I don't know what do fish like?"

Maybe that's the big answer. While we can say "you're not me," virtual reality hasn't subjugated us, artificial intelligence hasn't entered our brains, and we haven't sunk into the Matrix. We still wonder whether we are a butterfly or a human.

Therefore, we are still free. ■



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.



ЗАРОБЕНИ ОТ ГЕОГРАФИЯТА



Много мислители обясняват конфликта в Украйна с "пространствената предопределеност" - както въпрочем го обяснява и самият Путин. Но имат ли още място такива идеи през XXI век?

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

Имаше безброй предупреждения, разбира се. Имаше и откровени заплахи. Но въпреки това светът като цяло остана втрещен, когато на 24 февруари 2022 руските войски нахлуха да "гемилитаризират и генацифицират" Украйна, и на практика утвърдиха първата пълноразмерна война на европейска земя през XXI век. Но сред всеобщия потрес един човек ни най-малко не бе изненадан. Тим Маршъл, дългогодишен международен кореспондент на Sky News и BBC, бе предсказал това развитие още в средата на предишното десетилетие в книгата си *Prisoners of Geography* ("Пленници на географията", издателство Elliott & Thompson, 2015). Русия още не е приключила с Украйна, писа тогава той (по това време вече бе подписано споразумението Минск II, което уж трябваше да сложи край на стълкновенията в Донецк и Луганск). И добави, че "за Русия украинско членство в НАТО е червената линия".

МАРШЪЛ, ЗАЕДНО С РОБЪРТ Д. КАПЛАН (*Revenge of Geography*), Джордж Фригман (*The Next Decade: What the World Will Look Like*), Питър Зауън (*The End of the World Is Just the Beginning: Mapping the Collapse of Globalization*) и Иън Морис (*Geography is Destiny*), принадлежи към група съвременни мислители, които се опитват да възродят ролята на физическата география в световните дела. Да подчинят геополитиката на нещо като "географски императив", обяснявайки всички събития и конфликти с разположението на планини, реки, дълбоководни пристанища и така нататък. Схващането за ролята на географията в политиката не е нещо ново, разбира се. Предимствата и капаните на естествените презгради са били добре известни на Анибал, за да се реши на изненадващия си поход през Алпите и да изненада римляните в гръб. Както и на Крум, използвал толкова умело старопланинските проходи срещу Източната римска империя в началото на IX век. А цялата нова и най-нова история на Балканския регион се върти около опитите на една от големите сили да овладее Проливите (Босфора и Дарда-

нелите), и на опитите на останалите големи сили да ѝ попречат.

Но Маршъл и колегите му сега издигат ролята на географските особености на ново, по-високо ниво, обяснявайки с тях възхода и рухването на империи, икономическото благосъстояние и дори чертите на националния характер. За Русия например такива преопределящи фактори са липсата на естествени презгради между нея и европейските ѝ съперници, от една страна, и ограниченият достъп до световните океани, от друга.

МЕЖДУ МОСКВА И БЕРЛИН, ПАРИЖ И ЛОНДОН ЛЕЖИ т. нар. Средноевропейска равнина (още една разлика в мирогледа - на Запад я наричат "Северноевропейска"). Това са около 600 километра равна земя, простираща се от Белгия на запад до Полша на изток, и после преминаваща в също толкова равна земя в Беларус и Русия. В нея няма нищо, което да спре настъпващ враг. Освен това ширината ѝ от север на юг е твърде голяма, за да позволи ефективна отбрана. Изключението е в земите на Полша, където равнината се стеснява, притисната от Карпатите. Оттам и нерадостната съдба на поляците, от векове разглеждани като стратегическа зона и от Русия, и от Запада.

Почти всички заплахи за Русия са идвали именно през Средноевропейската равнина, като се започне с полското нашествие през 1605 и с шведското през 1708. Ако сметнем Кримската и двете световни войни, Русия на практика воюва в Средноевропейската равнина средно веднъж на 33 години, подчертава Маршъл.

Още от времената на Московия владетелите на великото княжество са осъзнавали, че в такава географска среда за тях най-добрата защита е нападението, овладяването на нови земи, така че да се създаде "стратегическа дълбочина" пред всеки потенциален противник. Иван Грозни започва да прилага тази експанзионистична политика на практика, а после я продължават Петър Велики, Екатерина Велика и повечето им наследници, та чак

до съветската и постсъветската епоха. Именно тази "стратегическа дълбочина" винаги е спасявала Русия. Наполеон все пак успя да стигне до Москва, но плати ужасна цена; усилието на Хитлер спря на 29 километра от Кремъла.

СЛЕД РАЗПАДАНЕТО НА СЪВЕТСКИЯ СЪЮЗ ОБАЧЕ, тази дълбочина изведнъж стана доста по-плитка. Предпазният буфер, създаден от Сталин след Втората световна война и простиращ се от Полша до България, изчезна. Повечето страни в него, до 1989 верни сателити на Москва, станаха членове на НАТО или ЕС, или и двете. Същото важи за прибалтийските страни, които Русия бе контролирала през по-голямата част от последните два века. Така Украйна остана последната отбранителна линия за Москва.

Но с това стратегическото значение на южния съсед за Русия съвсем не се изчерпва. В днешния свят на глобална търговия и глобално военно присъствие онова, което превръща една страна в сериозна сила, е морската ѝ мощ. Но в това отношение Русия не е особено благодетелствана. Тя може и да е най-голямата страна в света, и да притежава четвъртата най-дълга брегова ивица (37,653 км, отстъпвайки само на Канада, Индонезия и Норвегия). Но тази брегова ивица ѝ дава едно-единствено дълбоководно и топловодно пристанище с директен достъп до световния океан - Мурманск. "Топловодно" се отнася до факта, че водите му не замръзват, разбира се. Иначе, на около 300 км северно от Полярния кръг, не си представяйте палми и плажове. Всички останали големи пристанища на Русия - от Санкт Петербург на запад до Владивосток на Тихия океан - замръзват за по няколко месеца в годината. Военното значение на Петербург намалява и от факта, че при конфликт руският флот би трябвало да премине през Балтийско море и през тесния проток Скагерак, зорко контролиран от Норвегия, Дания и Швеция.

ЗАТОВА РУСКАТА ГЕОПОЛИТИЧЕСКА МИСЪЛ винаги се е насочвала на юг - още от приписвания на Петър I завет - "Към проливите! Към Индия!". Днес контролът върху Босфора и Дарданелите изглежда мираж за Москва, но поне е в ръцете на приятелски настроената (в замяна на евтин газ) Турция. Това обаче не би имало никакво значение, ако Русия загуби единственото си наистина топловодно пристанище - Севастопол.

Севастопол е в Крим, а Крим, по силата на еднолучно решение на Никита Хрушчов отпреди почти 70 години, е в Украйна. Докато в Киев управляваше проруско правителство, това не беше проблем. Но след

Именно тази
"стратегическа
дълбочина" винаги
е спасявала Русия.
Наполеон все пак
успя да стигне
до Москва, но
плати ужасна цена;
усилието на Хитлер
спря на 29 км от
Кремъл

фактическия преврат в Украйна в края на 2013 (Евромайдан), нещата се промениха драматично. "Дори една неутрална Украйна, която да обещае да не се присъединява към ЕС и НАТО, и да удължи споразумението за предоставяне под наем на Севастополското пристанище на Русия, би била приемлива... Но прозападна Украйна, с амбиции да се присъедини към двата големи западни алианса, и която би поставила под съмнение достъпа на Русия до черноморско пристанище? Украйна, която някога би могла да приюти дори военноморска база на НАТО? Това няма как да бъде прието", писа Тим Маршъл.

От такава гледна точка поведението на Русия изглежда обяснимо. И не чак толкова по-различно от поведението на другите големи сили. Например от стратегическата важност, която Китай придава на контрола върху Синдзян, Тибет и Южнокитайско море. Или от прословутата "доктрина Монро", провъзгласена преди точно два века (декември 1823), и водеща в американската външна политика и до ден-днешен. Оригиналната доктрина е съставена всъщност не от президента Джеймс Монро, а от тогавашния държавен секретар Джон Куинси Адамс, и гласи, че всяка намеса на европейските сили в двете Америки се разглежда като враждебно действие към Съединените щати. Постепенно пасивният, отбранителен характер на тази доктрина е заменен от активен и настъпателен: Америка си запазва правото да се намесва навсякъде, където са засегнати интересите ѝ, от Боливия и Венесуела до Афганистан и Ирак.

ТОВА, НАМЕКВАТ НИ АВТОРИ КАТО МАРШЪЛ И КАПЛАН, е нормалното поведение на суперсилите. То е предопределено от неподлежащия на промяна характер на физическата география. И, по силата на печалния навик, всяка злоупотреба на една

суперсила започва да се оправдава с припомняне на предишните злоупотреби на друга.

Но валидно ли е все още такова схващане през XXI век? Наистина ли все още сме "пленници на географията" в епохата на глобална търговия, въздушен транспорт и неограничени електронни съобщения?

Прекомерната вяра в географската предопределеност, в онова, което германският географ Ханс-Дитрих Шулиц нарича "пространствен детерминизъм", вероятно е довела до повече нещастия от всяка друга идея в човешката история. Навремето Адолф Хитлер и Рудолф Хес повярваха в теорията на генерал Клаус Хаусхофер (преподавател на Хес) за геополитиката и жизненото пространство - *Lebensraum*, и в убеждението му, че географията обрича на гибел Германия, освен ако Германия не се превърне в световна сила. В резултат те едва не унищожиха страната си. Днешната Германия, създадена от инженери и търговци, е несравнимо по-влиятелна сила. Ясно доказателство, че географията вече няма водеща роля в технологичната ера. "Експанзията на пазарите и изригването на нови технологии правят географията отживелица", писа Даниъл Имервар, професор по история в американския Северозападен университет, в статия за *The Guardian*. "На кого му пука за контрола върху Малакския пролив или Одеското пристанище, когато океаните бъркат от контейнеровози и информацията се пренася от спътници?". Още Джон Мейнард Кейнс бе предрекъл, че в момента, в който нациите могат да се снабдяват с нужните им ресурси чрез свободна търговия, ламтенето за територии ще се обезсмисли.

САМОТО СХВАЩАНЕ ЗА ГЕОГРАФСКИЯ ДЕТЕРМИНИЗЪМ е начин на мислене, наложен ни от големите сили. Но е крайно време да се отърсим от него, както сме се отърсили от естествения респект към големия и силен побойник. Да, някога най-едриите и силни членове на общността са имали повече права от останалите. Но отдавна вече не е така: днешното общество изисква най-разнообразни качества, и физическата сила не е сред водещите. Крайно време е да започнем да прилагаме същото мислене и към суперсилите. Да оценяваме държавите не според контролираните територии и военната им мощ, а според други качества. Както казваше големият американски журналист Джак Паар, "имиграцията е най-искрената форма на ласкателство". В ерата на най-свободното движение на хора в досегашната ни история, успех ще имат не обсебените от географията, а онези страни, които осигуряват мир и качествен живот. ■



Ако не броим намиращия се отвъд Полярния кръг Мурманск, Севастопол е единственото наистина топловодно пристанище, до което има достъп Русия
 Apart from Murmansk that lies well beyond the Arctic Circle, Sevastopol is the only truly warm-water port Russia has access to

TRAPPED BY GEOGRAPHY

Many thinkers explain the conflict in Ukraine with "spatial determinism" - as Putin himself explains it. But do such ideas still have a place in the 21st century?

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

There were countless warnings, of course. There were also outright threats. Yet the world at large was stunned when, on February 24, 2022, Russian troops invaded to "demilitarize and denazify" Ukraine, effectively establishing the first full-scale war on European soil in the 21st century. But amid the general shock, one man was not in the least surprised. Tim Marshall, a long-time international correspondent for Sky News and the BBC, had already predicted this development in the middle of the previous decade in his book *Prisoners of Geography* ("Prisoners of Geography", Elliott & Thompson, 2015). Russia is not finished with Ukraine yet, he wrote then (at that time the Minsk II agreement, which was supposed to end the clashes in Donetsk and Luhansk, had already been signed). And he added that "for Russia, Ukrainian membership in NATO is the red line".

MARSHALL, ALONG WITH ROBERT D. KAPLAN (*Revenge of Geography*), George Friedman (*The Next Decade: What the World Will Look Like*), Peter Zeihan (*The End of the World Is Just the Beginning: Mapping the Collapse of Globalization*), and Ian Morris (*Geography is Destiny*), belongs to a group of contempo-

rary thinkers who are trying to revive the role of physical geography in world affairs. To subordinate geopolitics to a sort of "geographical imperative", explaining all events and conflicts with the location of mountains, rivers, deep sea ports and so on.

The notion of the role of geography in politics is not new, of course. The advantages and pitfalls of natural barriers were well known to Hannibal, so he decided on his unexpected march through the Alps and surprised the Romans in the rear. As well as to Bulgarian ruler Krum, who so skilfully used the Balkan mountain passes against the Eastern Roman Empire at the beginning of the 9th century. The new history of the Balkan region revolves around the attempts of one of the great powers to control the Straits (Bosphorus and Dardanelles), and the attempts of the other great powers to prevent it.

But Marshall and his colleagues now take the role of geographic features to a new, higher level, using them to explain the rise and fall of empires, economic well-being, and even national character traits.

For Russia, for example, such determining factors are the lack of natural barriers between it and its European rivals, on the one hand, and

limited access to the world's oceans, on the other.

BETWEEN MOSCOW AND BERLIN, PARIS AND LONDON lies the so-called North European plain (another difference in worldview - in the East it is called "Central European"). This is about 600 kilometres of flat land stretching from Belgium in the west to Poland in the east, and then passing into equally flat land in Belarus and Russia. There is nothing in it to stop an advancing enemy. Moreover, its width from north to south is too great to allow for effective defence. The exception is in the lands of Poland, where the plain narrows, pressed by the Carpathians. Hence the unhappy fate of the Poles, for centuries considered a strategic area by both Russia and the West.

Almost all threats to Russia have come through the Central European plain, starting with the Polish invasion in 1605 and the Swedish invasion in 1708. If we count the Crimean War and the two World wars, Russia practically goes to war in the North European plain once every 33 years on average, Marshall emphasizes.

Ever since the times of Muscovy, the rulers of the Grand Duchy realized that in such a geographical environment, the best defence for

them was to attack, and conquer new lands, so as to create "strategic depth" in front of any potential opponent. Ivan the Terrible began to put this expansionist policy into practice, and then it was continued by Peter the Great, Catherine the Great and most of their successors, right until the Soviet era. It is this "strategic depth" that has always saved Russia. Napoleon did manage to reach Moscow, but paid a terrible price; Hitler's effort stopped 18 miles from the Kremlin.

BUT AFTER THE COLLAPSE OF THE SOVIET UNION, that depth suddenly became much shallower. The safety buffer created by Stalin after World War II and stretching from Poland to Bulgaria has disappeared. Most of its countries, obedient satellites of Moscow until 1989, became members of NATO or the EU, or both. The same is true of the Baltic countries, which Russia had controlled for most of the past two centuries. Thus, Ukraine remained the last line of defence for Moscow.

But this does not end the strategic importance of the southern neighbour for Russia. In today's world of global trade and global military presence, what makes a country a major power is its sea presence. But in this respect, Russia is not particularly favoured. It may be the largest country in the world and has the fourth longest coastline (37,653 km, trailing only Canada, Indonesia and Norway). But this coastline gives it a single deep-water and warm-water port with direct access to the world ocean - Murmansk. "Warm water" refers to the fact that its waters do not freeze, of course. Otherwise, about 300 km north of the Arctic Circle, don't imagine palm trees and beaches. All of Russia's other major ports, from St. Petersburg in the west to Vladivostok on the Pacific Ocean, freeze for several months of the year. The military importance of Petersburg is also reduced by the fact that, in the event of a conflict, the Russian fleet would have to pass through the Baltic Sea and through the narrow Skagerrak Strait, closely controlled by Norway, Denmark and Sweden.

THEREFORE, RUSSIAN GEOPOLITICAL THOUGHT has always been directed to the south - ever since Peter the Great's testament of "To the straits! To India!". Today, control of the Bosphorus and Dardanelles seems a mirage for Moscow, but at least it is in the hands of friendly (in exchange for cheap gas) Turkey. However, this would not matter at all if Russia lost its only truly warm water port - Sevastopol. Sevastopol is in Crimea, and Crimea, by virtue of Nikita Khrushchev's unilateral decision almost 70 years ago, is in Ukraine. As long as a pro-Russian government ruled in Kiev, this was not a problem. But after the de facto coup in Ukraine at the end of 2013 (Euromaidan), things changed dramatically. "Even a studiously neutral Ukraine, which would promise not to join the EU and NATO and to uphold the lease Russia held on the warm-water port of Sevastopol in Crimea, would be acceptable... But a pro-Western Ukraine with ambitions to join the two great Western alliances, and which threw into doubt Russia's access to its Black Sea port? A Ukraine that one day might even host a NATO naval base? That could not stand", wrote Tim Marshall.



FROM SUCH A POINT OF VIEW, RUSSIA'S BEHAVIOUR seems explainable. And not so different from the behaviour of other great powers. For example, the strategic importance that China attaches to control over Xinjiang, Tibet and the South China Sea. Or the notorious "Monroe doctrine", proclaimed exactly two centuries ago (December 1823), and shaping American foreign policy ever since. The original doctrine was not actually drafted by President James Monroe, but by then-Secretary of State John Quincy Adams, and stated that any intervention by European powers in the Americas would be viewed as a hostile act against the United States. Gradually, the passive, defensive nature of this doctrine has been replaced by an active and offensive one: America reserves the right to intervene wherever its interests are affected, from Bolivia and Venezuela to Afghanistan and Iraq.

This, authors such as Marshall and Kaplan suggest, is the normal behaviour of superpowers. It is predetermined by the immutable nature of physical geography. And, by sad habit, every abuse of one superpower begins to be justified by recalling the previous abuses of another. But is such an understanding still valid in the 21st century? Are we really still "prisoners of geography" in an age of global trade, air travel and unlimited electronic communications?

But is such an understanding still valid in the 21st century? Are we really still "prisoners of geography" in an age of global trade, air travel and unlimited electronic communications?

But is such an understanding still valid in the 21st century? Are we really still "prisoners of geography" in an age of global trade, air travel and unlimited electronic communications?

AN EXCESSIVE BELIEF IN GEOGRAPHICAL PREDESTINATION - in what the German geographer Hans-Dietrich Schulz called "spatial determinism" - has probably led to more unhappiness than any other idea in human history. At the time, Adolf Hitler and Rudolf Hess believed in General Klaus Haushofer's theory of geopolitics and lebensraum, and his belief that geography doomed Germany unless Germany became a world power (Haushofer was Hess' tutor). As a result, they nearly destroyed their country. Today's Germany, created by engineers and merchants, is an incomparably more influential power. Clear evidence that geography no longer has a leading role in the technological age. "The expansion of markets and eruption of new technologies promised to make geography obsolete", wrote Daniel Immerwahr, professor of history at Northwestern University in the US, in an article for The Guardian. "Who cares about controlling the strait of Malacca - or the port of Odesa - when the seas brim with containerships and information rebounds off satellites?"

The very notion of geographic determinism is a way of thinking imposed on us by the great powers. But it is high time we shook it off, as we have shaken off the natural respect for the big and mighty bully. Yes, once the biggest and strongest members of the community had more rights than the rest. But it has not been so for a long time: today's society requires the most diverse qualities, and physical strength is not among the leading ones. It's about time we start applying the same thinking to superpowers. To evaluate countries not according to the controlled territories and their military power, but according to other qualities. As the great American journalist Jack Paar said, "immigration is the sincerest form of flattery." In the era of the freest movement of people in our history so far, success will come not to those obsessed with geography, but to the countries that provide peace and quality of life. ■

The very notion of geographic determinism is a way of thinking imposed on us by the great powers. But it is high time we shook it off, as we have shaken off the natural respect for the big and mighty bully. Yes, once the biggest and strongest members of the community had more rights than the rest. But it has not been so for a long time: today's society requires the most diverse qualities, and physical strength is not among the leading ones. It's about time we start applying the same thinking to superpowers. To evaluate countries not according to the controlled territories and their military power, but according to other qualities. As the great American journalist Jack Paar said, "immigration is the sincerest form of flattery." In the era of the freest movement of people in our history so far, success will come not to those obsessed with geography, but to the countries that provide peace and quality of life. ■

НЯКОИ НЕЩА СТАВАТ **blink** ЗА СЕКУНДИ

Вече можеш да правиш незабавни междубанкови
Blink преводи в **CCB Online, CCB Lite,
CCB Mobile и CCB Open banking.**

INSTANT PAYMENTS

365

24

7



Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.



ПОСЛЕДНИЯТ КРАЛ НА ШОТЛАНДИЯ

Садист и канибал? Защитник на националните интереси и строител? Дори 20 години след смъртта си, покритият със зловеща слава Иди Амин продължава да събужда противоречиви оценки



Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография АРХИВ

Африканските диктатори са много-люден клуб: за половин век от старта на освободителното движение на Черния континент, почти всички нови държави в него поне за кратко са били под властта на авторитарни лидери. Имената на повечето от тях отдавна са забравени. Но не и това на Иди Амин Дада Уме. Човекът, който управляваше Уганда от 1971 до 1979, и до днес е едно от най-плашещите имена в световната политика. Форест Уитакар спечели "Оскар", превъплъщавайки се в него в "Последният крал на Шотландия". Амин е неизменен персонаж и във всеки сборник със заглавие от типа "Най-страшните диктатори в историята", "Най-злите хора на планетата" и така нататък. Различни оценки хвърлят върху него винаги за гибелта на между 100,000 и 500,000 души. Но въпреки това през 2023, когато се навършват 20 години от смъртта му, в Уганда има сериозна кампания това да се превърне в национално честване. Един скорошен филм на France 24 показва, че за голяма част от по-младото поколение в Уганда Амин е по-скоро героична фигура - защитник на националните интереси, прогонил империалистическите сили, строил пътища, болници и училища. А "младото поколение" означава много в Уганда, страната с второто най-младо население в света (средна възраст 15.7 години, при 43.7 години за България).

