

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

183 (11) / 2025

ON
AIR BULGARIA

The Debt Trap

БЪЛГАРИЯ И КАПАНЪТ НА ДЪЛГА

Porto

СТАРОМОДНИЯТ ЧАР НА ПОРТО

21 Gift Ideas

21 ИДЕИ ЗА ПОДАРЪЦИ

BANKING IN THE EURO AGE

Asen Yagodin, Deputy CEO and Member of the Management Board of Postbank
Асен Ягодин, Заместник главен изпълнителен директор на Пощенска банка

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg





Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.

БЪДИ МАСТЪР В ИГРАТА

НАПРАВИ 5 ТРАНСАКЦИИ
С ТВОЯТА MASTERCARD ОТ ЦКБ
И МОЖЕ ДА СПЕЧЕЛИШ

- **3 почивки по 10 000 лв.
(5112,92 €)**
- 30 ваучера по 300 лв.
(153,39 €) от Gift Come True



Виж как на www.ccbank.bg.

В кампанията могат да участват всички карти Mastercard, издадени от ЦКБ АД преди 01.11.2025 г., извършили минимум 5 плащания в един от подпериодите до 31.01.2026 г. включително.



ЛОНДОН: БЕЗБРОЙ ЗАБАВЛЕНИЯ, ПО-ДОСТЪПНИ ОТВСЯКОГА

Традиция, модерност и безкрайно очарование: едва ли има друг град в Европа, който да съчетава тези неща в същата степен като Лондон. Британската столица притежава всичко – от величието на Уестминстър и Бъкингамския дворец, през деловата атмосфера на Ситито, до артистичния дух на Кемдън и Нотинг Хил.

Списъкът с атракциите е безкраен и се простира от очевидните Тауър Бридж и покрай Биг Бен, през задължителния панорамен изглед от височината на London Eye, до някои от най-впечатляващите експозиции в света, предлагани от Британския музей, Националната галерия и Тејт Модърн. Също толкова труден е и изборът на културни преживявания: музикъл в Уест Енд, опера в Ковънт Гардън, жива музика в прочутите клубове на Сохо, или пък потапяне в света на герои в целия диапазон от Хари Потър до мечето Падингтън.

С директните полети на „България Еър“ всичко това е достъпно с удобни полети и в отличен комфорт. През зимния сезон ще летим до Лондон с увеличена честота до пет пъти седмично, което позволява гъвкаво планиране както за уикенд бягство, така и за по-дълга ваканция.

Пътниците ни ще имат удоволствието да летят с най-новите самолети Airbus A220, отличаващи се с просторен салон, големи прозорци, възможности за зареждане на електронни устройства на всяка седалка, нисък шум и по-голяма екологична ефективност. В икономична класа билетите включват безплатен чек-ин, вкусно меню на борда и 10 kg ръчен багаж, към който можете да добавите дамска чанта или лаптоп. Авиокомпанията предлага и удобни услуги за превоз на домашни любимци, спортна екипировка и непридружени деца, за да се чувстват пътниците напълно спокойни по време на пътуването.

За повече информация вижте www.air.bg. ■

LONDON: A WEALTH OF ENTERTAINMENT, MORE ACCESSIBLE THAN EVER

Tradition, modernity and endless charm: there is hardly another city in Europe that combines these things to the same extent as London.

The British capital has it all – from the grandeur of Westminster and Buckingham Palace, to the business atmosphere of the City, to the artistic spirit of Camden and Notting Hill.

The list of attractions is endless and extends from the obvious Tower Bridge and Big Ben, past the obligatory panoramic view from the height of the London Eye, to some of the most impressive exhibitions in the world, offered by the British Museum, the National Gallery and the Tate Modern. The choice of cultural experiences is equally difficult: a musical in the West End, opera in Covent Garden, live music in the famous clubs of Soho, or immersion in the world of characters ranging from Harry Potter to Paddington Bear.

With Bulgaria Air's direct flights, all this is available with convenient flights and in excellent comfort. During the winter season, we will fly to London with an increased frequency of up to five times a week, which allows flexible planning for both a weekend getaway and a longer vacation.

Our passengers will have the pleasure of flying on the latest Airbus A220 aircraft, distinguished by a spacious cabin, large windows, the ability to charge electronic devices at each seat, low noise and greater environmental efficiency. In economy class, tickets include free check-in, a delicious on-board menu and 10 kg of hand luggage, to which you can add a handbag or laptop. The airline also offers convenient services for transporting pets, sports equipment and unaccompanied children, so that passengers feel completely relaxed during the trip.

For more information, see www.air.bg. ■



ГОДИНИ

МАЛКИТЕ НЕЩА ПРАВЯТ
ГОЛЯМАТА РАЗЛИКА



ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

Резервирай сега на www.air.bg

9 | **BUSINESS
ECONOMY**



12 | **Еврозоната ще освободи ресурс от 16 млн. лева за кредитиране**

Асен Ягодин, Заместник главен изпълнителен директор и член на УС на Пощенска банка

18 | **Eurozone Entry Will Free Up €8 Billion For Lending**

26 | **Как фалират гържавите**

30 | **How Countries Go Bankrupt**

34 | **Невидимият капан на туризма**

37 | **The Invisible Trap of Tourism**

41 | **ANALYSIS
POLITICS**



50 | **Войната срещу автомобила**

Защо ЕС нанася такива вреди на най-могъщата си промишленост, и къде стои България в големия спор?

56 | **The War On Cars**

42 | **Градовете с най-лош трафик**
Where's the Worst Traffic?

44 | **След края на света**
46 | **After the End of the World**

62 | **Интервю:**
Ксавие Мартинет
Interview:
Xavier Martinet

65 | **SCIENCE
TECHNOLOGY**



68 | **Изяж се за здраве**

Учени, сред които и българка, най-последно хвърлиха светлина върху механизма на автофагията

68 | **Eat yourself Healthy**

66 | **Да забраниш социалните мрежи?**
Forbidding Social Media?

70 | **Взгледани в звездите**
Staring at the Stars

76 | **Колкото повече се променя...**

80 | **The More It Changes...**

83 | **TRAVEL
LIFESTYLE**



89 | **21 идеи за подаръци под елхата**

Как да изберете интересни подаръци за нея, за него и за децата?

89 | **Gift Ideas**

84 | **Афиш**
Poster

97 | **Пазарна магия**
Market Magic

100 | **Старомодният чар на Порто**
Porto's Old-Fashioned Charm

114 | **Мистерията на Bacalhau**

116 | **The Mystery of Bacalhau**



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 design
ИЗДАТЕЛ
ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП

DESIGN
BRAND NEW design
PUBLISHER
INVESTOR MEDIA GROUP

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
Виктория Мумкова

CEO
Victoria Mitkova

РЕДАКЦИОНЕН АДРЕС
1540 София, бул. Брюксел 1
office@bulgariaonair.bg
тел.: 02 448 40 70
www.bgonair.bg

EDITORIAL ADDRESS
1540 Sofia, 1 Brussels Blvd.
office@bulgariaonair.bg
phone: (+359) 2 448 40 70
www.bgonair.bg

БАНКОВА СМЕТКА

BANK ACCOUNT

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03
BIC: CECB BGSF
Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна
ISSN 1314-2216

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

CONTRIBUTORS АВТОРИ



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

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



ИВАЙЛО НИКОЛОВ е независим икономист с професионален опит и интереси, свързани с политиките на икономическия преход, развитието на финансовата система, институционалните промени и европейската интеграция на България. Доктор по икономика, обучавал се в Bank of England, Европейската централна банка и Федералния резерв.

IVAYLO NIKOLOV is an independent economist with professional experience and interests related to economic transition policies, financial system development, institutional changes and Bulgaria's European integration. He holds a PhD in Economics and has trained at the Bank of England, the European Central Bank and the Federal Reserve.



BMW X7.

ЕКСКЛУЗИВНИ ЦЕНОВИ УСЛОВИЯ
И ПОДАРЪК - ЗИМНИ ГУМИ С ДЖАНТИ.



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 X7 xDrive40i: Разход на гориво в л/100 км (комбиниран, WLTP): 10,5–9,2 CO₂ емисии в г/км (комбинирано, WLTP): 240–210



ОТКРИЙТЕ С НАС МАГИЯТА НА ПОРТО

DISCOVER THE MAGIC OF PORTO WITH US

Дълги години Порто бе смятан просто за вратата към живописните винарни и селца из долината на река Дуро. Но в последните години все повече посетители откриват собствената магия на втория най-голям град в Португалия - и най-новата дестинация на националния авиопревозвач "България Еър". От старинните църкви до пъстрите улични пазари, от вековните кафенета до някои от най-модерните барове в света, този пленителен град - или по-точно конгломерат от 15 отделни грачета - напълно си струва да му посветите поне уикенд, а най-добре седмица.

Особено ако го сторите през юни, когато е денят на Сау Жуау, най-големият местен празник. Но и през останалата година Порто е достатъчно атрактивен: с интензивен нощен живот, очарователни нови хотели, интересни ресторанти и създадени сякаш за Instagram шарени улочки. И всичко това - на цени, които измъчените от инфлацията европейци намират все по-привлекателни.

Линията на "България Еър" от София до Порто се открива на 9 април с удобни директни полети два пъти седмично (четвъртък и неделя), започващи от 139 евро в посока за едноръчен билет с включен кабинен багаж и храна на борда. За повече информация вижте air.bg или посетете офисите на авиокомпанията.

For many years, Porto was considered simply the gateway to the picturesque wineries and villages of the Douro River Valley. But in recent years, more and more visitors have been discovering the magic of Portugal's second largest city - and the newest destination of the national airline "Bulgaria Air". From ancient churches to colourful street markets, from centuries-old cafes to some of the most fashionable bars in the world, this enchanting city - or rather a conglomerate of 15 separate towns - is well worth dedicating at least a weekend, and preferably a week.

Especially if you do it in June, when it is the day of São João, the biggest local holiday. But Porto is attractive enough the rest of the year: with an intense nightlife, charming new hotels, interesting restaurants and colourful streets created as if for Instagram. And all this - at prices that inflation-stricken Europeans are finding increasingly attractive.

Bulgaria Air's route from Sofia to Porto opens on April 9 with convenient direct flights twice a week (Thursday and Sunday), starting at 139 euros in the direction for a one-way ticket with cabin baggage and meals on board included. For more information, see air.bg or visit the airline's offices. ■

"БЪЛГАРИЯ ЕЪР" НА 23 ГОДИНИ

BULGARIA AIR AT 23

На 4 декември "България Еър" отбелязва 23-ия си рожден ден, като в чест на празника изненада пътниците си с два двупосочни билета до европейска дестинация по избор и с 23 ваучера за 23% отстъпка от редовните дестинации на националния авиопревозвач.

Компанията "България Еър" е създадена през ноември 2002 година, за да замести фалирала "Балкан", а първият ѝ полет е осъществен на 4 декември същата година - от София до Лондон.

On December 4, Bulgaria Air celebrates its 23rd birthday, and to honour the date, it surprised its passengers with two free round-trip tickets to a European destination of their choice and 23 vouchers for a 23% discount on the national carrier's regular destinations.

Bulgaria Air was established in November 2002 to replace the bankrupt Balkan, and its first flight took place on December 4 of the same year, from Sofia to London. ■



31.12.2025
Veselin Marinov

1.1.2026
Elena Sirakova
& Bend

Dragomir Draganov



NEW YEAR CELEBRATIONS AT



GRAND HOTEL & SPA
PRIMORETZ
SINCE 1959



Special New Year Packages for early bookers

BANG &

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

Beo Grace

The sound of things to come

OLUFSEN

26 | **КАК ФАЛИРАТ
ДЪРЖАВИТЕ**
HOW COUNTRIES GO BANKRUPT



12 | **ИНТЕРВЮ: АСЕН ЯГОДИН**
INTERVIEW: ASEN YAGODIN



34 | **НЕВИДИМИЯТ КАПАН НА ТУРИЗМА**
THE INVISIBLE TRAP OF TOURISM





ВИКТОРИЯ МИТКОВА СЛЕД BLOOMBERG NEW ECONOMY FORUM: ФОРУМЪТ ПРЕНАСЯ СЪЗНАНИЕТО ОТВЪД ПОЗНАТАТА РЕАЛНОСТ

Виктория Миткова, изпълнителен директор на **Investor Media Group**, беше гост в престижния **Bloomberg New Economy Forum**, който се проведе между 19 и 21 ноември в Сингапур. Събитието събра глобални лидери, визионери, инвеститори и стратегически експерти от цял свят, за да обсъдят най-значимите икономически, политически и технологични трансформации на нашето време.

Тазгодишната тема – „Процъфтяване в епохата на крайности“ – постави акцент върху адаптацията на световната икономика към новите реалности: геополитическа несигурност, ускорен технологичен напредък, климатични предизвикателства и трансформацията на глобалните вериги на стойността. Програмата включваше пленарни дискусии, работни групи и срещи със световни лидери, насочени към създаване на практични решения с реален принос за международния бизнес и обществата.

По време на форума **Виктория Миткова** имаше възможност да се срещне лично с **Майкъл Блумбърг**, основател на **Bloomberg L.P.** и едно от най-влиятелните имена в глобалната медийна и финансово-технологична среда.

Участието на изпълнителния директор на **Investor Media Group** идва в особено важен и символичен момент за медийната група – годината, в която **Bloomberg TV Bulgaria** отбелязва своя 10-годишен юбилей със специалната кампания „**Контекстът променя всичко**“. Кампанията подчертава мисията на медията да предоставя задълбочена, надеждна и контекстуална икономическа информация в динамични времена.

„Bloomberg New Economy Forum пренася съзнанието отвъд познатата ни реалност и дава съвсем различна перспектива върху стратегическото развитие на света – и върху нашата роля като медийна група в контекста на глобалните промени“, сподели

ли **Виктория Миткова** след участието си във форума.

Тя подчерта, че за медиите днес е ключово да награждат своите стандарти, да развиват международните си партньорства и да осигуряват на аудиторията информация, която не просто отразява случващото се, а обяснява контекста, взаимовръзките и влиянието върху бизнеса, обществото и ежедневието. Повече по темата коментира тя и в **специално интервю за списание Bloomberg Businessweek Bg** със заглавие **„Как контекстът се превърна в новата сила на медийната епоха“**.

Участието на **Investor Media Group** в **Bloomberg New Economy Forum** е поредната стъпка в стратегията на медийната група осигуряване на достъп до най-високо ниво икономически и медийни стандарти – в услуга на българската аудитория и бизнес среда.

VIVACOM

**Отключваме
МАКС скорости
в мобилни планове
unlimited**



**Подаръкът,
който наистина
искаш**

vivacom.bg

От 21.11.25 г. до 04.01.26 г. всеки абонат на Unlimited или Unlimited Traffic може да се възползва от макс. скорост в 5G/4G/3G/2G мрежата на Vivacom без допълнително заплащане. Макс. скорост не важи в роуминг, зависи от използваното устройство и състоянието на мрежата и е в рамките на технологичните ѝ ограничения. Повече на vivacom.bg.

ЕВРОЗОНАТА ЩЕ ОСВОБОДИ РЕСУРС ОТ 16 МИЛИАРДА ЛЕВА ЗА КРЕДИТИРАНЕ

Асен Ягодин, Заместник главен изпълнителен директор и
член на УС на Пощенска банка, пред Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ДИЛЯНА ФЛОРЕНТИН

Г-н Ягодин, как ще се отрази влизането на България в еврозоната на 1 януари догоди-
на на потребителите на банкови услуги?
Какви промени да очакваме като лихви,
такси, достъп до финансиране?

Очаквам влизането в еврозоната да се отрази изця-
ло положително на ползвателите на банкови услуги.
Първата пряка полза, която е очевидна, е елимини-
рането на курсовите разлики. Макар и минимални,
тези разлики при превалутиране между лева и евро
съществуват.

Втората полза ще се проявява поетапно във вре-
мето. Присъединяването към еврозоната се очаква
да освободи над 16 млрд. лева ликвидност, която в
момента банките държат под формата на минимал-
ни задължителни резерви в БНБ. В България нивото
на задължителните резерви сега е 12%. В еврозона-
та е 1%. Разбира се, тези пари няма как да бъдат
предоставени веднага като кредити за гражданите
и фирмите, най-малкото защото за поредна година
ростът на депозитите - 12.2 млрд. лева, надхвърля
този на кредитите - 11.5 милиарда. Тоест система-
та се самоиздържа дори само от ръста на депозит-
ната база. Но тази допълнителна ликвидност, коя-
то ще се освободи, ще изиграе ролята на задържащ
фактор за покачването на лихвите по кредитите
- поне за две-три години.

**Може ли освобождаването на толкова голям ре-
сурс да има и инфлационен ефект?**

Теоретично - да. Но аз се надявам по-голямата част
от тези нови кредити да отидат за инвестиции, а
не за крайно потребление. Те могат да са генера-
тор на допълнителен Брутен вътрешен продукт -
един антициклически фактор.

Онази част от кредитирането, която ще отиде за
крайно потребление, може да доведе до известен
инфлационен натиск. Но трябва да имаме предвид,
че делът на задлъжнялост на българските дома-
кинства е значително по-нисък от този в Западна
Европа. Всички се вторачват в ипотечното кре-
дитиране, но и ипотечните кредити са на доста
по-ниски нива от страните в еврозоната. Да не за-
бравяме също, че през последните десетина години
имаше доста силно нарастване на реалните доходи
на домакинствата в България...

**... Наïв-високото като процент в целия ЕС, според
Eurostat.**

Да. Това силно увеличение на разполагаемия доход
на домакинствата нормално води до повече потреб-
ление. Влизаме в клуба на богатите - няма как хо-
рата да не си осъвременяват жилищата, да не ис-
кат да отидат в нови и по-големи жилища, които
отговарят на нуждите и възможностите им. Така ►



► че да се гледа ръстът на ипотечното кредитиране, без да се отразява ръстът на доходите и степента на навлизане на банковите услуги в сравнение с Европа, е малко едностранчищо.

В страни като Гърция членството в еврозоната привлече множество нови играчи във финансовия сектор - което вероятно допринесе и за дълговата експлозия. Очаквате ли повече конкуренция в България от догодина, и откъде би дошла тя?

Не очаквам появата на нови играчи на местния пазар, най-малкото защото конкурентната среда в страната е изключително силна, а лихвените нива са достатъчно ниски и изключват възможността за бързи печалби. България е член на ЕС от 2007 година и оттогава всяка банка, която иска да развива бизнес тук, е свободна да го направи по силата на единния паспорт. Но виждате сами, че няма много нови играчи, навлезли на пазара през този период. Дори обратното – няколко банки напуснаха страната, защото не успяха да издържат на конкурентния натиск, въпреки бързите темпове на растеж през последните 10 години.

Основната заплаха не идва отвън, а отвътре. Новите поколения имат различни очаквания за това по какъв начин ползват и достъпват банковите услуги. Ако ние не им предоставим лесен, бърз и удобен начин да банкират, и то основно през мобилния телефон, те ще намерят някой друг, който да им предостави тези услуги. Знаем, че през последните няколко години се появиха дигитално функциониращи банки в глобален план.

Поради всичко това поддържането на банка става все по-скъпо упражнение. От една страна, инвестираме все по-усилено в нови технологии, в дигитализиране на процеси и в предоставяне на все повече иновативни услуги чрез мобилното и електронното си банкиране. От друга, банковият продукт се оскъпява от продължаващите да нарастват регулаторни изисквания.

Казахте преди време, че махалото на европейските регулатори се е люшнало от прекалено либералния режим преди 2008 до другата крайност. Как изглеждат нещата днес като инвестиционни възможности пред банките?

Да, и днес стоя зад тези си думи, защото движението на махалото от едната крайност до другата е факт. Регулациите стават все по-сложни и спазването им все по-скъпо начинание, особено за по-малките банки, които трудно успяват да устояват на този натиск. Това на свой

ред води след себе си определени рискове, защото ограничава конкуренцията и възможностите за финансови иновации и нови продукти. Вече открито се чуват мнения дали тези регулации не са прекомерни, дали не правят европейските банки по-малко конкурентоспособни.

Добър пример са изискванията за устойчиво финансиране - така наречените ESG. Причината за тяхното въвеждане са климатичните цели на ЕС, но е дискуссионно доколко бързото им въвеждане е уместно и дали изобщо банките следва да са водещи в налагането на тези политики. Винаги по-добрият подход е бил да се предоставят стимули за провеждането на гадена политика, вместо налагането на санкции. Морковът работи по-добре от тоягата.

Предишното десетилетие бе време на големи сливания и поглъщания в българския банков сектор. Приключи ли този процес, или има пространство за още консолидация?

Възможности за консолидация винаги съществуват, но след последната вълна вече са силно ограничени. Навремето на един икономически форум споменах, че за българския пазар са напълно достатъчни 12 търговски банки и още три-четири специфични, нишови играчи. Тогава банките бяха значително над 20 и изказването ми предизвика доста негодувание сред мои колеги. Дванадесет години по-късно виждаме, че банките са 17. Тоест консолидационните процеси са били резонното движение на банковата система към по-добра ефективност и рентабилност. И, не на последно място, отговор на регулаторната рамка и нуждата от доста сериозни капиталови инвестиции в дигитализация. Мисля обаче, че този консолидационен процес вече се изчерпа. Първите 5 банки се развиват много динамично през последните няколко години и вече контролират близо 80% от пазара. В някои сегменти, като примерно в ипотечно кредитиране - дори близо 90%. Органичният растеж на големите банки за една година е по-висок от активите на някоя от по-малките банки. Това, с някои изключения, обезсмисля инициативи за нови придобивания. По-скоро виждам потенциал за консолидация между по-малките банков институции, където определено има възможности за реализиране на синергии и създаване на нов среден по размер играч.

Някои анализатори от години предугаждат, че влизането в еврозоната може да развърже ръцете на политиците в България да харчат повече. Обсъжданията на бюджета за 2026 потвърждават тези опасения. Тревожна ли е тази тенденция?

"Трупането на дълг не е решение в дългосрочен план. Новите заеми имат смисъл, ако са за конкретни инвестиции, които да повишат конкурентоспособността на българската икономика. Но прекомерните нови дългове няма да бъдат погледнати с добро око от външни инвеститори"

Мисля, че има достатъчно разумни и добре подготвени икономисти в близкото обкръжение на нашите политици, които категорично не препоръчват силното разрастване на задлъжнялостта на България. Макроикономическата стабилност бе основен източник на похвали за България и не е добра стъпка да се отиде изведнъж в другата посока. А трупането на дълг не е решение в дългосрочен план. Новите заеми имат смисъл, ако са за конкретни инвестиции, които да повишат конкурентоспособността на българската икономика. Но прекомерните нови дългове няма да бъдат погледнати с добро око от външни инвеститори. Очакваме да има повишен интерес от такива инвеститори към България именно заради еврозоната, защото



еврозоната е оценка за стабилността и предвидимостта на страната.

С влизането в еврозоната България малко неочаквано ще се озове на първия ред в голямата битка за бъдещето на парите - с дигиталното евро от една страна, и инструменти като стейбълкойн от другата. По данни на криптоборсата CEX.IO, миналата година трансакциите в стейбълкойни в световен мащаб надхвърлят тези на VISA и Mastercard, взети заедно. Трябва ли това да ни притеснява? Как очаквате да се развият събитията?

По мое мнение, не става дума за заплахата, а за нова конкурентна среда.

Казвайки това, позволете да изразя из-

вестен скептицизъм относно цитираните от вас данни, както и относно това доколко стейбълкойните са реална алтернатива на картовите оператори. Да, ако говорим за обеми, това е така, но не и като брой трансакции. Освен това, голяма част от този обем - над 70% - е генериран от ботове, съгласно същия доклад, тоест зад тях не стоят реални ежедневни трансакции. Не можете да очаквате скоро кварталният ви магазин да ви предложи възможност да си платите стоките с такива инструменти.

Стейбълкойните имат потенциала да променят правилата на играта, но в крайна сметка всичко опира до разходи и удобство. За мен лично, по-вероятният сценарий е картовите оператори да започнат

да интегрират подобни решения в своята екосистема.

Дигиталното евро, подготвяно от Европейската централна банка, цели да създаде нов стандарт за сигурни, бързи и достъпни електронни плащания в Еврозоната, което ще улесни търговията и потреблението - както за гражданите, така и за бизнеса. Това звучи много добре, но аз очаквам развитието на дигиталното евро да бъде ограничено - от една страна, поради многото интереси, а от друга - от множеството бюрократични спънки. То трудно може да стане алтернатива на предприемчивостта, бързината и иновативността на решенията, предлагани от частния сектор.

Една съвсем прясна статистика на ЕЦБ показва колко съществено са се променили платежните навици в последните години. В еврозоната делът на кешовите плащания е намалял от 54% през 2016 до едва 39% през 2024. Ако преди 76% от плащанията са ставали в точката на продажба, сега са само 58%, докато онлайн плащанията на практика са се удвоили до 36%. Колко далеч сме в България от времето, когато физическите пари ще станат екзотика?

Дълго време регулаторите силно насърчаваха електронните разплащания, но като че ли през последните години те все повече осъзнават важността на това да бъде запазена достъпността на парите в брой. Процесът на дигитализация на плащанията е естествен - те предлагат бързина, удобство, ниски трансакционни разходи. Развитието на онлайн търговията също спомага за този процес. Въпреки това, кешът продължава да имат значителен дял - разплащанията в брой намаляват с по около 2% годишно, което съвсем не е толкова много. И това са данни от развитите държави, докато ние сме много по-назад в това отношение.

По последни данни от ЕЦБ и БНБ в България над 55% от плащанията все още се извършват в брой, сравнено с около 39% в еврозоната - тенденция, която ясно показва, че има още много път пред нас в дигитализацията на финансовите навици. Тук вероятно е мястото да отбележа, че Пощенска банка е сред лидерите в дигиталната трансформация на сектора. Ние сме сред първите в страната, които предложиха напълно дигитален процес на откриване и управление на лична сметка - още преди това да се превърне в стандарт за банковия сектор.

Финансовата криза от 2008-2009 накара банки и други финансови институции в Западна Европа да се насочат към ►

► **пазара на недвижими имоти - отначало по принуда, за да се справят с огромното количество проблемни ипотeki, а после и по желание, защото започнаха да откриват стойност там. Има ли такава тенденция и в България в последните години? Изобищо как оценявате имотния пазар у нас?**

Не, инвестирането в недвижими имоти никога не е било във фокуса на българските банки, и не очаквам това да се промени скоро. Вярвам, че всеки трябва да прави това, от което разбира. Нашият „занаят“ е събирането на депозити и кредитирането, а не спекулативното инвестиране. Така че основният двигател на пазара на недвижими имоти в България си остават домакинствата и фирмите. За банките остава ролята на институция, финансираща голяма част от тези сделки.

Що се касае до имотния пазар, той е стабилен и по мое мнение все още не е изчерпал потенциала си. Бързите ръстове в стойността на имотите през последните няколко години отдаваме на необходимостта от наваксване на ценовите ниwa до тези в по-развитите държави. Има и други фактори: ръст на реалните доходи, нужда от обновяване на жилищния фонд и, не на последно място, липса на инвестиционни алтернативи за по-голяма част от населението.

С една дума, не очаквам сериозен ръст в цените на имотите през следващите една-две години, по-скоро пазарът ще влезе в така нареченото „плато“.

Пощенска банка е сред пионерите и лидерите в областта на дигитализацията в българския банков сектор. Какво още предстои? Говорите за Phygital модел - комбинация от дигитално и физическо, кобешко обслужване. Достигнат ли е вече окончателният баланс в това отношение?

Нашият ангажимент в Пощенска банка е да направим дигиталното банкиране лесно, човешко и достъпно. Phygital моделът съчетава силни дигитални платформи с личен контакт и консултация в офисите. В Пощенска банка активно надграждаме дигиталните си канали, комбинираме AI и RPA в десетки процеси. Отчитаме рекорден ръст в дигиталното банкиране.

Балансът е динамичен. Клиентите избират дигиталните канали за ежедневните операции, но търсят експерт в офиса за ипотeka, инвестиции, бизнес финанси. Дигиталните ни платформи e-Postbank и m-Postbank комбинират интуитивен дизайн и разширени функционалности, една от които е възможността клиентите буквално да „обръщат“ в евро стойностите от екрана си и така с лекота да сравняват цени-

"Бързите ръстове в стойността на имотите през последните години отдаваме на необходимостта от наваксване на ценовите ниwa до тези в по-развитите държави. Има и други фактори: ръст на реалните доходи, нужда от обновяване на жилищния фонд и, не на последно място, липса на инвестиционни алтернативи за по-голяма част от населението"

те в двете валути. Това е още един удобен начин за потребителите да свикнат с еврото и превалутирането като процес. Сред новите функционалности, които m-Postbank предлага, са нареждане на преводи в лева и евро за секунди и по всяко време към над 2700 банки в Европейското икономическо пространство, възможност за откриване на разплащателни и депозитни сметки изцяло дигитално за по-малко от минута, двойна визуализация на средствата в левове и евро.

Повишаването на финансовата грамотност сред обществото и инвестициите в образование са важен елемент от многопластова политика за корпоративна социална отговорност на Пощенска банка, която работи с грижа за своите клиенти и тяхното бъдеще.

Намалява ли дигитализацията риска в банковото дело? Или просто заменя едни рискови фактори с други?

Дигитализацията намалява операционни грешки и ускорява обслужването, но добавя нови рискове: кибер, облачни, свързани с трети страни. Затова DORA - Регламентът за дигитална оперативна устойчивост - въвежда единни правила за устойчивост, тестване и реакция при инциденти в целия финансов сектор. Това е ключово за устойчивостта и надеждността при предоставянето на услуги, за да можем да обслужваме клиентите си 24/7.

Има много примери за това как дигитализацията спомага за намаляване на риска. Като например използването на AI за засичане на съмнителни трансакции и предотвратяване на измами, VOP (verification of payee) за проверка на титуляра на сметката, двуфакторна идентификация, електронна самоличност и много други.

Вие сте човек, изкачил всички стъпала в йерархията - от касиер в клон до изпълнителен директор. Предлага ли банковият сектор в България добри кариерни възможности днес? Как се справяте със затегнатия трудов пазар, от който се оплакват всички сектори на икономиката в последните години?

Да, преди години банковият сектор нямаше никакви проблеми с набирането на кадри – в него се предлагаше стабилна и добре платена работа, с дългосрочни кариерни възможности. С развитието на икономиката и възхода на модерните технологии, картината започна да се променя. Банките продължават да предлагат добре платени позиции - секторът е на второ място по размер на средната работна заплата - но търпи сериозна конкуренция от ИТ сферата. В същото време банките все повече имат нужда от ИТ специалисти, за да развият дигиталните си услуги и да автоматизират множество процеси. В Пощенска банка привличаме и задържаме хората, като инвестираме в тях, развиваме силна работодателска марка, прилагаме иновативни програми за развитие на таланти и създаваме среда, в която служителите се чувстват ценени и вдъхновени. Активно работим с водещи университети и ИТ академии, целейки изграждането на мостове към новото поколение професионалисти. Инвестираме значителни средства и усилия в „employer branding“ програми за млади таланти, обучения и вътрешни кариерни трансформации. Гордеем се и с това, че Пощенска банка е международно сертифицирана като Топ работодател – признание, което потвърждава нашите усилия да осигурим най-добрите практики в управлението на хората и развитието на талантите. ■



ЕДНО ХИЙТРОУ РЕШЕНИЕ

Лети до Лондон с България Еър
до удобното летище Хийтроу*

Билетът в икономична класа включва:

- право на ръчен багаж до 12 kg
- безплатен кетъринг на борда
- безплатен онлайн check-in

* Удобната локация на летище Хийтроу улеснява достъпа до центъра на Лондон

България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg



EUROZONE ENTRY WILL FREE UP €8 BILLION FOR LENDING

Asen Yagodin, Deputy CEO and member of the Board of Directors
of Postbank, talks to Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography DILYANA FLORENTIN

Mr Yagodin, how will Bulgaria's entry into the eurozone on January 1 next year affect bank customers? What changes can we expect in interest rates, fees, and access to financing?

I expect that the eurozone entry will have a completely positive impact on users of banking services. The first direct benefit, obviously, is the elimination of exchange rate differences. Although minimal, these differences when converting between lev and euro exist.

The second benefit will manifest itself gradually over time. Joining the eurozone is expected to release over 8 billion euros of liquidity, which banks currently hold as minimum required reserves with the BNB. In Bulgaria, the level of required reserves is now 12%. In the eurozone, it is 1%. Of course, these funds cannot be immediately provided as loans to citizens and companies, at least because, for yet another year in 2025, the growth of deposits exceeds that of loans - BGN 12.2 billion to 11.5 billion in comparison. That is, the system is self-supporting even from the growth of the deposit base alone. But this additional liquidity that will be released will play the role of a restraining factor for the increase in interest rates on loans, at least for two or three years.

