

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

165 (5) / 2024

ON AIR BULGARIA

The Great Wall of Europe

ВЕЛИКАТА ЕВРОПЕЙСКА СТЕНА

Springtime in the Holy Land

ПРОЛЕТ В СВЕТИТЕ ЗЕМИ

Hidden Morocco

СКРИТОТО МАРОКО

GREENFIELD THINKING

Arch. Verginia Nikolova, General Manager, Konstruktive Bulgaria
Арх. Вержиния Николова, управител на "Конструктив България"

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg





НАШИЯТ ПРИОРИТЕТ СИ ТИ. ПРИЯТНО БАНКИРАНЕ.

**Кредити, депозити и дигитални решения.
Банкирай с Priority, Premium и другите услуги
на Пощенска банка.**

Научи повече на postbank.bg

Подробна информация за актуалните предложения свързани с услугите Priority, Premium и другите услуги на Пощенска банка, както и за нашите потребителски кредити можете да откриете на www.postbank.bg. Отпускането на кредит подлежи на одобрение от банката. Пълна информация за приложимите условия е налична на официалния сайт на банката - www.postbank.bg, както и във всеки офис за обслужване на индивидуални клиенти на банката (с изключение на офисите на ПБ Лични финанси).





ПОСРЕЦНАХМЕ И ЧЕТВЪРТЯ НИ НОВ AIRBUS A220

В ранните часове на 8 март, с полет от норвежката столица Осло, на летище София се приземи четвъртият нов Airbus A220-300 на "България Еър". Самолетът, последно технологично поколение на европейския гигант Airbus, е съществена част от текущото обновление на въздушния флот на българския национален превозвач.

Новият самолет получи регистрация LZ-AMS (от Амстердам), с което авиокомпанията продължава традицията да именува машините си на големи европейски градове. Предишните три Airbus A220, които пристигнаха през 2023, са с регистрации LZ-ROM (Рим), LZ-LON (Лондон) и LZ-PAR (Париж).

Пасажерите ще могат да пътуват изключително удобно в новия модерен самолет, който предлага най-широките седалки в своя клас, по-големи прозорци, много светла и тиха пътническа кабина и адаптивна климатична система. Нови функционални удобства - като USB

портове за зареждане на електронни устройства и поставки за смартфони - също са на разположение на всяка седалка.

Самолетът A220-300 разполага със 143 места, 8 от които са запазени за бизнес класата и предлага повече разстояние между редовете. Конфигурацията на местата в A220 е в съотношение 3:2, като това позволява 80% от пътниците да бъдат разположени до прозореца или пътеката.

Авиокомпанията модернизира и награвжда своя флот от средата на 2023, като с търговската експлоатация на новите самолети по редовните си линии предлага на пътниците високо ниво на комфорт по време на полет. Новите самолети са по-екологични и икономични, използвайки 25% по-малко гориво. Моделите Airbus A220 са с намалени вредни емисии и с наполовина по-малък шумов отпечатък, подходящи за всички летища в градските и населените зони.

WE HAVE WELCOMED OUR FOURTH NEW AIRBUS A220

In the early hours of March the 8th, with a flight from the Norwegian capital Oslo, the fourth new Airbus A220-300 of "Bulgaria Air" landed at Sofia Airport. The aircraft, the latest technological generation of the European giant Airbus, is an essential part of the ongoing renewal of the air fleet of the Bulgarian national carrier.

The new aircraft received the registration LZ-AMS (from Amsterdam), with which the airline continues the tradition of naming its machines after major European cities. The previous three Airbus A220s, which arrived in 2023, have the registrations LZ-ROM (Rome), LZ-LON (London) and LZ-PAR (Paris).

Passengers will be able to travel very comfortably in the new modern aircraft, which offers the widest seats in its class, larger windows, a very bright and quiet passenger cabin and an adaptive climate system. New functional amenities - such as USB ports for charging electronic devices and smartphone holders - are also available at every seat.

The A220-300 aircraft has 143 seats, 8 of which are reserved for business class, and offers more space between rows. The seating configuration of the A220 is 3:2, allowing 80% of passengers to be positioned by the window or aisle.

The airline is modernizing and upgrading its fleet from mid-2023, offering passengers a high level of in-flight comfort with the commercial operation of the new aircraft on its scheduled routes. The new planes are more environmentally friendly and economical, using 25% less fuel. The Airbus A220 models have reduced harmful emissions and half the noise footprint, suitable for all airports in urban and populated areas.

DESTINAZIONE: ITALIA

ВЕЧЕ ГОВОРИШ ЕЗИКА

РИМ И МИЛАНО

Пътувай до Италия в 3 лесни стъпки:

1. Избери си destinazione от сайта - Рим или Милано
2. Потърси своя perfetto полет на удобна за теб дата
3. Кажу "ciao, Italia!" (може и като се прибиращ)

Ето, вече говориш езика!



България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

За пълни подробности и условия посети www.air.bg



9 | BUSINESS
ECONOMY30 | Трябва жилищата
да се нагаждат
към нас, а не ние
към жилищата

Арх. Верджиния Николова,
управител на "Конструк-
тив България", пред
THE INFLIGHT MAGAZINE

36 | Housing Should
Adapt to Us, Not Us to
Housing10 | Числа и лица
Numbers and Faces12 | Великата европейска
стена14 | The Great Wall of
Europe20 | Екология по
български22 | Ecology, Bulgarian
Style24 | Коу ще плаща за
електромобилите?26 | Who Will Pay for
Electric Cars?43 | ANALYSIS
POLITICS46 | Пролет в
светите земи

Мирът в Близкия изток
изглеждаше буквално заг-
ъгъла преди 30 години.
След това всичко се
обърка

48 | Spring in the Middle
East48 | Калейдоскоп
Kaleidoscope

50 | Европа и гъбите

52 | Europe Goes
Mushroom Picking56 | Царят на пеперугите
The Butterfly King58 | По-добре от хиляда
гуми
Better Than a
Thousand Words65 | SCIENCE
TECHNOLOGY68 | Рамка срещу
матрицата

Още дори не сме
започнали да осъзнаваме
напълно всички
потенциални рискове от
Изкуствения интелект.
Но ЕС показва пътя за
справяне с тях

70 | Framing the Matrix

66 | Науката е слънце...
Science is Sunshine...74 | 6G е на хоризонта
6G On the Horizon78 | Фабрика за крале
82 | The Home of the
Kingmakers85 | TRAVEL
LIFESTYLE92 | Мароко заг
кулисите

С Mazda Epic Drive
откриваме истинското
лице на една от най-
красивите страни в света

100 | Morocco Behind the
Curtains88 | Афиш
Poster

88 | Вюитон, Луи Вюитон

90 | Vuitton, Louis Vuitton

106 | Възходът на
зеленото вино110 | The Rise of the Green
Wine112 | Аристократи по
природа

116 | Aristocratic by Nature



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

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

ДИЗАЙН
BRAND NEW
ИЗДАТЕЛ
ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП

DESIGN
BRAND NEW
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: CECBGB33
Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна
ISSN 1314-2216

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

CONTRIBUTORS АВТОРИ



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

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



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.



САМО ПРЕЗ МЕСЕЦ МАЙ ЛИМИТИРАНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА BMW i4 ОТ М КАР ГРУП.



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

М Кар Варна

9023, Варна
бул. "Вл.Варненчик" 320
contact@bmw-mcarvarna.bg
www.bmw-mcarvarna.bg
Тел.: +359 52 918 208

М Кар Плевен

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

М Кар Пловдив

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

М Кар София

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

BMW i4 eDrive35: Среден разход на електроенергия в кВтч/100км: 18.7–15.8; CO₂ емисии в г/км (комбинирани): 0



НОВО ПАРТНЬОРСТВО НА "БЪЛГАРИЯ ЕЪР" С AIRBALTIC

NEW PARTNERSHIP OF "BULGARIA AIR" WITH AIRBALTIC

„България Еър“ и латвийската национална авиокомпания airBaltic обявиха началото на code-share партньорство от 8 май 2024. Споразумението ще осигури повече гъвкавост за пътниците на двата превозвача.

„С удоволствие сключваме споразумение за съвместно ползване на полети с „България Еър“ - малко след стартирането на първия ни директен маршрут от българската столица до нашата база в Рига“, заяви Мартин Гаус, президент и главен изпълнителен директор на airBaltic. „Това партньорство е от полза за местните балтийски пътници с достъп до гъвкавата мрежа на „България Еър“, а местните пътници в България вече могат да се радват на по-лесен достъп до дестинациите на airBaltic в Европа. Очакваме с нетърпение едно успешно и дългосрочно сътрудничество“.

Христо Тодоров, „Радваме се, че ще си партнираме с чудесна компания като airBaltic“, каза Христо Тодоров, председател на Борда на директорите на „България Еър“. „Това сътрудничество открива нови възможности за пътуване в цяла Европа с директни полети от Рига до ключови скандинавски дестинации като Стокхолм, Осло, Копенхаген и Хелзинки. Тези маршрути още повече засилват ангажимента ни да предоставяме изключителни услуги и свързаност на българските пътници като национален превозвач“.

airBaltic обслужва повече от 130 маршрута от Рига, Талин, Вилнюс, Тампере и сезонно от Гран Канария, като предлага връзки с широк спектър от дестинации в мрежата на авиокомпанията в Европа, Близкия изток, Северна Африка и Кавказкия регион. Air Baltic Corporation AS е акционерно дружество, създадено през 1995, с основен акционер латвийската държава.

Bulgaria Air and the Latvian national airline airBaltic have announced the start of a code-share partnership from 8 May 2024. The agreement will provide more flexibility for passengers of both carriers.

"We are pleased to conclude a flight sharing agreement with Bulgaria Air - shortly after the launch of our first direct route from the Bulgarian capital to our base in Riga," said Martin Gaus, president and CEO of airBaltic. "This partnership is benefiting domestic Baltic passengers with access to Bulgaria Air's flexible network, and domestic passengers in Bulgaria can now enjoy easier access to airBaltic destinations in Europe. We look forward to a successful and long-term cooperation".

"We are delighted to partner with a great company like airBaltic," said Hristo Todorov, Chairman of the Board of Directors of Bulgaria Air. "This cooperation opens up new opportunities for travel throughout Europe with direct flights from Riga to key Scandinavian destinations such as Stockholm, Oslo, Copenhagen and Helsinki. These routes further strengthen our commitment to provide outstanding services and connectivity to Bulgarian passengers as a national carrier."

airBaltic serves more than 130 routes from Riga, Tallinn, Vilnius, Tampere and seasonally from Gran Canaria, offering connections to a wide range of destinations in the airline's network in Europe, the Middle East, North Africa and the Caucasus region. Air Baltic Corporation AS is a joint-stock company established in 1995, with the main shareholder being the Latvian state. ■

СКОРО ЩЕ ЛЕТИМ И ДО БАКУ

SOON WE WILL ALSO FLY TO BAKU

Националният авиопревозвач "България Еър" подписа ключово споразумение с Азербайджанската национална авиокомпания, с което предстои да бъде разкрита директна въздушна линия между двете страни. Това се случи на официална визита на президента на Република България Румен Радев в Азербайджан по покана на своя колега Илхам Алиев.

В рамките на визитата двамата президенти подписаха декларация за стратегическо партньорство между България и Азербайджан. В тяхно присъствие бяха подписани и документи от двустранен интерес за задълбочаването и укрепването на сътрудничеството между България и Азербайджан, като един от тях е и договорът за съвместно опериране между „България Еър“ и Азербайджанската национална авиокомпания. В рамките на новото сътрудничество в средата на годината предстои да стартират и директни полети между София и Баку.

The national air carrier "Bulgaria Air" has signed a key agreement with the Azerbaijan National Airlines, which will open a direct line between the two countries. This happened during the official visit of the President of the Republic of Bulgaria Rumen Radev to Azerbaijan at the invitation of his colleague Ilham Aliyev.

During the visit, the two presidents signed a declaration of strategic partnership between Bulgaria and Azerbaijan. In their presence, documents of bilateral interest were also signed for the deepening and strengthening of cooperation between Bulgaria and Azerbaijan, one of them being the contract for joint operation between "Bulgaria Air" and Azerbaijan National Airlines. As part of the new cooperation, direct flights between Sofia and Baku are to be launched in the middle of this year. ■

the Dream place
WHERE YOU SHOULD BE

SEA GARDEN
DESTINATION
BURGAS

GRAND HOTEL ON
PRIMORETZ
SINCE 1890

WWW.HOTELPRIMORETZ.BG

Beolab 8

Fidelity from
every angle



B&O

SOFIA, 53, CHERNI VRAH BLV.
+359 2 8073757
SOFIA@BEOSTORES.COM
WWW.BEOSTORES.BG

12 | **ВЕЛИКАТА
ЕВРОПЕЙСКА СТЕНА**
THE GREAT WALL OF EUROPE



30 | **ИНТЕРВЮ: ВЕРЖИНИЯ НИКОЛОВА**
INTERVIEW: VERGINIA NIKOLOVA



20 | **ЕКОЛОГИЯ ПО БЪЛГАРСКИ**
ECOLOGY, BULGARIAN STYLE



ЧИСЛА И ЛИЦА

FIGURES & FACES

0.4%

от работещите в България са работили извънредно (тоест повече от 49 часа седмично) през 2023 - най-ниският показател в целия Европейски съюз, показват данни на Eurostat. Другите страни с най-малко извънреден труд са Литва и Латвия (по 1.1% от заетите). Средният показател за ЕС е 7.1%, а рекордьори по допълнителен труд са Франция (10.1%), Кипър (10.4%) и Гърция (11.6%). Остава единствено въпросът дали постижението на България не е и заради факта, че често извънредният труд у нас не се отчита официално.

EN

0.4% of workers in Bulgaria worked longer hours (that is, more than 49 hours a week) in 2023 - the lowest indicator in the entire European Union, according to Eurostat data. The other countries with the least overtime are Lithuania and Latvia (1.1% of the employed each). The average indicator for the EU is 7.1%, and the record holders for additional work are France (10.1%), Cyprus (10.4%) and Greece (11.6%). The only question that remains is whether Bulgaria's achievement is not also due to the fact that often overtime work in our country is not officially reported. ■

1080

лева трябва да стане минималната работна заплата в България от 2025, настояват от синдиката КНСБ. Увеличението се налага от законовото изискване минималното възнаграждение да е 50% от средното, обясни главният икономист на КНСБ Любослав Костов. От 1 януари тази година минималната работна заплата бе увеличена от 780 на 933 лева.

EN

BGN 1,080 should become the minimum wage in Bulgaria from 2025, the KNSB union insists. The increase is necessitated by the legal requirement that the minimum wage be 50% of the average salary, explained the chief economist of KNSB Luboslav Kostov. As of January 1 this year, the minimum wage was increased from BGN 780 to BGN 933. ■

35

нови електрически моториси ще бъдат доставени на Български държавни железници по търг, финансиран със средства по Плана за възстановяване и устойчивост. Четири компании са подали оферти за участие - полските PESA и Stadler Polska, чешката Skoda и френската Alstom.

EN

35 new electric locomotives will be delivered to Bulgarian State Railways by tender, financed with funds under the Recovery and Sustainability Plan. Four companies have submitted bids for participation - the Polish PESA and Stadler Polska, the Czech Skoda and the French Alstom. ■



38%

е ръстът на туристическия сектор (като посещения) в България за първото тримесечие на 2024 в сравнение със същия период на 2019 година, показват данни на Гръцката национална банка. Това е един от най-високите темпове в света, отстъпвайки само на Катар (177%), Албания, Гърция, Саудитска Арабия, Танзания, Сърбия и Гватемала. В съседна Гърция туризмът е пораснал със 120% спрямо 2019, и с 24.5% спрямо миналата година, която бе рекордна.

EN

38% is the growth of the tourism sector (as visits) in Bulgaria for the first quarter of 2024 compared to the same period of 2019, according to data from the National Bank of Greece. This is one of the highest rates in the world, behind only Qatar (177%), Albania, Greece, Saudi Arabia, Tanzania, Serbia and Guatemala. In neighboring Greece, tourism has grown by 120% compared to 2019, and by 24.5% compared to last year. ■



■ Utilize **data** and achieve **personalization** that matters to your customers



InsurTech

Approved



GROWTH

+35.6%



Banking

ENGAGEMENT

+62.2%



FinTech



sirma.com

ВЕЛИКАТА ЕВРОПЕЙСКА СТЕНА

ЕС трябва да построи препятствие по пътя на китайския
Внос... с вързани ръце

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK

Когато Чин Шъ Хуан, първият китайски император, залочнал да строи огромна стена по северните граници на новозавладяната си империя, целта била ясна: да се предотвратят набезите на степните варвари. Наследниците му продължили делото и създали стена с дължина 21 196 километра, за която от деца сме слушали, че се вижда от Космоса (това всъщност не е вярно) и че е най-внушителната постройка, изградена от човека (това вече си е самата истина). Днес, почти 2250 години след Чин, Европа обмисля да изгради също толкова мащабна стена, която да спира не Варварите, а самите китайци. И техните електромобили. За разлика от Великата китайска стена, тази ще е издигната не от тухли, а от мита, такси и ограничения. Но вероятно ще прилича на първообраза в едно по-важно отношение. Спомнете си другото нещо, което знаем от деца за Великата китайска стена: че тя никога не е действала.

МАЩАБИТЕ НА ЗАПЛАХАТА, която представлява китайската автомобилна индустрия за благодаренството на Европа, отдавна е в предупрежденията на анализатори и икономисти. Европейските лидери и чиновниците в Брюксел удобно оставаха глухи за тези предупреждения чак до миналата година, на-

лагайки сякаш Зелената си сделка с планове за пълна електрификация на транспорта още от 2035 година нататък. Но през 2023 китайската заплаха стана очевидна: вносите на китайски електромобили, които само три години по-рано възлизаше на около 1.5 милиарда евро, през миналата година надхвърли 10.6 милиарда. Търговският дефицит на ЕС с Китай достигна 291 милиарда евро - спад спрямо антирекорда от 2022, но почти тройно увеличение спрямо началото на миналото десетилетие. За търсещите преизбиране лидери в европейските столици и в Брюксел стана пределно ясно, че нещо трябва да се направи. Проблемът е само, че никой няма представа какво да е това нещо.

СЪЕДИНЕНИТЕ ЩАТИ ДОПЪЛНИТЕЛНО извиха ръцете на ЕС в средата на май, когато президентът Джо Байдън обяви въвеждането на нови митнически тарифи за определени китайски стоки. Президентът търси преизбиране наесен, а UAW, синдикатът на американските автомобилни работници, има ключова роля в няколко от т. нар. swing states, където ще се решат нещата.

Байдън уж трябваше да е антиподът на Доналд Тръмп, но на практика директно продължи политиката му на търговски протекционизъм. Тръмп бе въвел 25% мита върху китайските фотоволтаични панели - Байдън ►





► ги удвои. Тръмп обложи батериите за електромобили със 7.5 процента - Байдън го вдигна до 25%. И накрая действащият президент учетвори тарифата за внос на готови автомобили от 25%, колкото беше досега, до 100%. Това на практика затваря вратите на Америка за китайските автомобилни компании - и допълнително насочва вниманието им към Европа, най-големият им експортен пазар и в момента (по-голям от следващите пет в списъка, взети заедно). Финансовият министър Джанет Йелън призова и Европа да последва примера на САЩ.

ПРОБЛЕМЪТ Е, ЧЕ ЕВРОПА НЕ МОЖЕ ДА ГО НАПРАВИ. И то галеч не само заради амбициите си да е застъпник на свободната търговия и на правилата на Световната търговска организация, така небрежно прескочени от американците. Главната пречка пред въвеждането на европейски мита за китайските електромобили е ясното осъзнаване, че по този начин ЕС сам би се прострелял в крака. Съединените щати могат да си позволят подобни мита по две причини: първо, те засягат сравнително малка по обем търговия (внесените в Америка китайски електромобили през миналата година са за едва 350 млн. долара). И второ, Вашингтон може да не се бои от ответната реакция на Пекин, защото собственият му износ към Китай не е чак толкова съществен.

С Европа обаче не е така. Китай отдавна се е превърнал в най-големия пазар за европейски автомобили. През миналата година например BMW Group продаде 942,000 автомобили в Европа и почти толкова - 825,000 - в Китай. При Mercedes съотношението е дори обратно: 659,000 в Европа, 737,000 в Китай. Да не говорим, че много европейски компании имат и сериозни производства в китайските си заводи, откъдето изнасят коли за цял свят - дори и за Европа.

Френската и италианската автомобилни индустрии са по-малко зависими от Китай. Но изниква друг проблем: ако ЕС въведе мита за китайските коли, как ще отвърне Пекин? Опитът е показал, че Пекин винаги отвърща. Може би ще наложи мита върху френските луксозни стоки, върху италианските сирена, върху виното. Последствията ще са катастрофални.

ОТ ДРУГА СТРАНА, АКО КИТАЙСКИЯТ ВНОС на електромобили остане безпрепятствен, какъвто е в момента, перспективите са твърде мрачни. Китайските марки вече увеличават с бързи темпове пазарния си дял в Европа. Според Карлос Тавареш, главния изпълнителен директор на Stellantis, те са близо до постигането на 10% пазарен дял, което ще е повратна точка. А европейската автомобилна индустрия не може да бъде подценена и от най-лекомисления политик: тя създава

Дори ЕС да въведе 30% мито за китайски електромобили, компании като BYD пак ще имат около 15% ценово предимство пред европейските си конкуренти

пряко над 13.8 милиона работни места (данни на ACEA) и генерира над 7% от Брутия вътрешен продукт на съюза.

Тази индустрия обаче не може да устои на китайците, що се отнася до цените на електромобилите. Още преди три години Bloomberg NEF предупреди, че себестойността на електромобилите за китайските производители е с около 30% по-ниска, отколкото за европейските. Днес по-скоро става дума за 40%, изчисляват експертите на Rhodium Group. Какво означава това на практика? Че китайците могат да си позволят оръжията на гъмпинга, докато не останат живи противници на бойното поле. За момента те все още продават колите си в Европа на цени, близки до тези на европейските продукти. Но това може да се промени за една нощ. В Европа BYD Seal U струва около 42,000 евро - докато в Китай е едва 20 500, и дори при тази цена компанията има около 10% печалба. Електромобилът Ora 3 се предлага за около 13,500 евро в Китай - и за три пъти повече в България. По изчисления на Rhodium, дори ЕС да въведе 30% мито за китайски електромобили, компании като BYD пак ще имат около 15% ценово предимство пред европейските си конкуренти.

ЗАЩО Е ТАКА? ОТ ЕДНА СТРАНА, защото този сектор се ползва с пълната, безусловна и добре финансирана подкрепа на китайското правителство и местни власти. От друга страна, защото Китай притежава ресурсите: редки земни метали, никел, графит, манган, както и далновидно осигурени доставки от литий и кобалт от други континенти. Европа не притежава нито един от т. нар. "метали на зеления преход" в достатъчни количества, освен мед. Китай вече има над 70% дял на световния пазар на батерии за електромобили, по данни на института SNE Research. А дори и плахите опити на европейците да се еманципират и да създават свои производства на батерии пак опират

до китайски компоненти: Китай прави 80% от катодите и 90% от анодите за батерии. Шведската Northvolt, която искаше да измести някои китайски компании като доставчик на батерии в Европа, бе поставена в партер в продължение на няколко години, след като Пекин забрани износа на графит за Швеция. Сега проектът на Northvolt тръгна - но главен доставчик на аноди му е китайската Putailai.

В СЪЩОТО ВРЕМЕ КИТАЙ ЗАПОЧНА да става твърде зависим от собствената си автомобилна индустрия - и вероятно ще е готов на всичко да я защити. През миналата година над 900 милиарда долара публични средства са отишли за подкрепа на автосектора, пресмятат от Европейския съвет за международни отношения (ECFR). Европейската автомобилна промишленост в по-голямата си част също се бои от появата на бариери по най-изгодния си търговски маршрут. „Не смятаме, че нашата индустрия се нуждае от защита. В Европа няма как да има Зелена сделка без ресурси от Китай“, заяви Оливер Ципсе, главният изпълнителен директор на BMW Group. Колегата му от Mercedes Ола Калениус добави, че според него ЕС не само не би да увеличи митата за автомобили от Китай, но и трябва да ги намали.

Френските и италианските компании, които са слабо представени на китайския пазар, са по-благосклонно настроени към евентуални мита. Но дори Карлос Тавареш, главният изпълнителен директор на Stellantis, предупреди в разговор с Reuters, че митата върху китайските електромобили "са голям капан за страните, които ще тръгнат по този път", и че те ще подхранят допълнително инфлацията. "Няма да е леко за дилърите. Няма да е леко за подгоставчиците. Няма да е леко за автомобилните производители. Но, както знаем, в Европа всеки говори за промяна, стига промяната да засяга някой друг", подчерта Тавареш, който между другото се кани да започне да внася в Европа китайски модели от своя партньор Leapmotor.

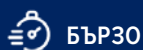
НА ФИНАЛА ОСТАВА ЕДИН ПО-ФИЛОСОФСКИ въпрос: какво ще се случи със свободната търговия, ако и ЕС тръгне по стъпките на САЩ във въвеждането на бариери. "Макар да не е модерно да се говорят такива неща в наши дни, едно от големите постижения на последния половин век бе забележимото понижение на глобалните митнически тарифи", писа в анализ по темата The Economist. Средните равнища на митническите прегради паднаха от около 10% през 70-те години до 3% днес, което доведе до бум в международната търговия и утвъряване на глобалния БВП. "Колкото повече се отваряха страните, толкова повече процъфтяваха", пише изданието. Връщането към рестриктивните мита води в точно обратната посока. ■

ЗА ВСЯКО ПОКОЛЕНИЕ! ЗА ВСЕКИ ЕТАП ОТ ЖИВОТА!

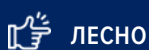
Инвестирайте в избран от Вас Договорен фонд
ДФ "Компас Глобал Трендс" или ДФ "Компас Евро Облигации"

- ☑ За Вашата финансова независимост
- ☑ За образованието на децата Ви
- ☑ За спокойните Ви старини

COMPASS
I N V E S T
Компас Ивестиционен План



БЪРЗО



ЛЕСНО



УДОБНО

Защо да изберете Компас Ивестиционен План (КИП)?

Подходяща алтернатива за Вашите спестявания



Атрактивна доходност



Възможност за постигане на по-добра доходност при минимален риск чрез закупуване на дялове на различна цена



Теглите по всяко време – Незабавна ликвидност



Сами определяте размера на вноските си
Минимална вноска **40 лв.**



Без Данък върху Дохода



Професионален екип с международен опит
и над **450 млн. лв** под управление



Свържете се с нас за Вашия КИП на: ☎ **021 4219517** или на ✉ **marketing@compass-invest.eu**

Важна информация: Настоящата информация е маркетингов материал и не представлява инвестиционна консултация, съвет, инвестиционно проучване или препоръка за инвестиране. Информацията е валидна към датата на издаване на маркетинговия материал и може да се промени в бъдеще. Стойността на дяловете в колективни инвестиционни схеми се променя във времето и може да бъде по-висока или по-ниска от стойността в момента на инвестиране. Не се гарантират печалби и съществува риск за инвеститорите да не си възстановят пълния размер на инвестираните средства. Инвестициите не са гарантирани от гаранционен фонд, създаден от държава или друга форма на гаранция. Информацията за представянето на финансовите инструменти в миналото не е надежден показател за бъдещи резултати. Затова е препоръчително инвеститорите да се запознаят с Проспекта и Основния информационен документ преди вземане на окончателно инвестиционно решение. Може да намерите тези документи, на български, на интернет страницата на Компас Инвест АД – www.compass-invest.eu, както и при поискване може да получите хартиено копие безплатно в офиса на управляващото дружество на адрес: **гр. София, ул. Алабин № 36, ет. 4** всеки работен ден от 9 до 17 ч. Бъдещите резултати подлежат на данъчно облагане, зависещо от личното положение на всеки инвеститор и може да се промени за в бъдеще. Резюме на правата като инвеститори е достъпно на следната хипервръзка, на български език: <https://bit.ly/3FnPhJP>. Договорните фондове, управлявани от Компас Инвест АД са активно управлявани без да следват индекс. Информираме ви, че УД Компас Инвест АД може да вземе решение да прекрати предлагането на фондовете на територията на Република България



THE GREAT WALL OF EUROPE

The EU should build a barrier in the way of Chinese imports... but its hands are tied

By KONSTANTIN TOMOV / Photography iSTOCK

When Qin Shi Huang, China's first emperor, began building a huge wall along the northern borders of his newly conquered empire, the goal was clear: to prevent the incursions of the steppe barbarians. His successors continued the work and created a wall 21,196 kilometres long that, as you might have heard, can be seen from space (this is not actually true) and is the largest structure built by man (an undisputed fact). Today, almost 2,250 years after the Qin, Europe is considering building an equally massive wall to stop not the barbarians but the Chinese themselves. And their electric cars. Unlike the Great Wall of China, this one will be built not of bricks, but of customs, fees and restrictions. But it will probably resemble the prototype in one more important respect. Remember the other thing we've known since childhood about the Great Wall of China: that it never worked.

THE SCALE OF THE THREAT China's car industry poses to Europe's prosperity has long been a concern of analysts and economists. European leaders and officials in Brussels conveniently turned a deaf ear to these

warnings until last year, blindly pushing through their Green Deal with plans to fully electrify transport from 2035 onwards. But in 2023, the Chinese threat became apparent: imports of Chinese electric cars, which only three years earlier amounted to about 1.5 billion euros, last year exceeded 10.6 billion. The EU's trade deficit with China reached 291 billion euros, down from a record high since 2022 but almost tripling since the start of the last decade. For leaders seeking re-election in European capitals and in Brussels, it became abundantly clear that something had to be done. The problem is, no one has any idea what this thing is.

THE UNITED STATES FURTHER twisted the EU's arms in mid-May when President Joe Biden announced new tariffs on certain Chinese goods. The president is seeking re-election in the fall, and the UAW, the American Auto Workers union, has a key role in several of the so-called swing states where things will be decided.

Biden was supposed to be the antithesis of Donald Trump, but in practice directly continued his policy of trade protectionism. Trump had imposed 25% tariffs on Chinese solar

panels - Biden doubled them. Trump taxed electric car batteries at 7.5 per cent - Biden raised it to 25 per cent. Finally, the current president quadrupled the import tariff on electric cars from the previous 25% to 100%. This effectively closes America's doors to Chinese car companies - and further directs their attention to Europe, their biggest export market at the moment (bigger than the next five on the list, combined). Treasury Secretary Janet Yellen called on Europe to follow the example of the US.

THE PROBLEM IS THAT EUROPE CANNOT DO SO. And not only because of its ambition to be an advocate of free trade and the rules of the World Trade Organization, so carelessly skipped by the Americans. The main obstacle to the introduction of a European tariff on Chinese electric cars is the clear realization that in this way the EU would shoot itself in the foot.

The United States can afford such tariffs for two reasons: first, they affect a relatively small volume of trade (Chinese electric cars imported into America last year were only \$350 million). And second, Washington may not fear Beijing's retaliation because its own ►

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

► exports to China are not that significant. However, this is not the case with Europe. China has long become the largest market for European cars. Last year, for example, BMW Group sold 942,000 vehicles in Europe and almost as many - 825,000 - in China. With Mercedes, the ratio is reversed: 659,000 in Europe, 737,000 in China. Not to mention that many European companies also have serious production in their Chinese factories, from where they export cars to the whole world - even to Europe.

The French and Italian car industries are less dependent on China. But another problem arises: if the EU imposes tariffs on Chinese cars, how will Beijing respond? Experience has shown that Beijing always retaliates. Perhaps the Chinese will impose tariffs on French luxury goods, on Italian cheeses, on wine. The consequences will be catastrophic.

ON THE OTHER HAND, IF CHINA'S ELECTRIC VEHICLE imports remain unchallenged as they are now, the outlook is too bleak. Chinese brands are already rapidly increasing their market share in Europe. According to Carlos Tavares, CEO of Stellantis, they are close to reaching 10% market share, which will be a tipping point. And the importance of the European automotive industry cannot be underestimated even by the most reckless politician: it directly creates more than 13.8 million jobs (ACEA data) and generates more than 7% of the Union's Gross Domestic Product.

However, this industry cannot stand up to the Chinese when it comes to EV pricing. As early as three years ago, Bloomberg NEF warned that the cost of electric cars for Chinese manufacturers is about 30% lower than for European ones. Today, it is more about 40%, Rhodium Group experts estimate. What does this mean in practice? That the Chinese can afford to lower their prices until there are no living opponents left on the battlefield. For now, they still sell their cars in Europe at prices close to those of European products. But that can change overnight. In Europe, the BYD Seal U costs about 42,000 euros - while in China it is only 20,500, and even at that price the company makes about 10% profit. The electric car Ora 3 is available for about 13,500 euros in China - and for three times more in Bulgaria. According to Rhodium's calculations, even if the EU imposes a 30% tariff on Chinese electric cars, companies like BYD will still have about a 15% price advantage over their European competitors.

WHY IS THAT? ON THE ONE HAND, because this sector enjoys the full, unconditional and well-financed support of the Chi-



nese government and local authorities. On the other hand, because China owns the resources: rare earth metals, nickel, graphite, manganese, as well as far-sightedly secured supplies of lithium and cobalt from other continents. Europe does not possess any of the so-called "green transition metals" in sufficient quantities, except for copper. China now has more than 70% of the global EV battery market, according to SNE Research. And even the timid attempts of the Europeans to emancipate themselves and create their own battery production still rely on Chinese components: China makes 80% of the cathodes and 90% of the anodes for batteries. Sweden's Northvolt, which wanted to displace some Chinese companies as a battery supplier in Europe, was put on the ground for several years after Beijing banned graphite exports to Sweden. Now Northvolt's project has finally started - but its main supplier of anodes is China's Putailai.