ВПРОЧЕМ ПРОТИВОРЕЧИВОТО ОТНОШЕНИЕ към Амин не е скорошно явление. "Колко сълзи бихте пролели за човека, избил родителите ви?", попита "Сънди Вижън", най-популярният вестник в Уганда, когато през 2003 от Саудитска Арабия дойде вестта за кончината на бившия диктатор Иди Амин. Оказа се, че въпросът съвсем не е риторичен. Много хора в страната изпитаха носталгия и дори скръб за тирана, прочул се с безумната си жестокост, с обвиненията в канибализъм и с факта, че за девет години на власт доведе Уганда до икономическа катастрофа, чиито последици не са отминали и до днес.

Но въпреки това, когато новината за смъртта му се разпространи, по улиците на Кампала имаше плачещи хора, а от местната футболна федерация излязоха с официален призив към нацията да почете паметта на Амин. "Спортното братство посреща с ог-

ромна тъга новината за смъртта на бившия президент - пишеше в него. - С моралната и материалната подкрепа, която оказваше, Амин се превърна в един от спортните герои на Уганда." Дори "демократичното" правителство на президента Мусевени се съгласи да плати разходите по превозването на тленните останки и погребението им в родния край на Амин - Севера на Уганда (впрочем отношението на повечето угандийци към Амин вероятно се обяснява и с делата на наследниците му. Милтън Оботе, който се върна на власт след прогонването на Амин през 80-те, после извърши не по-малки репресии, и към 1985 Amnesty International вече изчисляваше неговите жертви на 300,000 души. Йоверу Мусевени дойде да възстанови демокрацията през 1986, но въсъщност остава на власт и до ден-днешен, 37 години по-късно. Нито едни от проведените оттогава избори в Уганда не са оценени като честни и прозрачни от международните наблюдатели).

ИДИ АМИН ДАДА УМЕ, РОДЕН НЯКЪДЕ ПРЕЗ 20-ТЕ години на миналия век (повечето биографи сочат 1925), произхожда от племето какуа. Предците му са мюсюлмански преселници от Судан. Иди също е приел исляма, но религията не му попречва да постъпи на служба в Британските колонизални сили. Нещо повече, благодарение на огромния ръст и ентусиазма си, той напредва във военната кариера и не след дълго става първият африканец, получил офицерски чин. Популярността му сред командващите го



англичани е голяма и му спестява сигурен процес, когато през 1962 е уличен в зверското умъртвяване на няколкономади в покрайнините на кенийския град Туркана. За Амин се застъпва и самият г-р Милтън Оботе, бъдещият президент на независима Уганда. Ход, за който Оботе скоро ще съжали - след два неуспешни опита да го убие, на 25 януари 1971 Амин най-сетне успява да вземе властта и само за две седмици погребва всичките си опоненти.

МНОЗИНА ПОДОЗИРАТ, ЧЕ ЗАД ПРЕВРАТА СТОИ британското разузнаване - г-р Оботе е най-яръстият противник на британската политика в Южна Африка, а личен съветник на Амин е загадъчният английски майор Робърт Асълс.

Щом взема властта, Амин бърза да се обгради със свои близки от племето какуа - единствените хора, на които се доверява. Започва и чистка на всички нива в армията и за по-малко от година свежда числеността ѝ от 9000 на 2700 души. Оцелелите са ангажирани предимно с издигането на бесилки. Постепенно обаче безсмислените жестокости на самопровъзгласилия се "фелдмаршал" надхвърлят дори търпението на съюзниците англичани. Чашата прелива през 1976, когато в страната каца самолет на "Ер Франс", отвлечен от двама палестински терористи и двама членове на германската група "Баадер-Майнхоф". След смела акция на израелските командоси пътниците са освободени, с изключение на британската гражданка Дора Блох. Тя е откарана леко ранена в болницата в Кампала, но за изумление дори на подчинените си Амин нарежда да изведат старицата през нощта и да я екзекутират на площада. Шокираните англичани прекъсват дипломатическите връзки с Уганда и изтеглят всичките си служители, което само дава повод на Амин да се накичи и с титлите "Покорител на Британската империя" и "Крал на Шотландия".

ЦЯЛАТА ПОЛИТИКА НА ИДИ ЗАВИСИ ОТ ИМПУЛСИТЕ и случайните му хрумвания. Решението да изсели за една нощ 35-те хиляди азиатци, живеещи в Уганда, се родило, както сам признава, "от един сън". При операцията загиват близо 3000 души, а световната общественост окончателно се убеждава, че си има работа с безумец. Впрочем, според

THE LAST KING OF SCOTLAND

A sadist and a cannibal? A defender of national interests and a builder? Even 20 years after his death, the infamous Idi Amin continues to arouse conflicting opinions

By KALIN ANGELOV / Photography ARCHIVE

African dictators are a crowded club: in the 66 years since the start of the liberation movement on the Black Continent, almost all the new countries in it have been at least briefly under the power of authoritarian leaders. The names of most of them have long been forgotten. But not that of Idi Amin Dada Oumee. The man who ruled Uganda from 1971 to 1979 is still one of the most feared names in world politics. Forest Whitaker won an Oscar for playing him in *The Last King of Scotland*. Amin is an invariable character in any book with a title like "The most terrible dictators in history", "The most evil people on the planet" etc. Various estimates place the blame for between 100,000 and 500,000 deaths on his rule. However, in 2023, on the 20th anniversary of his death, there is a serious campaign in Uganda to make it a national celebration. A recent film by France 24 showed that for much of Uganda's younger generation, Amin is more of a heroic figure - a defender of national interests who drove out imperialist forces, built roads, hospitals and schools. And the "young generation" means a lot in Uganda, the country with the second youngest population in the world (average age 15.7 years, compared to 43.7 years for Bulgaria).

BESIDES, THE CONTROVERSIAL ATTITUDE towards Amin is not a recent phenomenon. "How many tears would you shed for the man who killed your parents?" asked the Sunday Vision, Uganda's most popular newspaper, when news of the death of former dictator Idi Amin broke from Saudi Arabia in 2003. It turned out that the question was not rhetorical at all. Many people in the country felt nostalgia and even grief for the tyrant,

who became famous for his insane cruelty, for the accusations of cannibalism and for the fact that in nine years in power, he led Uganda to an economic disaster, the consequences of which have not faded even to this day.

But despite this, when the news of his death spread, there were people crying in the streets of Kampala, and the local football federation issued an official appeal to the nation to honour Amin's memory. "The sports fraternity welcomes with great sadness the news of the death of the former president - it wrote. - With the moral and material support he provided, Amin became one of Uganda's sports heroes." Even President Museveni's "democratic" government agreed to pay the costs of transporting the remains and burying them in Amin's native region of Northern Uganda (perhaps the attitude of most Ugandans towards Amin is partly explained by the deeds of his successors. Milton Obote, who returned to power after Amin's ouster in the 1980s, then carried out no less repression, and by 1985 Amnesty International estimated his victims at 300,000. Yoweri Museveni came to restore democracy in 1986 but effectively remained in power until this day, 37 years later. None of Uganda's elections held since then have been rated as fair and transparent by international observers).

IDI AMIN DADA OUMEE, BORN SOMETIME in the 1920s (most biographers point to 1925), came from the Kakwa tribe. His ancestors were Muslim immigrants from Sudan. Idi also converted to Islam, but his religion did not prevent him from enlisting in the British Colonial Forces. Moreover, thanks to his enormous stature and enthusiasm,

he advanced in his military career and soon became the first African to be commissioned as an officer. His popularity among the British commanding him was great and he was spared a certain trial when in 1962 he was caught in the brutal killing of several nomads on the outskirts of the Kenyan city of Turkana. Dr. Milton Obote himself, the future president of an independent Uganda, was advocating for Amin. A move Obote would soon regret - after two failed attempts to assassinate him, on January 25, 1971, Amin finally succeeded in seizing power - and buried most of his opponents in just two weeks.

MANY SUSPECT THAT BRITISH INTELLIGENCE WAS BEHIND THE COUP - Dr. Obote was the fiercest opponent of British policy in Southern and Eastern Africa, and Amin's personal adviser was the enigmatic English Major Robert Astles.

As soon as he took power, Amin rushed to surround himself with his relatives from the Kakwa tribe - the only people he trusted. He also began a purge at all levels in the army and in less than a year reduced its numbers from 9,000 to 2,700. The survivors were mostly engaged in erecting gallows. Gradually, however, the senseless cruelties of the self-proclaimed "Field Marshal" exceeded even the patience of the British allies. The glass overflowed in 1976, when an Air France plane landed in the country, hijacked by two Palestinian terrorists and two members of the German Baader-Meinhof group. After a brave action by Israeli commandos, the passengers were released, with the exception of British citizen Dora Bloch. She was taken sick to the Kampala hospital, but to the astonishment of even his subordinates, Amin

Форест Уитакър като Амин - ролята, която му донесе "Оскар"
Forest Whitaker as Amin - the role that won him an Oscar





ordered the old woman to be taken out at night and executed in the square. The shocked British cut diplomatic ties with Uganda and withdrew all their officials, which only gave Amin an opportunity to adorn himself with the titles "Conqueror of the British Empire" and "King of Scotland".

ALL OF AMIN'S POLITICS DEPENDED ON HIS IMPULSES and random thoughts. The decision to evict overnight the 35 thousand Asians living in Uganda was born, as he himself admitted, "from a dream". Nearly 3,000 people died during the operation, and the world public was finally convinced that it was dealing with a madman. By the way, according to one of the most prominent doctors in Kampala, who managed to escape to Israel, the cause of the dictator's madness was a severe form of syphilis.

For a time, Amin maintained good relations with Tel Aviv, where he once completed a paratrooper course, but they too fell apart after his famous letter to UN Secretary General Kurt Waldheim, celebrating the Holocaust.

The former boxer was showing a surprising penchant for the pen, and showered world leaders with innumerable telegrams. In some of them he gave advice, in others he reprimanded, but mostly he simply mocked those who once judged him to be "docile, not particularly clever, easy to manipulate" (British intelligence report). In 1977, Amin wrote to the British Chancellor of the Exchequer that the economic crisis in the United Kingdom was "a disgrace to the British community" and suggested that Uganda send humanitarian aid to London. Kenyan President Julius Nyerere, one of Amin's main opponents, received the following

message: "I love you very much. If you were a woman, I would marry you."

The economic policy of the "field marshal" also caused laughter - except among the people of Uganda, of course. Amin often boasted that Allah is his advisor in financial matters.

THE DICTATOR HAD NOT THE FAINTEST IDEA of market mechanisms. When warned that the nation is impoverishing, he retorted, "Print more money." The incredible turnover among ministers also did not help stabilize the country. The aforementioned Major Astles estimated that the average tenure of a member of Amin's cabinet was 29 days.

The increasingly unbalanced actions of the "Butcher of Kampala" also deprived him of the support of the rest of the Islamic countries, with the exception of Libya. When Amin was finally deposed in 1979, Saudi Arabia offered him asylum on the express condition that he never again appear in public or make statements so as not to tarnish the prestige of Islam. A condition that Amin followed diligently. In his last years, he had devoted himself entirely to his private life and his culinary passions. After five failed marriages and suspicions that he had strangled two of his previous wives himself, he seemed to have found happiness with Sarah, 40 years his junior. But she didn't last long either, and in the early 1990s she fled to Germany. Amin himself dreamed of travelling and visiting Disneyland in Florida, but the American authorities refused to issue him a visa. Amin met his end surrounded by the youngest of his 43 official children (otherwise, according to some biographers, the number is over 60). ■

един от най-изтъкнатите лекари в Кампала, успял да избяга в Израел, причина за лудостта на диктатора е тежка форма на сифилис. Известно време Амин поддържа добри връзки с Тел Авив, където някога е завършил курс за парашутисти, но и те се разпадат след прочутото му писмо до генералния секретар на ООН Курт Валдхайм, в което хвали Холокоста.

Изобщо бившият боксьор показва изненадваща склонност към перото и обсипва с безчислени телеграми световните лидери. В някои от тях той дава съвети, в други упреква, но най-често просто се подиграва на онези, които някога го бяха преценили като "послушен, неособено умен, лесен за манипулиране" (британски разузнавателен доклад). През 1977 Амин пише на английския финансов министър, че икономическата криза в Обединеното кралство е "позор за британската общност", и предлага Уганда да изпраща хуманитарни помощи на Лондон. Кенийският президент Джулиус Найрере, един от главните противници на Амин, пък получава следното послание: "Обичам те много. Ако беше жена, бих се оженил за теб."

Смях предизвиква и икономическата политика на "фелдмаршала" - освен у жителите на Уганда, разбира се. Амин често се хвали, че по финансовите въпроси негов съветник е Аллах.

ДИКТАТОРЪТ НЯМА И НАЙ-БЕГЛА ПРЕДСТАВА от пазарните механизми. Когато го предупреждават, че нацията обеднява, той отвърща: "Отпечатайте повече пари." Невероятното текучество сред министрите също не помага за стабилизирането на страната. Споменатият майор Астълс е изчислил, че средният мандат на член на кабинета на Амин е 29 дни.

Все по-неуравновесените постъпки на "Касапина от Кампала" го лишават и от подкрепата на останалите ислямски държави, с изключение на Либия. Когато през 1979 Амин най-накрая е свален от власт, Саудитска Арабия му предлага убежище с изричното условие никога вече да не се появява на публични места и да не дава изявления, за да не уронва престижа на исляма. Условие, които Иди спазваше старателно. В последните си години той се бе посветил изцяло на личния си живот и на кулинарните си увлечения. След пет неуспешни брака и съмнения, че сам е удушил две от предишните си съпруги, излеждаше, че е намерил щастието с 40 години по-младата Сара. Но и тя не издържа дълго и в началото на 90-те избяга в Германия. Самият Иди мечтаеше да пътува и да посети "Дисниленд" във Флорида, само че американските власти отказаха да му издадат виза. Амин дочака края си, заобиколен от най-малките сред 43-те си официални деца (иначе според някои биографи броят им е над 60). ■

БЪЛГАРИЯ СУТРИН



Всеки денник
07:00 - 09:00

bgonair.bg



ПЛАНИРАЙ ПОЛЕТ НАПРЕД

По-ниски цени, същите удобства

Закупи билет до 21 дни преди полет
и пътувай на по-ниски цени с България Еър.



България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

Резервирай своя полет сега на www.air.bg
или в мобилното приложение



www.air.bg

ПО-ДОБРЕ ОТ ХИЛЯДА ДУМИ

BETTER THAN A THOUSAND WORDS

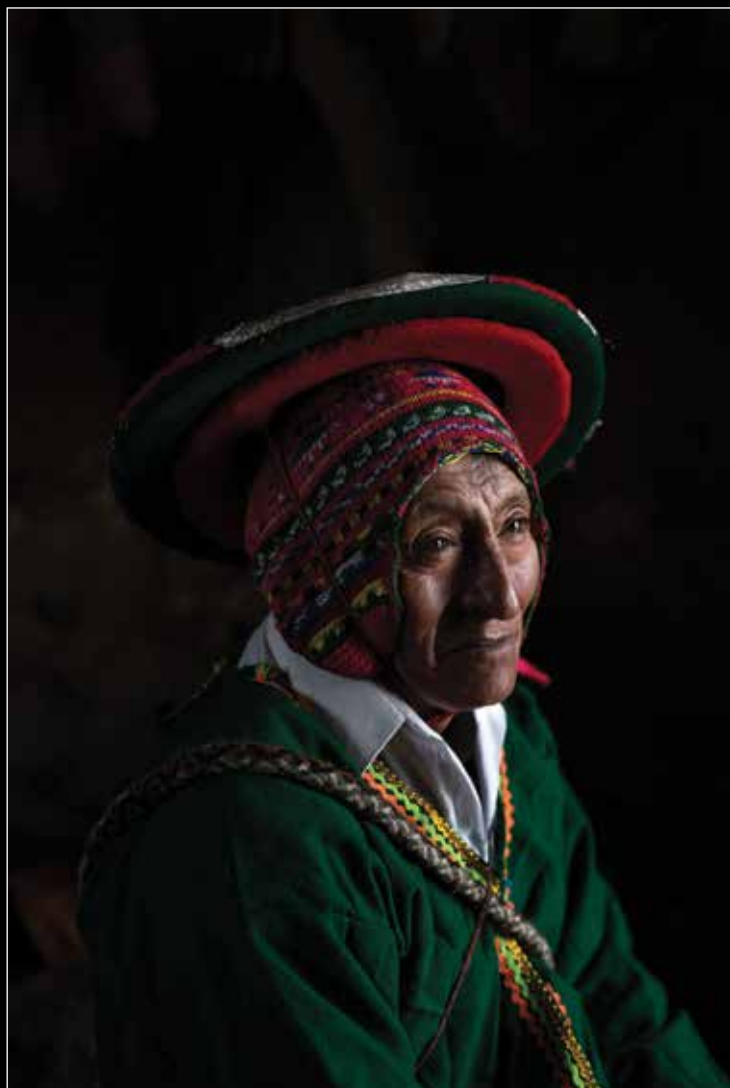
Както всяка година, и през 2022 хиляди фотографии от цял свят изпратиха кадрите си за участие в престижния конкурс Sony World Photography Awards, създаден от Световната организация за фотография. До обявяването на победителите остава още време, но журито вече публикува своята селекция. Ето част от нея.

As every year, in 2022 thousands of photographers from all over the world send their shots to participate in the prestigious Sony World Photography Awards, created by the World Photography Organisation. There is still a long way to go before the winners are announced, but the jury has already announced its shortlisted photographs. Here are some of them.

All images courtesy of Sony World Photography Awards.



На живот и смърт, от Жу Жу
Life or Death, by Zhu Zhu



Пазители на глетчерите. Портрет на жена от високотлантинско Перу. От Анхела Понсе
Guardians of the Glaciers. Portrait of a peruvian old woman. By Angela Ponce



Портрет на активистката за мир в ДР Конго Либераата Буратва. От Хю Кинсела Кънингам
Peace activist Liberata Buratwa of Congo, DR, by Hugh Kinsella Cunningham



Футболно игрище на Канарските острови, погребано под вулканична пепел. От Сесар Десфули
A soccer field in Las Manchas, buried by volcanic ash.
By Cesar Dezfuli



Блондин. От Юлия Кристие
Blondy. By Julia Christie

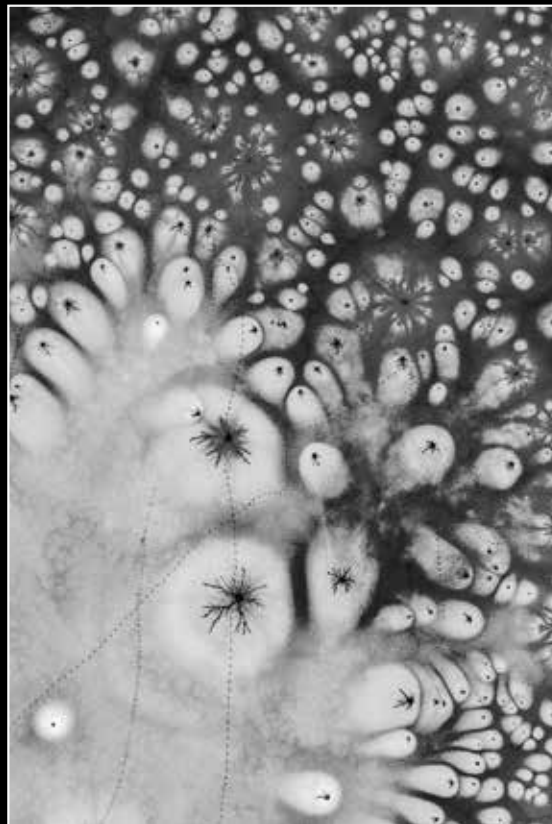


Мрежи за улавяне на питейна вода от въздуха, край Лима, Перу. От Алесандро Чинкве
Fog nets installed to capture drinking water, near Lima, Peru. By Alessandro Cinque

Унищожени сгради и автомобили при руска атака в Киев. От Емин Саншар
Buildings and vehicles destroyed by a Russian attack in Kyiv. By Emin Sansar



Замръзнало езеро от около 100 метра височина.
От Каспер Ковалски
Event horizon: A frozen lake from a height of around 100 metres.
By Kasper Kowalski



Сбогом на краля Пеле. От Никола Золин
Adeus 'O Rey' (Pelé). By Nicola Zolin

Момичешки футболен отбор в Афганистан. От Ибрахим Норузи
A girls soccer team in Kabul, Afghanistan. By Ebrahim Noroozi





Наводнен дом в Южен Судан.
От Фабио Бучарели
A flooded house in South Sudan,
by Fabio Bucciarelli



Умиращата река: нивото на езерото
Мийг в Невада е спаднало драматично.
От Йонас Како

The Dying river. The water level of Lake
Mead has decreased drastically in Nevada.
By Jonas Kako



Конни състезания в Сенегал, от
Томас Морел-Форм
Horse racing in Senegal. By Thomas
Morel-Fort

Подивели градове, от Кори Арнолд
Cities Gone Wild, by Corey Arnold



Амагер Баке е комбинация от ТЕЦ, изгарящ боклук, и ски писта в Дания.
От Симоне Трамонте
Amager Bakke - a combined waste-to-energy plant and a ski slope in Denmark.
By Simone Tramonte



Млади състезатели по муай тай в Тайланд. От Йозеф Хлабка
Young fighters from a Muay Thai camp in Thailand, by Josef Hlavka



Жени и деца просят храна в Кабул, Афганистан. От Мадс Нисен
Women and children beg for food outside a bakery in central Kabul, Afghanistan. By Mads Nissen



Забравете света и открийте своя...

Бъдете сред първите, които ще се насладят на незабравима почивка със специалните отстъпки за ранни записвания за сезон 2023.

Къмпинг Градина ще ви очаква от 1.05 до 30.09.

Резервирайте с 15% отстъпка през март и 10% отстъпка през април.