Can the release of such a large resource also have an inflationary effect?

Theoretically - yes. But I hope that the majority of these new loans will go to investments, and not to final consumption. These investments can generate additional Gross Domestic Product - an anti-cyclical factor.

The part of lending that goes to final consumption

can put some inflationary pressure on the economy. But we must bear in mind that the share of Bulgarian households in debt is significantly lower than in Western Europe. Everyone is looking at mortgage lending, but mortgage loans are also at much lower levels than in the countries of the eurozone. Let us also not forget that over the past ten years, there has been a fairly strong increase in real household incomes in Bulgaria...

... The highest as a percentage in the entire EU, according to Eurostat.

Yes. This strong increase in household disposable income normally leads to more consumption. We are entering the club of the rich - there is no way to stop people from modernising their homes, or moving to new and larger homes that meet their needs and capabilities. So, looking at the growth of mortgage lending without reflecting the growth of incomes and the degree of penetration of banking services compared to Europe is a bit one-sided.

In countries like Greece, eurozone entry has attracted many new players in the financial sector, which probably contributed to the debt explosion. Do you expect more competition in Bulgaria next year, and where would it come from?

No. I do not expect the emergence of new players on the local market, not least because the competitive environment in the country is extremely strong, and interest rates are low enough to exclude the possibility of quick profits. Bulgaria has been a member of the EU since 2007, and since then, any bank that wants to do business here has been free to do so under the single passport. But you can see for yourself that there are not many

new players that have entered the market during this period. Quite the opposite - several banks have left the country because they could not withstand the competitive pressure, despite the rapid growth rates over the past 10 years.

The main threat does not come from outside, but from within. New generations have different expectations about how they use and access banking services. If we don't provide them with an easy, fast and convenient way to bank, primarily via mobile, they will find someone else to offer them these services. We know that over the past few years, digitally functioning banks have emerged globally. Because of all this, running a bank is becoming an increasingly expensive exercise. On the one hand, we are investing more and more in new technologies, in digitising processes and in providing more and more innovative services through our mobile and electronic banking. On the other hand, the banking product is becoming more expensive due to the ever-increasing regulatory requirements.

You said some time ago that the pendulum of European regulators has swung from the overly liberal regime before 2008 to the other extreme. How do things look today in terms of investment opportunities for banks?

Yes, I stand by those words today, because the movement of the pendulum from one extreme to the other is a fact. Regulations are becoming increasingly complex, and reaching compliance is an increasingly expensive undertaking, especially for smaller banks, which have difficulty resisting this pressure. This, in turn, brings with it certain risks because it limits competition and opportunities for financial innovation and new products. ►



► Opinions are already being openly heard as to whether these regulations are excessive, whether they make European banks less competitive.

A good example is the requirements for sustainable financing - the so-called ESG. The reason for their introduction is the EU's climate goals, but it is debatable how quickly their introduction is appropriate and whether banks should be the leaders in imposing these policies at all. The better approach has always been to provide incentives for the implementation of a given policy, rather than imposing sanctions. The carrot works better than the stick.

The previous decade was a time of large mergers and acquisitions in the Bulgarian banking sector. Has this process ended, or is there room for more consolidation?

Opportunities for consolidation always exist, but after the last wave they are already quite limited. At one time, at an economic forum, I mentioned that 12 commercial banks and three or four other specific, niche players were completely sufficient for the Bulgarian market. At that time, there were significantly more than 20 banks, and my statement caused quite a bit of resentment among my colleagues. Twelve years later, we see that there are 17 banks left. In other words, the consolidation processes were a reasonable movement of the banking system towards better efficiency and profitability. Last but not least, they were also a response to the regulatory framework and the need for quite serious capital investments in digitalisation.

I think, however, that this consolidation process has already been exhausted. The top 5 banks have been developing very dynamically in the last few years and already control nearly 80% of the market. In some segments, such as mortgage lending, nearly 90%. The annual organic growth of large banks is higher than the assets of any of the smaller banks. This, with some exceptions, makes new acquisition initiatives pointless. Rather, I see potential for consolidation between smaller banking institutions, where there are definitely opportunities to realise synergies and create a new medium-sized player.

Some analysts have been warning for years that joining the eurozone could free up the hands of politicians in Bulgaria to spend more. Discussions of the 2026 budget confirm these concerns. Is this trend worrying?

I think there are enough reasonable and well-prepared economists in our politicians' close circle who vocally do not recommend the strong growth of Bulgaria's indebtedness. Macroeconomic stability was a major source of praise for Bulgaria, and it is not a good step to suddenly go in the other direction. Accumulating debt is not a long-term solution. New loans make sense if they are for specific investments that will increase the competitiveness of the Bulgarian economy. But excessive new debts will not be looked upon favorably by foreign investors. We expect that there will be increased interest



from such investors in Bulgaria precisely because of the eurozone, because the eurozone is an assessment of the stability and predictability of the country.

By joining the eurozone, Bulgaria will unexpectedly find itself at the forefront of the great battle for the future of money - with the digital euro on one side, and instruments such as stablecoins on the other. According to data from the crypto exchange CEX.IO, last year, transactions in stablecoins worldwide exceeded those of VISA and Mastercard combined. Should this worry us? How do you expect events to develop?

In my opinion, this is not a threat, but a new competitive environment.

Having said that, let me express some scepticism

about the data you cited, as well as about the extent to which stablecoins are a real alternative to card operators. Yes, if we talk about volumes, this is so, but not in terms of the number of transactions. Moreover, a large part of this volume - over 70% - is generated by bots, according to the same report, that is, there are no real everyday transactions behind them. You cannot expect your local store to offer you the opportunity to pay for your goods with such instruments anytime soon.

Stablecoins have the potential to change the rules of the game, but in the end, it all comes down to cost and convenience. For me personally, the more likely scenario is that card operators will start integrating such solutions into their ecosystem.

The digital euro, prepared by the European Central

Bank, aims to create a new standard for secure, fast and affordable electronic payments in the Eurozone, which will facilitate trade and consumption - for both citizens and businesses. This sounds very good, but I expect the development of the digital euro to be limited - on the one hand, due to the many interests, and on the other - by the many bureaucratic obstacles. It can hardly become an alternative to the entrepreneurship, speed and innovation of solutions offered by the private sector.

A very recent statistic from the ECB shows how significantly payment habits have changed in recent years. In the eurozone, the share of cash payments has decreased from 54% in 2016 to just 39% in 2024. If before 76% of payments were made at the point of sale, now they are only 58%, while online payments have practically doubled to 36%. How far are we in Bulgaria from the time when physical money will become exotic?

For a long time, regulators have strongly encouraged electronic payments, but in recent years, they seem to be increasingly aware of the importance of maintaining the accessibility of cash. The process of digitalisation of payments is natural - they offer speed, convenience, and low transaction costs. The development of online commerce also contributes to this process. However, cash continues to have a significant share - cash payments are decreasing by about 2% per year, which is not that much at all. And these are data from developed countries, while we are much further behind in this regard.

According to the latest data from the ECB and the BNB, over 55% of payments in Bulgaria are still made in cash, compared to around 39% in

years? How do you generally assess the real estate market in our country?

No, investing in real estate has never been the focus of Bulgarian banks, and I don't expect this to change anytime soon. I believe that everyone should do what they know how to do. Our "craft" is collecting deposits and lending, not speculative investing. So the main driver of the real estate market in Bulgaria remains households and companies. For banks, the role of an institution financing a large part of these transactions remains.

As for the real estate market, it is stable and, in my opinion, has not yet exhausted its potential. We attribute the rapid growth in property values over the past few years to the need to catch up with price levels in more developed countries. There are other factors as well: growth in real incomes, the need to renew the housing stock and, last but not least, the lack of investment alternatives for the majority of the population.

In short, I do not expect a serious increase in property prices in the next one or two years; rather, the market will enter the so-called "plateau".

Postbank is among the pioneers and leaders in the field of digitalisation in the Bulgarian banking sector. What else is coming? You are talking about the Phygital model - a combination of digital and physical, human service. Has the final balance been reached in this regard?

Our commitment at Postbank is to make digital banking easy, human and accessible. The Phygital model combines strong digital platforms with personal contact and consultation in offices.

At Postbank, we are actively upgrading our digi-

seconds and at any time to over 2,700 banks in the European Economic Area, the ability to open current and deposit accounts completely digitally in less than a minute, and dual visualisation of funds in leva and euros.

Increasing financial literacy among society and investments in education are important elements of the multi-layered corporate social responsibility policy of Postbank, which works with care for its customers and their future.

Does digitalisation reduce risk in banking? Or does it simply replace some risk factors with others?

Digitalisation reduces operational errors and speeds up service, but adds new risks: cyber, cloud, and related to third parties. That is why DORA - the Digital Operational Resilience Regulation - introduces uniform rules for resilience, testing and incident response across the entire financial sector. This is key to the resilience and reliability of service provision so that we can serve our customers 24/7.

There are many examples of how digitalisation helps reduce risk. Such as the use of AI to detect suspicious transactions and prevent fraud, VOP (verification of payee) to verify the account holder, two-factor authentication, electronic identity and many others.

You are a person who has climbed all the steps in the hierarchy - from a cashier in a branch to a CEO. Does the banking sector in Bulgaria offer good career opportunities today? How do you deal with the tight labour market that all sectors of the economy have been complaining about in recent years?

Yes, years ago the banking sector had no problems recruiting staff - it offered stable and well-paid jobs, with long-term career opportunities. With the development of the economy and the rise of modern technologies, the picture began to change. Banks continue to offer well-paid positions - the sector is in second place in terms of average salary - but it faces serious competition from the IT sector. At the same time, banks increasingly need IT specialists to develop their digital services and automate numerous processes. At Postbank, we attract and retain people by investing in them, developing a strong employer brand, implementing innovative talent development programs and creating an environment in which employees feel valued and inspired. We actively work with leading universities and IT academies, aiming to build bridges to the new generation of professionals. We invest significant funds and efforts in "employer branding" programs for young talents, training and internal career transformations. We are also proud that Postbank is internationally certified as a Top Employer - a recognition that confirms our efforts to ensure the best practices in people management and talent development. ■

"Over 55% of payments in Bulgaria are still made in cash, compared to around 39% in the eurozone - a trend that clearly shows that we still have a long way to go in the digitalisation of financial habits"

the eurozone - a trend that clearly shows that we still have a long way to go in the digitalisation of financial habits.

Here, it is probably the right time to note that Postbank is among the leaders in the digital transformation of the sector. We were among the first in the country to offer a fully digital process for opening and managing a personal account - way before this became a standard for the banking sector.

The financial crisis of 2008-2009 forced banks and other financial institutions in Western Europe to turn to the real estate market, at first out of necessity, to deal with the huge amount of problem mortgages, and then out of desire, because they began to find value there. Has there been a similar trend in Bulgaria in recent

tal channels, combining AI and RPA in dozens of processes. We are reporting record growth in digital banking.

The balance is dynamic. Customers choose digital channels for daily operations, but are looking for an expert in the office for mortgages, investments, and business finance. Our digital platforms, e-Postbank and m-Postbank, combine intuitive design and advanced functionalities, one of which is the ability for customers to literally "convert" the values on their screen into euros and thus easily compare prices in both currencies. This is another convenient way for users to get used to the euro and currency conversion as a process.

Among the new functionalities that m-Postbank offers are ordering transfers in BGN and EUR in



**НАЙ-АВТОРИТЕТНИЯТ ИЗТОЧНИК
НА БИЗНЕС И ФИНАНСОВА
ИНФОРМАЦИЯ У НАС**



РАЗГОВОР С ЦВЕТОМИР УЗУНОВ, ФИНАНСОВ ДИРЕКТОР НА KAUF LAND БЪЛГАРИЯ, ЗА ИКОНОМИЧЕСКИТЕ ПОЛЗИ ОТ ЕВРОТО И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВАТА В ПРЕХОДНИЯ ПЕРИОД

Г-н Узунув, според вас кои са двете най-съществени ползи от еврото за бизнеса и икономиката?

- Вече видяхме първите позитивни сигнали с повишението на кредитния рейтинг на страната ни. Моята прогноза е, че ще има втора такава стъпка, вероятно още през февруари, когато България ще влезе за първи път в „А“ групата, получавайки рейтинг А-. Това е критично важно и означава драстично по-ниски лихвени разходи за инвестиращите компании и по-евтини кредити. Приемането на еврото – втората най-значима валута в света – носи ценова стабилност и инфлационна защита, регулирана от ЕЦБ. Дори само тези два ефекта са достатъчен позитив.

Каква е ролята на ритейл сектора в този процес? Реално търговците са на първа линия в обмяната на новата валута, какви предизвикателства срещате?

- Ритейл секторът носи огромна отговорност. Целият сектор обяви мащабни инвестиции, свързани с новите законодателни изисквания. Но много искам да подчертая, че ние сме партньор на институциите в този преход. Това е голямо, сложно и изключително скъпо логистично упражнение, тъй като българският лев ще бъде изваден от обращение през три канала – банки, пощи и ритейл вериги. Тук говорим за тонове монети и банкноти, които трябва да бъдат унищожени и заменени с нови. Тази операция остава в сянка, но ангажира огромен човешки ресурс.

Има ли негативи за потребителите от въвеждането на еврото? И как подготвяте вашите служители за промяната?

- Категорично не! Има обаче две неудобства, с които всички трябва да сме наясно. Нагнетяването на напрежение и несигурност, комбинирано с двете цени на етикетите, създава объркване и липса на доверие. Хората ще трябва да свикнат с новите банкноти и монети. Освен това, чисто процесно, клиентското преживяване във всички търговски обекти ще се случва малко по-бавно, тъй като ще циркулират много на брой различни платежни средства. Нашата роля е да осигурим спокойствие, прозрачност и увереност. Януари ще бъде



предизвикателен месец за всички, но Kaufland е подготвен с правилна организация и открита комуникация. Инвестирахме в над 4 хил. часа обучения за своите служители, които ще бъдат първите, имащи пряк контакт с клиентите в процеса на преминаване към еврото. Обученията включват не само работа с новата валута, но и развитие на умения за толерантност и търпение, така че всеки клиент да бъде обслужен с внимание и разбиране. Общата стойност на инвестициите, които Kaufland България прави за подготовката на прехода, надхвърля 10 млн. лева. Най-значителната част е насочена към ИТ инфраструктурата и адаптацията на системите. В процеса участват стотици специалисти и включва над 20 хил. човекочаса работа за промяна на етикети и софтуерни настройки.

Според вас може ли да се очаква бум на картовите разплащания?

- Картовите разплащания в България

са доста под средните европейски нива. В момента, след дигитализацията на хранителните ваучери, картовите разплащания достигат до близо 50%. Очаква се в първите дни след влизането на новата валута делът им да спадне значително, тъй като хората ще искат да се разделят със стария и непотребен кеш. Очаквам обаче до средата на февруари нещата да се балансират, като трендът ще продължи да расте и догодина по същото време да си говорим за дял от 55-60%.

Какви са очакванията ви за следващата година?

- Очаквам да продължи нормалният темп на развитие, който наблюдаваме последните години – пазарен ръст от 7-10%, в някои сегменти и много повече. Любопитен съм обаче да видя дали България може да реализира ефект, сходен на този в Хърватска – със значително увеличаване на туристическия поток след въвеждането на еврото.

ОБНОВЕНИЯТ DNES.BG



Dnes.bg

www.dnes.bg

30
години



СЪГЛАСИЕ
ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНА КОМПАНИЯ

Повече от 30 години **С ПОГЛЕД КЪМ ТВОЕТО БЪДЕЩЕ**

- ПЕНСИОННО ОСИГУРЯВАНЕ
- ЖИВОТОЗАСТРАХОВАНЕ
- ОБЩО И ЗДРАВНО ЗАСТРАХОВАНЕ



КАК ФАЛИРАТ ДЪРЖАВИТЕ

Вече 28 години валутният борг забранява на БНБ да купува български държавен дълг и дисциплинира правителствата. Но с еврото това ще се промени

Текст ИВАЙЛО НИКОЛОВ / Фотография iSTOCK

А как фалирахте? – запита Бил.
– По два начина – отвърна Майк.
– Отначало постепенно – после изведнъж”.

ТОВА ЛАКОНИЧНО ОПИСАНИЕ на пътя към фалит се ражда в разговора между двама от героите в един от големите романи на Ернест Хемингуей – „И изгрява слънце” – публикуван преди точно сто години. Финансовият крах обикновено е резултат от процес, който първоначално е бавен, след това се ускорява, прикриването му става все по-трудно, а накрая фаталната развръзка настъпва за миг.

Новият държавен бюджет на България със сигурност не е бил сред литературните възхновения на Хемингуей. Описаният механизъм за влошаване на финансовото състояние на държавата обаче би попаднал на най-яроостните критици на бюджета. Или може би звучи твърде апокалиптично? Та нали дългът на страната ни остава един от най-ниските в Европейския съюз?

КРИТИКИТЕ КЪМ БЮДЖЕТ 2026 ИЗВИРАТ от всички посоки. Малцина обаче стигат чак дотам да твърдят, че с него България поема към неизбежен фалит.

Всъщност въпросът кога и как една държава фалира не е никак лесен. Такъв анализ изисква някои предварителни уточнения. Преди всичко – значение има не толкова самият размер на дълга, а съотношението между дълга и размера на икономиката, тъй като от нейната големина зависи колко приходи може да събере държавата. Икономистите определят като неустойчиво онова съотношение дълг/БВП, което нараства постоянно. Такава траектория неминуемо води до момент, когато задълженията към кредиторите повече няма да могат да се погасяват.

Математически, въпросното съотношение се изменя във времето вследствие на четири фактора – първичния бюджетен дефицит (което е разликата между разходи, без разходите за лихви, и приходи), номиналния лихвен процент (по който се ►



► обслужват досегашните заеми), инфлацията и реалния икономически растеж. Рискът от неплатежоспособност се увеличава при нарастване на първите две променливи, но намалява при по-висока инфлация и растеж.

Следователно наличието на бюджетни дефицити е първата сигнална лампа. Ако дефицитите растат, тази лампа свети по-силно, а ако растат постоянно – светлината ѝ става яркочервена.

ОТ ГОРНОТО ОБАЧЕ СЛЕДВА И ДРУГО.

Настоящото положение само по себе си не е показателно за рисковете в дългосрочен план. Големият бюджетен дефицит днес не предвещава непременно фалит, но пък и ниският дълг не гарантира спокойствие. Много зависи от фискалната политика отпък нататък, както и от инфлацията, лихвените проценти и как ще расте икономиката.

Например дори днес дългът да изглежда нисък, обслужването му може да бъде затруднено или размерът му да нарасне бързо, ако лихвените проценти скочат рязко или икономиката изпадне в неочаквано дълбока рецесия.

Числата в българския бюджет внасят и една допълнителна неяснота. В стремежа към заветните 3% дефицит, авторите на бюджета смело тестват границите на креативното счетоводство. Например милиардни разходи се инжектират в увеличаване на капитала на съществуващи държавни предприятия или създаване на нови дружества, които остават извън отчетния обхват на бюджета. „На хартия“ тези разходи не влияят на крайния баланс, въпреки че се финансират от заеми. Дори Европейската комисия наскоро изрично предупреди, че подобни практики крият риск един ден да бъдат статистически прекласифицирани като разходи, които ще увеличат дефицита.

И все пак има симптоми, по които се вижда кога дългът на една държава започва да ѝ тежи. Както когато в привидно здрав човек започват да се разпознават симптоми, че се разболява.

РЕЙ ДАЛИО, МУЛТИМИЛИАРДЕРЪТ и основател на най-големия в света хеджфонг Bridgewater, това лято публикува книга по темата как държавите фалират. Анализирайки 35 големи дългови кризи през последните 100 години, той стига до извод, че едно от най-ясните предзнаменования за криза е тенденцията на нарастване на лихвените плащания като дял от БВП.

Този показател в България видимо се влошава. Лихвената тежест на държавния дълг се очаква да нарасне почти тройно в относително изражение – от 0.5% от БВП

Наличието на бюджетни дефицити е първата сигнална лампа. Ако дефицитите растат, тази лампа свети по-силно

миналата година до 1.3% през 2028 г.

Далио описва как към края на всеки цикъл на задлъжняване намесата на централната банка често е решаваща. Тогава вече няма кой да купува новия дълг на правителството, а лихвите за обслужване на досегашните заеми растат. Централната банка „печата“ пари и става основен купувач на държавния дълг. Лихвените проценти могат да бъдат свалени много, дори под нулата, но инфлацията се засилва, а недоверието в икономиката забавя растежа и бюджетните приходи намаляват. Може да се наложи обезценяване на националната валута или, ако валутният курс е фиксиран, да се премине към плаващ курс. Ако инфлацията или икономическият растеж не са достатъчни за облекчаване на тежестта на дълга, той трябва да се реструктурира. Най-болезнената форма на реструктуриране е държавата да объяви фалит и да спре да плаща на кредиторите си.

ОПИСАНАТА КРАЙНА ФАЗА СИЛНО напомня за България през 90-те години на миналия век, преди рестарта на цялата икономическа и финансова система с въвеждането на Валутния борг. Поведението на ЕЦБ в отговор на кризата в еврозоната през миналото десетилетие също имаше някои от характеристиките, очертани от Рей Далио.

Именно ролята на централната банка става особено интересна за България от гледна точка. Влизайки в еврозоната (от 1 януари 2026), страната сменя не само валутата си, но и средата за управление на държавния дълг – при това, може би с нови рискове за дългосрочната му устойчивост.

Членството в еврозоната променя не толкова формалните фискални правила, колкото една по-невидима система от стимули, които имат съществено значение за политическите решения, влияещи върху държавния бюджет и дълга.

ИСТОРИЧЕСКИЯТ ОПИТ НА БЪЛГАРИЯ и на самата еврозона ясно илюстрира връз-

ката между паричния режим и резултатите от фискалната политика.

В продължение на четвърт век Валутният борг забраняваше на БНБ да купува казвото и да било български държавен дълг. Оставени без този източник на финансиране, цяла поредица от правителства се стремяха към балансиран бюджети и нисък дълг. При всяка проява на неблагоприятна фискална политика на държавата можеше да ѝ се наложи да се финансира на пазарен принцип срещу по-високи лихви. Правилата в еврозоната обаче не са така дисциплиниращи. ЕЦБ може да купува от банките държавни ценни книжа, издадени от правителства в еврозоната. Чрез различни програми по време на Глобалната финансова криза, дълговата криза в еврозоната и пандемията от Covid-19, ЕЦБ трупаеше в баланса си огромни количества дълг на държави в еврозоната.

Де факто преразпределяйки ресурс между отделните държави, подкрепяйки ги косвено при фискални затруднения, тази политика замъгляваше картината за реалните им фискални рискове. Без принудата да разчитат само на финансиране при пазарни лихви, много страни не бързат да свиват дълговете си.

ТУК ИМА ЕДНА ИРОНИЯ. Вместо повод за размисъл, лошите фискални показатели в редица държави от еврозоната може да се окажат сред причините за разпускането на дисциплината в България напоследък. Някои наблюдатели отбелязват следното съвпадение – публичните ни финанси започват да се влошават от 2020 година, когато българският лев влиза в така наречената „чакална за еврозоната“. С отварянето на перспективата за смяна на паричния режим, българските политики виждат на хоризонта възможността за по-ниски лихви и по-лесно теглене на заеми в еврозоната.

Времето ще провери валидността на тази хипотеза. Интересно ще бъде да се наблюдава доколко новата среда ще възпита или стимулира трупането на дълг. Дали влизането на България в еврозоната ще се окаже границата между една продължителна епоха на фискална дисциплина и нов цикъл на задлъжняване?

Годините с рекордно нисък дълг на България могат да се превърнат в спомен и поради непрестанните искания за повече публични разходи в най-различни сфери. При политическа поляризация и нестабилност бюджетът ще се балансира все по-трудно. И независимо колко развити изглеждат задълженията в един паричен съюз, някой ден тежестта на плащанията по главници и лихви може да стане наистина осезаема. ■

ПЕТТЕ ФАЗИ НА ГОЛЕМИЯ ЦИКЪЛ НА ЗАДЪЛЖНЯВАНЕ (ПО РЕЙ ДАЛИО)

RAY DALIO'S FIVE STAGES OF THE BIG DEBT CYCLE



ФАЗА 1: СТАБИЛНИ ПАРИ

STAGE 1: SOUND MONEY

Дългът е нисък, парите са стабилни, икономиката е конкурентно-способна, а заеманите средства отиват в инвестиции, повишаващи производителността. Създава се доход, който е предостатъчен за обслужване на досегашния дълг.

THE DEBT LEVEL is low, money is sound, the economy is competitive, and borrowing fuels productivity-enhancing investments. The incomes created are more than sufficient to service existing debt.



ФАЗА 2: НАДУВАНЕ НА БАЛОНА НА ДЪЛГА

STAGE 2: DEBT BUBBLE

Дългът и инвестициите нарастват по-бързо, отколкото доходът, който създават. Заемат се все повече средства, с които се увеличава търсенето на стоки, услуги и инвестиции. Настроенията са много оптимистични.

DEBT AND INVESTMENTS grow faster than the incomes they create. There is growing demand for goods, services and investments, driven by borrowing. Sentiment is very bullish.



ФАЗА 3: ДОСТИГАНЕ НА ВЪРХА

STAGE 3: TOP STAGE

Балонът се спуква и следва свиване на кредитирането/икономиката. Обикновено тази фаза настъпва тогава, когато финансирането се затегне и/или досегашният темп на нарастване на дълга стане неустойчив, т.е. расте с по-голяма скорост от дохода, необходим за обслужването му.

THE BUBBLE POPS and there follows credit/economic contraction. This stage typically occurs when credit tightens and/or prior debt growth becomes unsustainable, i.e. debt grows faster than incomes required to service it.

ФАЗА 4: РЕДУЦИРАНЕ НА ЗАДЪЛЖЕНИЯТА

STAGE 4: DELEVERAGING

Настъпва болезнен процес на намаляване на задълженията и на лихвените плащания, често чрез реструктуриране или обявяване на неплатежоспособност, докато се постигне поносимо за обслужване равнище на дълга. Типичен сигнал за предстояща такава фаза са масираните разпродажби на държавни ценни книжа. Централната банка може да опита да намали лихвите, да „печата“ пари и да изкупува правителствения дълг.

THERE IS A PAINFUL bringing down of debt and debt service, often through restructuring or default, until the debt level becomes serviceable. Such stage is typical flagged by massive government debt sales. The Central Bank may try to lower interest rates, “print” money and buy government debt.



ФАЗА 5: ГОЛЯМАТА ДЪЛГОВА КРИЗА СЕ ОТДАЛЕЧАВА

STAGE 5: BIG DEBT CRISIS RECEDES

Размерът и тежестта на дълга се стабилизират до ниво, при което икономиката може да ги обслужва. Стойността на парите също се стабилизира и кредиторите, влагащи средства в дълг, отново вярват в запазването на стойността на тези средства. Настъпва ново равновесие, след което започва нов голям цикъл на задължняване.

THE DEBT LEVEL and burden stabilize to a point where the economy may service them. Money also becomes sound, and creditors again believe their investments in debt will store their wealth. A new equilibrium is reached, and a new Big Debt Cycle begins.

HOW COUNTRIES GO BANKRUPT

For 28 years, Bulgaria's currency board has barred the central bank from buying government debt — but the euro will change that

By IVAYLO NIKOLOV / Photography iSTOCK

How did you go bankrupt?" Bill asked.
"Two ways," Mike said. "Gradually and then suddenly."

THIS CONCISE DESCRIPTION of the road to bankruptcy appears in a conversation between two characters in one of Ernest Hemingway's great novels, *The Sun Also Rises*, published exactly one hundred years ago. Financial collapse is usually the result of a process that is slow at first, then accelerates, becomes increasingly difficult to conceal, and finally reaches its fatal conclusion in an instant.

Bulgaria's new state budget was certainly not among Hemingway's literary inspirations.

Yet the mechanism he describes for the deterioration of a state's financial condition would likely appeal to the budget's fiercest critics.

Or perhaps it sounds too apocalyptic? After all, our country's debt remains one of the lowest in the European Union.

CRITICISM TO THE 2026 BUDGET is coming from all directions. Few, however, go so far as to claim that it sets Bulgaria on a path toward inevitable bankruptcy.

In fact, the question of when and how a state goes bankrupt is far from simple. Such an analysis requires several preliminary clarifications.

First and foremost, what matters is not so

much the absolute size of the debt, but the ratio between the debt and the size of the economy, since the economy's scale determines how much revenue the state can collect. Economists consider a debt-to-GDP ratio unsustainable when it is constantly rising. Such a trajectory inevitably leads to a point at which obligations to creditors can no longer be serviced.

Mathematically, this ratio evolves over time as a result of four factors: the primary budget balance (that is, the difference between expenditures, excluding interest payments, and revenues), the nominal interest rate (at which existing loans are serviced), inflation, and real economic growth. The risk of insolvency increases when the first two variables





Предложеният бюджет за 2026, със заложили нови сериозни увеличения на външния дълг и на разходите за заплати в публичния сектор, предизвика масови протести из България.
Снимка ДИМИТЪР КЪОСЕМАРЛИЕВ

The proposed budget for 2026, with new serious increases in government debt and public sector wage costs, has sparked mass protests across Bulgaria.
Photo by DIMITAR KYOSEMARLIEV

rise, but decreases with higher inflation and growth.

THEREFORE, THE PRESENCE of budget deficits is the first warning light. If the deficits grow, that light becomes brighter; and if they grow continuously, it turns bright red. For example, even if the debt appears low today, servicing it may become more difficult — or its size may increase rapidly — if interest rates rise sharply or the economy falls into an unexpectedly deep recession. The numbers in the Bulgarian budget bring an additional level of uncertainty. As they strive to reach the coveted 3% deficit, the authors of the budget are boldly testing the limits of creative accounting. For instance, billions of

expenditure are injected into increasing the capital of already existing state enterprises, or into the creation of new companies, which remain outside the reporting scope of the budget. “On paper” these expenses do not affect the final balance, although they are financed by loans. In fact, the European Commission recently explicitly warned that such practices carry the risk of being statistically reclassified at some point in the future as expenditure that would increase the deficit. Nevertheless, there are clear signs that indicate when a country’s debt begins to weigh heavily on it. Much like in a seemingly healthy person, when the first symptoms start to appear signaling the onset of an illness, the early warning signs in public

finances can reveal that the burden of debt is becoming increasingly difficult to sustain.

RAY DALIO, THE MULTIBILLIONAIRE and founder of the world’s largest hedge fund, Bridgewater, published a book this summer on the topic of how countries go bankrupt. Analyzing 35 major debt crises over the past 100 years, he concludes that one of the clearest early warning signs of a crisis is the tendency for interest payments to rise as a share of GDP.

This indicator in Bulgaria is clearly deteriorating. The interest burden on the national debt is expected to nearly triple in relative terms — from 0.5% of GDP last year to 1.3% by 2028. ►

► Dalio describes how, toward the end of each debt cycle, the intervention of the central bank often becomes decisive. At that point, there is no one left to buy the government's new debt, and interest rates on existing loans rise. The central bank "prints" money and becomes the primary purchaser of government debt. Interest rates can be lowered significantly, even below zero, but inflation accelerates, and lack of confidence in the economy slows growth and reduces budget revenues. It may become necessary to devalue the national currency or, if the exchange rate is fixed, to move to a floating rate. If inflation or economic growth are insufficient to ease the debt burden, the debt must be restructured. The most painful form of restructuring is for the state to declare bankruptcy and stop paying its creditors.

THE FINAL PHASE DESCRIBED is very reminiscent of Bulgaria in the 1990s, before the restart of the entire economic and financial system with the introduction of the Currency Board. The ECB's response to the crisis in the eurozone over the past decade also had some of the characteristics outlined by Ray Dalio.

It is precisely the role of the central bank that is particularly interesting for Bulgaria from today's perspective. By joining the eurozone (on January 1, 2026), the country will change not only its currency but also the environment for managing its public debt—and this may entail new risks for its long-term sustainability.

Membership in the eurozone changes not so much the formal fiscal rules as a more invisible system of incentives that are essential to political decisions affecting the state budget and debt.

THE HISTORICAL EXPERIENCE OF BULGARIA and the eurozone itself clearly illustrates the link between monetary policy and the results of fiscal policy.

For a quarter of a century, the currency board prohibited the Bulgarian National Bank from purchasing any Bulgarian government debt. Deprived of this source of financing, a series of governments sought to achieve balanced budgets and low debt. Any instance of imprudent fiscal policy on the part of the state could result in it having to finance itself on market terms at higher interest rates.

However, the rules in the eurozone are not so disciplining. The ECB can buy government securities issued by eurozone governments from banks. Through various programs during the Global Financial Crisis, the Eurozone debt crisis, and the Covid-19 pandemic, the ECB accumulated huge amounts of Eurozone government debt on its balance sheet.