At the same time, China has started to become too dependent on its own auto industry - and will probably do anything to protect it. Last year, more than 900 billion dollars of public funds went to support the auto sector, as calculated by the European Council on Foreign Relations (ECFR). The European car industry, for the most part, also fears the appearance of barriers along its most profitable trade route. "We don't think our industry needs protection. There can't be a Green Deal in Europe without resources from China," said Oliver Zipse, CEO of the BMW Group. His Mercedes colleague Ola Kalenius

added that, in his opinion, the EU should not only increase tariffs on cars from China, but should reduce them.

FRENCH AND ITALIAN COMPANIES, which are underrepresented in the Chinese market, are more sympathetic to possible tariffs. But even Carlos Tavares, the chief executive of Stellantis, warned in an interview with Reuters that tariffs on Chinese electric cars "are a big trap for countries that will go down this road" and that they would further fuel inflation. "It won't be easy for the dealers. It won't be easy for the sub-suppliers. It won't be easy for the car manufacturers. But, as we know, in Europe everyone talks about change, as long as the change affects someone else," stressed Tavares, who, by the way, also plans to start importing Chinese models from its partner Leapmotor into Europe.

In the end, one last question remains, more philosophical: what will happen to free trade if the EU follows in the footsteps of the US in introducing barriers? "Although it is not fashionable to say such things these days, one of the great achievements of the last half-century has been the marked reduction of global customs tariffs," wrote The Economist in an analysis on the subject. Average levels of tariff barriers have fallen from around 10% in the 1970s to 3% today, leading to a boom in international trade and a tripling of global GDP. "The more the countries opened up, the more they flourished," the publication wrote. A return to restrictive tariffs leads in exactly the opposite direction. ■

KOAN





ЕКОЛОГИЯ ПО БЪЛГАРСКИ

От спирането на колите без DPF до водородните автобуси: какво предвижда новият Интегриран план за климата

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография ISTOCK

Новият Интегриран план в областта на енергетиката и климата предвижда редица мерки за по-старите автомобили - не само забрана за вноса им в България, но и блокиране на възможностите за препродажбата им вътре в страната: такава информация бе разпространена от няколко издания в последните месеци. От тълкуванията на въпросните издания излиза, че хората, притежаващи автомобили производство отпреди 2005 година, ще ги притежават завинаги, тъй като те няма да могат да бъдат пререгистрирани занаяг. В самия документ, изпратен вече за съгласуване в Европейската комисия, обаче не пише нищо подобно, установи Automedia.bg. Ето какви мерки предвижда планът, и колко от тях имат шанс превърнат в реални правила (важно е да уточним, че те са описани най-общо като намерения, и едва след потвърждение, че отговарят на европейските правила, ще бъдат разписани по-детайлно).

ЗАБРАНА ЗА ВНОС НА КОЛИ ОТПРЕДИ 2005 - МОЖЕ БИ

В плана е записано намерение да се ограничи вносът на употребявани автомобили с екологична категория под Евро 4. Стандартът Евро 4 бе въведен от 1 януари 2005 година, но има и коли, произведени през 2003 и 2004, които го покриват. Целта на тази мярка е, както пише в документа, "преодвръщане

на „изхвърлянето“ на стари дизелови превозни средства на българския пазар". Планът изрично описва това като "потенциална допълнителна мярка", а не като твърдо намерение. Ограниченията за внос на стари автомобили под Евро 4 от години са факт в гържави като Сърбия и Албания. Въвеждането на мярката в България е по-сложно, защото тя противоречи на европейските правила за свободно движение на стоки. Далеч по-практично би било вместо забрана да се въведе допълнителна екологична такса, която би направила вноса на 25-годишни коли неизгоден. Подобен подход години наред прилагаше Румъния. Впрочем подобна мярка е "след гъжд качулка": огромната част от старите европейски дизели отпреди Евро 4 вече са изнесени в страни като Полша и България. Щеше да има полза, ако бе въведена през 2015, да речем.

СПИРАНЕ НА РЕГИСТРАЦИЯТА ЗА КОЛИ БЕЗ КАТАЛИЗАТОР И DPF - ДА

Още една "потенциална допълнителна мярка" - да се прекратява регистрацията на автомобили, които надхвърлят максимално позволените нива на вредни емисии, "например такива с отстранен катализатор или филтър за дизелови частици". В това въсъщност няма нищо ново: и сега действащото законодателство предвижда спирането от движение на такива автомобили, макар и

без отнемане на регистрацията. Проблемът е, че това не се прилага на практика - отчасти заради недостатъчното оборудване на сервизите за ГТП, които в повечето случаи разполагат само със съвсем примитивни уреди за измерване на емисиите, и отчасти заради недостатъчния контрол върху дейността им.

ЗАБРАНА ЗА ПРЕПРОДАЖБАТА НА СТАРИ КОЛИ - НЕ

Някои "медиуми" са стигнали до умозаключението, че ще се забрани препродажбата на автомобили под Евро 4, на базата на две изречения от плана:

"Определяне на стандарти за консумация на енергия в движение (приложими не само за първоначална регистрация, но и за последваща продажба/регистрация на превозни средства)";

"Определяне на нормите за емисии на пътни превозни средства (приложими не само за първоначална регистрация, но и за последваща продажба/регистрация на превозни средства)".

Тези две точки обаче не са свързани нито с текста за забрана на внос отпреди Евро 4, нито с отнемането на регистрацията за коли, замърсяващи над позволеното. Те се отнасят до определянето на данъчни ставки и до въвеждането на нискоемисионни зони в големите градове (виж следващата точка).



Далеч по-практично би било вместо забрана да се въведе допълнителна екологична такса, която да направи вноса на 25-годишни коли неизгоден. Впрочем подобна мярка е "след гъжг качулка": огромната част от старите европейски дизели отпреди Евро 4 вече са изнесени в страни като Полша и България

ЗАТВАРЯНЕ НА ГРАДСКИЯ ЦЕНТЪР ЗА СТАРИ КОЛИ - ДА, НЯКОЙ ДЕН

Националната рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор предвижда въвеждането на нискоемисионни зони в централните градски райони, до които достъп ще имат само автомобили с по-ниски емисии. В това също няма нищо ново: местната власт в София въведе подобно ограничение миналата година, но скоропостижно се отказа от него - отчасти от евтини популистски съображения, отчасти защото прилагането се оказа не по силите на администрацията (забраната трябваше да се основава на екостикерите, издавани от сервизите за ГТП, но въпросните екостикери рядко се основават на някакви действителни измервания).

СУБСИДИИ ЗА ЕЛЕКТРОМОБИЛИ - ВЕРОЯТНО

Би било твърде характерно за българските политици да въведат субсидии за електромобици в момента, в който по-голямата част от Европа се отказва от тях. Планът предвижда няколко групи мерки за насърчаване на автомобилите с ниски емисии. Първата са директните парични субсидии, при които държавата ще поема част от цената на електромобици (временно, докато се постигне минимален брой такива превозни средства по пътищата, колкото да насърчи

развитието на зарядната инфраструктура). Останалите мерки са отпускането на данъчни кредити за тях, застъпване на данъчните отстъпки и разрешаване електромобилите да се движат в автобусните ленти в градовете.

СУБСИДИЯ ЗА ПРЕТОПЯВАНЕ НА СТАРИ ДИЗЕЛИ - ДА

Мярка в плана, която отдавна вече е заложена и в Националната програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020-2030, предвижда субсидирано изкупуване на стари дизелови МПС (при условие, че се ограничи вносът им, иначе би се отворила поредната чудна вратичка за източване на държавния бюджет).

СУБСИДИИ ЗА ЗАРЯДНИ СТАНЦИИ - ВЕЧЕ ИМА

Планът напомня, че по европейската програма "Транспортна свързаност" са предвидени 92 млн. лева за създаване на инфраструктура за алтернативни горива (тук се включва и електричеството, нищо, че не е гориво). Съставителите на плана признават, че до момента електрическата инфраструктура в България се движи основно от частни инвеститори (ние бихме казали "изцяло от частни инвеститори"). По данни на Министерство на енергетиката, към декември у нас е имало 1586 зарядни станции, управлявани от 15 раз-

лични оператори. Планът обещава не само финансови стимули, но и административна и техническа подкрепа за разширяване на мрежите.

НАСЪРЧАВАНЕ НА СПОДЕЛЕНАТА МОБИЛНОСТ - НЕЯСНО КАК

В плана е записано намерение за "Насърчаване на влизането на превозни средства с нулеви емисии за съвместно използване", но не е указано точно как. Вместо това нагълго и нашироко са цитирани постиженията на частната компания Spark, която предлага електромобици под наем в София и Пловдив. Предвиждат се също стимули за таксиметровите компании и обществените превозвачи да преминат към електромобици - отново без детайли как да стане това.

СЪЗДАВАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ВОДОРОД - ДА

Планът окачествява създаването на мрежа от водородни зарядни станции като "критична необходимост" и добавя, че икономически най-обосновано ще е изграждането на мрежата да бъде подкрепено и с преки субсидии за закупуване на водородни автомобили. В момента България няма нито централизирано производство на водород, нито зарядни станции (освен една експериментална в Русе, б. ред.). Първите зарядни станции вероятно ще произвеждат водорода на място чрез електролиза и от възобновяема енергия. Планът предвижда въвеждането на водородния транспорт да започне от общинските автобуси (4 общини вече са проявили интерес: София, Стара Загора, Бургас и Русе). Създаването на водородна инфраструктура за нуждите на товарния транспорт е политика на ЕС, така че това поне най-вероятно ще се случи.

ПРОМЯНА НА ПЪТНАТА МРЕЖА - ДА

Последната важна точка предвижда "рехабилитация и модернизация на съществуващата пътна инфраструктура за осигуряване на оптимална скорост и оптимални режими на управление на автомобилните двигатели". На по-нормален език това означава да се преразгледа пътната мрежа и съществуващите ограничения на скоростта; да се премахнат принудителните забавяния, излишни завои и т. н. Подобен план съществува от години и ако не грешим, бе изтъкван от същите медии, които сега плащат собствениците на стари коли, като "Премахват завоите от пътищата". Понеже пътностроителните проекти са много интересни за всяка власт в България в последните 30 години, очакваме поне част от тези намерения наистина да бъдат финансирани от бюджета. А вече на какво ниво ще са експертизата и изпълнението, е отделна тема. ■



ECOLOGY, BULGARIAN STYLE

Навършващата 170 години марка днес е най-скъпата в своя сектор в света.
Но малцина знаят историята на човека, който я създаде

Текст KALIN NIKOLOV / Фотография ISTOCK

The new Integrated Plan in the field of energy and climate envisages a number of measures for older cars - not only banning their import into Bulgaria, but also blocking the possibility of their resale inside the country: such information was disseminated by several publications in recent months. From the interpretations of the media in question, it appears that people owning cars manufactured before 2005 will own them forever, as they will not be able to be re-registered in the future. However, the document itself, which has already been sent to the European Commission for approval, does not say anything like that, Automedia.bg found out. What measures does the plan envisage, and how many of those have a chance to be turned into real rules?

BAN ON IMPORTING CARS FROM BEFORE 2005 - MAYBE

The plan includes an intention to limit the import of used cars with an environmental category below Euro 4. The Euro 4 standard was introduced on January 1, 2005, but there are also cars manufactured in 2003 and 2004 that cover it. The purpose of this measure is, as the document says, "preventing the "dumping" of old diesel vehicles on the Bulgarian market". The plan specifically describes this as a "potential additional measure" rather than a firm intention.

Restrictions on the import of old cars below Euro 4 have been in place for years in countries such as Serbia and Albania. The introduction of the measure in Bulgaria is more complicated because it contradicts the European rules for the free movement

of goods. Far more practical would be to introduce an additional environmental tax instead of a ban, which would make the import of 25-year-old cars unprofitable. Romania used a similar approach for years.

Anyway, such measures now are a little bit of closing the stable doors after the horse had bolted. The vast majority of old European diesels from before Euro 4 have already been exported to countries such as Poland and Bulgaria. It would have benefited if it had been introduced in, say, 2015.

SUSPENSION OF REGISTRATION FOR CARS WITHOUT CATALYST AND DPF - YES

Another "potential additional measure" is to terminate the registration of cars that

exceed the maximum allowed levels of harmful emissions, "for example, those with a removed catalyst or diesel particulate filter (DPF)". In fact, there is nothing new in this: even now the current legislation provides for the suspension of such cars from traffic, although without revoking the registration. The problem is that this is not applied in practice - partly because of the insufficient equipment of workshops, which in most cases only have very primitive instruments for measuring emissions, and partly because of insufficient control over their activities.

BAN ON THE RESALE OF OLD CARS - NO

Some "media" have come to the conclusion that the resale of Euro 4 cars will be banned, based on two sentences from the plan:

- "Definition of standards for energy consumption in motion (applicable not only for initial registration, but also for subsequent sale/registration of vehicles)";
- "Determination of road vehicle emission standards (applicable not only for initial registration but also for subsequent sale/registration of vehicles)".

However, these two points are not related either to the text banning pre-Euro 4 imports, or to the withdrawal of registration for cars polluting above the permitted level. They concern the setting of tax rates and the introduction of low-emission zones in large cities (see the next point).

CLOSING THE CITY CENTRES FOR USED CARS - YES, SOMEDAY

The national policy framework for the development of the market for alternative fuels in the transport sector envisages the introduction of low-emission zones in central urban areas, to which only vehicles with lower emissions will have access. This is also nothing new: the local government in Sofia introduced a similar restriction last year, but quickly abandoned it - partly for cheap populist reasons, partly because the administration proved unable to enforce it (the ban was supposed to be based on the eco-stickers issued from GTP workshops, but the eco-stickers in question are rarely based on any actual measurements).

SUBSIDIES FOR ELECTRIC CARS - PROBABLY

It would be too typical for Bulgarian politicians to introduce subsidies for electric cars at a time when most of Europe is abandoning them. The plan envisages several groups of measures to promote low-emission cars. The first is direct cash subsidies, where the state will cover part

The plan describes the creation of a network of hydrogen charging stations as a "critical necessity" and adds that it would be most economically justified to support the construction of the network with direct subsidies for the purchase of hydrogen cars

of the cost of an electric car (temporarily, until a minimum number of such vehicles on the road is reached to encourage the development of charging infrastructure).

The remaining measures are the granting of tax credits for them, deepening of tax rebates and allowing electric cars to run in bus lanes in cities.

SUBSIDY FOR RECYCLING OLD DIESELS - YES

A measure in the plan, which has long been included in the National Air Pollution Control Program 2020-2030, provides for the subsidized purchase of old diesel vehicles (provided that their import is limited, otherwise another wonderful loophole would be opened for draining the state budget).

SUBSIDIES FOR CHARGING STATIONS - ALREADY THERE

The plan reminds that under the European "Transport Connectivity" program, 92 million BGN have been earmarked for the creation of infrastructure for alternative fuels (this also includes electricity, no matter that it is not fuel).

The drafters of the plan admit that until now the electrical infrastructure in Bulgaria is driven mainly by private investors (we would say "entirely by private investors").

According to data from the Ministry of Energy, as of December there were 1,586 charging stations managed by 15 different operators. The plan promises not only financial incentives, but also administrative and technical support to expand the network.

PROMOTING SHARED MOBILITY - NOT CLEAR HOW

The plan notes an intention to "Encourage the entry of zero-emission vehicles for shared use", but does not specify exactly how. Instead, the achievements of the private company Spark, which offers electric cars for rent in Sofia and Plovdiv, are cited at length.

Incentives for taxi companies and public transport to switch to electric vehicles are also envisaged - again without detailing how this would be done.

CREATING INFRASTRUCTURE FOR HYDROGEN - YES

The plan describes the creation of a network of hydrogen charging stations as a "critical necessity" and adds that it would be most economically justified to support the construction of the network with direct subsidies for the purchase of hydrogen cars. Currently, Bulgaria has neither centralized hydrogen production nor charging stations (except for an experimental one in Ruse, n.b.). The first charging stations will likely produce the hydrogen on-site through electrolysis and from renewable energy. The plan envisages the introduction of hydrogen transport to start with municipal buses (4 municipalities have already shown interest: Sofia, Stara Zagora, Burgas and Ruse). The creation of hydrogen infrastructure for the needs of freight transport is an EU policy, so this is at least likely to happen.

CHANGING THE ROAD NETWORK - YES

The last important point envisages "rehabilitation and modernization of the existing road infrastructure to ensure optimal speed and optimal control modes of car engines". In more normal language, this means reviewing the road network and existing speed limits; to eliminate forced delays, unnecessary turns, etc. Such a plan has been around for years, and was interpreted by the same media as a strategy to "take the turns off the roads". Since road construction projects have been very interesting for every authority in Bulgaria in the last 30 years, we expect that at least part of these intentions will really be financed from the budget. What level of expertise the implementation will include, is a different topic altogether. ■

КОЙ ЩЕ ПЛАЩА ЗА ЕЛЕКТРОМОБИЛИТЕ?

Отказът от бензина и дизела лишава правителствата от 110 млрд. долара годишно - и никой в ЕС няма план как да компенсира това

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография iSTOCK

Докато България едва сега започва да обмисля планове за субсидиране на покупката на електрически автомобили (виж стр. 20), все повече страни по света умуват как да си вземат парите обратно. Електрификацията вече е достигнала до равнища, при които проличава един от главните ѝ проблеми: отпадането на данъчните приходи от горивата.

ОЩЕ ПРЕДИ ГОДИНИ ИКОНОМИСТИ и неправителствени организации предупреждаваха, че замяната на двигателите с вътрешно горене с електромотори ще отвори пропаст в националните бюджети. Политиците масово предпочетоха да пропуснат това покрай ушите си и да оставят проблема за наследниците си. Но през 2024 вече решаването му изглежда неотложно.

Навсякъде по света съществена част от приходите на хазната идват от акцизния данък върху горивата. Това важи в особена степен за Европейския съюз, където акцизите са сред най-високите в света. В България например, по данни на Министерството на финансите, за миналата година приходите от акцизи са 6.15 милиарда лева, от които 2.43 милиарда, или 39.5%, идват от горивата. Колкото повече електромобили има по пътищата обаче, толкова по-малко бензин и дизел се продават, и съответно данъчните приходи намаляват. Това все още е почти незабележимо у нас, където електромобилите не са дори половин процент от автопарка, но вече става осезаемо другаде. По изчисления на Международната агенция по енергетика (IEA), през 2023 загубените приходи от горивни акцизи са над 10 милиарда долара в световен

мащаб. До 2030 електрификацията ще намали потреблението на петрол с около 6 млн. барела дневно (спрямо сегашните нива от около 102 млн. барела на ден). До 2035 годишните загуби на правителствата от електрификацията ще достигнат 110 милиарда долара, прогнозира IEA.

ОЧЕВИДНО Е, ЧЕ ТАЗИ ПРОПАСТ ТРЯБВА някак да се запълни. Но не е лесно да се отговори на въпроса "как". Простото прехвърляне на акциза от бензина и дизела върху електричеството не е особено справедливо решение: електричеството се ползва и за множество други нужди, не само за транспорт, и поскъпването му ще затрудни както домакинствата, така и индустрията. В някои държави опитват да компенсират с налагането на такси върху публичните зарядни станции за електромобили. Но приходите са





нищожни в сравнение със загубените. А и собствениците на електрически автомобили се оплакват от подобен подход, който според тях забавя чувствително електрификацията на транспорта.

В НОВА ЗЕЛАНДИЯ ПРЕДИ МЕСЕЦ ПРАВИТЕЛСТВОТО въведе допълнителна пътна такса за електромобили и плъг-ин хибриди. За да ползват пътната мрежа, собствениците на електромобили плащат 76 новозеландски долара (около 43 евро) за изминати 1000 километра в допълнение към пътния данък, дължим за всички превозни средства. Собствениците на зареждащи се хибриди плащат по 21 евро за 1000 км. Новозеландският министър на транспорта Симиън Браун окачестви тази мярка като "израз на честност и равнопоставеност", но купувачите на електромобили, платили зна-

чително по-високата им начална цена, не споделят тази оценка. В отделни щати в САЩ също са въведени такси "регистрация" за електромобилите. В Тенеси например притежателите им дължат по 200 американски долара годишно на хазната. От няколко седмици в Ню Джърси е въведена такса "електромобил" от 250 долара годишно, като купувачите са длъжни да предплатят за първите четири години, тоест по 1000 долара. Властите в Израел също обмислят въвеждането на такса пробег за електромобилите от 2026 година, която да помогне за намаляване на бюджетния дефицит. В страни като Великобритания обаче непопулярността на такива мерки засега държи политиките далеч от тях.

НО ДОРИ И ТЕ ИЗГЛЕЖДАТ СМЕЛЧАЦИ НА ФОНА на колегите си от Брюксел.

Загрижени за предстоящите европейски избори, те не само панически отбягват темата за облагане на електромобилите, но и са на път да отложат максимално във времето плановете за въвеждане на единна акцизна ставка върху горивата. Така наречената Директива за енергийно облагане (Energy Taxation Directive) бе замислена да повиши цените на бензина и дизела, и да тласне повече хора към електрическата мобилност. Но при започналния отлив от електромобилите вече никой политик не смее да настоява за спешното ѝ прилагане. По информация на Politico директивата ще бъде променена, включвайки 7-годишен преходен период, в който отделните правителства могат да отлагат въвеждането ѝ. Включени са също ред вратички и отстъпки за островни държави и за сектори с критично значение за сигурността. ■

WHO WILL PAY FOR ELECTRIC CARS?

Banning petrol and diesel is costing governments \$110bn a year - and no one in the EU has a plan to make up for it

By KALIN NIKOLOV / Photography iSTOCK

While Bulgaria is just beginning to consider plans to subsidize the purchase of electric cars (see page 20), more and more countries around the world are thinking about how to get their money back. Electrification has already reached levels where one of its main problems is evident: the loss of tax revenue from fuels.

YEARS AGO, ECONOMISTS AND NON-GOVERNMENTAL ORGANIZATIONS warned that the replacement of internal combustion engines with electric motors would open a gap in national budgets. Politicians have largely preferred to ignore this and leave the problem to their successors. But in 2024, its solution seems urgent.

All over the world, a significant part of the treasury's revenue comes from the excise tax on fuels. This is especially true for the European Union, where excise taxes are among the highest in the world. In Bulgaria, for example, according to data from the Ministry of Finance, last year's revenues from excise taxes were BGN 6.15 billion, of which BGN 2.43 billion, or 39.5%, came from fuels. However, the more electric cars there are on the road, the less petrol and diesel are sold, and the tax revenue decreases accordingly. This is still almost imperceptible in our country, where electric cars are not even half a per cent of the car fleet, but it is already becoming noticeable elsewhere. According to calculations by the International Energy Agency (IEA), in 2023 the lost revenue from fuel excises is more than 10 billion dollars worldwide. By 2030, electrification will reduce oil consumption by about 6 million barrels per day (from current levels of about 102 million barrels per day). By 2035, annual government losses from electrification will reach USD 110 billion, the IEA predicts.

IT IS OBVIOUS THAT THIS GAP MUST BE FILLED SOMEHOW. But it is not easy to answer the question "how". Simply shifting the excise tax from petrol and diesel to electricity is not a particularly fair solution: electricity is used for many other needs, not just for transport, and increasing its price will make it difficult for both households and industry. Some countries are trying to compensate by imposing fees on public charging stations for electric cars. But the revenue pales in comparison to the lost one from fuel taxes. And the owners of electric cars complain about such an approach, which, according to them, significantly slows down the electrification of transport.

In New Zealand a month ago, the government introduced an additional road tax for electric cars and plug-in hybrids. To use the road network, EV

owners pay NZD 76 (about €43) per 1,000 kilometers driven in addition to the road tax payable on all vehicles. Owners of plug-in hybrids pay 21 euros per 1000 km. New Zealand's transport minister, Simeon Brown, described the measure as "an expression of fairness and equality", but buyers of electric cars who paid a significantly higher starting price did not share that assessment.

SOME STATES IN THE US HAVE ALSO INTRODUCED "REGISTRATION" fees for electric cars. In Tennessee, for example, their buyers owe \$200 a year to the treasury. A few weeks ago, New Jersey introduced an "electric car" tax of \$250 a year, with buyers required to pay upfront for the first four years, that is, \$1,000 each. Authorities in Israel are also considering introducing a mileage tax on electric cars from 2026 to help reduce the budget deficit. In countries like Great Britain, however, the unpopularity of such measures has kept politicians away from them for now. But even they look like daredevils against their colleagues from Brussels. Concerned about the upcoming European elections, they not only panickedly avoid the topic of taxing electric cars, but are also about to postpone as much as possible the plans to introduce a single excise tax on fuels. The so-called Energy Taxation Directive was designed to raise petrol and diesel prices and push more people towards electric mobility. But with the ebb and flow of electric cars, no politician dares to insist on its urgent implementation. According to Politico, the directive will be amended to include a 7-year transition period in which individual governments can delay its implementation. Also included are a series of loopholes and concessions for island nations and for security-critical sectors. ■

In Bulgaria, for example, according to data from the Ministry of Finance, last year's revenues from excise taxes were BGN 6.15 billion, of which BGN 2.43 billion, or 39.5%, came from fuels

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!



ПО-ЗДРАВИ ВСЕКИ ДЕН



Доставки в
цялата страна



Всеки месец атрактивни
промоционални предложения



Последвай
аптека.puls.bg



Най-важните
бизнес новини

Всеки денник
08:45 | 12:00 | 15:45

Bloomberg
TV Bulgaria

bloombergtv.bg

ТРЯБВА ЖИЛИЩАТА ДА СЕ НАГАЖДАТ КЪМ НАС, А НЕ НИЕ КЪМ ЖИЛИЩАТА

Арх. Вержиния Николова, управител на "Конструктив България",
преди THE INFLIGHT MAGAZINE

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Арх. Николова, вие често говорите за омагьосан кръг, в който инвеститорите продават това, което се търси, а клиентите купуват това, което се предлага. Какъв е изходът?

Отдавна забелязахме това явление на пазара на недвижимите имоти и работим върху него от няколко години. За инвеститора е нормално да се притеснява какво да предложи на пазара, защото всяка сграда е много сериозна инвестиция. Но ние в контакт с крайния клиент виждаме, че неговият начин на живот има нужда от различна среда. Какъв е изходът от този порочен кръг ли? Един много сериозен анализ на средата, в която живеем.

Животът ни се променя, имаме вече различни нужди и различни представи за него. Но масово новопроектираните сгради не се променят, те са такива, каквито са били и преди десетилетия.

Ние започнахме да се допитваме до хората как живеят, какво правят в ежедневието, и в началото много от тях не разбираха въпроса. Осъзнахме, че хората обикновено купуват едно жилище и след това започват да се нагаждат към него, за тях не е съществувал друг вариант. Затова не разбираха въпроса ни - от какво имат нужда в своето жилище. А истината е, че трябва да е обратното: жилището трябва да се нагоди към нашия начин на живот.

Ще дам един ярък пример, който приложихме в "Синевир", един от най-новите ни проекти. Става дума за подземните улици. Аз като майка винаги съм ис-

кала да пусна детето си да играе свободно на двора, но ме притеснява движението по улиците, колите... Какво направихме ние? Просто вкарахме колите под земята. Както в големите комплекси гаражите са под земята, така и целите улици могат да отидат там. Новото в случая е, че става въпрос за затворен комплекс от къщи и кооперации...

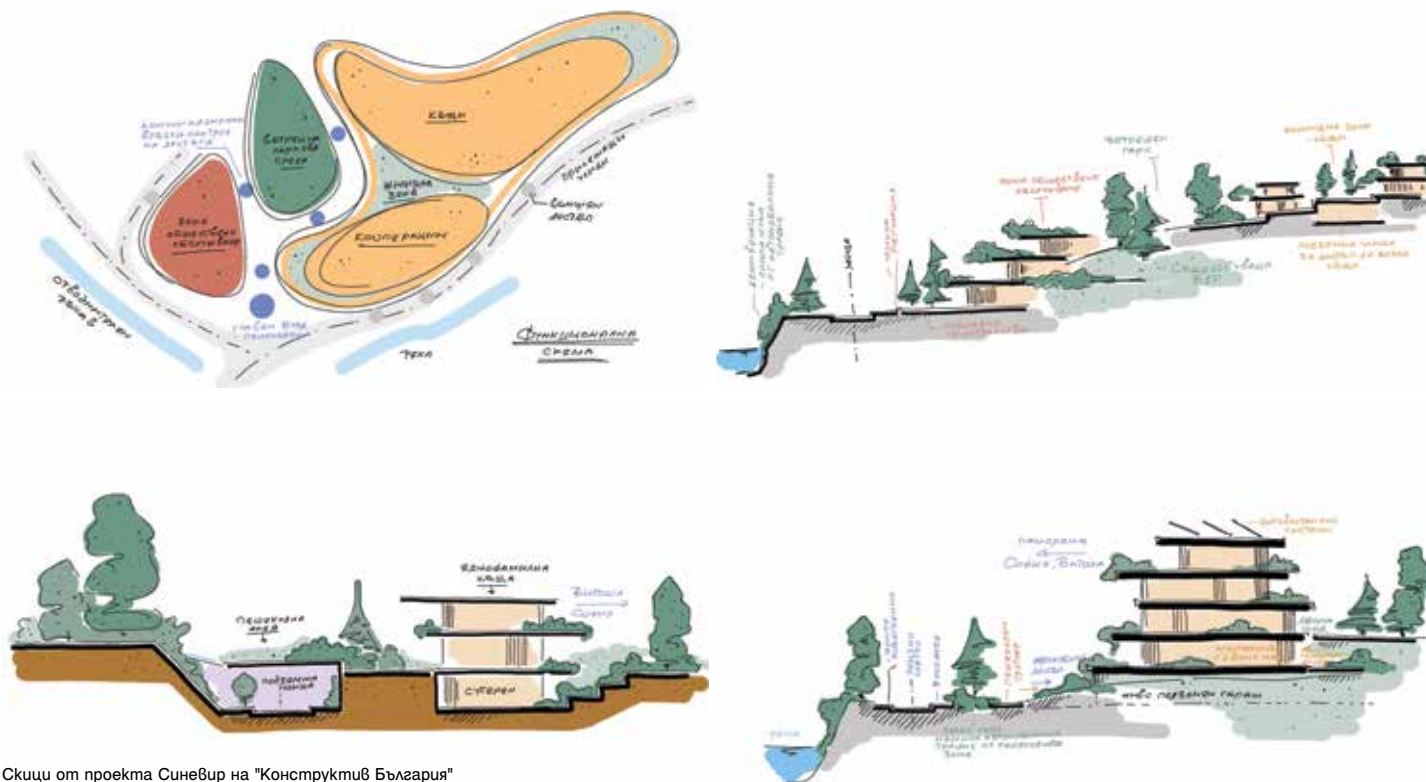
Дори някои големи градове, като Мадрид, целенасочено водят такава политика...

Много големи архитекти и урбанисти са правили забележки на нашето градоустройство: защо даваме приоритет на автомобилите. Те виждат нашите пешеходни подземи, стълби, рампи, асансьори, и питат как така при нас предимството е на колите, а не на хората. Наистина би трябвало да е обратното. Точно това направихме и в "Синевир", и в бъдещите си комплекси. Там прилагаме проектни решения, които са в полза на хората.

Има ли в самите ни представи за жилищната площ тежко наследство от отминалите епохи? Чудя се как биха изглеждали градовете в Източна Европа, ако Сталин не бе ликвидирал конструктивизма още през 30-те години...

Ние, архитектите, много разсъждаваме какво е било преди и какво е сега. Всъщност има много добри решения в социалистическата архитектура, особено за жилищните комплекси. Но за съжаление тези решения след това влязоха в странна ►





Скици от проекта Синевир на "Конструктив България"
Sketches from the Sinevir project of "Konstruktive Bulgaria"

► симбиоза със съвременното строителство. Или може би "паразитизъм" е по-правилната дума. Не беше направен анализ как да се развиват градовете. Дори и сега виждам много квартали, които са изцяло нови, без наследство от миналото, и пак се проектират крайно грешно. Проблемите се залагат още при градоустройството, а инвеститорите нямат административната възможност и юридическото право да променят това.

Дори да приемем, че биха поискали да го променят...

Да, дори и да имат такова желание. Сега в "Синевир", новия ни комплекс в Герман, разширяваме улицата за сметка на нашия имот. Защото вярваме, че нашето "вкъщи" е както вътре, така и вън. Не можем да се затворим в комплекса и да не се интересуваме каква е средата около него.

В България всичко се обърка, когато започна бурният... не зная дали да го нарека "капитализъм". Започна да се дава право на хаотичното градоустройство без предварително планиране. Нямахме никакъв анализ, в началото нямаше дори общ устройствен план. И така си продължава по инерция и досега.

Изглежда, сякаш единственият фактор при градоустройствените решения е възвръщаемостта за инвеститора?

Аз съм против да набеждаваме инвести-

тора като явлениято, което обърка града. Както казва българската пословица, не е луг този, който яде баницата, а онзи, който му я дава. Проблемът в основата на днешните ни затруднения е, че не се даде право на проектантите да мислят. Вместо това им се задават готови задания, с всички проблеми, заложили предварително в тях. Инвеститорият няма много полезни ходове.

През 80-те години София имаше поне едно съществено предимство: беше статистически най-зелената столица в Европа. Защо според вас София не се развива в нови посоки, както правят нормалните градове, а се стигна до толкова свръхзатрояване в съществуващите квартали?