За повече информация и резервации:

+359 888 77 33 44

office@campinggradina.com

reservations@campinggradina.com

www.campinggradina.com

66 | **ЗАБРАВЕНИТЕ
ВЪПРОСИ ЗА
COVID-19**

THE FORGOTTEN
QUESTIONS ABOUT
COVID-19



74 | **МИКРОСКОПИЧНИ ПРОКЛЯТИЯ**
MICROSCOPIC CURSES



78 | **ПОСЛЕДНИЯТ ЕКШЪН ГЕРОЙ**
THE LAST ACTION HERO



ЗАБРАВЕНИТЕ ВЪПРОСИ ЗА COVID-19

Повечето хора предпочитат да забравят времето от февруари 2020 до февруари 2022. Но ако не настояваме за отговори, рискуваме историята да се повтори

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

Онези, които не помнят миналото, са осъдени да го повтарят, казваше някога Хорхе Сантаяна, големият испано-американски философ. Това несъмнено вярно прозрение звучи особено вероятно, когато го приложим към Covid-19. "Най-страшната пандемия в историята" погълна две години от живота ни, доведе до колосални промени в ежедневието, до погасването на смятани дотогава за неприкосновени лични свободи, и до почти безконтролно печатане и харчене на пари от правителствата (сериозен фактор зад гнешната рекордна инфлация). Но въпреки това отношението на огромното мнозинство от нас към случилото се може да се обобщи като "сякаш не е било". Нежеланието на обикновените хора да си спомнят неприятните моменти е съвсем разбираемо, разбира се. Но ако не анализираме грешките, които политиките взеха в периода от февруари 2020 до февруари 2022, със сигурност ще им позволим да ги повтарят.

РАЗБИРА СЕ, НЯКОИ ОТ ТЕЗИ ГРЕШКИ БЯХА НЕИЗБЕЖНИ. В началото на 2020 никой не знаеше точно срещу какво сме изправени. Първите отчаяни мерки - като например забраната за излизане навън в София, или за напускане на града без основателна причина - бяха резултат на неизвестността. Не знаем какво вършим и просто гледаме от другите, както призна пред Die Welt тогавашният главен медицински консултант на Ангела Меркел. Дори абсурдното поведение на забравените вече български шабни генералисимуси, които плашеха

населението с "чували с трупове", някак си могат да бъдат простени.

Онова, което не бива да се прощава, е потискането на всякакво несъгласие след това. От първите дни на пандемията, та чак до началото на войната в Украйна, която я сне от дневен ред, здравните власти на повечето страни старателно смазваха не само правото на мнение сред специалистите, но дори и потулваха официални и проверени научни изследвания, които не съвпадаха с "партийната линия". Голямата грешка на властите не бяха нефокусираните директиви в началото на кризата, писа Марти Макари, професор в университета "Джонс Хопкинс", в статия за The New York Post. "Не, голямата им грешка бе, че след това отказаха да променят своите директиви дори пред лицето на новите доказателства. Когато някое изследване не подкрепяше тяхната политика, те го потулваха и цензурираха противоположните мнения".

МИТ НОМЕР 1: ЛОКДАУНИТЕ ПОМАГАТ

За да сме честни, няма категорични доказателства по тази точка. Но има достатъчно косвени.

Впрочем още през пролетта на 2020 много светили на епидемиологията настояваха, че от локдауни няма никакъв смисъл. Техните мнения бяха пратени в трета глуга. Трима от тях - д-р Мартин Кулдорф, професор по медицина от Харвардския университет; д-р Сунетра Гупта, професор по епидемиология от Оксфордския университет; и д-р Джей Бхатачаря, професор по медицина



от Станфорд - дори подписа т. нар. The Great Barrington Declaration, призоваваща локдауните да се заменят с нов подход, наблюдаващ на фокусираната защита на по-застрашените пациенти - възрастни, диабетици, със сърдечносъдови заболявания, и по-леки мерки за всички останали. Кулдорф разказва, че опитал да изложи мнението си пред водещите американски и британски медии, но навсякъде получил отказ. Нещо повече - той и колежите му бяха подложени на "ругарски съд" в British Medical Journal.

Ето ги и косвените доказателства: страните, които най-строго и упорито налагаха мерки за дистанциране, отчитат рекордна допълнителна смъртност в края на 2022 година. През декември допълнителната смъртност в Германия е 37%, в Австрия - 27%, във Франция - 25%. В същото време там, където мерките продължиха по-малко или не се спазваха стриктно, сега допълнителната смъртност е най-ниска (Унгария, Швеция), или дори няма такава (в България например смъртността е 6% под обичайната). Още по-добър пример е Нова Зеландия, която напълно се изолира от външния свят и отложи разпространението на пандемията. В резултат през 2022, когато вирусът най-после я достигна, страната отчете най-високата допълнителна смъртност от над век насам (въсъщност от Испанския грип през 1918).

Това са сериозни аргументи в подкрепа на хората, които от самото начало бяха против локдауните (от Кулдорф до Атанас Мангъров в България) и твърдяха, че е добре да се опазят уязвимите групи, а останалите да прекарат вируса колкото е възможно по-бързо. Щеше ли такъв подход да предотврати опасните мутации? Никога няма да разберем.

МИТ НОМЕР 2: ЕСТЕСТВЕНИЯТ ИМУНИТЕТ НЕ РАБОТИ

Почти единодушна политика на всички правителства - подкрепяна горещо от фармацевтичните гиганти - бе, че естественият имунитет на преболедалите е по-слаба защита от набързо създадените експериментални ваксини срещу Covid. Доцент Петър Атанасов, ръководител на Covid-отделението в столичната болница за спешна помощ "Пирогов", заяви през 2020, че е проследил състоянието на 3000 души, прекарали инфекцията, и че нито един от тях не се е разболял повторно. Той препоръча хората, които са прекарали вируса, да не се ваксинират. Това светкавично му навлече обвинения, че е антиваксер и че манипулира общественото мнение. Най-вече от самозваните телевизионни "експерти" - математици, социолози и други жадни за внимание индивиди.

Но през 2022 в най-престижното медицин-

"Няма никакви доказателства, че маските променят нещо. Точка". Том Джеферсън

ско издание Lancet бяха публикувани резултатите от огромно обобщено изследване по темата, подписано от 26 световни имена (и финансирано от Бил Гейтс). "Нашият анализ показва, че нивото на защита от минала инфекция по варианти и с течение на времето е поне еквивалентно, ако не и по-голямо от това, осигурено от двудозовите uPNK ваксини", гласи предпазливото, но категорично заключение. Закъсняла утеха за милиони хора, които загубиха работата си или претърпяха други лишения, защото са преболеждали и не са пожелали да се ваксинират след това.

МИТ НОМЕР 3: МАСКИТЕ ПРЕДПАЗВАТ

Дори The New York Times, една от главните опори на официалната линия за борба с Covid-19, стигна до това заключение. "Задължителните маски не постигнаха нищо. Ще си научим ли уроците?", писа в коментар известният колумнист Брет Стивънс през февруари. Стивънс се позовава на най-малкото до момента проучване по въпроса, публикувано от уважаваната организация Cochrane. Лидерът на това проучване Том Джеферсън, епидемиолог от Оксфордския университет, е пределно ясен: "Няма никакви доказателства, че маските променят нещо. Точка". Това важи както за простите текстилни маски, така и за местата, където задължително се използва само професионални N-95. Изследването обхваща 610 872 души в множество различни тържави. Преминало е през множество независими оценки (peer reviews). Всички го потвърждават, с изключение на щатския Център за контрол и превенция на заболяванията (CDC), който настоява, че политиката за задължителни маски е правилна. "Когато хората казват, че 'вярват на науката', те имат предвид, че науката е рационална, емпирична, податлива на нова информация, честна, прозрачна и отворена към критики", писа по този повод Брет Стивънс. "Но все по-безмозъчното вкопчване на CDC в техните препоръки за маските не е нито едно от тези неща".

ОСТАНАЛИТЕ МИТОВЕ

Списъкът с непроверени мнения, налагани

на обществото като "научни факти", може да продължи още много дълго. Проф. Макари цитира няколко. Например твърдението, че данните за бивалентната ваксина са "кристално ясни", както бе заявил g-р Ашиш Джа, координаторът за Covid към Белия дом - макар, както подчертава Макари, "бивалентната ваксина да бе одобрена на базата на данни от осем лабораторни мишки". Твърдението, че втората доза от ваксината трябва да се получи не по-късно от 3-4 седмици след първата - макар още през септември 2021 да имаше данни, че може да се отложи с три месеца, което намалява усложненията и повишава имунната реакция. Твърдението, че ваксините предизвикват като странична реакция миокардит много по-рядко, отколкото го предизвиква самият вирус - множество авторитетни изследвания твърдят, че при мъже във възрастовата група 16-24 години миокардитът от ваксина е между 6 и 28 пъти по-често срещан от този, предизвикан от вируса. Твърдението, че училищата трябва да бъдат затворени, за да се ограничи заразата - данни от изследвания в Испания и Швеция не показват никаква разлика в разпространението на вируса при работещи и при затворени училища. Или твърдението на CDC, че една пета от заразените прекарват т. нар. "дълъг Covid" - независимо, че според британски проучвания по-скоро става дума за под 3%.

ЛИЧНИЯТ ИНТЕРЕС НА ПОЛИТИЦИТЕ

Освен медицинските митове, обществото трябва да получи отговори и на множество други въпроси - като например на какъв принцип бяха избрани доставчиците на ваксините за Европейския съюз (на стойност 71 милиарда евро), и как точно бяха сключени договорите. Председателят на Европейската комисия Урсула фон дер Лайен призна, че е разменяла множество текстови съобщения с Алберт Бурла, главния изпълнителен директор на Pfizer. Но заяви, че не може да ги намери, за да ги покаже пред обществото, а после ЕК обяви, че тези съобщения не попадали под обхвата на законодателството за достъп до обществена информация (заради което The New York Times сега съди Еврокомисията). Не е ясно и каква роля може да е играл Хайко фон дер Лайен, съпругът на Урсула, който ръководи американска биологическа лаборатория в Германия и е бил получател на многомилionenни договори от ЕС. На 1 март 2023 скандалът стигна готам европейският омбудсман Емили О'Раيلي публично да призове фон дер Лайен да прекрати мълчанието по темата. "Трябва да чуем какво се е случвало, иначе проблемът остава", заяви О'Раيلي прег Reuters. Това е само един от множеството въпроси, на които трябва да настояваме за отговор. Иначе наистина рискуваме да повторим историята. ■



Европейският омбудсман открито
призова Урсула фон дер Лайен да спре с
мълчанието по темата Pfizer
The European Ombudsman has openly
called on Ursula von der Leyen to end her
silence on the subject of Pfizer

THE FORGOTTEN QUESTIONS ABOUT COVID-19

Most people prefer not to think of the time between February 2020 and February 2022. But if we don't push for answers, we risk history repeating itself

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

Those who cannot remember the past are condemned to repeat it, Jorge Santayana, the great Spanish-American philosopher, once said. This undoubtedly true insight sounds especially alarming when applied to Covid-19. The "worst pandemic in history" consumed two years of our lives, led to colossal changes in daily life, to the trampling of personal liberties that were previously considered inviolable, and to almost uncontrolled printing and spending of money by governments (a major factor behind today's record inflation). But nevertheless, the attitude of the vast majority of us towards that period can be summed up as "as if it never happened". The reluctance of ordinary people to remember unpleasant moments is quite understandable, of course. But if we do not analyze the mistakes that politicians made in the period from February 2020 to February 2022, we will surely allow for their repetition.

SOME OF THESE MISTAKES WERE INEVITABLE, of course. At the start of 2020, no one knew exactly what we were up against. The first desperate measures - such as the ban on going out in Sofia, or leaving the city without a good reason - were caused by this fear of the unknown. We don't know what we're doing and we're just watching from others, as Angela Merkel's then-chief medical adviser admitted to Die Welt. Even the absurd behaviour of the now-forgotten Bulgarian staff generalissimo, who scared the population with "body bags", can somehow be forgiven.

What should not be forgiven is the suppression of any dissent afterwards. From the first days of the pandemic, until the beginning of the war in Ukraine, which took it off the agenda, the health authorities of most countries carefully crushed not only the right of opinion among specialists, but even suppressed official and verified scientific studies that did not match

with the "party line". The authorities' big mistake was not unfocused directives at the beginning of the crisis, wrote Marty Makary, a professor at Johns Hopkins University, in an article for The New York Post. "No, they were wrong because they refused to change their directives in the face of new evidence. When a study did not support their policies, they dismissed them and censored opposing opinions".

MYTH NUMBER 1: LOCKDOWNS WORK

To be fair, there is no hard evidence on this point. But there are enough indirect ones. After all, as early as the spring of 2020, many luminaries of epidemiology insisted that there was no point in lockdowns. Their opinions were sent on deaf ears. Three of them - Dr. Martin Kulldorff, professor of medicine at Harvard University; Dr. Sunetra Gupta, Professor of Epidemiology at the University of Oxford; and Dr. Jay Bhattacharya, a professor of medicine at

Stanford — even signed what's known as The Great Barrington Declaration, calling for the lockdowns to be replaced with a new approach emphasizing focused protection of more vulnerable patients — the elderly, diabetics, and those with cardiovascular disease, and lighter measures for everyone else. Kuldorff says that he tried to present his opinion to the leading American and British media, but everywhere he was refused. What's more, he and his colleagues were subjected to a "peer trial" in the British Medical Journal.

Here is the circumstantial evidence: the countries that most strictly and persistently enforced distancing measures in 2020 and 2021, have reported record additional deaths at the end of 2022. In December, the additional mortality in Germany was 37%, in Austria - 27%, in France - 25%. At the same time, in countries here the measures lasted less or were not strictly observed, now the additional mortality is the lowest (Hungary, Sweden), or even non-existent (in Bulgaria, for example, the mortality is 6% below the usual). An even better example is New Zealand, which completely isolated itself from the outside world and delayed the spread of the pandemic. As a result, in 2022, when the virus finally reached it, the country recorded the highest additional death rate in over a century (actually since the Spanish flu of 1918). These are serious arguments in support of the people who were against the lockdowns from the beginning (from Kuldorff to Atanas Mangarov in Bulgaria) and argued that it is good to protect the vulnerable groups, and the rest to pass the virus as quickly as possible. Could such an approach prevent the occurrence of dangerous mutations? We'll never know.

MYTH NUMBER 2: NATURAL IMMUNITY DOESN'T WORK

The almost unanimous policy of all governments - warmly supported by the pharmaceutical giants - has been that the natural immunity of the sick is a weaker defence than the hastily created experimental Covid vaccines. Associate Professor Petar Atanasov, head of the Covid-department at the capital's emergency hospital "Pirogov", stated in 2020 that he had followed the condition of 3,000 people who passed the infection, and that none of them got sick again. He recommended that people who have had the virus not get vaccinated. This quickly led to him being accused of being anti-vaxxer and of manipulating public opinion (mostly from self-proclaimed TV "experts" - mathematicians, sociologists and other attention-hungry individuals).

But in 2022, the most prestigious medical journal Lancet published the results of a huge summary study on the subject, signed by 26 well-respected names (and funded by Bill Gates). "Our analysis shows that the level of protection from past infection across variants



Проф. Мартин Макару
Prof. Marty Makary

and over time is at least equivalent to, if not greater than, that provided by two-dose mRNA vaccines," reads the cautious but emphatic conclusion. This a belated consolation for the millions of people who lost their jobs or suffered other hardships because they got sick and didn't want to get vaccinated afterwards.

MYTH NUMBER 3: MASKS PROTECT

Even The New York Times, one of the mainstays of the official anti-Covid-19 line, came to this conclusion. "The Mask Mandates Did Nothing. Will Any Lessons Be Learned?", asked noted columnist Bret Stephens in a February comment. Stephens refers to the largest study on the matter to date, published by the respected Cochrane organization. The leader of this study, Tom Jefferson, an epidemiologist at the University of Oxford, is extremely clear: "There is just no evidence that they (masks) make any difference. Full stop." This applies both to simple textile masks and to places where only professional N-95s were used. The study covered 610,872 people in many different countries. It has gone through numerous independent evaluations (peer reviews). Everyone confirms it, except the US Centers for Disease Control and Prevention (CDC), which insists that the mandatory mask policy is correct. "When people say they 'trust the science,' what they presumably mean is that science is rational, empirical, rigorous, receptive to new

information... Also: humble, transparent, open to criticism...", wrote Bret Stephens on this occasion. "The C.D.C.'s increasingly mindless adherence to its masking guidance is none of those things".

THE REST OF THE MYTHS

The list of unverified opinions foisted on the public as "scientific facts" could go on and on. Prof. Makary cites several. For example, the claim that the data on the bivalent vaccine was "crystal clear," as Dr. Ashish Jha, the White House's Covid coordinator, has stated — even though, as Makary points out, "the bivalent vaccine was approved based on data from eight mice". The claim that the second dose of the vaccine should be received no later than 3-4 weeks after the first - although as recently as September 2021 there was evidence that it could be delayed by three months, which reduces complications and increases the immune response. The claim that vaccines cause less myocarditis as a side effect than the virus itself - multiple authoritative studies claim that in men aged 16-24, vaccine-induced myocarditis is actually between 6 and 28 times more common than the one caused by the virus. The claim that schools should be closed to limit contagion - data from studies in Spain and Sweden showed no difference in the spread of the virus between open and closed schools. Or the CDC's claim that a fifth of those infected get the so-called "long Covid" - regardless that, according to British studies, it is rather less than 3%.

THE PERSONAL INTEREST OF POLITICIANS

In addition to medical myths, the public needs answers to many other questions - such as on what principle the suppliers of vaccines for the European Union (worth 71 billion euros) were chosen, and how exactly the contracts were concluded. European Commission President Ursula von der Leyen has admitted to exchanging numerous text messages with Albert Burla, the chief executive of Pfizer. But she said she could not find them to show to the public, and then the European Commission declared that those messages did not fall under the law on access to public information (which is why The New York Times is now suing the EC). It is also unclear what role Heiko von der Leyen, Ursula's husband, who runs an American bio laboratory in Germany and has been the recipient of multimillion-dollar EU contracts, may have played. On March 1, 2023, the scandal reached the point where European Ombudsman Emily O'Reilly publicly called on von der Leyen to end her silence on the subject. "We need to hear what happened or the problem remains," O'Reilly told Reuters. This is just one of the many questions to which we must press for an answer. Otherwise, we really risk repeating history. ■

Ипотечен кредит

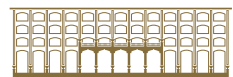
ДОМ за теб

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



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg



**ASTOR GARDEN
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

BOOK NOW

www.astorgardenhotel.com



**VILLA
CHINKA**

ASTOR GARDEN
HOTEL

Sts. Constantine and Helena Resort

BOOK NOW

www.villachinka.com



BOOK NOW

www.aquahousehotel.com



BOOK NOW

www.azaliahotel.com



**HOTEL
PRIMORSKI**

BOOK NOW

www.hotelprimorski.com



SEE MORE

www.aquahouse.bg

reservations@stconstantine.bg

www.visitstconstantine.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 31.12.2022 Г. – С НАД 398 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 ОКТОМВРИ 2021 Г. ИЗПЛАЩА ПОЖИЗНЕНИ ПЕНСИИ И РАЗСРОЧЕНИ ПЛАЩАНИЯ
НА ОСИГУРЕНИ ЛИЦА В УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.

**Посочените резултати нямат по необходимост връзка с бъдещи резултати.*



МИКРОСКОПИЧНИ ПРОКЛЯТИЯ

Поне две от най-страшните пандемии в историята са играли ключова роля и в съдбата на българите

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ISTOCK

Сovid-19 в никакъв случай не е между най-смъртоносните пандемии в историята: официалната статистика показва приблизително 1 починал на 100 болни, а реалният показател е много по-нисък заради огромния брой хора, прекарали го, без да се тестват, или дори без да разберат. Но дори и 1% не е твърде много, на фона на около 10% смъртност при първия SARS през 2003, 34% при MERS, или камилския грип, който все още се вихри из Близкия изток, и близо 50% при треската Ебола. Но това се компенсира от глобалния обхват на Covid - една от малкото пандемии, достигнали до всички краища на планетата. Нека си припомним и другите най-страшни болести в историята.

Атинската чума 430 година преди Христа

Склонността да се обявява всяко текущо бедствие за "най-страшното в историята" явно не е нова: Тукидид го прави още в древността по повод на голямата чума в Атина, наричайки я "толкова голяма и страшна като заплахата, че в човешката памет няма сравнима с нея".

Съвременните учени все още спорят около точната природа на това заболяване - теориите включват една шарка, тиф или дори антракс. Известно е само, че е дошла в Атина от пристанището Пирея, вероятно с хранителните доставки. По онова време Атина е във вихъра на Пелопонеската война срещу Спарта, и е близо до окончателната победа. Но болестта убива между 75 000 и 100 000 души, разрушава напълно обществения ред и в крайна сметка дава успеха на спартанците.

Азиатският грип 1957 - 1958

Още един вирус (този път H2N2), дошъл от Китай. Според експертите е пренесен върху хората от дивите патици. За кратко заразата стига до Хонконг, Сингапур и САЩ, а до 1958 почти не остават незасегнати държави. Гripeт е особено опасен за възрастните хора. Повечето изчисления сочат около 1.1 милиона жертви по цял свят. Заразата е овладяна едва след създаването на ваксина.

Десетилетие по-късно идва и Хонконгският грип (H3N2), мутирала форма на Азиатския,

която също успява да убие около един милион души през 1968-1969.

Третата холерна пандемия 1846 - 1860 година

Холерата - възпаление на тънкото черво, предизвиквано от бактерията *Vibrio cholerae* - е позната от векове и дори е загатната в древногръцки съчинения. Но до началото на XIX век тя се среща само в делтата на река Ганг в Индия. След това обаче нарастващата световна търговия започва да я пренася и в нови земи. Първата епидемия започва през 1817 и обхваща останалата част от Индия, Шри Ланка, днешните Бангладеш и Мианмар, Филипините и Близкия изток. През следващия век ще последват още шест големи разпространения на холерата, от които вероятно най-страшна като брой на жертвите е третата, в средата на XIX век. Тя обхваща няколко континента. Само в Русия загиналите са над един милион души. През 1853-54 болестта убива над 10 000 души само в Лондон. Тогава един английски лекар, на име Джон Сноу, проследява географското разпространение на случаите и стига до заключението, че бактерията се

пренася чрез замърсена вода. Това помага неимоверно в борбата с болестта, макар че ще последват още няколко големи пандемии. България е най-силно засегната от шестата, през 1910-1911.