By effectively redistributing resources between individual countries, indirectly supporting them in times of fiscal difficulties, the ECB policy obscured the picture of their real fiscal risks

By effectively redistributing resources between individual countries, indirectly supporting them in times of fiscal difficulties, this policy obscured the picture of their real fiscal risks. Without the pressure to rely solely on market-rate financing, many countries are in no hurry to reduce their debts.

THERE IS A CERTAIN IRONY HERE. Instead of serving as a reason for reflection, the poor fiscal indicators in several eurozone countries may have become one of the factors behind the recent loosening of fiscal discipline in Bulgaria. Some observers note the following coincidence: our public finances began to deteriorate in 2020, when the Bulgarian lev entered the so-called "eurozone waiting room." With the prospect of a change in the monetary regime opening up, Bulgarian politicians began to see on the

horizon the possibility of lower interest rates and easier access to borrowing within the eurozone.

Time will test the validity of this hypothesis. It will be interesting to observe to what extent the new environment will restrain or encourage the accumulation of debt. Will Bulgaria's entry into the eurozone mark the boundary between a prolonged era of fiscal discipline and a new cycle of indebtedness?

The years with record-low debt may become a this of the past, due to the constant demands for increased public spending across various sectors. In a context of political polarisation and instability, balancing the budget will become increasingly difficult. And no matter how blurred the obligations may appear within a monetary union, one day the burden of principal and interest payments could become truly tangible. ■

ДЕНЯТ ON AIR

Новините с коментар
с Ганиела Ангелова



Всеки денник
19:15

bgonair.bg



НЕВИДИМИЯТ КАПАН НА ТУРИЗМА

Южна Европа все повече разчита на този сектор, България очаква той да ѝ носи над 10% от БВП. Но някои икономисти твърдят, че туризмът носи бедност, а не богатство

Текст ЕМИЛ ИВАНОВ / Фотография iSTOCK

България се гордее със своя туризъм, поне ако се съди по гръмките изказвания на политици и браншови дейатели. Но това е единствената точка, по която между двете групи има разбирателство. Хотелиерите и туроператорите постоянно се оплакват, че не получават достатъчно подкрепа от държавата. Политиците на свой ред твърдят, че туристическите мениджъри, вместо да обединяват усилия за рекламирането на България като дестинация, предпочитат да си пречат взаимно. И едните, и другите имат право. Но въпреки това туризмът в България продължава да расте като индустрия и през 2025 вероятно ще донесе 8.4% от Брутният вътрешен продукт на страната, ако се съди по данни на The World Travel & Tourism Council, изнесени от заместник-министъра на туризма Ирена Георгиева. Ако данните се потвърдят, това ще е рекорд за съвременната история на българската икономика - досега най-доброто постижение на туристическия сектор бе малко под 7% от БВП. Прогнозите на WTTC са до 2033 година туризмът вече да дава над 10 на сто от брутният продукт.

СУХИТЕ ЧИСЛА ДАВАТ ДОСТАТЪЧНО ОСНОВАНИЯ ЗА ТАКИВА ПРОГНОЗИ.

По данни на Националния статистически институт, за първите 10 месеца на годината България е посетена от 11.99 милиона чуждестранни туристи (тук се включват туристически пътувания, служебни пътувания и гостувания). Това е с близо 3% повече от същия период на 2024, и с цели 91% повече от същия период на 2021, когато индустрията тепърва се съвземаше след Covid-19. При това туризмът е един от малкото сектори на българската икономика с положително търговско салдо. Пак според НСИ, през 2022 чуждестранните туристи са похарчили у нас над 8.03 милиарда лева (сумата за 2025 със сигурност ще е доста по-висока). Докато българските граждани харчат за пътувания едва 4.05 милиарда лева, от които 2.2 милиарда - в страната, и само 1.83 милиарда за граница.

ЕСТЕСТВЕНО, БЪЛГАРИЯ НЕ Е НИКАКВО ИЗ-

КЛЮЧЕНИЕ: за целия ЕС туризмът е важен отрасъл. А за южноевропейските страни той, както се изрази един италиански политик, замества тежката промишленост като основен ►





Десетте водещи източника на международни туристи за България по данни на НСИ, и как са се развили през 2021, 2022, 2023, 2024 и 2025. Посочените числа са периода януари-октомври на всяка от тези години.
The ten leading sources of international tourists to Bulgaria according to NSI data, and how they developed in 2021, 2022, 2023, 2024 and 2025. The numbers indicated are for the period January-October of each of these years.

► източник на приходи. Пак според оценки на WTTC, тази година туристическият сектор ще допринесе 1.9 трилиона евро към Брутният вътрешен продукт на Европейския съюз, със 100 милиарда евро повече от 2024. Това се равнява на около 10.5% от цялата икономика на общността. Прогнозите са да набъбне още до 2.3 трилиона евро към 2035 година.

НО ТРЯБВА ЛИ ДА СМЕ ОПТИМИСТИ ЗА РАСТЯЩИЯ ТУРИЗЪМ? Дори да оставим настрана всички проблеми от свръхтуризма, от които места като Барселона, Рим, Париж страдат напоследък, все повече икономисти изразяват съмнение дали си струва една държава да насърчава този сектор. Нито една държава в историята не е станала богата от туризъм, твърди Марко Юкич, анализатор в консултантската компания Bismarck Analysis, и никоя няма да забогатее от туризъм в бъдеще. Разбира се, има немало държави, за които туризмът е съществен или дори основен източник на приходи. По данни, цитирани от Юкич, туристическият сектор на практика дава 53% от износа на Черна гора, 51% от износа на Албания, и 38% от износа на Хърватия. Внушителни са числата и за Гърция (28%), Португалия (23%) и дори Испания (19%). Излиза, че Черна гора и Албания са по-зависими от туризма, отколкото Обединените арабски емирства - от петрола. А за Испания туризмът е по-важен, отколкото автомобилният сектор за Германия (17% от германския износ). Дотук добре. Но Юкич доказва - по доста убедителен начин - че в никоя държава туризмът не носи истинско национално богатство. Дори държави като Малдивите,

Сейшелите или Бахамите, които разчитат изцяло на туристическия сектор, си остават относително бедни. Има страни с развит туризъм и с висок стандарт на живот (като започнем от Монако и Андора и приключим с Кипър), но при тях богатството идва не от туризма, а от статута на данъчни убежища и от финансовия сектор като цяло. Може ли туристическият сектор да изиграе същата роля и да направи една страна богата? Юкич пресмята този сценарий за Хърватия, страната с най-висок дял на туризма от БВП в Европа.

ХЪРВАТИЯ, ПОДЧЕРТАВА ЮКИЧ в анализа си за изданието Palladium, има всичко необходимо: средиземноморски климат, ослепително красиви острови, относително пощадени от свръхзастрояване, и чудесна локация близо до основните туристически пазари в Европа (далматинското крайбрежие е на 5 часа с кола от Мюнхен). Анализаторът решава да изчисли колко туристи са нужни, за да постигне Хърватия същия БВП на глава от населението като богатата Швейцария (тоест около 100,000 долара). Това би означавало номинален БВП от 386 млн. долара. Ако един турист харчи средно около 200 долара дневно с нощувките, значи Хърватия се нуждае от... 1.93 милиарда нощувки годишно, за да постигне швейцарското благосъстояние. Това е 23 пъти повече от реалния брой регистрирани нощувки през 2024 (85 милиона). Дори да приемем, че това е постижимо - макар то да се равнява на почти една трета от целия глобален туристически поток през 2024 - изникват безброй други пречки: къде ще настанят всички тези хора, по какви пътища ще се движат, на какви плажове ще

се изтягат, и най-вече кой ще ги обслужва. Обработването на такъв брой туристи би изисквало персонал от около 3.5 милиона души, изчислява Юкич - над два пъти повече от цялата работна сила на Хърватия (1.7 млн.).

ТОЗИ ПРИМЕР Е В РАМКИТЕ НА АБСУРДА, естествено, но той добре подчертава трудностите пред една икономика, заложила предимно на туризма. Има четири съществени причини този модел да не работи. Първо, производителността на труда в туристическия сектор не се променя съществено с времето, защото слабо се поддава на автоматизация: сервитьори, бармани и камериерки работят приблизително по същия начин, по който предшествениците им през 60-те и 70-те години. Второ, нуждата от квалифицирана работна ръка е скромна. Туризмът създава една много малобройна класа от богати собственици, и една многобройна класа от нископлатени работници. Тази схема не стимулира развитието на човешкия капитал. Трето, туризмът работи с ограничени ресурси, които лесно могат да се изчерпят при твърде засилена експлоатация: плажовете се замърсяват, планинските лифтове се задръстват, красивите някога местности се превръщат в бетонни джунгли. И накрая, туризмът е вероятно най-уязвимият и податлив на колебания икономически сектор. Пандемии, финансови кризи, природни бедствия, войни: безброй фактори могат да превърнат процъфтяваща дестинация в пустош буквално за една нощ. Да сложиш всичките си яйца точно в тази прогъната кошница не звучи като образец за мъдра стратегия. ■

THE INVISIBLE TRAP OF TOURISM

Southern Europe is increasingly relying on this sector; Bulgaria expects it to reach 10% of its GDP. But some economists argue that tourism brings poverty, not wealth

By EMIL IVANOV / Photography iSTOCK

Bulgaria is proud of its tourism, at least judging by the loud statements of politicians and industry figures. But this is the only point on which there is understanding between the two groups. Hoteliers and tour operators constantly complain that they do not receive enough support from the state.

Politicians, in turn, claim that tourism managers, instead of joining forces to promote Bulgaria as a destination, prefer to hinder each other. Both are right to a certain ex-

tent. But despite this, tourism in Bulgaria continues to grow as an industry, and in 2025 it will probably bring 8.4% of the country's Gross Domestic Product, judging by data from The World Travel & Tourism Council, presented by Deputy Minister of Tourism Irena Georgieva. If the data is confirmed, this will be a record for the modern history of the Bulgarian economy - so far, the best achievement of the tourism sector was just under 7% of GDP. WTTC forecasts that by 2033, tourism will already provide over 10 per cent of the gross product.

THE DRY NUMBERS PROVIDE SUFFICIENT GROUNDS for such forecasts. According to data from the National Statistical Institute, for the first 10 months of the year, Bulgaria was visited by 11.99 million foreign tourists (this includes tourist trips, business trips and visits). This is nearly 3% more than the same period in 2024, and a full 91% more than the same period in 2021, when the industry was still recovering from Covid-19.

Moreover, tourism is one of the few sectors of the Bulgarian economy with a ▶



► positive trade balance. According to the NSI in 2022, foreign tourists spent over 8.03 billion leva in our country (the amount for 2025 will certainly be much higher). Meanwhile, Bulgarian citizens spend only 4.05 billion leva on travel, of which 2.2 billion - in the country, and only 1.83 billion abroad.

Of course, Bulgaria is no exception: for the entire EU, tourism is an important industry. For southern European countries, it, as an Italian politician put it, replaces heavy industry as the main source of income. According to WTTC estimates, the tourism sector will contribute €1.9 trillion to the European Union's Gross Domestic Product this year, €100 billion more than in 2024. This equates to around 10.5% of the entire economy of the Union. It is projected to swell to €2.3 trillion by 2035.

BUT SHOULD WE BE OPTIMISTIC about growing tourism? Even leaving aside all the problems of overtourism, from which places like Barcelona, Rome, and Paris have been suffering recently, more and more economists are expressing doubts about whether it is worth it for a country to promote this sector. No country in history has become rich from tourism, argues Marko Jukic, an analyst at the consultancy Bismarck Analysis, and none will become rich from tourism in the future.

Of course, there are quite a few countries for which tourism is a significant or even main source of income. According to data cited by Jukic, the tourism sector practically provides 53% of Montenegro's exports, 51% of Albania's exports, and 38% of Croatia's exports. The figures are also impressive for Greece (28%), Portugal (23%) and even Spain (19%). It turns out that Montenegro and Albania are more dependent on tourism than the United Arab Emirates is on oil. And for Spain, tourism is more important than the automotive sector is for Germany (17% of German exports).

SO FAR SO GOOD. But Jukic proves - quite convincingly - that in no country does tourism bring real national wealth. Even countries like the Maldives, Seychelles or Bahamas, which rely entirely on the tourism sector, remain relatively poor. There are countries with developed tourism and a high standard of living (starting with Monaco and Andorra and ending with Cyprus). There, however, the wealth comes not from tourism but from the status of tax havens and from the financial sector in general. Can the tourism sector play the same role and make a country rich? Jukic calculates this

ТУРИЗМЪТ В ЧИСЛА TOURISM IN NUMBERS

31.1% от българските граждани са предприели туристическо пътуване през 2023 година, показват данни на Eurostat. Това е вторият най-нисък показател в ЕС - пред Румъния (26.8%), но далеч зад Унгария (55.7%), Полша (65.6%), Чехия (74.1%), да не говорим за рекордерите Франция (84.6%) и Норвегия (91%).

18.7% е дялът на туристическия сектор в хърватския Брутен вътрешен продукт - най-високото съотношение в Европа през 2023 година. По-нататък следват Кипър (10.6%), Малта (9.6%), Португалия (9.5%) и Гърция (9.1%).

Испания е водещата туристическа дестинация в Европа от гледна точка на брой туристи. Страната е отчела 302 милиона туристически нощувки през 2023 по данни на Eurostat, изпреварвайки Италия (234 милиона), Франция (138 милиона), Гърция (123 милиона) и Австрия (91 милиона). В Испания туризмът дава 12.3% от БВП и наема 11.6% от работната ръка.

10.9 трилиона щатски долара е приносът на туризма към глобалния БВП през 2024 година по изчисления на WTTC. Това се равнява на една десета от световната икономика. Секторът създава 357 милиона работни места в световен мащаб.

31.1% of Bulgarian citizens took a tourist trip in 2023, according to Eurostat data. This is the second lowest indicator in the EU - ahead of Romania (26.8%), but far behind Hungary (55.7%), Poland (65.6%), the Czech Republic (74.1%), not to mention record-breakers France (84.6%) and Norway (91%).

18.7% is the share of the tourism sector in Croatia's Gross Domestic Product - the highest ratio in Europe in 2023. This is followed by Cyprus (10.6%), Malta (9.6%), Portugal (9.5%) and Greece (9.1%).

Spain is the leading tourist destination in Europe in terms of number of tourists. The country recorded 302 million tourist nights in 2023 according to Eurostat data, ahead of Italy (234 million), France (138 million), Greece (123 million) and Austria (91 million). In Spain, tourism accounts for 12.3% of GDP and employs 11.6% of the workforce.

Tourism is expected to contribute **\$10.9** trillion to global GDP in 2024, according to WTTC estimates. This is equivalent to one tenth of the global economy. The sector creates 357 million jobs worldwide.

scenario for Croatia, the country with the highest share of tourism in GDP in Europe.

Croatia, Jukic emphasises in his analysis for the Palladium magazine, has everything it needs: a Mediterranean climate, dazzlingly beautiful islands relatively spared from overdevelopment, and a great location close to Europe's main tourist markets (the Dalmatian coast is a 5-hour drive from Munich). The analyst decided to calculate how many tourists would be needed for Croatia to achieve the same GDP per capita as wealthy Switzerland (that is, about \$100,000). This would mean a nominal GDP of \$386 million. If a tourist spends an average of about \$200 per day on overnight stays, then Croatia would need... 1.93 billion overnight stays per year to achieve Swiss prosperity. This is 23 times more than the actual number of overnight stays registered in 2024 (85 million). Even if we assume that this is achievable - although it would amount to almost a third of all global tourist flows in 2024 - countless other obstacles arise: where to house all these people, what roads to take, what beaches to stretch out on, and most importantly, who will serve them. Handling such a number of tourists would require a staff of about 3.5 million people, Jukic estimates - more than twice the entire workforce of Croatia (1.7 million).

THIS EXAMPLE IS ABSURD, of course, but it highlights the difficulties facing an economy that relies heavily on tourism. There are four main reasons why this model does not work. First, labor productivity in the tourism sector does not change significantly over time because it is poorly amenable to automation: waiters, bartenders, and maids work in much the same way as their predecessors in the 1960s and 1970s. Second, the need for skilled labor is modest. Tourism creates a very small class of wealthy owners and a large class of low-paid workers.

This scheme does not stimulate the development of human capital. Third, tourism works with limited resources that can easily be exhausted if exploited too much: beaches become polluted, mountain lifts become congested, once-beautiful areas turn into concrete jungles. Finally, tourism is probably the most vulnerable and volatile economic sector. Pandemics, financial crises, natural disasters, wars: countless factors can turn a thriving destination into a wasteland literally overnight. Putting all your eggs in that one basket doesn't sound like a wise strategy. ■



ЯПОНСКОТО МАЙСТОРСТВО СРЕЩА ЕЛЕКТРИЧЕСКОТО БЪДЕЩЕ

НОВАТА, ИЗЦЯЛО ЕЛЕКТРИЧЕСКА MAZDA 6e

Вдъхновена от изчистената японска естетика, новата Mazda 6e впечатлява с изваяни линии и просторен, внимателно изпипан интериор. Качество, което се усеща с всяко докосване и във всяка детайлно преценена повърхност. Изберете между компактна батерия с ултрабързо зареждане – до 235 км само за 15 минути – или по-голяма батерия с пробег до 552 км. И двата варианта предлагат плавно, тихо и уверено пътуване, независимо накъде сте тръгнали.

6 YEAR MAZDA WARRANTY

DRIVE TOGETHER



ЗИМАТА Е ВРЕМЕ ЗА УЮТ И СПОКОЙСТВИЕ У ДОМА.



Винаги с Вас!

ОСИГУРЕТЕ ЗАЩИТА ЗА ВАШИЯ ДОМ И БЛИЗКИ СЪС ЗАСТРАХОВКА „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“ НА СПЕЦИАЛНА ЗИМНА ЦЕНА!

Какви са предимствата, предлагани от ЗАД „АРМЕЕЦ“:

- 20% отстъпка от застрахователната премия;
- Застрахователно покритие, изцяло съобразено с Вашето жилище и имуществото Ви;
- Бърза процедура и експертна консултация при сключване на застраховката;
- Възможност за избор на застрахователните рискове;
- Покритие срещу кражба чрез взлом и кражба с техническо средство до 14 000 лева / 7158,09 евро без опис на имуществото;
- Навременно изплащане на щетите в случай на застрахователно събитие;
- Осигурен геноношен асистанс център на телефон: **0 700 1 3939**.

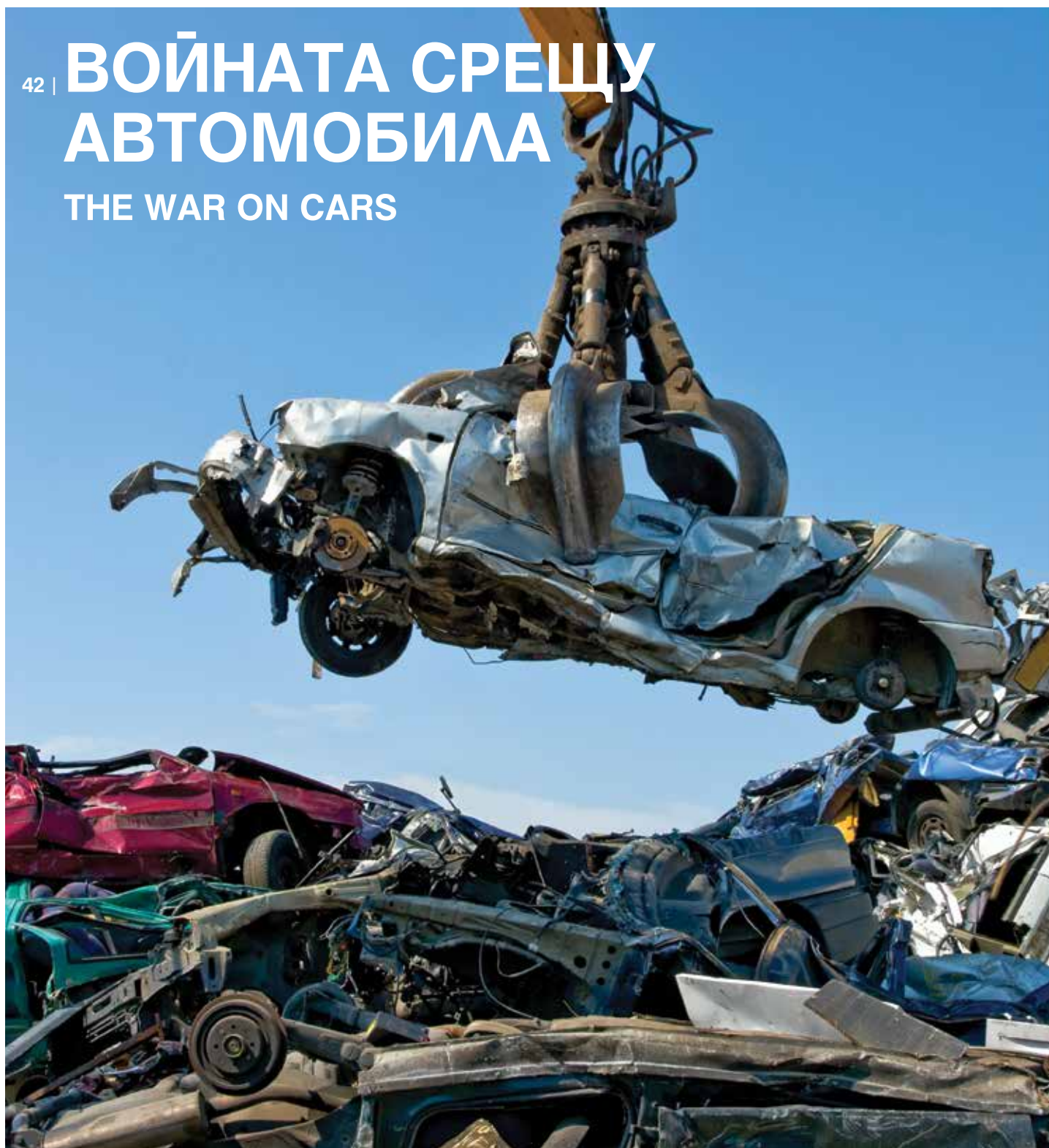
Къде можете да сключите застраховка „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“?

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

**ПРОМОЦИЯТА Е ВАЛИДНА
ДО 28.02.2026г.**



42 | **ВОЙНАТА СРЕЩУ
АВТОМОБИЛА**
THE WAR ON CARS



42 | **ГРАДОВЕТЕ С НАЙ-ЛОШ ТРАФИК**
WHERE'S THE WORST TRAFFIC?



44 | **СЛЕД КРАЯ НА СВЕТА**
AFTER THE END OF THE WORLD





ГРАДОВЕТЕ С НАЙ-ЛОШ ТРАФИК В СВЕТА

WHERE IS THE WORLD'S WORST TRAFFIC?

Ако смазващото душата висене в сутрешния трафик ви идва в повече, припомнете си, че на много места по света нещата стоят галеч по-зле. Освен ако не сте жител на Истанбул или Лондон, разбира се.

Всяка година две различни организации - компанията за анализ на трафика INRIX и производителят на навигационни устройства TomTom - проврат своите независими една от друга класации на градовете с най-тежко улично движение. Макар и използващи различна методология, двете класации всъщност са доста близки. За софиянци новините всъщност не са чак толкова лоши: трафикът в града е на 22-о място в Европа и на 77-о в света според TomTom. Средното време за пропътуване на 16 км (10 мили) е 26 минути и 29 секунди - показател, сравним с тези на Будапеща, Франкфурт или Цюрих. Жителите на българската столица губят средно 104 часа годишно от живота си, заклещени в задръстванията в пиковите часове (тук се измерва не времето за пътуване всеки ден, а само това, прекарано на място при спрял трафик). Малко по-зле са пловдивчани, при които времето за изминаване на 16 км е 27:18 минути, а загубените часове в престой - 107, при 48% степен на задръстване.

Но и двата града изглеждат приемливо на фона на някои от съседите ни на Балканите. В Атина средното време за 16 км е 29:39 минути, а загубените часове - 111. В Букурещ, който е на престижното 5-о място в света по степен на задръстеност на улиците, времето е 31:09 минути, а загубените часове - цели 150. В Европа най-бавно се изминават 10 мили в Лондон - за средно 33 минути и 17 секунди. Това е и петият най-лош резултат в света, след тези на Пуне, Бенгалуру и Колката в Индия, и на абсолютния лидер Баранкиля в Колумбия, където 16 км се изминават за 36 минути и 6 секунди.

If the soul-crushing morning traffic jam is getting to you, remember that things are much worse in many places around the world. Unless you're a resident of Istanbul or London, of course.

Every year, two different organisations - traffic analysis company INRIX and navigation device manufacturer TomTom - release their independent rankings of the cities with the worst traffic. Although using different methodologies, the two rankings are actually quite close. For Sofia residents, the news isn't actually all that bad: the city's traffic is ranked 22nd in Europe and 77th in the world, according to TomTom. The average travel time for 16 km (10 miles) is 26 minutes and 29 seconds - a figure comparable to those of Budapest, Frankfurt or Zurich. Residents of the Bulgarian capital lose an average of 104 hours of their lives a year stuck in traffic jams during rush hour (this does not measure the time spent travelling every day, but only the time spent standing still in traffic). Plovdiv residents are a little worse off, with the time to travel 16 km being 27:18 minutes, and the hours lost in waiting being 107, with a 48% congestion rate.

But both cities look acceptable compared to some of our Balkan neighbours. In Athens, the average time to travel 16 km is 29:39 minutes, and the hours lost are 111. In Bucharest, which is in the prestigious 5th place in the world in terms of street congestion, the time is 31:09 minutes, and the hours lost are as much as 150. In Europe, 10 miles are covered the slowest in London, in an average of 33 minutes and 17 seconds. This is also the fifth-worst result in the world, after those of Pune, Bengaluru and Kolkata in India, and the absolute leader, Barranquilla in Colombia, where 16 km is covered in 36 minutes and 6 seconds. ■

ГЪРЦИТЕ СА С 15% ПО-БЕДНИ ОТ 2009 ГОДИНА

GREEKS ARE 15% POORER THAN IN 2009

Растежът на гръцката икономика в последните години и управлението на външния дълг носят много похвали за премиера Кирякос Мицотакис в Брюксел, но нещата вероятно не изглеждат толкова добре за обикновените гърци.

Проучване на двама икономисти от Центъра за либерални изследвания (KEFiM) показва, че реалният доход на гръцките домакинства днес, въпреки годините на растеж, остава с 15% по-нисък от този през 2009, в разгара на финансовата криза. Единствената друга страна в ЕС със спад на реалния доход за този период е Италия, но там разликата с 2009 е само -0.7%. За същия период доходите на домакинствата в Испания са се повишили с 6.5%, в Португалия - с 16%, а в Ейре - с 21%.

The growth of the Greek economy in recent years and the management of foreign debt have brought much praise to Prime Minister Kyriakos Mitsotakis in Brussels, but things probably do not look so good for ordinary Greeks. A study by two economists from the Centre for Liberal Studies (KEFiM) shows that the real income of Greek households today, despite years of growth, remains 15% lower than in 2009, at the height of the financial crisis.

The only other country in the EU with a decline in real income over this period is Italy, but there, the difference with 2009 is only -0.7%. Over the same period, household incomes in Spain rose by 6.5%, in Portugal by 16%, and in Ireland by 21%. ■



EST. 1989

DETELINA'S

nuts and dried fruits



СЛЕД КРАЯ НА СВЕТА

Отминалата 2025 година ни донесе окончателния край на познатия световен ред - но все още не е ясно какво идва след него

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотогарафия iSTOCK

Точно преди година, на тази страница, направих най-лесната възможна прогноза.

„Предрекох“, че през 2025 ще отбележим век от създаването на една велика творба. Томас Стърнс Елиът пише „Кухите хора“, отчаян от Европа след Първата световна и Версайския мир, както и от своя разпадащ се брак. Поемата разказва за гушите на мъртвите, които шестват по небесните селения. Разбира се, описан е и адът.

ЕДИН ПРОЧУТ СТИХ ОТ НЕЯ ще остане безсмъртен: „Така свършва светът / не с трясък, а с хленч“. За него са изписани томовете. Няма защо да гадаем за смисъла. Голямата, бурна, дяволска промяна не крещи, че е промяна. Тя просто идва – и нищо вече не е същото.

Най-неочакваното е, че моята прогноза взе, че се сбъдна. Първо, през 2025 имаше много трясък, изстрели и кръв; много война. Тази в Газа уж почти свърши, но крехкият мир се крепи на косъм. „Това е примирие, не е мир“, ми каза латинският патриарх на Йерусалим, кардинал Пиербатиста Пицабала. А когато четете този текст, вие ще знаете дали има примирие на най-важния фронт, в Украйна. Дано.

Войната, която през юни догодина би наскочила времетраенето на Първата световна, проля толкова кръв, че всяка добра новина ще бъде сензация.

Освен трясък, имаше и госта хленч. Какво ли не умря през 2025? Старият световен ред, вашингтонският консенсус, свободната търговия, предвидимостта в политиката, да не говорим за Дейвид Линч, Джиан Хекман и Ози Озбърн. А ги мислехме за безсмъртни.

И накрая, гоиде краят на света. Не се шегувам. Дори The Economist го призна.

В СТАРИЯ СВЯТ МАСИТЕ ИЗБИРАХА ЕЛИТИТЕ – или елитите се самоизбираха, в случая няма значение. После отговорни и загрижени хора сядаха, заседаваха дълго, не спяха, не ядяха и взимаха болезнени, компромисни решения, които обясняваха с дълги, понякога интересни, по-често скучни фрази. Точно това свърши.

И настана всеобщо, хаотично и радикално разбъркване. Неговата логика е описана отново от Т. С. Елиът в „Кухите хора“: „Хаиде да се завъртим около бодливата круша / бодливата круша бодливата круша / Хаиде да се завъртим около бодливата круша / в пет часа сутринта. Йозеф Шум-

петер говореше за „съзидателното разрушение“. Трябва да разбъркаш котките в чувала, да предизвикаш хаоса, да разтресеш крушата. И да се молиш за разрушение то наистина да е съзидателно.

ДНЕС НЕ Е МНОГО СИГУРНО, особено ако съдим по временните резултати. Никои не вярваше, че американският президент Доналд Тръмп ще наложи мита. Мислеха, че само си говори. Само че той го стори – и о, чудо! – пазарите не пострадаха толкова, колкото очаквахме. Не че не могат да пострадат догодина. Но мощният ръст на изкуствения интелект балансира подкопаването на правилата в световната икономика.

Не предполагахме и друго – че аржентинският президент Хавиер Милей ще постигне успех с резачката, метафора на неговата ултра-либертарианска реформа. Само че той не просто успя, но получи нароген вот за още от същото.

Мислехме си, че Владимир Путин ще се задави от кръвта на собствените си войници в Украйна – и от натрупващите се проблеми в икономиката и финансите. Само че не – той воюваше още и още. Други пък смятаха, че Киев няма да издържи на тази





асиметрична месомелачка. Е, издържа. Нещо повече, и Европа някак си оцеля в хаоса. Започна да се въоръжава, да се променя, да одеснява. Но запази единството си.

БАЛКАНИТЕ СЪЩО СА В ХАОС. Проблемите на президента Александър Вучич в Сърбия пращат панически сигнали в Босна, Северна Македония, Черна гора и Косово, където Албин Курти спечели, но не може да управлява. Там вече се озъртат за това кой ще запълни срива в силата. По балкански е да заложиш не на днешния, а на утрешния победител. Ама кой е той? И казва ли ти някой?

Даже Виктор Орбан в Унгария и Роберт Фицо в Словакия губят почва. Но не слухат от въртележката, продължават да обикалят около богливата круша. Уж България беше затворила политическата криза, ама не можеш да заложиш употребяван автомобил на това.

ИДЕОЛОЗИТЕ НА ТОЗИ ТИП „развитие чрез разджуркване“ са кралете-философи на Силициевата долина – Марк Зукърбърг, Илон Мъск и особено Питър Тиъл. Мъск се хвърли да разбърка картите сам. Създаде нещо като министерство на съкращенията и започна да реже държавната админи-

страция. Засилката му бе толкова голяма, че успя да се скара с президента Доналд Тръмп, после почти да се сдобри. Накрая, и министерството му бе закрито. Но резултатът от съкращенията в крайна сметка няма значение. Всъщност, резултатът е в самото разбъркване.

ТИЙЛ, СЪЗДАЛ PALANTIR И PAYPAL, намери философски и даже богословски обяснения. За него няма нищо по-хубаво от едно съзидателно разрушение. Само хаосът е творчески; иначе човечеството ще си остане в застоя, в който се е запънало още от началото на 70-те. Агентът на прогреса са технологиите и особено изкуственият интелект. Който работи против тях, смята Тийл, работи за Антихриста.