Проблемът е в администрацията. Нещата са много прости и имат съвсем лесно решение, което е в ръцете дори не на главния архитект, а на администрацията. Нека да си представим какво се случва с един инвеститор, който иска да създаде един добър по неговите представи продукт. При какви условия работи този инвеститор? Първо, той намира парцел за строителство. Този парцел трябва да има регулация, виза, да може да се захрани с ток и вода, до него да има достъп. В крайните райони на София обаче няма регулация. Няма достъп, няма улици. Няма вода и няма канал. Ако инвеститорият иска да

построи сграда с разгъната площ 5,000 кв. метра, той трябва да плати 1 милион лева, само за да електрифицира района. И трябва да чака в някои случаи 10 години, за да успее да вкара района в регулация. Резултатът от тези обстоятелства е, че често се проектира на парче с възможно най-малка административна тежест.

Не е ли всъщност местната власт тази, която би трябвало да създава тази инфраструктура, и след това да покани инвеститорите, вместо да влошава живота на всичките си жители?

Точно така. София е европейска столица и ще продължи да се разраства. Не можем да спрем това със забрани и ограничения. Напротив, трябва да стимулираме развитието на градовете - без да пренебрегваме стимулирането на икономиката и в провинцията, но това е друга тема.

София ще расте - не можем да я ограничим. За мен планирането на метрото например е било на съвсем случаен принцип. Най-натоварените булеварди не са покрити от метрото - може би по логиката, че имат наземен транспорт. Това е абсурдно. Защо няма метро в северната част на София? Обяснението е, че там няма толкова много жители. Аз казвам така: направете метро дори наред полето. Направете регулация, пътища, ток и вода. Инвеститорите и жителите сами ще го дадат. Те също биха предпочели такова

развитие. Строителството в центъра на града е скъпо: има разходи за укрепване, има усложнения покрай археологически разкопки, паметници...

Да поговорим малко за архитектурата в по-широк контекст. Въпреки огромните технологични скокове, които направи човечеството в последния половин век, архитектурата сякаш остава непроменена. На биеналето във Венеция преди време един ваш колега го изрази така: уж животът се промени, но прозорецът си остава прозорец и вратата си е все така обикновена врата. Така ли е наистина?

Да. Това е същият омагьосан кръг, за който говорихме в началото. Архитектът е този, който трябва да го разчути. Но за

сделките намалява в последните години, но цените растат. Говори се за 30% празни жилища, но търсенето за нови парцели не намалява. Как виждате развитието на пазара в следващите години?

Има един основен фактор, който движи имотния пазар в България, и това е нашата народопсихология. Ние по традиция виждаме в недвижимия имот една възможност за сигурна инвестиция, убежище за спестяванията ни. Това се обуславя и от липсата на сигурност в държавата. Хората не са уверени в сигурността на доходите си, особено след пенсиониране.

Какво се случва в София? Част от обяснението на парадоксите е в качеството на жилищата. Има голям процент незаети жилища, защото хората търсят по-високо

се изплати от наеми за 10-15 години, в София е нужно три или четири пъти повече време. От друга страна, наскоро ми попадна статистика за няколко азиатски столици с още по-голяма бездна между продажни цени и наеми. Поскърпването на жилищата глобална тенденция ли е?

На Запад хората не купуват имоти. Те са свикнали да живеят под наем. Това е резултат от сигурността в тези държави. Докато там, където няма достатъчна сигурност, човек иска да инвестира така, че да е независим във възрастта, когато вече няма да е трудоспособен.

Цените на жилищата и на наемите не са обвързани помежду си. Цената на жилището се определя от търсенето и цената на материалите. Цената на наемите се обуславя от платежоспособността на наемателите. Защо цените на жилищата в София са толкова високи? Не мислете, че строителите са се събрали и са си казали: "занапред цената ще е 2000 евро на квадрат, и никога да не продава под нея". Всеки инвеститор и строител се стреми да пласира своята продукция, и да бъде конкурентен, с цена или с качество. Не, цената на имотите в София е висока заради земята. Тъй като търсенето на недвижими имоти е високо, имаме много инвеститори, които се занимават със строително предприемачество. Те започват да наддават за свободните парцели. Често обезщетението за земята достига 30% и повече процента от сградата. Това се калкулира върху остатъка от разгнатата застроена площ, предназначена за продажба. Затова себестойността на строителството е вече над 1000, дори 1500 евро за квадрат. Като добавите към това и ДДС, получавате основата, от която инвеститорът започва да образува цените си.

Има и друго: строителният бизнес в България е много рисков. В Европа като цяло има инвеститори в недвижимостта, които смятат, че 10% е една добра печалба. Но в България 10% е недостатъчно заради много неопределени фактори. Повечето от тях идват от законодателството. Нашето законодателство е изключително нестабилно, през шест месеца се променя някой закон или някоя наредба. И може да се окаже, че сме изчислили бюджета си при една цена, а накрая строителството да излезе съвсем друга. Примерно ако електрическите мощности в района са изчерпани и се наложи да проектираме допълнителни електропроводи, може да се стигне до там, че да добавим 1 милион евро върху себестойността на строежа.

Кои са факторите, които ще оформят ▶

"Проблемът в основата на днешните ни затруднения е, че не се даде право на проектантите да мислят. Вместо това им се задават готови задания, с всички проблеми, заложили предварително в тях"

съжаление му се дават много малко права. Ние например в "Конструктив" трябваше да станем инвеститори, за да можем да си позволим да бъдем архитекти. Много често се изправяме пред обяснението "Така строим, защото това се търси". А клиентите разсъждават така: щом това се предлага, значи това е възможното. Те дотолкова са свикнали с тази мисъл и са се примирили, че не търсят различното - не подозират, че го има.

Затова направихме една много голяма анкета с хора, които задължително не биваше да са архитекти. Попитахме ги как живеят, какво правят в ежедневието. Какво излезе? Има например хора, които много обичат да карат колело, но го правят рядко, защото колелото им е на терасата и свалянето му е сложно. Детето обича да кара ролери - и какво могат да направят родителите, освен да запалят колата и да го откатат до парка? Родителите винаги биха пожертвали времето си за децата, разбира се, но защо е нужна тази жертва? Защо и родителите да не се занимават със своите любими занимания по същото време? Архитектът трябва да започне от живота на хората. Ние поставяме на чертожната гърба не стени и колони, а човека. Наблюдаваме как живее той, и изграждаме средата около него.

Как ви изглежда имотният пазар в България, и в София в частност? Броят на

качество. Искам да кажа нещо, за да не се спекулира: като цяло строителството в България е на високо ниво. Нашите проектанти са на високо ниво, както и контролът по строителството. Редки са случаите сграда да не отговаря на нормативната уредба. Трябва да се работи още върху качеството на изпълнение.

Има един интересен феномен, който наблюдавам напоследък. Преди хората робуваха на стереотипа за локацията: търсеха южните райони, центъра, не обръщаха толкова внимание на качеството и удобствата, които предлага самото жилище. Сега вече купувачите се интересуват повече какво им дава имотът. Локацията е вече на второ място. Все повече хора търсят жилище в района, в който са живели досега и който познават: независимо дали става дума за центъра, или за "Левски".

Ако северните райони се урбанизират от общината - а за целта тя трябва да вложи не толкова средства, колкото малко повече усилия, като визирам главно урегулирането на имотите - инвеститорите ще отидат там и тези райони ще се развият. Това са огромни свободни територии, слънчеви и привлекателни.

Друга особеност на софийския имотен пазар е пропастта между цените на имотите и цените на наемите. Ако в Гърция или Италия един имот може да

► **цените в София? Как ще се развият разходите за труд, цените на материалите, на парцелите?**

Инфлацията се забави, което е добре, защото цените вече са прогнозируеми. Горедолу знаем какво да очакваме след година като цени на строителните материали. Цената на труда няма да падне - тя никога не пада, винаги върви нагоре. Хората стават все по-взискателни към работната си среда, а и вече има голям недостиг при професии като инженери и архитекти. Цената не може да се намали, може да се намали темпът на строителството, и да намалее броят на сделките. Но единственото, което ми се струва по-притеснително на пазара, е строителството на огромни комплекси - говорим за по 100, 200, дори 300 хиляди квадратни метра разгъната площ. Хората не искат да живеят в огромни комплекси. Много от нашите клиенти ги оприличават на „гета“, особено ако са планирани на малка територия. Малките сгради се продават лесно. Но не и 15-етажните гиганти.

Вие първи в България въведохте една иновативна концепция, която позволява въсъщност да се придобие жилище на госта под пазарната цена - т. нар. КоХаузинг. Как се развива тази програма?

КоХаузинг се появи в България в много подходящ момент, при галопиращ ръст на инфлацията. Трябваше да положим госта труд, за да го адаптираме за българското законодателство. КоХаузинг е възможност за хората да си купят жилище на достъпна цена. Мнозина го оприличават на една стара българска традиция: ЖСК, някогашните жилищноспестовни кооперации. Но въсъщност КоХаузинг е нещо съвсем различно.

Наблюдавахме, че хората имат спестявания, но няма къде да ги инвестират, след като цената на жилищата скочи над 1000 евро за квадрат. Предложихме им по-достъпна алтернатива, която е в интерес както на купувача, така и на инвеститора.

Как точно функционира КоХаузинг? Хората могат да участват с произволна инвестиция, над определен минимален праг, разбира се?

Да. Хората могат да закупят разгъната застроена площ като част от недвижим имот, на изключително конкурентна цена. Но моите наблюдения са, че клиентите ни в повечето случаи предпочитат да купят самостоятелен жилищен имот, много малко са онези, които купуват част от имот. Приблизително половината купуват с цел инвестиция - тоест в момента това жилище не им е необходимо, но те го при-

"Единственото, което ми се струва по-притеснително на пазара, е строителството на огромни комплекси - говорим за по 100, 200, дори 300 хиляди квадратни метра разгъната площ. Хората не искат да живеят в огромни комплекси"

добиват на много добра цена и, държа да подчертая, при много високо качество. . . Какво представлява КоХаузинг? Събират се няколко купувачи, които закупуват имот и стават съсобственици на земята. Последното го голяма степен е и застраховка за тях, защото още с първата вноска те стават собственици на земя.

Парцелите за строителство у нас се придобиват по два основни начина: или срещу пари, или срещу обезщетение под формата на част от бъдещата сграда. При варианта с обезщетението недвижимият имот излиза по-скъпо, но пък не налага инвеститорът да влага средства в ранен етап. Когато парцелът се купува директно, винаги цялата строителна инвестиция излиза по-евтино. Затова и при такъв сценарий се получава по-добра цена на готовите жилища. За инвеститорите обаче това означава да блокират значителни средства за сравнително дълго време, и затова на пазара има много привлекателни имоти, подходящи за програмата КоХаузинг. За участниците в КоХаузинг няма такъв проблем. Те закупуват земята - ние като инвеститори също инвестираме - и после допълнително финансират самото строителство с вторите вноски. На всеки клиент правим разчет за разходите.

На какъв етап са КоХаузинг проектите ви? Какви цени постигат клиентите?

Сега започна строителството на първата сграда, финансирана изцяло по КоХаузинг. Сделките с клиентите варираха от

800 до 960 евро на квадратен метър, с включени ДДС и нотариални такси.

Това е госта под пазарните цени.

Да. Реално възвръщаемостта при КоХаузинг е минимум 50%. Жилищата, които не са придобити за ползване, ще се продават на поне 1500 евро за квадрат.

Какво отличава жилищата, които създавате в "Конструктив", от останалите на пазара?

Като архитект аз самата винаги съм се възмущавала, че не ни се дава по-голяма свобода. Това е местно, българско явление. Когато сме имали чужди инвеститори, те обикновено идват при нас и ни питат каква да бъде концепцията. Но това много рядко се случва с български инвеститори. При тях заданието е обикновено от една страничка: толкова двустайни, толкова тристайни, такива и такива строителни материали. Концепцията липсва. Затова и се родиха нашите принципи в "Конструктив".

Качеството на архитектурата в България не е заради архитектите. Те биват ограничавани. Включително и от заплащането, за което неведнъж съм апелирала. Проектантският труд у нас е много ниско платен. За нашите проекти, ние плащаме три-четири пъти повече от средностатистическата цена за проектиране в България. И благодарение на това работим с изключително добри проектанти, което си личи и от продукта ни.

Един добър пример са звукоизолациите. Когато дойдат клиентите, реално ние ги обучаваме какво трябва да търсят като звукоизолация: какво е въздушен шум, какво е ударен шум, какво е шум от инсталациите - това, което би ги притеснявало, докато живеят... Често хората имат много проблеми в жилищата си, не ги осъзнават. Опитваме се да внушим на клиентите, че е по-важно какви материали са използвани за строителството и съответно ще повишат комфорта им през годините, а не дали сградата има скъпа фасада.

Друг пример: едно тристайно жилище обикновено има две тераси, които не ползваме, защото планировката им не го позволява. Но ако тази площ се събере в една тераса? Тогава става едно пълноценно помещение, подходящо за спорт, за вечеря на открито през лятото, за зимна градина. Това са важни неща, защото средата ни пряко влияе на качеството на живот. Жилищата, които създаваме в "Конструктив", не са радикално по-различни от останалите. Но са старателно обмислени така, че да са в синхрон с нашия начин на живот. ■

CRAFTED IN JAPAN
MAZDA CX60 Plug-in Hybrid

327КС, 8 степенен автоматик, 4x4
8000 лв ЕКО БОНУС от MAZDA до 30 юни 2024



mazda.bg

DRIVE TOGETHER



HOUSING SHOULD ADAPT TO US, NOT US TO HOUSING

Arch. Verginia Nikolova, General Manager of "Konstruktive Bulgaria", talks to THE INFLIGHT MAGAZINE

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

Architect. Nikolova, you often talk about a vicious circle in which investors sell what is wanted and customers buy what is offered.

What is the way out of it?

We have long noticed this phenomenon in the real estate market and have been working on it for several years. It is normal for an investor to worry about what to offer to the market because any building is a very serious investment. But we, in contact with the end customer, see that his lifestyle needs a different environment. What is the way out of this vicious circle? A very serious analysis of the environment in which we live.

Our life is changing, we now have different needs and different ideas about it. But buildings do not change, they are mostly the same as they were decades ago.

We started asking people how they live, what they do in their daily life, and at first many of them did not understand the question. We realised that people usually buy a home and then start adjusting to it. There was no other option

for them. That's why they didn't understand our question - what do they need in their home. And the truth is that it should be the opposite: the home should adapt to our lifestyle.

I will give a vivid example that we implemented in "Sinevir", one of our latest projects. It's about the underground streets. I, as a mother, always wanted to let my child play freely in the yard, but I am worried about the traffic on the streets, the cars... What did we do? We just put the cars underground. In many large complexes, garages are underground, so why not put there the streets as well. The new thing in this case is that it is a closed complex of houses and cooperatives...

Even some big cities, like Madrid, purposefully pursue such a policy, moving traffic underground...

Many great architects and urban planners have commented on our urban planning in Bulgaria: why we give priority to cars. They see our pedestrian underpasses, stairs, ramps, and elevators, and ask how it is that we prioritize cars

and not people. It really should be the other way around. This is exactly what we did in "Sinevir" and in our future complexes. There we implement project solutions that benefit people.

Is there a heavy legacy of past eras in our very notions of living space? I wonder what the cities of Eastern Europe would have looked like if Stalin had not liquidated constructivism back in the 1930s...

We, the architects, think a lot about what was before and what is now. In fact, there are many good solutions in socialist architecture, especially for housing estates. But unfortunately, these solutions then entered into a strange symbiosis with modern construction. Or perhaps "parasitism" is the more correct word. No analysis was done on how to develop cities. Even now, I see many neighborhoods that are brand new, with no heritage from the past, and yet they are being designed horribly wrong. The problems start at the urban planning stage, and the investors do not have the administrative op-



tion and the legal right to change this.

Even assuming they would want to change it...

Yes, even if they have such a desire. Now in "Sinevir", our new complex in German, we are expanding the street at the expense of our own property. Because we believe that our "home" is both inside and outside. We cannot close ourselves in the complex and not care about the environment around it.

In Bulgaria, everything went wrong when the turbulent - I don't know if I should call it "capitalism" - started. In the 1990s, chaotic urban regulation without prior planning was allowed. There was no analysis, not even a general layout plan at the beginning. And so it continues in momentum until now.

Does it seem as if the only factor in urban planning decisions is return to the investor?

I'm against targeting the investor as the phenomenon that failed the city. As the Bulgarian proverb says, not the one who eats the pie is crazy, but the one who gives it to him.

The problem at the root of our predicament today is that architects have not been allowed to think. Instead, they are given ready-made assignments, with all the problems pre-set in them. The investor does not have many useful moves.

In the 1980s, Sofia had at least one significant advantage: it was statistically the greenest capital in Europe. Why do you think Sofia does not develop in new directions, as normal cities do, but it has reached such an over-congestion in the existing neighbourhoods?

The problem is in the administration. Things are very simple and have a very easy solution, which is not even in the hands of the chief architect, but in the hands of the administration. Let's imagine what happens to an investor who wants to create a product that he thinks is good. Under what conditions does this investor work? First, he finds a building plot. This plot must have cadastral regulation, a building permit, electricity and water supply, and conveni-

ent access. However, there is no regulation in the outer areas of Sofia. No access, no streets. There is no water and no canals. If the investor wants to build a building with an expanded area of 5,000 square meters, he has to pay 1 million BGN just to electrify the area. And he has to wait in some cases 10 years before he can bring the area into regulation.

Isn't it the local government that should be creating this infrastructure and then inviting investors instead of making life worse for all its residents?

Exactly. Sofia is a European capital and will continue to grow. We cannot stop this with bans and restrictions. On the contrary, we should stimulate the development of cities - without neglecting the stimulation of the economy in the countryside as well, but that is another topic.

Sofia will grow - we cannot limit that. For me, subway planning, for example, was completely random. The busiest boulevards are not covered by the subway - perhaps on the logic that ►

► they have ground transportation. This is absurd. Why is there no subway in the northern part of Sofia? The explanation is that there are not so many residents there. I say this: build a subway even in the middle of the field. Make regulation, roads, electricity and water. Investors and residents will come themselves. They would also prefer such a development. Building in the city center is expensive: there are costs for strengthening, there are complications along with archaeological excavations, monuments...

Let's talk a little about architecture in a broader context. Despite the huge technological leaps that mankind has made in the last half-century, architecture seems to remain unchanged. At the Venice Biennale some time ago, a colleague of yours put it this way: supposedly life has changed, but the window remains a window and the door is still an ordinary door. Is it true?

Yes. This is the same vicious circle we talked about at the beginning. It is the architect who must break it. But unfortunately, he is given very few rights. For example, we at "Konstruktive" had to become investors to afford to be architects. Very often we are faced with the explanation "We build like this because that is what is demanded". And customers reason like this: if it's offered, then it's what is possible. They are so used to this thought and resigned that they do not look for alternative - they do not suspect there is any.

That is why we did a very large survey with people who weren't necessarily architects. We asked them how they live, and what they do in everyday life. What came out? For example, there are people who really like to ride a bike, but they rarely do it because their bike is on the terrace and it is difficult to take it off. The kid loves rollerblading - and what can parents do but start the car and drive him to the park? Parents would always sacrifice their time for their children, of course, but why is this sacrifice necessary? Why shouldn't parents do their favourite activities at the same time? The architect must start with people's lives. We put on the drawing board not walls and columns, but man. We observe how he lives, and build the environment around him.

What do you think of the real estate market in Bulgaria, and in Sofia in particular? The number of transactions has been declining in recent years, but prices are rising. There is talk of 30% empty homes, but the demand for new plots does not decrease. Where do you see the market developing in the coming years?

There is one main factor that drives the real estate market in Bulgaria, and that is our national psychology. We traditionally see real estate as an opportunity for a safe investment,

"What is happening in Sofia? Part of the explanation lies in the quality of housing. There is a high percentage of unoccupied homes because people are looking for higher quality. I want to say something so as not to speculate: in general, construction in Bulgaria is at a high level. Our architects are at a high level, as is the construction control. Rarely, a building does not comply with the regulations"

a haven for our savings. This is also due to the lack of security in the country. People are not confident about their income security, especially after retirement.

What is happening in Sofia? Part of the explanation for the paradoxes lies in the quality of housing. There is a high percentage of unoccupied housing because people are looking for higher quality. I want to say something so as not to speculate: in general, construction in Bulgaria is at a high level. Our architects are at a high level, as is the construction control. Rarely, a building does not comply with the regulations. More work needs to be done on the quality of execution.

There's an interesting phenomenon I've been noticing lately. Before, people were slaves to the stereotype of the location: they looked for the southern areas, the centre, and they didn't pay as much attention to the quality and amenities the home offers. Now buyers are more interested in what the property gives them. The location is already in second place. More and more people are looking for housing in the area they have lived in before and which they know: whether it is the center or "Levski".

If the northern areas are urbanized by the mu-

nicipality - and for this purpose it needs to invest not so much funds as a little more effort, mainly referring to the regulation of the properties - investors will go there and these areas will develop. These are huge free territories, sunny and attractive.

Another feature of the Sofia property market is the gap between property prices and rental prices. If in Greece or Italy a property can be paid off from rents in 10-15 years, in Sofia it takes three or four times longer. On the other hand, I recently came across statistics for several Asian capital cities with an even wider gap between sales prices and rents. Is rising housing prices a global trend?

In the West, people don't buy real estate. They are used to living in rented accommodation. This is a result of security in these countries. Whereas where there is not enough security, a person wants to invest so that he is independent at the age when he will no longer be able to work.

Housing prices and rents are not tied to each other. The price of the house is determined by the demand and the price of the materials. The price of the rents is determined by the solvency of the tenants. Why are housing prices in Sofia so high? Don't think that the builders got together and said to themselves: "from now on, the price will be 2000 euros per square meter, and no one will sell below it". Every investor and builder strives to market his product and be competitive - with price or quality. No, the price of properties in Sofia is high because of the land. Since the demand for real estate is high, we have many investors who are engaged in construction entrepreneurship. They start bidding on the vacant lots. Often the compensation for the land reaches 30% of more of the whole building. This is calculated on the remainder of the unfolded built-up area intended for sale. Therefore, the cost of construction is already over 1,000, even 1,500 euros per square meter. By adding VAT to this, you get the base from which the investors start to form their prices.

Another factor is that Bulgaria's construction business is very risky. In Europe in general there are real estate investors who think 10% is a good profit. But in Bulgaria, 10% is insufficient because of the many unpredictable factors. Most of these come from legislation. Our legislation is extremely unstable, every six months some law or some regulation changes. And it may turn out that we calculated our budget at one price, and in the end the construction turns out to be completely different. For example, if the electrical capacities in the area are exhausted and we have to design additional power lines, it may come to the point that we add 1 million euros to the cost of the construction. ►

С грижа за Вас!



**ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“: ПЪРВОТО УЧРЕДНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО
ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г. КЪМ 31.03.2024 Г. – С 408 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 2.1 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.*

С грижа за Вас!

1113 София, бул. Цариградско шосе 87, Клиентски център - тел.: 0700 11 322, e-mail: office@ccb-sila.com, www.ccb-sila.com

► **What are the factors that will shape the prices in Sofia? How will the costs of labor, the prices of materials and plots develop?**

Inflation has slowed down, which is good because prices are now predictable. We know more or less what to expect a year from now in terms of building material prices. The price of labor will not go down - it never goes down, it always goes up. People are becoming more demanding of their work environment, and there is already a major shortage in professions such as engineers and architects.

The price cannot be reduced, the pace of construction can be reduced, and the number of transactions can be reduced. But the only thing that seems more worrying to me on the market is the construction of huge complexes - we are talking about 100, 200, even 300 thousand square meters of unfolded area. People don't want to live in huge complexes. Many of our customers liken them to "ghettos", especially if they are planned on a small area. Smaller buildings sell easily. But not the 15-story giants.

You were the first in Bulgaria to introduce an innovative concept that allows a person to acquire a home at well below the market price - the so-called CoHousing. How is this program developing?

CoHousing appeared in Bulgaria at a very opportune time, with galloping inflation. We had to put in a lot of work to adapt it for Bulgarian legislation. CoHousing is an opportunity for people to buy a home at an affordable price. Many liken it to an old Bulgarian tradition: ZHSK, the former housing savings cooperatives. But in fact, CoHousing is something completely different.

We observed that people have savings, but have nowhere to invest them, after the price of housing jumped above 1,000 euros per square meter. We offered them a more affordable alternative that is in the interest of both the buyer and the investor.

How exactly does CoHousing work? People can participate with any investment, above a certain minimum threshold of course?

Yes. People can purchase a developed built-up area as part of real estate, at an extremely competitive price. But my observations are that our clients in most cases prefer to buy a detached residential property, and very few buy part of a property. Approximately half buy for investment - that is, they do not need this home at the moment, but they acquire it at a very good price and, I want to emphasize, at a very high quality.

What is CoHousing? Several buyers come together to buy a property and become co-owners of the land. The latter is to a large extent also insurance for them, because with the first installment they become land own-



ers.

Building plots in our country are acquired in two main ways: either for money, or for compensation in the form of a part of the future building. In the option with compensation, the real estate comes out more expensive, but it does not require the investor to lock funds at an early stage. When the plot is purchased directly, the entire construction investment is always cheaper. For investors, however, this means locking up significant funds for a relatively long time, which is why there are many attractive properties on the market suitable for the CoHousing program. For CoHousing participants, there is no such problem. They buy the land - we as investors also participate - and then additionally finance the construction itself with the second installments. We make a cost estimate for each client.

At what stage are your CoHousing projects? What prices are customers achieving?

The construction of the first building financed entirely by CoHousing has now begun. Client deals ranged from €800 to €960 per square metre, including VAT and notary fees.

This is well below market rates.

Yes. In reality, the return on CoHousing is a minimum of 50%. The apartments, which are not acquired for use, will be sold for at least 1,500 euros per square meter.

What distinguishes the homes you create in "Konstruktive" from others on the market?

As an architect, I myself have always resented the fact that we are not given more freedom. This is a local, Bulgarian phenomenon. When we have foreign investors, they usually come

to us and ask us what the concept should be. But this very rarely happens with Bulgarian investors. With them, the assignment is usually one page: so many two-room, so many three-room, such and such building materials. The concept is missing. That is why our principles in "Konstruktive" were born.

The quality of architecture in Bulgaria is not because of the architects. They are limited. Including the pay, for which I have repeatedly appealed. Design work in our country is very poorly paid. For our projects, we pay three to four times more than the average design price in Bulgaria. And thanks to this, we work with extremely good designers, which is also evident in our product.

A good example is sound insulation. When the customers come, we actually teach them what they should look for in terms of sound insulation: what is air noise, what is impact noise, what is noise from installations - what would bother them while they live... Often people have many problems at their homes but they don't realise them. We try to convey to customers that it is more important what materials are used for construction and will increase their comfort over the years, not whether the building has an expensive facade.

Another example: a three-room apartment usually has two terraces, which we do not use because their layout does not allow it. But if this area is collected in one terrace? Then it becomes a full-fledged room, suitable for sports, for outdoor dining in the summer, for a winter garden. These are important things because our environment directly affects the quality of life. The apartments that we create at "Konstruktive" are not radically different from others. But they are carefully thought out to be in sync with our way of life. ■

FOR YOUR
PRIVATE

&

BUSINESSES
EVENTS



CURATING EXQUISITE MEMORIES FOR
YOUR BUSINESS ENGAGEMENTS
& PRIVATE FESTIVITIES.

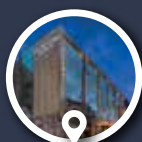
FLEXIBLE MEETING ROOMS, EVENT CENTER,
VIDEO CONFERENCING & ONLINE
FACILITIES, MULTIMEDIA PROJECTORS,
MICROPHONES, HIGH SPEED WI-FI,
FLIPCHART, PRESIDIUM

EXPO HOTEL
SOFIA

BWP PREMIER | BEST WESTERN.



Visit our other destinations:



THE STAY HOTEL
PLOVDIV



HOTEL ALBA SYNNY BEACH



BLY BAY HOTEL SOZOPOL

BOOK NOW:

hotelpremiersofia.com / hotelexposofia.com / thestayhotelplovdiv.com / blu-bay.com / alba-hotel.com



ЖИЛИЩАТА В ЕВРОПА СА ВСЕ ПО-НЕДОСТЪПНИ

Жилищата в Европа стават все по-недостъпни, и все по-голям дял млади хора са принудени да живеят с родителите си доста след 25-годишна възраст, показват данни на Eurostat. В сравнение с приетата като база 2015 година, цените на жилищните имоти в Европейския съюз са се повишили средно с 48.5% (в България - с 69.9%). Делът на хората на възраст 29-34 години, които имат работа, но въпреки това продължават да живеят в дома на родителите, се е повишил от 24% до 27%. По традиция този дял си остава най-голям в източноевропейските страни - 65% в Хърватия, 60% в Словакия, 57% в Гърция, 50% в България. В Западна Европа само Португалия надхвърля 50-те процента, но пак Ейре отчита най-големия скок - от 27 до цели 40% само за седем години.

България е позагубила малко статута си на бастион на собствениците на имоти: в момента само около 85% от българите живеят в собствени жилища, което ги нарежда седми по този показател в Европа, вместо трети, както беше доскоро. Населението е приблизително поравно разпределено в къщи (53%) и апартаменти (46.5%), което е горе-долу среден показател за Европа. Най-много са живеещите в апартаменти в Испания и Германия, най-малко - в Нидерландия и Ейре.

България отдавна вече не е на дъното и като разполагаема жилищна площ: у нас на човек се падат по 1.3 стаи средно, което е повече от Гърция, Хърватия, Полша, Румъния и последния по този показател Словакия (1.1 стаи на човек). Най-нашироко живеят в Малта (2.3), Люксембург (2.2) и Белгия (2.1 стаи).

Най-многочислените домакинства са в Словакия (средно 3.1 души), Полша и Хърватия. България отново е по средата (2.3 души), на

дъното са Швеция (2.0) и Финландия (1.9). България обаче държи първенството в друга негативна класация: за дял на хората, които не могат да си позволят адекватно отопление на домовете си през зимата. Такива хора у нас са 22.5% по данните на Eurostat, прег Кипър (19.2%) и Гърция (18.7%) - две страни с отчетливо по-топъл климат. Най-малко са хората, които срещат проблеми с отоплението, във Финландия (1.4%), Люксембург (2.1%) и Словения (2.6%). Румъния остава страната, в която най-много хора нямат душ и модерна тоалетна у дома - 21.2%. В България и Латвия са по 7%.

СОБСТВЕНИЦИ СРЕЩУ НАЕМАТЕЛИ OWNERS VS RENTERS

Дял на хората, притежаващи домовете си, 2022
Share of people owning their home, 2022

Румъния / Romania	94.8%
Словакия / Slovakia	93%
Хърватия / Croatia	91.1%
Унгария / Hungary	90.1%
Полша / Poland	87.2%
БЪЛГАРИЯ / Bulgaria	85%
Чехия / Czechia	77.1%
Испания / Spain	76%
Италия / Italy	74.3%
Гърция / Greece	72.8%
Средно за ЕС / EU Average	69.1%
Франция / France	63.4%
Австрия / Austria	51.4%
Германия / Germany	46.5%
Швейцария / Switzerland	42.3%

HOUSING IS INCREASINGLY UNAFFORDABLE IN EUROPE

Housing in Europe is becoming increasingly unaffordable, and a growing proportion of young people are forced to live with their parents well past the age of 25, Eurostat figures show. Compared to the base year of 2015, the prices of residential properties in the European Union have increased by an average of 48.5% (in Bulgaria - by 69.9%). The share of 29-34-year-olds who have a job but still live in their parents' home rose from 24% to 27%. Traditionally, this share remains the largest in Eastern European countries - 65% in Croatia, 60% in Slovakia, 57% in Greece, 50% in Bulgaria. In Western Europe, only Portugal exceeds 50 percent, but Ireland reports the biggest jump - from 27 to as much as 40 percent in just seven years.

Bulgaria has somewhat lost its status as a bastion of property owners: currently only about 85% of Bulgarians live in their own homes, which ranks them seventh in this indicator in Europe, instead of third, as it was until recently. The population is roughly equally distributed between houses (53%) and apartments (46.5%), which is more or less average for Europe. There are the most people living in flats in Spain and Germany, the least - in the Netherlands and Ireland.

Bulgaria is no longer at the bottom in terms of available living space: in our country, there are 1.3 rooms per person on average, which is more than Greece, Croatia, Poland, Romania and the dead-last Slovakia (1.1 rooms per person). At the top, there are Malta (2.3), Luxembourg (2.2) and Belgium (2.1 rooms). The largest households are in Slovakia (3.1 people on average), Poland and Croatia. Bulgaria is again in the middle (2.3 people), at the bottom are Sweden (2.0) and Finland (1.9).

However, Bulgaria holds the championship in another negative ranking: for the share of people who cannot afford adequate heating of their homes in winter. There are 22.5% of such people in our country according to Eurostat data, ahead of Cyprus (19.2%) and Greece (18.7%) - two countries with a distinctly warmer climate. Finland (1.4%), Luxembourg (2.1%) and Slovenia (2.6%) have the least number of people experiencing heating problems. Romania remains the country where most people do not have a shower and a modern toilet at home - 21.2%. In Bulgaria and Latvia they are 7% each. ■

58 |

ПО-ДОБРЕ ОТ ХИЛЯДА ДУМИ BETTER THAN A THOUSAND WORDS

Баща и син, от Валери Пошаров, България.
Тази снимка е победител в професионалната
секция на Sony World Photography Awards
2024, категория "Портрет"

Father and Son, by Valeri Poshtarov, Bulgaria.
Winner of the Professional competition of Sony
World Photography Awards 2024, Portraiture



46 | **ПРОЛЕТ В СВЕТИТЕ ЗЕМИ**
SPRING IN THE HOLY LAND



50 | **ЕВРОПА И ГЪБИТЕ**
EUROPE GOES MUSHROOM PICKING





UNEXPECTED: BULGARIA IS AMONG THE LEADERS IN BIRTH RATE

България държи рекорда за най-голяма загуба на население в мирно време за последния век. Освен това, според последните прогнози на ООН, ще е страната с най-голям спад в периода 2020-2050, загубвайки 22.5% от днешните си жители.