Антониновата чума 165 - 180 година

Известна още като чумата на Гален, по името на прочутия древногръцки лекар Клавдий Гален, който я е описал детайлно. Ако се съди по това описание, всъщност не ставало дума за чума като бубонната, а по-скоро за едра шарка. Заболяването било пренесено от римските легионери, връщащи се от Месопотамия, и скоро от него всеки ден в Рим умирали по около 2000 души. Жертвата най-вероятно е паднал и съимператорът Луций Вер. Чумата носи неговото и на другия съимператор Марк Аврелий фамилно име - Антонин. Противно на легендите, самият Марк Аврелий вероятно се е споминал не от епидемията, а от естествени причини. На Гален принадлежи често цитираният и през Средновековието съвет как да се справяме с чумата: "тръгни рано, замини далече, върни се късно".

Много историци са категорични, че Антониновата чума нанася тежки поражения на търговията на Рим с Далечния изток и в Индийския океан, и в крайна сметка полага началото на упадък на империята.

Третата чумна пандемия 1855 година

Свикнали сме да свързваме бубонната чума с мрака на средновековието, но всъщност последната голяма пандемия се случва в средата на XIX век. Както и при повечето други глобални пандемии, произходът ѝ е в Китай, от провинция Юнан. През 1855 обаче болестта стига до гба от най-големите градове, Хонконг и Гуангжоу, и чрез техните търговски пристанища се разпростира до Индия, Русия, Южна Африка, Южна Америка, Калифорния и дори Флорида. Жертвите според повечето оценки са около 12 милиона в глобален мащаб. По това време обаче медицинската наука вече е достатъчно напреднала да се разгадаят механизмите за разпространение и Третата чумна пандемия дава безценна информация на учените. Благодарение на което до четвъртата пандемия не се стига.

Колумбовите зарази 1492 - 1548

Това всъщност не е една пандемия, а множество: след откритията на Колумб европейските завоеватели пренасят в Новия свят заболявания като едрата и гребната шарка, срещу които местните жители нямат естествен имунитет. Последствията са катастрофални. Според много учени в

В съчетание с опустошенията от множеството граждански войни във Византия, чумата обезлюдява драстично българските земи и отваря пътя на османските нашествия

първия половин век след Колумб болестите заличават 90% от местното население в Централна и Южна Америка (или между 40 и 60 милиона души). На остров Испаньола (днес поделен между Хаити и Доминиканската република) при първото идване на Колумб живеели около 60 000 души. Петдесет години по-късно били оцелели едва 500. Шарката е и главната причина Ернан Кортес с едва шепс хора да успее да покори и унищожи могъщата империя на ацтеките.

Испанският грип 1918 - 1919 година

Отслабеното от недоимъка на военните години население става лесна жертва на вируса H1N1 (много близък до онзи, който предизвика свинския грип през 2009). Грипът заразява около 500 милиона души - над една четвърт от цялото население на планетата по онова време, и убива между 17 и 50 милиона души, повече от всички жертви по време на Първата световна война. За разлика от сегашния случай с Covid 19, особено уязвими са младите хора.

Впрочем названието "испански" е във висша степен несправедливо. Според различните теории епидемията тръгва или от северен Китай, или от една британска военна база във Франция, или от американския щат Канзас. Повечето гържави обаче налагат строга цензура върху всякакви новини за болестта и затова медиите за пръв път започват да съобщават за нея в Испания, където цензура няма.

Юстиниановата чума 540 - 542 година

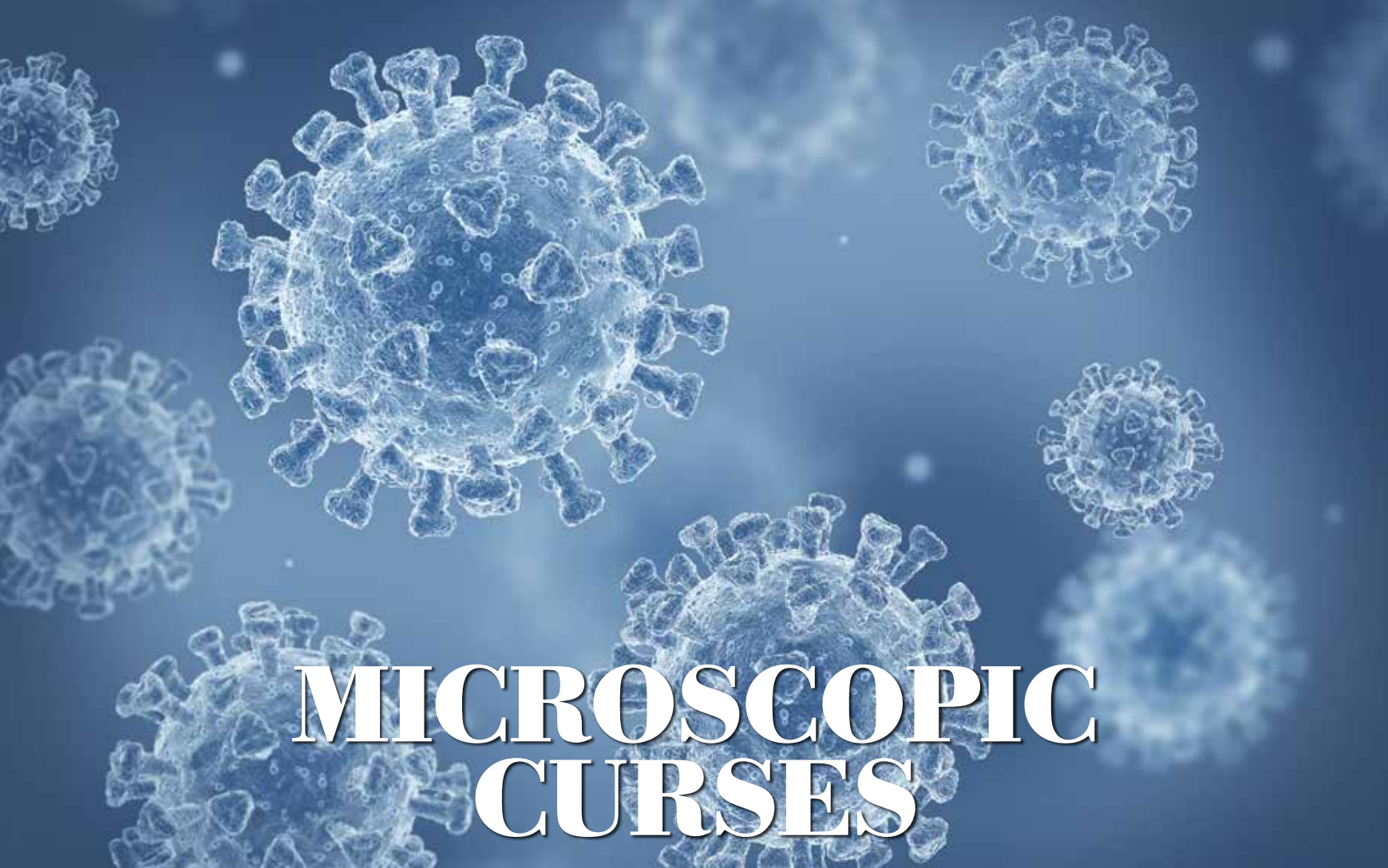
През първата половина на VI век император Юстиниан се опитва с добър успех да възстанови величието на някогашната Римска империя. И обществените му реформи, и военните му кампании се увенчават с успех. Но около 540 година с гоставките на египетско жито идва пренасяната от плъховете

чума, която саботира плановете му. Болестта бързо опустошава Константинопол, където според изворите убива по 5000 души дневно, и в крайна сметка остава населението на столицата наполовина. След това плъзва из Балканите, достигайки и много по-отдалечени точки на Европа. По днешни изчисления жертвите на Юстиниановата чума са между 25 и 100 милиона души - наистина значима част от световното население в онази епоха. Някои историци виждат в тази пандемия решаващия фактор, направил възможни големите арабски завоевания през следващото столетие. "Юстинианова чума от VI-VII век на практика изпразва Балканския полуостров за идването и заселването на българите", твърди историкът проф. Иван Илчев. "След нея нямаме чак толкова силни епидемии. Голямата чумна епидемия в Западна Европа през XIV век тук също се усеща, но не толкова силно, колкото в Италия или Франция. При нас голямата епидемия е по времето на Юстиниан".

Черната смърт 1347-1351 година

Все още не знаем с пълна сигурност какво е причинило най-големия катаклизъм в познатата история, но повечето специалисти вярват, че става дума за бактерията *Yersinia Pestis*, която се пренася от бълхи по плъховете и предизвиква бубонната чума. Предполага се, че пандемията през XIV век започва някъде из Китай или днешен Киргизстан. След това по Пътя на коприната се пренася до търговските пристанища на Кримския полуостров, откъдето в края на 1347 генуезките кораби го пренасят до Месина в Сицилия. В следващите четири години Черната смърт достига и до най-отдалечените краища на континента и изстребва между 30 и 60 процента от европейското население. В глобален мащаб жертвите се оценяват между 75 и 200 милиона души. На Стария континент обезлюдяването взема такива размери, че променя самото устройство на обществото: селяните и работниците стават толкова редки и ценни, че господарите започват да се надпреварват за привличането им. Това е началото на края на феодализма.

В българската историография ролята на Черната смърт дълго се пренебрегваше, поради липсата на достатъчно извори. "За Византия, България, Сърбия и за Балканите въобще няма такива извори. Но знаем, че чумата върлува по тези земи, и е просто безумие да се смята, че тя не нанася същите поражения, както в Западна Европа", смята историкът проф. Христо Матанов. В съчетание с опустошенията от множеството граждански войни във Византия, чумата обезлюдява драстично българските земи и отваря пътя на османските нашествия. ■



MICROSCOPIC CURSES

At least two of the worst pandemics in history played a key role in the fate of Bulgarians

By KALIN ANGELOV / Photography ISTOCK

Covid-19 is by no means among the deadliest pandemics in history: official statistics show about 1 death per 100 sick, and the real figure is much, much lower because of the huge number of people who got through it without getting tested, or even without realising they are infected. But even 1% isn't too much, against the backdrop of about 10% mortality for the first SARS in 2003, 34% for MERS, or the camel flu that's still raging through the Middle East, and nearly 50% for Ebola. But this is offset by the global reach of Covid - one of the few pandemics that has reached all corners of the planet. Let's recall the other most terrible diseases in history.

The Plague of Athens 430 BC

The tendency to declare any current calamity the "worst ever" is clearly not new: Thucydides did it back in Antiquity to describe the great Plague of Athens, calling it "as great and terrible as a threat that there is no comparable event in human memory."

Modern scientists are still arguing about the exact nature of the disease - theories include measles, typhoid or even anthrax. It is only known that it came to Athens from the port of Piraeus, probably with food supplies. At that

time, Athens was in the midst of the Peloponnesian war against Sparta, and near its final victory. But the disease killed between 75,000 and 100,000 people, destroying public order and ultimately giving the Spartans success.

The Asian flu 1957 - 1958

Another virus (this time H2N2) that came from China. According to experts, it was transmitted to humans by wild ducks. The infection quickly reached Hong Kong, Singapore and the United States, and by 1958, almost no countries remained unaffected. This flu was especially dangerous for the elderly. Most estimates point to around 1.1 million victims worldwide. The infection was only controlled after a vaccine was created.

The Hong Kong Flu (H3N2) came a decade later, a mutated form of the Asian flu that also managed to kill about one million people in 1968 and 1969.

The third cholera pandemic 1846 - 1860

The cholera - inflammation of the small intestine, caused by the *Vibrio cholerae* bacterium - had been known for centuries and had even been mentioned in ancient Greek writings.

Until the early nineteenth century, it had been found only in the Ganges Delta in India. After that, however, flourishing global trade moved it to new lands. The first epidemic began in 1817 and covered the rest of India, Sri Lanka, present-day Bangladesh and Myanmar, the Philippines and the Middle East. The next century will see another six major cholera outbreaks, of which the third one in the mid-19th century was the deadliest. It spanned several continents. In Russia alone, more than one million people were killed. In 1853-54, the disease killed over 10,000 people in London alone. Then an English physician, named John Snow, traced the geographical spread of the cases and concluded that the bacterium was transmitted through contaminated water. This helped tremendously in the fight against the disease, although several major pandemics would follow. The sixth one, in 1910-1911, hit Bulgaria the hardest.

The Antonine Plague 165 - 180

Also known as the Plague of Galen, after the famous ancient Greek physician Claudius Galenus, who described it in detail. Judging by this description, it was not really a plague like Bubonic Plague, but rather a smallpox. It was brought by Roman legionnaires returning from

Mesopotamia, and soon about 2,000 people were dying in Rome every day. Co-emperor Lucius Verus was probably its victim too. The plague bears his and the other co-emperor Marcus Aurelius' surname - Antonine. Contrary to legend, Mark Aurelius was probably not killed by the epidemic, but died of natural causes.

Galen also formulated the following advice, frequently quoted during the Middle Ages on how to deal with the plague: "go early, go far, come back late."

Many historians are certain that the Antonine Plague severely damaged Rome's trade with the Far East and in the Indian Ocean, and ultimately marked the beginning of the decline of the Roman Empire.

The third plague pandemic

1855

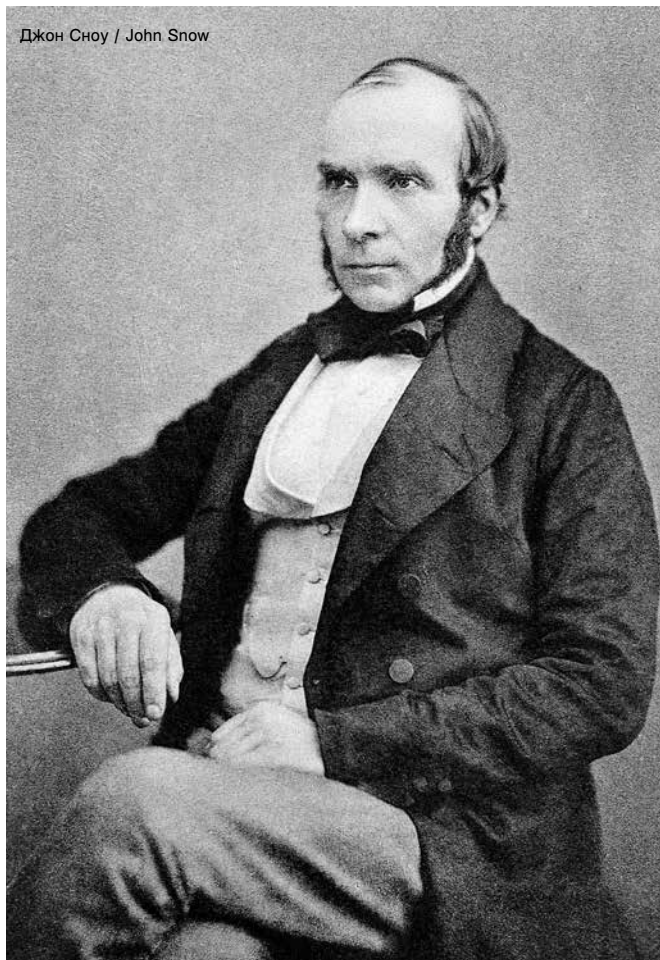
We are used to associating the bubonic plague with the darkness of the Middle Ages, but the last great pandemic actually occurred in the mid-19th century. As with most other pandemics, it originates in China's Yunnan Province. In 1855, however, the disease reached two of the largest cities, Hong Kong and Guangzhou, and through their commercial ports spread to India, Russia, South Africa, South America, California, and even Florida. According to most estimates, the casualties numbered around 12 million globally. At that time, however, medical science was already advanced enough to unravel the mechanisms of spread, and the Third Plague Pandemic provided invaluable information to scientists. Due to which there was no fourth pandemic.

The Columbus diseases

1492 - 1548

This was not really a single pandemic, but several pandemics: after Columbus' discoveries, European conquerors transmitted to the New World diseases such as smallpox and measles against which the locals had no natural immunity. The consequences were catastrophic. According to many scientists, during the first half a century after Columbus, diseases wiped out 90% of the autochthonous population in Central and South America (or between 40 and 60 million people). About 60,000 people lived on the island of Hispaniola (today divided between Haiti and the Dominican Republic) when Columbus first arrived. Fifty years later, only 500 survived. Measles was also the main reason for Hernan Cortes, with only a handful of people, to conquer and destroy the powerful Aztec empire.

Джон Сноу / John Snow



Spanish flu

1918 - 1919

The population weakened by the deprivation of WW1 became an easy prey to the H1N1 virus (very close to the one who caused the swine flu in 2009). Flu infected about 500 million people - more than a quarter of the earth's population at the time - and killed between 17 and 50 million people, more than WW1 death toll. Unlike the current case of Covid-19, young people are particularly vulnerable.

Incidentally, the term "Spanish" is grossly unfair. According to various theories, the epidemic came either from northern China, from a British military base in France, or from the US state of Kansas. However, most countries imposed strict censorship on any news of the disease, which is why the media for the first time started reporting it in Spain, where there was no censorship.

The Plague of Justinian

540-542

During the first half of the 6th century, Emperor Justinian tried and managed to restore the grandeur of the old Roman Empire. Both his social reforms and his military campaigns were successful. However, around 540 AD came a rat-infested plague with the shipments of Egyptian wheat that ruined his plans. The

disease quickly devastated Constantinople, where, according to sources, it killed 5,000 people a day, and eventually, the population of the capital was halved. It then spread across the Balkans, reaching much farther points in Europe. According to today's estimates, the casualties of the Plague of Justinian vary between 25 and 100 million, a truly significant proportion of the world's population at the time. Some historians see this pandemic as the deciding factor that made major Arab conquests possible over the next century. "The Plague of Justinian of the 6th and 7th centuries practically emptied the Balkan Peninsula for the arrival and settlement of Proto-Bulgarians," historian Prof Ivan Ilchev holds. "We don't have quite as many epidemics after it. The big plague epidemic in Western Europe in the 14th century was also felt here, but not as strongly as in Italy or France. We had the most serious epidemic during Justinian's emperors." ■

The Black Death

1347-135

We still do not know for sure what caused the biggest cataclysm in known history, but most experts believe that it was the *Yersinia pestis* bacterium, which is transmitted by

fleas in rats and causes the bubonic plague. This 14th pandemic is thought to have started somewhere in China or present-day Kyrgyzstan. Then, along the Silk Road, it was transferred to the commercial ports of the Crimean Peninsula, from where, at the end of 1347, Genoese ships carried it to Messina in Sicily. Over the next four years, the Black Death affected the farthest reaches of the continent, killing between 30 and 60 percent of Europe's population. Globally, the death toll is put at between 75 and 200 million. On the Old Continent, depopulation was of such an extent that it changed the very structure of society: peasants and labourers become so rare and valuable that the masters were competing to attract them. This was the beginning of the end of feudalism.

The role of the Black Death has long been neglected in Bulgarian historiography due to the lack of sufficient sources. "There are no such sources for Byzantium, Bulgaria, Serbia and the Balkans. But we know that the plague was raging on these lands, and it is just folly to believe that it did not cause the same damage as in Western Europe," says historian Prof Hristo Matanov. Combined with the devastation of the numerous Byzantine civil wars, the plague dramatically depopulated the Bulgarian lands and paved the way for Ottoman invasions. ■

ПОСЛЕДНИЯТ ЕКШЪН ГЕРОИ

С двигатели от BMW, механика от създателите на G-класа и оси от трактор, Ineos Grenadier е най-добрият офроудър на XXI век

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография INEOS

Повечето тестове на нови автомобили си приличат и в един момент започват да се сливат. Но не и този. Най-малкото защото в него ще се запознаем с последния истински авантюрист в автомобилния свят.

ИМЕТО МУ Е INEOS GRENAIER и, естествено, не може да се покаже пред света с някакъв си обикновен маршрут за каране. Не, това, в което участваме, е истинска приключенска експедиция. Разделена е на три етапа. Първият е от северния бряг на Шотландия до Инвърнес, през една от най-суровите местности в Европа. После идва вторият, през митичните шотландски Highlands - родината на малцовото уиски и на мъжете в полички. И накрая идва третият етап, в който ще караме и ние: от границата на

Шотландия, през злополучните Badlands - Злите земи - бандитска територия в продължение на почти две хилядолетия, после из възляваната от поетите Езерна област и, на финала, по дъното на морето. Но за това - по-късно.

Честно казано, не помня да сме карали по такъв маршрут в последните десетина години. И обяснението е съвсем просто: автомобилите, които са способни да го изминат, почти изчезнаха от пазара. Mitsubishi Pajero и Nissan Patrol слязоха от конвейера. Новото поколение на Toyota Land Cruiser дори не се продава в Европа заради екологичните стандарти. Jeep Wrangler вече е плъз-ин хибрид. Дори легендарата Land Rover Defender скъса с миналото и днес е лъскав SUV със самотосеща конструкция, без помен от добрата стара рама.



В ТОВА НЯМА НИЩО ЧУДНО: сериозните офроудъри са скъпи за производство и се продават в относително малки серии. И съответно носят много по-малко печалба от модерните кросоувъри. Но масовото оттегляне от офроуд сегмента започна да създава вакуум в него. И тогава, над халба бира в лондонската кръчма Grenadier, идеята да се възкреси старият Defender хрумна на сър Джим Ратклиф, собственика на химическия гигант Ineos и вторият най-богат човек в Англия. Пет години по-късно най-после неговият автомобил е факт. Но не точно такъв, какъвто бе планиран.

Началната идея на сър Джим беше просто да купи оригиналните планове от Land Rover. Но, за щастие, Land Rover отказа да ги продаде. "За щастие", защото в противен случай тази кола щеше да е едно пътуване назад към далечното минало, към 50-те години. Вместо това днес Ineos Grenadier е най-модерният, най-високотехнологичен автомобил в своя сегмент. Единственото, което е старомодно в него, е духът.

Впрочем не се подвеждайте по думата "високотехнологичен". Тя не се отнася до добавена реалност, управление с жестове и всякакви други глезотии, изискващи купища електронни схеми. Не, високите технологии в Grenadier се отнасят до неща като специалните сплави в двигателя или иновативни техники за защита от корозия. Във всичко останало обаче тази кола е толкова аналогова, колкото изобщо е възможно в днешния свят.