Предприемачът – апокалиптик също мисли за Края на света, особено през 2025, когато изнесе цикъл лекции и публикува текст. Според него, Антихристът - враг на човечеството е този, който ще гоиде в привлекателна обвивка уж да ни спаси от Края на дните, от Армагедон. И под този благовиден предлог ще опита да ни плени и зароби в някакъв вид тоталитарна държавна. На шега, на майтап, Питър Тиъл вижда в ролята на Антихриста крехката,

вече пораснала Грета Тунберг. Странно... Но каквато политиката, такава и философията в годината на разрушенията.

ЗА ЕДНО ОБАЧЕ МОЖЕМ ДА СЕ СЪГЛАСИМ – пред лицето на изкуствения интелект всички думи за Края на света са малки. Тази рожба на собствения ни ум ни поставя в съвсем друга роля. Кара ни да мислим, че всичко е възможно. И без да иска, превръща света в опитно поле на собствените ни развихрени страсти. Вече не можем да се спрем.

Може би ние сме куките хора на Елиът, пълни с технологии и изпразнени от смисъл, които в транс рецитират собственото си опело: “Между понятието / и творението / между чувството / и отговора / пада Сянката.” Съдържанието се губи, хаосът побеждава, лъшките се в чудноват, хипнотичен транс. Тревожни сме. И не знаем от какво.

Какво следва? Смърт или възкресение? Това е въпросът. И аз няма да избягам от него.

Но понеже тази година ми се услуди да прогнозирам с помощта на юбилей, ще направя същото за 2026 ли. Кой е новият юбилей-метафора? Ще разберете в следващия брой. ■

AFTER THE END OF THE WORLD

2025 brought us the definitive end of the familiar world order –
but it is still unclear what comes next

By BOYKO VASILEV / Photography iSTOCK

Exactly a year ago, on this page, I made the easiest prediction possible. I “predicted” that in 2025 we would mark the centenary of the creation of a great work. Thomas Stearns Eliot, frustrated with Europe after World War I and the Treaty of Versailles, as well as his own crumbling marriage, writes “The Hollow Men”. The poem tells of the souls of the dead wandering through the heavenly realms. Of course, hell is also described.

ONE FAMOUS LINE from it will stay forever: “This is the way the world ends/ Not with a bang but a whimper.” Volumes have been written about it. There’s no need to guess its meaning. The big, turbulent, devilish change doesn’t scream that it’s a change. It simply arrives – and nothing is ever the same again.

The most unexpected thing is that my prediction actually came true. First, in 2025 there was a lot of noise, gunfire, and blood; a lot of war. The one in Gaza supposedly almost ended, but the fragile peace is hanging by a thread. “This is a truce, not peace,” the Latin Patriarch of Jerusalem, Cardinal Pierbattista Pizzaballa, told me. And when you read this text, you will already know whether there is a truce on the most important front – in Ukraine. Hopefully. The war, which by next June would surpass the duration of the First World War, has spilled so much blood that any good news will be a sensation.

BESIDES THE BANG, there was plenty of whimper as well. What didn’t die in 2025? The old world order, the Washington Consensus, free trade, predictability in politics – not to mention David Lynch, Gene Hackman, and Ozzy Osbourne. And we thought they were immortal. And finally, the end of the world arrived. I’m not joking. Even The Economist admitted it.

In the old world, the masses elected the elites—or the elites elected themselves, it doesn’t matter in this case. Then responsible and concerned people would sit down, hold long meetings, stay awake, go without food, and make painful, compromising decisions, which they would explain with long, sometimes interesting, but more often boring phrases. That is exactly what has ended.

And now there is universal, chaotic, and radical upheaval. Its logic is again described by T. S. Eliot: “Here we go round the prickly pear/ Prickly pear prickly pear/ Here we go round the prickly pear/ At five o’clock in the morning.”

Joseph Schumpeter spoke of “creative destruction.” You have to shake the bag of cats, provoke chaos, shake the tree. And pray that the destruction is truly creative.

Today, that’s far from certain, especially judging by the interim results. No one believed that U.S. President Donald Trump would actually impose tariffs. They thought he was just talking. But he did – and, miracle of miracles, the markets didn’t suffer as much as we expected. Not

that they can’t suffer next year. But the powerful rise of artificial intelligence is offsetting the undermining of rules in the global economy.

WE DIDN’T EXPECT SOMETHING else either – that Argentina’s president Javier Milei would succeed with his “chainsaw,” the metaphor for his ultra-libertarian reform. Yet he not only succeeded, he even won a popular mandate for more of the same.

We thought Vladimir Putin would choke on the blood of his own soldiers in Ukraine – and on the mounting problems in the economy and finances. But no – he kept on fighting, more and more. Others believed Kyiv wouldn’t withstand this asymmetric meat grinder. Well, it did. What’s more, Europe somehow survived the chaos, too. It began to rearm, to change, to shift to the right. But it kept its unity.

The Balkans are in chaos, too. The problems of President Aleksandar Vučić in Serbia are sending panic signals to Bosnia, North Macedonia, Montenegro, and Kosovo, where Albin Kurti won but cannot govern. There, people are already looking around to see who will fill the power vacuum.

THE BALKAN WAY IS TO BET not on today’s winner but on tomorrow’s one. But who is that? And is anyone telling you?

Even Viktor Orbán in Hungary and Robert Fico in Slovakia are losing ground. But they’re not



Семейна разходка в Украйна
A family walk in Ukraine

getting off the carousel – they keep circling around the thorny pear tree. Bulgaria supposedly closed its political crisis, but you wouldn't bet a used car on that.

The ideologues of this type of "development through disruption" are the philosopher kings of Silicon Valley – Mark Zuckerberg, Elon Musk, and especially Peter Thiel. Musk threw himself into reshuffling the deck. He created something like a ministry of downsizing and began cutting back on government administration. His momentum was so great that he managed to fall out with President Donald Trump, then almost make up with him. In the end, his ministry was shut down. But the result of the cuts ultimately doesn't matter. In fact, the result is in the shake-up itself.

THIEL, THE CREATOR OF PALANTIR and PayPal, found philosophical and even theological explanations. For him, nothing is better than a dose of creative destruction. Only chaos is truly creative; otherwise humanity will remain stuck in the stagnation it has been mired in since the early 1970s. The agents of progress are technology and especially artificial intelligence. Anyone who works against them, Thiel believes, is working for the Antichrist.

The entrepreneur-apocalyptic thinker also reflects on the End of the World, especially in 2025, when he delivered a series of lectures and published a text. According to him, the An-

tichrist – the enemy of humanity – will come in an appealing guise, supposedly to save us from the End of Days, from Armageddon. And under this noble pretext, he will try to capture us and enslave us in some form of totalitarian state. Half jokingly, half teasing, Peter Thiel imagines the delicate, now-grown Greta Thunberg in the role of the Antichrist. Strange... But as the politics goes, so goes the philosophy in the year of destruction.

However, we can agree on one thing – in the face of artificial intelligence, all words about the end of the world are insignificant. This creation of our own minds puts us in a completely different role. It makes us think that anything is possible. And unwittingly, it turns the world into a testing ground for our own unbridled passions. We can no longer stop ourselves.

PERHAPS WE ARE ELIOT'S HOLLOW MEN – filled with technology and empty of meaning, reciting their own requiem in a trance: "Between the idea/ And the reality/ Between the motion/ And the act/ Falls the Shadow." Meaning is lost, chaos prevails, we sway in a strange, hypnotic trance. We are uneasy. And we don't know why. What comes next? Death or resurrection? That is the question. And I will not shy away from it. But since this year I enjoyed making predictions with the help of anniversaries, I will do the same for 2026. What will be the new anniversary-metaphor? You'll find out in the next issue. ■



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.





ASTOR GARDEN HOTEL

Sts. Constantine and Helena Resort

www.astorgardenhotel.com



ASTOR GARDEN HOTEL

Sts. Constantine and Helena Resort

www.villachinka.com



ensana AQUAHOUSE HOTEL

ensanahotels.com



AZALIA HOTEL & SPA ★★★★

www.azaliahotel.com



PRIMORSKI HOTEL & SHOPPING CENTER

www.hotelprimorski.com



THERMAL & BEACH

www.aquahouse.bg



SEA. SPA. CULINARY DESTINATION



www.visitstconstantine.bg

Sts. Constantine and Helena Resort | Varna | Bulgaria | 0700 70 799



ВОЙНАТА СРЕЩУ АВТОМОБИЛА

Защо ЕС нанася такива вреди на най-могъщата си промишленост, къде стои България в големия спор и каква е ролята на Арнолд Шварценегер?

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK

Колите са върховният символ на свобода, независимост и индивидуализъм", писа философът Сара Регшоу в книгата си "In the Company of Cars: Driving as a Social and Cultural Practice". Още от първите си години на масово производство след Първата световна война, автомобилите промениха икономиката, обществата ни и самия ни начин на мислене, и наистина ни направиха значително по-независими. Има само един малък проблем: както е тръгнало, Европа скоро ще трябва да внесе своята "свобода и независимост"... от Китай.

Едно решително... отлагане

10 декември тази година трябваше да бъде повратната точка в автомобилната политика на Европейския съюз: на тази дата се очакваше Еврокомисията да обяви известни отстъпки от заложените цели за понижаване на емисиите в транспорта, които на практика обричаха двигателя с вътрешно горене на забрана от 2035 година нататък. В последните го-

дини и финансовите пазари, и науката, и самите потребители ясно доказаха, че в досегашната си форма тази политика е продукт на несвързано с реалността фантазиране. Колкото повече наблизаваше 10 декември обаче, толкова повече от кулоарите в Брюксел и Страсбург се усещаха сигнали, че ще последва "още от същото". Автомобилните компании, които досега се задоволяваха да коментират европейските регулации с любезното "според нас не сте прави", този път се разтревожиха не на шега, и изостриха тона. Германският канцлер Фридрих Мерц обяви, че страната му е против забраната на двигателя с вътрешно горене. Неочаквано активна роля изигра и България, която заедно с Италия, Полша, Чехия, Словакия и Унгария подписа официално писмо до ЕК, призоваващо за отстъпки. Резултатът от този отпор е, че Европейската комисия... отложи обявяването на промените за неопределена дата през 2026. Самото отлагане потвърждава предположенията, че чиновниците в Брюксел вероятно са смятали да карат, както си знаят, преди да усетят силния ▶



► отпор през октомври и ноември. В момента те правят преоценка на Зелената сделка, обясни Константин М. Гал от ЕУ прег Reuters след поредица срещи в Брюксел. "Сега вече гледат повече научните факти, по-малко убежденията си".

Естествено, нито една област от съвременния живот не е толкова просто устроена, че да е само черно-бяла. А въпросът за бъдещето на транспорта е от най-сложните. Ще се опитаме да обобщим какво е заложено на карта, кой и защо настоява толкова Европа да заложи само на електричеството, как се стигна до водещата роля на Китай в този сегмент и какво е общото между Еманюел Макрон и Арнолд Шварценегер.

В НАЧАЛОТО БЕ ТЕРМИНАТОРА

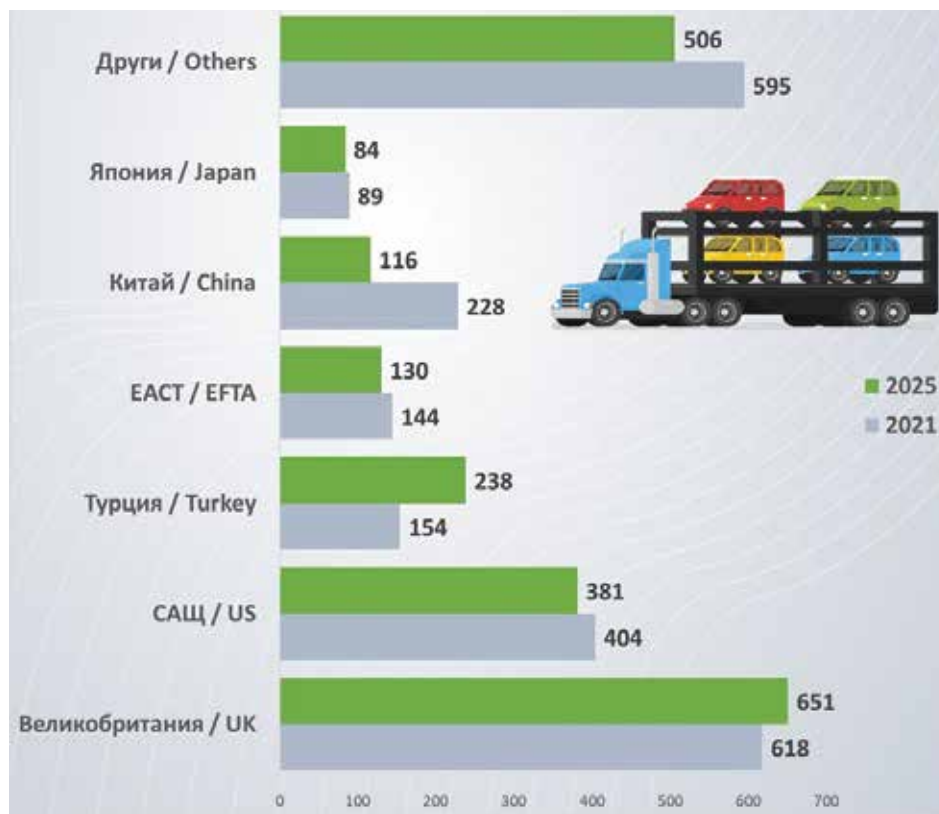
Ето ви го и първия парадокс: гнешното възраждане на електромоделите е възможно изцяло благодарение на Арнолд Шварценегер - човека, който имаше колекция от 7 гигантски SUV Hummer.

Защо възраждане ли? Защото електромоделът не е съвременно изобретение: всъщност в първото десетилетие на XX век над една трета от всички автомобили, продадени в САЩ, са електрически. Но после напредъкът на двигателя с вътрешно горене и откриването на нови нефтени находища правят бензиновите автомобили по-практични и, най-вече, много по-евтини. Тъкмо тогава колата се превръща в символ на свободата, а не в глезотия за богатите. Простата аритметика не се е променила съществено: конвенционалните автомобили все още си остават значително по-евтини за производство от електрическите. За да се обърне съотношението, трябваше да се намесят политиките. Начело с Терминатора.

Като губернатор на Калифорния, Шварценегер прие редица закони в подкрепа на електрическото задвижване - и най-последно му даде шанс да подаде глава над водата. Без Арни нямаше да има нито Tesla, нито Зелена сделка, нито китайска хегемония при батериите. Подкрепата на един-единствен щат не звучи кой знае колко внушително - но ако го разгледаме поотделно, този щат е всъщност петата най-голяма икономика на планетата. Субсидиите и данъчните отстъпки в Калифорния дадоха нужния тласък на електромоделите и подтикнаха и други - включително и европейците - да мислят в тази посока.

ДОРИ И КИТАЙ НЕ ЗАБРАНЯВА ДВГ - САМО МАКРОН

Шварценегер обаче нямаше никакво намерение да забранява двигателя с вътрешно горене (нито един политик в Америка не би си го и помислил). Китайците, които днес са неоспоримият световен лидер в електрическия сегмент, също не говорят за забрана на ДВГ. Напротив, тепърва започват да разработват



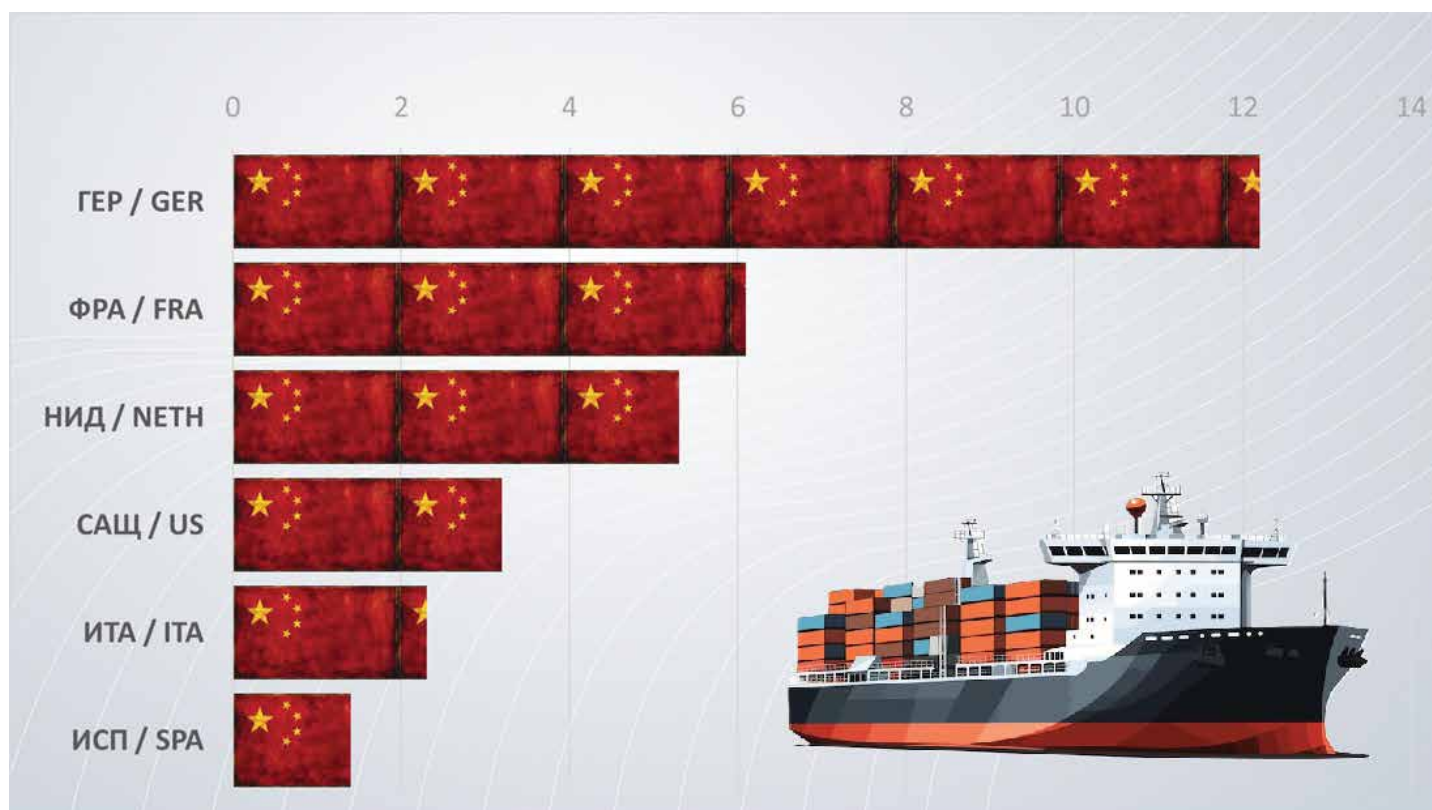
АВТОМОБИЛНИЯТ ИЗНОС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ. Вижда се колко съществено е намалял той за Китай между 2021 и 2025. Данните не включват автомобили на европейски марки, произведени извън ЕС
EUROPEAN UNION CAR EXPORTS. It can be seen how significantly they have decreased for China between 2021 and 2025. The data does not include cars of European brands manufactured outside the EU

големи V6 и V8 двигатели за луксозните си модели. Забраната е изцяло европейска идея, намерила благодатна почва в главата на един европейски политик: Еманюел Макрон.

През 2016 именно френският президент започна силния натиск за нулеви емисии от 2035. Тази формулировка, валидна и днес в ЕС, е на практика забрана за ДВГ във всичките му форми, дори и в плъз-ин хибридите. Според сега утвърдените планове, след 2035 всички нови автомобили, които се продават в Европейския съюз, трябва да не отделят въглеродни емисии при движението си (директивата не разглежда емисиите при производството, или тези за рециклиране). Това се отнася единствено за новите автомобили. Употребяваните бензинови и дизелови коли могат да се карат и след 2035, и могат да се препродават. Имаше идеи препродажбата им да се забрани, но те бяха отхвърлени. Това обаче не значи безрично бъдеще за хората, които са изпреварили събитията и са си купили кола с двигател с вътрешно горене преди 2035: "цялостните разходи по притежаването на такъв автомобил - цени на горивата, поддръжка и застраховки - може да се повишат", предупреди през 2023 Ян Хьойтема, тогава еврогенерал от групата на Renew и автор на доклада за въвеждане на забраната.

НАД ПОЛОВИНАТА ЗАРЯДНИ СТАНЦИИ В ЕС СА В ТРИ ДЪРЖАВИ

По изчисления на Европейската комисия средната продължителност на живота на един автомобил е 15 години (Еврокомисията никога не се е отбивала до автокъщите в Дупница), така че влизането в сила на забраната през 2035 ще позволи да се изпълнят целите на ЕС всички автомобили да са въглеродно неутрални до 2050. Комисията предвиждаше между-временно цените на електромоделите да се изравнят с тези на колите с ДВГ, и делът им на пазара да стигне 30% през 2025, 50% през 2030 и 100% от 2035 нататък. Вместо това обаче делът на електромоделите в ЕС тази година ще е някъде под 18%, и няма признаци рязко да започне да расте в близко бъдеще. Електромоделите действително вече се доближават по цени до конвенционалните автомобили (макар да не са се изравнили съвсем). Защо тогава реалността толкова се разминава с плановете на Брюксел? Причината всъщност е много проста. Изравняването на цените се случва, но в грешната посока. Вместо електромоделите да станат по-евтини, конвенционалните коли станали драстично по-скъпи - резултат до голяма степен и на постоянно трупащите се нови европейски регулации за емисии и за безопасност. В същото време инфраструктурата за зареждане на електромобели - нещото, което ЕК трябваше да организира и стимулира - граматично изостава. Вместо 3 милиона точки за зареждане, колкото предвиждаха плановете,



ЗАВИСИМОСТТА на някои европейски икономики от Китай. Данните са на Eurostat, IMF и OECD, и показват какъв дял от БВП на всяка страна идва от износ на стоки и услуги за Китай, и от продажбите на дъщерни компании от съответната страна на китайския пазар

THE DEPENDENCE of some European economies on China. The data is from Eurostat, IMF and OECD, and shows what share of each country's GDP comes from exports of goods and services to China, and from sales of subsidiaries from the respective country registered in China

Европейският съюз днес има едва около 1.05 милиона. При това над половината от тях са само в три държави - Германия, Нидерландия и Франция.

ОТ БАСНЯТА "НОРВЕГИЯ" ДО ЕФЕКТА "ХАВАНА"

Политиците с "убежденията" в Брюксел често цитират Норвегия като пример, че електрификацията може да се случи. През тази година електромобилите имат около 97% пазарен дял в скандинавската страна. Но делът им от общия брой превозни средства по пътищата все още е под една трета (27%). А и Норвегия е тъкмо изключението, обясняващо защо електрификацията не може да стане толкова бързо другаде. Норвегия е страна с огромен дял на възобновяемата енергия от електрическия микс. Норвегия е страна с огромни финансови ресурси (по ирония - от експорта на нефт и газ), която може да си позволи да субсидира електрификацията и да плати цената за инфраструктурата. И накрая Норвегия е страна, чието население е концентрирано в няколко по-големи града и живее предимно в къщи с гаражи. Почти никъде в ЕС няма подобни благоприятни условия за електрификация. Всъщност мерките на Брюксел (все по-стриктни тавани за емисиите и все повече задължително оборудване за безопасност) дават обратен ефект, предизвиквайки т. нар. "Ефект Хава-

на". В кубинската столица, заради ембаргото и недостига на компоненти, хората са принудени да карат старите американски и съветски автомобили по над половин век, поддържайки ги с погръчни средства. В Европа все повече хора, отчаяни от цените на новите автомобили, предпочитат да запазят старите. Средната възраст на автопарка в ЕС през 2016 година бе 10.6 години. През 2022 вече достигна 12.3 години, и продължава да расте. Това е резултатът, както ми каза един представител на германската автомобилна индустрия, че политиците са забравили каква е целта - намаляването на емисиите, и са се фокусирали изцяло върху средството - електрическите автомобили.

ЦЕЛТА, А НЕ СРЕДСТВОТО

Дълги години европейската автомобилна индустрия като цяло приемаше мълчаливо диктата на Брюксел: дали защото се наслаждаваше на най-големите печалби в историята си (благодарение на бума в Китай), дали защото допусна грешката да вярва на политиците, не е съвсем ясно. Но няколко компании - като BMW Group и Stellantis - от години възразяваха, че ролята на Еврокомисията би трябвало да е да постави целите (понижаване на емисиите) и да остави индустрията и потребителите да намерят различни начини за изпълнението им. "Регулации, които пренебрегват нуждите на клиентите и пазарните

реалности - като същевременно се провалят в установяването на рамка за създаване на алтернативни технологии - не могат да имат успех. Те поставят цели, но изключват възможните решения", каза ни г-р Томас Бекер, вицепрезидент на BMW Group по външните работи и устойчивото развитие.

Електромобилът е отлично решение за някои хора и някои типове на употреба - но е напълно неподходящо за други. Дори ЕК признава, че товарният транспорт няма да може да мине на батерии, и вероятно ще трябва да разчита на водород (в Зелената сделка е предвидена подкрепа за водорода, но тя почти липсва на практика, и в Брюксел има много силно лоби срещу него. Междувременно Китай наднакна в тетраглата на европейците и след 2019 засили инвестициите във водородни технологии, така че днес държи над 60% от световния пазар на електролизери. Когато Европа най-после се сети за водорода, пак ще е зависима от Китай).

НАГРАДА ЗА РАНО ПЕНСИОНИРАНЕ

В същото време на някои пазари като Италия биогоривата намаляват емисиите на ползвателите си с по 80, дори 90%. А и подходът на Брюксел изобщо не отчита емисиите при производството (по правило госта по-високи за електромобил, отколкото за кола с бензинов двигател). Не отчита и емисиите ► при рециклирането в края на живота на ав-

томобила. Някои производители от години се опитват да направят производствените си процеси по-чисти, да ползват възобновяема енергия, "зелена" стомана и така нататък. Но политиката на ЕС по никакъв начин не насърчава - и не забелязва - тези усилия.

Другото предложение, което направи председателят на борда на директорите на Stellantis Джон Елкан (и което се подкрепя от германските гиганти), е Европейският съюз да започне да получава кредити за спестените емисии, ако "пенсионира" предсрочно даден автомобил - тоест ако го изведе от пазара и рециклира след, да речем, 100,000 км пробег. На пръв поглед това звучи нелогично на фона на високите разходи за производство. Но то ще позволи да се засилият инвестиции в технологии за рециклиране и ще накара повече компании да произвеждат автомобилите си с мисъл за т. нар. "кръгова икономика". А това вече ще намали производствените емисии за нов автомобил драстично.

ЖЕЛАЗНАТА ХВАТКА НА ПЕКИН

Логиката зад европейската подкрепа за електромобилите е разбираема: континентът е беден на петрол и газ, така че замяната на вноса им с произведена "у дома" електроенергия може да бъде много изгодна. Проблемът е, че електромобилите също изискват определени суровини - а Европа е още по-бедна на тях, отколкото на изкопаеми горива. Това би могло да се компенсира с далновидна политика, с подsigуряване на минни концесии, договори за доставка, с изграждане на мощна преработваща промишленост. Само че Брюксел не направи нищо подобно. Направиха го китайците. Макар Китай да гържи под 10% от глобалните запаси на материалите за батерии (с изключение на графита), страната вече контролира пряко над 40% от добива им по света и има 80% от глобалния преработващ капацитет (според анализ на MineSpans). В производството на батерии за електромобили китайските компании, начело с CATL и BYD, вече имат около 80% дял. Както ни каза един водещ стратег от европейския авто-сектор, "не можеш да направиш електрическа кола без китайците".

КИТАЙ НЕ НАПРАВИ ЧУДО - ПРОСТО ДРУГИТЕ ДРЕМЕХА

Но тази хегемония на Китай е съвсем отскоро, и не е резултат на някакво невероятно технологично превъзходство, както смятат мнозина, а на грямката на Европа и Америка. През 2005 година Китай имаше само два производителя на батерии, и то твърде скромни. Но после спряната от Обама програма за насърчаване на сектора в САЩ позволи на китайска компания да откупи пионера A123. Днешният световен лидер CATL всъщност произхожда от японската ATL, след като японците загубиха интерес.

Автомобилите са най-големият сектор в европейската промишленост: те дават 7% от БВП на съюза

После се намеси Пекин. Китайците проследиха внимателно плановете на Макрон за електрификация на Европа, и след това се заеха да изпреварват. През 2017 правителството загържи автомобилните производители, продаващи в Китай, да поддържат баланс между конвенционалните и електрическите модели. Освен това ги загържи да произвеждат електромобилите си на китайска земя, за да не си навличат допълнителни глоби, и да ги произвеждат с китайски батерии. Оттам и метеоритният растеж на компании като CATL. Европа се сети да противодейства седем години по-късно (и го стори толкова умело, че всъщност наложи по-високо мито за MINI Cooper, произвеждан в Китай, отколкото за BYD Seal).

КАКВО ГУБИ ЕВРОПА - И БЪЛГАРИЯ?

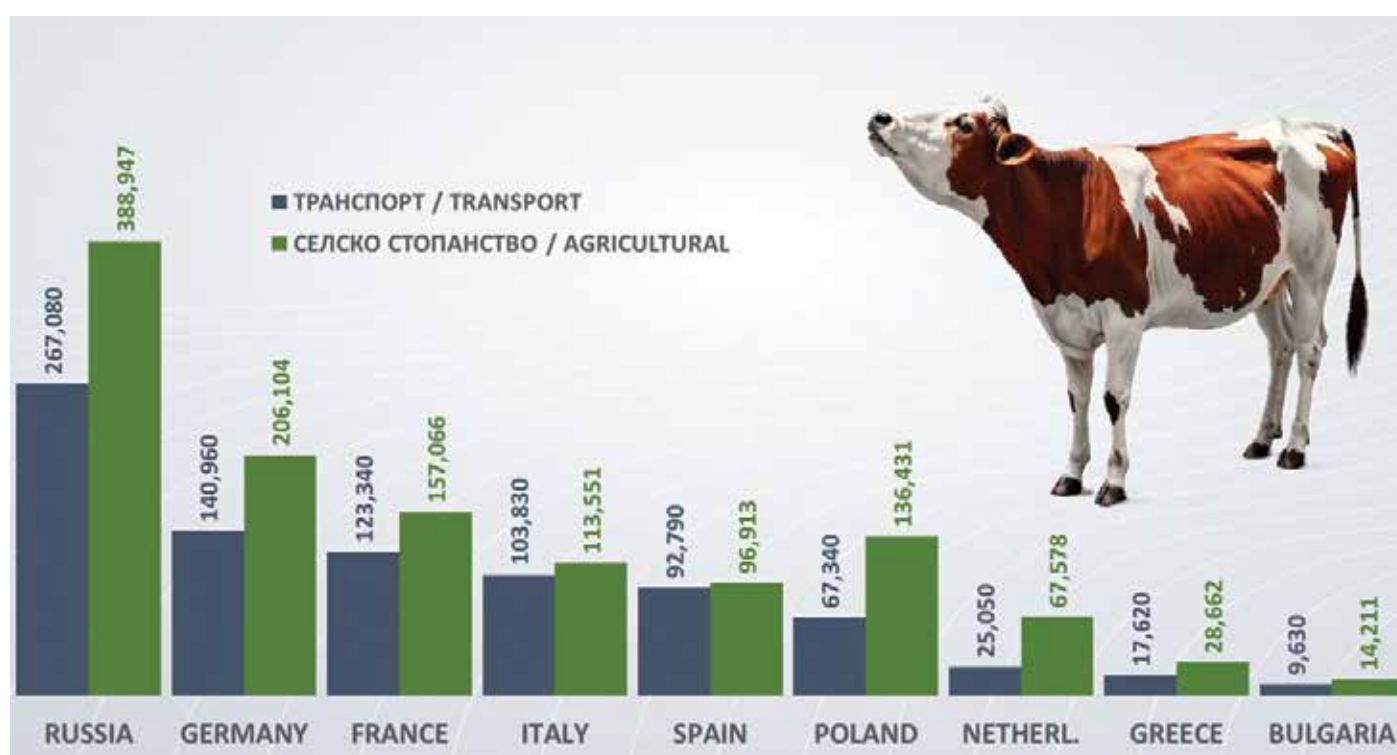
Автомобилите са най-големият сектор в европейската промишленост: те дават 7% от БВП на съюза, носят над 170 милиарда евро годишно от износ, осигуряват работа на 13.8 милиона души, или почти 9 на сто от цялата работна ръка на ЕС. Бихте очаквали нито един политик да не смее да посегне на такава индустрия, преди внимателно да обмисли последиците. Ето последиците от автомобилната политика на Брюксел (и Париж, и Берлин) от 2016 насам: десетте най-големи компании в автомобилния сектор са загубили оттогава 71 милиарда евро пазарна капитализация по данни на McKinsey - или спад от 19% (за същия период американският технологичен сектор е увеличил капитализацията си четири пъти, ако съдим по индекса NASDAQ100). Междувременно автомобилните компании бяха принудително натоварени с колосални инвестиции, за да са готови за електрификацията. Пак според доклад на McKinsey, те са инвестирали над 150 милиарда евро годишно за целта от 2017 насам, разпределени горе-долу поравно между капиталови разходи и развойна дейност. Всъщност това е около една трета от всички инвестиции в развой и изследвания на ЕС. Пазарът обаче не дава никакви признаци да е готов да им върне тези инвестиции. И не само на тях. Според McKinsey между 85 и 90% от добавената стойност на един автомобил с

ДВГ допринасят директно към европейската икономика. При европейските електромобили процентът е под 75, при вносните електромобили - едва 15 до 20%. При най-лошия сценарий развитието на автомобилния сектор поставя под заплаха цели 440 милиарда евро от европейския БВП до 2035 година.