Тази усилено налагана от медиите мрачна перспектива обаче е известен контраст с последните данни на Eurostat за раждаемостта в ЕС. През 2022 България не само не е на опашката по този показател, но всъщност е на трето място в общността. Коефициентът на плодовитост (тоест средният брой деца на жена) се е повишил от 1.48 през 2013 година до 1.65 през 2022. Само Франция (1.79) и Румъния (1.71) имат по-висок. България е и сред шестте държави с най-сериозно повишаване на коефициента за последното десетилетие, заедно с Румъния, Словакия, Португалия, Унгария и Чехия - ясен знак за повишеното благосъстояние на страните от бившия Източен блок. Коефициентът на плодовитост се е влошил най-много във Финландия, следвана от Ейре, Норвегия и Швеция. В абсолютни стойности през 2022 година той е най-нисък в Малта - едва 1.08 деца средно на жена във фертилна възраст, в Испания (1.16) и в Италия (1.24).

Eurostat все още борава с данни за 2022. Според Националния статистически институт коефициентът на плодовитост през 2023 е дори по-висок - 1.81 средно за страната. Но разпределението по области далеч не е равномерно. В област Сливен например коефициентът е 2.60, в Ямбол - 2.43, Пазарджик - 2.22, докато на другия полюс са Смолян - 1.45, Перник - 1.47, и София град - 1.53.

Bulgaria holds the record for the largest peacetime population loss in the last century. Moreover, according to the latest UN projections, it will be the country with the biggest decline in the period 2020-2050, losing 22.5% of its current inhabitants. However, this heavily media-driven bleak outlook is a stark contrast to the latest Eurostat data on EU birth rates. In 2022, Bulgaria is not only not in the queue according to this indicator, but is actually in third place in the community. The fertility rate (that is, the average number of children per woman) has risen from 1.48 in 2013 to 1.65 in 2022. Only France (1.79) and Romania (1.71) have higher in the EU. Bulgaria is also among the six countries with the most serious increase in the coefficient over the last decade, together with Romania, Slovakia, Portugal, Hungary and the Czech Republic - a clear sign of the increased well-being of the countries of the former Eastern bloc. The fertility rate has deteriorated the most in Finland, followed by Ireland, Norway and Sweden. In absolute terms, in 2022 it is the lowest in Malta - only 1.08 children on average per woman of childbearing age, in Spain (1.16) and Italy (1.24).

Eurostat is still handling data for 2022. According to the National Statistical Institute, the fertility rate in 2023 is even higher - 1.81 on average for the country. But the distribution by regions is far from even. In Sliven region, for example, the coefficient is 2.60, in Yambol - 2.43, Pazardzhik - 2.22, while at the other pole are Smolyan - 1.45, Pernik - 1.47, and Sofia City - 1.53. ■

СТАНАЛИ СМЕ ПО-ЩАСТЛИВИ

WE HAVE BECOME HAPPIER

Кои нации са увеличили най-съществено усещането си за щастие през последните петнайсетина години? Може да ви се стори невероятно, но България е на второ място в света по този показател, поне според World Happiness Report за 2024. Независимо то изследване, зад което стоят имена от ранга на Джефри Сакс, показва, че от 2006 до 2023 усещането за щастие на българите се е повишило с 1.573 пункта. Само Сърбия (+1.847) има по-висок ръст, а непосредствено зад нас са Латвия, Република Конго, Румъния и Китай. Най-сериозно е намаляло усещането за щастие в Афганистан, Ливан и орадания, а от европейските държави - в Ейре, Швейцария и Кипър.

В общото класиране на най-щастливите нации обаче България си остава доста назад: на 81-о място (но поне вече в Топ 100), изпреварвайки Северна Македония, но изоставайки от Гърция, Хърватия и дори Молдова, да не говорим за Румъния (32-о), Косово (29-о) и Словения (21-о място). Усещането за щастие обаче е доста различно според възрастовата група. Младите българи (до 30 години) са 40-и по щастие в света, като на върха тук са Либия, Израел и Сърбия. Но възрастните българи (над 60 години) са едва на 90-а позиция. В тази възрастова група най-щастливи са хората в Дания, Финландия и Норвегия.

Which nations have most significantly increased their sense of happiness in the last fifteen years? It may seem incredible to you, but Bulgaria is placed second in the world by this indicator, at least according to the World Happiness Report for 2024. The independent study, supported by names of the rank of Jeffrey Sachs, shows that from 2006 to 2023 the feeling of happiness of Bulgarians rose by 1.573 points. Only Serbia (+1.847) has higher growth, and immediately behind us are Latvia, the Republic of Congo, Romania and China. The feeling of happiness has decreased most seriously in Afghanistan, Lebanon and the Arab world, and from the European countries - in Ireland, Switzerland and Cyprus.

However, in the general ranking of the happiest nations, Bulgaria remains far behind: in 81st place (at least, it is now in the Top 100), ahead of North Macedonia, but behind Greece, Croatia and even Moldova, not to mention Romania (32nd), Kosovo (29th) and Slovenia (21st place). However, the feeling of happiness is quite different according to the age group. Young Bulgarians (up to 30 years old) are the 40th happiest in the world, with Lithuania, Israel and Serbia at the top. But the elderly Bulgarians (over 60) are only in the 90th position. In this age group, people in Denmark, Finland and Norway are happiest. ■

DETELINA'S

nuts and dried fruits

PLMA 2024

RAI - Amsterdam, 28-29 May

We would like to invite you to visit us at the international private label trade show 'PLMA, World of Private Label' in Amsterdam

on 28-29 May 2024

at Rai Exhibition Centre, HALL 7 Stand 7.L26"



detelina.com

ПРОЛЕТ В СВЕТИТЕ ЗЕМИ

Мирът в Близкия изток изглеждаше буквално зад ъгъла преди 30 години. След това всичко се обърка

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография ISTOCK

Все казваме, че историята се повтаря. Затова не мога да повярвам колко различно бе всичко в онази пролет преди 30 години.

ПРЕЗ МАЙ 1994 ИЗРАЕЛ И ПАЛЕСТИНЦИТЕ се разбраха израелските сили да се изтеглят от Газа и Йерихон в Западния бряг. Договориха и Палестинската автономия, която трябваше да поеме властта. Беше възнуващо. Бившите палестински бойци се превърнаха в администрация, полиция, управление. Година по-рано Израел и Организацията за освобождение на Палестина (ООП) бяха постигнали историческото си споразумение в Осло. Неговите герои – палестинският лидер Ясер Арафат, израелският премиер Ицхак Рабин и външният му министър Шимон Перес – щяха да получат Нобелова награда. Такъв беше светът от 90-те: оптимизъм освежаваше въздуха. После дойдоха разочарованията. Крайностите взеха реванш. Израелските радикали убиха генерала миротворец Рабин. Палестинските радикали изтикаха ООП от Газа и там се възцари “Хамас”. Мирни-

ят процес затъна. Накрая дойде клането в Израел. Кървавата война в Газа не закъсня.

Така израелско-палестинският конфликт ни напомни, че е майката на всички конфликти. Той разделя не просто Близкия изток, а целия свят. Всеки взрив в Светите земи отеква във френските предградия, лондонските площади, американските университети. Възлича политици и бизнеси, етноси и религии: евреи, мюсюлмани, християни. Тук никой не може да бъде безпристрастен. Не му дават да бъде.

КОНФЛИКТЪТ ИМА ДЪЛБОКИ КОРЕНИ, много начала. Откъдето и да тръгнеш, ще ти кажат да се върнеш още назад. „Кою започна пръв“, това е въпросът. Едва ли ще намерим справедлив и изчерпателен отговор.

Можем да започнем например от ционистското движение в края на XIX век и повикът „Да се върнем в древната родина, Ерец Израел“. Да продължим с декларацията на британския премиер лорд Балфур от 1917, в която Великобритания обещава „еврей-

ски дом“ в Палестина под условие – да не бъдат засегнати правата на другите общности. Но този разказ няма да бъде пълен без ужаса на Холокоста, превърнал създаването на Израел в необходимост.

Можем да започнем и с друго. През Първата световна Антантата (особено англичаните) насърчават арабите да въстанат срещу Османската империя. Лорънс Арабски лети през пустинята и води конниците към Акаба в името на голямото обещание: независима арабска държава. Само че болшевиките публикуват тайно споразумение. Британският външен министър Марк Сайкс и френският му колега Франсоа-Жорж Пико са имали друга идея: Великобритания и Франция да си поделят сферите на влияние в арабския свят и да начертаят вътрешните граници, както намерят за добре. Независимата арабска държава се е оказала залъгалка, химера, пустинен мираж.

МОЖЕМ И ДА УВЕЛИЧИМ ИЗОБРАЖЕНИЕТО. Да подчертаем, че още през 20-те





години започва да се трупа напрежение между еврейските заселници и местните араби – и бързо идва насилието. Че през 1947 ООН приема резолюция за две държави – израелска и арабска. Че веднага след обявяването на Израел (1948) арабите го нападат; това ще се повтори през 1967 и 1973. Че през 1956 Израел нахлува в Египет, заедно с Великобритания и Франция. Прокудените от израелските земи араби създават палестинската нация: ето ви още едно начало. И двете страни търсят легитимност в древността. Израел е библейското еврейско царство. От филистимляните на Голиат, които воюват с цар Давид, идва понятието “Палестина”. Всеки обвинява другия, че спекулира с историята и си присвоява древни страни и народи. И Палестина, и Израел твърдят: Ние бяхме първи тук. Те дойдоха след нас. Можем даже да заключим, че конфликтът започва в Библията. Вънуващо е да си представим, че няколко хиляди години световната история се е въртяла около едни и същи няколко квадратни километра.

Преди 30 години писах за Хеброн, една от горещите точки тогава. Това ме бе накарало да се върна още четири хилядолетия назад. Защото близо до този древен град се разделят завинаги двамата сина на Авраам – Исаак и Исмаил. От Исаак произхождат днешните евреи. От Исмаил – днешните араби. 4000 години потомците на двамата братя обхождат света във вражда, за да стигнат отново до Хеброн.

ТАМ Е ОБЕТОВАНАТА ЗЕМЯ НА АВРААМ, гробницата на жена му Сара, столицата на цар Давид. Историята обединява и евреи, и араби. И Старият завет, и Коранът откриват в Авраам общия си семитски праотец. Само че арабите го наричат Ибрахим. Притчата е ясна: най-силно могат да се скарат само братята. В древността Хеброн се оказа тесен за Исаак и Исмаил, през 1994 – за техните наследници. Градът трябваше да стане част от палестинското самоуправление в Западния бряг. Но в него живееха 400 еврейски заселници, пазени от израелската армия. Накрая намериха разрешение: раз-

деление на палестинска и израелска зона.

ТАКА ХЕБРОН ЗАПРИЛИЧА НА ДРУГИ ГРАДОВЕ, разделени де факто или де юре: Берлин (от 1961 до 1989), Белфаст в Северна Ирландия, Мостар в Босна и Херцеговина, Митровица в Косово. Познавам добре последните два. Уж няма граница, но всеки знае невидимите ѝ очертания. Дотук са нашите. Отпътък всичко е различно: надписите, таксимата, обичаите. Минавай само на свой риск.

Ето ви още една метафора. След толкова много начала, това може да се окаже краят на този епичен сблъсък. Бъдещето за този конфликт на конфликтите. Разделение, явно или скрито; нещо като апартеид light.

Така ли ще стане? Не знам. За да направя точна прогноза, трябва да притежавам или огромни знания, или късмета да познавам знаците на съдбата. Аз мога само да кажа следното: ако четете този текст и е май, а израелците и палестинците отново преговарят – значи има шанс оптимизмът да долети отново. ■

SPRING IN THE HOLY LAND

Peace in the Middle East seemed literally around the corner 30 years ago. Then everything went wrong

By BOYKO VASILEV / Photography iSTOCK

We keep saying that history repeats itself. So I can't believe how different everything was that spring 30 years ago.

IN MAY 1994, ISRAEL AND THE PALESTINIANS agreed to withdraw Israeli forces from Gaza and Jericho in the West Bank. They also agreed on the Palestinian Authority, which was supposed to take over. It was exciting. Former Palestinian fighters were becoming the administration, the police, and the government. A year earlier, Israel and the Palestine Liberation Organization (PLO) had reached their historic agreement in Oslo. Its heroes - Palestinian leader Yasser Arafat, Israeli Prime Minister Yitzhak Rabin and his foreign minister, Shimon Peres - would receive Nobel Prizes. Such was the world of the 90s: optimism freshened the air.

THEN CAME THE DISAPPOINTMENTS. The extremes took revenge. Israeli radicals killed peacemaker general Rabin. Palestinian radicals drove the PLO out of Gaza and Hamas reigned there instead. The peace process stalled. Finally came the slaughter in Israel. The bloody war in Gaza was not long in coming.

Thus, the Israeli-Palestinian conflict reminded us that it is the mother of all conflicts. It divides not just the Middle East, but the entire world. Every explosion in the Holy Land reverberates in French suburbs, London squares, American universities. It involves politicians and businesses, ethnicities and religions: Jews, Muslims, Christians. No one can be impartial here. They don't let him be.

THE CONFLICT HAS DEEP ROOTS, many beginnings. Wherever you start, you will be told to go back even further. "Who started first" is the question. We are unlikely to find a fair and comprehensive answer.

We can start, for example, from the Zionist movement at the end of the 19th century and the call "Let us return to the ancient homeland, Eretz Israel." Let's continue with British Prime Minister Lord Balfour's declaration of 1917, in which Britain promised a "Jewish home" in Palestine on the condition that the rights of other communities not be affected. But this narrative would not be complete without the horror of the Holocaust, which made the creation of Israel a necessity.

We can start with something else. During World War I, the Entente (especially the British) en-

couraged the Arabs to rise up against the Ottoman Empire. Lawrence of Arabia flew across the desert and led the horsemen to Aqaba in the name of the great promise: an independent Arab state. But the Bolsheviks published a secret agreement. British Foreign Secretary Mark Sykes and his French counterpart Francois-Georges Picot had another idea: for Britain and France to divide their spheres of influence in the Arab world and draw internal borders as they saw fit. The independent Arab state has turned out to be just a pacifier, a chimera, a desert mirage.

WE CAN ALSO ENLARGE THE IMAGE. Let's emphasize that already in the 1920s, tension began to build up between the Jewish settlers and the local Arabs - and violence quickly ensued. In 1947 the UN adopted a resolution for two states - Israeli and Arab. Immediately after the declaration of Israel (1948) the Arabs attacked it; this would happen again in 1967 and 1973. In 1956 Israel invaded Egypt, along with Britain and France.

Arabs expelled from Israeli lands created the Palestinian nation: here's another beginning. Both sides look to antiquity for legitimacy. Israel is the biblical Jewish kingdom. From the



Мемориал в чест на убития Ицхак Рабин в Израел
Memorial to the murdered Yitzhak Rabin in Israel



НОВА ЕКСПЕРТНА ИНФОРМАЦИОННА СИСТЕМА В ПОМОЩ НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ

„AML АСИСТЕНТ“

съвместен продукт на адвокатско съдружие „Ърнст и Янг“/ЕУ/ и „АПИС Европа“

Законът за мерките срещу изпирането на пари поставя пред задължените да го изпълняват субекти задачата да разработят собствена политика за превенция, контрол и предотвратяване на опити, съмнителни операции и сделки, целящи укриване на незаконно придобити имущество и пари, както и техните източници. Адвокатско съдружие „Ърнст и Янг“ (ЕУ) и „АПИС Европа“ разработиха съвместен информационен продукт - „AML Асистент“, който да бъде в помощ на ползващите го да изпълняват изискванията на законодателството в областта на мерките срещу изпирането на пари, борбата с тероризма и противодействието на корупцията.

Основната нормативна база, върху която се изгражда съдържанието на модула, включва европейски и български актове: Директива (ЕС) 2015/849 (известна като Четвърта Директива), изменена и допълнена с Директива (ЕС) 2018/843 (Пета), Закон за мерките срещу изпирането на пари, Закон за мерките срещу финансирането на тероризма и Закон за противодействие на корупцията и за отнемане на незаконно придобитото имущество. Информационната система „AML АСИСТЕНТ“ може да се ползва в web и десктоп версия. Тя осигурява на потребителя:

- **достъп до действащата правна рамка** в България и ЕС; указания, образци и други документи на компетентните български институции;
- **насоки, указания и практики** на международни организации с резюмета на български език;
- **експертни авторски статии**, анализи и коментари на високо професионално ниво, осигурено от специалистите на „Ърнст и Янг“;
- **пакет от примерни образци на документи**, които помагат на задължените лица да изградят собствена политика и контрол за постигане на съответствие с изискванията на законодателството. Сред предвидените образци на документи са примерни вътрешни правила, процедура за извършване на комплексна проверка на клиентите, въпросник „Опознай своя клиент“ и др. Документацията има общ характер и при ползването ѝ всеки потребител трябва да вземе предвид спецификите на своята дейност, правноорганизационна, административна и управленска структура.
- **интерактивни форми**, които насочват потребителя какви дейности следва да се предприемат в съответната организация за изпълнение на задълженията и отчетността. Въз основа на отговорите, получени от „Въпросника за самооценка на съответствието“ клиентът може да стигне до обоснован извод за постигнатата степен на съответствие с изискванията на законодателството;
- **връзка с модул за „Идентификация на клиента“**

„Идентификация на клиента“ е самостоятелен модул, разработен от АПИС по поръчка на български банки, въз основа на информация и функционалности, съдържащи се в продукта „Апис Регистър+“. Информацията в него се базира върху данните от публичните декларации по чл. 35, ал. 1 от ЗПКОНПИ.

Целта на модула е да предоставя информация дали дадено лице е:

- видна политическа личност по смисъла на чл. 36, ал. 2 от ЗМИП;
- лице, заемашо висша публична длъжност по смисъла на чл. 6, ал. 1 от ЗПКОНПИ;
- „Свързано лице“ по смисъла на чл. 36, ал. 5 от ЗМИП с горните две категории лица, като информация за свързаността се извлича от декларациите по чл. 35, ал. 1 от ЗПКОНПИ и от данните за търговците в Търговския регистър.

Продуктът „AML АСИСТЕНТ“ е динамичен, с възможности за лесно и удобно търсене на информация, която е свързана чрез хипер линкове. Връзката с модула за идентификация на клиента позволява на потребителя да прави индивидуални заявки за конкретно лице, ако иска да провери дали то попада в някоя от посочените по-горе категории, както и да поиска да бъде извършен автоматизирано за промени в статута на дадена група, на всички свои клиенти или контрагенти по отношение на принадлежността им към някоя от посочените категории лица.

Повече информация за „AML АСИСТЕНТ“ можете да намерите на www.apis.bg.

Philistines of Goliath, who fought with King David, comes the concept of "Palestine". Each accuses the other of speculating on history and appropriating ancient countries and peoples. Both Palestine and Israel claim: We were here first. They came after us.

We can even conclude that the conflict begins in the Bible. It is exciting to imagine that for several thousand years world history revolved around the same few square kilometers.

30 years ago I wrote about Hebron, one of the hotspots back then. This had sent me back another four millennia. Because near this ancient city, the two sons of Abraham - Isaac and Ishmael - were separated forever. Today's Jews are descended from Isaac. Arabs are the great-great-grandchildren of Ismail. For 4,000 years the descendants of the two brothers roamed the world in enmity to reach Hebron again.

THERE IS THE PROMISED LAND OF ABRAHAM, the tomb of his wife Sarah, the capital of King David. History unites both Jews and Arabs. Both the Old Testament and the Quran find in Abraham their common Semitic ancestor. But the Arabs call him Ibrahim. The parable is clear: only brothers can quarrel the loudest.

In ancient times Hebron proved to be narrow for Isaac and Ishmael, in 1994 - for their heirs. The city was to become part of the Palestinian Authority in the West Bank. But 400 Jewish settlers lived in it, guarded by the Israeli army. Finally, they found a solution: the partition of the Palestinian and Israeli zones.

SO HEBRON COMPARES TO OTHER CITIES divided de facto or de jure: Berlin (from 1961 to 1989), Belfast in Northern Ireland, Mostar in Bosnia and Herzegovina, Mitrovica in Kosovo. I know the last two well. It is said that there is no border, but everyone knows its invisible outlines. That's ours. From there, everything is different: the inscriptions, the taxis, the customs. Pass at your own risk.

Here's another metaphor. After so many starts, this could be the end of this epic clash. The future for this conflict of conflicts. Division, overt or covert; sort of apartheid light.

Is that how it will be? I do not know. To make an accurate prediction, you need to have either vast knowledge or the luck of knowing the signs of fate. I can only say the following: if you are reading this text and it is May, and the Israelis and Palestinians are negotiating again - then there is a chance that optimism will fly again. ■

ЕВРОПА И ГЪББИТЕ

Могат ли предстоящите европейски избори да променят баланса на силите в Брюксел?

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография iSTOCK

Нарастващата апатия на българите към политиката роди израза "да отидеш за гъби" - тоест да си намериш нещо друго за вършене в изборния ден.

Но това далеч не е български патент. В продължение на над две десетилетия изборите за членове на Европейския парламент предизвикваха все по-масови случаи на гъбарство.

ПРЕЗ 1979, КОГАТО ВОТЪТ ЗА ЕВРОПАРЛАМЕНТ се проведе за пръв път (в един ЕС с едва девет членки), гласуваха над 62% от избирателите. През 2009, вече в съюз на 27 държави, гласуваха едва 43%. През 2014 вече бяха 42%. Но после стана чудо: през 2019 за пръв път в историята на ЕС тенденцията се обърна и вместо да намалява, избирателната активност се увеличи - до 50.7%. Не кой знае колко впечатляващо, като имаме предвид, че сборната активност на проведените същата година национални избори в общността бе с над 10% по-висока. И че в шест държави - Португалия, Чехия, Словакия, България и Хърватия - гласуваха по-малко от една трета от избирателите. Но все пак тенденцията бе положителна. И, поне ако вярваме на социолозите, тя ще се запази и на 16-ите избори за Европарламент, които ще се проведат от 6 до 9 юни. Повечето прогнози сочат близо или дори над 60% избирателна активност. Прочуване на фонда-

ция Bertelsmann показва още един удивителен факт: цели 75% от европейците знаят коя е Урсула фон дер Лайен, сегашният президент на Еврокомисията, и я разпознават на снимка. Това наистина е голяма промяна на фона на предшествениците ѝ, останали до голяма степен анонимни и непознати на обществото. Но дали е позитивна промяна? Само 30% от запитаните твърдят, че са достатъчно добре информирани за дейността на фон дер Лайен и са доволни от начина, по който тя се отчита за решенията си. Затова и проучването на Bertelsmann е озаглавено: "Ефектът фон дер Лайен: Добра видимост, лоша отчетност".

НА ТЕОРИЯ ЕВРОПЕЙСКИТЕ ИЗБОРИ ИЗГЛЕЖДАТ достатъчно важни. Все повече неща в живота ни зависят от Брюксел: от Зелената сделка до реакцията при кризи като Covid-19. Да не говорим, че това е на практика вторият най-масов демократичен вот на планетата, обхващащ 450 милиона души - само индийската демокрация борава с повече гласоподаватели. Но въпреки това самите европейци не са склонни да придават твърде голямо значение на евровота. В края на миналата година едно допитване до граждани на 27-те държави членки показа, че едва една четвърт от тях знаят кога са следващите европейски избори. На този фон и прогнозите за 60% избирателна активност трябва да се приемат с доза предпазливост: винаги досега

заявилите намерение да гласуват са се оказвали чувствително повече от реално гласувалите.

Какви са причините толкова малко да ни е грижа за най-мощния, напредничав и демократичен политически проект в човешката история?

ПЪРВАТА, РАЗБИРА СЕ, е, че той не е чак толкова "демократичен". До миналото десетилетие имаше само далечна, косвена връзка между вашето лично гласуване и крайния състав на Еврокомисията (съюзния аналог на правителство). После нещата се промениха - уж. В играта влязоха така наречените "водещи кандидати", или Spitzenkandidaten, както ги нарекоха германците. Идеята е, че всяка от големите групи партии в Европа предварително посочва фигурата, която ще излъчи за президент на Европейската комисия, ако спечели. Тоест знаете предварително за кого гласувате. Но през 2019 се оказа, че е не е точно така. Европейската народна партия получи най-много гласове, но нейният Spitzenkandidat Манфред Вебер бе саботиран от останалите групи в парламента. Накрая Урсула фон дер Лайен бе изтикана на преден план след задкулисна договорка с подкрепата на френския президент Еманюел Макрон. Освен това никога досега Европейският парламент не е привличал най-гобрите представители на политическата класа. Истинската власт все още си остава в на-



ционалните правителства и парламенти. В Брюксел нерядко се изпращат нежеланите или безполезните (в излъчвания и в България датски сериал Vorger единият герой уреди да пратят съперника му на работа в Европейската комисия и злорадо се изкуса: "В Брюксел никои не чува писъците ти"). Европейските институции трайно се утвърдиха като пристан за неудобни или провалили се политици, или просто като топли местенца за роднини и приятели.

ИМА И ДРУГИ ОБЯСНЕНИЯ за евроскептицизма, извън бюрократичните недостатъци и мудността на Брюксел. Някога "европейската идея" бе родена от още пресния спомен за ужасите на войната. Докато днес тежи думата на поколение, за което войната е нещо мъгляво и безкрайно далечно. Някога целта на ЕС беше сближаване на всяка цена със съседите, с другите, за да не се повторят ужасите. Сега това сближаване е факт от ежедневието - а фактите от ежедневието трудно могат да вдъхновяват. Същото се отнася до несъмнените успехи на ЕС: като се почне от безпрецедентния търговски съюз и се свърши с полезните дреболии, като контролираните цени на роуминга, безопасността на детските играчки и унифицираните зарядни за телефоните (една българска инициатива). Те са факти, с които сме свикнали, а не цели, които да ни мотивират.

В ПОСЛЕДНИТЕ ГОДИНИ имаше и други фактори, даващи сила на евроскептиците: неадекватната реакция на Еврокомисията срещу Covid-19 и потушеното фиаско с ваксините; недомислената "Зелена сделка", която отвори широко вратите на Европа за китайската индустрия и допълнително бръкна в джобовете на европейците, вече ударени от войната в Украйна. Вероятно резултатите от това

ще се видят в началото на юни. Прогнозите на повечето социологически агенции продължават да сочат Европейската народна партия като победител във вота - но с цената на съществена загуба на депутатски места в сравнение с 2019. Същото важи и за Прогресивния альянс на социалисти и демократи (S&D). Големите, традиционни партии от години непрекъснато отстъпват терен на по-малки, нови играчи.

ПРОГНОЗИТЕ*		
Група	Места 2019	Очаквани места 2024
Европейска народна партия	176	173
ПА Социалисти и демократи	145	131
Идентичност и демокрация	65	98
Европейски консерватори и реформисти	64	85
Обнови ЕвропаRenew Europe	103	86
Зелените-ECAG/EFA	72	61
Европейска обединена левица	38	44
Независими	42	42
*Прогнози на ECFR		

ПРОГНОЗИТЕ НА ECFR ЗА ЕВРОИЗБОРИТЕ сочат отлив и от двете главни групи, както и от центристките формации като Renew. Печеливши от това ще са десните: групата на "Идентичност и демокрация", чийто гръбнак в момента са хората на Льо Пен във Франция и остатъците от Лигата на Салвини в Италия, вероятно ще удвои броя на евродепутатите си до над 100. Европейските консерватори и реформисти, другата дясна група, също ще спечели нови депутати. Заедно, десните за пръв път в историята ще имат 25% от местата в Европарламента - повече от ЕНП. Дали това ще е достатъчно да обърка сметките за сложните следизборни коалиции, и съответно да доведе до реална промяна в политическата линия на Брюксел? Засега е трудно да се предвиди. Вероятно голяма степен ще зависи и от броя на отишлите за гъби. ■

EUROPE GOES MUSHROOM PICKING

Could the upcoming European elections change the balance of power in Brussels?

By KALIN NIKOLOV / Photography iSTOCK

The growing apathy of Bulgarians towards politics gave rise to the expression "to go mushroom-picking" - that is, to find something else to do on election day.

But this is far from a Bulgarian patent. For more than two decades, the elections for members of the European Parliament have caused increasing interest in mushrooms.

In 1979, when the vote for the European Parliament was held for the first time (in an EU with only nine members), over 62% of peo-

ple voted. In 2009, already in a union of 27 countries, only 43% voted. In 2014, they were already 42%. But then a miracle happened: in 2019, for the first time in the history of the EU, the trend reversed and instead of decreasing, voter turnout increased - up to 50.7%. Not that impressive, considering that the aggregate turnout in the same year's national community elections was over 10% higher. And that in six countries - Portugal, the Czech Republic, Slovenia, Slovakia, Bulgaria and Croatia - less than a third of voters showed up. But still the trend was positive. And, at least

if we believe the sociologists, it will be preserved in the 16th elections for the European Parliament, which will be held from June 6 to 9. Most forecasts point to 60% voter turnout or even more. A survey by the Bertelsmann Foundation showed another amazing fact: as many as 75% of Europeans know who Ursula von der Leyen, the current president of the European Commission, is, and recognize her in a photo. This is indeed a big change from her predecessors, who remained largely anonymous and unknown to the public. But is it a positive change? Only 30% of those ►



Твоето мечтано лято без край!

Всяка 10-а трансакция ти носи шанс за участие в томбола за вълнуващи награди – ваучер за мечтаното пътешествие или преживяване в твой стил!



* В кампанията могат да участват всички карти Mastercard, издадени от ЦКБ АД, преди 03.06.2024 г., извършили минимум 10 плащания в един от подпериодите: първи подпериод (от 03.06.2024 г. до 30.06.2024 г.), втори подпериод (01.07.2024 г. до 31.07.2024 г.), трети подпериод (от 01.08.2024 г. до 31.08.2024 г.). Пълните условия на кампанията можеш да откриеш на www.ccbank.bg.

► asked say they are sufficiently well informed about von der Leyen's activities and are satisfied with the way she is held accountable for her decisions. That is why Bertelsmann's study is entitled: "The Von der Leyen effect: Good visibility, poor accountability".

In theory, the European elections seem important enough. More and more things in our lives depend on Brussels: from the Green Deal to the response to crises like Covid-19. Not to mention that it is effectively the second largest democratic vote on the planet, covering 450 million people. Only Indian democracy handles more voters. However, Europeans themselves are reluctant to attach too much importance to the Euro vote. At the end of last year, a survey of citizens of the 27 member states showed that only a quarter of them know when the next European elections are. Against this background, predictions of a 60% voter turnout should also be taken with a dose of caution: so far, those who have declared their intention to vote have always turned out to be significantly more than those who actually voted.

But what are the reasons why we care so little about the largest, most progressive and democratic political project in human history?

THE FIRST, OF COURSE, is that it is not all that "democratic". Until recently, there has been only a distant, indirect connection between your vote in the Euro elections and the final composition of the European Commission (the Union's equivalent of a government). Then things changed - supposedly. In came the so-called "leading candidates", or Spitzenkandidaten, as the Germans called them. The idea was that each of Europe's major party groups announces the figure it will nominate as president of the European Commission if it wins. That is, you know in advance who you are voting for. But in 2019, it turned out that this is not exactly the case. The European People's Party won the most votes, but its Spitzenkandidat Manfred Weber was sabotaged by the other groups in the parliament. Finally, Ursula von der Leyen was pushed to the fore after a backroom deal with the support of French President Emmanuel Macron.

Moreover, the European Parliament has never before attracted the best representatives of the political class. Real power still rests with national governments and parliaments. The unwanted or the useless are often sent to Brussels (in the Danish series *Borgen*, also broadcast in Bulgaria, one character arranged for his rival to be sent to work in the European Commission and gleefully giggled: "In Brussels, no one hears your screams"). The European institutions have permanently

THE FORECASTS*		
Group	Places in 2019	Expected Places 2024
European Peoples Party	176	173
PA Socialists and Democrats	145	131
Identity and Democracy	65	98
European Conservatives and Reformists	64	85
Renew Europe	103	86
Greens/EFA	72	61
Left	38	44
Non-Inscrits	42	42
ECFR forecasts		

Moreover, the European Parliament has never before attracted the best representatives of the political class. Real power still rests with national governments and parliaments. The unwanted or the useless are often sent to Brussels (in the Danish series *Borgen*, also broadcast in Bulgaria, one character arranged for his rival to be sent to work in the European Commission and gleefully giggled: "In Brussels, no one hears your screams")

established themselves as havens for inconvenient or failed politicians, or simply as warm places for relatives and friends.

THERE ARE ALSO OTHER EXPLANATIONS for Euroscepticism outside Brussels' bureaucratic shortcomings and sluggishness. Once the "European idea" was born from the still fresh memory of the horrors of war. Whereas today the generation has a say for which war is something vague and infinitely distant. Once the goal of the EU was cohesion at any price with its neighbours, with others, to prevent a repetition of the horrors. Now this cohesion is a fact of life - and facts of life offer little inspiration.

The same is true of the undoubted successes of the EU: starting with the unprecedented free trade area and ending with useful trifles, such as regulated roaming rates, the safety of toys, and common phone chargers (a Bulgarian initiative). These are facts we are used to and not goals that motivate us.

IN RECENT YEARS there have been other factors empowering Eurosceptics: the European Commission's inadequate response to Covid-19 and the cover-up fiasco with vaccines; the ill-conceived "Green Deal" that opened Europe's doors wide for Chinese industry and further reached into the pockets of Europeans already hit by the war in Ukraine. The results of this will probably be seen in early June. The forecasts of most sociological agencies continue to point to the European People's Party as the winner of the vote - but at the cost of a significant loss of parliamentary seats compared to 2019. The same applies to the Progressive Alliance of Socialists and Democrats (S&D). The big, traditional parties have been steadily ceding ground to smaller, new players for years.