На пазара има немало SUV, които могат да се справят добре с офроуд - но за кратко. С нито една от тях не бихте тръгнали към тундрата, или из джунглите на Гватемала, защото тези машини не са разчетени да издържат за дълго на тормоз. А когато се повредят, не можете да ги поправите със сандъчето с инструменти.

ИМЕННО ТОВА БЕ ГОЛЯМАТА СИЛА на коли като стария Defender - пословично чуплив, но и лесен за ремонт, и неуязвим за капаните на природата. Grenadier е същото, но с амбицията да не е чуплив. В него няма и помен от старата технология на Defender. Нещо повече - в него няма нищо британско, освен духа и дизайна. Двигателите са доказаните във времето шестцилиндрови агрегати на BMW - дизел и бензин, съответно с 249 или 286 коня. Те са свързани с осемстепенната трансмисия на ZF, за която



няма да се уморим да повтаряме, че е най-добрият автоматик на пазара. Офроудър с автоматик звучи малко странно. Но тук към уравнението се прибавя и изцяло новата трансферна кутия, разработена от Ineos и произведена от специалистите в Tremec. Окачването е от германската Eibach. Спирачките са Brembo. Двамата моста са на италианската Carraro, най-уважаваното име в света на тракторите. Колата е построена върху стълбовидна рама от галванизирани с най-новите технологии стомана, което зачерква най-голямото проклятие на някогашния Defender - ръждата. Накрая идва ред на най-важния партньор: австрийския клон на Magna, заедно

с който е разработена цялостната механика. Да не забравяме, че именно специалистите от Грац създадоха някои от най-емблематичните офроуд машини в историята - от оригиналния Fiat Panda 4x4, през военния герой Pinzgauer, чак до G-класата на Mercedes. Grenadier има и втора връзка с Mercedes - той се прави в ултрамодерния завод в Хамбах, Франция, който Ineos откупи от германците. Офроуд способностите на тази кола са удивителни, както вече видяхте. Но онава, което наистина ни изненада, е колко приемлива е тя по нормални пътища и за ежедневна употреба.

GRENADIER СЪВСЕМ НЕ Е СПАРТАНСКИ



АВТОМОБИЛ. Можете да го имате с кожен салон, с подгряване на седалките и с куп други удобства. Материалите вътре са правени с мисъл да издържат на големи натоварвания, но в същото време се усещат качествени. Бутоните са големи и удобни за ползване дори с дебели ръкавици. Имате 12-инчов екран на мултимедията, към който много лесно можете да свържете смартфона си и да ползвате Google Maps например. На нормален асфалтов път Ineos стои учудващо добре. Воланът има характерния за всеки сериозен офроудър голям луфт, но иначе е предсказуем. Спирачките работят безукорно. Обезшумяването на салона е на много добро ниво. Като

ежедневен автомобил Grenadier е много по-комфортен от Wrangler, например.

ИСТИНСКИ ИНТЕРЕСНАТА ЧАСТ в интериора обаче е на тавана. Тук са всички прибори за офроуд: блокировка на преден и на заден мост, специален режим за офроуд и за газене във вода (до 80 сантиметра), най-различни варианти за светлините, и седем превключвача за електрическите изводи отвън и в багажника, които могат да захранват всичко от лампи до лебедка с капацитет до 5.5 тона.

Това е и госта практичен автомобил. Петместната версия ви дава 1152 литра товарен обем, който скача до над

2000 литра при смъкнати задни облегалки. Отделно имате хитра система за окачване на товари отвън. Конструкцията на вратите е подсилена и издържа до 45 килограма товар. Практична е и цената - 130,000 лева за базовата двуместна версия, и 148,000 за пътническата. Даже най-богато обзаведеният Grenadier е с почти 90,000 лева по-евтин от базовия Mercedes G-Class.

В НАШАТА ЕКСПЕДИЦИЯ готук минахме през блата на Бедлендс, през горите на Езерната област и през острите камъни на една от най-големите кариери в Англия. Но сега идва върховният тест за нашия Ineos Grenadier. С него трябва да прекосим морето. Съвсем буквално.

Намираме се на единия край на залива Моркамб, в североизточна Англия - 310 квадратни километра от най-коварните плаващи пясъци и най-непредсказуемите приливи в Европа. През 2004 тук загинаха 21 души - събирачи на миди - които Ирландско море успя да изненада. Ние сме в по-добра позиция, защото ще ни води кралският Водач из пясъците. Единствената задача на този човек е да знае къде пясъкът е твърд и може да издържи тежестта на автомобил. Или, в нашия случай, на 20 автомобили.

ИЗДЕБВАМЕ ОТЛИВА и трябва да изминем 7 километра от Алитуейт до Силвърдейл на отсрещния бряг на залива. Част от пътя е пясък, друга - дълбока до кръста вода. Само на две места по пътя дъното е достатъчно солидно, за да спрем, без да затънем. Навсякъде грудаде спирането е равно на катастрофа. Последната спирка всъщност е в самото сърце на залива Моркамб. След по-малко от час всичко тук ще бъде под водата. Включително и ние, ако направим фаталната грешка да спрем някъде по пътя, или да затънем в този удивително мокър пясък, който се усеща точно като желе.

Но нашият Grenadier се справя без каквото и да било усилие. За два дни из блата, кариери и пясъци нито веднъж не се наложи да използваме допълнителния блокаж на предния и задния мост. Тук, на пясъка, дори не включваме понижаващата предавка, за да не се окопаем.

45 минути по-късно благополучно стъпваме на брега в Силвърдейл за много заслужена бира. И пътьом се поздравяваме с добрия стар Defender, който вече има достоен наследник. Макар и с друго име. ■

THE LAST ACTION HERO

With engines from BMW, mechanics from the creators of the G-Class and axles from a tractor, the Ineos Grenadier is the best off-roader for the 21st century

By KONSTANTIN TOMOV / Photography INEOS

Most new car tests are similar and at some point, they start to blend together. But not this one: the last true adventurer in the automotive world.

It's called the Ineos Grenadier and, of course, it can't show itself to the world with any ordinary test drive. No, what we are participating in is a true adventure expedition. It is divided into three stages. The first is from the north coast of Scotland to Inverness, through some of the harshest terrains in Europe. Then comes the second, through the mythical Scottish Highlands - the homeland of malt whiskey and men in skirts. And finally comes the third stage, in which we are to drive: from the border of Scotland, through the ill-fated Badlands - bandit territory for almost two millennia, then through the Lake District sung by poets and, finally, along the bottom of the sea. We'll get to that later.

TO BE HONEST, WE DON'T REMEMBER DRIVING SUCH A ROUTE in the last ten years. And the explanation is quite simple: the cars that are capable of doing it have al-

most disappeared from the market. Mitsubishi Pajero and Nissan Patrol stepped off the assembly line. The new generation of Toyota Land Cruiser is not even sold in Europe because of environmental standards. The Jeep Wrangler is now a plug-in hybrid. Even the legendary Land Rover Defender broke with the past and today is a sleek SUV with a unibody, without a trace of the good old frame. There is nothing surprising in this: serious off-roaders are expensive to produce and are sold in relatively small numbers. And accordingly, they bring much less profit than modern crossovers. But the mass withdrawal from the off-road segment began to create a vacuum in it. And then, over a pint of beer in London's Grenadier pub, the idea to resurrect the old Defender occurred to Sir Jim Ratcliffe, the owner of the chemical giant Ineos and the second richest man in England. Five years later, his car is finally a reality. But not exactly as planned.

SIR JIM'S INITIAL IDEA WAS SIMPLY TO BUY the original plans from Land Rover. Fortunately, Land Rover refused to sell them. "Fortunately", because otherwise, this car

would be a trip back to the distant past, to the 1950s. Instead, today the Ineos Grenadier is the most modern, high-tech car in its segment. The only thing old-fashioned about it is the spirit. And that is quite enough.

However, don't be misled by the word "high-tech". It does not refer to augmented reality, gesture control and any other frills that require loads of electronic circuits. No, the high technology in the Grenadier refers to things like special alloys in the engine or innovative corrosion protection techniques. In everything else, though, this car is as analogue as it gets in today's world.

There are quite a few SUVs on the market that can handle off-road well - but only for a short time. You wouldn't take any of them to the tundra or the jungles of Guatemala, because these machines are not designed to withstand abuse for long. And when they break, you can't fix them with the toolbox.

THAT WAS THE GREAT STRENGTH OF CARS like the old Defender - proverbially fragile, but also easy to repair and invulnerable to nature's traps. Grenadier is the





same, but with the ambition to be unbreakable. There is no trace of the old Defender technology in it. What's more, there is nothing British about it except the spirit and the design. The engines are the time-proven six-cylinder units of BMW - diesel and gasoline, respectively with 249 or 286 horsepower. They are mated to ZF's eight-speed transmission, which we won't tire of saying is the best automatic on the market. An off-roader with an automatic sounds a bit strange. But here the all-new transfer case, developed by Ineos and manufactured by Tremec, is added to the equation. The suspension is from the German Eibach. The brakes were developed specifically for the Grenadier in conjunction with Brembo. The two solid axles are a product of Italy's Carraro, the most respected name in the tractor world. The car is built on a ladder frame made of galvanized steel with the latest technology, which eliminates the biggest bane of the old Defender - rust. The cavities in the frame are filled with wax.

Finally, it is the turn of the most important partner: the Austrian branch of Magna, who

has helped with the mechanics. Let's not forget that it was the specialists from Graz who created some of the most iconic off-road machines in history - from the original Fiat Panda 4x4, through the military hero Pinzgauer, all the way to the Mercedes G-Class. The Grenadier has another connection to Mercedes as well - it is made at the ultra-modern plant in Hambach, France, which Ineos bought from the Germans.

THE OFF-ROAD CAPABILITIES OF THIS CAR are amazing, as you have already seen. But what really surprised us was how acceptable it is on normal roads and for everyday use.

The Grenadier is by no means a Spartan vehicle. You can have it with a leather interior, heated seats and a bunch of other amenities. The materials inside are designed to withstand heavy wear, but at the same time feel high quality. The buttons are large and comfortable to use even with thick gloves. You have a 12-inch multimedia screen, to which you can very easily connect your smartphone and use Google Maps, for example. But you

also have the alternative off-road navigation called Pathfinder.

On a normal tarmac, the Ineos stands surprisingly well. The steering wheel has an inch of free movement that is typical of any serious off-roader but is otherwise quite predictable. The brakes work flawlessly. The soundproofing of the salon is at a very good level. As an everyday car, the Grenadier is much more comfortable than the Wrangler, for example. All security and safety systems, mandatory in the European Union, are a fact here as well. At the same time, the lower half of the cabin is designed so that you can wash it with a hose and then drain the water through the five special flaps on the floor. The really interesting part of the interior, however, is the ceiling. All the off-road equipment is here: front and rear axle locks, a special mode for off-road and for wading (up to 80 centimetres), a variety of options for the lights, and seven switches for the electrical outlets outside and in the trunk, which can power everything from lamps to a winch with a capacity of 5.5 tons. It's also quite a practical car. The five-seater



version gives you 1,152 litres of cargo volume, which jumps to over 2,000 litres with the rear seatbacks down. Separately, you have a clever system for hanging loads on the outside. The door construction is reinforced and can withstand up to 45 kilograms of load.

ANOTHER PRACTICAL FEATURE IS THE PRICE - at least against the background of competitors. The Grenadier is currently available in two variants - as a five-seater Station Wagon, and as a light-duty Utility Wagon, which can have two or five seats. The price for the basic two-seater version in Bulgaria is approximately EUR 65,000, regardless of gasoline or diesel. The passenger version is EUR 74,000, and comes in two trim levels - the more comfortable Fieldmaster and the more extreme off-road Trialmaster. But even this top version is almost EUR 45,000 cheaper than the base Mercedes G-Class.

On our expedition thus far we have passed through the marshes of the Badlands, through the forests of the Lake District, and through the sharp stones of one of the largest quarries in England. But now comes the ultimate test for our Ineos Grenadier. We must cross the sea with it. Quite literally. We are located at one end of Morecambe Bay, in North East England - 310 square kilometres of the most treacherous quicksand and the most unpredictable tides in Europe.

Ineos Grenadier

3.0

3.0-литров бензинов мотор
3.0 liter petrol engine

286

конски сили мощност
horsepower power

450

Нм максимален въртящ момент
Nm maximum torque

8.6

секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

Прохогумосм Offroad

264

мм пътен просвет
mm ground clearance

800

мм дълбочина на газене
mm wading depth

35.5

преген ъгъл на атака
front angle of attack

585

мм ход на колелата
mm wheel travel

In 2004, 21 clam collectors drowned here, surprised by the Irish Sea. We are in a better position because the Royal guide to the sands will lead us through the sands. This person's only job is to know where the sand is hard and can support the weight of a car. Or, in our case, 20 cars.

WE HIT THE LOW TIDE AND HAVE TO DRIVE 7 KILOMETRES from Alithwaite to Silverdale on the opposite shore of the bay. Part of the road is sand, the other is waist-deep water. Only in two places along the road, the bottom is solid enough for us to stop without bogging. Anywhere else, stopping equals disaster.

The final stop is actually in the very heart of Morecambe Bay. In less than an hour, everything here will be underwater. Including us, if we make the fatal mistake of stopping somewhere along the way, or getting bogged down in that amazingly wet sand that feels just like jelly.

But our Grenadier makes it without any effort. In two days through swamps, quarries and sand, we never once had to use the additional blocking of the front and rear axles. Here on the sand, we don't even go into low gear so we don't dig in.

45 minutes later we safely step ashore at Silverdale for a much-deserved beer. And on the way, we say hello to the good old Defender, which now has a worthy successor. Although with a different name. ■

88 | **ОБЕТОВАНА ЗЕМЯ,
ОБЕТОВАНО МОРЕ**
PROMISED LAND, PROMISED SEA



105 | **ДОБРАТА СТРАНА НА СКУКАТА**
THE GOOD SIDE OF BOREDOM

114 | **ТОЧКА НА ПРЕЧУПВАНЕ**
POINT BREAK



АФИШ



КИНО

65 // Скот Бек и Брайън Уудс, които през 2018 година нашумяха с "Нито звук" (простите неволния каламбур), сега се завръщат с драматичен екшън, чието действие се развива... 65 милиона години в миналото. Адам Драйвър е космонавт, когото катастрофа праща в епохата на динозаврите. Той и единственият друг оцелява (в ролята е 15-годишната поп звезда Ариана Грийнблат) трябва да минат през невъобразими препятствия, за да оцелеят.

В кината от 17 март

CINEMA

65 // Scott Beck and Brian Woods, who made a lot of noise in 2018 with 'A Quiet Place' (pardon the pun), now return with an action drama set... 65 million years in the past. Adam Driver is an astronaut whose accident sends him back to the age of the dinosaurs. He and the only other survivor (played by 15-year-old pop star Ariana Greenblatt) must overcome unimaginable obstacles to survive. In theaters from March 17

In theaters from March 17



СЕРИАЛИ

СЯНКА И КОСТ // След две години висене на ръба, както се казва на киножаргон, почитателите на фентъзи историите най-после ще разберат какво се случва по-нататък с Алина Старков, Призоваващата слънцето. Вторият сезон на сериала по бестселъра на Лей Бардуго ще дебютира по Netflix през март, с познатите ни физиономии от първия сезон, включително и с българския актьор Юлиан Костов в ролята на Федор. Продуцентите признават, че са се отдалечили малко от литературния първоизточник, но може би е за добро.

По Netflix от 16 март

SERIES

SHADOW AND BONE // After two years on a cliffhanger, as they say in movie lingo, fans of fantasy stories will finally find out what happens next to Alina Starkov, the Sun Summoner. The second season of the TV series based on Leigh Bardugo's bestselling novels will debut on Netflix in March, with familiar faces from the first season, including Bulgarian actor Julian Kostov as Fedor. The producers admit that they have strayed a bit from the literary source, but maybe it's for the best.

On Netflix from March 16



КЛАСИКА

БОМСОРИ // След Джошуа Бел, още една от най-актуалните звезди на световната цигулка гостува в София през март. Звездата на очарователната корейка изгря още през 2010, когато, едва 20-годишна, стана лауреат на престижния конкурс "Ян Сибелиус". Оттогава Бомсори е спечелила над дузина международни конкурси. В София, под диригентството на Найден Тодоров, тя ще изпълни Концерта за цигулка и оркестър на Карл Нилсен. В програмата е още великолепният Реквием на Габриел Воре, със солисти Елена Механджийска и Атанас Младенов.

30 март, зала "България"

CLASSICS

BOMSORI // After Joshua Bell, another of the most current stars of the world violin is visiting Sofia in March. The star of the charming Korean Bomsori Kim rose back in 2010, when, only 20 years old, she became a laureate of the prestigious "Jan Sibelius" competition. Since then, Bomsori has won over a dozen international competitions. In Sofia, she will perform Carl Nielsen's Concerto for violin and orchestra, conducted by Nayden Todorov. The program also includes the magnificent Requiem by Gabriel Faure, with soloists Elena Mekhandzhiyska and Atanas Mladenov.

March 30, Bulgaria hall

POSTER

ДЖАЗ

NEW YORK STANDARDS TRIO // Три много интересни имена ще открийт тазгодишното издание на "Камерна сцена Пловдив". New York Standards Trio обединява басиста Апосторос Сидерис, ученик на самия Джон Патитучи, пианиста Кан Чанкая (свирил с Black Eyed Peas), и барабаниста Алекс Лулудис. От това необичайно гръцко-турско сътрудничество се ражда едно от най-оригиналните явления на съвременната нюйоркска джаз сцена.

24 март, Камерна сцена Пловдив

JAZZ

NEW YORK STANDARDS TRIO // Three very interesting names will open this year's edition of "Chamber Stage Plovdiv". The New York Standards Trio brings together bassist Apostoros Sideris, a student of John Patitucci himself, pianist Can Cankaya (who has played with the Black Eyed Peas), and drummer Alex Louloudis. From this unusual Greek-Turkish collaboration was born one of the most original phenomena of the modern New York jazz scene.

March 24, Chamber Stage Plovdiv



ФЕСТИВАЛ

СОФИЯ ФИЛМ ФЕСТ // 27-ото издание на традиционния софийски кинофестивал ще се проведе във втората половина на март, увенчан от ретроспективи на Волкер Шлönдорф (с чийто последен филм "Повелителят на горите" ще се открие фестивалът) и на македонския режисьор Милчо Манчевски, който пък е председател на журито в конкурсната програма. Освен това ще видим заглавия като номинираните за "Оскар" "Тар" (с Кейт Бланшет) и "Идиотският триъгълник", "В капан" с Уилям Дефо, "Империя на светлината" на Сам Мендес (с Оливия Колман и Колин Фърт), "Часът на Армагедон" (Ан Хатауей, Джеръми Стронг, Антъни Хопкинс).

FESTIVAL

SOFIA FILM FEST // The 27th edition of the traditional Sofia film festival will take place in the second half of March, crowned by retrospectives of Volker Schlöndorff (whose latest film "The Forest Maker" will open the festival) and the Macedonian director Milcho Manchevski, who is the chairman of the jury in the competition program. We'll also see titles like the Oscar-nominated Tar (with Cate Blanchett) and The Idiot Triangle, "Inside" starring William Dafoe, "Empire of Light" by Sam Mendes (with Olivia Colman and Colin Firth), "Armageddon Time" (starring Anne Hathaway, Jeremy Strong, Anthony Hopkins).



ПОЛИТИКА

IT'S OK TO BE ANGRY ABOUT CAPITALISM // 16 години в Конгреса, 15 в Сената и две президентски кандидатури: Бърни Санدرس е не само един от ветераните на американската политика, но и емблемата на прогресивното движение. В It's OK to Be Angry About Capitalism той акцентира върху изопачаването на капитализма от милиардерите и големите корпорации, и върху превръщането на политиката в система, движена изцяло от алчността. Ако звучи твърде ляво за вашия вкус, изберете вместо това The Courage to Be Free, книгата на новата звезда на републиканците Рон де Санктис.

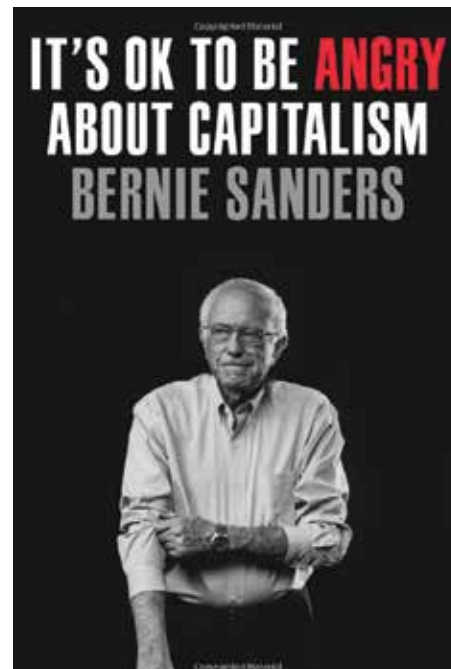
Издателство Crown

EN

POLITICS

IT'S OK TO BE ANGRY ABOUT CAPITALISM // 16 years in Congress, 15 in the Senate and two presidential candidacies: Bernie Sanders is not only one of the veterans of American politics, but also the emblem of the progressive movement. In 'It's OK to Be Angry About Capitalism', he highlights the perversion of capitalism by billionaires and big corporations, and the transformation of US politics into a system driven entirely by greed. If that sounds too left-wing for your taste, pick up The Courage to Be Free, the book by new Republican star Ron de Sanctis, instead.

Crown Publishing





ОБЕТОВАНА ЗЕМЯ, ОБЕТОВАНО МОРЕ

PROMISED LAND, PROMISED SEA

Нанук на образа му в новините,
Израел може да ви предложи
безгрижна и паметна ваканция

Един нашумял автор на пътеписи преди време заключи, че в близоизточния въпрос са замесени не две, а цели три страни: Израел, Палестина и Тел Авив. Главният град на Израел действително изглежда като друг свят. Вместо напрежението тук царят безгрижие; вместо фанатизма – дух на абсолютна толерантност. Храната е отлична, улиците – пълни с живот, клубовете затварят в зори или изобщо не затварят. Но има и друга, още по-сериозна причина да го посетим в края на февруари: климатът. Докато Европа е в плен на сивотата и студа, тук слънцето грее, хората се излежават по плажа и дори карат сърф. Ето как да извлечете най-доброто от Израел в шест стъпки.