Това важи с пълна степен и за България. Към момента страната няма действащо крайно производство на автомобили. Но в последните петнайсетина години, незабелязано за широката публика, у нас се появи изключително мощен сектор за автомобилни компоненти и софтуер. По данни на собствената му браншова организация, той дава работа на над 85,000 души, изнася 99% от продукцията си и допринася цели 11% от българския БВП. Основните клиенти на този сектор са германските автомобилни компании, което обяснява защо сега официалната позиция на София е в същия лагер като тази на Берлин. И ни най-малко не обяснява колебанията на българските правителства по темата в миналото.

ЗАЩО ФРАНЦИЯ Е ПРОТИВ RENAULT И PEUGEOT?

В известен смисъл, загадка е и обратната позиция на Франция и Испания, двете гържави начело на продължаващия устрем към забрана на ДВГ. И двете страни имат мощна автомобилна промишленост - не чак толкова ключова като в Германия или Италия, където този сектор дава съответно 5% и 6% от БВП, но все пак значителна (около 3%). Френските компании, като Renault и (отчасти) Stellantis, са твърдо за разхлабване на регулациите. Защо тогава Макрон си остава против? Отчасти обяснението е в мощната френска атомна енергетика, за която масовата електрификация ще е желан стимул (между другото една от причините за електрически бум в Китай е цената на тока там - едва около 4 цента. България има третото най-евтиното електричество за бита в ЕС, при 13 цента за киловатчас. В Германия цената е над 38 цента). Отчасти - в нежеланието на Париж темата за парниковите емисии да се измества към други сектори, например към животновъдството. Възможно е и френският президент просто да не смее да се отрече от една от малкото си последователни позиции в годините, откакто е на власт. Нека си спомним, че Макрон бе преизбран на поста си като "по-малкото зло" на фона на Марин Льо Пен, благодарение на невяобразимия съюз на про-бизнес десницата и крайната левица - съюз, който изчезна веднага след вота, блокирайки ефективно управлението на страната. Миналия месец традиционното проучване на Verian Group показва, че президентът се ползва с едва 11% одобрение - най-ниският показател за гържавен глава в цялата история на френската Пета република.



ИЗКУПИТЕЛНАТА ЖЕРТВА

От госта години в кулоарите на автомобилната индустрия се говори, че тя е изкупителната жертва, за да останат извън темата за емисиите други сектори, като например селското стопанство. По данни на ООН, общите емисии от транспорта през миналата година са били 7.9 милиона тона CO₂ еквивалент - наполовина по-малко от тези на селското стопанство (16.54 млн. тона). При това емисиите на транспортния сектор включват не само автомобили, но и кораби, влакове и самолети.

THE SCAPEGOAT INDUSTRY

For many years, the automotive industry has been talked about as the scapegoat to keep other sectors, such as agriculture, out of the emissions debate.

According to the UN, total transport emissions last year were 7.9 million tonnes of CO₂ equivalent - half the amount of agriculture's (16.54 million tonnes).

Transport emissions include not only cars, but also ships, trains and planes.

ЧЕРНАТА ДУПКА NORTHVOLT

Множеството потребители, които с негодувание откриват, че един и същи китайски електромобил струва 30,000 евро в Европа и едва 12,000 в родината си, трябва да разберат, че това се дължи на китайската държава. По калкулации на Alix Partners, правителството в Пекин между 2016 и 2023 година е субсидирало производителите на електрически автомобили с 57 милиарда долара. Директните субсидии бяха спрени след това, но те обясняват как делът на EV в Китай скочи от 1% до над 40%. Междувременно индиректните субсидии под формата на данъчни облекчения, преференциални цени на енергията и суровините, си остават.

Въпросът е защо Европа не може да направи същото. Ако приемем за миг, че електромобилите са най-доброто решение, защо Европейският съюз не инвестира пряко, за да ги направи достъпни и привлекателни за хората? В края на краищата, ЕС инвестира сравними по мащаб средства да насърчава частната инициатива в електрификацията. Но успеваемостта е, меко казано, ниска. Ще припомним само един пример: с Northvolt, шведската

компания за батерии, създадена от бившия шеф в Tesla Петер Карлсон. ЕС я припозна като единственото спасение на Европа от зависимостта от китайски батерии. Европейската инвестиционна банка я финансира щедро, а после, подтиквани от Брюксел, автомобилните производители вложиха милиарди. Докато накрая не се оказа, че цялото начинание е на глинени крака: една част от технологиите се оказаха всъщност с купени готови компоненти от други производители (разбирай - китайски), други не работеха, а ръководството прекара последните две години основно в имитация на дейност. Накрая Northvolt банкрутира и в САЩ, и в Швеция, а в плановете на Еврокомисията за осигуряване на европейско производство на батерии се отвори дупка с размер 600 гигаватчаса. Парите, потънали в тази черна дупка, биха стигнали да се субсидират покупките на поне 2 милиона електромобила.

ВОЙНАТА СРЕЩУ АВТОМОБИЛА

На моменти изглежда, сякаш Европа води война срещу автомобила, оплака ни се преди време един италиански автомобилен ме-

ниджър. Или поне срещу европейския автомобил. Дори и сега, докато тече усиленото преразглеждане на Директива EU 2019/631, Брюксел подготвя ново изискване за задължителен дял на EV от корпоративните флоти.

А от януари 2026 ЕС променя начина за измерване на емисиите. Досега официалният тест бе на разстояние 800 км, което даваше предимство на т. нар. плъг-ин хибриди (PHEV) - автомобили с бензинов двигател и умерено голяма батерия, способни да изминават 50 до 100 км само на електричество. Но от годината тестът е на 2200 км. Това ще влоши драстично представянето на европейските PHEV. Но ще удари още едно рамо на китайските производители, които напоследък предлагат PHEV с много по-големи батерии и по-голям чисто електрически пробег. Дали китайските производители са предусетили за пореден път какво ще решат европейските регулатори? Или пък европейските регулатори отново избират онова, което е най-полезно за китайските производители? Това все повече звучи като въпроса за яйцето и кокошката. ■



THE WAR ON CARS

Why is the EU doing such damage to its most powerful industry? Where does Bulgaria stand in the big debate? And what is Arnold Schwarzenegger's role?

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

Cars are the ultimate symbol of freedom, independence, and individualism," wrote philosopher Sarah Redshaw in her book "In the Company of Cars: Driving as a Social and Cultural Practice." Since their first years of mass production after World War I, cars have transformed our economies, our societies, and our very way of thinking, and have indeed made us significantly more independent. There's just one small problem: as things stand, Europe will soon have to import its "freedom and independence"... from China.

A DECISIVE... POSTPONEMENT

December 10th of this year was supposed to be the turning point in the European Union's automotive policy: on that date, the European Commission was expected to announce some concessions from the set targets for reducing emissions in transport, which prac-

tically condemned the internal combustion engine to a ban from 2035 onwards. In recent years, both financial markets, science and consumers themselves have clearly proven that in its current form, this policy is the product of fantasy unrelated to reality. The closer December 10th approached, however, the more signals were heard from the sidelines in Brussels and Strasbourg that "more of the same" would follow. The automotive companies, which until now had been content to comment on European regulations with the polite "we think you're wrong", this time became seriously worried and sharpened their tone. German Chancellor Friedrich Merz announced that his country was against the ban on the internal combustion engine. Bulgaria also played an unexpectedly active role, signing an official letter to the EC, along with Italy, Poland, the Czech Republic, Slovakia and Hungary,

calling for concessions. The result of this resistance is that the European Commission... postponed the announcement of the changes to an indefinite date in 2026.

The postponement itself confirms the assumptions that officials in Brussels probably intended to drive as they knew how, before they faced the strong resistance in October and November. They are currently reassessing the Green Deal, Constantin M. Gall of EY told Reuters after a series of meetings in Brussels.

"They are now looking more at scientific facts, less at convictions."

Of course, no area of modern life is so simple that it is only black and white. And the question of the future of transport is one of the most complex. We will try to summarise what is at stake, who and why insist so much on Europe relying only on electricity, how China came to the leading role in this ►

EO Dent

DENTAL CLINIC

ИМПЛАНТОЛОГИЯ
ОРАЛНА ХИРУРГИЯ
ПАРОДОНТОЛОГИЯ
ДЕНТАЛНА ЕСТЕТИКА
ЕНДОДОНТИЯ
ДЕТСКА СТОМАТОЛОГИЯ
ОРТОДОНТИЯ
3D ДИАГНОСТИКА
ЛЕЧЕНИЕ С ЛАЗЕР

IMPLANTOLOGY
ORAL SURGERY
PERIODONTOLOGY
DENTAL ESTHETICS
ENDODONTICS
CHILDRENS DENTISTRY
ORTHODONTICS
3D DIAGNOSTICS
LASER TREATMENT



- 20% НА
ИМПЛАНТИ

-20% ON
IMPLANTS



- 20% НА
професионално
ИЗБЕЛВАНЕ

- 20% ON
professional teeth
WHITENING

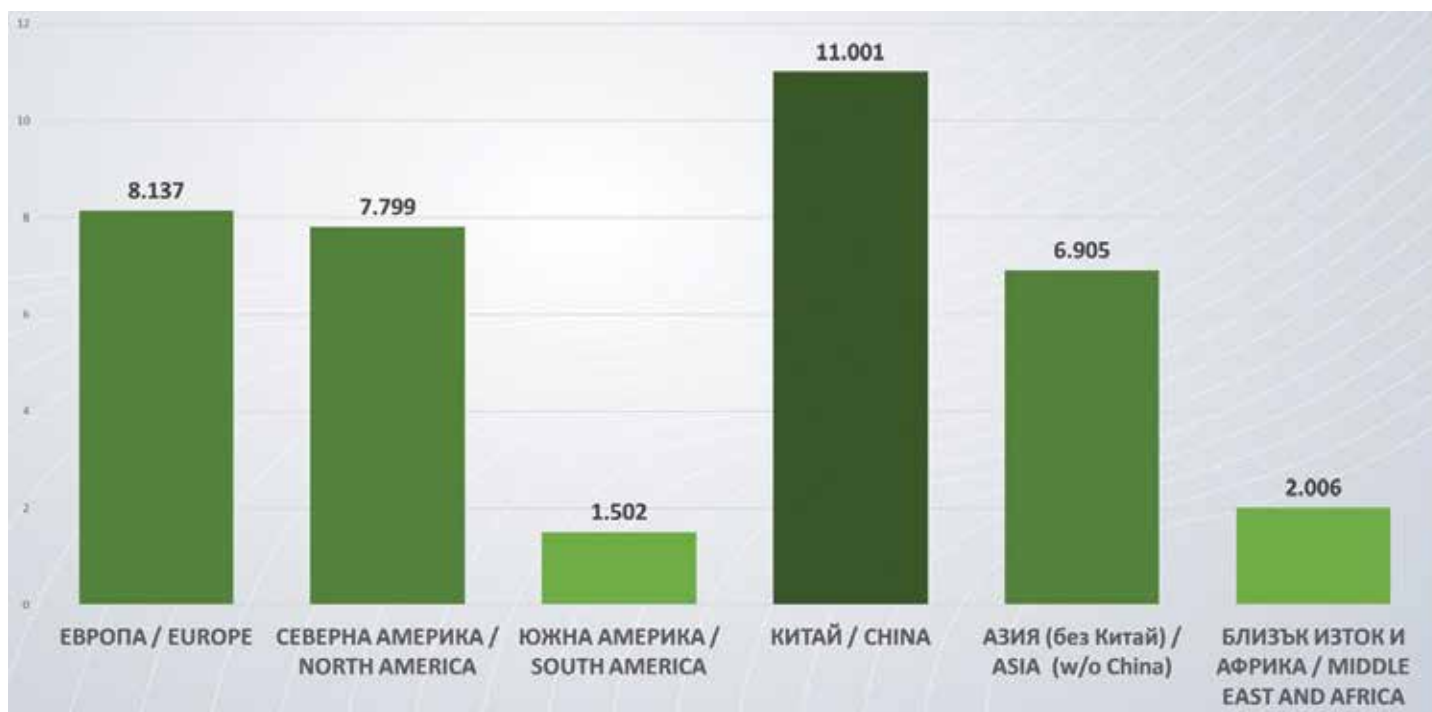


- 20% НА
професионално
почистване на
ЗЪБЕН КАМЪК

- 20% ON
professional teeth
CLEANING

Създаваме
УСМИВКИ
с любов!

We create
SMILES
with love!



СВЕТОВНИЯТ АВТОМОБИЛЕН ПАЗАР. Продажби на нови автомобили в отделните региони през първата половина на 2025. Данни на OICA и ACEA
WORLD AUTOMOTIVE MARKET. New car sales in individual regions in the first half of 2025. Data from OICA and ACEA

► segment and what Emmanuel Macron and Arnold Schwarzenegger have in common.

IN THE BEGINNING, THERE WAS THE TERMINATOR

Here is the first paradox: today's revival of electric cars is possible entirely thanks to Arnold Schwarzenegger, the man who had a collection of 7 giant Hummer SUVs.

Why a revival? Because the electric car is not a modern invention: in fact, in the first decade of the Twentieth century, over a third of all cars sold in the United States were electric. But then the progress of the internal combustion engine and the discovery of new oil fields made gasoline cars more practical and, above all, much cheaper. It was then that the car became a symbol of freedom, and not a luxury for the rich. The simple arithmetic hasn't changed much: conventional cars are still significantly cheaper to produce than electric cars. To reverse the trend, politicians had to step in. The Terminator, for example.

As governor of California, Schwarzenegger passed a series of laws in support of electric propulsion, and finally gave it a chance to get its head above water. Without Arnie, there would be no Tesla, no Green Deal, and no Chinese hegemony in batteries. The support of a single federal state doesn't sound very impressive - but if we look at it separately, this state is actually the fifth largest economy on the planet. California's subsidies and tax breaks gave electric vehicles the necessary boost and prompted

others - including Europeans - to think in this direction.

EVEN CHINA IS NOT BANNING THE ICE - JUST MACRON

Schwarzenegger, however, had no intention of banning the internal combustion engine (no politician in America would even think of it). The Chinese, who are today the undisputed world leaders in the electric segment, are not talking about banning ICE either. On the contrary, they are just starting to develop large V6 and V8 engines for their luxury models. The ban is a completely European idea that found fertile ground in the head of one European politician: Emmanuel Macron.

In 2016, it was the French president who started the strong push for zero emissions by 2035. This formulation, still valid today in the EU, is in practice a ban on internal combustion engines in all their forms, even plug-in hybrids.

According to the currently approved plans, after 2035, all new cars sold in the European Union must not emit carbon emissions when driving (the directive does not consider emissions during production or those from recycling). This only applies to new cars. Used petrol and diesel cars can be driven after 2035 and can be resold. There were ideas to ban their resale, but they were rejected. However, this does not mean a carefree future for people who got ahead of the game and bought a car with an internal combustion engine before 2035: "The overall cost of owning such a car - fuel prices, maintenance

and insurance - could increase," warned Jan Huitema, then a Renew MEP and author of the report introducing the ban, in 2023.

HALF OF THE EU'S CHARGING STATIONS ARE IN JUST THREE COUNTRIES

The European Commission estimates that the average lifespan of a car is 15 years (the European Commission has never visited a car dealership in Dupnitsa), so the 2035 ban would help meet the EU's goal of making all cars carbon-neutral by 2050. The Commission had previously predicted that electric car prices would catch up with internal combustion engine cars by 2050, with their market share reaching 30% by 2025, 50% by 2030 and 100% from 2035 onwards. Instead, the share of electric cars in the EU this year is set to be somewhere below 18%, and there are no signs of a sharp increase in the near future.

Electric cars are indeed already approaching the price of conventional cars (although they have not quite caught up). So why is reality so far removed from Brussels' plans? The reason is actually very simple. Price leveling is happening, but in the wrong direction. Instead of electric cars becoming cheaper, conventional cars have become dramatically more expensive - a result, in large part, of the ever-increasing number of new European regulations on emissions and safety. At the same time, the infrastructure for charging electric cars - something that the EC was supposed to organise and stimulate - is dramatically lagging behind. Instead ►



180 DEGREES

Kabakum | Varna | Bulgaria



Luxury Seaside Properties for Sale

Learn more  +359 888 323 432
www.my-home.bg

► of 3 million charging points, as planned, the European Union today has only about 1.05 million. More than half of them are in just three countries - Germany, the Netherlands and France.

From the "Norway" fable to the "Havana" effect

Politicians with "convictions" in Brussels often cite Norway as an example that electrification can happen. This year, electric cars have about 97% market share in the Scandinavian country. But their share of the total number of vehicles on the road is still less than a third (27%). And Norway is the exception, explaining why electrification cannot happen so quickly elsewhere. Norway is a country with a huge share of renewable energy in the electricity mix. Norway is a country with huge financial resources (ironically, from oil and gas exports) that can afford to subsidise electrification and pay for the infrastructure. And finally, Norway is a country whose population is concentrated in a few large cities and lives mostly in houses with garages.

Almost nowhere in the EU are there such favourable conditions for electrification. In fact, Brussels' measures (ever stricter emission ceilings and more mandatory safety equipment) have the opposite effect, causing the so-called "Havana Effect". In the Cuban capital, due to the embargo and shortage of components, people have been forced to drive old American and Soviet cars for more than half a century, maintaining them with improvised means. In Europe, more and more people, driven desperate by the prices of new cars, prefer to keep their old ones. The average age of the EU car fleet in 2016 was 10.6 years. In 2022, it had already reached 12.3 years, and it is still rising. This is the result, as one German car industry representative told me, of politicians forgetting what the goal is - reducing emissions - and focusing entirely on the means - electric cars.

THE END, NOT THE MEANS

For many years, the European car industry as a whole has been tacitly accepting Brussels' dictates: whether because it was enjoying the biggest profits in its history (thanks to the boom in China) or because it made the mistake of trusting politicians, is not entirely clear. But several companies - such as BMW Group and Stellantis - have argued for years that the role of the European Commission should be to set the targets (reducing emissions) and leave it to industry and consumers to find different ways to meet them. "Regulations that disregard customer needs and market realities - while failing to establish the necessary framework conditions for alternative technologies - cannot succeed.



БЪЛГАРСКИЯТ АВТОМОБИЛЕН СЕКТОР. Производство на автомобилни компоненти по обща стойност (млн. лева) и като процент от общото промишлено производство. Данните на НСИ не включват софтуерни разработки за автомобилния сектор

THE BULGARIAN AUTOMOTIVE SECTOR. Production of automotive components by total value (BGN mln) and as a percentage of total industrial production. NSI data do not include software developments for the automotive sector

They merely provide targets while excluding potential solutions," Dr. Thomas Becker, BMW Group Vice President for External Affairs and Sustainability, told us.

The electric car is a great solution for some people and some types of use, but it is completely unsuitable for others. Even the EC admits that freight transport will not be able to run on batteries, and will probably have to rely on hydrogen (the Green Deal provides for support for hydrogen, but it is almost non-existent in practice, and there is a very strong lobby against it in Brussels. Meanwhile, China has peeked into the Europeans' notebook and has increased investments in hydrogen technologies since 2019, so that today it holds over 60% of the global electrolyser market. When Europe finally thinks about hydrogen, it will still be dependent on China).

EARLY RETIREMENT REWARD

At the same time, in some markets such as Italy, biofuels reduce their users' emissions by 80, even 90%. Brussels' approach also does not take into account emissions during production at all (as a rule, much higher for an electric vehicle than for a car with a gasoline engine). It also does not take into account emissions during recycling at the end of the vehicle's life. Some manufacturers have been trying for years to make their production processes cleaner, to use renewable energy, "green" steel and so on. But EU policy in no way encourages - and does not notice - these efforts.

The other proposal, made by the chairman of the board of directors of Stellantis, John Elkann (supported by the German giants), is that the European Union should start receiving

credits for the emissions saved if it "retires" a car early - that is, if it is taken off the market and recycled after, say, 100,000 km. At first glance, this sounds illogical against the background of high production emissions. But it would allow for increased investment in recycling technologies and would force more companies to produce their cars with the so-called "circular economy" in mind. And this would already reduce the production emissions of a new car dramatically.

BEIJING'S IRON GRIP

The logic behind European support for electric cars is understandable: the continent is poor in oil and gas, so replacing its imports with domestically produced electricity could be very beneficial. The problem is that electric cars also require certain raw materials, and Europe is even poorer in them than in fossil fuels. This could be compensated for with a far-sighted policy, by securing mining concessions, supply contracts, and building a powerful processing industry. However, Brussels did nothing of the sort. The Chinese did it. Although China holds less than 10% of the global reserves of battery materials (excluding graphite), the country already directly controls over 40% of their extraction worldwide and has 80% of the global processing capacity (according to an analysis by MineSpans). In the production of batteries for electric cars, Chinese companies, led by CATL and BYD, already have about an 80% share. As one leading strategist from the European auto sector told us, "You can't make an electric car without the Chinese."

CHINA DIDN'T DO A MIRACLE - OTHERS WERE JUST NAPPING

But this hegemony of China is quite recent, and is not the result of some incredible technological superiority, as many believe, but of the slumber of Europe and America. In 2005, China had only two battery manufacturers, and they were very modest. But then Obama temporarily cancelled the program to promote the sector in the US, allowing a Chinese company to buy out the pioneer A123. Today's world leader CATL actually originated from Japan's ATL, after the Japanese lost interest. Then Beijing intervened. The Chinese closely followed Macron's plans for Europe's electrification and then acted preemptively. In 2017, the government obliged car manufacturers selling in China to maintain a balance between conventional and electric models. It also obliged them to produce their electric cars on Chinese soil to avoid additional fines, and to use Chinese batteries. Hence, the meteoric growth of companies like CATL. Europe finally thought of countering seven years later (and did it so skillfully that it actually imposed a higher duty on the MINI Cooper, produced in China, than on the BYD Seal).

WHAT DOES EUROPE - AND BULGARIA - HAVE TO LOSE?

Automobiles are the largest sector in European industry: they provide 7% of the union's GDP, bring in over 170 billion euros annually in exports, provide jobs for 13.8 million people, or almost 9 per cent of the entire EU workforce. You would expect no politician to dare to encroach on such an industry before carefully considering the consequences. Here are the consequences of Brussels' (and Paris', and Berlin's) automotive policy since 2016: the ten largest companies in the EU automotive sector have since lost 71 billion euros in market capitalization, according to McKinsey data - or a drop of 19% (over the same period, the American technology sector has increased its capitalization fourfold, judging by the NASDAQ100 index). Meanwhile, car companies have been forced to make colossal investments to be ready for electrification. According to the same McKinsey report, they have invested over 150 billion euros annually for this purpose since 2017, divided more or less equally between capital expenditure and development. In fact, this is about a third of all EU R&D investment. However, the market shows no signs of being ready to return these investments.

According to McKinsey, between 85 and 90% of the added value of an internal combustion engine car contributes directly to the European economy. For European electric cars, the percentage is below 75%, and for imported electric cars, only 15 to 20%. In the worst-case scenario, the development of the automotive sector puts at risk as much as 440 billion euros of European GDP by 2035.

This is also true for Bulgaria. At the moment, the country has no operational final car assembly. But in the last fifteen years, unnoticed by the general public, an extremely powerful sector for automotive components and software has emerged. According to its own industry organisation, it employs over 85,000 people, exports 99% of its production and contributes as much as 11% of the Bulgarian GDP. The main customers of this sector are German carmakers, which explains why Sofia's official position is now in the same camp as Berlin's. It does not in the least explain the hesitations of the Bulgarian governments on the subject in the past.

Why is France against Renault and Peugeot? In a sense, the opposite position of France and Spain, the two countries at the forefront of the ongoing drive to ban ICEs, is also a mystery. Both countries have a powerful automotive industry - not as key as in Germany or Italy, where this sector accounts for 5% and 6% of GDP, respectively, but still significant (around 3%). French companies, such as Renault and PSA Peugeot-Citroen (now part of Stellantis), are firmly in favor of loosening regulations. So why does Macron remain against it? Part of the explanation lies in the powerful French nuclear energy industry, for which mass electrification would be a welcome stimulus (by the way, one of the reasons for the electricity boom in China is the price of electricity there - only about 4 cents per kWh. Bulgaria has the third cheapest electricity for households in the EU, at 13 cents per kilowatt-hour. In Germany, the price is over 38 cents). Partly - in Paris' unwillingness to shift the topic of greenhouse emissions to other sectors, for example, livestock farming. It is also possible that the French president simply does not dare to renounce one of his few consistent positions in the years since he has been in power. A reminder that Macron was re-elected to office as the "lesser evil" against Marine Le Pen, thanks to an unimaginable alliance of the pro-business right and the far left - an alliance that disappeared immediately after the vote, effectively blocking the government of the country. Last month, the traditional Verian Group survey showed that the president enjoys only 11% approval - the lowest indicator for a head of state in the entire history of the French Fifth Republic.

THE NORTHVOLT BLACK HOLE

The many consumers who discover with indignation that the same Chinese electric car costs 30,000 euros in Europe and only 12,000 in its homeland should understand that this is due to the Chinese state. According to calculations by AlixPartners, the government in Beijing subsidised electric car manufacturers with \$57 billion between

2016 and 2023. Direct subsidies were then stopped, but they explain how the share of EVs in China jumped from 1% to over 40%. In the meantime, indirect subsidies in the form of tax breaks, preferential prices for energy and raw materials remain.

The question is why Europe can't do the same. Assuming for a moment that electric cars are the best solution, why doesn't the European Union invest directly to make them affordable and attractive to people? After all, the EU invests comparable amounts of money to encourage private initiative in electrification. But the success rate is, to put it mildly, low. We will recall just one example: with Northvolt, the Swedish battery company founded by former Tesla manager Peter Carlsson. The EU recognised it as Europe's only salvation from dependence on Chinese batteries. The European Investment Bank financed it generously, and then, prompted by Brussels, the automakers poured billions. In the end, it turned out that the whole venture was on clay feet: some of the technologies turned out to be purchased as ready-made components from other manufacturers (mostly Chinese), others did not work, and the management spent the last two years mainly creating an impression of activity. In the end, Northvolt went bankrupt in both the USA and Sweden, and a 600 gigawatt-hour hole opened in the European Commission's plans to ensure European battery production. The money sunk into this black hole would have been enough to subsidise the purchase of at least 2 million electric cars.

THE WAR ON THE CAR

At times it seems as if Europe is waging a war on the car, an Italian automotive manager complained to us some time ago. Or at least against the European car. Even now, while the intensive revision of Directive EU 2019/631 is underway, Brussels is preparing a new requirement for a mandatory share of EVs in corporate fleets. Then, from January 2026, the EU is changing the way it measures emissions. Until now, the official test was at a distance of 800 km, which gave an advantage to the so-called plug-in hybrids (PHEVs) - cars with a gasoline engine and a moderately sized battery, capable of traveling 50 to 100 km on electricity alone. But from next year, the test will be at 2,200 km. This will drastically worsen the performance of European PHEVs. But it will benefit Chinese manufacturers, who have recently been offering PHEVs with much larger batteries and greater purely electric range. Have Chinese manufacturers once again sensed what European regulators will decide? Or are European regulators once again choosing what is most beneficial for Chinese manufacturers? This is increasingly sounding like a chicken and egg question. ■



КЛИЕНТИТЕ РЕШАВАТ БЪДЕЩЕТО НА АВТОМОБИЛА, А НЕ ПОЛИТИЦИТЕ

Ксауе Мартине, президент на Hyundai Motor Europe, прег Automeia

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK

Ще има ли радикална промяна в автомобилния сектор в Европа с очакваните нови регулации от Европейската комисия? Automeia.bg обсъди тези теми с Ксауе Мартине, президент и главен изпълнителен директор на Hyundai Motor Europe. Мартине бе в България за представянето на концептуалния Ioniq THREE, който догодина ще се превърне в серийния модел Ioniq 3. Бивш старши вицепрезидент по маркетинга на групата Renault и маркетинг директор на Dacia, Мартине се присъедини към Hyundai в края на миналата година, наследявайки поста от Майкъл Коул.

Г-н Мартине, какво решение на Европейската комисия ще изглежда добро от ваша гледна точка?

Единственото, което искаме, е малко гъвкавост. Ние смятаме, че електрификацията е пътят. Трябва да понижим въглеродните емисии на автомобилна

та промишленост. Ясно сме показали, че сме се посветили напълно на електрификацията, с всички инвестиции в тази посока, които направихме. Не говоря само за Hyundai, а за индустрията като цяло. Всеки е инвестирал милиарди в създаването на електрически автомобили. Проблемът е, че прогнозата, която ни беше дадена, предвиждаше през 2025 да имаме 30% дял на електромобилите в ЕС. Сега са едва 18%. Даже всъщност 16%, но стават 18%, ако броим и Великобритания. Тоест сме едва наполовина на нивата, на които се предполагаха да бъдем. Потребителите купуват повече и повече EV всяка година, но не с темпото, което бе планирано. Така че идва времето да сверим плановете с реалността. Целта за намаляване на въглеродния диоксид изисква намаление до 2030, което е твърде грастично. А предлаганата забрана на двигателя с вътрешно горене от 2035 е преждевременна.

Какви трябва да са реалистичните цели?

Трябва да се вслушаме в пазара. Да чуем потребителите, които ни казват: искаме да купуваме повече електромобили, но не с тази скорост, която очакваме. Затова искаме гъвкавост - и за грамове CO2 през 2030, и за забраната на ДВГ през 2035. Ако има въобще забрана на ДВГ.

В края на краищата потребителите са онези, които купуват автомобилите. Тоест те вземат решенията, а не политиките.

Вашият колега от Renault Франсоа Прово наброи 107 нови регулации, които предстои да влязат в сила в ЕС до 2030. Как в такава среда можете да предложите по-достъпни автомобили?

Не съм ги броил. Но напоследък сме свидетели как 8-10 нови регулации се появяват всяка година. Някои са директно насочени

към автомобилната промишленост, някои засягат доставчиците ни или се отнасят до отчетността. Естествено, те правят нашия живот по-труден, отколкото беше преди. Разработването на ново задвижване, нова платформа, нов модел е огромна инвестиция и е добре да имаме някаква форма на стабилност и предвидимост. И да можем да внедряваме онези функционалности, които потребителите искат и ползват, а не неща, нужни само за покриване на регулациите. Мисля, че малко сме позабравили за нуждата първо да говорим с потребителя и да планираме автомобил, който задоволяват неговите нужди. Факт е, че Европа има много повече регулации от останалите региони. Цената на автомобилите еволюира значително в последните години. Регулациите са една от основните причини. Ако има възможност да се опростят за в бъдеще, трябва да я обмислим, защото това означава да мислим за клиентите си.

В България Hyundai е лидер в електрическият сегмент - в една страна, която никога не е имала стимули за покупка на електромобили на национално ниво. Стигнахме ли момента, в който субсидиите вече не са нужни за налагането на EV? Изкривяват ли те пазара?

Това е сложен въпрос. Трябва да се намери правилният баланс, защото все още има сериозна разлика в себестойността на моделите с ДВГ и на електрическите модели. Хубаво е да помогнеш мъничко на потребителите да прекосят този мост. Но не бива субсидиите да са толкова големи, че хората да забравят себестойността на електрическото задвижване. Без никакви стимули е трудно да се наложат електромобилите, а те намаляват емисиите. Но прекомерните субсидии влияят зле на остатъчната стойност на електромобилите, и карат хората да забравят, че това е нова и превъзхождаща технология. Невинаги е лесно да се намери този баланс.

Споменахте голямата разлика в себестойността. Тя е и разлика в маржа на печалба - от електромобилите досега не се печелеше особено. Промена ли се това за Hyundai? Близко ли сте до момента, когато вашите EV ще са също толкова доходни като моделите с ДВГ?