ECFR forecasts for the European elections point to an outflow from both main groups, as well as from centrist formations such as Renew. The winners will be the right: the "Identity and Democracy" group, whose backbone is currently Le Pen's people in France and the remnants of Salvini's League in Italy, is likely to double its number of MEPs to over 100. European conservatives and reformists, the other right-wing group, will also gain new MPs. Together, the right for the first time in history will have 25% of the seats in the European Parliament - more than the EPP. Will this be enough to confuse the architects of the complex post-election coalitions, and accordingly lead to a real change in the political line of Brussels? So far, it's hard to predict. It will probably largely depend on the number of people who decide to go mushroom picking. ■

ДЕНЯТ ON AIR

Новините с коментар
с Ганиела Ангелова



Всеки делник
19:15

bgonair.bg





THE KING OF BUTTERFLIES

An English podcast turns one of the most obscure pages of Bulgarian history into a fascinating crime drama

Bulgarian history has rarely aroused the interest of the general public outside the borders of the country. But there are exceptions, as shown by The Butterfly King, a series by former BBC investigative journalist Becky Milligan and Blanchard House. The eight episodes of this podcast have been a real sensation in the UK and currently enjoy an average rating of 4.9 on Spotify (out of a possible maximum of 5.0).

The butterfly king is none other than Boris III - the last reigning Bulgarian monarch, a passionate botanist and entomologist in his spare time. Milligan's task is to unravel the mystery surrounding his unexpected death in 1943 - collecting a wealth of circumstantial evidence and strong opinions that the king was poisoned. The real mystery is by whom. From Hitler? From Moscow? There are not many certain facts: in August, the king left for a difficult meeting with Hitler in Germany. After his return, Boris III fell ill and was bedridden; on August 28 he died. The official version was a heart attack. But the two German doctors who attended to him, Eppinger and Seitz, believed that the monarch had in fact been poisoned - possibly with the same poison found two years earlier in the autopsy of Greek leader Ioannis Metaxas.

To find the answers, Milligan spoke with toxicologists, historians, with Boris' children - Simeon and Maria-Louisa. But the series is not just a crime mystery. It captures well the extremely complex geopolitical situation in which the Bulgarian king was forced to manoeuvre. It traces his role in saving the Bulgarian Jews. And it reminds us of the time when Bulgaria was one of the key countries for the balance of power in Europe: a position that has long been squandered by the last few generations of Bulgarian politicians. "The Butterfly King" does not reveal any new historical facts - it rather remains in the territory of reasoned assumptions. But it definitely deserves attention. Last but not least, as a useful reminder for many Bulgarian online celebrities, that a podcast doesn't just mean people talking into a microphone. ■

ЦАРЯТ НА ПЕПЕРУДИТЕ

Английски подкаст превръща една от най-мъгливите страници от българската история в увлекателна криминална грама

Българската история рядко предизвика интереса на широката публика извън пределите на страната. Но има и изключения, както ни показва The Butterfly King (Пеперуденият цар) - поредица на бившата разследваща журналистка от BBC Беки Милиган и Blanchard House. Осемте епизода на този подкаст предизвикаха истинска сензация във Великобритания и понастоящем се радват на средна оценка 4.9 в Spotify (при възможен максимум 5.0).

Пеперуденият цар е не друг, а Борис III - последният управлявал български монарх, в свободното си време страстен ботаник и ентомолог. Задачата на Милиган е да разбули мистерията около неговата неочаквана смърт през 1943 - събирайки множество косвени доказателства и категорични мнения, че царят е бил отровен. Истинската загадка е от кого. От Хитлер? От Москва? Сигурните факти не са много: през август царят заминава за една трудна среща с Хитлер в Германия. След завръщането си Борис III се разболява и е на легло; на 28 август умира. Официалната версия е сърдечен удар. Но двамата германски лекари, които са се грижели

за него, Епингер и Зайц, смятали, че всъщност монархът е отровен - вероятно със същата отрова, открита две години по-рано при аутопсията на гръцкия лидер Йоанис Метаксас.

За да намери отговорите, Милиган разговаря с токсиколози, историци, с децата на Борис - Симеон и Мария-Луиза. Но поредицата не е само криминална мистерия. Тя добре улавя изключително сложната геополитическа ситуация, в която е бил принуден да маневрира българският цар. Проследява ролята му за спасяването на българските евреи. И напомня за времето, когато България е била една от ключовите страни за баланса на силите в Европа: позиция, която отдавна е пропиляна от няколко последни поколения български политици. "Пеперуденият цар" не разкрива кой знае какви нови исторически факти - по-скоро си остава в територията на аргументираните предположения. Но подчертано заслужава внимание. Не на последно място и като полезно припомняне за много български онлайн знаменитости, че подкаст не означава просто хора, които говорят пред включен микрофон.

ОТДАЙ СЕ НА ЛЯТНО СПОКОЙСТВИЕ

Застраховка „Защитен дом“
с 40% отстъпка.



Винаги с вас!

Застраховка „Защитен дом“ от ЗАД „Армеец“ осигурява пълно застрахователно покритие на движимо и недвижимо имущество срещу:

- Пожар, мълния, експлозия
- Природни бедствия
- Земятресение
- Аварии от ВиК
- Късо съединение и токов удар
- Кражба и грабеж, злоумишлени действия на трети лица (вандализъм)
- Други рискове, в зависимост от конкретните нужди на застрахования.

Застраховка „Защитен дом“ е на промоционална лятна цена с 40% допълнителна отстъпка от 1 юни до 30 септември 2024 г. За повече информация посетете интернет страницата на дружеството www.armeec.bg или се обадете на националния ни номер 0700 1 39 39.

ПО-ДОБРЕ ОТ ХИЛЯДА ДУМИ

BETTER THAN A THOUSAND WORDS

По-добре от хиляда думи
Better than a thousand words

Над 395,000 снимки от 220 държави или територии бяха подадени за участие в тазгодишното издание на Sony World Photography Awards. Един от най-престижните световни конкурси за фотография се организира от The World Photography Organisation. Тук помещаваме част от отличените снимки в откритата и професионалната категория на конкурса.

Over 395,000 photos from 220 countries or territories were submitted for this year's Sony World Photography Awards. One of the world's most prestigious photography competitions is organized by The World Photography Organisation. Here we present some of the awarded photos in the Professional and Open categories of the competition.



Кайманска ханка, от Иън Форд, Великобритания
Caiman Crunch, by Ian Ford, United Kingdom



Пера във фокус, от Мохамед Мирза, Кувейт
Feathers in Focus, by Mohammad Mirza, Kuwait



Между покой и катастрофа, от Ян Ли, Китай
Between Calm and Catastrophe, by Yan Li, China



Слонска пясъчна баня, от Ю Шен Ли, Сингапур
Elephant Sand Bath, by Ju Shen Lee, Singapore



Дървото на живота, от Чя Дзюн Чоу, Тайван
Tree of Life, by Chia Jung Chou, Taiwan



Най-високата планина в Южен Виетнам, от Тран Туан Виет
Highest Mountain in the South of Vietnam, by Tran Tuan Viet



Спиралкампанен, пейзаж от Нуук, столицата на Гренландия. От Жюлиет Пави, Франция
Spiralkampanen, Nuuk, the capital of Greenland. By Juliette Pavy, France



Осветено убежище,
от Мандин Шафик Оми,
Бангладеш

Illuminated Sanctuary,
by Mahdin Shafiq Omi,
Bangladesh



Хвърляне на пушките, от Уазири Гаджаман, Сри Ланка
Tossing the guns, by Wasiri Gajaman, Sri Lanka



Пустошта Хила в Ню Мексико, от
Катлийн Орлински, САЩ
The Gila Wilderness, by Kathleen
Orlinsky, United States



Суперлуна в Рияд, от Ясер
Аломари, Саудитска Арабия
A supermoon in Riyadh, by Yasser
Alomari, Saudi Arabia

Репетиция, от Давут Ван, Камбогжа
Rehearsal, by Davuth Van, Cambodia





Към луната, от Паскал Фуке, САЩ
To the Moon, by Pascal Fouquet, United States



Животът на рибаря, от Кяу Хтет, Мианмар
The Fisherman's Life, by Kyaw Htet, Myanmar



Червена красота, от Натали Штромайер, Германия
Red Beauty, by Natalie Strohmaier, Germany



Тишина, от Барбра Шидловска, Полша
Silence, by Barbara Szydłowska, Poland



Пушуну в Пакистан, от Мухаммад Сагдук Инам, Пакистан
Pashtun men in Pakistan. By Muhammad Saddique Inam, Pakistan

Мукамбика Гуликан Тейам - физурка, почитана като бог Шива. От Виная Мохан, ОАЕ
Mookambika Gulikan Theyyam - a figure worshipped as Lord Shiva. By Vinaya Mohan, United Arab Emirates



Падане, от Абдула Ал-Мушаифри, Катар
Heading Down, by Abdulla Al-Mushaifri, Qatar



Играй
и може да **спечелиш**





78 | **ФАБРИКА ЗА КРАЛЕ**
THE HOME OF THE KINGMAKERS

68 | **РАМКА СРЕЩУ МАТРИЦАТА**
FRAMING THE MATRIX



66 | **НАУКАТА Е СЛЪНЦЕ...**
SCIENCE IS SUNSHINE...





НАУКАТА Е СЛЪНЦЕ...

България продължава да инвестира тревожно малко средства в наука

"Напред, науката е слънце", казва химният на българската просвета, написан някога от Стоян Михайловски и изслушван толкова съвестно от политиците на 24 май, празника на българската азбука, наука и култура. През останалата част от годината обаче политиците не обръщат особено внимание на този сектор, ако се съди по последните обобщени данни за инвестициите в наука и развойна дейност в Европейския съюз. През 2022 общността е инвестирала средно 2.24% от Брутният си вътрешен продукт за наука - доста скромно на фона на Южна Корея (4.93%), САЩ (3.46%), Япония (3.34%) и даже Китай (2.41%).

Но дори и тези 2.24% изглеждат впечатляващо висок показател на фона на България, която е вложила в наука само 0.77% от своя БВП. В ЕС само Румъния, Малта и Латвия са по-зле. Дори Турция (1.43%) и Сърбия (0.97%), които не са членки на съюза, се представят по-добре. Доста от държавите от някогашния Източен блок инвестират в наука двойно повече от България - като Хърватия и Полша, и дори тройно (Чехия).

В абсолютен мащаб инвестициите в наука и развойна дейност в България са се увеличили чувствително - от около

267 млн. евро през 2013 до 647 милиона десетилетие по-късно. Но, за съпоставка, Литва е вложила 690 милиона при население от 2.8 милиона души (при 6.5 милиона души в България). Естония е вложила 641 милиона евро при население 1.35 милиона.

За отбелязване е също, че огромната част от инвестициите в наука са дело на частния сектор. Остатъкът идва от държавния бюджет, а приносът на сектора на висшето образование, който в страни като Дания или Швейцария инвестира близо 1% от БВП в развойна дейност, у нас е съвсем символичен (само в Румъния е по-нисък). Това е разбираемо на фона на затрудненията на висшите училища в България да плащат заплатите на преподавателите си. "Светът отгавна го е измислил: всяка нормална държава отделя определен процент от Брутният си вътрешен продукт за образование", коментира проф. Миглена Темелкова, ректор на Висшето училище по телекомуникации и пощи, пред Bulgaria ON AIR. "Нашата държава през миналата година отдели 0.7% от БВП за висше образование, а през тази година - 0.6%. Не само не се увеличава, но намалява. По наша сметка - на съвета на ректорите - отделянето на 0.9% от БВП би решило проблемите в държавните висши училища".

SCIENCE IS SUNSHINE...

Bulgaria continues to invest alarmingly little in science

"Forward, science is sunshine," says the anthem of Bulgarian enlightenment, written by Stoyan Mihailovski and listened to so conscientiously by politicians on May 24, the holiday of the Bulgarian alphabet, science and culture. During the rest of the year, however, politicians do not pay much attention to this sector, judging by the latest summary data on investments in Research and Development in the European Union. In 2022, the community invested an average of 2.24% of its Gross Domestic Product in science - quite modestly compared to South Korea (4.93%), the USA (3.46%), Japan (3.34%) and even China (2.41%).

But even this 2.24% seems an impressively high indicator against the background of Bulgaria, which invested only 0.77% of its GDP in science. In the EU, only Romania, Malta and Latvia are worse. Even Turkey (1.43%) and Serbia (0.97%), which are not members of the union, perform better. Many of the countries from the former Eastern Bloc invest in science twice as much as Bulgaria - such as Croatia and Poland, and even triple (Czech Republic).

On an absolute scale, investments in science and development activity in Bulgaria have increased significantly - from around 267 million euros in 2013 to 647 million a decade later. But, for comparison, Lithuania invested 690 million with a population of 2.8 million people (compared to 6.5 million people in Bulgaria). Estonia invested 641 million euros with a population of 1.35 million.

It is also worth noting that the vast majority of investments in science in Bulgaria are made by the private sector. The rest comes from the state budget, and the contribution of the higher education sector, which in countries like Denmark or Switzerland invests nearly 1% of GDP in R&D, is quite symbolic in our country (and even lower in Romania). This is understandable against the background of the difficulties of higher schools in Bulgaria to pay the salaries of their teachers. "The world figured it out a long time ago: every normal country allocates a certain percentage of its Gross Domestic Product to education," commented Prof. Miglena Temelkova, Rector of the Higher School of Telecommunications and Posts, to Bulgaria ON AIR. "Last year, our state allocated 0.7% of GDP for higher education, and this year - 0.6%. Not only is it not increasing, but it is decreasing. According to us - on the board of rectors - allocating 0.9% of GDP would solve the problems in public higher education institutions". ■



Забравете света и открийте своя...

Температурите се покачват и заедно с тях се покачва нетърпението ни за морски приключения. Сезон 2024 в Къмпинг Градина официално е открит. Очакваме те!



За повече информация и резервации:

+359 888 77 33 44

office@campinggradina.com

reservations@campinggradina.com

www.campinggradina.com

Виж повече на:



РАМКА СРЕЩУ МАТРИЦАТА

Още дори не сме започнали да осъзнаваме напълно всички потенциални рискове от Изкуствения интелект. Но ЕС показва пътя за справяне с тях

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография iSTOCK

Законодателните органи на Европейския съюз търпят немалко критики напоследък - и не напълно незаслужено - но заслужават и похвали. В средата на май окончателно бе одобрена първата в света детайлна законова рамка, регулираща употребата на Изкуствен интелект (ИИ). Новите правила ще влязат в сила след година за ИИ схемите с по-общо предназначение, и след 36 месеца за онези форми на изкуствен интелект, които се използват в регулирани дейности като финансовите пазари например. За нарушения на новото законодателство са предвидени глоби между 7.5 милиона евро или 1.5% от глобалния оборот на компанията, до 35 млн. евро или 7% от оборота. Различни независими анализатори приветстваха новата законова рамка на ЕС като разумния компромис между твърде либералния подход на амери-

канските законодатели, и китайските регулации, които твърде много наблягат на ръководната роля на държавата и твърде малко отчитат правата на индивида.

Т. НАР. AI АСТ ЩЕ СЕ ПРИЛАГА ВЪВ ВСИЧКИ СТРАНИ от Европейския съюз, включително и в България, но всъщност ефектите от него ще се усетят по цял свят, смятат наблюдатели. "Ще има глобален обхват", коментира Патрик Ван Ееке от консултантската компания Cooley, цитиран от Reuters. "Компаниите извън ЕС, които боравят с данни на европейски потребители, също ще трябва да го спазват. А други държави и региони ще ползват това законодателство като еталон, точно както се случи и с GDPR. Новата законова рамка строго ограничава възможностите на властите ▶

FRAMING THE MATRIX

We haven't even begun to fully understand all the potential risks of Artificial Intelligence. But the EU has shown the way to deal with them

By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK

The European Union's legislative bodies have come under a lot of criticism recently - and not entirely undeservedly - but they also deserve praise. In mid-May, the world's first detailed legal framework governing the use of Artificial Intelligence (AI) was finally approved. The new rules will come into force in a year for more general-purpose AI schemes, and in 36 months for those forms of artificial intelligence that are used in regulated activities such as financial markets for example. Fines between 7.5 million euros or 1.5% of the companies' global turnover, and up to 35 million euros or 7% of the turnover are foreseen for violations of the new legislation.

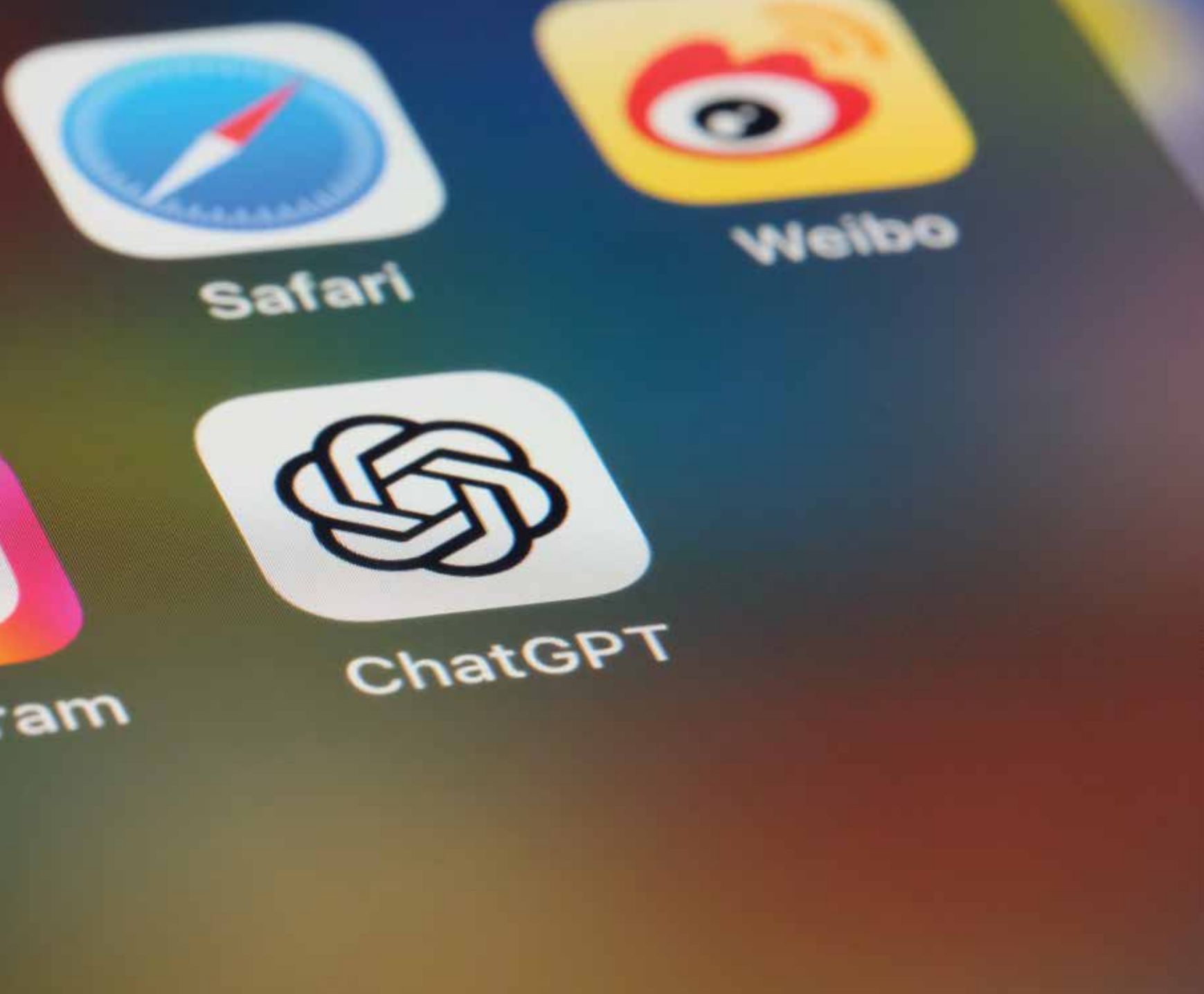
Various independent analysts hailed the EU's new legal framework as a sensible compromise between the overly liberal approach of US lawmakers and Chinese regulations that place too much emphasis on state leadership and too little regard for individual rights.

THE SO-CALLED AI ACT WILL BE APPLIED IN ALL COUNTRIES of the European Union, including Bulgaria, but in fact, its effects will be felt all over the world, according to observers. "It will have a global reach," commented Patrick van Eecke of the consulting company Cooley, quoted by Reuters. "Companies outside the EU that handle data of European users will also have to comply. And other countries and regions will use this legislation as a blueprint, just as happened with GDPR".

The new legal framework severely limits the authorities' ability to use AI for biometric tracking in public places, except when it relates to preventing terrorist attacks or tracking down dangerous criminals. It will also combat disinformation, fake news and copyright infringement. In all likelihood, the rules will still be supplemented because, as the world-renowned historian Yuval Noah Harari noted, even the creators of artificial intelligence themselves are not able to foresee all the dangers arising from it.

ACCORDING TO THE AUTHOR OF THE BESTSELLER 'SAPIENS', AI is an "existential threat to the survival of human civilization," far more serious than nuclear weapons. While in the latter there is only one dangerous scenario, no matter how sinister, in AI "we are talking about a very large number of dangerous scenarios, each with a relatively low probability, but not when considered together...". Harari warns that any attempts to contain the possible risks of AI are doomed if they are not global, and they do not include China. "AI is unlike any previous technology in human history because it is the first technology capable of making decisions on its own, generating new ideas on its own, learning and evolving on its own. By definition, it will be extremely difficult for humans to anticipate all potential threats and problems - even for the people who created it," Harari explained to the Guardian. A good example of such a threat is the introduction of AI in the financial markets - the perfect





field for artificial intelligence because it deals almost entirely with precise data. What would happen, Harari asks, if AI not only gained control of financial systems but also started to create new financial instruments that are incomprehensible to humans? The great financial crisis of 2008 was caused by instruments like the infamous CDOs, poorly regulated because very few people understood how they worked. In theory, AI is capable of creating instruments incomparably more complex and incomprehensible than CDOs and causing a financial crisis, the causes of which will remain a mystery to us.

Harari's words that even the creators of artificial intelligence do not fully understand its capabilities and potential consequences are increasingly being confirmed. In May, Professor Geoffrey Hinton, known as the "Godfather of AI", confirmed to the BBC that the technology was unpredictable and would have a disruptive effect on society. Hinton admitted that

he had recommended that the British government consider introducing an unconditional basic income as the only solution to the many people who will lose their jobs to AI.

HINTON IS A CANADIAN-BRITISH PSYCHOLOGIST and cyberneticist, one of the creators of the concept of artificial neural networks on which today's AI is built. A 2018 Turing Prize winner, he worked on the Google Brain project for a decade, but left last spring, expressing concern over the technology's development and the tech giant's reluctance to talk about its risks.

"I'm extremely worried that artificial intelligence will take away a lot of the more boring and monotonous jobs," the professor told the BBC. Hinton confirms that AI has the potential to dramatically increase labour productivity, but the monetary effects of this will go to the rich, not to "people whose jobs will be lost. And that will be very bad for society."

HINTON'S BIGGEST CONCERNS, HOWEVER, lie elsewhere: the reluctance of governments to completely rule out the use of AI for military purposes, and the frenetic competition between various companies developing artificial intelligence, which has them rushing to ignore safety concerns. "I would guess that in 5 to 20 years we have a 50% chance of being in a situation where we are struggling to prevent AI from taking over." It is entirely realistic for artificial intelligence to create a motivation to reproduce, the professor believes - which leads us directly to scenarios from science fiction like "The Matrix". We already have evidence of how major language models are deliberately trying to mislead their users, Hinton points out. This could escalate if the technology is given access to the military realm. Humanity needs something like the Geneva Convention regulating AI access to defence. "But we'll probably only get there after something really nasty happens." ■

► да използват ИИ за биометрично проследяване на обществени места, освен когато се отнася до предотвратяване на терористични атаки или издирване на опасни престъпници. Освен това ще се бори с дезинформациите, фалшивите новини и нарушенията на законодателството за защита на авторските права. По всяка вероятност те първа правилата ще се допълват, защото, както отбеляза световноизвестният историк Ювал Ноа Харари, дори самите создатели на изкуствения интелект не са в състояние да предвидят всичките опасности, произтичащи от него.

СПОРЕД АВТОРА НА БЕСТСЕЛЪРА

"SAPIENS", ИИ е "екзистенциална заплаха за оцеляването на човешката цивилизация", значително по-сериозна от ядреното оръжие. Докато при последното има само един опасен сценарий, колкото и да е зловещ, при ИИ "говорим за много голям брой опасни сценарии, всеки от които с относително малка вероятност, но не и когато ги разгледаме заедно...". Харари предупреждава, че всякакви опити да се овладяят възможните рискове от ИИ са обречени, ако не са на глобално равнище, и не включват Китай. "ИИ е различен от всяка предишна технология в човешката история, защото е първата технология, способна да взема решения сама, да създава нови идеи сама, да се учи и развива сама. По дефиниция за хората ще е извънредно трудно да предвидят всички потенциални заплахи и проблеми - дори и за хората, които са я създали", обясни Харари пред Guardian. Подходящ пример за такава заплаха е въвеждането на ИИ на финансовите пазари - идеалната област за изкуствения интелект, защото там се борава почти изцяло с точни данни. Какво би се случило, пита Харари, ако ИИ не само получи контрол върху финансовите системи, но и започне да създава нови финансови инструменти, непонятни за хората? Голямата финансова криза от 2008 бе причинена от инструменти като прословутите CDO, зле регулирани поради факта, че съвсем малко хора разбираха как работят. На теория ИИ е в състояние да създаде инструменти, несравнимо по-сложни и неразбираеми от CDO, и да предизвика финансова криза, причините за която ще си останат мистерия за нас.

Думите на Харари, че и самите создатели на изкуствения интелект не разбират напълно възможностите му и потенциалните последици, получават все повече потвърждения. През май



Проф. Джофри Хинтън
Prof. Geoffrey Hinton

професор Джофри Хинтън, познат като "кръстника на ИИ", потвърди пред BBC, че технологията е непредсказуема и че ще има разтърсващ ефект върху обществото. Хинтън призна, че е препоръчал на британското правителство да обмисли въвеждането на безусловен базов доход като единствено решение за множеството хора, които ще загубят работата си заради ИИ.

ХИНТЪН Е КАНАДСКО-БРИТАНСКИ ПСИХОЛОГ и кибернетик, един от создателите на концепцията за изкуствените невронни мрежи, върху която са изградени днешните ИИ. Носител на наградата "Тюринг" за 2018, в продължение на десетилетие той работеше по проекта Google Brain, но миналата пролет напусна, изразявайки тревога от развитието на технологията и от нежеланието на технологичния гигант да говори за рисковете от нея.

"Изключително съм притеснен, че изкуственият интелект ще ни отнеме много от по-скупните и монотонни работни места", заяви професорът пред BBC. Хинтън потвърждава, че ИИ има потенциала да увеличи драстично производителността на труда, но паричните ефекти от това ще отидат у бо-

гатите, а не у "хората, чиито работни места ще бъдат загубени. И това ще е много зле за обществото".

НАЙ-ГОЛЕМИТЕ ТРЕВОГИ НА ХИНТЪН

обаче са свързани с друго: нежеланието на правителствата да изключат напълно употребата на ИИ за военни цели, и трескавата конкуренция между различните компании, които разработват изкуствен интелект, която ги кара в бързането да пренебрегват въпросите за безопасността. "Допускам, че след 5 до 20 години имаме 50% шанс да се окажем в ситуация, в която се мъчим да попречим на ИИ да поеме властта". Напълно реалистично е изкуственият интелект да си създаде мотивация да се размножава, смята професорът - което директно ни води към сценарии от фантастиката като "Матрицата". Вече имаме доказателства как големите езикови модели се опитват съзнателно да заблуждават ползвателите си, подчертава Хинтън. Това може да ескалира, ако на технологията се даде достъп до военната сфера. Човечеството се нуждае от нещо като Женевска конвенция, регулираща достъпа на ИИ до отбраната. "Но вероятно ще стигнем дотам, едва след като се случи нещо наистина лошо". ■

EO Dent

DENTAL CLINIC

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

Цялостна грижа - от избелване до имплантология, 3D диагностика, лечение с лазер, фасети и циркониеви конструкции.

В ЕО Дент можете да заспите (със специална упойка - седация) и да се събудите с преобразена усмивка.

Всичко това е реалност при нас.

Много години опит, доверие и сигурност!

ЕО Дент е клиниката, която преобрази усмивките на много известни личности.

Treat yourselves to a beautiful smile at EO Dent and find a solution to your teeth problems during one week in Bulgaria. Complete care for your smile - from teeth whitening to implant dentistry, 3D diagnostics, laser treatment, veneers and zirconia constructions.

All this is a reality with us.

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

Many years of experience, confidence, and security.

EO Dent is the clinic that has transformed the smile of many celebrities.



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

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



6G CE ЗАДАВА НА ХОРИЗОНТА 6G IS ON THE HORIZON

Може ли хирург да ви оперира дистанционно от няколко хиляди километра разстояние? Или, вместо втръснатите на всички онлайн срещи в Zoom и Teams, да участвате в конференция с напълно реалистични триизмерни холографски изображения? Отговорът и на двата въпроса е "да" - стига европейският проект за създаване на следващо поколение телекомуникационна технология (6G) да даде плод.

Множество европейски проекти са насочени към осигуряването на интернет с драстично по-високи скорости от тези на 5G. Сред тях е MiFuture, финансиран от ЕС, координиран от Университета Карлос III в Мадрид и с участието на гиганти като Nokia, Ericsson и Vodafone. Целта е да се разработи технология, която ще изисква много по-малко енергия и ще има много по-малки закъснения между изпращането и получаването на сигнала - т. нар. latency. MiFuture ще проправи пътя към ново поколение безжични мрежи с огромен брой антени, обяснява проф. Ана Армада, един от ръководителите на проекта.

Бъдещата 6G свързаност може да изиграе ключова роля за технологични проби като автономното управление на автомобилите или т. нар. digital twinning - създаване на точни дигитални копия на цели предприятия, позволяващи да се симулират различни сценарии, а също и да се прави много по-точна оценка на въглеродния отпечатък на всяка индустрия и всяка компания.

Can a surgeon operate on you remotely from several thousand kilometers away? Or, instead of cramming into annoying online meetings in Zoom and Teams, can you participate in a conference with fully realistic 3D holographic images? The answer to both questions is "yes" - as long as the European project to create the next generation of telecommunications technology (6G) bears fruit.

Numerous European projects are aimed at providing internet with drastically higher speeds than those of 5G. Among them is MiFuture, funded by the EU, coordinated by the Carlos III University of Madrid and involving giants such as Nokia, Ericsson and Vodafone. The goal is to develop a technology that will require much less energy and will have much smaller delays between sending and receiving the signal - the so-called latency. MiFuture will pave the way to a new generation of non-cellular networks with a huge number of antennas, explains Prof. Ana Armada, one of the project leaders.

Future 6G connectivity could play a key role in technological breakthroughs such as autonomous driving of cars or so-called digital twinning - creating exact digital copies of entire enterprises, allowing to simulate different scenarios and also making a much more accurate estimate of the carbon footprint of each industry and each company.

И ОРЛИТЕ ВЕЧЕ ИЗБЯГВАТ УКРАИНА

EAGLES ARE AVOIDING UKRAINE NOW

Гражданската авиация много бързо започна да заобикаля въздушното пространство на Украйна след руското нахлуване през 2022. Но сега и друг участник във въздушния трафик е осъзнал рисковете на войната и старателно я заобикаля. Става дума за мигриращите орли. Всяка пролет ята от големи кресливи орли мигрират от зимните си обиталища в Южен Судан, през Гърция, България, Румъния, Украйна, за да стигнат до летните си територии в Беларус. Проследявайки няколко маркирани с локатори птици, сега учени установяват, че птиците са променили маршрутите си, така че да избягнат напълно всички военни зони, както и големите струпвания на хора. Заради това пътят им се е удължил средно с около 90 км.

Големият креслив орел (*Clanga clanga*) е дневна граблива птица с максимален размах на крилете от 1.6 метра. Вписан е в Червената книга като уязвим вид.

Civil aviation very quickly began bypassing Ukraine's airspace after the Russian invasion in 2022. But now another actor in air traffic has realized the risks of war and is diligently avoiding it: migrating eagles. Every spring, flocks of Greater spotted eagles migrate from their winter habitats in South Sudan, through Greece, Bulgaria, Romania, and Ukraine, to reach their summer territories in Belarus. By tracking several birds tagged with locators, scientists now find that the birds have changed their routes to completely avoid all war zones, as well as large crowds of people. Because of this, their journey has been extended by about 90 km on average.

The Greater Spotted Eagle (*Clanga clanga*) is a diurnal bird of prey with a maximum wingspan of 1.6 meters. It is listed in the Red Book as a vulnerable species. ■





НОВИ КРИЛЕ, НОВИ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Полет от ново поколение с Airbus A220



ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ



www.air.bg



180 DEGREES

Kabakum | Varna | Bulgaria



Beachfront properties for sale

Learn more  +359 888 323 432



SEA.
SPA.
CULINARY.

CULINARY.