Despite its image in the news,
Israel can offer you a carefree and
memorable vacation

A famous travel writer concluded some time ago that not two but three countries are involved in the Middle East conflict: Israel, Palestine and Tel Aviv. Israel's capital city really does seem like another world. Instead of tension, carelessness reigns here; instead of fanaticism – a spirit of absolute tolerance. The food is excellent, the streets full of life, and the clubs close at dawn or not at all. But there is another, even more serious reason to visit it at the end of February: the climate.

While Europe is in the grip of greyness and cold, here the sun is shining, and people are lounging on the beach or even surfing. Here's how to get the best of Israel in six steps.



АБУ ГОШ И ЙЕРУСАЛИМ

ABU GHOSH AND JERUSALEM

Разбира се, грехота е да гоуѓете до Израел и да се ограничите само с Тел Авив, въпреки несъмнения му чар. Нашите планове включват първо Йерусалим и светите места, после отбивка до Мъртво море. Но има един малък проблем: пътешествието ни започва в събота - еврейския шабат.

Свещеният ден на еврейската религия започва със залеза на слънцето в петък и приключва с изгрева на три определени звезди в събота вечер. В традиционните еврейски общности това е време за пълна почивка. Дори асансьорите в обществените сгради се препрограмират така, че да спират автоматично на всеки етаж и да не се налага да се натискат бутони. Предупредили са ни, че ако случайно се озовем в квартал на ултраортодоксални евреи и шофираме по време на шабат, може да ни замерят с камъни. Нямаме амбиция да ходим по такива места, но остава другият проблем: къде да обяждаме. За частие по пътя от Тел Авив до Йерусалим има удобно решение: арабското градче Абу Гош, прочуто като световна столица на хумуса. Славата е вдигнала отчетливо цените и е влошила обслужването, но самият хумус си остава все така фантастичен. После идва ред на Йерусалим. Град на шест хилядолетия, светилище на три световни религии, съчетание от шокиращи отживелици и свръхмодерни решения. Градът е разделен на две и половина части. В израелската ще откриете футуристични трамваи и елегантни молове. Палестинската част е по-изостанала и не толкова атрактивна за посетители. А "половинката" е всъщност старият Йерусалим - нещо като град в града, където са най-големите светини на християнството и юдаизма, и третото по значимост място за поклонение на мохамеданите. Тесните му улчички са превърнати в огромен базар, така че внимавайте - лесно може да пропуснете входа на някоя светиня между сергиите с парцали.

Of course, it is a sin to come to Israel and limit yourself only to Tel Aviv, despite its undoubted charm. Our plans include a visit to Jerusalem and the holy sites first, then a detour to the Dead Sea. But there is one small problem: our journey begins on Saturday, the Jewish Shabbat. The holy day of the Jewish religion begins with the sun setting on Friday and ends with the rising of three designated stars on Saturday evening. In traditional Jewish communities, this is a time of complete rest. Even elevators in public buildings are being reprogrammed to stop automatically at each floor and no buttons need to be pressed. We were warned that if we happened to be in a neighborhood of ultra-orthodox Jews and were driving on Shabbat, someone might throw stones at the car. We have no ambition to go to such places, but the other problem remains: where to have lunch. Fortunately, on the road from Tel Aviv to Jerusalem there is a convenient solution: the Arab town of Abu Ghosh, famous as the hummus capital of the world. Fame has markedly raised the prices and worsened the service in recent years, but the hummus itself remains fantastic.

Then it's Jerusalem's turn. A city of six millennia, a sanctuary of three world religions, a combination of shocking antiquities and ultra-modern solutions. The city is divided into two and a half parts. In the Israeli part you will find futuristic trams and elegant malls. The Palestinian part is more backward and less attractive to visitors. And the "half" is actually old Jerusalem - a kind of city within the city, where the greatest shrines of Christianity and Judaism are, and the third most important place of pilgrimage for Muslims. Its narrow streets have been transformed into a huge bazaar, so be careful - you can easily miss the entrance to a shrine among the rag stalls.







ЗАПАДНИЯТ БРЯГ И МАСАДА THE WEST BANK AND MASADA

В Йерусалим шабат се спазва госта повече, отколкото в Тел АвиВ, и в резултат огромна част от ресторантите така и не отваря в събота. За щастие има и изключения. Един симпатичен етиопски ресторант (етиопските емигранти в Израел са вече над 100,000) ни спасява от гладна смърт - и задоволява отдавна измъчващото ни любопитство за етиопската инджира. Това е нещо като палачинка, която се прави от леко ферментирало тесто от семената на тревата теф. Инджирата играе ролята не само на чиния, но и на прибори - откъсват се парче и с него загребват от разнообразните пълнки. Дори по-вкусно е, отколкото изглежда.

След спокойна нощувка (и една от най-добрите хотелски закуски в живота ни) поемаме към следващата си спирка. Пътят от Йерусалим до Мъртво море преминава през Западния бряг, който е под юрисдикцията на Палестинската автономия. Но самият път се контролира от израелската армия и е също толкова сигурен, колкото и този към Тел АвиВ.

Сигурността е болезнен въпрос в Израел, разбира се. Но рисковете обикновено силно се преувеличават. 2022 бе относително неспокойна година, с 24 жертви на терористични нападения. Но по-голямата част от тях станаха на територията на Западния бряг. Само за сравнение жертвите на масови стрелби в САЩ през 2022 бяха 762 души. А при засиленото полицейско присъствие шансът да станете жертва на улична престъпност е почти нула.

Пътят покрай западния бряг на Мъртво море е много красив. Още по-хубава гледка се открива от Масада - внушителна крепост, построена от Ирод Велики на върха на едно скалист плато и прославил се с героичната отбрана срещу римляните през I век след Христа. Отклонението от пътя ни е само няколко километра - и определено си струва.

In Jerusalem, Shabbat is observed much more strictly than in Tel Aviv, and as a result, a large number of restaurants never open on Saturdays. Fortunately, there are exceptions. A cute Ethiopian eatery (Ethiopian immigrants in Israel now number over 100,000) saves us from starvation—and satisfies our long-nagging curiosity about Ethiopian injera. It is a kind of pancake that is made from a slightly fermented dough from the seeds of the teff grass. The Injera plays the role not only of a plate but also of utensils - you tear off a piece and use it to scoop up the various fillings. It's even tastier than it looks.

After a restful night (and one of the best hotel breakfasts of our lives) we head to our next stop. The road from Jerusalem to the Dead Sea passes through the West Bank, which is under the jurisdiction of the Palestinian Authority. But the road itself is controlled by the Israeli army and is as safe as the one to Tel Aviv.

Security is a sore point in Israel, of course. But the risks are usually greatly exaggerated. 2022 was a relatively tense year, with 24 victims of terrorist attacks. But the majority of them took place on the territory of the West Bank. Just for comparison, the victims of mass shootings in the USA in 2022 were 762 people. And with an increased police presence, the chance of becoming a victim of street crime in Israel is almost nil.

The road along the western shore of the Dead Sea is very beautiful. An even better view can be seen from Masada - an impressive fortress built by Herod the Great on top of a rocky plateau and famous for its heroic defense against the Romans in the 1st century AD. It's only a few kilometers out of our way - and definitely worth the detour.

МЪРТВО МОРЕ

THE DEAD SEA

Какво си представяте, щом чуете "400 метра под морското равнище"? Непрогледни дълбини? Зловещи океански чудовища? Нищо подобно. В Ейн Бокек на тази дълбочина сервират първокласни коктейли.

Ейн Бокек е оазис и популярен курорт на израелския бряг на Мъртво море - един от най-любопитните природни феномени на планетата. Бреговете на това езеро, захранвано от река Йордан, са всъщност най-ниската точка на земната суша - на 427 метра под морското равнище.

Но в основата на туристическата му привлекателност е друго качество: солеността на водите му. Мъртво море е десет пъти по-солено от Атлантическия океан; солта прави водата тук толкова плътна, че човек на практика не плува, а се носи по нея. Спокойно можете да се отпуснете по гръб върху водата и да си четете вестник - всеки втори турист си прави такава снимка. За сметка на това е направо опасно да плувате по корем - краката ви през цялото време ще се стремят нагоре към повърхността и може да намопите глава. Солената вода предизвиква остро парене, ако попадне в очите или носа, а на вкус е отвратителна. Всъщност дори усещането върху кожата е различно - сякаш се къпете не във вода, а в олио.

Но има и компенсации. Първо, заради по-дебелата слой атмосфера над главите ви тук ултравиолетовите лъчи са по-малко и можете да се припичате на слънце по-дълго. Второ, дори през февруари, най-студения месец тук, дневните температури не падат под 21 градуса, а водата е дори по-топла. И трето, няма шанс дъждове да ви съсляят ваканцията - тук падат едва 50 мм валежи годишно.

Ако това ви звучи привлекателно, добре е да не отлагате много разходката, защото Мъртво море изчезва. Заради интензивното напояване четири пети от водите на река Йордан изобищо не стигат до него, затова езерото бързо се свива. Всъщност то дори вече не е едно езеро, а две, с ивица суша между тях.

What do you imagine when you hear "400 meters below sea level"? Unfathomable depths? Creepy ocean monsters? Nothing of the kind. At Ein Bokek, they serve excellent cocktails at this depth.

Ein Bokek is an oasis and popular resort on the Israeli coast of the Dead Sea - one of the most curious natural phenomena on the planet. The shores of this lake, fed by the Jordan River, are actually the lowest point on earth at 427 meters below sea level.

But at the heart of its tourist appeal is another quality: the salinity of its waters. The Dead Sea is ten times saltier than the Atlantic; the salt makes the water here so thick that one practically floats on it rather than swimming. You can relax on your back on the water and read a newspaper - every second tourist takes such a picture. On the other hand, it is downright dangerous to swim face down - your legs will constantly be trying to rise to the surface and you may drown your head. Salt water causes a sharp burn if it gets into the eyes or nose, and it tastes disgusting. In fact, even the feeling on the skin is different - as if you are bathing not in water, but in oil.

But there are also compensations. First, because of the thicker layer of atmosphere above your heads, the UV rays are less harmful here and you can bask in the sun for longer. Secondly, even in February, the coldest month here, daytime temperatures do not fall below 21 degrees, and the water is even warmer. And thirdly, there is no chance of rain ruining your vacation - only 50 mm of precipitation falls here per year. If that sounds appealing to you, you better not put off the journey too much because the Dead Sea is disappearing. Because of intensive irrigation, four-fifths of the waters of the Jordan River do not reach it at all, so the lake is rapidly shrinking. In fact, it's not even one lake anymore, but two, with a strip of land between them.







ПЛАЖОВЕТЕ НА ТЕЛ АВИВ THE BEACHES OF TEL AVIV



Богатите на всевъзможни соли почви край Мъртво море са в основата на внушителна козметична индустрия. Продуктите ѝ са популярни по цял свят. Ако си ги купите на място, ще ви излязат двойно по-евтини, отколкото в Тел Авив. И тройно в сравнение с Европа. Но е добра идея да запазите касовите бележки за проверките на летището. След като отмятаме и това от списъка, идва време най-после да потеглим за Тел Авив. Тук е мястото да вметнем, че макар общественят транспорт да е отлично уреден, все пак най-удобният и сигурен начин да се придвижвате из Израел, е с автомобил под наем. Това крие само един недостатък: в Тел Авив паркирането е сериозен проблем. Пригответе се да платите 50-60 шекела на ден за удоволствието да приберете колата си на платен паркинг. Валутният курс е много лесно разбираем за българи: един лев е равен приблизително на два шекела. Което само подчертава колко високи са цените тук - на нивото на парижките и лондонските, или дори малко отгоре.

Неслучайно наричат Тел Авив HaBuah (мехура, балона) - го такава степен вторият най-голям град на Израел е изолиран от тревогите на останалата част от страната. Тук ги няма напрежението и конфликтите от Западния бряг; тероризмът, който все още си остава заплаха в Йерусалим, много рядко засяга Тел Авив, затова и всички дипломатически мисии са го предпочели за свой дом (повечето хора дори забравят, че именно Йерусалим е столицата на Израел и седалището на правителството и парламента).

Докато се разхождаме по петкилометровата променада на Тел Авив - безкраен низ от старателно поддържани алеи и градинки край морския бряг - напълно забравяме, че се намираме в една от най-горещите точки на света за последния половин век. Майки бутат детски колички, деца играят някакво странно подобие на тенис върху пясъка, цели семейства са се разположили по полянките и си правят пикник.

The soils rich in all kinds of salts near the Dead Sea are the basis of an impressive cosmetics industry. Its products are popular all over the world. If you buy them locally, they will cost you twice as cheap as in Tel Aviv, and three times compared to Europe. But it's a good idea to keep receipts for airport checks. After checking that off the list, it's time for us to finally leave for Tel Aviv. Here is the place to mention that, although public transport is excellent, the most comfortable and safe way to move around Israel is with a rental car. This hides only one drawback: in Tel Aviv, parking is a serious problem. Be prepared to pay 50-60 shekels per day for the pleasure of leaving your car in a paid parking lot. The exchange rate is very easy to understand for Bulgarians: one lev is equal to approximately two shekels. This only emphasizes how high the prices are here - at the level of Paris and London, or even a little above.

It is not by chance that Tel Aviv is called HaBuah (the bubble) - to such an extent that Israel's largest city is isolated from the worries of the rest of the country. The tensions and conflicts of the West Bank are absent here; terrorism, which still remains a threat in Jerusalem, very rarely affects Tel Aviv, which is why almost all diplomatic missions have chosen it as their home (most people even forget that it is Jerusalem that is the capital of Israel and the seat of the government and parliament).

As we stroll along the five-kilometre promenade of Tel Aviv - an endless series of meticulously maintained alleys and gardens along the seashore - we completely forget that we are in one of the hottest geopolitical spots of the last half-century. Mothers are pushing prams, children are playing some strange semblance of tennis on the sand, and whole families have set up in the meadows and are having a picnic.

ЯФА И КАРМЕЛ

JAFFA AND CARMEL

Само една улица - и около 4000 години история - делят Тел Авив и Яфа, които са били отделни населени места до 1950. Тел Авив е създаден през 1909 от група евреи от Яфа, които просто купили парцел в пустеещите дюни северно от града. Не е известно кога точно е създаден Яфа, но се знае със сигурност, че вече е съществувал през 1470 година преди Христа, за да бъде завладян от египетския фараон Тутмос III. Според Стария завет отпук отплавал пророк Йона за прословутата си среща с кита. А след Тутмос III се заредили цяла върволица от завоеватели - Ричард Лъвското Сърце, султан Селим II, Наполеон... През XX век Яфа е населен основно от араби, но в последните години и доста заможни евреи се преместват тук, привлечени от старинните улички и специфичната атмосфера, които липсват в доминираните от небостъргачи богати северни райони на Тел Авив. Тук е съсредоточена и немалобройната българска колония. Някогашната крепост на Яфа е старателно реставрирана и превърната в очарователен комплекс от каменни улички, красиви къщи, заведения и разцъфнали градинки. А отвъд нея се простира старият арабски квартал, където са някои от най-добрите ресторанчета - включително Abu Hassan с легендарния му хумус. Алтернативно можете да се разходите и да похапнете около пазара Кармел. Дори и уличната храна тук е отлична. Горещо препоръчваме да опитате "сабих" - донесен от Ирак специалитет, който представлява пита, пълнена с пържени патладжани, дълго варени яйца, салати и няколко специални соса. Крайният резултат е много по-добър, отколкото предполага сборът на съставките. Близко до пазара е Port Said, едно от най-популярните ресторанчета сред местните хора, което предлага смес от израелска и арабска кухня. Но е добре да направите резервация. Ако няма места, опитайте от гругата страна на улицата, в симпатичния бар Shanski Branski, където според местните ни приятели се пече най-добрата пита в Тел Авив.

Only one street - and about 4,000 years of history - separates Tel Aviv and Jaffa, which were separate settlements until 1950. Tel Aviv was founded in 1909 by a group of Jews from Jaffa who simply bought a plot of land in the barren dunes north of the city. It is not known exactly when Jaffa was founded, but it is known for sure that it already existed in 1470 BC, to be conquered by the Egyptian pharaoh Thutmose III. According to the Old Testament, the prophet Jonah sailed from here for his infamous encounter with the whale. And after Thutmose III, a whole line of conquerors arrived - Richard the Lionheart, Sultan Selim II, Napoleon... In the 20th century, Jaffa was inhabited mainly by Arabs, but in recent years, a lot of wealthy Jews have moved here, attracted by the ancient streets and the specific atmosphere that is missing in the skyscraper-dominated affluent northern areas of Tel Aviv. The numerous Bulgarian colony is also concentrated here.

The former fortress of Jaffa has been painstakingly restored and turned into a charming complex of stone streets, beautiful houses, restaurants and blooming gardens. And beyond it stretches the old Arab quarter, home to some of the best restaurants - including Abu Hassan with its legendary hummus.

Alternatively, you can walk and eat around the Carmel Market. Even the street food here is excellent. We highly recommend trying "sabich" - a specialty brought from Iraq, which is a pita stuffed with fried eggplants, long-boiled eggs, salads and several special sauces. The result is much better than the sum of the ingredients suggests. Close to the market is Port Said, one of the most popular restaurants among the locals, offering a mix of Israeli and Arabic cuisine. But it is good to make a reservation. If there are no seats, try across the street at the cute bar Shanski Branski, which according to our local friends has the best pita in Tel Aviv.









БАУХАУС И МУЗЕИ BAUHAUS AND MUSEUMS

След като сме задоволили всички нужди на тялото, ни се приискава да обърнем малко внимание и на душата. За щастие Тел Авиѝ никак не е беден и в това отношение. Приятна разходка под зелената сянка на булевард Ротшилд ни развежда сред т. нар. "Бял град" - поредица от сгради в стил Баухаус, издигнати под ръководството на прочутия архитект Патрик Гедес през 30-те и 40-те. Тук е мястото да вметнем, че Тел Авиѝ е много добронамерен към пешеходците. Разстоянията между отделните забележителности не са твърде големи. Ако все пак не ви се ходи толкова пеш, можете да си наемете колело от множеството компании за велосипеди под наем. Трябва ви само мобилно приложение и кредитна карта.

Ние все пак залагаме на краката си и след половина час се оказваме пред крайната си цел - Музея на изкуствата. Тукашният уредник едва ли би се засрамил дори в присъствието на колегите си от Лувъра и Прадо. Още във фоайето ни посреща огромен стенопис на Рой Лихтенщайн, създаден специално за новата сграда на музея. Много богати еврейски семейства от цял свят са дарявали или поне временно отстъпвали колекциите си, така че музеят е наистина впечатляващ: от Ван Дайк и Рубенс до Матис и Пикасо, Климт, Кандински, Реноар, Сезан, Гоген, Роден, Джакомети, Хенри Муур... Не пропускайте и удивителната колекция от миниатюрни стаи от всякакви епохи и култури, създадена за покойната кралица на козметиката Хелена Рубинщайн.

А щом се уморите от толкова красота на едно място, отскачете до намиращия се само на пет минути пеш Sarona Market. Тук, на мястото на старинна тамплиерска колония, сега се издига най-съблазнителният кулинарен център в града, в който можете да опитате всевъзможни кухни, фантастични десерти и най-ароматното кафе, което сме пили напоследък. Поредното доказателство, че Тел Авиѝ е град на изобилието.

After we have satisfied all the needs of the body, we need to pay some attention to the soul as well. Fortunately, Tel Aviv is by no means poor in this regard. A pleasant walk under the green shade of Boulevard Rothschild takes us to the so-called "White City" - a series of buildings in the Bauhaus style, erected under the leadership of the famous architect Patrick Geddes in the 1930s and 1940s.

It should be noted here that Tel Aviv is very pedestrian-friendly. The distances between the individual sights are not too great. If you don't feel like walking that much, you can rent a bike from the many bike rental companies. All you need is a mobile app and a credit card.

We still put our feet up and after half an hour we find ourselves in front of our final destination - the Museum of Art. The curator here would hardly be embarrassed even in the presence of his colleagues from the Louvre and the Prado. Already in the lobby, we are greeted by a huge mural by Roy Lichtenstein, created especially for the new museum building. Many wealthy Jewish families from around the world donated or at least temporarily ceded their collections, so the museum is truly impressive: from Van Dyck and Rubens to Matisse and Picasso, Klimt, Kandinsky, Renoir, Cézanne, Gauguin, Rodin, Giacometti, Henry Moore. .. Don't miss the amazing collection of miniature rooms from all eras and cultures created for the late cosmetics queen Helena Rubinstein.

And when you tire of so much beauty in one place, hop over to the Sarona Market, just a five-minute walk away. Here, on the site of an ancient Templar colony, now stands the city's most seductive culinary centre, where you can try all kinds of cuisines, fantastic desserts and the most aromatic coffee we've had in a while. Another proof that Tel Aviv is a city of abundance.





+359 888 435 336



Culinary Journey through Asia

Sts. Constantine and Helena Resort | Varna | www.aquahousehotel.com



0700 70 799



AQUA
HOUSE
HOTEL & SPA



SEA. SPA. SPIRIT.

Sts. Constantine and Helena Resort | Varna | Bulgaria

www.aquahousehotel.com

ПОЛЕТ ПО ТВОЯ МЯРКА

С допълнителни
услуги **ОНЛАЙН**



- избери си място в самолета
- заяви допълнителен багаж
- поръчай допълнително меню
- пътувай с домашен любимец

България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

За повече информация посети



www.air.bg



POSOKA.COM

ТИ ВЕЧЕ ПЪТЕШЕСТВАШ

ТУРИСТИЧЕСКИ УСЛУГИ ОТ POSOKA.COM

- Самолетни билети
- Екскурзии и почивки в Европа и света
- Крузи
- Rent-a-car
- Фирмени пътувания
- Оферти по индивидуално запитване



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



ДОБРАТА СТРАНА НА СКУКАТА

Брюксел не се слави като най-интересния град в Европа, за да сме напълно откровени. Но напълно компенсира всички други липси с храната си

Текст МАРГАРИТА СПАСОВА / Фотография ISTOCK

За Брюксел казват, че е място за чиновници. Че е най-скучният град в Европа. Че дори блатото, на чието място е построен, е било по-добра гледка. Но има една категория туристи, за които белгийската столица е истинско място за поклонение. Става дума за почитателите на добрата храна. Опитайте само веднъж смайващата по разнообразие белгийска бира, разтапящия сърцето белгийски шоколад, прочутите moules frites, и никога вече езикът ви няма да се обърне да изрече лоша дума срещу град Брюксел.