Още не сме го достигнали. Има положителен напредък, но още няма паритет. За да го постигнем, ни трябва по-големи обеми. В този смисъл субсидиите помагат. Но и те трябва да са нещо стабилно и предсказуемо, за да ги разбират хората и да правят рационален избор. Харесваше ни какво правеше германското правителство до преди няколко години - но те го спряха буквално от днес за утре. На много места субсидията е всъщност един ограничен годишен бюджет, който се изчерпва за няколко дни. Това не помага особено. ■

3 ИНТЕРЕСНИ ФАКТА ЗА ВЗАИМНИТЕ ФОНДОВЕ, КОИТО МОЖЕ БИ НЕ ЗНАЕТЕ

Знаете ли какво е взаимен фонд? Вероятно сте попадали на това определение - колективен инвестиционен продукт, обединяващ пари от множество инвеститори в диверсифициран портфейл от финансови активи.

Звучи малко скучно и сложно, нали? Но всъщност съвсем не е така. В основата на взаимния фонд стои простичката идея да се даде достъп на всеки човек да се възползва от възможностите на финансовите пазари.

Благодарение на този продукт професионалните инвеститори за пръв път се гокосват до капиталовите пазари и той дава апетит на хората да инвестират. Може да се каже, че взаимният фонд е правдоно на масовото инвестиране.

Ето и няколко интересни факта:

1. Неочаквани корени, далеч по-отдавна, отколкото предполагате

Обикновено свързваме историята на финансовите пазари и продукти с Америка. Тук обаче ще ви изненадаме - първият взаимен фонд е създаден през 1774 година в Нидерландия, макар че той е изглеждал малко по-различно от фондовете, които познаваме днес. Фондът се наричал "Eendragt Maakt Magt", което се превежда



БАУД

Българска асоциация на управляващите дружества

като "Съединението прави силата". Въпреки това, първият съвременен взаимен фонд, какъвто го разбираме днес, е бил пуснат много по-късно и вече в Съединените щати. През 1924 година Massachusetts Investors Trust (MIT) бил основан в САЩ от Харолд Стенли и Едуард А. Пиърс и се счита за първия взаимен фонд в съвременния му вид.

2. Няма данъци за печалба от българските взаимни фондове:

Сега малко на родна почва първите взаимни фондове у нас се появяват едва през 2002, близо 100 години след Америка. В България, обаче, се радваме на един изключително добър стимул за инвеститорите във взаимни фондове. Печалбите, генерирани от инвестициите, за разлика от други инвестиции на капиталовите пазари,

са напълно освободени от данък печалба (това важи само за местни лица).

3. Купуваш 100 компании, дори със 100 лева:

Един взаимен фонд винаги основава своята успешна стратегия на диверсификацията. Обикновено, според размера на активите в него, той може да инвестира в 50 до 100 различни инструмента. Същевременно, в зависимост от своята стратегия, фондовете диверсифицират инструментите в тях и по вид, като предлагат микс от акции, облигации и други ценни книжа.

Можете да научите още и да видите и сравните всички български взаимни фондове на страницата на Българската асоциация на управляващите дружества (БАУД): <https://baud.bg/>

CUSTOMERS DECIDE THE FUTURE OF THE CAR, NOT POLITICIANS

Xavier Martinet, President and CEO of Hyundai Motor Europe, to Automedia

By KONSTANTIN TOMOV / Photography iSTOCK

Will there be a radical change in the automotive sector in Europe with the expected new regulations from the European Commission? Automedia.bg discussed these topics with Xavier Martinet, President and CEO of Hyundai Motor Europe. Martinet was in Bulgaria for the presentation of the Ioniq THREE concept, which will become the Ioniq 3 production model next year. Former Senior Vice President of Marketing at the Renault Group and Marketing Director of Dacia, Martine joined Hyundai at the end of last year, succeeding Michael Cole.

Mr Martinet, what decision of the European Commission would look good from your point of view?

All we want is a little flexibility. We believe that electrification is the way to go. We need to reduce the carbon emissions of the automotive industry. We have clearly shown that we are fully committed to electrification, with all the investments we have made in this direction. I am not talking just about Hyundai, but about the industry as a whole. Everyone has invested

billions in creating electric cars. The problem is that the forecast that was given to us was that by 2025, we would have a 30% share of electric cars in the EU. Now it is only 18%. Actually 16%, but it becomes 18% if you include the UK. So we are only half of the levels that we were supposed to be at. Consumers are buying more and more EVs every year, but not at the pace that was planned. So the time has come to compare plans with reality. The target for reducing carbon dioxide requires a reduction by 2030, which is too drastic. And the proposed ban on the internal combustion engine from 2035 is premature.

What should be realistic targets?

We need to listen to the market. Let's listen to consumers who tell us: we want to buy more electric cars, but not at the rate you expect. That's why we want flexibility - both on the grams of CO₂ in 2030 and on the ICE ban in 2035. If there is an ICE ban at all.

After all, it's the consumers who buy the cars. That means they make the decisions, not the politicians.

Your colleague from Renault, Francois Provost, has counted 107 new regulations that are due to come into force in the EU by 2030. How can you offer more affordable cars in such an environment?

I haven't counted them. But recently we have seen 8-10 new regulations appear every year. Some are directly aimed at the car industry, some affect our suppliers or relate to accountability. Of course, they make our lives more difficult than before. Developing a new drivetrain, a new platform, a new model is a huge investment and it is good to have some form of stability and predictability. It would be nice also to be able to implement those functionalities that users want and use, and not things that are needed only to cover the regulations. I think we have forgotten a little about the need to first talk to the users and plan cars that meet their needs.

The fact is that Europe has much more regulation than other regions. The price of cars has evolved significantly in recent years. Regulations are one of the main reasons. If there is an opportunity to simplify them in the future, we should consider it, because that means thinking about our customers.

In Bulgaria, Hyundai is the leader in the electric segment, in a country that has never had incentives for purchasing electric vehicles at a national level. Have we reached the point where subsidies are no longer needed to push EVs? Are they distorting the market?

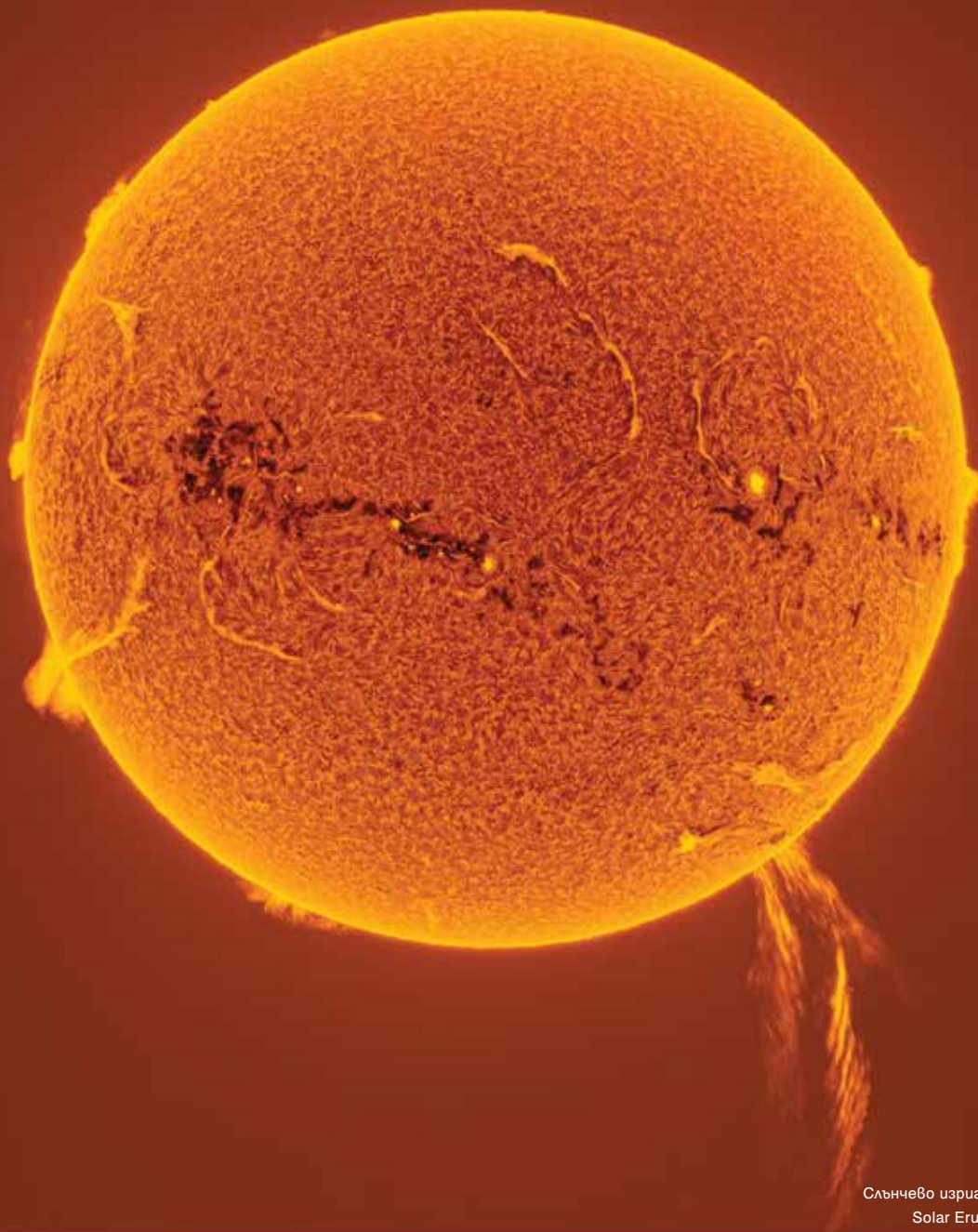
This is a complex question. The right balance needs to be found, because there is still a significant difference in the cost of ICE models and electric models. It is good to help consumers cross this bridge a little. But the subsidies should not be so large that people forget the cost of electric propulsion. Without any incentives, it is difficult to push electric vehicles - and they reduce emissions. But excessive subsidies have a bad effect on the residual value of electric vehicles, and make people forget that this is a new and superior technology. It is not always easy to find this balance.

You mentioned the large difference in cost. It is also a difference in profit margin - electric cars have not been profitable so far. Is this changing for Hyundai? Are you close to the point where your EVs will be as profitable as ICE models?

We are not there yet. There is positive progress, but there is no parity yet. To achieve that, we need larger volumes. In this sense, subsidies help. But they also need to be something stable and predictable so that people understand them and make rational choices. We liked what the German government was doing a few years ago - but they stopped it literally overnight. In many places, the subsidy is actually a limited annual budget that runs out in a few days. That does not help much. ■



70 | **ВГЛЕДАНИ В ЗВЕЗДИТЕ**
STARING AT THE STARS



Слънчево изригване, от Пънфей Чоу
Solar Eruption by PengFei Chou

68 | **ИЗЯЖ СЕ ЗА ЗДРАВЕ**
EAT YOURSELF HEALTHY



76 | **КОЛКОТО ПОВЕЧЕ СЕ ПРОМЕНЯ...**
THE MORE IT CHANGES...





СТРАНАТА, КОЯТО ЗАБРАНИ СОЦИАЛНИТЕ МРЕЖИ ЗА ДЕЦА

THE COUNTRY THAT BANNED SOCIAL MEDIA FOR CHILDREN

Австралия стана първата държава от развития свят, забранила на децата и погротстващите да ползват социални медии в отговор на все по-убедителните доказателства, че те влияят зле на съня, на психическото здраве и водят до отслабване на умствените способности. Забраната засяга всички жители на страната на възраст до 16 години и обхваща всички основни социални медии: TikTok, X, Facebook, Instagram, Snapchat и Threads, а също и YouTube. Здравните власти в още над гузина държави следят внимателно какво ще покаже австралийският опит, за да въведат евентуално подобна забрана на свой ред.

Извън обхвата на забраната остават YouTube Kids, Google Classroom и WhatsApp, които според австралийските власти не показват съответните вредни черти на останалите социални мрежи. Не са забранени също сайтове за онлайн гейминг като Roblox и Discord, въпреки призивите на опозицията. Начинът, по който австралийското правителство ще налага забраната, също е иновативен. Не се предвиждат наказания за деца и техните родители, които я нарушат. Но социалните медии, допуснали малолетни, ще бъдат глобявани до 49.5 милиона австралийски долара (32 млн. щатски долара). Meta започна да закрива акаунтите на непълнолетни във Facebook още от 4 декември. Ако някой акаунт е погрешно закрит, собственикът може да докаже възрастта си с документ за самоличност. Snapchat използва банкови сметки, снимки на лични карти или сефита, за да установи възрастта на клиентите си.

Australia has become the first developed country to ban children and adolescents from using social media in response to growing evidence that it negatively impacts sleep, mental health and leads to cognitive decline.

The ban applies to all Australians under the age of 16 and covers all major social media platforms: TikTok, X, Facebook, Instagram, Snapchat and Threads, as well as YouTube. Health authorities in more than a dozen other countries are closely watching the Australian experience to see if they can impose similar bans.

YouTube Kids, Google Classroom and WhatsApp are excluded from the ban, after Australian authorities said they do not exhibit the same harmful traits as other social media platforms. Online gaming sites such as Roblox and Discord are also not banned, despite calls from the opposition.

The way the Australian government will enforce the ban is also innovative. There are no penalties for children or their parents who break the law. But social media platforms that allow minors to use their accounts will be fined up to 49.5 million Australian dollars (\$32 million).

Meta began closing accounts of minors on Facebook on December 4. If an account is wrongly closed, the owner can prove their age with an ID. Snapchat uses bank accounts, photos of ID cards or safe deposit boxes to determine the age of its customers.. ■

ТЕЗИ ОЧИЛА ФОКУСИРАТ САМИ

THESE GLASSES FOCUS THEMSELVES

Финландски стартап представи радикално нов тип очила, която разполагат със система за автофокус. Компанията IXI е разработила технология, чрез която лещите на очилата следят движението на очите ви и мигновено се пренастройват за най-добър фокус. Идеята е те да заменят традиционните очила за четене - и на външен вид изглеждат точно като такива, вместо като високотехнологични устройства. Освен това са дори по-леки от обикновени очила - само 22 грама. В основата на технологията е течен кристал. Когато лещата засече, че гледате към близки обекти, изпраща електрически сигнал към кристалите и те променят позицията си, изостряйки фокуса.

A Finnish startup has introduced a radically new type of glasses that have an autofocus system. The company IXI has developed technology through which the lenses of the glasses track the movement of your eyes and instantly readjust for the best focus. The idea is that they will replace traditional reading glasses - and in appearance they look exactly like them, rather than high-tech devices. They are even lighter than regular glasses - only 22 grams. At the heart of the technology is liquid crystal. When the lens detects that you are looking at close objects, it sends an electrical signal to the crystals and they change their position, sharpening the focus. ■



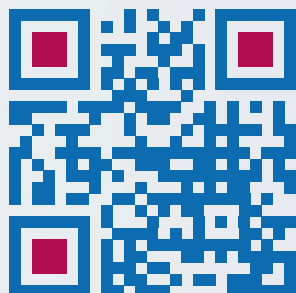


ВЕНОЗЕН
ЛАЗЕРЕН
ЦЕНТЪР



**РАЗЛИКАТА Е
В ДЕТАЙЛИТЕ!**

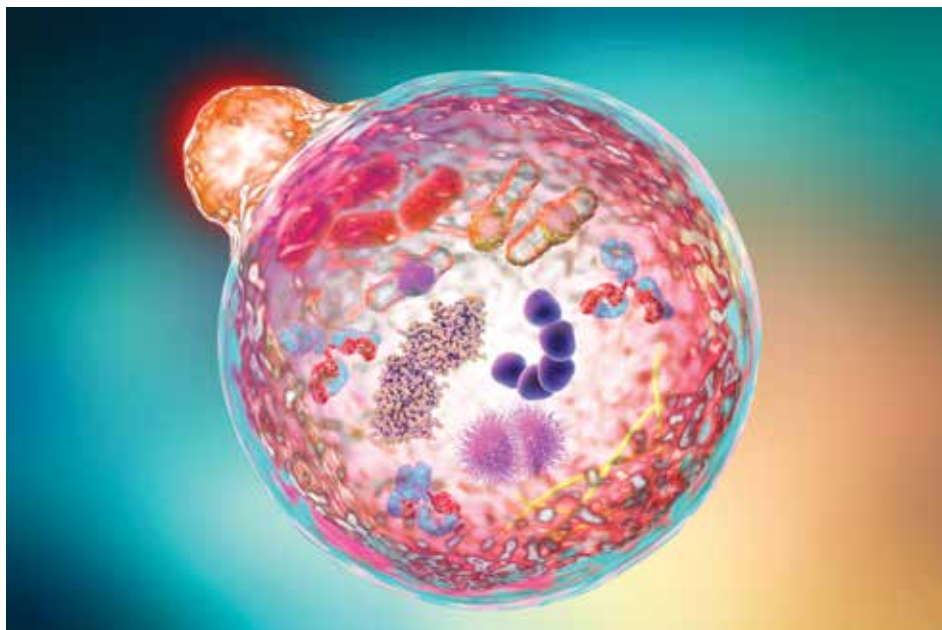
*Качеството на нещата,
които не се виждат е също толкова важно,
колкото и на нещата, които се виждат!*



www.varixclinic.bg

info@varixclinic.bg

+359 882 102 120



ИЗЯЖ СЕ... ЗА ЗДРАВЕ

В българския език изразът "Изяж се" носи негативен смисъл - примерно "Изяж се от яд". Но в човешката анатомия самоизяждането е всъщност процес, който носи здраве, контролира теглото ви и помага да уължите младостта си. Става дума за т. нар. "автофагия", за чието откритие японецът Йошиноори Осуми получи Нобеловата награда по медицина през 2016, и върху която сега повече светлина хвърлят европейски учени - включително и една българка.

Автофагията (от старогръцки - самоизяждане) е естествен процес на регенерация в клетките на човешкия организъм. Ако се случва редовно, той намалява значително риска от някои заболявания и уължава живота на клетките. Есенцията на този процес е, че при подходящите условия ненужните вече за клетката нейни компоненти се изолират от специална мембрана и се разпадат на съставните им вещества, които после клетката може да използва повторно. Тоест клетката сама "изяжда" части от себе си. По този начин тя се пречиства от опасни натрупвания, които иначе водят до невродегенеративни заболявания от типа на синдрома на Алцхаймер.

Дотук всичко звучи чудесно. Но в продължение на 8 години учените не знаеха

какви са точно "подходящите условия" и какво задейства автофагията. Докато те се чудеха, всевъзможни диетолози, нутриционисти и фитнес инструктори си присвоиха термина и го запълниха със съдържание, родено само от богатата им фантазия. Като твърдението, че автофагията се самостартира след 16 часа пости например.

Сега обаче и учените най-после имат какво да кажат по въпроса. Екип, предвождан от проф. Клодин Крафт от Университета на Фрайбург и д-р Флориан Вилфинг от Института "Макс Планк", публикува в Nature разкритията си за механизмите, задействащи автофагията. Сред авторите на доклада е и българският биолог д-р Мария Личева.

Използвайки няколко различни иновативни техники за образна диагностика, учените са установили в кои случаи процесът на автофагия се задейства, и в кои - не. Те дори са успели изкуствено да го задействат в клетки мая, като са модифицирали вирусни частици така, че те да установят слаба връзка с рецепторите на автофагията. Според Крафт резултатът е обещаващ, защото отваря вратата към разработването на терапевтични методи.

EAT YOURSELF HEALTHY

In the Bulgarian language, the expression "Eat yourself" has a negative meaning - for example, "Eat yourself out of anger". But in human anatomy, self-eating is actually a process that brings health, controls your weight and helps prolong your youth. We are talking about the so-called "autophagy", for the discovery of which the Japanese Yoshinori Ohsumi received the Nobel Prize in Medicine in 2016, and on which European scientists - including a Bulgarian biologist - are now shedding more light.

Autophagy (from ancient Greek - self-eating) is a natural process of regeneration in the cells of the human body. When occurring regularly, it significantly reduces the risk of certain diseases and extends the life of cells. The essence of this process is that under the right conditions, the components that are no longer necessary for the cell are isolated by membranes and break down into their constituent substances, which the cell can then reuse. That is, the cell "eats" parts of itself. In this way, it is cleansed of dangerous accumulations that otherwise lead to neurodegenerative diseases such as Alzheimer's. So far, everything sounds great. But for 8 years, scientists did not know exactly what the "right conditions" were and what triggers autophagy. While they were wondering, all sorts of dietitians, nutritionists and fitness instructors appropriated the term and filled it with content born straight from their rich imagination. Like the claim that autophagy starts itself after 16 hours of fasting, for example.

Now, however, scientists finally have something to say on the matter. A team led by Prof. Claudine Kraft from the University of Freiburg and Dr. Florian Wilfing from the Max Planck Institute, published in Nature their discoveries about the mechanisms that trigger autophagy. Among the authors of the report is the Bulgarian biologist Dr. Maria Licheva. Using several innovative imaging techniques, the scientists were able to determine when autophagy was activated and when it wasn't. They even managed to artificially activate it in yeast cells by modifying viral particles to bind weakly to autophagy receptors. Kraft says the result is promising because it opens the door to developing therapeutics. ■

НАЙ-ДОБРИТЕ ОРЪЖИЯ В БОРБАТА СЪС СТАРЕЕНЕ НА КОЖАТА

Световната здравна организация прогнозира, че до 2050 г. броят на хората над 60 години ще се удвои, достигайки 2,1 милиарда. Угължаването на продължителността на живота и натрупаното излагане на слънчева радиация превръщат стареенето на кожата в сериозен здравен проблем. Един от крайните етапи на този процес е **синдромът на хронична кожна крехкост**, известен като **дерматопороза**.

Дерматопорозата се характеризира с изразена атрофия на кожата и загуба на нейната механична устойчивост, което води до разкъсвания и хематоми дори при минимален натиск. Това предразполага към инфекции и забавено зарастване на рани, увеличавайки заболяемостта и смъртността при възрастните пациенти. Честотата ѝ се оценява на около 30% при хора над 60 години и 37,5% над 65 години, като жените са по-засегнати (43,9%) в сравнение с мъжете (27,5%). Целта на съвременните анти-ейджинг терапии е не само естетично подобрене, но и възстановяване на физиологичните функции на кожата чрез стимулиране на клетъчната активност, синтеза на колаген и защита от оксидативен стрес.

РЕТИНОИДИ

Ретиноидите – производни на **витамин А** – представляват златен стандарт в анти-ейджинг дерматологията. Те стимулират пролиферацията на кератиноцитите, засилват синтеза на колаген и еластин, подобряват бариерната функция на епидермиса и намаляват трансепидермалната загуба на вода. Като първият витамин, одобрен от FDA като средство против бръчки, ретинолът доказано променя структурата и външния вид на кожата, намалявайки признаците на фотостареене.

ХИАЛУРОНОВА КИСЕЛИНА

Хиалуроновата киселина (НА) е естествен полизахарид с висока молекулярна маса, който играе ключова роля в хидратацията и еластичността на кожата. Високомолекулярната НА действа като биологична „гъба“, способна да свързва големи количества вода, поддържайки оптимална влажност и тургор на епидермиса. В дермата тя функционира като вискоеластичен амортизатор, предпазващ тъканите от механични увреждания. С възрастта концентрацията ѝ намалява, което води до изтъняване и загуба на еластичност.

Витамин С

Аскорбиновата киселина (витамин С) е мощен водоразтворим антиоксидант, който неутрализира реактивните кислородни видове (ROS), генерирани от UV радиация, замърсяване и други стресови фактори. Той стимулира синтеза на колаген, увеличава дебелината на дермата и потиска активността на металлопротеиназите (ММР), отговорни за разграждането на извънклетъчния матрикс. Така витамин С спомага за укрепване на съединителната тъкан и възстановяване на кожната плътност.

ВИТАМИН Е

Витамин Е (А-токоферол) е липофилен антиоксидант, който защитава клетъчните мембрани от липидна пероксидация. Освен неутрализирането на свободни радикали, той участва в регулацията на възпалителните процеси, клетъчната пролиферация и апоптозата. При хронично UV-излагане се наблюдава значително изчерпване на витамин Е в кожата, особено в области, засегнати от старческа пурпура. Локалното му приложение може да възстанови този дефицит и да подобри устойчивостта на кожата.

НИАЦИНАМИД (Витамин В3)

Ниацинамидът е признат анти-възпалителен и антиоксидантен агент, който блокира образуването на ROS и предпазва ДНК и липидите от оксидативни увреждания. Той потиска възпалителното стареене (т.нар. *инфламейджинг*), забавя клетъчното стареене и угължава репликативния живот на фибробластите. Редовната му употреба води до изравняване на тена, подобрена бариерна функция и повишена еластичност на кожата.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Научните данни потвърждават, че ключови актив-

ни съставки като **ретиноиди**, **хиалуронова киселина**, **витамины С и Е**, както и **ниацинамид**, ефективно таргетират основните механизми на кожното стареене – оксидативен стрес, възпаление и загуба на колаген. Интересно е, че комбинирането им води до **синергичен ефект**, който значително подобрява както външния вид, така и биологичната функция на кожата.

В борбата със стареенето на кожата, оптималният подход включва интегриране на тези доказани активни съставки в персонализирани терапии, насочени не само към естетическо подмладяване, но и към възстановяване на здравето, плътността и устойчивостта на кожата. В борбата със стареене на кожата, ние ви предлагаме:



BIOCELL®

БЪДИ КАКВАТО СИ. КРАСИВА.

valentis

www.zdravbuddy.com

ЗАГЛЕДАНИ В ЗВЕЗДИТЕ

STARING AT THE STARS

ZWO Astronomy Photographer of the Year е най-големият и престижен международен конкурс за астрономическа фотография. Организиран от Royal Museums Greenwich, той е отворен за всички - от професионални астрономи, използващи мощни телескопи, до обикновени любители, заплени от магията на северното сияние или на звездното небе над Родопите. Ето част от отличените снимки в тазгодишното издание, които (за пътуващите до Лондон) ще бъдат обект на специална изложба в National Maritime Museum.

ZWO Astronomy Photographer of the Year is the largest and most prestigious international competition for astronomical photography. Organised by the Royal Museums Greenwich, it is open to everyone - from professional astronomers using powerful telescopes, to ordinary amateurs captivated by the magic of the Northern Lights or the starry sky over the Rhodope Mountains. Here are some of the winning photos in this year's edition, which (for those travelling to London) will be the subject of a special exhibition at the National Maritime Museum.

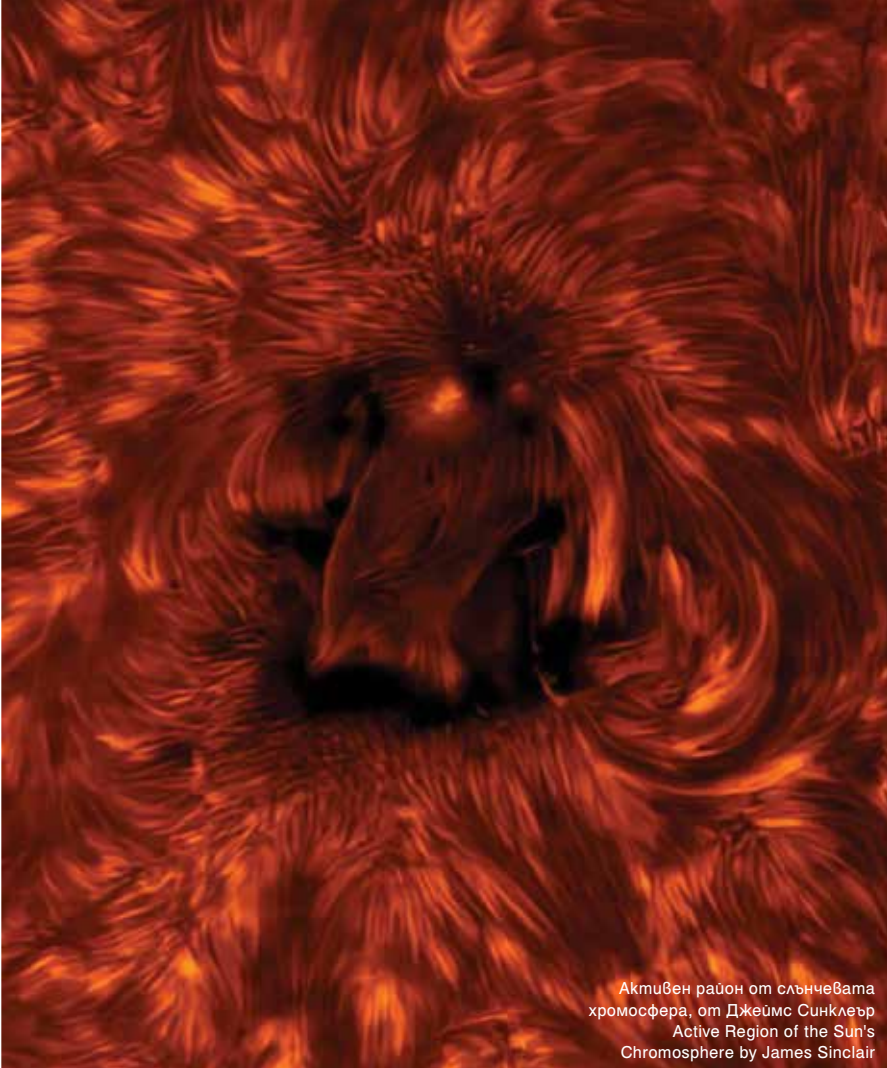
All images courtesy of ZWO Astronomy Photographer of the Year 2025.



Първа награда: Ядрото на галактиката Андромеда,
от Уейтан Лян, Ци Ян и Чуон Ю
First prize: The Andromeda Core, by Weitang Liang, Qi
Yang and Chuhong Yu



Хребетът, от Том Рей
The Ridge by Tom Rae



Активен район от слънчевата
хромосфера, от Джеймс Синклер
Active Region of the Sun's
Chromosphere by James Sinclair

Следата на рефракцията, от Марчела Джулия Паче.
Земната атмосфера изкривява контурите на Луната
The Trace of Refraction by Marcella Giulia Pace. The
distortion of the atmosphere playing with Moon's contours



Корона от светлина, от Каван Чай.
Южното сияние се вижда през облаци
Crown of Light by Kavan Chay. Aurora
Australis piercing through clouds



Кометата 12-Понс-Брукс си взема
сбогом, от Дан Бартлетт
Comet 12P-Pons-Brooks Taking a Final
Bow by Dan Bartlett



Международната космическа станция
прелита край Луната, от Том Уилямс
ISS Lunar Flyby by Tom Williams



M13 - популярният звезден
куп, заснет от Distant
Luminosity group
M13 – An Ultra-Deep Exposure
of the Popular Cluster by
Distant Luminosity group

Среща през светлинни години, от Юруй Гонг и Шижен Рюан
Encounter Across Light Years by Yurui Gong, Xizhen Ruan

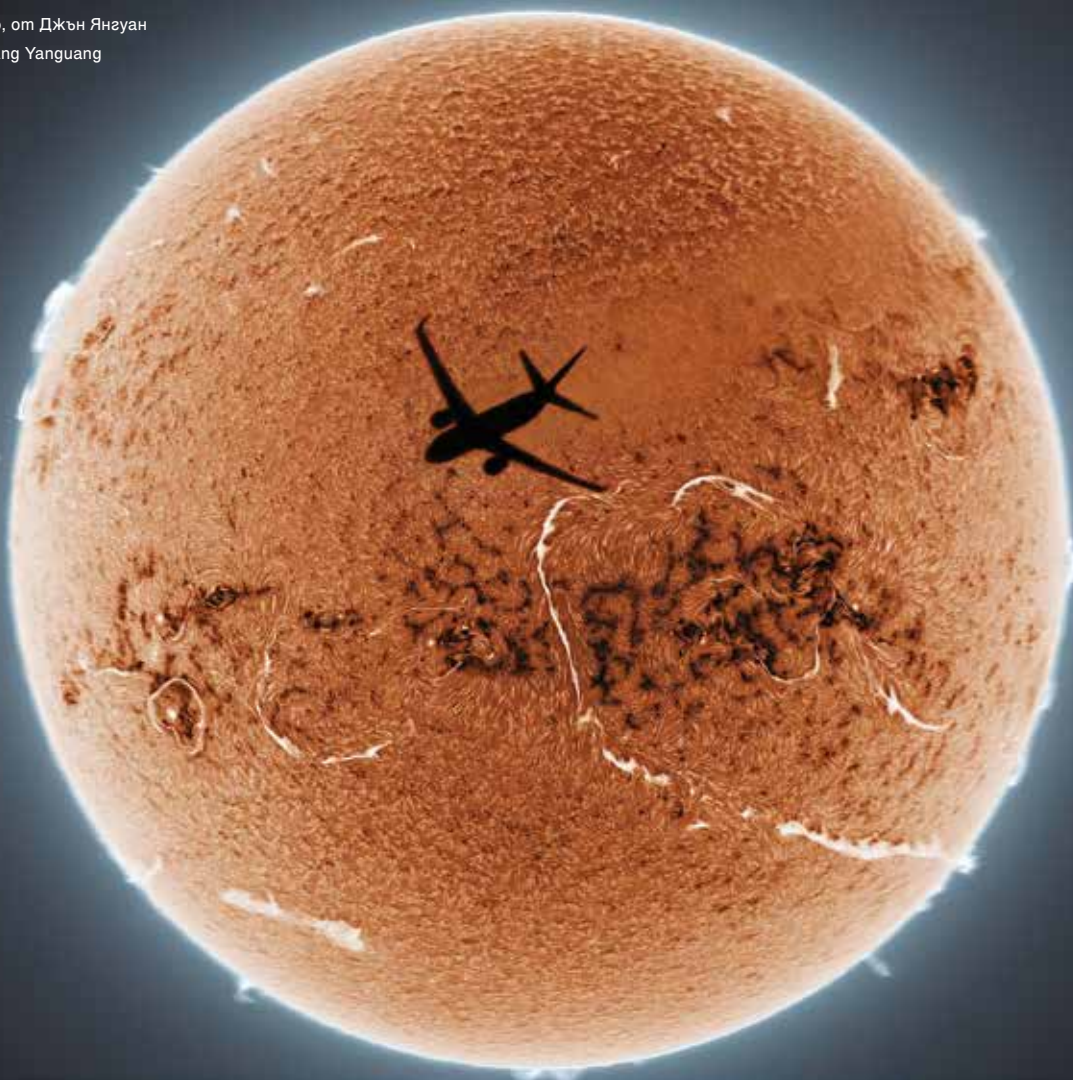


Електрически конци, от Шаою Джън.
Пълноспектърен образ на мъглявината
Спагети
Electric Threads by Shaoyu Zhang. A full-
spectrum image of the Spaghetti nebula

Корморан на Брант, водорасли,
от Барбара Суонсън
Brandt's Cormorant, se Съвършен
лунен изгрев над Долмитите,
от Фабиан Далпиас
Moonrise Perfection over the
Dolomites by Fabian Dalpiaz
a grass, red grape algae. By
Barbara Swanson



Моментното и вечното, от Джън Янгуан
Instant and Eternal by Zhang Yanguang



Сатурн изгрява над Луната, от Том Уилямс
Saturnrise by Tom Williams. Moon passing in front
of Saturn



Сателити и бури, от Том Уилямс. Юпитер и луните му Европа и Калисто
Satellites and Storms by Tom Williams. Jupiter and its moons Europa and Callisto



Бслатина·булгарплог
www.slatina-bulgarplod.com

СЛАТИНА БУЛГАРПЛОД пазарът, който избира

Не всеки продукт попада под прожекторите на най-голямото тържище в България. В **СЛАТИНА БУЛГАРПЛОД** ще откриеш само внимателно подбрани плодове и зеленчуци, съхранявани при идеални условия. С модерна инфраструктура, сертифицирани складове и ежедневен контрол, пазарът обслужва хиляди търговци и производители ежедневно.