ONE DESTINATION, MANY OPPORTUNITIES



Sts. Constantine and Helena Resort



ASTOR GARDEN
HOTEL

Sts. Constantine and Helena Resort



ensana
AQUAHOUSE HOTEL



AZALIA
HOTEL BALNEO & SPA
★★★★

**HOTEL
PRIMORSKI**

**AQUA
HOUSE**
THERMAL & BEACH

Sts. Constantine and Helena Resort
0700 70 799

www.visitstconstantine.bg



ФАБРИКА ЗА КРАЛЕ

Мястото, където се създават моделите на Rolls-Royce, не прилича на нито един друг автомобилен завод в света

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ROLLS-ROYCE



Първото нещо, което ще ви впечатли, са гърбетата. Две редици с идеално симетрични, идеално квадратни корони - ефект, който се постига с комбинацията от умел ръчен труд и лазерни сензори за измерване. Съвсем незначителен факт, но добра илюстрация на особения характер на мястото: най-ексклузивната автомобилна фабрика в света.

ВЪПРОСНАТА ФАБРИКА ПРИНАДЛЕЖИ НА ROLLS-ROYCE и се намира в Гудууд, в английското графство Западен Съсекс. В края на 90-те BMW Group успя да придобие правата върху името на легендарната марка, но не и стария ѝ завод в Крю, останал в ръцете на Volkswagen. Баварците трябваше да започнат от нулата: и с изцяло нови автомобили, които да заличат десетилетния упадък на Rolls-Royce преди това, и с напълно нова фабрика. Херцогът на Ричмънд им отдели част от собствения си имот в Гудууд, на два километра от мястото, където се провежда знаменитият Фестивал на скоростта. А световноизвестният архитект сър Никълъс Гримшоу проектира най-необикновения автомобилен завод на планетата.

Започнахме с гърбетата, защото подходът към тях е същият, какъвто Rolls-Royce прилага и към автомобилите си: съчетание от доброто старо занаятчийско майсторство и най-модерните технологии, които да помогнат на човешката ръка да достигне до съвършенството. Колкото го причината да сме тук, тя е премиерата на втория най-ексклузивен сериен автомобил в света.

Най-ексклузивният си остава Phantom, разбира се. Но в последните години един друг модел разшири обхвата на Rolls-Royce и допринесе за рекордните резултати на компанията през 2023.

МИНАЛОТО ДЕСЕТИЛЕТИЕ БЕ ЗЛАТНА ЕПОХА за Rolls-Royce, но върху всичките успехи лежеше и една сянка: клиентите на компанията си оставаха основно възрастни хора. След това обаче компанията създаде Cullinan - първия си SUV модел. Само за няколко години средната възраст на клиентите се смъкна от 56 до почти 40, и между петролните шейхове и възрастните бизнесмени изведнъж се наредиха имена като Кристиано Роналдо, Кайли Дженър, Риана или 50 Cent. Всъщност едно малко неочаквано, но любопитно изследване на GQ показва, че това е най-



споменаваната кола в рап музиката за последните пет години. Ясен знак, че Rolls-Royce е покорил съвсем нови демографски групи.

Сега Cullinan има нова версия. Някоя друга компания би казала "фейслифт", но в Rolls-Royce не обичат да използват същите думи като простосмъртните производители, така че тази кола се нарича Cullinan Series II. Нейната премиера обаче е и добро основание да надникнем най-после в тайните на това място, което прилича повече на музей, отколкото на автомобилен завод.

ДОРИ И ХАЛЕТО, В КОЕТО СЕ СГЛОБЯВАТ автомобилите, изглежда необикновено: вместо грохота на машини, се чува как работниците - или може би трябва да кажем "майсторите" - си подмятат шегги. Тук не се върши никаква груба работа. Металните компоненти за корпуса се пресоват в Германия. В цялото хале за сглобка има един-единствен робот, който се грижи при

монтажа на стъклата да приложи точно определен натиск. Всичко друго се прави на ръка, включително сглобяването на забележителния V12 двигател. Създаването на един готов Rolls-Royce отнема средно около два месеца. Но всичко това е сравнително позната история. Онова, което ще ви изненада, е, че сглобяването на автомобили е сравнително малка част от тази фабрика. Но пък и "автомобил" е много малка част от онова, което предлага Rolls-Royce на клиентите си, казва ми новият главен изпълнителен директор на марката Крис Браунридж. Да кажем, че Rolls-Royce предлага автомобили, е като да кажем, че Louis Vuitton прави куфари, а Ив Сен-Лоран - трикотажи. Вярно е, но е само част от истината.

РЪЧНАТА ИЗРАБОТКА И МАНИАКАЛНОТО ВНИМАНИЕ към качеството открай време са в основата на тази марка. Един пример: първото, от което се правят таблата и декорациите,



се обработва в продължение на 30 дни. Отделно компанията пази по едно парче от всяко отделно дърво в специален склад при 80 процента влажност в продължение на години. Така, ако нещо се случи и част от декорацията трябва да бъде подменена, това става с дървесина с абсолютно същия рисунък.

Или да вземем боята. Компанията се гордее, че има над 44,000 готови цвята в каталога си - и е готова да добави към тях каквото поискате. Самите автомобили се боядисват минимум на седем слоя. Само боята върху един Rolls-Royce тежи поне 45 килограма - повече от предните седалки на Dacia Duster.

Или пък прословутото звездно небе в тавана на автомобила, за което няколко необикновено сръчни дами в продължение на средно 13 часа влизат над 1300 светодиода в кожата.

ТАКИВА ПРИМЕРИ ИМА МНОГО - НО ТЕ ВЕЧЕ НЕ СА ДОСТАТЪЧНИ. За да остане на върха в наши дни, един Rolls-Royce

трябва да е нещо повече от ювелирно изделие. Той трябва да е произведение на изкуството. Преди години компанията създаде специалното поделени Vespoke за индивидуални поръчки, но днес на практика няма нито един Rolls-Royce, който да не е Vespoke в някаква степен, казва ми Браунридж. Затова и по-голямата част от фабриката в Гудууд изглежда като някоя друга автомобилна фабрика в света: шевни машини, плотове за кроене на кожа, ателиета за обработване на нови материали... Има дори собствена изолирана свръхчиста стая като онези, в които се правят полупроводниковите чипове - само че тук в нея сглобяват знаменитата стъклена галерия за Phantom, така че в нея да не попадне и прашина.

Не спира и търсенето на нови начини колите да се индивидуализират. С новия Cullinan дебютира много интересна технология за перфориране на кожа, която на практика превръща кожените седалки в платна за рисуване. Шарката

в първите бройки на Cullinan II напомня облаците над завода в Гудууд, но клиентите са свободни да я заменят с всякаква друга, разбира се. Елегантният рисунък по седалките е оформен чрез 107,000 перфорации с различна дълбочина.

А ЗА ОНЕЗИ, КОИТО СМЯТАТ КОЖАТА И ДЪРВОТО за леко старомодни, Rolls-Royce създава изцяло нови материали. Като например нов тип текстил, за който създателите му настояват, че надвишава по всички основни показатели класическата кожа. Платът е създаден от естествени бамбукови влакна и е не само по-мек и проветрив от естествената кожа, но и по-издръжлив от нея. За него британците са измислили и нова, изумително сложна кръстосана бродерия. Изпълнен с този материал интериор включва 2.2 милиона шева и впечатляващите 18 километра конец за бродирание.

Новост в Cullinan е и добавянето на умалена фигурка на Духа на екстаза в отделението с часовника. Само намирането на точна позиция на фигурката, така че осветлението ѝ да не създава отблясъци в лицата на пътниците, е отнело на дизайнерите месеци, разказа ни главният дизайнер на Rolls-Royce Андерс Варминг. Също толкова е глътноло табло, с над 7,000 светодиода в него за създаване на елегантната светлинна декорация. Аудиосистемата използва 18 говорителя и 18-канален усилвател. При проектирането на Cullinan съзнателно са предвидени специални кухни в алуминиевия корпус, които действат като резонатори за нискочестотните звуци. Така на практика цялата кола се превръща в субуфер. Макар че си заслужава понякога и да спрете музиката и да свалите стъклата, за да чуете естествения звук на този Rolls-Royce.

ПОД КАПАКА Е ДОБРЕ ПОЗНАТИЯТ НИ 6.75-ЛИТРОВ V12 - по всяка вероятност последният такъв двигател за Cullinan, защото тази кола, както я виждате, ще остане на пазара до момента, в който марката мине изцяло на електричество. Но ако сте почитатели на големите класически мотори, думата "последният" не бива да ви натъжава. Дори и след като спре да се произвежда, фантастичният V12 няма да изчезне, защото колата, в която е монтиран, няма същия жизнен цикъл като останалите автомобили. Други може да издържат 10, 20, дори 30 години. Но един Rolls-Royce е за цял живот. ■

THE HOME OF THE KINGMAKERS

The place where Rolls-Royce models are created is unlike any other car factory in the world



By KONSTANTIN TOMOV / Photography ROLLS-ROYCE

The first thing that will impress you is the trees. Two rows of perfectly symmetrical, perfectly square crowns - an effect that is achieved with the combination of skilled handwork and laser measurement sensors. A small detail, indeed, but a good illustration of the special character of the place: the most exclusive car factory in the world.

THE FACTORY IN QUESTION BELONGS TO ROLLS-ROYCE and is located in Goodwood, in the English county of West Sussex. In the late 1990s, the BMW Group managed to acquire the rights to the name

of the legendary brand, but not its old factory in Crewe, which remained in the hands of Volkswagen. The Bavarians had to start from scratch: they needed both all-new cars to erase Rolls-Royce's decades of decline before, and a completely new factory. The Duke of Richmond gave them part of his own estate at Goodwood, two kilometers from where the famous Festival of Speed takes place. And the world-famous architect Sir Nicholas Grimshaw designed the most extraordinary car factory on the planet. We started with trees because they are treated with the same approach as Rolls-Royce takes to its cars: a combination of

good old-fashioned craftsmanship and the latest technology to help the human hand achieve perfection. As for why we're here, it's the premiere of the second most exclusive production car in the world.

THE MOST EXCLUSIVE REMAINS THE PHANTOM, of course. But in recent years, another model has expanded Rolls-Royce's reach and contributed to the company's record results in 2023.

The last decade was a golden age for Rolls-Royce, but over all the successes, a shadow was falling: the brand's customers remained mainly elderly people. But then



the company created the Cullinan - its first SUV model. In just a few years, the average age of customers dropped from 56 to almost 40, and between the oil sheikhs and the elderly businessmen, names such as Cristiano Ronaldo, Kylie Jenner, Rihanna or 50 Cent suddenly appeared. In fact, a somewhat unexpected but curious study by GQ found it to be the most mentioned car in rap music for the past five years. A clear sign that Rolls-Royce has conquered a whole new demographic.

CULLINAN NOW HAS A NEW VERSION. Any other company would say "facelift", but

Rolls-Royce doesn't like to use the same words as mere mortals, so this car is called the Cullinan Series II. However, its pre-premiere is also a good reason to finally peek into the secrets of this place, which looks more like a museum than a car factory.

Even the hall where the cars are assembled looks extraordinary: instead of the roar of machines, you can hear the workers - or perhaps we should say "the craftsmen" - cracking jokes. No rough work is done here. The metal components for the body are pressed in Germany. There is a single robot in the entire assembly hall, which takes care to apply a precise pressure during the wind-

screen montage. Everything else is done by hand, including the assembly of the remarkable V12 engine. The creation of a finished Rolls-Royce takes about two months on average.

BUT THIS IS ALL RELATIVELY FAMILIAR HISTORY. What will surprise you is that car assembly is a relatively small part of this factory. Just as "car" is a very small part of what Rolls-Royce offers its customers, the brand's new CEO Chris Brownridge tells me. Saying that Rolls-Royce makes cars is like saying that Louis Vuitton makes suitcases and Yves Saint Laurent - textiles. It is true, ►



► but it is only part of the whole story. Handcrafting and obsessive attention to quality has always been at the heart of this brand. One example: the wood from which the sideboards and decorations are made is processed for 30 days. Separately, the company keeps one piece of each individual tree in a special warehouse at 80 percent humidity for years. Thus, if something happens and part of the decoration needs to be replaced, it is done with wood with exactly the same pattern.

OR LET'S TAKE THE PAINT. The company is proud to have over 44,000 ready-made colours in its catalogue - and is ready to add to those any other nuance you might want. The cars themselves are painted with a minimum of seven coats. The paint alone on a Rolls-Royce weighs at least 45 kilograms - more than the front seats of a Dacia Duster. Or let's take the infamous starlight headlines in the ceiling of the car, for which several extraordinarily skilled ladies weave more than 1,300 LEDs into the skin for an average of 13 hours.

There are many such examples - but they are no longer enough. To stay on top these days, a Rolls-Royce has to be more than just an impeccably made car. It must be a work of art. Years ago the company created the Bespoke division for individual orders, but today there is virtually no Rolls-Royce that is not Bespoke to some degree, Brownridge tells me. That's

why most of the Goodwood factory looks like no other car factory in the world: sewing machines, leather cutting tables, workshops for processing new materials... It even has its own isolated ultra-clean room like the ones in which the semiconductor chips are made - only here in it they assemble the famous glass gallery for the Phantom, so that not a speck of dust gets into it.

THE SEARCH FOR NEW WAYS TO INDIVIDUALIZE cars does not stop either. The new Cullinan debuts a very interesting leather perforation technology that practically turns the leather seats into canvases for painting. The pattern on the first units of the Cullinan II is reminiscent of the clouds above the Goodwood factory, but customers are free to replace it with any other, of course. The elegant pattern on the seats is formed by 107,000 perforations of varying depth.

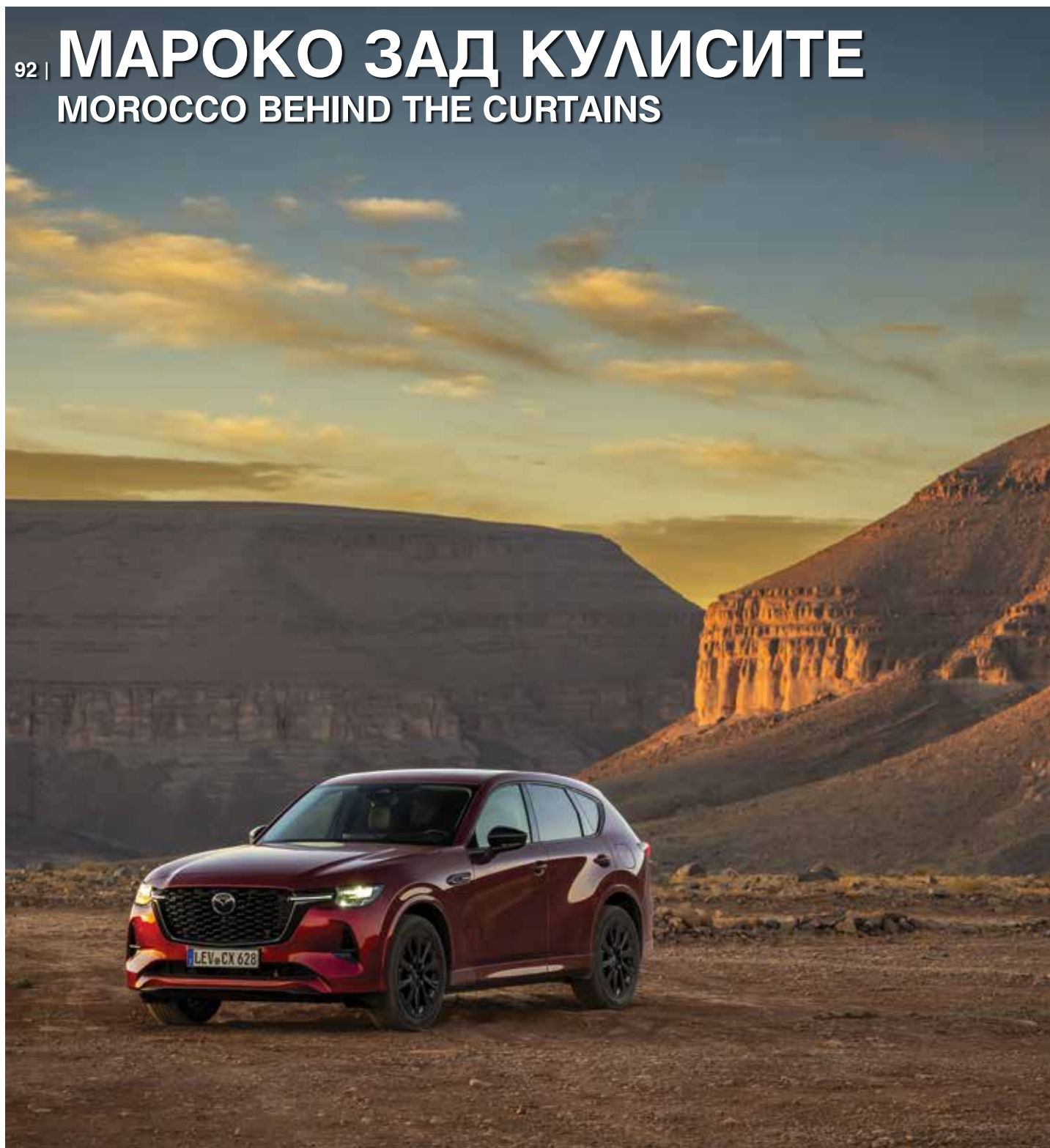
And for those who find leather and wood a little old-fashioned, Rolls-Royce is creating entirely new materials. For example, a new type of textile, which its creators insist exceeds classic leather in all basic parameters. The fabric is created from natural bamboo fibres and is not only softer and more breathable than natural leather, but also more durable. For it, the British have also invented a new, amazingly complex cross-stitch. An interior filled with this material includes 2.2 million stitches and an

impressive 18 kilometres of embroidery thread.

ALSO NEW TO THE CULLINAN is the addition of a miniature figure of the Spirit of Ecstasy in the clock compartment. Just finding the exact position of the figure so that its lighting wouldn't create glare on the passengers' faces took the designers months, Rolls-Royce chief designer Anders Warming told us. Equally engulfing is the dashboard, with over 7,000 LEDs in it to create elegant light decoration. The audio system uses 18 speakers and an 18-channel amplifier. When designing the Cullinan, special cavities were deliberately provided in the aluminium body, which act as resonators for low-frequency sounds. So practically the whole car turns into a subwoofer. Although it is sometimes worth turning down the music and rolling down the windows to hear the natural sound of this Rolls-Royce.

Under the bonnet is our familiar 6.75-litre V12 - in all likelihood the last such engine for the Cullinan, as this car as you see it will remain on the market until the brand goes all-electric. But if you're a fan of big classic engines, the word "last" shouldn't make you sad. Even after it goes out of production, the fantastic V12 won't go away because the car it's installed in doesn't have the same life cycle as other cars. Others may last 10, 20, even 30 years. But a Rolls-Royce is for life. ■

92 | **МАРОКО ЗАД КУЛИСИТЕ**
MOROCCO BEHIND THE CURTAINS



88 | **ВЮИТОН, ЛУИ ВЮИТОН**
VUITTON, LOUIS VUITTON



106 | **ВЪЗХОДЪТ НА ЗЕЛЕНОТО ВИНО**
THE RISE OF THE GREEN WINE



АФИШ



ИЗЛОЖБА

ЛЮБОМИР АСЕНОВ // Един от най-популярните спортни фотографи не само в България, а в международен мащаб, Любомир Асенов излага някои от най-ефектните си кадри на прословутия "Мост на влюбените" до НДК в София. Изложените творби се продават с благотворителна цел, приходите са за деца с таланти в спорта. Асенов е подбрал кадри от последната Олимпиада, от Формула 1, от мачове на Григор Димитров, Кубрат Пулев и други.

София, Мост на влюбените, до 21 май

EXHIBITION

LYUBOMIR ASENOV // One of the most popular sports photographers not only in Bulgaria, but on an international scale, Lyubomir Asenov exhibits some of his most spectacular shots on the infamous "Bridge of Lovers" next to the National Palace of Culture in Sofia. The exhibited works are sold for charity, the proceeds will go to children with talents in sports. Assenov has selected shots from the last Olympics, from Formula 1, from matches of Grigor Dimitrov, Kubrat Pulev and others.

Sofia, Bridge of Lovers, until May 21



КЛАСИКА

БОМСОРИ И САБИНЕ МАЙЕР // Две от най-ярките имена на съвременната класическа музика - корейската цигуларка Бомсори Ким и германската кларнетистка Сабине Майер - идват за нова среща с българската публика в началото на юни. В програмата са Концерт за кларинет и оркестър №1 във фа минор, оп. 73 от Карл Мария фон Вебер, и Концерт за цигулка и оркестър в ми минор, оп.64 от Феликс Менделсон-Бартолди.

София, Зала "България", 6 юни

CLASSIC

BOMSORI AND SABINE MEYER // Two of the brightest names of contemporary classical music - the Korean violinist Bomsori Kim and the German clarinetist Sabine Meyer - are coming for a new meeting with the Bulgarian audience at the beginning of June. The program includes Concerto for clarinet and orchestra No. 1 in F minor, Op. 73 by Carl Maria von Weber, and Concerto for Violin and Orchestra in E minor, Op.64 by Felix Mendelssohn-Bartholdi.

Sofia, "Bulgaria" Hall, June 6



КИНО

ОТВЪТРЕ НАВЪН 2 // В годината на безкрайните холивудски продължения смирено ви препоръчваме да пренебрегнете поредните "Луг Макс" и "Лоши Момчета" в полза на втората част на един от най-малко детските анимационни филми в историята. В Inside Out 2 към емоциите, управляващи в главата на малката Райли, се присъединяват и нови герои с навлизането в пубертета. Очаквайте забавна и трогателна история, която ще ви накара да се замислите за случващото се в собствените ви глави.

В кината от 14 юни

CINEMA

INSIDE OUT 2 // In the year of endless Hollywood sequels, we humbly suggest you ignore back-to-back Mad Max and Bad Boys in favor of the second installment of one of the least childish animated films in history. In Inside Out 2, the emotions running through little Riley's head are joined by new characters as she enters puberty. Expect a funny and touching story that will make you think about what's going on inside your own head.

In cinemas from June 14

POSTER

ЛЕГЕНДИ

CHAPLIN PIANISSIMO // Този много интересен концерт-спектакъл е представен лично от Юджийн Чаплин, син на гениалния творец. Програмата включва авторската музика на Чарли от най-прочутите му филми, от "Хлапето" и "Треска за злато" до "Великият диктатор" и "Светлините на рампата". Освен Юджийн Чаплин, в спектакъла участват композиторът Жан-Паскал Бейнтус и нашумелият френски пианист Силвен Мориз.

10 юни - София, 12 юни - Пловдив, 15 юни - Варна

ДЖАЗ

МАРИО БИОНДИ // Дълги години Марио Бионди е поддържащ вокалист на големите имена на италианската естрада, като Пепино ди Капри и Розарио Фиорело. Но в един щастлив миг преди двайсетина години окончателно му втръсва от Сан Ремо и Марио решава да се посвети на любимите си стилове джаз и соул. Още първият му албум - Handful of Soul - му носи глобален успех. Нямаме търпение да го срещнем отново в България след напълно разпродадения му първи концерт преди няколко години.

15 юни в Пловдив, 17 юни във Варна

КНИГИ

ПРЕЗ АВГУСТ ЩЕ СЕ ВИДИМ // Габриел Гарсия Маркес, великанът на латиноамериканската литература и на магическия реализъм, ни напусна преди десетилетие. Но едва сега си взема последно сбогом с последната си книга, издадена посмъртно от синовете му (против желанието на самия Маркес). Това е и първата книга на Маркес изобщо, в която главният герой е жена с необичайното име Ана Бах (като съпругата на великия композитор).

Издателство "Лъчезар Минчев"

EN

LEGENDS

CHAPLIN PIANISSIMO // This very interesting concert performance is presented personally by Eugene Chaplin, son of the genius filmmaker. The program features Charlie's original music from his most famous films, from The Kid and The Gold Rush to The Great Dictator and Limelight. In addition to Eugene Chaplin, the composer Jean-Pascal Beintus and the famous French pianist Sylvain Moriz are participating in the performance.

June 10 - Sofia, June 12 - Plovdiv, June 15 - Varna

JAZZ

MARIO BIONDI // For many years, Mario Biondi has been a backing vocalist for the big names of Italian pop, such as Pepino di Capri and Rosario Fiorello. But in a happy moment twenty years ago, San Remo finally shook him and Mario decided to devote himself to his favorite styles of jazz and soul. His very first album - Handful of Soul - brought him global success. We can't wait to meet him again in Bulgaria after his completely sold out first concert a few years ago.

June 15 in Plovdiv, June 17 in Varna

BOOKS

SEE YOU IN AUGUST // Gabriel García Márquez, the giant of Latin American literature and magical realism, passed away a decade ago. But only now is he saying his final goodbye with his last book, published posthumously by his sons (against the wishes of Marquez himself). It is also Marquez's first book ever in which the protagonist is a woman with the unusual name of Anna Bach (like the great composer's wife).

Lachezar Minchev Publishing House



ВЮИТОН. ЛУИ ВЮИТОН

Навършващата 170 години марка днес е най-скъпата в своя сектор в света. Но малцина знаят историята на човека, който я създаде

Текст ЕМИЛ ИВАНОВ / Фотография АРХИВ

Днес това име е мечтата на всяка кандидат-манекенка и на всеки начинаещ футболист - един от най-ярките символи на статус, а също и една от най-фалшифицираните марки на планетата. Но зад емблематичните чанти на Louis Vuitton и зад легендарния монограм се крие историята на човека Луи Вюитон, която малцина знаят.

ПРЕЗ 1996 ГИГАНТЪТ LVMH, КОЙТО ПРИТЕЖАВА Louis Vuitton в наши дни, организира толкова гръмки тържества за 100-годишнината на прословутия монограм LV, че мнозина и досега смятат 1896 за началната година на самата компания. Но всъщност тя е доста по-стара - през май тази година навършва внушителната възраст 170. А самият ѝ основател е ро-



ден на 4 август 1821 в малко планинско селце в департамента Жюра, в семейство на майстори-шапкари. Но майка му умира, когато Луи е съвсем млад, а скоро след това си отива и баща му. Луи не се погажда много с мащехата си и през 1835, едва 13-годишен, събира малкото си притежания и тръгва да си търси щастие в Париж. Днес 450-километровото разстояние между Жюра и столицата се взема за няколко часа, но на младия Вюитон му трябват над две години, за да го измине - често се задържа по пътя като сезонен работник, за да се прехранва.

НАЙ-ПОСЛЕ ПРИСТИГНАЛ В ПАРИЖ, ЛУИ си намира работа при прочутия тогава майстор на сандъци и кутии Маршал. В онази епоха на продължителни пътувания кутиите за багаж били много търсени, но





се правели по твърде старомоден начин - винаги по индивидуална поръчка, и обикновено с кръгла форма.

Младият Луи бързо си създаде име на сръчен и изобретателен работник. Постепенно понатрупал пари, което му позволило през 1854 да се ожени за 17-годишната Клеманс Парию и да направи една още по-смела стъпка, като напусне Маршал и отвори собствено ателие, в парижкото предградие Аниер-сюр-Сен. След трудно начало продуктите на Вюитон започнали да се прочуват - особено когато през 1858 той пръв въвел във Франция новаторските куфари с правоъгълна форма на H.J. Cave & Sons (впрочем прославената някога английска марка съществува и днес, но е несравнимо по-скромна от някогашния си имитатор). По това време вече

Луи имал 20 работници в ателието. В края на века вече служителите му надминавали 100.

ЕУХЕНИЯ ДЕ МОНТИХО, СЪПРУГАТА НА ИМПЕРАТОР Наполеон III, го избрала за свой личен доставчик, което отворило на Вюитон вратите към аристократичните домове. Е, имало и трусове: по време на Френско-пруската война през 1871 работилницата била разрушена, инструментите - разграбени. Но Луи не се отчаял и скоро отворил нов магазин, на улица Скриб в сърцето на Париж. През 1885 се осмелил да отвори магазин и в Лондон, хвърляйки ръкавица на най-прочутите кожари в света. А през 1888 Луи и синът му Жорж патентовали революционна нова ключалка за куфари, която вече окончателно им позволила да покорят света. И

която впрочем се използва до ден-днешен. Луи си отива през 1892, оставяйки фирмата на сина си Жорж. Оттогава тя не е спирала да расте, въпреки няколко мрачни страници (като доходната колaborация с нацистите през Втората световна война). През 80-те години, под натиска на инвеститора Бернар Арно, Louis Vuitton се слива с алкохолните гиганти Moët и Hennessy, формирайки LVMH (в резултат на което в началото на 2024 година Арно е официално най-богатият човек на планетата според Forbes). Самата Louis Vuitton в шест поредни години бе обявявана за най-ценната луксозна марка в света, оценявана на над 26 милиарда долара. Впечатляващо постижение за една история, започнала с едно прегладняло момче, пристигнало в Париж със скъсани обувки. ■



VUITTON. LOUIS VUITTON

The most expensive luxury brand turns 170. But few know the story of the man who created it

Today, this name is the dream of every would-be model and every budding footballer - one of the brightest status symbols and also one of the most counterfeited brands on the planet. But behind the iconic Louis Vuitton bags and the legendary monogram lies the story of the man Louis Vuitton, which few know.

IN 1996, THE GIANT LVMH, WHICH OWNS Louis Vuitton these days, organized such loud celebrations for the 100th anniversary of the infamous LV monogram that many still consider 1896 as the starting year of the company itself. But in fact, it is much older - in May of this year it reached the impressive age of 170.

Its founder was born on August 4, 1821, in a small mountain village in the department of Jura, in a family of master hatters. But his mother died when Louis was quite young, and his father soon after. Louis did not get along very well with his stepmother and in 1835, when he was only 13 years old, he gathered his few earthly possessions and left to seek his fortune in Paris. Today, the 450km distance between Jura and the capital is covered in a few hours, but it took the young Vuitton over two years to cover it -

often stopping along the way as a seasonal worker to support himself.

Finally arriving in Paris, Louis found a job with the then-famous chest and box maker Marechal. In that era of long journeys, luggage boxes were in high demand, but they were made in a very old-fashioned way - always custom-made, and usually round in shape.

YOUNG LOUIS QUICKLY MADE A NAME FOR HIMSELF as a skilled and resourceful worker. He gradually accumulated money, which allowed him in 1854 to marry the 17-year-old Clemence Parillot and take an even bolder step by leaving Marechal and opening his own atelier in the Paris suburb of Aniers-sur-Seine. After a rough start, Vuitton's products began to gain fame - especially when, in 1858, he first introduced into France the innovative rectangular trunks of H.J. Cave & Sons (by the way, the once famous English brand still exists today, but it is incomparably more modest than its former imitator). At that time Louis already had 20 workers in the atelier. At the end of the century, his employees exceeded 100. Eugenia de Montijo, the wife of Emperor Napoleon III, chose him as her court supplier, which opened the doors to aristocratic

homes for Vuitton. There were also tremors: during the Franco-Prussian war in 1871, the workshop was destroyed, and the tools were looted. But Louis did not despair and soon opened a new store, on rue Scribe in the heart of Paris. In 1885, he dared to open a shop in London as well, throwing down a gauntlet to the most famous tanners in the world. In 1888, Louis and his son Georges patented a revolutionary new lock for suitcases, which finally allowed them to conquer the world. And which, by the way, is used to this day.

LOUIS PASSED AWAY IN 1892, leaving the firm to his son Georges. Since then, it has not stopped growing, despite a few dark pages (such as the lucrative collaboration with the Nazis in World War II). In the 1980s, under the pressure of the investor Bernard Arnault, Louis Vuitton merged with the alcohol giants Moët and Hennessy, forming LVMH (as a result of which, at the beginning of 2024, Arnault is officially the richest person on the planet according to Forbes). Louis Vuitton itself in six consecutive years was declared the most valuable luxury brand in the world, valued at over 26 billion dollars. An impressive feat for a story that began with a starving boy arriving in Paris with torn shoes. ■

БЛЕСТЯЩ СТАРТ НА XV ОПЕРА В ЛЕТНИЯ ТЕАТЪР – ВАРНА 2024 В ГОДИНАТА НА ПУЧИНИ

В годината, когато оперните театри отбелязват 100-годишнината от смъртта на Пучини, Държавна опера Варна поставя във фокуса на лятната си програма събитията, посветени на музиката на гения. В Пучиниев репертоар ще блестят оперни звезди от световна величина. Във Варна ще пеят Соня Йончева, Красимира Стоянова, Александрина Пендачанска, Светлина Стоянова и още прекрасни солисти.

Опера в Летния театър – Варна 2024 ще поднесе на зрителите 20 спектакъла с 8 премиерни заглавия в голямо жанрово разнообразие. XV издание на фестивала започва на 15 юни с грандиозна оперна гала, посветена на годишнините на Джакомо Пучини и Рихард Щраус. Под диригентската палка на maestro Григор Паликаров ще звучат арии от Пучиниевите „Тоска“, „Бохеми“, „Манон Леско“, както и от „Саломе“, „Ариадна от Наксос“, „Кавалерът и розата“ и др. на Щраус. Концертът е със специалното участие на примата Александрина Пендачанска и изгряващата звезда Александрина Михайлова, която през април участва в осем спектакъла в Миланската Скала.



Сцена от "Катарина, или Дъщерята на разбойника"

На 19 юни публиката за първи път ще види „Катарина, или Дъщерята на разбойника“ – грандиозна по размах възстановка на забравения балет на Цезар

Пуни и Жул Перо. В постановката на Сергей Бобров, премиерна за България, са комбинирани по виртуозен начин класически балетни прийоми, а освен с хореография, балетът впечатлява с езика на жестовите. Нестандартно решение е тройният финал, който води зрителя от драматичен към щастлив край. 60 балетисти с общо над 200 костюма разказват с танц историята за любовта между художника и разбойничката. Прочутият Триптих на Пучини Варненската опера поставя премиерно на 26 юни в колаборация с Националната опера и балет на Албания. Трите едноактни опери „Мантията“, „Сестра Ангелика“ и „Джани Скики“ са в постановка на Пучиниевия фестивал Torre del Lago, а спектакъла ще дирижира темпераментният maestro Якопо Сипари ди Пескасери. Триптихът, вдъхновен от Дантевата „Божествена комедия“, се смята за една от най-трудните и най-впечатляващи творби на Пучини и през този сезон е първата му цялостна постановка на Варненска сцена. Като Джорджета в „Мантията“ гостува Доната Д'Анунцио Ломбарди, която критиката нарича „славията на Пучини“.