ВСЯКА ОБИКОЛКА - гастрономическа

или туристическа – неизменно започва от Големия площад (Grand-Place или Grote Markt, според валонската или фламандската версия). Това изящно бижу, украсявано от готически и барокови сгради, неслучайно е паметник на ЮНЕСКО. Малките улички наоколо предлагат изискана селекция от гурме изкушения, магазинчета за сувенири, шоколатиери и архитектурни шедеври от епохата на търговското благоденствие в Европа. Вечер разходката по Гран Плас е истинска наслада за сетивата – елегантно облечени хора от всички краища на света, класни улични музиканти, художници и артисти, чиито представления се простират от

традиционното изкуство до изкусната провокация. Непременно се разхождате в галериите „Сен Юбер“, които са най-старият (1847) покрит търговски пасаж в Западна Европа. Ако разполагате с повече време, посетете и Cafe Vota в Ботаническата градина (Rue Royale 236 Koningsstraat), за да се насладите на авангардни групи и парти-та, да опитате творенията на школите за висша кулинария в Брюксел и да пиете божествена наливна бира, при това на достъпни цени. Други тайни съкровища са Халите (Place Saint-Gery 25), построени на мястото на старинна църква. На времето в този исторически център на града имало четири

воденици, основен източник на богатство в средновековната индустрия. В Халите Сен Гери ще откриете прекрасно бистро с наливна бира, горещ шоколад и вкусни блюда. Ако предпочитате ултрамодерна обстановка и бохемска компания, влезте в дълбините на култовото заведение Belga Queen (Rue du Fosse-aux-Loups 32). Обещаваме ви незабравимо преживяване.

В НАЧАЛОТО БЕ ШОКОЛАДЪТ. Брюксел може да е известен като административна столица на Европа, но гурманите го знаят като световната столица на шоколада. Тук се намира легендарният магазин на Пиер Марколини (Place du Grand Sablon) – негласния повелител на шоколадовата мода. Приглушеният интериор напомня на изискан моден бутик, а ръчно изработените трюфели и шоколадови бонбони са подредени в минималистични черни кутии. Застлано с черен плюшен килим стълбище води към втория етаж, където цари декадентски разкош. Ако искате уникални брюкселски специалитети, опитайте „карака“ (по името на вид старинни ветроходни кораби) – фантастични пралини от черен шоколад с вишнева бира Kriek, млечен шоколад с бисквити spéculoos и бял шоколад с крушов пълнеж... За по-традиционни вкусове можете да избирате между изкушенията на най-реномираните шоколадieri – Godiva, Leonidas, Corne Port-Royal, Galler, Cote d'Or, Dolfen или Neuhaus... Каквото и да изберете, няма да сбъркате, защото съставът на белгийският шоколад се регулира със закон от 1884 година, който гарантира минимално ниво от 35% чисто какао. Впрочем не пропускайте да опитате и белгийски вафли – хрупкави и златисти отвън, меки и ефирни отвътре. Те се отличават от всички останали вафли с по-големия си размер, по-лекото тесто (благодарение на добавената мая) и специалната решетка за печене, която образува дълбоки джобове за шоколадовия сос, сладкото или сметаната, с които ще ги залеете.

БИРАТА Е ВТОРИЯТ СЪЛЪБ на белгийската висша кулинария. Тук това уж прозаично и плебейско питие е издигнато до нивото на амброзия. Разнообразието е изумително: от нежнокремавата пшенична "бяла бира" (Witbier), традиционно ароматизирана с кориандър и портокалова кора, през всички нюанси на златното до опияняващите, разкошни червеникаво-кафяви и шоколадови тонове на ейла, с плътна мал-

цово присъствие и деликатни плодови вкусове. Запазена марка на Брюксел е ароматната бира ламбик, плод на спонтанна ферментация с диви грозжди, които виреят само на място, и при това протичаща в бъчви, в които преди това е отлежавало вино. Това е весела, искряща, вълнуваща амброзия, която ще ви зареди с вдъхновение. Следващото изкушение е сезонният или домашен ейл, с характерен плодов характер и деликатен плодов привкус,



Пържените картофи са на особена почит. Белгийците се кълнат, че в далечния XVI век именно те са гали на света Вкусното изкушение. Приготвят ги в картонени фунии, задължително с гарнитура от майонеза

олекотена версия на ламбика. Някои пивоварни го подправят с билки и подправки, за да подчертаят аромата му. Около Коледа десетки малки пивоварни се надпреварват да изкушават познавачи и невинни туристи с фантастични вкусове и рецепти, датиращи често от Средните векове (които не може да са били чак толкова мрачни, щом са родили тъкмо такава бира...).

ТРАПИСТКАТА БИРА се произвежда от или под контрола на трапистки манастири. В света едва десет абатства (шест от тях в Белгия) произвеждат трапистка бира и имат право да поставят върху етикетите логото „Автентичен трапистки продукт“.

Следва кланът на двойно ферментиралите бири, на фламандски dubbel – наситено пиво с кехлибарен до кафяв цвят и богат, изпечен малцов аромат. Интригува небцето с привкус на подправки и плодове.

И накрая стигаме до tripel (силен троен ейл), произвеждани по автентични рецепти от XVI-XVII век. Произходът им ни отвежда отново към пивоварните на абатствата, където още преди 300 години монасите съчетавали три вида зърно – пшеница, овес и ечемик. Обикновено това са светли бири с бронзов до златист цвят, лека хмелна горчивина, хармоничен плодов вкус на банан и ванилия и богат букет от аромати с нотки на портокал и цитрусови плодове. Препоръчителната температура за сервиране е 6 – 9 градуса.

ТАКА НЕУСЕТНО СТИГАМЕ и до най-верния приятел на бирата – пържените картофи. Наричани Frites, те са на особена почит в Брюксел. Белгийците се кълнат, че в далечния XIV век именно те са гали на света Вкусното изкушение. Приготвят ги в десетки будки и магазинчета, в картонени фунии, задължително с гарнитура от майонеза. Нещо повече, през 2008 в очарователния град Брюж отвори врати специален Музей на пържените картофи.

И ако все още сте в настроение за вкусни приключения, можеше да завършите гастрономическата експедиция с moules frites, тоест задушени прясно уловени миди с гигантска порция пържения картофи, Anguille au Vert – змиорка в зелен сос с пресни подправки и билки, Asparagus à la Flamande – аспержи в сметанов сос, Boudin Blanc & Boudin Noir – бяла и черна кървавица или пък знаковото ястие на Гент, Waterzooi – гъста пилешка супа, понякога с риба. Най-скупият град ли? Не ни се вярва. ■



THE GOOD SIDE OF BOREDOM

Brussels is not among the most interesting cities in Europe, to be completely honest. But it compensates for all other shortcomings with its food

By MARGARITA SPASOVA / Photography ISTOCK

Brussels is said to be a place of officials. That it is the most boring city in Europe. That even the swamp in whose place it was built presented a better view. But there is one category of tourists for whom the Belgian capital is a genuine place of worship. I'm speaking of the lovers of good food. Try just once the amazingly diverse Belgian beer varieties, the heart-melting Belgian chocolate, the famous moules frites, and you will never again be able to say anything bad about the city of Brussels.

ANY TOUR – be it a gastronomic or sightseeing one – invariably starts from the Grand-Place or Grote Markt, depending on the Walloon or Flemish version. This exquisite gem, flanked by Gothic and Baroque buildings, is a UNESCO world heritage site. The surrounding small streets offer a fine selection of gourmet

temptations, gift shops, chocolatiers and architectural masterpieces from the era of commercial prosperity in Europe. In the evening a stroll in Grand-Place is a genuine delight for the senses – elegantly dressed people from all parts of the world, classy street musicians, artists and actors, who present anything from traditional art to subtle provocations. Stroll down the Saint-Hubert Galleries, the oldest (1847) covered shopping arcade in Western Europe. Time allowing, you should also visit the Café Bota in the Botanical Gardens (Rue Royale 236 Koningsstraat) to enjoy trendsetting groups and parties, sample the creations of Brussels' haute cuisine schools and drink the divine draft beer, all at reasonable prices. Other secret treasures include Les Halles (Place Saint-Géry 25), built in the place of an ancient church. In the past four water-mills rose in this historical centre of the city, the

main source of wealth in mediaeval industry. In the Halles Saint-Géry you will discover a great bistro serving draft beer, hot chocolate and tasty dishes. If you prefer an ultramodern setting and bohemian atmosphere, venture inside the depths of the cultic establishment Belga Queen (Rue du Fosse-aux-Loups 32). We promise you an unforgettable experience.

IN THE BEGINNING WAS THE CHOCOLATE.

Brussels may be known as the administrative capital of Europe, but to gourmands it is known as the world capital of chocolate. This is where you will find the legendary shop of Pierre Marcolini (Place du Grand Sablon) – the undisputed ruler of chocolate fashion. The subdued interior resembles an elegant fashion boutique, and the handmade truffles and chocolates are displayed in minimalist black boxes. A staircase covered with a black plush



carpet leads to the second floor where decadent luxury reigns. If you're looking for unique Brussels specialties, try "karaka" (named after a type of ancient sailing vessel) – fantastic dark chocolate pralines with Kriek morello cherry beer, milk chocolate with speculoos biscuits and white chocolate with pear filling... For more traditional tastes take your pick from the temptations of the most famous chocolatiers: Godiva, Leonidas, Corne Port-Royal, Galler, Cote d'Or, Dolfin or Neuhaus... You can't go wrong no matter what you choose because the composition of Belgian chocolate has been regulated by law since 1884, guaranteeing a minimum 35% pure cocoa content. Actually, don't miss trying Belgian waffles as well – crisp and golden on the outside, soft and fluffy on the inside. They differ from all other waffles due to their bigger size, lighter batter (thanks to added yeast) and the special waffle iron which forms deep pockets for the chocolate sauce, jam or cream you choose to add.

BEER IS THE SECOND PILLAR of Belgian haute cuisine. Here this seemingly prosaic and plebeian beverage has been raised to the level of ambrosia. The diversity is astounding: from the pale white beer (Witbier), traditionally flavoured with coriander and orange peel, through all shades of gold to the intoxicating,

superb reddish-brown and chocolate shades of ale, with its full malt and delicate fruit flavour. Brussels' trademark is the fragrant Lambic beer, the result of spontaneous fermentation with wild local yeasts and taking place in barrels in which previously wine was aged. This is a cheerful, sparkling, exciting ambrosia that is bound to inspire you.

The next temptation is the seasonal or home-brewed ale, with a distinctive yet delicate fruit flavour, a lighter version of Lambic beer. Some breweries add herbs and spices to bring out the flavour. Around Christmas, scores of small breweries compete to tempt connoisseurs and innocent tourists with fantastic tastes and recipes, often dating from the Dark Ages (which can't have been all that dark, as they gave birth to this kind of beer...).

TRAPPIST BEER is produced by or under the control of Trappist monks. In the world only ten abbeys (six of them in Belgium) produce Trappist beer and have the right to add the logo "Authentic Trappist Product" to their labels. Next is the double fermented beer, dubbel in Flemish – a full beer with an amber to brown colour and rich, roasted malt flavour. Intrigues the palate with a hint of spices and fruits. Finally we come to tripel beer (strong triple ale), produced according to original 16th-17th century recipes. Their origin takes us

back to the abbey breweries where even 300 years ago monks blended three types of grain: wheat, oats and barley. These are usually light beers with a bronze to golden colour, slightly bitter taste of hops, harmonious fruit flavour of banana and vanilla, and rich bouquet of flavours with a hint of orange and citrus fruit. The recommended serving temperature is 6-9 degrees.

THUS WE IMPERCEPTIBLY COME TO the beer's best friend – fries. Known as frites, they enjoy particular esteem in Brussels. The Belgians swear that it was they who gave the world this tasty temptation in the distant 14th century. They are prepared in dozens of kiosks and small shops, in cardboard funnels, and are always garnished with mayonnaise. Moreover, a special Fries Museum opened in the charming town of Bruges in 2008. And if you're still in the mood for tasty adventures, you can complete the gastronomic expedition with moules frites, i.e. freshly caught steamed mussels with a giant portion of fries, Anguille au Vert – eel in a green sauce with fresh spices and herbs, Asparagus à la Flamande – asparagus in cream sauce, Boudin Blanc & Boudin Noir – white or blood sausage or the emblematic dish of Ghent, Waterzooi – a thick chicken soup, sometimes with fish. The most boring city? We don't think so. ■

EST. 1989

DETELINA'S

nuts and dried fruits

100%
ORGANIC

FOR YOUR
HEALTHY
NUTRITION



www.detelina.com

ZOO STATION

Берлинският зоопарк е най-богатият в света – и абсолютно задължителна спирка, повярвайте ни

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография ISTOCK

Хиляди туристически атракции по света са възпявани в песни – от Лас Вегас до Слънчев бряг. Но само една си е заслужила подобно внимание от титаните U2. И, разбира се, тя се намира в Берлин.

КОСМОПОЛИТНИЯТ ДУХ на германската столица се отнася не само до хората. В легендарната Берлинска зоологическа градина (Zoologischer Garten Berlin) ще откриете и животни от всички краища на планетата. Това е най-старият зоопарк в Германия и най-богатият в цял свят – с хиляда и петстотин вида и над двайсет хиляди отделни животни. Накратко, Зоологическата градина е приключение, което заслужава да му отделите поне един пълен ден. През миналата година го сториха над три милиона души.

БЕРЛИНСКИЯТ ЗООПАРК е открит на 1 август 1844 – две години преди Науден Геров да открие първото класно учили-

ще в България. Идеята е на знаменития пътешественик и учен Александер фон Хумболд; изпълнението – благодарение на пруския монарх Фридрих IV, който дарява няколкостотин животни от личната си колекция.

Оттогава градината непрекъснато се разраства, въпреки чудовищните на моменти трудности. През Втората световна война паркът е напълно унищожен от бомбардировките. Животните се разбягват, част от тях се укриват в съседната гара, която днес се нарича Zoo Station (също като песента на U2, която Боно написа, вдъхновен от тази история). От почти четири хиляди животни до края на войната оцеляват само 91.

От разрушението обаче има и полза – в следвоенните години зоопаркът е построен наново и по различна концепция, която предвижда за отделните животни вместо клетки да се изградят зони, максимално близки до естествения им хабитат.

ПО ВРЕМЕ НА СТУДЕНАТА ВОЙНА, в теснотията на обграден Берлин, това не бе лесна задача. Но днес паркът е разширен и за животните наистина са създадени удобни условия.

Някои от тези животни стигнаха дори до статута на световни знаменитости – като например полярното мече Кнут. То се роди през 2006, но бе отхвърлено от майка си и специалистите не му даваха шансове да оцелее. Но напук на прогнозите дребосъкът укрепна, отгледан от пазачите, и след година вече бе част от експозицията. Историята му го превърна в глобален медийен феномен; от зоопарка изчислиха, че само интересът към Кнут е повишил годишните приходи с над пет милиона евро. За жалост Кнут почина през 2011 от мистериозно мозъчно възпаление. Сега той е изложен в музея на зоопарка, а по алеите ще се натъкнете на бронзовия му паметник.

РАЗПОЛОЖЕН ВЪРХУ 340 ДЕКАРА, паркът е и чудесно място за разходки. Много берличани го посещават, за да поседят на огрениите от слънце пейки и да почнат книга. Входната такса е малко солена, но парите ви ще отидат не само за скъпоструващата поддръжка, а и за субсидиране на опазването на редки видове в страни като Мадагаскар и Аржентина.

ВНИМАВАЙТЕ ОБАЧЕ С ИМЕНАТА, ако решите да го посетите. Освен Зоологическата градина съществува и Зоопаркът Берлин-Фридрихсфелде (Tierpark Berlin-Friedrichsfelde) – на практика зоопаркът на някогашния Източен Берлин. Животните в него са относително по-малко, но пък е по-просторен, с разкошен парк и красив дворец в средата му. Много от животните тук са пуснати да се разхождат на свобода и непрекъснато ще се разминавате с тях по алеите. Само имайте предвид, че пеликаните имат навика да крадат закуски. ■



BERLIN ZOOLOGISCHER GARTEN е на Hardenbergplatz 8 (втори вход на Budapest Strasse). Дотам се стига с влак (линии S5, S7, S75, S9), метро (U2, U9, U1), или автобус (15 различни линии). Вход: 13 евро зоопарк, 20 евро зоопарк и аквариум.
www.zoo-berlin.de

TIERPARK BERLIN-FRIEDRICHSFELDE е на Am Tierpark 125. Дотам се стига с метро (U5), трамвай (M17, 27, 37) или автобус (296, 396, 194). Вход: 13 евро
www.tierpark-berlin.de



ПО-ЗДРАВИ ВСЕКИ ДЕН



Доставки в
цялата страна



Всеки месец атрактивни
промоционални предложения



Послегвай
apteka.puls.bg

ZOO STATION

From the Reichstag 90 years ago to Iraq 20 years ago: the events that turned history

By KALIN NIKOLOV / Photography ISTOCK

Thousands of tourist attractions worldwide are praised in songs – from Las Vegas to Sunny Beach. But only one has earned such attention from the titans U2. And, of course, it is located in Berlin.

THE COSMOPOLITAN SPIRIT of the German capital refers not only to people. In the legendary Berlin Zoological Garden (Zoologischer Garten Berlin) you will find animals from all parts of the planet. This is the oldest zoo in Germany and the richest in the whole world – with 1,500 different species and more than 20,000 animals. In short, the Zoological Garden is an adventure it is worth devoting at least one whole day to. More than three million people did so last year.

THE BERLIN ZOO was opened on 1 August 1844 – two years before Naiden Gerov

opened the first class school in Bulgaria. The idea was conceived by the famous explorer and scientist Alexander von Humboldt, its implementation was due to the Prussian monarch Friedrich, who donated several hundred animals from his private collection.

Ever since then the zoo has been continuously expanding, despite the at times monstrous difficulties. During WWII the zoo was completely destroyed by the bombings. The animals fled, a part of them hiding in the nearby station, known today as Zoo Station (just like the U2 song, composed by Bono who was inspired by this story). Of the almost 4,000 animals, only 91 survived until the end of the war.

Still, the destruction led to one good thing – in the post-war years the zoological garden was rebuilt according to a different conception: instead of in cages, most of the animals are housed in enclosures designed to

recreate their natural habitat as closely as possible.

DURING THE COLD WAR, in the limited space of West Berlin, fenced in on all sides, this was no easy task. But today the zoo has been expanded and comfortable conditions have indeed been created for the animals.

Some of these animals even attained the status of international celebrities – as, for example, the polar bear Knut. He was born in 2006, but was rejected by his mother and specialists did not think he stood a chance of survival. But contrary to the gloomy forecasts, the cub got stronger, raised by zookeepers, and in a year was already part of the exposition. His story became a global media phenomenon; the zoo administration calculated that the interest in Knut alone had raised the annual revenues by over five million euros. Unfortunately Knut died in 2011 from a mysterious brain inflammation. His remains are now exhibited in the zoo museum, and a bronze sculpture was unveiled to commemorate him.

COVERING AN AREA OF 34 HECTARES, the zoo is the perfect place for walks. Many Berlin citizens visit it to sit on the sunlit benches and read a book. The admission ticket is quite steep, but your money will go not only for the expensive upkeep of the zoo, but also to subsidize the protection of rare species in countries like Madagascar and Argentina.

BE CAREFUL WITH THE NAMES THOUGH if you decide to visit it. Besides the Zoological Garden there is also the Tierpark Berlin-Friedrichsfelde – actually, the zoo of the former East Berlin. There are fewer animals in it, but it is more spacious, with a magnificent park and beautiful palace in the centre. Many of the animals here are left to walk about freely and you will constantly pass them in the lanes. Just keep in mind that pelicans are in the habit of stealing snacks. ■



BERLIN ZOOLOGISCHER GARTEN is located at Hardenbergplatz 8 (second entrance at Budapester Strasse). It is reached by train (lines S5, S7, S75, S9), underground (U2, U9, U1), or bus (15 different lines).

Admission: 13 euro zoo, 20 euro zoo and aquarium.
www.zoo-berlin.de

TIERPARK BERLIN-FRIEDRICHSFELDE is located at Am Tierpark 125. It is reached by underground (U5), tram (M17, 27, 37) or bus (296, 396, 194).
Admission: 13 euro

По-сигурен, безопасен
и бърз начин за плащане
с **Apple Pay** и **Visa** от **ЦКБ**



Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.

Apple Pay



ТОЧКА НА ПРЕЧУПВАНЕ

Сърфът отдавна вече не е просто спорт, а начин на живот – и то хубав живот

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ISTOCK

Приливът на адреналин е невероятен. Усещането за скорост и динамика бие и най-спортната кола. Гледката на лазурносин воден купол, който се затваря над главата ти, просто не може да се опише с думи. А ако и това не стига, за да ви убедим колко страхотно нещо е сърфът, остава една последна дреболия. По някаква причина у мъжете, които яхват вълните върху крехки дъски, има нещо, което разтреперва коленете и на най-недостъпната маца. Както казваше един

от прочутите състезатели от 90-те, сърфът е като да правиш секс – колкото и да повтаряш, неизменно е приятно. А при това двете често вървят комплект.