А КОГАТО КАЧЕСТВОТО Е КРИТЕРИЯТ – НЯМА КОМПРОМИСИ.

КОЛКОТО ПОВЕЧЕ СЕ ПРОМЕНЯ...

Renault Clio е един от последните оцелели в някогашния най-популярен автомобилен сегмент. Новото поколение обаче изглежда твърде различно

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK



Супермини, субкомпактни, В-сегмент: както и да ги наречете, този тип автомобили бяха гръбнакът на автомобилна Европа през последния половин век. Те ни даваха свободата и удобството на личния автомобил, но в удобни за града размери и на много разумна цена.

НАПОСЛЕДЪК ОБАЧЕ В-СЕГМЕНТЪТ РЯЗКО ОРЕДЯ: коли като Ford Fiesta, Fiat Punto и Kia Rio не се правят вече, а някога възможните VW Polo или Opel Corsa все повече отстъпват позиции на конкурентните кросоувъри. Има обаче и една кола в В-сегмента, която ни най-малко не е загубила популярност: Renault Clio.

Първите пет поколения на този автомобил продадоха общо 17 милиона екземпляра, което прави Clio най-успешната френска кола за всички времена - по-успешна от Peugeot 206, по-успешна от Renault 5, по-успешна от Citroen 2CV. За това спомогнаха много фактори, разбира се, но ето двата най-важни: Clio досега винаги беше дружелюбно на вид и приятно ефтино.

Новото, шесто поколение обаче не е нито едно от тези две неща.

Обикновено оставяме цената за накрая, но сега ще започнем с нея. Само допреди седем години човек можеше да си купи базовата версия на Clio в България за под 20,000 лева. Базовата версия на новото, шесто поколение е малко под 39,000 лева - тоест точно двойно. А най-добре оборудваното Clio започва от почти 55 500 лева - цената, на която тогава се продаваше Honda CR-V.

ИМА ОБАЧЕ И ЕДНА ДОБРА ПРИЧИНА да преглътнете това увеличение, и тя е, че заедно с цената се е увеличил и самият автомобил. Новото Clio е всъщност със същите размери, с които беше първото поколение на Renault Megane, и има с 1 см по-дълго междуосие от него.

С обща дължина 4.12 метра, това е вече най-големият хечбек в В-сегмента. Освен това новото Clio е пораснало и с 4 сантиметра на ширина спрямо досегашното - макар да е на същата платформа (CMF-B) Супермини, субкомпактни, В-сегмент: както и да ги ►

► наречете, този тип автомобили бяха гръбнакът на автомобилна Европа през последния половин век. Те ни даваха свободата и удобството на личния автомобил, но в удобни за града размери и на много разумна цена.

Напоследък обаче В-сегментът рязко оре-
дя: коли като Ford Fiesta, Fiat Punto и Kia Rio
не се правят вече, а някога могъщите VW
Polo или Opel Corsa все повече отстъпват
позиции на конкурентните кросоувъри. Има
обаче и една кола в В-сегмента, която ни
най-малко не е загубила популярност: Renault
Clio.

Първите пет поколения на този автомобил
продадоха общо 17 милиона екземпляра, кое-
то прави Clio най-успешната френска кола
за всички времена - по-успешна от Peugeot
206, по-успешна от Renault 5, по-успешна от
Citroen 2CV. За това спомогнаха много фак-
тори, разбира се, но ето двата най-важни:
Clio досега винаги беше дружелюбно на вид
и приятно евтино.

Новото, шесто поколение обаче не е нито
едно от тези две неща.

**ОБИКНОВЕНО ОСТАВЯМЕ ЦЕНАТА ЗА
НАКРАЯ**, но сега ще започнем с нея. Само
допреди седем години човек можеше да си
купи базовата версия на Clio в България за
под 20,000 лева. Базовата версия на новото,
шесто поколение е малко под 39,000 лева -
тоест точно двойно. А най-добре оборудва-
ното Clio започва от почти 55 500 лева - це-
ната, на която тогава се продаваше Honda
CR-V.

Има обаче и една добра причина да преглът-
нете това увеличение, и тя е, че заедно с
цената се е увеличил и самият автомобил.
Новото Clio е всъщност със същите раз-
мери, с които беше първото поколение на
Renault Megane, и има с 1 см по-дълго между-
осие от него.

С обща дължина 4.12 метра, това е вече
най-големият хечбек в В-сегмента. Освен
това новото Clio е пораснало и с 4 санти-
метра на ширина спрямо досегашното -
макар да е на същата платформа (CMF-B)
като него. Тънката мисъл на Renault явно е
да изкуши с него и част от купувачите на
спрения тази година Megane хечбек. Особе-
но корпоративните.

Колкото до дружелюбната физиономия на
първите поколения Clio, от нея вече няма
и помен. Задачата на дизайнерите тук
явно е била да направят колата колко-
то е възможно по-агресивна, мускулиста
и внушаваща усещането за SUV. Няма
спор, че пропорциите са добре напипани,
и че няма риск да сбъркате тази кола с
друга на пътя. Още по-голяма е промяна-
та в задницата: отсечена, почки верти-
кална, като някои модели на Alfa Romeo
в миналото. Това е не само естетическо



решение, но и важен фактор за намаля-
ване на аеродинамичното съпротивление.
Оттам - на емисиите и разхода. Това Clio
има коефициент на въздушно съпротивле-
ние от 0.30, което е забележително за
толкова къса кола, и е с 2 стотни по-до-
бро от досегашното поколение. Аероди-
намиката има съществен принос за от-
личните оценки в тестовете за емисии
WLTP: едва 89 грама въглероден диоксид
на километър за хибридната версия на
Clio, и разход под 4 литра на 100 км.
Между другото, след като се оплакахме от
цените на новото Clio, нека все пак взет-
нем, че те са почти непроменени в сравне-
ние с досегашното поколение, което още
е в продажба. Разликата между хибрида на
петото поколение и хибрида на шестото е
по-малко от 500 лева - независимо че, както
казахме, междувременно колата е пораснала
съществено.

Това порастване важи и за задвижването.

Някога най-мощната версия на първото по-
коление на Clio - първото RSi - имаше 110
коня. Тук най-слабата базова версия има 115
коня, които идват от 1.2-литров бензинов
турбомотор с три цилиндъра. Това не е
просто вариант на стария с леко увеличе-
на мощност. Не, това е изцяло нов агрегат,
който идва от хибридната версия на Renault
Austral.

**ПОСЛЕ СТИГАМЕ ДО КОЛАТА, КОЯТО КА-
РАМЕ** в момента: пълният хибрид, който
има не 1.2 или 1.4, а 1.8-литров бензинов
мотор с 4 цилиндъра, комбиниран с елек-
тромотор, с 1.4-киловатчасова батерия и с
уникалната многорежимна трансмисия, коя-
то Renault създаде първоначално за Формула
1 и после нагоди за цивилните си хибриди.
Комбинацията от всички тези неща дава
160 коня мощност, най-високият показател
в гамата от госта години насам - откакто
няма Clio RS.



Бензиновият двигател тук развива 109 конски сили. Основният електромотор дава още 49, а освен него има и втори електромотор с 20 коня, който действа като стартер-генератор. Обединените им усилия дават ускорение от място до 100 километра в час за 8.3 секунди - доста прилично за кола от този сегмент. По-важното е, че с 270 нютонметра въртящ момент това Clío прати изпреварванията много лесни.

ОСНОВНАТА ЦЕЛ НА ТОВА ЗАДВИЖВАНЕ ОБАЧЕ НЕ Е МОЩНОСТТА, А ИКОНОМИЯТА. Пълният хибрид е на практика наследникът на дизела в гамата на Renault - решението за онези хора, които изминават големи разстояния всеки ден. Това задвижване по официални показатели от тестовете дава среден разход на 100 km в комбиниран цикъл от 3.9 литра. В нашия сравнително кратък португалски тест постигнахме малко под 4.5 на сто - впечатляващ резултат в истин-

ския живот, а не във външната страна на WLTP тестовете.

ЗА НОВОТО CLIO ИНЖЕНЕРИТЕ СА ПИПНАЛИ ПРЕДАВАТЕЛНИТЕ ЧИСЛА НА ВОЛАНА и са го направили доста по-бърз, с 2.6 оборота открай докрай, вместо 3.2, колкото беше досега. Управлението е прецизно и вдъхва сигурност, макар че не очаквайте кой знае каква обратна връзка от пътната настилка. Окачването е пренастроено и се справя по-добре с неравности в сравнение с предишното поколение. Доста по-добра е и шумоизолацията: при магистрални скорости вече не се налага да усилвате музиката или да говорите по-високо.

Салонът е все така ергономичен и удобен. Повечето функции са изнесени върху 10-инчовия сензорен дисплей на мултимедията, но си имате и удобни физически бутони за управление на климатика. Renault запазва и външния бутон My Safety вляво от волана,

който с две натискания заглушава всички досадни предупреждения от електронните асистенти за сигурност.

ВЪПРОСНИТЕ АСИСТЕНТИ СА ВЕЧЕ 29 за най-високите версии - рекорд за сегмента. Адаптивният круиз контрол има допълнителна функция за контрол на скоростта в завои и на кръгови кръстовища. Задната камера е чувствително подобрена и с отлична резолюция.

Качеството на материалите също е на различно ниво от всичко досега. Не само във най-върховата версия Esprit Alpine, която има алкантара и гна доста ефективна имитация на анодизиран алуминий по таблото. Но дори и в базовата версия Clío изглежда доста по-нагоре по стълбицата, отколкото досега.

И освен това е по-добре оборудвано. Дори в началното си ниво Evolution колата има климатик, LED светлини, паркинг сензори отзад, безжични Android Auto и Apple CarPlay, и 10-инчова мултимедия.

ИМАЙТЕ ПРЕДВИД, ЧЕ 7-ТЕ САНТИМЕТРА ПО-ГОЛЯМА ДЪЛЖИНА не означават автоматично много повече място вътре. Междусието всъщност е пораснало с малко над сантиметър, всичко останало е погълнато от дизайна на предницата. Но пък багажникът достига 391 литра при бензиновата версия - с 11 повече от този на Volkswagen Golf. В хибридната е 309 литра, пак нелошо за този клас.

Новото поколение е първото Clío, а и изобщо първата кола в B-сегмента, която получава пълния набор услуги на Google. Приложения като Google Maps са интегрирани в системата на автомобила. Догодина към това ще се добави и така нареченият изкуствен интелект - Google Gemini - а междувременно можете да използвате гласовия асистент на Google. Включително и за да управлявате някои функции по колата.

С ТАЗИ НОВА МУЛТИМЕДИЯ RENAULT ви позволява да си свалите над 100 различни приложения от Google Play: Spotify, YouTube, новинарски, развлекателни и всякакви други, и като добавка, за да улесни живота, ви дава и два гигабайта пренос на данни всеки месец за първите три години от договора. Когато Renault представи петото поколение на Clío, всички ги обвиниха, че то твърде много прилича на четвъртото. С шестото поколение няма такъв риск: то изглежда напълно, радикално променено. Но това е на повърхността. Под нея Clío си остава все същото: удобно, практично и приятелски настроено. Въпреки застрашителните мускули. Както казваше Алфонс Кар, колкото повече се променя, толкова повече остава същото. ■

THE MORE IT CHANGES...

The Renault Clio is one of the last survivors of what was once the most popular car segment. The new generation, however, looks very different

By KONSTANTIN TOMOV / Photography RENAULT

Superminis, subcompacts, B-segment: whatever you call them, these types of cars were the backbone of automotive Europe for the past half-century. They gave us the freedom and convenience of a personal car, but in city-friendly sizes and at a very reasonable price.

RECENTLY, HOWEVER, the B-segment has become increasingly rare: cars like the Ford Fiesta, Fiat Punto and Kia Rio are no longer made, and the once mighty VW Polo or Opel Corsa are increasingly losing ground to competing crossovers. Saying this, there is one car in the B-segment that has not lost any of its popularity: the Renault Clio. The first five generations of this car sold a total of 17 million units, making the Clio the most successful French car of all time - more successful than the Peugeot 206, more successful than the Renault 5, more successful than the Citroen 2CV. Many factors contributed to this, of course, but here are the two most important: the Clio has always been friendly-looking and pleasantly cheap.

The new, sixth generation, however, is neither of these two things.

WE USUALLY LEAVE THE PRICE for last, but now we will start with it. Just seven years ago, one could buy the base version of the Clio in Bulgaria for under 10,000 euros. The base version of the new, sixth generation is just under 20,000 euros - that is, exactly double. And the best-equipped Clio starts at above 28,000 euros - the price at which the Honda CR-V was sold at the time.

There is, however, a good reason to swallow this increase: along with the price, the car itself has also grown. The new Clio is actually the same size as the first generation of Renault Megane, and has a 1 cm longer wheelbase.

With a total length of 4.12 meters, this is already the largest hatchback in the B-segment. In addition, the new Clio has also grown by 4 centimetres in width compared to the previous one, although it is on the same platform (CMF-B). Renault's subtle idea is clearly to tempt some of the buyers of

the Megane hatchback, which was discontinued this year. Especially corporate ones.

AS FOR THE FRIENDLY FACE of the first generations of Clio, there is no longer a trace of it. The task of the designers here was clearly to make the car as aggressive, muscular and SUV-like as possible. There is no doubt that the proportions are well-crafted, and that there is no risk of mistaking this car for another on the road. Even greater is the change in the rear: cut off, vertically positioned, like some Alfa Romeo models in the past. This is not only an aesthetic decision, but also an important factor in reducing aerodynamic resistance. And, as a consequence, emissions and consumption, too. This Clio has a drag coefficient of 0.30, which is remarkable for such a short car, and is 2 hundredths better than the previous generation. Aerodynamics contribute significantly to the excellent scores in the WLTP emissions tests: just 89 grams of carbon dioxide per kilometer for the hybrid version of the Clio, and consumption under 4 liters per 100 km. ▶





Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.

ЕДНА ДЕБИТНА КАРТА – БЕЗКРАЙНИ ВЪЗМОЖНОСТИ

Открий нови измерения на
картовите услуги с Visa Debit Infinite





► By the way, after complaining about the prices of the new Clio, let's still add that they are almost unchanged compared to the previous generation, which is still on sale. The difference between the fifth-generation hybrid and the sixth-generation hybrid is less than EUR 250 - even though, as we said, the car has grown significantly in the meantime.

THIS GROWTH ALSO APPLIES TO THE DRIVETRAIN. Once, the most powerful version of the first generation of Clio - the first RSi - had 110 horsepower. Here, the weakest base version has 115 horsepower, which comes from a 1.2-litre three-cylinder turbocharged gasoline engine. This is not just a version of the old one with slightly increased power. No, this is a completely new unit that comes from the hybrid version of the Renault Austral.

Then we get to the car we're driving right now: the full hybrid, which has not a 1.2 or 1.4, but a 1.8-litre four-cylinder gasoline engine, combined with an electric motor, a 1.4-kilowatt-hour battery and the unique multi-mode transmission that Renault originally created for Formula 1 and then adapted for its civilian hybrids. The combination of all these things gives 160 horsepower, the highest figure in the range for many years, since the Clio RS was abandoned.

THE GASOLINE ENGINE HERE develops 109 horsepower. The main electric motor gives another 49, and in addition to it, there is a second electric motor with 20 horsepower, which acts as a starter-generator. Their combined efforts give acceleration from a standstill to 100 kilometres per hour in 8.3 seconds - quite decent for a car in this segment. More importantly, with 270 Newton meters of torque, this Clio makes overtaking very easy. However, the main goal of this drivetrain is not power, but economy. The full hybrid is practically

the successor to the diesel in the Renault range - the solution for those people who travel long distances every day. According to official test figures, it gives an average consumption per 100 km in a combined cycle of 3.9 litres. In our relatively short Portuguese test, we achieved just under 4.5 per cent - an impressive result in real life, not in the magical land of WLTP tests.

FOR THE NEW CLIO, ENGINEERS have made the steering wheel much faster, with 2.6 turns from lock to lock, instead of 3.2, as it was before. The steering is precise and inspires confidence, although don't expect much feedback from the road surface. The suspension has been retuned and copes better with bumps compared to the previous generation. The noise insulation is also much better: at highway speeds, you no longer have to turn up the music or speak louder.

The interior is still ergonomic and comfortable. Most functions are displayed on the 10-inch multimedia touch display, but you also have convenient physical buttons for controlling the air conditioning. Renault also retains the magic My Safety button to the left of the steering wheel, which, with two presses, silences all annoying warnings from electronic safety assistants.

THE ASSISTANTS IN QUESTION are now 29 for the top spec versions - a record for the segment. Adaptive cruise control has an additional function for controlling speed in bends and at roundabouts. The rear camera has been significantly improved and has excellent resolution. The quality of the materials is also on a different level than anything before. Not only in the top version, Esprit Alpine, which has Alcantara and a rather impressive imitation of anodised aluminium on the dashboard. But even in the basic version, the Clio looks much higher up the ladder than before.

And it's also better equipped. Even in its entry-level Evolution trim, the car has air conditioning, LED lights, rear parking sensors, wireless Android Auto and Apple CarPlay, and a 10-inch multimedia system.

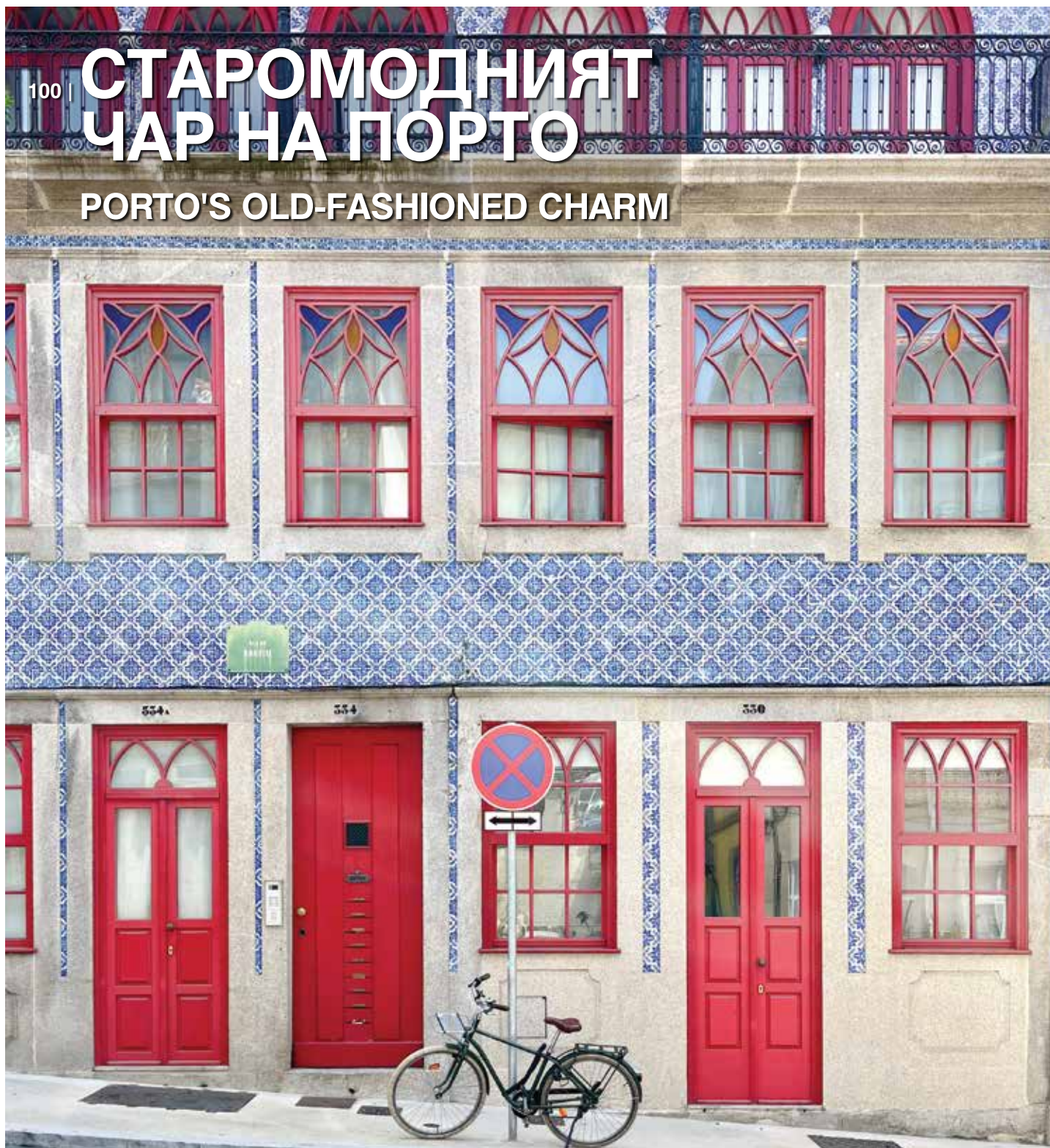
KEEP IN MIND THAT THE 7 CENTIMETRES longer length doesn't automatically mean much more space inside. The wheelbase has actually grown by just over a centimetre; everything else is absorbed by the design of the front. But the trunk reaches 391 litres in the gasoline version - 11 more than that of the Volkswagen Golf. In the hybrid, it is 309 litres, again not too bad for this class.

The new generation is the first Clio, and indeed the first car in the B-segment, to receive the full range of Google services. Applications such as Google Maps are integrated into the car's system. Next year, the so-called artificial intelligence - Google Gemini - will be added to this, and in the meantime, you can use Google's voice assistant, including controlling some functions of the car. With this new multimedia, Renault allows you to download over 100 different applications from Google Play: Spotify, YouTube, news, entertainment and all kinds of others, and as an addition, to make life easier, it also gives you two gigabytes of data transfer every month for the first three years of the contract.

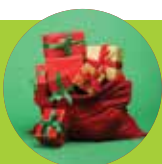
WHEN RENAULT INTRODUCED the fifth generation of the Clio, everyone accused them of making it look too much like the fourth. There's no such risk with the sixth generation: it looks completely, radically changed. But that's on the surface. Underneath, the Clio remains the same: comfortable, practical and friendly. Despite the menacing muscles. As Alphonse Karr once said, the more it changes, the more it stays the same. ■

100 | СТАРОМОДНИЯТ
ЧАР НА ПОРТО

PORTO'S OLD-FASHIONED CHARM



89 | 21 ИДЕИ ЗА ПОД ЕЛХАТА
21 GIFT IDEAS



97 | ПАЗАРНА МАГИЯ
MARKET MAGIC



АФИШ



КИНО

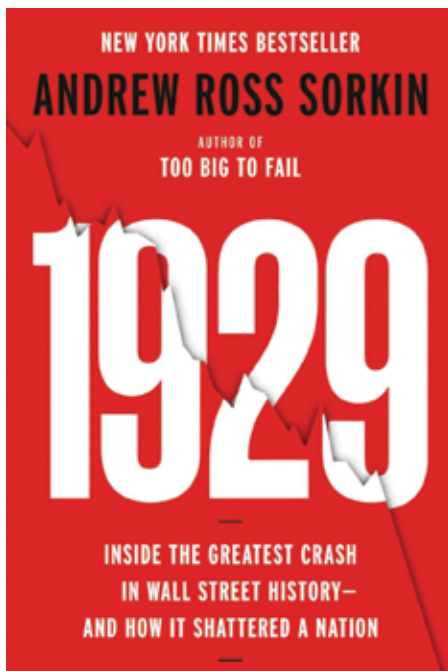
БАЩА МАЙКА СЕСТРА БРАТ // Майсторът на психологическата драма Джим Джармуш вече спечели "Златен лъв" от кинофестивала във Венеция за тази история за отчуждени родители и неразбиращи деца. И тук ще откриете така характерния за Джармуш баланс между ирония и печал, а в ролите са цяла плеяда отлични актьори, начело с Кейт Бланшет, Адам Драйвър, Маим Бялик (Ейми от "Теория на големия взрив"), Шарлот Рамплинг и други.

В кината от 12 декември

CINEMA

FATHER MOTHER SISTER BROTHER // The master of psychological drama Jim Jarmusch has already won the Golden Lion at the Venice Film Festival for this story about estranged parents and misunderstanding children. Once again, here you will find Jarmusch's characteristic balance between irony and sadness, and the roles are filled with a whole galaxy of excellent actors, led by Cate Blanchett, Adam Driver, Mayim Bialik (Amy from "The Big Bang Theory"), Charlotte Rampling and others.

In theaters from December 12



ДОКУМЕНТАЛИСТИКА

1929 // Андро Рос Соркин е едно от най-ярките имена на съвременната американска икономическа журналистика: коментатор за New York Times, водещ по CNBC, автор на Too Big to Fail и, между другото, съавтор на хитовия сериал Billions. Последната книга на Соркин, с подзаглавие "Поглед отвътре към най-големия крах в историята на Уолстрийт - и как той разтърси една нация", се връща към началото на Големата депресия, за да покаже историята зад кулисите - история на визионери и измамници, мечтатели и циници, еуфория и разруха.

Издателство Viking

NON-FICTION

1929 // Andrew Ross Sorkin is one of the brightest names in modern American economic journalism: a commentator for the New York Times, a host on CNBC, the author of Too Big to Fail and, among other things, the co-author of the hit TV series Billions. Sorkin's latest book, subtitled "Inside the Greatest Crash in Wall Street History--and How It Shattered a Nation," goes back to the beginning of the Great Depression to show the story behind the scenes - a story of visionaries and fraudsters, dreamers and cynics, euphoria and ruin.

Viking Publishing House



ЗА ДЕЦА

КОЛЕДА В ДЕТСКИТЕ ФИЛМИ // Детските концерти на Софийска филхармония се радват на такъв интерес в последните години, че открито недоумяваме защо не ги правят по-често. Миналата година идеята за матине с музиката от популярни детски филми бе разпродадена дълго преди самия концерт, и сега очакваме да се случи същото. Диригент е Найден Тодоров, а сред солистите са Атанас Димитров, Яна Анчева, Живко Станев, Александър Славчев.

21 декември, зала "България", София

FOR CHILDREN

CHRISTMAS IN CHILDREN'S FILMS // The Sofia Philharmonic Orchestra's children's concerts have enjoyed such interest in recent years that we frankly wonder why they don't do them more often. Last year, the idea of a matinee with music from popular children's films was sold out long before the concert itself, and now we expect the same to happen. The conductor is Nayden Todorov, and among the soloists are Atanas Dimitrov, Yana Ancheva, Zhivko Stanev, Alexander Slavchev.

December 21, "Bulgaria" Hall, Sofia

POSTER

ДЖАЗ

ТЕОДОСИЙ СПАСОВ И ПРИЯТЕЛИ // Поредната оригинална идея на големия български музикант: да събере група приятели за серия камерни концерти из цяла България. Компания на големия кавалджия ще правят Дони, певицата Надя Тончева, тромпетистът Мартин Ташев и още няколко талантиливи музиканти. Програмата представя непознати версии на обичани песни, преработени в джаз, фюжън и поп стилистика. Спасов ще представи и няколко от собствените си най-нови композиции.

15 декември - Бургас, 16 декември - Стара Загора, 17 декември - Пловдив

JAZZ

THEODOSII SPASSOV AND FRIENDS // Another original idea of the great Bulgarian musician: to gather a group of friends for a series of chamber concerts throughout Bulgaria. The great kaval player will be accompanied by Doni, singer Nadya Toncheva, trumpeter Martin Tashchev and several other talented musicians. The program includes unknown versions of beloved songs, reworked in jazz, fusion and pop styles. Spasov will also present several of his own latest compositions.

December 15 - Burgas, December 16 - Stara Zagora, December 17 - Plovdiv.



ФОЛКЛОР

ОТ ИГНАЖДЕН ДО КОЛЕДА // Осмо издание на националния фестивал в старозагорско, на който тази година домакин ще е село Хрищени. Фестивалът е посветен на богатите български фолклорни традиции около зимните празници - Никулден, Игнажден, Васильовден, Ивановден, Йордановден, Сирни Заговезни, Трифон Зарезан и, разбира се, Коледа. Участват фолклорни групи от цяла България.

13 декември, с. Хрищени

FOLKLORE

FROM IGNAZH DEN TO CHRISTMAS // The eighth edition of the national festival in Stara Zagora region, which this year will be hosted by the village of Hristeni. The festival is dedicated to the rich Bulgarian folklore traditions surrounding the winter holidays - St. Nicholas Day, Ignazden, Vasilyovden, Ivanovden, Jordanovden, Sirni Zagovezni, Trifon Zarezan and, of course, Christmas. Folklore groups from all over Bulgaria participate.

December 13, village of Hristeni



КИНО

АВАТАР: ОГЪН И ПЕПЕЛ // Третата част на фантастичния епос на Джеймс Камерън е най-гръмкото от коледните заглавия по кината. Сам Уорthingтън и Зоуи Салдана се връщат към познатите ни роли, но десет години след началото на историята и в един все по-разделен свят. На Пандора се появява нова заплаха в лицето на огнените На'ви, и нашите герои трябва не само да опазят мира, но и собствените си деца. Кейт Уинслет, Сигърни Уийвър, Уона Чаплин, Мишел Йео са само част от известните актьори в този филм.

В кината от 19 декември

CINEMA

AVATAR: FIRE AND ASHES // The third part of James Cameron's fantasy epic is the loudest of the Christmas titles in cinemas. Sam Worthington and Zoe Saldana return to their familiar roles, but ten years after the beginning of the story and in an increasingly divided world. A new threat appears on Pandora in the form of the fiery Na'vi, and our heroes must not only protect the peace, but also their own children. Kate Winslet, Sigourney Weaver, Woonan Chaplin, Michelle Yeoh are just some of the famous actors in this film.

In cinemas from December 19





FASHION BRIEF

с Роселина Петкова

**Bloomberg
TV Bulgaria**

www.bloombergtv.bg

следете
рубриката



А ТИ КАКВО ЧАКАШ



Вземи ипотечен кредит

ДОМ ЗА ТЕБ.