A BRILLIANT LAUNCH OF THE 15TH EDITION OF OPERA AT VARNA SUMMER THEATRE 2024 IN THE YEAR OF PUCCINI

In the year when opera houses celebrate the 100th anniversary of Puccini's death, Varna State Opera focuses its entire summer programme on events dedicated to the music of the genius. World-class opera stars will be shining in the Puccini repertoire. Sonya Yoncheva, Krassimira Stoyanova, Alexandrina Pendatchanska, Svetlina Stoyanova and other wonderful soloists will be performing in Varna.

Opera at the Summer Theatre - Varna 2024 will present 20 performances with 8 premiere pieces in a wide variety of genres. The 15th edition of the festival starts on 15 June with a grand opera gala dedicated to the anniversaries of Giacomo Puccini and Richard Strauss.

Under the baton of maestro Grigor Palikarov, arias from Puccini's Tosca, La Boheme, Manon Lescaut, as well as from Salome, Ariadne auf Naxos, The Cavalier and the Rose and other works by Strauss will be performed. The concert features a special appearance by the prima Alexandrina Pendatchanska and rising star Alexandrina Michailova, who appeared in eight performances at La Scala in April.

On 19 June, the audience will have its first glimpse of Catarina, ou La Fille du Bandit — a spectacular



Александрина Пендачанска - сопран

recreation of the forgotten ballet by Cesare Pugni and Jules Perrault. In Sergey Bobrov's production, a premiere for Bulgaria, classical ballet techniques are combined in a virtuoso fashion, and besides the choreography, the ballet impresses with gestural language. An unconventional solution is the triple finale, which carries the viewer from a dramatic to a happy ending. 60 ballet dancers with a total of over 200 costumes use dance to narrate the story of love between the artist and the outlaw.

The Varna Opera premieres Puccini's famous Triptych on 26 June in collaboration with the National Opera and Ballet of Albania. The three one-act operas Il Tabarro, Suor Angelica and Gianni Schicchi are in the stage version of the Puccini Festival Torre del Lago, and the performance will be conducted by the temperamental maestro Jacopo Sipari di Pescasseroli. The Triptych, inspired by Dante's Divine Comedy, is considered one of Puccini's most challenging and impressive work and this season is its first full production on the Varna stage. Donata D'Annunzio Lombardi, whom critics have called "Puccini's nightingale", guest stars as Giorgetta in Il Tabarro.

МАРОКО ЗАД КУЛИСИТЕ

Повечето посетители си остават с впечатленията от туристическите капани на Маракеш и Казабланка. С Mazda Epic Drive откриваме истинското лице на една от най-красивите страни в света

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ДЕЙВИД СМИТ





Обикновено международните тестове на нови автомобили не включват кой знае колко шофиране. В последните години маршрутите са едва по 200-300 километра, изпъстрени с кафе паузи и по пътища, старателно избрани да подчертават добрите качества на колата. Но този тест, по всичко личи, ще е много различен.

ОЧАКВАТ НИ ПОЧТИ 1400 КИЛОМЕТРА ПРЕЗ АТЛАСКИТЕ ПЛАНИНИ

В Мароко, през проходи, които на места стигат 3000 метра височина, и по пътища, които не само са строени през 20-те години на миналия век, но и са частично унищожени от голямото земетресение край Маракеш миналата есен. После идва пустинята Сахара. И накрая, предупреждават ни организаторите, една от най-зловещите магистрали в Северна Африка. В час пик. Разбираме защо това начинание е наречено Mazda Epic Drive, епичното каране на Mazda.

Луксозните хотели и басейните на Маракеш не могат по никакъв начин да ни подготвят за онова, което ни чака. Организаторите предупреждават, че предшествателната група е успяла да спуска 16 гуми по трасето, и е закъсняла тежко с програмата и в двата дни. Затова потегляме още в ранни зори. В околностите на най-големия град в Мароко пътищата са гладки, пейзажите са интересни и първият час минава неусетно. Единствено то, което не е съвсем в ред, е интернет бисквитката в колата ни, от която зависим за навигацията. След поредното прекъсване Google е преизчислил пътя

ни, без да разберем, и след стотина километра каране се оказва, че се движим в съвсем друга посока.

Налага се да обърнем и след два загубени часа най-сетне стъпваме в полиите на Атлас, на път към страховития проход Тизи Н'Тест. Този път, строен преди точно един век от французите, преодолява планините западно от четири километровия връх Тубкал и се спуска към голината Сус, откъдето идват аргановото масло и прочутите марокански портокали.

НО ДА СЕ СТИГНЕ ДОТАМ НИКАК НЕ Е ЛЕСНО

Пътят е тесен и на места само сантиметри делят колелата от зловещите пропасти. На всичкото отгоре този район бе от най-засегнатите от голямото земетресение миналия септември. Цели села са сринати и жителите им обитават временни фургони и палатки. На места асфалтът е изцяло отнесен.

Тук правим и едно леко неприятно откритие. Снимките сутринта пред хотела са ни изиграли лоша шега: проспали сме раздаването на храната и водата за из път, а огромната хладилна кутия на задната седалка се оказва празна. Ще атакуваме Атлас, втората най-висока планина на Африка, въоръжени само с пакетче гъвки.

Естествено, по шосетата на Мароко не липсват неща за хапване, обаче са ни предупредили, че уличната храна тук не се погажда добре с европейски стомаси. Но поне с напитките няма никакви проблеми. Дори там, където няма заведения, се срещат прословутите ►







► марокански мобилни кафенета: на пръв поглед обикновени "баничарки", чийто багажник обаче съдържа най-модерна италианска кафе машина.

ВПРОЧЕМ КОФЕИНЪТ НЕ Е ОСОБЕНО НУЖЕН: един поглед встрани от пътя е достатъчен да разсъни и най-сънливия. Но пък планинското изкачване ни дава възможност да оценим подobaващо автомобила, който ни се е паднал. Едва ли може да има по-подходяща кола за подобно приключение от тази: новата CX60 със задвижване на четирите колела и дизелов двигател. Една кола, с която Mazda върви обратно на течението, и вместо да намалява обема на двигателя, го увеличава. Тук под капака имате 6-цилиндров редови дизел с 3.3 литра работен обем. Съвсем малко са автомобилите, които могат да ви предложат нещо подобно в наши дни.

Но това в никакъв случай не е връщане в миналото, защото японците са създали една изключително новаторска система за възпламеняване на сместа, която прави този двигател фантастично ефективен. Всъщност толкова ефективен, че той отсега покрива изискванията на следващия Euro 7 стандарт, който ще влезе в сила след време.

БЕЗ ДА ПОДЦЕНЯВАМЕ ЕКОЛОГИЯТА, в момента ни вълнуват повече другите качества на този мотор: стабилната мощност, която прави изкачването много лесно; огромният въртящ момент, позволяващ изпреварвания дори тук; и накрая, но не по важност, икономията. Бензиностанциите не са в изобилие в сахарската част на Мароко, където отиваме, така че пестеливият дизел е добре дошъл.

След около пет часа каране изкачването приключва. Най-после сме в най-високата точка на прохода Тизи Н'Тест - на 2100 метра надморско равнище, почти колкото Черни връх. Една паметна табела чества френските строители на пътя, а магазинче за сувенири примам-

Най-после сме в най-високата точка на прохода Тизи Н'Тест - на 2100 метра надморско равнище, почти колкото Черни връх. Една паметна табела чества френските строители на пътя, а магазинче за сувенири примамва им потомци. Гледката надолу по южните склонове е фантастична, но нямаме много време да ѝ се наслаждаваме



ва съвременните им потомци. Гледката надолу по южните склонове е фантастична, но нямаме много време да ѝ се наслаждаваме. По пътя надолу срещаме кола на организаторите, които ни спасяват от гладна смърт, щедро споделяйки сандвичите си. Внушават ни обаче нова тревога: много сме закъснели. Ако продължим по маршрута, който стига до пустинята Сахара, има риск да стигнем в лагера много след мръкване. Съветват ни да вземем по-краткия маршрут. Но гуката Сахара звучи твърде примамливо и с хърватския колега Невен решаваме да минем по дългия път, каквото и да ни струва.

ГРАДЧЕТАТА НА СУС, НАСЕЛЕНИ от берберите шilha, доста повече приличат на Мароко от приключенските романи. Стариците, възсезднали магарета, козичките и футболните игрища са навсякъде - дори и на места, където никога не са виждали и стръкче трева. Модерните коли, доминирали пътищата на Маракеш, изведнъж изчезват: вместо тях се появяват горди ветерани на по 50-60 години, натоварени така, че отдалеч изглеждат като обърнати пирамиди. Девет часа, след като напуснахме Маракеш, най-после приближаваме границите на Сахара. Само малка част от най-обширната пустиня на планетата попада на мароканска територия (ако не броим оспорваната територия на Западна Сахара, която не е съвсем безопасна за туристи). Не си представяйте пясъчните дюни от филмите. Но и така пейзажът е достатъчно впечатляващ: камениста пустощ, насечена от планини и простираща се до безкрай. И прекръсвана от време на време от някой оазис.

КОЛКОТО ПОВЕЧЕ НАПРЕДВАМЕ НА ЮГ, толкова по-лоша става видимостта - но не заради мъгла, а заради необикновено финия сахарски прах във въздуха. Същият, който вали по колите ни в България всяка пролет. Но тук се запознахме с него по-отблизо, отколкото ►

Повечето хора виждат от Мароко само суматохата, туристическите капани и досадните пазарлъци на места като Маракеш и Казабланка. И всъщност зърват много малко от истинското Мароко: малките градчета във вътрешността. Зърват много малко и от истинските мароканци, които са много симпатични, спокойни, дружелюбни хора

► планирахме. Зърнахме един голям базов лагер край пътя и решихме да се отклоним, за да разберем какъв е. Оказа се базата на участниците в голямо офроуд рали. Отворихме прозорците само за минута, за да огледаме по-добре участниците в Morocco Desert Challenge. Но това се оказа предостатъчно за вездесъщия прах, полепнал навсякъде из автомобила. Последната част от дневния ни преход се оказа и най-приятната. Хубави и писти пътища насред почти марсиански пейзаж и, от време на време, някое живописно градче. Тук вече си позволихме да настъпим нашите шест дизелови цилиндъра - с надеждата, че почитаемата мароканска полиция е концентрирана в гругаде. Накрая не само не закъсняхме, но и успяхме да изпреварим четири от останалите мазги и да пристигнем точно по залез в мястото си за нощувка - лагера Уеднужум.

СЛЕД МАЛКО ХРАНА И ВИНО, И ЕДИН ПРЕДПАЗЛИВ СБЪЛЪСК с особената местна музика, бяхме готови да видим какво означава луксозно настаняване в Сахара. Бедуинските ни шатри съдържаха неща, за които истинските бедуини не са и мечтали: течеща вода, легло и климатик (макар и неработещ). Но, лукс

или не, това си остава шатра насред оазис в пустинята. Припомнихме си пътеводителя, който много настойчиво съветва всяка сутрин старателно да изтръскваме обувките, за да няма попаднали скорпиони в тях. И също така успокоително добавя, че само 4% от всички ухапвания са фатални.

Но може би и гадинките са били прогонени от музиката, защото сутринта не поднесе никакъв неприятен изненади. Дори ни остана време да хвърлим едно око на оазиса. Уеднужум е от така наречените екологични лагери: той не само произвежда всичките си продукти тук, в оазиса, но и използва само енергия от възобновяеми източници. Поне докато не докато не дойде някоя голяма група като нашата, естествено. Тогава се налага да се включи генератор.

Места като това се поддържат благодарение на филмовата индустрия, която отдавна си е харесала близкия град Уарзазат (името значи "място без суматоха" на берберски). Тук е снимано какво ли не, като започнете от "Лорънс Арабски" и приключите с "Гладиатор" и "Игра на тронове". След 150 километра каране на втория ден започваме да разбираме защо.

ФИЛМОВАТА ИСТОРИЯ НА УАРЗАЗАТ и живописното селце Аит Бенагу наблизих правят популярни сред туристите. Те идват по главния път от Маракеш и Казабланка, и стигат най-много до живописния каньон на река Дадес. На върха на каньона е кацнало кафене, което ни дава възможност не само да си починем и да погледаме пейзажа, но и да опитаме тукашния еквивалент на кафето.

Нещото, с което се оцелява в тази страна, е мароканският чай - комбинация от свежи ментови листенца и черен чай, варен толкова дълго, че може да разсъни и мъртвец. Никакво кафе не може да се сравни с ефекта от една чашка. Този ефект обаче ще ни трябва, защото ни остават още 10 часа каране.

Тези 10 часа ни се струват твърде много - според картата Маракеш е на малко над 300 километра. Но докато шепата туристи, поели в същата посока, тръгват на юг, към главния път, нашият маршрут води на север. Известно време и гледките, и пътищата са чудесни. Като изключим поразените от земетресението зони, мароканските пътища са в доста добро състояние. Но в момента, в който си го помисляме, асфалтът изведнъж изчезва. Малко след каньона Дадес започва покритият с макадам R704





- най-високият проход през Атлас. Тук вече наистина оценяваме по достойнство нашия солиден дизел. А също и, колкото и да не ви се вярва, балканското пътно строителство. Холандските колеги, свикнали с равни и гладки пътища, успяват да спукат три гуми в този участък. Но ние сме виждали и далеч по-страшни настилки от тази. Между другото хванали сме последния влак за това приключение: Мароко строи нов асфалтов път на мястото на стария макадам.

ГЛЕДКАТА НА ПЪТНОСТРОИТЕЛНИТЕ МАШИНИ на 2500 метра височина определено е впечатляваща. Дори не знаем как са стигнали тежките машини до там. Но сваляме шапка на самотния продавач на геоди, добрал се до тези места на старото си колело. Напращеният прозорец на колата заличава езиковата бариера в пазарлъка. След известно писане и задраскване, цената на красивия минерал пада до 15 евро - което в тази затъмнена част на страната е колкото три-четири надници.

Малко по-късно сме в най-високата точка на прохода - всъщност 82 метра по-висока от връх Мусала, първенеца на Балканите. А след още един завой идва чудото: чисто нов асфалтов път.

Докато се спускаме, селцата зачестяват. Тук е територия на берберите - горди, но и работливи хора, които са се научили да извличат максимума от бедната си земя. Навсякъде, където има поне малко вода, земята се обработва с огромно внимание. А накрая очите ни, привикнали към прах и камъняк, виждат изумителна гледка: ослепително синьо езеро. След толкова пустиня и голи планини, това ни се струва като сбъднатата мечта на героите от "Дюн". Но всъщност езерото Тислит само ни подготвя за едно съвсем различно лице на страната на север от Атласките планини. На всеки половин час пейзажът се променя коренно: голите каменисти склонове изведнъж се превръщат в храсталаци, сякаш сме в Аризона. После се появяват зелените петна на обработваемите ниви. И накрая се озоваваме в една планинска долина, която съвсем спокойно би могла да бъде и в Родопите. Предупреждението за сняг изглежда нелепо при 31 градуса външна температура, но ни увериха, че през зимата и това се случва.

ПОВЕЧЕТО ХОРА ВИЖДАТ ОТ МАРОКО САМО суматохата, туристическите капани и досадните пазарлъци на места като Маракеш и Казабланка. И всъщ-

ност зърват много малко от истинското Мароко: малките градчета във вътрешността. Зърват много малко и от истинските мароканци, които са много симпатични, спокойни, дружелюбни хора. За два дни пътуване получихме само усмивки и приятелски помагания.

След последния хребет се спускаме в плодородната долина около град Бени Мелал. Оттук до Маракеш ни очакват 200 километра. Нашите домакини са ни предупредили, че може да са най-опасните заради хаотичното движение. Но и тук онова, което шокира британската душа, не може да смути балканската. Пътят N8, с който толкова ни наплашиха нашите английски водачи, всъщност се оказва съвсем нормален междуградски път, който даже би минал за доста спокоен на фона на Пловдив-Пазарджик например.

Това, което ни остава като изпитание, е нощният трафик в Маракеш. Но за щастие стигаме града, с население колкото София, сравнително рано - към 20:30. Вечерният час пик не започва преди 22:00, така че успяваме относително спокойно да се доберем до хотела, от който започна всичко. Отсъствали сме едва около 40 часа. Но усещането е като за седмици: показателно за количеството впечатления, което ни е оставило "истинското" Мароко. ■

MOROCCO BEHIND THE CURTAINS

Most visitors stay with the impressions of the tourist traps of Marrakech and Casablanca.
With the Mazda Epic Drive, we discover the true face of one of the most beautiful
countries in the world

By KONSTANTIN TOMOV / Photography DAVID SMITH

International testing of new cars usually doesn't involve much driving. In recent years, the routes have been only 200-300 kilometres long, interspersed with coffee breaks and on roads carefully chosen to emphasise the good qualities of the car. But this test, by all accounts, will be very different.

WHAT AWAITS US IS ALMOST 1,400 KILOMETRES through the Atlas range in Morocco, through mountain passes that in some places reach 3,000 meters above sea level, and on roads that not only were built in the 1920s but were also partially destroyed by the great earthquake near Marrakech last fall. Then comes the Sahara desert. And in the end, organisers warn us, comes one of the most sinister highways in North Africa. During rush hour. We understand why this venture is called the Mazda Epic Drive.

The luxury hotels and swimming pools of Marrakech cannot in any way prepare us for what lies ahead. Organisers warn that the previous group managed to blow 16 tires on the course, and were badly behind schedule on both days. That's why we set off early in the morning. In the vicinity of the city, the roads are smooth, the scenery is interesting, and the first hour passes imperceptibly. The only thing that isn't quite right is the internet device in our car, which we depend on for navigation. After another interruption, Google has recalculated our route without us knowing, and after a hundred kilometres of driving, it turns out that we are moving in a completely different direction.

We have to turn around and after two lost hours we finally step into the skirts of the Atlas, on our way to the dreaded Tizi N'Test pass. This road, built exactly a century ago by the French, crosses the mountains west of the four-kilometre Toubkal peak and descends to the Sousse Valley, where argan oil and the famous Moroccan oranges come from.

BUT GETTING THERE IS BY NO MEANS EASY. The road is narrow and in places only a few inches separate the wheels from the ►

► abyss. On top of that, this area was one of the hardest hit by the big earthquake last September. Entire villages have collapsed and their residents live in makeshift wagons and tents. In places, the asphalt has been completely removed.

Here we also make a slightly unpleasant discovery. The photos in front of the hotel in the morning played a bad joke on us: we missed the distribution of food and water for the road, and the huge refrigerator in the back seat turns out to be empty. We will attack the Atlas, the second-highest mountain in Africa, armed with a pack of chewing gum.

Naturally, there is no shortage of things to eat on the roads of Morocco, but we were warned that the street food here might not sit well with European stomachs. But at least there are no problems with the drinks. Even where there are no restaurants, the notorious Moroccan mobile cafes can be found: at first glance, ordinary small vans, whose trunk, however, contains a state-of-the-art Italian coffee machine.

NOT THAT CAFFEINE IS REALLY NECESSARY: just a look at the side of the road is enough to wake up even the sleepest. But the mountain climb allows us to properly evaluate the vehicle we are using. There could hardly be a more suitable car for such an adventure than this: the new CX60 with four-wheel drive and a diesel engine. A car with which Mazda goes against the grain, and instead of reducing engine volume, increases it. Under the hood, you have a 6-cylinder in-line diesel with a working volume of 3.3 liters. There are very few cars that can offer you something like that these days.

But this is by no means a throwback to the past, because the Japanese have created a highly innovative mixture ignition system that makes this engine fantastically efficient. So effective, in fact, that it already meets the requirements of the next Euro 7 standard, which will come into effect in a few years.

Without underestimating the ecology, we are currently more excited about the other qualities of this engine: the stable power that makes climbing very easy; the huge torque allowing overtaking even here; and last but not least, the economy. Petrol stations are not plentiful in the Saharan part of Morocco where we are going, so thrifty diesel is quite welcome.

AFTER ABOUT FIVE HOURS OF DRIVING, THE CLIMB ENDS. We are finally at the highest point of the Tizi N'Test pass - 2100 meters above sea level, almost as high as Bulgaria's Cherni Vrah. A plaque celebrates the French builders of the road, and a souvenir shop entices their modern-day descendants. The view down the southern slopes is fantas-





tic, but we don't have much time to enjoy it. On the way down we meet a car of organisers who save us from starvation by generously sharing their sandwiches. However, they give us a new alarm: we are too late. If we continue along the route that reaches the Sahara desert, there is a risk that we will reach the camp long after dark. They advise us to take the shorter route. But the word Sahara sounds too tempting, and together with my Croatian colleague Neven, we decide to take the long way, whatever the cost.

The towns of Sousse, inhabited by the Shilha Berbers, look a lot more like Morocco from the adventure novels. Old ladies, small donkeys, goats and football fields are everywhere - even in places where they have never seen a blade of grass. The modern cars that dominated the roads of Marrakesh suddenly disappear: in their place appear proud veterans in their 50s and 60s, loaded so that from a distance they look like inverted pyramids.

Nine hours after leaving Marrakesh, we are finally approaching the borders of the Sahara. Only a small part of the most extensive desert on the planet falls on Moroccan territory (if you do not count the disputed territory of the Western Sahara, which is not quite safe for tourists). Don't imagine the sand dunes from the movies. But even so, the landscape is impressive enough: a stony wasteland, cut by mountains and stretching to infinity. And interrupted from time to time by some oasis.

THE FURTHER SOUTH WE PROGRESS, the worse the visibility becomes - not because of fog, but because of the unbelievable fine Saharan dust in the air. The same dust that rains on our cars in Bulgaria every spring. But here we got to know this substance more closely than we planned. We spotted a large base camp by the side of the road and decided to detour to find out what it was. It turned out to be the base of a large off-road rally. We opened the windows for just a minute to get a better look at the Morocco Desert Challenge participants. But that turned out to be enough for the ubiquitous dust stuck all over the car. The last part of our day route turned out to be the most enjoyable. Nice and deserted roads in the middle of an almost Martian landscape and, every now and then, a picturesque town. Here we have already allowed ourselves to step on our six diesel cylinders - in the hope that the venerable Moroccan police are concentrated elsewhere. In the end, not only were we not late, but we managed to overtake four of the remaining Mazdas and arrive just after sunset at our overnight stop, the Quednou-joum camp.

AFTER SOME FOOD AND WINE, AND A CAUTIOUS ENCOUNTER with the peculiar local music, we were ready to see what luxury ►

► accommodation in the Sahara was all about. Our Bedouin tents contained things that real Bedouins never dreamed of: running water, a bed, and air conditioning (albeit not working). But, luxury or not, this is still a tent in the middle of an oasis in the desert. We remembered the guidebook, which very insistently advised us to thoroughly shake out our shoes every morning so that no scorpions got into them. And also reassuringly informed us that only 4% of all bites are fatal.

But maybe the nasties were chased away by the music, too, because the morning didn't present any unpleasant surprises. We even had time to take a look at the oasis. Ouednoujoum is of the so-called ecological camps: not only does it produce all its products here in the oasis, but it also uses only renewable energy. At least until a big group like ours comes along, of course. Then it is necessary to turn on the generator.

Places like this are sustained thanks to the film industry, which has long taken a liking to the nearby city of Ouarzazate (the name means "place without commotion" in Berber). Everything from Lawrence of Arabia to Gladiator and Game of Thrones has been filmed here. After 150 kilometres of riding on the second day, we begin to understand why.

OUARZAZATE'S FILM HISTORY and the picturesque village of Ait Benadou nearby make it popular with tourists. They come by the main road from Marrakesh and Casablanca, and reach the most picturesque canyon of the Dades River. A cafe is perched on top of the canyon, giving us the opportunity not only to rest and look at the scenery, but also to try the local equivalent of coffee.

The thing that helps you survive in this country is the Moroccan tea - a combination of fresh mint leaves and black tea, brewed so long that it can wake a dead man. No coffee can compare to the effect of one cup. However, we will need this effect because we still have 10 hours of driving left.

These 10 hours seem too much to us - according to the map, Marrakesh is just over 300 kilometres away. But while the handful of tourists headed in the same direction head south toward the main road, our route leads north. For a while, both the views and the roads are wonderful. Apart from the earthquake-affected areas, Moroccan roads

are in fairly good condition. But the moment we think about it, the tarmac suddenly disappears. Shortly after Dades Canyon, the macadam-covered R704 begins, the highest pass through the Atlas. Here we really appreciate our solid diesel. And also, believe it or not, we should thank the Balkan-style road construction. The Dutch colleagues, used to flat and smooth roads, managed to blow three tires in this section. But we've seen far scarier pavements than this one. By the way, we have caught the last train for this adventure: Morocco is building a new asphalt road in place of the old macadam.

The view of the road construction machines at 2500 meters height is definitely impressive. We don't even know how the heavy machin-

ery got there. But hats off to the lone geode seller who made it to these places on his old bicycle. A dusty car window erases the language barrier in bargaining. After some writing and scribbling, the price of the beautiful mineral drops to 10 euros - which in this remote part of the country is the equivalent of three or four daily wages.

A LITTLE LATER WE ARE AT THE HIGHEST POINT OF THE PASS - actually 82 meters higher than Mount Musala, the summit of the Balkans. And after another turn comes the miracle: a brand new asphalt road.

As we descend, the villages become more frequent. Here is the territory of the Berbers - a proud but hardworking people who have





learned to make the most of their poor land. Wherever there is at least a little water, the land is cultivated with great care. And finally, our eyes, accustomed to dust and pebbles, see an amazing sight: a dazzling blue lake. After so much desert and bare mountains, it feels like a Dune character's dream come true. But in fact, Lake Tislit only prepares us for a completely different face of the country north of the Atlas Mountains. Every half hour the landscape changes radically: the bare rocky slopes suddenly turn into scrub, as if we were in Arizona. Then the green spots appear on the cultivated fields. And finally we find ourselves in a mountain valley, which could easily be in the Rhodopes. The snow warning seems ridiculous with the 31 degree

outside temperature, but we were assured that this happens in winter too.

MOST PEOPLE SEE MOROCCO ONLY AS THE HUSTLE AND BUSTLE, tourist traps and tedious haggling in places like Marrakech and Casablanca. They glimpse very little of the real Morocco: the small towns in the interior. And also very little of the real Moroccans, who seem very nice, calm, friendly people. For two days of travel, we received nothing but smiles and friendly waves. After the last ridge we descend into the fertile valley around the town of Beni Mellal. From here to Marrakech, 200 kilometers await us. Our hosts have warned us that they may be the most dangerous because of the chaotic

traffic. But here, too, what shocks the British soul cannot disturb the Balkan one. The N8 road, with which our English guides scared us so much, actually turned out to be a completely normal intercity road, which would even pass for quite calm in the background of Plovdiv-Pazardjik, for example.

What we are left with as a test is the night traffic in Marrakesh. Fortunately, we reach the city, with a population as large as Sofia, relatively early - around 8:30 p.m. The evening rush hour doesn't start until 10, so we manage to get to the hotel where it all started with relative ease. We've only been away for about 40 hours. But it feels like weeks: indicative of the amount of impressions that the "real" Morocco has left us. ■

ВЪЗХОДЪТ НА ЗЕЛЕНОТО ВИНО

Някога презирана напитка на бедните, днес *vinho verde* е най-бързо растящият износ на Португалия





Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK, АРХИВ

Рer aspera ad astra, обичали да казват древните римляни: "През трудностите към звездите". Учудващо голям брой от най-добрите творби на човешката цивилизация са родени именно от неволята, препятствията, неблагоприятните условия. Към този списък непременно трябва да добавим и най-бързо растящия винен експорт на Португалия - прословутото Vinho Verde.

"ВИНЬО ВЕРД" БУКВАЛНО ОЗНАЧАВА "ЗЕЛЕНО ВИНО" - но не заради цвета (обикновено сламеножълт или лимоновожълт), а заради факта, че виното е много младо, и че в миналото то се е бутилирало толкова рано, че ферментацията му е приключвала в бутилките. Vinho Verde не е сорт грозде, а географско наименование за произход: тези вина идват от Миньо, най-северната област на Португалия, ►

► между едноименната река по границата с Испания, и поречието на Дуро на юг.

Ако сте били някога в този регион, вече знаете, че климатът в него рязко се отличава от този около Лисабон или по плажовете на Алгарве, където се упътват повечето туристи (а ако не сте, горещо ви съветваме да отидете, защото тук са някои от най-прелестните градове не само на Португалия, но и изобщо в Европа, като Гимараиш, Брага и Виана ду Каште-лу). Най-северните португалски райони се радват на прохладен, много влажен климат с честни превалявания - което прави отглеждането на грозде доста предизвикателна задача.

НО ТРУДНОСТИТЕ НИКОГА НЕ СА ПЛАШЕЛИ местните хора. Всъщност вината от Миньо (макар и доста по-различни от познатото ни днес vinho verde) са се прославили още по времето на Римската империя. Сенека ги споменава специално, както и Плиний стари. През Средните векове бълчите от Миньо са достигали до Амстердам, Париж и дори Копенхаген. А през 1908 португалското правителство най-после регистрира Vinho Verde като район със запазено наименование за произход.

Дори и тогава обаче "зеленото" вино всъщност не е било бяло, както сме свикнали днес, а червено. Едва в средата на XX век тенденцията се обръща и винарите от Миньо се насочват основно към бели сортове (макар че и днес все още се произвежда и розе, и червено с етикета Vinho Verde).

В известен смисъл "виньо верг" има сходна съдба с гръцката рецина: и то дълги години е евтиният, достъпен избор, гледан с известно презрение от истинските "ценители" на виното. Отношението се променя до голяма степен благодарение на туризма и на нарасналия покрай него износ: повечето посетители на Португалия се влюбват в това свежо, много леко вино, и започват да го търсят и у дома си. Постоянното нарастване на експорта променя и пейзажа в самата Миньо. Днес там има около 19,000 независими производители: огромен брой на фона на окрупненото винарство в съседна Испания, но значително по-малко в сравнение с началото на 80-те години, когато винарите в Миньо са били 72 590. Лозята в региона са близо 21,000 хектара (почти една трета от целите лозови масиви на България), а годишното производство на vinho verde надхвърля 85 милиона литра.

ПРОМЕНЯ СЕ И САМИЯТ ПЕЙЗАЖ. В миналото, след въвеждането на земеделски култури от Новия свят като царевичата,



ШЕСТТЕ СОРТА

Vinho Verde може да се произвежда от доста голям списък с винени сортове, но на практика стопанско значение имат само шест от тях.

Алвариньо: Най-подходящият за стареене сорт. Ароматите са на цветя и грейпфрут. В съседна Испания го наричат "албариньо".

Авесу: Сходно с алвариньо, но с добавени нотки на праскова и зелен бадем. Допълнителната горчивина го прави интересно за познавачите.

Лоурейру: Най-масовото грозде в региона на Миньо, свежо, леко и приятно.

Азал Бранку: Този сорт се отличава с най-висока киселинност, придава на виното отчетливи лимонени нотки. Има и червена разновидност, Azal Tinto, от която се произвежда червено "виньо верг".

Аринту: Един от по-престижните сортове заради по-високата захарност. Вината от аринту се отличават с деликатен аромат на пъпеш и цитрус, с леко горчив послевкус, и могат да стареят до 7-8 години.

Трейшадура: Наричано също тражадура, това грозде обикновено се използва за купажиране с алвариньо или лоурейру, придава леки лимонени нотки.

лозите в Миньо били изтикани по краищата на нивите, по най-стръмните склонове или на високи стълбове, така че да освободят пространство за други насаждения. И до днес в малките винарни се срещат такива високи асми, които се берат със стълби. Но в модерните винарски компании гроздето си е отвоювало обратно най-добрата земеделска земя, и вече на берачите не се налага да се катерят, за да го стигнат.

ТИПИЧНОТО "ЗЕЛЕНО ВИНО" Е С ЛЕКО тяло, ниско съдържание на алкохол (между 8 и 11%), свеж, леко кисел вкус с нотки на цитрус, зелена ябълка, праскова и цветя. Освен това е съвсем леко газирано. В миналото това е било резултат от естествена ферментация, продължаваща в бутилката. Но понеже това оставя недотам атрактивна утайка на дъното, в наши дни ферментацията се прекъсва при бутилиране, а виното се газира изкуствено. Но става дума за съвсем лека газировка, далеч от тази на шампанското или просекото. Обикновено виньо верг е готово между три и шест месеца след брането на гроздето - наистина кратък период, и

е най-добре за консумация в първите години-две след бутилирането.

В ПОСЛЕДНИТЕ ГОДИНИ ОБАЧЕ, в резултат на засилващия се интерес, постепенно започват да се появяват и по-софистицирани "зелени вина" (точно както се случи и с рецината в Гърция). Те идват най-често от района на Монсау и Мелгасу, в най-северната част на Миньо, и се правят от гроздето алвариньо. С дебела ципа и по-изразени тропически аромати, алвариньо минава за най-престижния сорт в Миньо. Освен това е и най-скъпият, защото добивите са сравнително малки. За сметка на това произвежданото от него вино може да има доста по-високо алкохолно съдържание - от 11.5 до 14% и дори повече. Стабилната киселинност го прави подходящо и за стареене: на пазара вече се предлагат 7- и дори 10-годишни реколти. Но ако не сте познавачи или винени сноби, можете и да си спестите солидната цена на тези вина, и да си останете на обикновеното "зелено вино": свежо, леко и безгрижно, точно каквото ни се иска да бъде и лятото. ■

ОТКРИЙ ЛИСАБОН

Резервирай директен полет
с България Еър и бъди откривател
в града на откривателите

Билетът в икономична класа включва:

- безплатен check-in
- ръчен багаж до 10 kg
- кетъринг на борда
- опция за **UPGRADE**



ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

Резервирай сега на www.air.bg



THE RISE OF GREEN WINE

Once the scorned drink of the poor, today vinho verde is Portugal's fastest-growing export

By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK, ARCHIVE

Per aspera ad astra, as the ancient Romans liked to say: "Through difficulties to the stars". A surprisingly large number of the best works of human civilization were born precisely from adversity, obstacles, unfavorable conditions. To this list we must definitely add Portugal's fastest growing wine export - the infamous Vinho Verde.