СЪРФЪТ ПРОИЗЛИЗА от Полинезия. Още в края на XVIII век пътниците на капитан Кук писали с възхищение как обитателите на Хавайските острови се плъзгат по вълните върху дървените си дъски. Стотина години по-късно писателят Джак Лондон неуспешно се опитал да им подражава. А през 1915

POINT BREAK

For a long time surfing hasn't been only a sport, but also a lifestyle – and a good one at that

By KALIN ANGELOV / Photography ISTOCK

The adrenalin rush is incredible. The feeling of speed and dynamics wins against the sportiest car. The view of an azure water dome which closing above your head is beyond description. If this isn't enough to convince you what great thing surf is, there's only one tiny detail left. For some reason, there's something in the men who ride the waves on fragile boards that makes even the most hard-to-get chick go weak at the knees. As one of the famous competitors from the 90's used to say, surf is like sex – no matter how often you repeat it, it's always pleasant. What's more, both of them often go together.

SURF COMES from Polynesia. As early as in the end of the 18th century Captain Cook's fellow-travellers admired the way the inhabitants of the Hawaii Islands glided on the waves on their wooden boards. About a hundred years later the author Jack London unsuccessfully tried to copy them. And in 1915 the Hawaiian Duke Kahanamoku (a three-time Olympic swimming champion from the Games in Stockholm and Antwerp) made the first demonstration with his board on the central beach in Sydney, Australia, and gave the impetus to surfing's future global glory.

THE BIG BOOM, HOWEVER, CAME in the 60's in the USA, in California in particular. At that time, when the whole nation was a slave to the overseas "conquerors" The Beatles and Rolling Stones, kids in California stayed true to "their" music – a specific style called, obviously, "surf rock" (remember Beach Boys and Surfin' USA). Step by step surf turned into an entire subculture. The famous artist Rick Griffin painted only surfers, the director Bruce Brown shot surf-related films (The Endless Summer, Barefoot Adventure), many of the Hollywood stars started being interested in the new passion and traveling around the world, chasing the "perfect wave" in Hawaii, New Zealand, Australia... Another ten years later surfing was not only an obsession, but also a remarkable business, worth billions of dollars per year.

THE MOST PRESTIGIOUS SURFING place today, the absolute Mecca of this sport and culture, is in Australia, about 70km away from Melbourne. Discovered by three enthusiasts in the 40's, as though Bells Beach was created

especially for surfers. Do you remember that popular film from the 90's - Point Break, in which young Keanu Reeves as an undercover agent is after a gang of surfers-bank robbers, led by Patrick Swayze? In the end both of them meet exactly at Bells Beach, then Patrick goes into the sea, waits for the "wave of his life" and dies in it.

"Beach", in this case, is a misleading word – there isn't even one grain of sand in this place, just stones. However, there are waves, amazing waves! Their average height is three metres, maximum – 10. Today Bells is a crystal dream for every surfer – and probably for most of them it will remain such, as the resort is quite expensive. The most renowned competition in this sport takes place here – the Easter Rip Curl Pro, with a prize fund of a quarter million dollars. And the girls are – as they sing in one of the surf-rock hits – "two for every boy".



хаваецът Дюк Каханамоку (троен олимпийски шампион по плуване от игрите в Стокхолм и Антверп) направил първата демонстрация с дъската си на централния плаж в Сидни, Австралия, и дал началния тласък за бъдещата глобална слава на сърфинга.

ГОЛЕМИЯТ БУМ ОБАЧЕ ДОШЪЛ през 60-те в Америка, и по-точно в Калифорния. По времето, когато цялата страна робувала на презокеанските "завоюватели" The Beatles и Rolling Stones, в Калифорния хлапациите си оставали верни на "своята" музика – специфичен стил, наречен, естествено, "сърф рок" (спомнете си Beach Boys и Surfin' USA). Постепенно сърфът се превърнал в цяла субкултура. Прочутият художник Рик Грифин рисувал единствено сърфисти, режисьорът Брус Браун снимал филми на сърф-тема (The Endless Summer, Barefoot Adventure), много от звездите на Холивуд започнали да се увличат по новата страст и да обикалят света, преследвайки "идеалната вълна" в Хавай, Нова Зеландия, Австралия... След още десетилетие сърфът вече бил не само мания, но и грандиозен бизнес, на стойност милиарди долари годишно.

ДНЕС НАЙ-ПРЕСТИЖНОТО място за сърф, абсолютната Мека на този спорт и на тази култура, се намира в Австралия, на около 70 километра от Мелбърн. Открит от трима ентусиасти през 40-те години, Белс Биъч е създаден сякаш специално за сърфисти. Спомняте ли си онзи нашумял филм от 90-те – "Точка на пречупване", в който младият Кюану Рийвс като агент под прикритие преследваше банда сърфисти-банкови обирджии, предвождана от Патрик Суейзи? На финала двамата се срещат именно на Белс Биъч, после Патрик влиза в морето да чака "вълната на живота си" и загива в нея. "Биъч", английската дума за плаж, е погледваща в случая – на това място няма и пясъчинка, само камъни. Но пък има вълни, и то какви! Средната им височина е три метра, максималната – 10. Днес Белс е кристална мечта на всеки сърфист – и вероятно за повечето ще си остане такава, понеже курортът е доста скъп. Тук се провежда и най-прочутото състезание в този спорт – великденският Rip Curl Pro, с награден фонд четвърт милион долара. А пък мацките са, както се пее в един от химните на сърф-рока, "по дъбе на всяко момче".

ТОП 5 / TOP 5

Белс Бийч е несъмненото светилище за сърфистите. Go On Air подбра още пет дестинации, където можете да се докоснете до най-добрата страна на този фантастичен спорт.

Bells Beach is definitely a surfers' sanctuary. Go On Air selected another five destinations where you can get a touch of this fantastic sport's best side.

МАЛИБУ. На този прочут плаж недалеч от Лос Анджелис се заражда сърф-движението през 50-те и 60-те. Вълните не са много високи, но са дълги и постоянни.

MALIBU. On this popular beach not far from Los Angeles the surf movement originated in the 50's and 60's. Waves aren't too high, but are long and constant.

МАВЕРИКС. Сравнително нов курорт недалеч от Сан Франциско. Вълните са опасни и непредсказуеми, което обяснява защо мястото е толкова популярно сред по-младите сърфисти.

MAVERICKS. A relatively new resort, near San Francisco. Waves are dangerous and unpredictable, which explains why the place is so popular among younger surfers.

ВАИМЕА. На час и половина път с кола от Хонолулу, това е една от най-популярните сърф дестинации, но е за напреднали – в тукашните вълни са изчезвали завинаги дори



световни шампиони.

WAIMEA. An hour and a half drive away from Honolulu, this is one of the most popular surf destinations – for advanced people – even world champions have disappeared forever in the waves here.

ДЖЕФРИС-БЕЙ. Този южноафрикански курорт е най-близката до България топдестинация. Вълните са уникални, но непостоянни – понякога може да се наложи да чакате седмици за подходящи ветрове. А, като изключим сърфинга, мястото е умотомячително скучно.

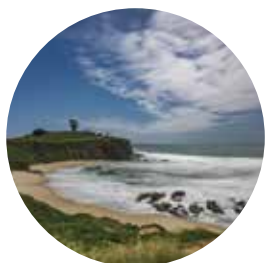
JEFFREYS BAY. This South-African resort

is the top-destination closest to Bulgaria.

Waves are incredible, but inconstant – sometimes you might need to wait for suitable winds for weeks. Besides surfing, the place is absolutely boring.

ОСТРОВ ТАВАРУА. Малко островче в архипелага Фиджи, открито от сърфистите едва през 80-те години. Вълните са постоянни и невероятно дълги. Но понякога са твърде големи.

TAVARUA ISLAND. A small island in the archipelago of Fiji, discovered by surfers only in the 80's. Waves are constant and incredibly long. But sometimes they're too big.



АЛТЕРНАТИВИ / ALTERNATIVES

При несъмнената си прелесть Черно море има и няколко дребни недостатъка. Един от тях е липсата на достатъчно големи и предсказуеми вълни за класически сърф. За сметка на това българското крайбрежие предлага чудни местенца за практикуване на някои по-модернистични разновидности. Три алтернативи, които си струва да опитате:

With its undoubted charm, the Black Sea has a few small downsides. One of them is the lack of big and predictable enough waves for classic surfing. However, Bulgarian seaside offers wonderful places to practise some more modernistic variations. Three alternatives worth trying:

Уиндсърфинг. Добре познат от черноморските плажове, този спорт е комбинация от сърфинг и ветроходство.

Към дъската има и платно, с което улавяте вятъра. По-напредналите уиндсърфисти могат да развият удивителни скорости.

Windsurfing. Well-known at the Black Seaside beaches, this sport is a combination of surfing and sailing. There's a sail attached to the board, which catches the wind. More advanced windsurfers can develop incredible speeds.

Кайтсърфинг. Вместо платно при него имате малко паракрило (наредено "кайт", или хвърчило). То може не само да ви тегли напред, но дори да ви издигне високо във въздуха. Екстремн спорт, който изисква доста практика, но пък усещането е неопируемо.

Kitesurfing. Instead of a sail you have a small para-wing (called "kite"). It can not only pull you forward, but even lift you high up in the air. An extreme sport which requires quite a lot of practice, but the feeling is beyond description.

Гребен сърф. Очевидно създаден от сърфисти, на които им е писнало да чакат попълнен вятър. Големият плюс е, че е много лесно да го усвоите – няма да ви трябват безкрайни часове упражнения, докато уцелите вълната или пък успеете да вдигнете крилото.

Surf boat rowing. Obviously created by surfers tired of waiting for a tailwind. The big plus is that it's very easy to master it – you won't need endless hours of practice until you hit the wave or manage to put the wing up.

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.



ПРЕВОЗ НА БЕЗПЛАТЕН БАГАЖ В ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

Всички пътници на България Ер имат право на превоз на безплатен ръчен багаж в салона и регистриран багаж /в багажника на самолета/, в зависимост от избраната тарифа. Безплатните норми за брой и тегло на багажа могат да бъдат различни, в зависимост от класата на пътуване /бизнес или икономична/, както и от тарифата, по която е издаден билета. Превозът на багаж по редовните линии е съобразен и с някои общи правила и политиката на България Ер, които трябва да имате предвид.

ПОЛИТИКА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИ, ИЗПЪЛНЯВАНИ ОТ БЪЛГАРИЯ ЕЪР
Авиокомпания България Ер въвежда по линиите си правила за превоз на багаж за билети, издадени след 2 май 2011г. Системата PIECE CONCEPT е базирана на броя, теглото и размерите на чекирания багаж.

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:

Класа на обслужване – икономична класа

Набор на безплатен багаж - 1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 cm (сумарна дължина до 118 cm)* и 1 дамска чанта/лаптоп.

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

ТАКСИ ЗА БАГАЖ

Първи брой регистриран багаж до 23 kg и до 158 cm*:

Такса 30 EUR – Тел Авив (30 USD), Лондон (30 GBP), Магрип, Малага, Палма де Майорка, Барселона, Лисабон, Амстердам, Брюксел, Париж (Шарл де Гол), Москва (Шереметиево)

Такса 20 EUR – Франкфурт, Берлин, Цюрих (20 CHF), Прага, Виена, Рим-Фiumicino, Милано, Ларнака, Родос, Хераклион, Корфу, Атина

Такса 15 EUR – Варна, Бургас

> 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.

> Сумата, доплатена за регистриран багаж за билети, издадени по тарифа без регистриран багаж, не подлежи на възстановяване.

> 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/.*

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 багажниците на самолета безплатен багаж, както следва:

ПО МЕЖДУНАРОДНИ И ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – БИЗНЕС КЛАСА

Норма на безплатен багаж - 2 броя ръчен багаж с общо тегло до 15 kg. (размери 55x40x23cm всеки) и 1 дамска чанта/лаптоп, 2 броя регистриран багаж, до 32kg и до 158 cm* всеки

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

All passengers of Bulgaria Air are entitled to free carriage of cabin baggage and checked baggage (in the luggage compartment of the airplane) depending on the chosen fare.

Free allowances for pieces and weight of baggage may vary depending on the travel class (business or economy) and the fare on which the ticket has been issued. Baggage transportation on regular lines also conforms to some general rules and the policy of Bulgaria Air, which you should consider.

BAGGAGE POLICY ON FLIGHTS OPERATED BY BULGARIA AIR

Bulgaria Air introduces rules for baggage carriage on its destinations for all tickets, issued after May 2, 2011. The PIECE CONCEPT system is based on the quantity, weight and dimensions of the checked-in baggage.

FARES WITHOUT CHECKED BAGGAGE

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

Class of service – Economy class

Allowance for free of charge baggage - 1 piece hand baggage up to 10 kg and dimensions 55x40x23cm (total length up to 118 cm)* and 1 personal item/laptop bag.

Fees for checked baggage carriage:

First piece of checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm*:

Fee 30 EUR - Tel Aviv (30 USD), London (30 GBP), Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Barcelona, Lisbon, Amsterdam, Brussels, Paris (Charles de Gaulle), Moscow (Sheremetievo)

Fee 20 EUR - Frankfurt, Berlin, Zurich (20 CHF), Prague, Vienna, Rome-Fiumicino, Milan, Larnaca, Rhodes, Heraklion, Corfu, Athens

Fee 15 EUR - Varna, Burgas

> 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.

> The amount paid for checked baggage for tickets issued at a fare without checked baggage is non-refundable.

> 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/.*

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.

FARES WITH CHECKED-IN BAGGAGE

Each passenger who bought a ticket in a fares that includes checked baggage, is allowed to transport in the luggage compartment of the airplane free baggage allowance as follows:

INTERNATIONAL AND DOMESTIC FLIGHTS

CLASS OF SERVICE - 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 checked baggage, up to 32kg and 158 cm* each.

CLASS OF SERVICE - ECONOMY CLASS

1 piece hand baggage up to 10 kg and dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)* and 1 personal item/laptop bag, 1 piece checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm*.

**The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the*

КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – ИКОНОМИЧНА КЛАСА

Норма на безплатен багаж - 1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина до 118 см)* и 1 дамска чанта/лаптоп, 1 брой регистриран до 23 кг и до 158 см*

ИЗКЛЮЧЕНИЯ

Златна карта FLY MORE - 2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**

За билети заплатени с карта VISA Platinum от ЦКБ - 2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**

За билети заплатени с кобрандирана карта България Еър и ЦКБ - 2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**

За членове на програмата „CCB Club“ - 2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**

Моряци - 2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки***

Бебетата от 0-2 години - В случай, че тарифата, по която е издаден билета на възрастният, 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 таксата 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 Еър или карта Visa Platinum от ЦКБ, е необходимо да се свържете с нас на тел +359 2 4020 400 или на е-мейл callfb@air.bg за преиздаване на билета с право на 2 броя безплатен багаж.**

***** За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци е необходимо билета да бъде издаден в по специална морска тарифа. За повече информация и резервации можете да се обърнете към Центъра за обслужване на клиенти на тел +359 2 4020 400 или на е-мейл callfb@air.bg, бюрата на авиокомпанията в страната и чужбина, както и чрез агентската мрежа.**

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

Правото на два броя багаж за притежатели на златна карта FLY MORE и CCB Club и за билети, заплатени с кобрандирана карта България Еър и ЦКБ, както и карта Visa Platinum от ЦКБ, е само за полети, при които опериращ превозвач е авиокомпания България Еър.

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг – цена 50 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магриг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 60 EUR.

За големина на багажа между 158 см* и 203 см* - цена 70 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магриг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 80 EUR.

За големина на багажа между 203 см* и 280 см* - цена 100 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магриг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 120 EUR.

Допълнителна бройка - втори багаж до 23 кг до 158 см* - цена 50 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магриг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 60 EUR

Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до 158 см* - цена 100 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магриг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 120 EUR.

***За пътуване от Лондон посочените тарифи са съответно в GBP и от Тел Авив в USD.**

При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Солун, Атина, Родос, Корфу или Хераклион) допълнителен 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.

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг – 15 EUR.

За големина на багажа между 158 см* и 203 см* - 40 EUR.

За големина на багажа между 203 см* и 280 см* - 60 EUR.

Допълнителна бройка - втори багаж до 23 кг до 158 см* - 30 EUR.

Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до 158 см* - 60 EUR.

Багаж с тегло над 32 кг може да се превозва само като карго.

В случай, че билетът дава право на безплатен превоз на два броя регистриран багаж, а пътникът превозва три броя регистриран багаж – третият багаж е в категория „Допълнителна бройка- трети багаж до 23кг до 158 см“.

За повече информация относно всички видове специален багаж, моля посетете интернет страницата на България Еър www.air.bg.

baggage/l+h+w/.

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.

EXCEPTIONS

Gold card FLY MORE - 2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**

For tickets paid with VISA Platinum card by CCBank - 2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**

For tickets paid with co-branded card Bulgaria Air / CCBank - 2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**

For members of the 'CCB Club' programme- free checked-in baggage - 2 pieces of 23 kg.

Third piece is charged as third excess baggage**

Seamen - 2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each***

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 reissue the ticket entitled to free 2 pieces of luggage.**

***** 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.**

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.

The right to two pieces of luggage for holders of Gold Card FLY MORE and CCB Club and tickets paid with co-branded card CCB and Bulgaria Air and Visa Platinum card from CCB is only on flights where the operating carrier is Bulgaria Air.

EXCESS BAGGAGE FEES – INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 50 EUR

For the following destinations Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 60.

For luggage sizes between 158** cm and 203 cm** - 70 EUR

For the following destinations: Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 80

For baggage size between 203 **cm and 280 cm** - 100 EUR

For the following destinations Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 120

Extra piece – second bag up to 23 kg x 158 cm** - 50 EUR

For the following destinations Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 60

Extra piece – third bag up to 23 kg x 158 cm** - 100 EUR

For the following destinations Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 120

*** For travel from London these fares are respectively in GBP and from Tel Aviv in USD.**

****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.**

EXCESS BAGGAGE FEES – DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 15 euros

Baggage dimensions between 158 cm* and 203 cm* – 40 euros

Baggage dimensions between 203 cm* and 280 cm* – 60 euros

Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm* – 30 euros

Extra piece – third bag up to 23 kg up to 158 cm* – 60 euros

Baggage with weight over 32 kg may only be carried as cargo.

In case the ticket entitles a free carriage of 2 pieces of checked baggage and the passenger carries 3 pieces of checked baggage - the third luggage is in the category " Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm".

***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.**

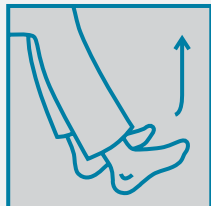
For more information please check Bulgaria Air's website www.air.bg.

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

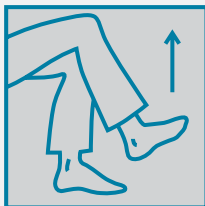
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

Правете кръгови движения първо с единия крак, а после с другия.



КОЛЕНЕ

30 пъти

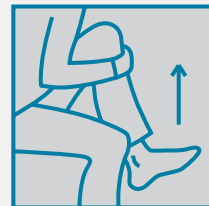
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



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 храни в подходящи за новата часова зона отрязъци от денонощието.

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, който е най-подходящ за Вас.

ВАШИЯТ БАГАЖ

Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма Ви. Да седнеш в креслото уморен и задъхан, 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 оставайте 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, летишните 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 samozapeчатващ се прозрачен плик, който подлежи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: вода, напитки, супи, супови, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, пана 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 в ръчния багаж не бива да се слагат предмети, с които е възможно или излезла възможност 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 / пожарозасигатели / електрошокови уреди / брадвичи, секири, сатъри, томахапки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им / саби, мечове / бръсначи, скапелци / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кърпи за лег / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тояги / 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.



ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ
FLYING WITH PETS



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 го 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
UPGRADE TO BUSINESS CLASS

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 програмата 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 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 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.



ПОВЕЧЕ КОМФОРТ
MORE COMFORT

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 имате 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 f 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**



ПРЕВОЗ НА НЕПРЕДРУЖЕНО ДЕТЕ
UNACCOMPANIED MINOR

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 летишни 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 летишни 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 / LAMEZIA 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 отговорят 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 прогукта 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.



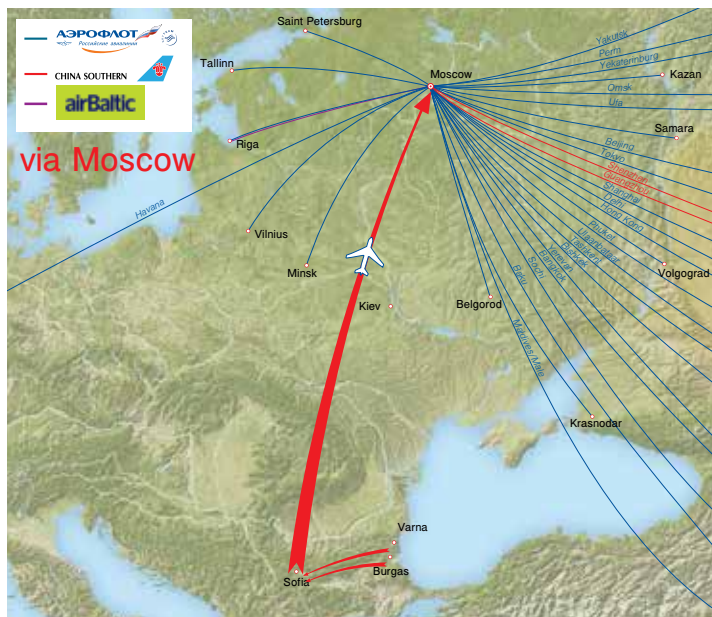
*Летете до Всяка точка на света с България Еър и партньори.
Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.*



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 08:00-20:00 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</i> <i>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</i> <i>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 Shumen, Patleyna 10 str. <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>	phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg
BER 	Germany, Berlin Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 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

ИЗЦЯЛО НОВИЯТ
CX-60 PLUG-IN HYBRID с 327 кс
ПРЕЦИЗНО ИЗРАБОТЕН В ЯПОНИЯ.

mazda.bg

DRIVE TOGETHER



Революционно ниски цени за роуминг

С план Roaming Revolution

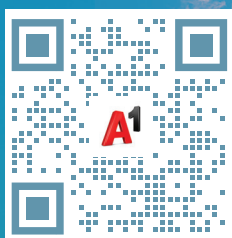
Супер цени от

4.99
лв./ден

с Включени

500
МВ/ден

Активирай в Моят А1
или чрез SMS с текст
OK на 17280



За повече информация: a1.bg/rr

A1