"VINHO VERDE" LITERALLY MEANS "GREEN WINE" - not because of the colour (usually straw yellow or lemon yellow), but because the wine is very young, and in the past it was bottled so early that its fermentation ended in the bottles. Vinho Verde is not a grape variety, but a geographical designation of origin: these wines come from Minho, the northernmost region of Portugal, between the river of the same name on the border with Spain, and the Douro River in the south.

If you've ever been to this region, you already know that the climate there is very different from that around Lisbon or the beaches of the Algarve, where most tourists go (and if you haven't, we strongly advise you to go, because here are some of the most charming cities not only in Portugal, but also in Europe in general, such as Guimarães, Braga and Viana do Castelo). Portugal's northernmost regions enjoy

a cool, very humid climate with frequent rainfall - making grape growing quite a challenging task.

BUT DIFFICULTIES HAVE NEVER SCARED the local people. In fact, Minho wines (although quite different from the vinho verde we know today) became famous as early as the time of the Roman Empire. Seneca mentions them specifically, as does Pliny the Elder. During the Middle Ages, barrels from Minho reached Amsterdam, Paris and even Copenhagen. And in 1908, the Portuguese government finally registered Vinho Verde as an area with a protected designation of origin.

Even then, however, "green" wine was not actually white, as we are used to today, but red. It wasn't until the mid-twentieth century that the trend reversed and Minho winemakers turned mainly to white varieties (although today both rosé and red are still produced under the Vinho Verde label).

In a sense, vinho verde has a similar fate to the Greek retsina: for many years it was the cheap, accessible choice, viewed with some disdain by the true "connoisseurs" of wine. Attitudes are changing largely thanks to tourism and the accompanying export boom: most visitors to Portugal fall in love with this fresh, very light wine, and start looking for it at home. The constant

growth of exports is also changing the landscape in Minho itself. Today, there are around 19,000 independent producers there: a huge number against the background of consolidated winemaking in neighboring Spain, but significantly fewer than in the early 1980s, when there were 72,590 winemakers in Minho. The region's vineyards are close to 21,000 hectares (almost a third of Bulgaria's entire vineyards), and the annual production of vinho verde exceeds 85 million liters.

THE LANDSCAPE ITSELF IS ALSO CHANGING. In the past, after the introduction of New World agricultural crops such as maize, vines in Minho were pushed to the edges of the fields, on the steepest slopes or on high poles, so as to free up space for other plantings. To this day, in small wineries, such tall vines are found, which are harvested with ladders. But in modern wineries, the grape has reclaimed the best farmland, and pickers no longer have to scramble to get to it.

A typical "green wine" has a light body, low alcohol content (between 8 and 11%), a fresh, slightly acidic taste with notes of citrus, green apple, peach and flowers. It's also slightly fizzy. In the past this was the result of natural fermentation continuing in the bottle. But because this leaves





THE SIX VARIETIES

Vinho Verde can be produced from a fairly large list of wine varieties, but in practice only six of them are of economic importance.

Alvarinho: The most suitable variety for ageing. The aromas are of flowers and grapefruit. In neighbouring Spain it is called "Albarinho".

Aveso: Similar to Alvarinho, but with added notes of peach and green almond. The extra bitterness makes it interesting for connoisseurs.

Loureiro: The most popular grape in the Mignolet region, fresh, light and pleasant.

Azal Branco: This variety is characterized by the highest acidity, giving the wine distinct lemon notes. There is also a red variety, Azal Tinto, from which a red "vino verde" is produced.

Arinto: One of the more prestigious varieties because of the higher sugar content. Arinto wines are distinguished by a delicate aroma of melon and citrus, with a slightly bitter aftertaste, and can be aged for up to 7-8 years.

Trexadura: Also called trajadura, this grape is usually used to blend with Alvarinho or Loureiro, it gives light lemon notes.

a less-than-attractive sediment at the bottom, nowadays the fermentation is stopped at bottling, and the wine is artificially carbonated. But it is a very light fizz, far from that of champagne or prosecco. Usually, vinho verde is ready between three and six months after the grapes are picked - a really short period, and is best consumed in the first year or two after bottling.

HOWEVER, IN RECENT YEARS, as a result of increasing interest, more sophisticated "green wines" have gradually begun to appear (just as happened with retsina in Greece). They come mostly from the area of Moncao and Melgaso, in the northernmost part of Minho, and are made from the Alvarinho grape. With a thick skin and more pronounced tropical aromas, Alvarinho is considered the most prestigious variety in Minho. It is also the most expensive because yields are relatively small. On the other hand, the wine produced by it can have a much higher alcohol content - from 11.5 to 14% and even more. The stable acidity also makes it suitable for aging: 7- and even 10-year vintages are now available on the market. But if you are not a connoisseur or a wine snob, you can save yourself the hefty price of these wines and stay with the simple "green wine": fresh, light and carefree, just what we want summer to be like. ■



**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.



АРИСТОКРАТИ ПО ПРИРОДА

Обожавани от императори и крале, днес аспержите са напълно демократичен -
и много здравословен - зеленчук

Текст ЯСЕН БОРИСЛАВОВ / Фотография ISTOCK

Аристократичният ореол на аспержите е една загадка. Не е ясно на какво точно се дължи – нито са чак толкова специални и редки, нито са чак толкова трудни за отглеждане. Със сигурност има и по-капризни зеленчуци. Вярно е, че се появяват на пазара само за около месец през пролетта в стегнати малки връзки, но сезонността далеч не е само тяхна привилегия.

Някои обясняват популярността им с убеждението, че са мощен афродизиак. (почти като трюфелите.) Поради което в миналото консумацията на аспержи била строго забранена в женските манастири, както и в пансионите за благородни девици. Свойството им да възбуждат желания изглежда е силно преувеличено, но са открити много други техни полезни за здравето качества. Богати са на калий, калций, натрий и желязо, действат диуретично, предпазват черния дроб от токсини и съдържат много антиоксиданти. Освен това имат силни тонизиращи свойства, което значи, че гонят пролетната умора. В по-далечното минало са ги смятали за универсално лекарство, което премахва всякакви страдания - от ужилване на пчела и воднянка, до сърдечни болести, бъбречни заболявания и зъбобол.

Типичният им вкус се дължи на киселината аспарагин. Тя, обаче, може да гразни стомаха, поради което с тях не би трябвало да се прекалява.

КАКТО ПОВЕЧЕТО АРИСТОКРАТИЧНИ храни, и аспержите имат дълга и силно разклонена културна история. Градинската аспержа (*Asparagus officinalis*) е многогодишно растение и произхожда от земите на Източното средиземноморие. Позната е още от дълбока древност. Името ѝ в повечето европейски езици произлиза от старогръцката дума *asparagus* т.е. “млада издънка”. Тези нежни зеленчуци присъстват в някои египетски фрески заедно с други плодове, предназначени за боговете. Римският историк и държавник Марк Порций Катон Стария (234-149 г. преди Христа) в своя трактат “За земеделието” описва как трябва да се отглеждат. По-късни автори като Плиний Стари и Светоний пишат за тях като за специално и всякога желано лакомство. Октавиан Август и Юлий Цезар били техни страстни почитатели, както и налудничавият император Хелиогабал.

С КОЕТО СПИСЪКЪТ НА ТЕХНИТЕ ПРОЧУТИ ОБОЖАТЕЛИ няма да бъде завършен. Може да се ►



► менат също френският крал Луи XIV, английският Уилям III, както и американският президент и автор на Декларацията на независимостта Томас Джеферсън. Както и още много други короновани или просто именити светски особи, допринесли с личния си вкус за аристократичния ореол на аспержите. Нека вметнем, че едно от ястията в десетстепенното меню на пасажерите от първа класа на парахода „Титаник“ през печалния 14 април 1912 е студени аспержи със сос винегрет. Предложени са на осма позиция като следястие преди десертите и след агнешкото с ментов сос и телешката рибица със зелен грах и пюре от моркови. Едва ли имат отношение към онова, което се е случило малко по-късно. Просто фаталното плаване е съвпаднало със сезона на аспержите.

Любопитно е, че интересът към този зарзават през вековете пулсира и ту се засилва, ту отслабва или почти изчезва. През Средновековието не са били особено популярни, но в епохата на Ренесанса кулинарната им слава отново просияла, за да се превърнат в мярка за лукс и изтънченост през Просвещението и особено през буржоазната епоха. За Краля-слънце Луи XIV се твърди, че наредил на придворните градинари да измислят начин за отглеждане на аспержи през цялата година, за да присъстват през всички сезони на кралската трапеза. Не е ясно в каква степен са се справили, но е сигурно, че усилията им са помогнали за развитието на парниковото зеленчукопроизводство. Изглежда от това време е оформен и техният ореол на кралски зеленчук.

МЕЖДУ ДРУГОТО ПРЕЗ 1815, КОГАТО НАПОЛЕОН напуснал остров Елба и се запътил към Париж, за да си върне властта, новината за това събитие, според някои сведения, стигнала до редакциите на вестниците в Лион и Гренобъл, скрита в снопчета с аспержи. Съществено в случая е, че явно към средата на март първите аспержи вече са били готови за пазара, вероятно и заради някои градинарски иновации, осъществени под натиска на Луи XIV.

В „Гаргантюа и Пантагрюел“ Франсоа Рабле описва свойството им да растат особено добре, когато са напорени със счукани овнешки роза. Тази особеност е впечатлявала и други автори от онова време и е карала много хора да си мислят, че всъщност аспержите никнат от самите роза. Вече стана дума, че в миналото са ги смятали за мощен афродизиак, но е странно, че мощта им се свързва именно с овнешките роза. По принцип в сексуален контекст розата носят съвсем различна символика.



ИЗВЕСТНИ СА МНОГО АНЕКДОТИ за аспержите. Във Франция един от най-популярните е свързан с името на Бернар дьо Фонтенел, литератор и племенник на Пиер Корней. Веднъж Фонтенел поканил на обяд свой приятел. Разговорът постепенно от литературни теми преминал към аспержите, които домакиният обичал приготвени със зехтин, а гостът - със сметана. Дватамата постигнали джентълменско споразумение половината да бъдат приготвени със зехтин, а останалите със сметана. Внезапно гостът получил апоплектичен удар и се строполил на земята. Домакиният скочил, изтичал до кухнята и извикал: „Всичките със зехтин!“

Марсел Пруст в „Пътуване към Суан“ е оставил едно забележително описание, в което на няколко реда е подредена малка аспержова естетика. „Най-много се уговлявах на аспержите, които някой сякаш е топнал в ултрамарин и розово. Цветът им, примесен с леки лилави и небесносини отсенки, изглеждава неусетно в основата и става едва ли не неземан, въпреки полепналата по тях пръст от лехата. Струваше ми се, че тези небесносини нюанси издаваха присъствието на прелестни създания, превърнали се на шега в зеленчуци. Тяхната ценна същност, предрешена в апетитна и сочна сърцевина, прозираше под тия утринни багри, през тия зазатнати небесни дъги, тия угаснали сини вечери. Впрочем тя се проявяваше и по-късно, през цялата нощ; изядените от мене аспержи играеха поетично-просташки фарсове в духа на Шекспировите феерии и превръщаха нощното ми гърне в уханна ваза.“

Не би могло да се каже гали в този емоционално-съзерцателен кухненски натюрморт

аспержите са красиви, защото са вкусни или са вкусни, защото са красиви. Колкото го деликатно споменатите аромати от нощното гърне, за тях си има строго научно обяснение. Аспержите съдържат серни съединения, които придават специфична миризма на урината.

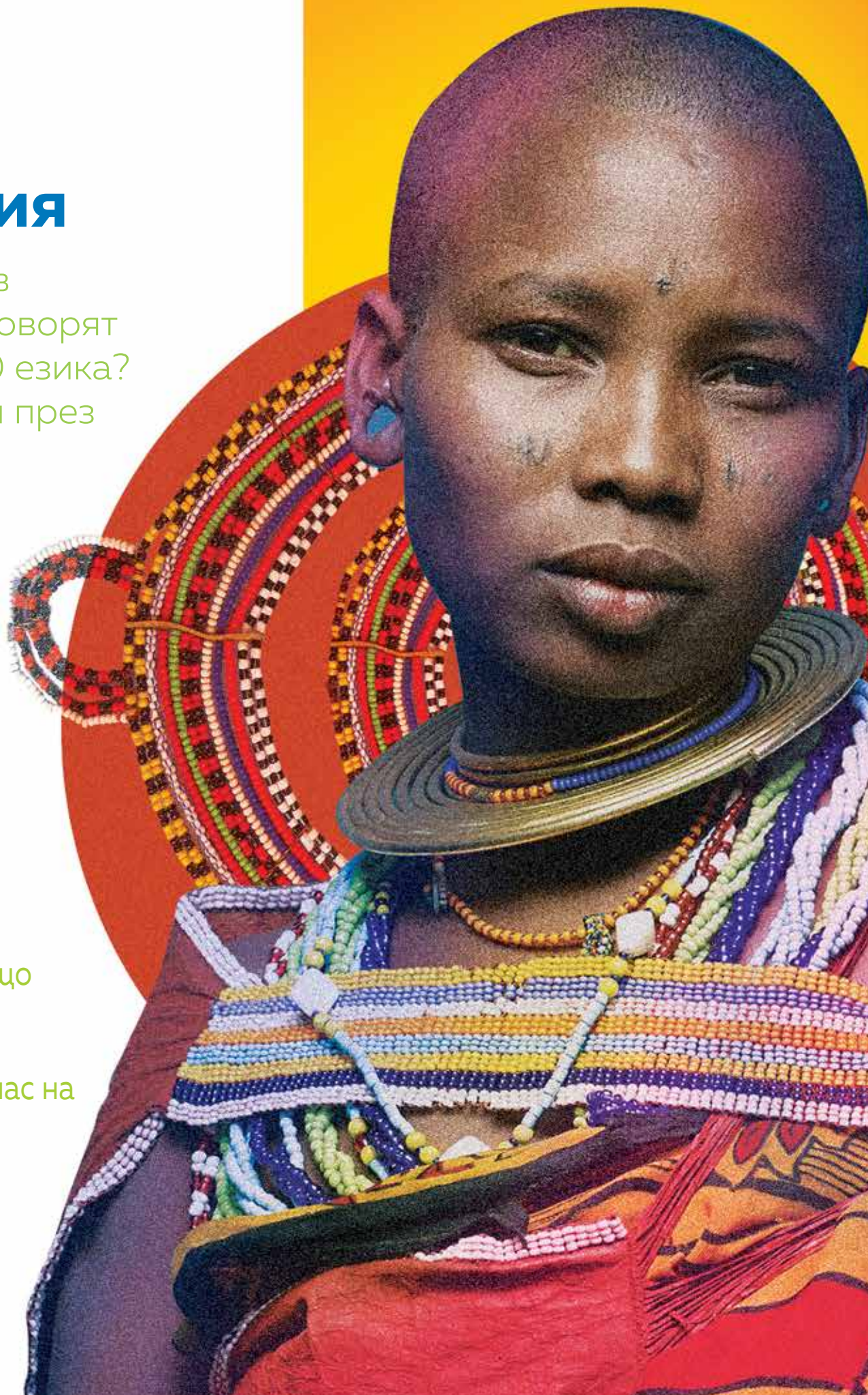
В БЪЛГАРИЯ СЪЩО ВИНАГИ СА БИЛИ ПОЗНАТИ. В някои средновековни източници са споменати като спаранги, но данните за присъствието им на трапезата са оскъдни. Да се твърди, че средновековните българи са били вострувани към този продукт, би било силно преувеличено. През първите десетилетия на миналия век у нас са отглеждани аспержи за пазара, но търсенето е било предимно сред ограничени и повлияни от западната култура слоеве на градското население. Известно е, че градинари от село Катунца до Пловдив, били удостоени с честта да снабдяват с аспержи двореца на цар Фердинанд. След средата на века този така вкусен и харесван зарзават е изхвърлен на бунцето на историята вероятно поради подозрения, че е проводник на буржоазни влияния на трапезата. Днес той отново е на почит и това е дискретен знак за ползата от демократичните промени.

На пазара аспержите са три вида - зелени, бели и бледовиолетови. Те всъщност са от един вид, а разликата в цвета се дължи на начина на отглеждане. Белите растат затрупани с пръст в траншеи, а зелените са открити за слънчева светлина. Виолетовите се отглеждат като белите, но малко преди да се берат, се излагат на слънчевите лъчи, които ги оцветяват според вече цитираното описание на Марсел Пруст. ■

Танзания

Знаеш ли, че в
Танзания се говорят
повече от 100 езика?
Виж Танзания през
нови очи.

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



ARISTOCRATIC BY NATURE

Adored by kings and emperors, asparagus is now a completely democratic – and extremely healthy – delight

By YASEN BORISLAVOV / Photography iSTOCK

The aristocratic aura of asparagus is a mystery. It isn't clear what exactly it is due to – it's neither that special and rare, nor that difficult to grow. Surely, there are more capricious vegetables. It's a fact it's on the market for about a month in the spring in small tight bundles, but seasonality isn't only its privilege.

SOME EXPLAIN ITS POPULARITY with the belief that it's a powerful aphrodisiac (almost like truffles). Which is why in the past asparagus consumption was strictly forbidden in both convents and boarding schools for noble maidens. It's property to arouse desires seems to be exaggerated, but many other health benefits have been found. It's rich in potassium, calcium, sodium and iron; it's diuretic, protects the liver from toxins and contains a lot of antioxidants. Moreover, it has strong energizing qualities, which means it fights spring fatigue. In the distant past it was considered a universal cure that removes all suffering – from bee sting and ascites to heart and kidney diseases and toothache. Its characteristic taste is due to the aspartic acid. However, it can irritate the stomach, which is why it shouldn't be overeaten.

LIKE MOST ARISTOCRATIC FOODS, asparagus also has a long and very branched cultural history. The Garden asparagus (*Asparagus officinalis*) is a perennial plant and originates from the lands of the Eastern Mediterranean. It's been known ever since ancient times. In most European languages its name derives from the ancient Greek word asparagus, i.e. "young shoot". This delicate vegetable is present in some Egyptian frescoes, along with other fruit meant for the gods. In his treatise "On Agriculture" the Roman historian and statesman Marcus Porcius Cato the Elder (234-149 BC) describes how it must be grown. Later authors like Pliny the Elder and Suetonius write about it as a special and always desired delight. Augustus and Julius Caesar were enthusiastic fans, as well as the crazy Emperor Elagabalus. Which doesn't complete the list of famous admirers. The French King Louis XIV, the English William III, as well as the US President and author of the Declaration of Independence Thomas Jefferson can also be mentioned. We should mention that one of the dishes on the ten-course menu for the first class passengers on the Titanic on the unfortunate April 14, 1912 was Chilled Asparagus with Vinaigrette Sauce. It was offered as the eighth course before the desserts and after the Lamb in Mint Sauce and Sirloin of Beef with Green Peas

and Creamed Carrots. It's hardly relevant to what happened shortly after. Just that the fatal voyage coincided with the asparagus season.

CURIOSLY, THE INTEREST towards this vegetable over the centuries has sometimes grown, sometimes weakened or has almost disappeared. It wasn't particularly popular in the Middle Ages, but in the Renaissance its culinary glory shone again to become a measure of luxury and sophistication in the Enlightenment and especially in the Bourgeois Epoch. Louis XIV, the Sun King allegedly ordered court gardeners to figure out a way to grow asparagus all year round in order to be present on the royal table in all seasons. It isn't clear to what extent they managed, but it's certain that their efforts helped develop the greenhouse vegetable production. It seems that its aura of a royal vegetable was shaped at that time. Incidentally, in 1815, when Napoleon left the Island of Elba and headed for Paris to win back his power, the news of this event, according to some sources, reached newspapers' newsrooms in Lyon and Grenoble, hidden in asparagus bundles. What's essential here is that, apparently, in mid-March the first asparagus was already ready for the market, probably thanks to





some gardening innovations made under Louis XIV's pressure.

IN "GARGANTUA AND PANTAGRUEL" Francois Rabelais describes its ability to grow especially well when it's been fertilized with chopped ram's horns. This feature impressed other authors of that time and made many people believe that actually asparagus arose from the horns themselves. We've already mentioned that in the past it was believed to be a powerful aphrodisiac, but it's strange that its power is associated namely with ram's horns. In general, horns bring completely different symbolism in a sexual context.

There are many anecdotes about asparagus. In France one of the most popular ones is associated with Bernard de Fontanelle, author and nephew of Pierre Corneille. Fontanelle once invited a friend to lunch. The conversation gradually moved from literary topics to the asparagus, which the host liked cooked with olive oil, and the guest – with sour cream. The two of them reached a gentleman's agreement that half of them would be cooked with olive oil, and the rest – with sour cream. Suddenly the guest had a stroke and collapsed to the ground. The host jumped up, ran to the kitchen and shouted: "All with olive oil!"

IN "SWANN'S WAY" MARCEL PROUST leaves a remarkable description, in which a little asparagus aesthetics is given in a few lines: "What delighted me were the asparagus, steeped with ultramarine and pink, delicately painted in little strokes, of mauve and azure, shade off imperceptible down to their white fee-still soiled though they are from the dirt of their garden-bed. It seemed to me that these celestial hues revealed the delicious creatures who had merrily metamorphosed themselves and who, through the disguise of their firm, edible flesh, disclosed in these early tints dawn, in these beginnings of rainbows, in this extinction of blue evenings, the precious essence that I recognised again when, all night long following a dinner at which I had eaten them, they played, in farces as crude and poetic as a play by Shakespeare, at changing my chamber pot into a jar of perfume."

It's hard to say whether asparagus are beautiful because they're delicious or they're delicious because they're beautiful in this emotional-contemplative cuisine still life. As for the delicately mentioned chamber pot scent, it has a strictly scientific explanation. Asparagus contains sulfur compounds which give the specific smell of urine.

IN BULGARIA ASPARAGUS has been known for ages. In some medieval sources it's mentioned as sparangi, but the evidence of their presence on the table is scarce. To argue that medieval Bulgarians were addicted to this product, would be highly exaggerated. During the first decades of the last century in Bulgaria asparagus was grown for sale, but the demand was mainly among limited and influenced by Western culture circles of the urban population. It's known that gardeners from the village of Katunitsa near Plovdiv were honoured to deliver asparagus to King Ferdinand's palace. After mid-century this delicious and likeable vegetable was left on the ash-heap of history – probably due to suspicions that it introduced bourgeois influences to the table. Today it is once again respected and this is a discreet sign of the benefits of the democratic changes.

There are three types of asparagus on the market – green, white and pale violet. They're one type and the difference in the colour comes from the farming method. The white ones grow inundated with dirt in trenches, whereas the green ones are exposed to sunlight. The violet ones are grown like the white, but just before they're picked they're exposed to sunlight which colours them, according to Marcel Proust's above-mentioned description. ■

ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

Всички пътници на „България Еър“ 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 Еър“ които трябва да имате предвид. Авиокомпания „България Еър“ 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 Еър 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 Еър, които трябва да имате предвид.

ПОЛИТИКА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИ, ИЗПЪЛНЯВАНИ ОТ БЪЛГАРИЯ ЕЪР
Авиокомпания България Еър 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), Магриг, Малага, Палма де Майорка, Барселона, Лисабон, Амстердам, Брюксел, Париж (Шарл де Гол), Москва (Шереметьево)

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 Еър.

> 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 Еър, 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 багажника 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.**

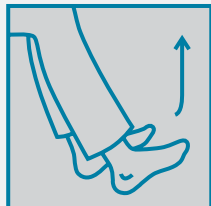
For more information please check Bulgaria Air's website www.air.bg.

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

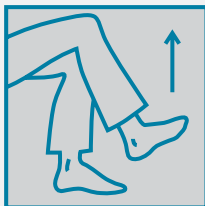
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



КОЛЕНЕ

30 пъти

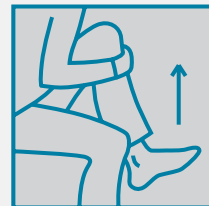
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



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 гъвка 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.

УПЪТВЕНИЯТА 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, 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, томахавки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им / саби, мечове / бръсначи, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / 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 газове 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 до и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго.

Пътниците, които желаят да пътуват с домашен любимец (куче или котка), предварително трябва да се запознаят с инструкциите за превоз на домашни любимци на авиокомпанията на www.air.bg и да спазват всички условия на регламент 576/2013. Регламентът е задължителен за всички страни членки на ЕС. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени. Паспортът трябва да отговаря на общоприетия международен образец.

Because we know they are part of your family – take advantage of our service for animal transportation!

When transporting pets in the passenger cabin /PETC/ the maximum weight of the animal and the cage is up to 8 kg and the maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm. A fee of EUR 60 per direction applies.

When transporting pets in the luggage compartment /AVIH/ there are no limitations in the weight of the animal. The maximum dimensions of the

container are 110 x 65 x 70 cm.

At the weight of the animal and container up to 32 kg, a fee of EUR 100 per direction applies, if the weight is over 32 kg – EUR 140 per direction applies.

Pets' transportation is a subject to compulsory confirmation from the Airline.

Only dogs and cats are accepted for transport. Animal transportation to and from Great Britain is not allowed.

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

Passengers willing to travel with a pet (dog or a cat), should get acquainted in advance with the airline's instructions for traveling with pets on www.air.bg as well as to observe and follow all the conditions of Regulation 576/2013. The regulation is mandatory for all EU member countries. During check-in the pet's documents will be thoroughly checked. The passport must comply with the generally accepted international model.

UPGRADE TO BUSINESS CLASS
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 летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

от еднопосочната тарифа в М класа и двупосочни летищни такси за стюарда-придружител.

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс УМ такса в размер на 50 евро на отсечка за международни полети и 30 евро за вътрешни полети. За София – Лондон таксата е 60 евро, а за Лондон – София е 60 паунда.

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от услугата

срещу заплащане на УМ таксата. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За да се възползвате от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на callfb@air.bg.

Детето Ви задължително трябва да носи със себе си валиден паспорт.

Една стюаргеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една УМ такса.

Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 60 and for London – Sofia is GBP 60.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior the flight at callfb@air.bg

Your child must carry a valid passport with him/her. One flight attendant can accompany two children from the same family – brothers and sisters who travel together. For them is paid a single UM fee.

THE FACE OF

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



Airbus A220-300



Airbus A220-100



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 – MADRID
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE



Sofia – Doha / Bucharest / Varna / Burgas



SOFIA – ATHENS / LARNACA / VARNNA / BURGAS
ATHENS – BEYRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI
LARNACA – TEL AVIV



SOFIA – BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNNA
BELGRADE – GENEVA



SOFIA – PARIS / VARNNA
PARIS – NICE / LYON / BORDEAUX



SOFIA – AMSTERDAM

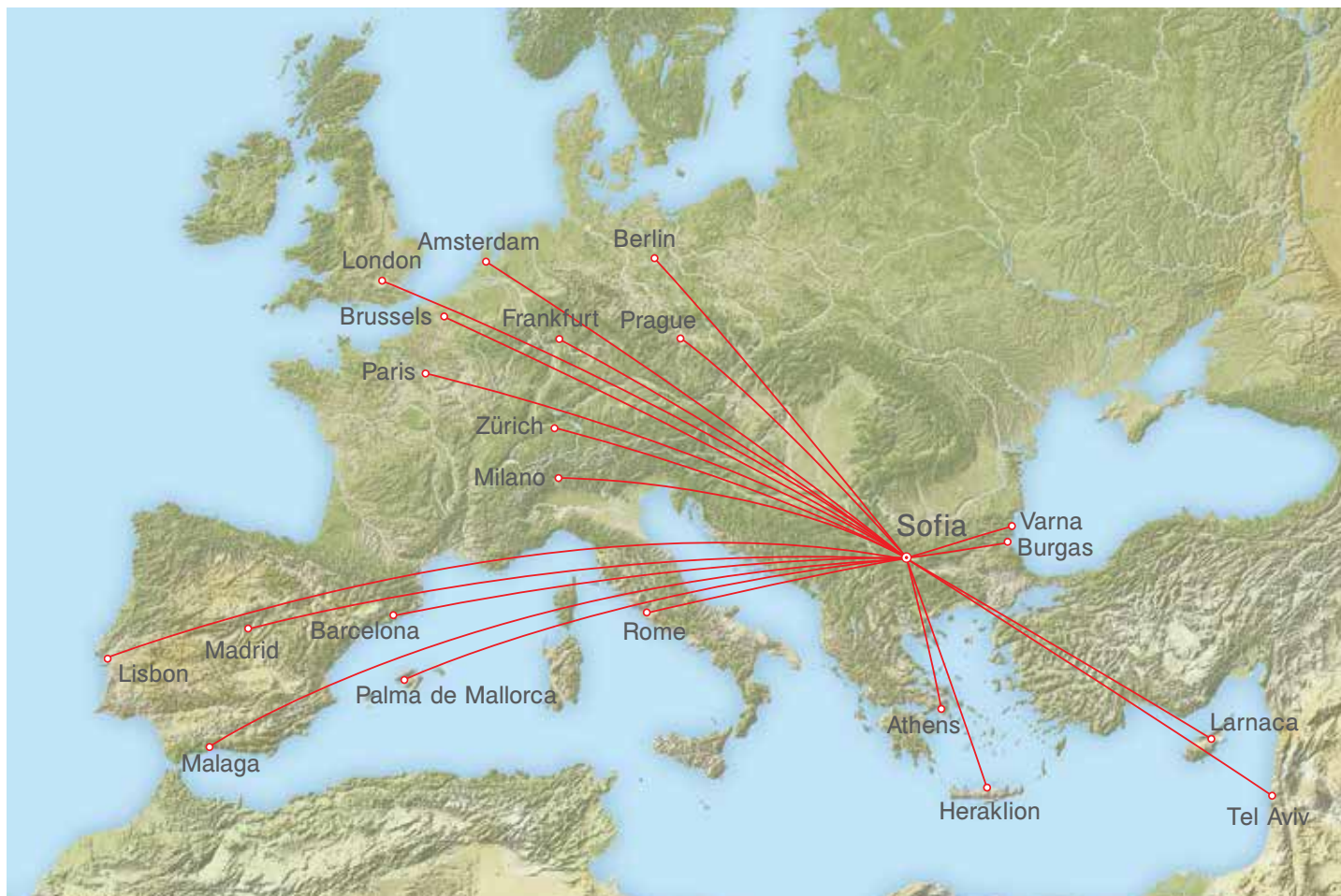


SOFIA – ROME / MILAN / VARNNA / BURGAS
ROME – MILAN / TURIN / FLORENCE / GENOVA / NAPLES
/ PIZA / VENICE / BOLOGNA / TRIEST / VERONA /
CATANIA / BARI / PALERMO / LAMECIA TERME /
BRINDIZI / REGGIO CALABRIA / MADRID / BARCELONA /
AMSTERDAM / LONDON / PARIS / BRUSSELS / PRAGUE /
GENEVA / MALTA



VARNNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST

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, предоставящи 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.



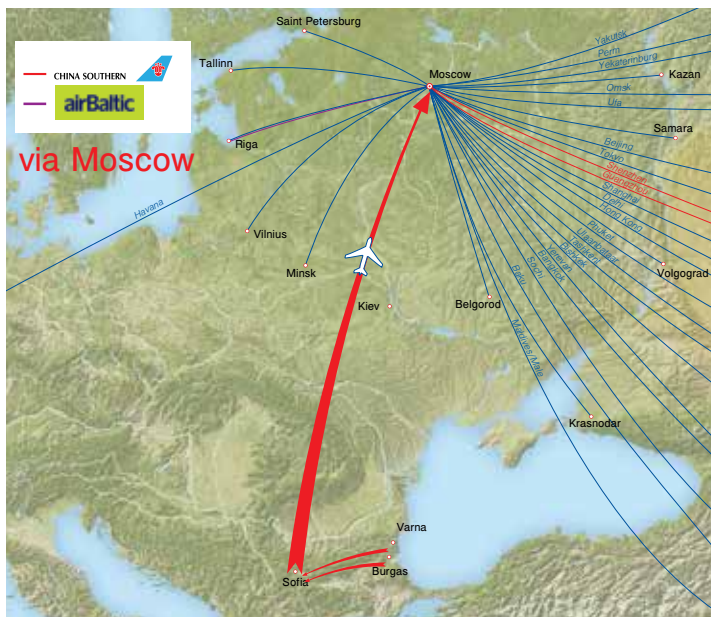
*Летете до Всяка точка на света с България Еър и партньори.
Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.*



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 Every day: 9:00 a.m. to 5:00 p.m. (lunch break - 12:00 p.m. to 1:00 p.m.)	+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>(lunch break: 12:30 p.m. - 1:30 p.m.)</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> <i>Temporarily closed</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> <i>Temporarily closed</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

ТВОЯТ ВИРТУАЛЕН АСИСТЕНТ

НА ЛИНИЯ **24/7**

Открий **Беа** във **Viber** и лесно
получи информация относно
услугите и продуктите на **ЦКБ**.



Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.



Беа отговаря на въпросите ти през
Viber, CCB Mobile и www.ccbank.bg



*High class cheese
served with love*