Времето е сега.



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg



POSOKA.COM

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

Zanzibar



21 ИДЕИ ЗА ПОД ЕЛХАТА

21 GIFT IDEAS

Изборът на коледни подаръци е удоволствие за едни и мъчение за други. Тук се опитваме да помогнем на втората група

Онлайн търговията си има своите плюсове и минуси, но едно не можем да ѝ отречем: тя е в състояние напълно да ни спести онзи ежегоден кошмар с обикалянето на магазини в търсене на коледни подаръци. В наши дни е достатъчно "само" да имате ясна идея какво искате да подарите, да го поръчате и да предвидите разумен срок за доставка (куриерите разбираемо не се трогват от хора, които купуват подаръците на 20 декември и очакват доставка преди Коледа). Единственият проблем остава в това "само" - за повечето хора никак не е лесно всяка година да произведат оригинални идеи за подаръци на любимите хора, на колегата, чието име са изтеглили от лотарията в офиса, или на децата на братовчедка си. Затова по традиция ще се опитаме да ви помогнем с тези 21 предложения - ако не с конкретните вещи, то поне като насочим мислите ви в правилната посока.

Choosing Christmas gifts is a pleasure for some and a torture for others. Here we are trying to help the second group

Online shopping has its pros and cons, but one thing we cannot deny: it is able to completely save us from that annual nightmare of going around stores in search of Christmas gifts. Nowadays, it is enough "just" to have a clear idea of what you want to give, order it and foresee a reasonable delivery time (couriers are understandably not moved by people who buy gifts on December 20 and expect delivery before Christmas).

The only problem remains in this "just" - for most people it is not at all easy to come up with original gift ideas every year for their loved ones, for the colleague whose name they drew in the office lottery, or for their cousin's children. Therefore, as usual, we will try to help you with these 21 suggestions - if not with specific items, then at least by directing your thoughts in the right direction.



ЗА НЕЯ FOR HER

1.



3.



2.



4.



1. ПОРТО PORTO

Какъв по-хубав начин да посрещнете новата година, освен с план за пътуване? Списъкът с дестинации на "България Еър" предлага достатъчно романтични дестинации, но най-новата сред тях е Порто. Планирайте отсега запомнящо се пътуване през пролетта и лятото, и бъдете уверени, че подаръкът ви ще бъде оценен.

What better way to welcome the new year than with a travel plan? Bulgaria Air's list offers enough romantic destinations, but the newest among them is Porto. Plan a memorable trip in the spring and summer now, and rest assured that your gift will be much appreciated.

2. БЕЗЖИЧНИ СЛУШАЛКИ WIRELESS HEADPHONES

В съвременната епоха слушалките

са задължителен аксесоар (освен за онези изостанали умствено екземпляри, според които не е проблем всички наоколо да слушат телефона им). Тук ви предлагаме продукт от върха на пирамидата: Beoplay EX Anthracite Oxygen от Bang & Olufsen, с адаптивно потискане на външния шум, удобен дизайн, водоустойчивост и издръжливост на непрекъсната работа до 28 часа. Естествено, на пазара има и по-бюджетно ориентирани предложения, с цената на известни компромиси.

In the modern era, headphones are a must-have accessory (except for those mentally challenged individuals who don't mind everyone around them listening to their phone). Here we offer you a product from the top of the pyramid: Beoplay EX Anthracite Oxygen by Bang & Olufsen, with adaptive external noise cancellation,

comfortable design, water resistance and endurance of up to 28 hours of continuous operation. Naturally, there are also more budget-oriented offers on the market, at the cost of certain compromises.

3. НАГРЕВАТЕЛИ ЗА РЪЦЕ HAND WARMERS

По чисто физиологични причини, дамите са по-чувствителни към студа от мъжете. Ето ви едно дребно подаръче, което е практично и при чиято употреба ще ви споменават с добро. Магнитните нагреватели за длани са с батерия и се зареждат лесно от контакта. Тези на картинката са от OCOOPA, и определено ще са приятно разнообразие след дългите години трупане на ръкавици по Колега.

For purely physiological reasons, ladies are more sensitive to the cold than men.

Here's a small gift that's practical and will make you feel good about yourself. The magnetic hand warmers are battery-operated and can be easily charged from a wall outlet. The ones in the picture are from OCOOPA, and they'll definitely be a nice change after years of hoarding gloves for Christmas.

4. ПРЪСТЕН ЗА ПИЛАТЕС PILATES RING

Никога преди грижата за собственото тяло не е била толкова на почит, колкото в наши дни. Този пилатес пръстен от Gaiam е изработен от лека и много издръжлива пяна, и ще помогне на любимото ви същество да оформи перфектно ръцете и краката си. Черният цвят е най-практичен, когато става дума за спорт, но, разбира се, можете да изберете и нещо по-жизнерадостно.



5.



6.



7.

Never before has taking care of your own body been so highly regarded as it is these days. This Pilates ring from Gaiam is made of lightweight and very durable foam, and will help your beloved creature perfectly shape her arms and legs. Black is the most practical color when it comes to sports, but, of course, you can also choose something more cheerful.

5. ЧАНТА ЗА ПЪТЕШЕСТВЕНИЧКИ TRAVEL BAG

Тази чанта няма да утоли копнежа по Furla на любимата ви жена, но тя няма и такива амбиции. Вместо това компанията LeSportsac ви предлага практично пособие за жени, които пътуват често - то побира много вещи, позволява да ги организирате удобно, може да се качи надеждно върху куфара, издържа

на сериозен тормоз и, камо канак, не привлича излишното внимание на джебчиите в непознати градове.

This bag won't satisfy your darling's longing for Furla, but it doesn't have such ambitions anyway. Instead, the LeSportsac company offers you a practical tool for women who travel often - it holds a lot of things, allows you to organize them conveniently, can be securely attached to the suitcase, withstands serious abuse and, as a bonus, does not attract unnecessary attention from pickpockets in unfamiliar cities.

6. ВЪЛШЕБНА ПРЪЧКА MAGIC WAND

Всяко момиченце си е мечтало за нея. Но днес, благодарение на технологичния напредък, всяка жена може да я има. Масаажните пръчки за лице, като тази Laduora Velve Pro, не само

освежават кожата, но и намаляват бръчките и тъмните сенки под очите, и подобряват усвояването на други козметични продукти. С дължина 15 см и тегло около 300 грама, тази "вълшебна пръчка" лесно ще намери място в дамска чанта.

Every little girl dreamed of one. But today, thanks to technological advances, every woman can have one. Facial massage wands, such as this Laduora Velve Pro, not only refresh the skin, but also reduce wrinkles and dark circles under the eyes, and improve the absorption of other cosmetic products. With a length of 15 cm and a weight of about 300 grams, this "magic wand" will easily find a place in a woman's handbag.

7. МАСКА ЗА СЪН SLEEP MASK

Сънят е вероятно най-важният

фактор, за да съхраним младостта и умствената си енергия. Но спането по време на път е сложна задача, а примитивните маски за сън, които можете да си купите по летищата, не блокират напълно светлината и раздразват кожата. Тази Manta Sleep Mask има премоциите да предлага пълно затъмнение с нула натиск върху очите благодарение на регулируемите наочници.

Sleep is probably the most important factor in preserving our youth and mental energy. But sleeping while traveling is a tricky task, and the primitive sleep masks you can buy at airports don't completely block out light and irritate your skin. This Manta Sleep Mask claims to offer complete blackout with zero eye strain thanks to adjustable eyecups.

ЗА НЕГО FOR HIM



1.



2.



3.

1. КОНЦЕРТ CONCERT

Рок концерти се правят и в България, знаем. Но по ред причини предпочитаме да ги посещаваме на други места. Тази година сме си харесали The Cure (примерно на Rock Werchter в Белгия или на Rock-en-Seine в Париж, и двете удобно достъпни с "България Еър"). Европейски турнета през 2026 ще имат още Metallica, Gorillaz, Deep Purple, Linkin Park, Guns n' Roses, Florence + The Machine и Кейти Перу, така че изборът е голям.

Rock concerts are also held in Bulgaria, we know. But for a number of reasons, we prefer to attend them in other places. This year, we are eyeing The Cure (for example, at Rock Werchter in Belgium or at Rock-en-Seine in Paris, both conveniently accessible with "Bulgaria Air"). European tours in 2026

will also feature Metallica, Gorillaz, Deep Purple, Linkin Park, Guns n' Roses, Florence + The Machine and Katy Perry, so the choice is wide.

2. КРАН ЗА БИРА BEER TAP

Някакъв първобитен елемент в мъжкия мозък започва да издава доволни сигнали при мисълта, че можеш да си налееш сам халба бира у дома. На пазара има множество домашни кранове, но омото ни хвана този Guinness Nitrosurge, който е и на доста разумна цена. Но върви комплект със специални капсули, имайте го предвид.

Some primitive element in the male brain begins to emit satisfied signals at the thought of being able to pour yourself a pint of beer at home. There are many home taps on the

market, but this Guinness Nitrosurge caught our eye, because it is also quite reasonably priced. Bear in mind it comes with a set of special capsules, though.

3. АУДИОКОЛОНКА AUDIO SPEAKER

Всеки мъж вярва, че има безукорен слух, дори и когато тананикането му под гуша издава, че ухото му някога е било настъпено от слон. Съчетайте тази страст към музиката с безукорния дизайн на Bang & Olufsen Beosound Explore, и проблемът ви с подаръка е решен. Beosound Explore е водоустойчива, безжична тонколона, предназначена за всякакъв вид приключения и издържаща до 27 часа употреба. Дори и цената ѝ е относително разумна - като за Bang & Olufsen. Ако не сте съгласни, JBL ще ви предложи по-бюджетен алтернатива.

It sounds like something you would give your grandmother as a gift. But in fact, the enormous benefits of quality tea are only just beginning to be established by scientists. And a first-class kettle is a must. The one in the picture is from Le Creuset, made of carbon steel, goes directly on the stove and has a whistle that tells you when the water is boiling.

Every man believes he has impeccable hearing, even when his humming in the shower suggests that his ear was once stepped on by an elephant. Combine this passion for music with the impeccable design of the Bang & Olufsen Beosound Explore, and your gift problem is solved. The Beosound Explore is a waterproof, wireless speaker designed for all kinds of adventures and lasts up to 27 hours of use. Even its price is relatively reasonable - for a Bang &



4.



5.



6.



7.

Olufsen, of course. If you don't agree, JBL will offer you more budget alternatives.

4. ЧАЙНИК KETTLE

Звучи като нещо, което бихте подарили на баба си. Но всъщност огромните ползи от качествен чай тепърва започват да се установяват от учениците. А първокласният чайник е задължително условие. Този на картинката е от Le Creuset, направен е от въглеродна стомана, слага се директно върху котлона и си има свирка, която ви подсказва кога водата е завряла.

5. ДЖОБНО НОЖЧЕ POCKET KNIFE

Мъжете винаги ще си останат пораснали момчета - а всяко момче

от епохата на Том Соуер насам се нуждае от добро джобно ножче. Изборът на пазара е огромен. Този тук се нарича James The Redstone Pocket Knife и всъщност е разработен от жена - легендарната камерачка и фотографка Савана Къминс.

Men will always be grown-up boys - and every boy since the era of Tom Sawyer needs a good pocket knife. The choice on the market is huge. This one is called James The Redstone Pocket Knife and was actually developed by a woman - the legendary climber and photographer Savannah Cummins.

6. ФОРМИЧКА ЗА ЛЕД ICE CUP

Ако в офиса ви се е паднал някой мъж от Secret Santa лотарията, ето едн

икономичен и ефектен начин да го зарадвате. Тези формички произвеждат осем огромни кубчета лед, с над 6 см страна. Въпросните кубчета правят всяка чаша уиски да изглежда като нещо, което лично Уинстън Чърчил ви е налял.

If a man from the Secret Santa lottery has landed in your office, here's an economical and effective way to make him happy.

These cups produce eight huge ice cubes, with over 6 cm on each side. The cubes in question make every glass of whiskey look like something Winston Churchill personally poured for you.

7. ЛАМПА ЗА ЧЕТЕНЕ READING LIGHT

Ако половината ви е от онези, които четят преди лягане, този

подарък е колкото за него, толкова и за вас. Светодиодната лампичка за четене от Gritin опазва очите, може да се настрои за по-топла или по-студена светлина, да се затъмнява постепенно, и изобщо ще ви позволи да спите спокойно, докато той е на девета глава от четвъртото препрочитане на "Властелинът на пръстените".

If your significant other is one of those who reads before bed, this gift is as much for him as it is for you. The Gritin LED reading light is eye-friendly, can be set to a warmer or cooler light, can be dimmed gradually, and will generally allow you to sleep soundly while he's on chapter nine of his fourth re-read of The Lord of the Rings.

ЗА ДЕЦАТА FOR CHILDREN



1.



2.



3.



4.

1. УБЕСЕЛИТЕЛЕН ПАРК AMUSEMENT PARK

Децата отдавна ви връткат за "Дисниленд" в Париж. Но ако сте достатъчно убедителни, може да го замените с "Парк Астерикс", също до френската столица, но с половина по-евтини билети, наполовина по-малки тълпи и с две трети по-кратко време за чакане пред атракционните влакчета. Коемо и да изберете, хлапетама ще са ви благодарни за цял живот (или за десетина минути - все пак говорим за деца). "България Еър" лети до "Шарл де Гол" всеки ден.

The kids have been begging you for Disneyland Paris for a long time. But if you're persuasive enough, you can replace it with Parc Asterix, also near the French capital, but with half the price of tickets, half the crowds, and one-third the waiting time for the roller coasters.

Whichever you choose, the kids will be grateful to you for life (or for ten minutes - we're talking about kids after all). Bulgaria Air flies to Charles de Gaulle every day.

2. НАСТОЛНА ИГРА BOARD GAME

Настолните игри са в пъти по-добри от компютърните: първо, развиват въображението, и второ, учат децата ви да общуват. А някои от тях са толкова забавни, че ще са развлечение и за вас самите. Чуваме добри отзиви например за Joraku - тактическа военна игра, чието действие се развива в средновековна Япония. Според ревятата не е прекалено усложнена, интригуваща е, но се изиграва спокойно за час-час и половина, вместо да изисква цял ден като някои нетогад сполучливи заглавия.

Board games are many times better than computer games: first, they develop imagination, and second, they teach your children to communicate. Some of them are so fun that you will enjoy them too. We hear good reviews, for example, about Joraku - a tactical war game set in medieval Japan. According to the reviews, it is not too complicated, it is intriguing, but it can be played through and through in an hour or an hour and a half, instead of requiring a whole day like some not-so-successful titles.

3. ПЛЮШЕНА ИГРАЧКА LUSH TOY

Подобно предложение може и да ви звучи като твърде старомодно за AI епохата, но всъщност и плюшените играчки вървят в крак с модата. Тази J Furby Interactive Plush Toy например говори английски, може да пее, да

излъчва светлина и включва в себе си десетки игри. За деца над 6 години.

Such a proposal may sound too old-fashioned for the AI era, but in fact, plush toys keep up with fashion. This J Furby Interactive Plush Toy, for example, speaks English, can sing, emit light and includes dozens of games. For children over 6 years old.

4. ДРОН DRONE

Всяко уважаващо себе си хлапе в наши дни мечтае да си има дрон. Но не препоръчваме веднага да се хвърляте в дълбокото с продуктите на DJI например. Първо, ентусиазмът на детето може да не продължи дълго. И второ, първата машина обикновено пада жертва, докато човек свикне да я управлява. Този Holy Stone HS290 Foldable Drone е



5.



6.



7.

добър стартов вариант: лесен е за управление, има две батерии и HD камера, но в същото време струва около една десета от цената на DJI Mini 4.

Every self-respecting kid these days dreams of having a drone. But we do not recommend immediately jumping into the deep end with DJI products, for example. First, the child's enthusiasm may not last long. And second, the first machine usually falls victim by the time a person gets used to operating it. This Holy Stone HS290 Foldable Drone is a good starter option: it's easy to control, has two batteries and an HD camera, but at the same time costs about a tenth of the price of the DJI Mini 4.

5. МУЗИКАЛНИ ЯЙЦА MUSICAL EGGS

"Подарък за дете" Всъщност не е

една категория, а десетки - всяка година разлика във възрастта променя играта. Тук ви предлагаме хубав подарък за бебета. Разработен от германска компания, HABA Musical Eggs е комплект от 5 яйца, изработени от истинско дърво, които издават звуци, пеят песнички и тренират не само говорните способности, но и фината моторика на детето ви.

"Gift for a child" is actually not one category, but dozens - every year of age difference changes the game. Here we offer you a nice gift for babies. Developed by a German company, HABA Musical Eggs is a set of 5 eggs made of real wood that make sounds, sing songs and train not only your child's speech skills, but also their fine motor skills.

6. КАРАОКЕ МАШИНА KARAOKE MACHINE

Кой знае - с този подарък може да дадете старт на музикалната кариера на своя тийнейджър. Или най-малкото ще му осигурите доста забавни часове с приятелчетата му. Караоке машината iKDSAW charger40 има два вградени микрофона, свързва се чрез Bluetooth с всякакъв устройства (Android и iOS), а говорителят издържа до 8 часа без зареждане.

Who knows - with this gift you can kick-start your teenager's musical career. Or at least provide him with many fun hours with his friends. The iKDSAW charger40 karaoke machine has two built-in microphones, connects via Bluetooth to any device (Android and iOS), and the speaker lasts up to 8 hours without charging.

7. LEGO LEGO

С подаръците от LEGO винаги имате допълнителна застраховка: ако детето не се заинтригува, поне можете сами да си го сглобите. Шегата настрана, но конструкторите от този тип развиват фината моторика, логическото мислене и са определено по-добър вариант от висенето пред телевизора. Тук сме ви показали един модел на хиперколата Koenigsegg Jesko Absolut от LEGO Technic.

With LEGO gifts, you always have extra insurance: if your child isn't interested, at least you can put it together yourself. Jokes aside, these types of construction toys develop fine motor skills, logical thinking, and are definitely a better option than hanging out in front of the TV. Here we've shown you a model of the Koenigsegg Jesko Absolut hypercar from LEGO Technic.

PRAQUE UNLIMITED

Пътувай до Прага без ограничения!



Когато летиш с България Еър, твоят билет в икономична класа включва:

- 1 бр. ръчен багаж до 10 kg
- 1 бр. дамска/лаптоп чанта
- безплатен онлайн check-in
- безплатен кетъринг

За повече информация и опции за UPGRADE посети www.air.bg



ПАЗАРНА МАГИЯ

MARKET MAGIC

6 от най-забележителните
коледни базари в Европа
този сезон

Забавление за цялото семейство без долна възрастова граница: коледните базари са една от основните причини да очакваме с такова нетърпение декември. Всъщност много от тях започват още през ноември, така че вече е дошъл моментът да планирате ваканцията. Ето шест дестинации в Европа, където духът на празника се усеща особено силно.

6 of the most spectacular
Christmas markets in Europe
this season

Fun for the whole family with no age limit: Christmas markets are one of the main reasons we look forward to December. In fact, many of them start as early as November, so it's time to plan your holiday.

Here are six destinations in Europe where the holiday spirit is especially strong.



МАЛАГА MALAGA

Богати традиции в съчетание с модерни технологии правят Колегата в Малага наистина запомнящо се преживяване. Южният испански град е световноизвестен с коледните си светлини - всяка зима улиците му се озаряват от над 2 милиона лампички, оформени като ангели, принцеси, платноходи и какво ли не още. Към шоуто са добавени и 120 празнични грона, които ще се носят над пристанището. А върху фасадата на градската катедрала ново video mapping шоу ще изобразява сцени от Рождество три пъти на вечер. Заслужава си също да видите A Christmas Story - специален фламенко мюзикъл. Или просто да се разходите до Plaza de la Constitucion за безплатен концерт.

Rich traditions combined with modern technology make Christmas in Malaga a truly memorable experience. The southern Spanish city is world-famous for its Christmas lights - every winter its streets are illuminated by over 2 million lights, shaped like angels, princesses, sailboats and more. 120 festive drones have been added to the show, which will hover over the port. And on the facade of the city's cathedral, a new video mapping show will depict scenes from the Nativity scene three times a night. It's also worth seeing A Christmas Story - a special flamenco musical. Or just walk to the Plaza de la Constitucion for a free concert.



КЪОЛН COLOGNE

Градът на река Рейн може да се похвали не с един, а с цели десет коледни пазара, отварящи още в края на ноември. Най-шумният е точно пред катедралата, която се извисява величествено над голямата украсена елха. Ако тълпите и шумът не се връзват с представата ви за Коледа, можете да предпочетете алтернативния пазар в градската градина (Weihnachstmarkt im Stadtgarten). Най-интересен обаче е пазарът на Рудолфплац, където всяко павилионче е украсено от приказна фигура (отново поклон пред Братя Грим). Когато ви писне от курабиюки и канела, разходите се до брега на Рейн и хапнете нещо солено, примерно Fischsemmel (хлебче с риба).

The city on the Rhine boasts not one, but ten Christmas markets, opening as early as the end of November. The noisiest is right in front of the cathedral, which rises majestically above the large decorated Christmas tree. If crowds and noise are not your idea of Christmas, you can opt for the alternative market in the city garden (Weihnachstmarkt im Stadtgarten). The most interesting, however, is the market on Rudolfplatz, where each stall is decorated with a fairy-tale figure (again, a nod to the Brothers Grimm). When you get tired of cookies and cinnamon, walk to the banks of the Rhine and eat something salty, such as Fischsemmel (fish bread).



СТРАСБУРГ STRASBOURG

Всичко в елзаската столица напомня повече на Германия, отколкото на Франция. С изключение на едно – голяма част от туристите в града идват, за да се включат в някои от многобройните винени турове в града и околността. Те продължават и по време на коледните празници, но без резервация отрано трудно ще се класирате. Колкото до коледните базари, тук те се провеждат от 1570, а днес са пръснати на 12 места в центъра с повече от 300 павилиона. Традиционни декорации от областта, 30-метровата елха на площад Клебер и специално детско селище с циркови артисти на площад Сен Томас са сред останалите атракции по време на празниците.

Everything in the Alsatian capital reminds more of Germany than France. With one exception – a large part of tourists come here for one of the many wine tours in the city and surrounding area. They continue during the Christmas season but you need a reservation in advance. The season's bazaars, which date back to 1570, are now spread over 12 locations in the city centre, with more than 300 pavilions. Traditional decorations from the region, the 30-metre Christmas tree on Place Kléber and a special children's village with circus artists on Place St. Thomas are some of the attractions during the festive season.



ПРАГА PRAGUE

Доидат ли зимните празници, „златна“ Прага се превръща в „коледна Прага“. Също толкова пишни, колкото коледните панаири в северната част на континента, тези в чешката столица съхраняват много от местните традиции. Четирите най-големи са на Староместкия площад, на Вацлавския площад, на улица Хавелска, където има постоянен базар, и на Площада на републиката. На първия се намира и прословутото гигантско коледно дърво и Рождественската сцена, където животните около яслата на младенеца са истински. Там всеки ден свирят и пеят разнообразни фолк групи и хорове. Докато ги слушате, изберете подаръци от околните павилиони.

During the festive season, “Golden” Prague becomes “Christmas Prague”. Just as lavish as Christmas fairs in the northern part of the continent, those in the Czech capital preserve much of the local traditions. The four largest ones are located on the Old Town Square, on Wenceslas Square, on Havelska Street - the site of a permanent bazaar, and on Republic Square. The famous giant Christmas tree rises in the Old Town Square, which is also the site of the Nativity scene where live animals surround the crib of Baby Jesus. Various folk bands and choirs play and sing there every day. While listening to them, you can choose gifts for your nearest and dearest from the surrounding pavilions.



БРЮЖ BRUGES

Най-красивият град в Белгия става още по-красив по празниците, когато покривите му са покрити със сняг, а фасадите - с всевъзможни украси. Средновековният площад в центъра е прочут с готическата си архитектура, която изглежда в странен, но приятен контраст с меката светлина на коледните сергии. Първо се разходите покрай живописните канали и погледайте плуващите в тях лебеди. След това идва ред на лакомствата. Белгия е едно от светилищата на шоколада и Брюж не прави изключение, особено по Коледа, когато майсторите сладкари се надпреварват кой ще създаде най-запомнящата се шоколадова скулптура.

The most beautiful city in Belgium becomes even more beautiful during the holidays, when its roofs are covered in snow and its facades are sprinkled with all sorts of decorations. The medieval square in the center is famous for its Gothic architecture, which looks in strange but pleasant contrast to the soft light of the Christmas stalls.

First, stroll along the picturesque canals and watch the swans swimming in them. Then it's time for the treats. Belgium is no exception, especially at Christmas, when master confectioners compete to create the most memorable chocolate sculpture.



ЛОНДОН LONDON

Запалването на празничното осветление на Regent Street бележи началото на коледните празници в британската столица. След това се появява огромната елха на площад Трафалгар и многобройните ледени пързалки. Най-голямата е разположена около естрадата в парка Виктория. Най-пищният коледен панаир е Winter Wonderland в Хајг Парк, където има над 200 павилиона с храна и коледни сувенири, както и всякакви атракции. Една от тях са коледните представления на Zippos Circus – дневно за деца и семейства, и вечерното Cirque Berserk за по-зряла аудитория. Към нея е ориентиран и празничният коледен обяд на кораб по река Темза.

Switching on the sparkling lights and decorations on Regent Street marks the start of the Christmas season in the British capital. Then a huge Christmas tree is put up in Trafalgar Square and numerous skating rinks appear. The largest one is located around the bandstand in Victoria Park. The most splendid Christmas fair is Winter Wonderland in Hyde Park, which boasts over 200 stands selling food and Christmas souvenirs, as well as all kinds of attractions. One of them are the Christmas performances of Zippos Circus – daily for children and families, with Cirque Berserk targeting a more mature audience at night. A festive Christmas lunch on a boat on the River Thames is also to be recommended.

СТАРОМОДНИЯТ ЧАР НА ПОРТО

THE OLD-FASHIONED CHARM OF PORTO



Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография iSTOCK
By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK

"Новият Париж": лайфстайл изданията отдавна лепнаха това прозвище на Лисабон, за да подчертаят както непрекъснато растящия интерес към португалската столица, така и факта, че, за разлика от оригиналния Париж, Лисабон успява да съхрани непринудената, автентична атмосфера. За съжаление колкото повече хора отиват да вкусят от нея, толкова по-малко автентична става въпросната атмосфера. Затова в последните години онези, които искат да опознаят истинската Португалия, често подминават в столицата в полза на втория най-голям град. Всъщност града, от който се е родила самата страна и чието име носи.

"The New Paris": lifestyle publications have long since given Lisbon this nickname to emphasise both the ever-growing interest in the Portuguese capital and the fact that, unlike the original Paris, Lisbon manages to preserve its relaxed, authentic atmosphere. Unfortunately, the more people go to experience it, the less authentic that atmosphere becomes.

That's why in recent years, those who want to get to know the real Portugal often bypass the capital in favour of the second-largest city. In fact, the city from which the country itself was born and whose name it bears.



"КРЪСТНИКЪТ" НА ПОРТУГАЛИЯ THE GODFATHER OF PORTUGAL

Става дума, разбира се, за Порто - най-новата дестинация на националния превозвач "България Еър". Порто, който успяваше някак да устои на модерната епоха до такава степен, че в началото на миналото десетилетие още нямаше кафене Starbucks. Уви, днес всички емблеми на глобализацията са стъпили и тук, а и потокът от туристи рязко се удвои от обичайните около 3 милиона души годишно до рекордните 5.95 милиона през 2023. Но това, което другаде би превърнало града в туристически капан, тук всъщност има благотворен ефект: увеличеният поток стимулира появата на нови бизнеси, хотели и ресторанти, но в същото време не е повлиял на характера на Порто - един приятно анахроничен характер.

Този град е като машина на времето, който ви пренася в онези непозната за нас Западна Европа отпреди половин столетие – спокойна, артистична, отпиваща от живота на бавни глътки.

Разбира се, за посетителите на това живописно пристанище на Атлантика, в устието на река Дуро, пътешествието из историята обхваща много повече от споменатите петдесетина години. Най-старите разкопки датират още от римско време; през втората половина на IX век граф Вимара Перес отвоювал града обратно от маврите и на практика положил основите на португалската държава (нейното име произхожда тъкмо от латинското средновековно наименование на Порто – Portus Cale). През XV век тъкмо от това пристанище крал Енрике Мореплавателя започнал морските си кампании, превърнал Португалия за кратко в една от двете най-мощни империи в света.

Всички тези епохи са добавяли по някое и друго бижу към градския пейзаж. Забележителностите са много – замъци, манастири, църкви (сред задължителните спирки е например Torre de Clerigos – барокова църква с кула, дело на знаменития италиански архитект Николо Назони), винарски изби, мостове, включително и един, проектиран от самия Густав Айфел... Но истинското очарование на Порто не е в тях.

We are talking, of course, about Porto - the newest destination of the national carrier "Bulgaria Air". Porto, which managed to somehow resist the modern era to such an extent that at the beginning of the last decade, there was still no Starbucks there. Alas, today all the emblems of globalisation have set foot here, and the flow of tourists has sharply doubled from the usual 3 million people a year to a record 5.95 million in 2023. But what would otherwise turn the city into a tourist trap has actually had a beneficial effect here: the increased flow has stimulated the emergence of new businesses, hotels and restaurants, but at the same time has not affected Porto's character - a pleasantly anachronistic one.

This city is like a time machine that transports you to Western Europe of half a century ago - calm, artistic, sipping life in slow sips.

Of course, for visitors to this picturesque Atlantic port, at the mouth of the Douro River, the journey through history covers much more than the aforementioned fifty years. The oldest excavations date back to Roman times; in the second half of the 9th century, Count Vimara Peres reconquered the city from the Moors and practically laid the foundations of the Portuguese state (its name comes from the Latin medieval name for Porto – Portus Cale). In the 15th century, it was from this port that King Henry the Navigator began his sea campaigns, which turned Portugal into one of the two most powerful empires in the world for a long time.

All these eras have added more than one or two jewels to the city's landscape. There are many sights – castles, monasteries, churches (among the obligatory stops is, for example, Torre de Clerigos – a baroque church with a tower, the work of the famous Italian architect Niccolò Nasoni), wine cellars, bridges, including one designed by Gustave Eiffel himself... But the real charm of Porto is not in them.







ЕДИН ГРАД - ИЛИ ПО-СКОРО ПЕТНАЙСЕТ

ONE CITY - OR MORE LIKELY FIFTEEN

Повечето посетители идват не за да обикалят по обекти с фотоапарат в ръка, както е в иначе прекрасния Лисабон. Далеч по-приятно е просто да се разходите по тесните, стръмни улички, да разгледате магазинчетата и книжарниците (на Rua do Carmelitas се намира Lello, класирана преди време от лондонския The Guardian сред трите най-хубави книжарници в света), да се отбиете в безбройните магазини за вино и накрая да обявите в някое от малките, уютни, небрежни и безсрамно евтини (в сравнение със София) ресторанчета.

Всички тези приказки за пътуване в миналото обаче не бива да ви заблуждават – в много отношения Порто е един съвсем съвременен и добре уреден град, в който живописните трамвайчета с гървени ламперии от 20-те години са просто част от приятната атмосфера, а за нормалния транспорт се грижи модерното метро (впрочем софиянци са известна завист ще научат, че докато на тях се наложи да чакат четвърт век за пускането на първата линия от техния метрополитен, трите линии на метрото в Порто бяха построени от 2001 до 2004 година, а днес те са вече шест).

Всъщност "град" дори не е най-подходящият термин в случая, защото Порто е всъщност конгломерат от 15 градчета, отделени от хълмовете и от реката Дуро. Най-стар от тях е оригиналният Порто, с население около 252 000 души, чиито център е обявен за паметник на културата на ЮНЕСКО. Оттатък реката е Вила Нова ду Гаи, дом на голяма част от винарските изби. Летището е в модерното предградие Матусиньош.

Между другото, като стана дума за Starbucks, горещо препоръчваме вместо него да се насладите на някое от старинните португалски кафенета - например Progresso, основано още през XIX век, или датиралото от 1921 година Café Majestic. Поръчайте си едно bica - еспресо, и някой от хилядите местни сладкиши. Най-популярни сред туристите са pasteis do nata - местени кошнички, пълни с яйчен крем, но те всъщност не са тукашни, а са сравнително скорошен внос от Лисабон, където монасите са ги създали някъде през XVIII век.

Most visitors don't come to tour the sites with a camera in hand, as is the case in otherwise wonderful Lisbon. It's far more enjoyable to simply stroll along the narrow, steep streets, browse the shops and bookstores (on Rua do Carmelitas is Lello, recently ranked among the three best bookstores in the world by The Guardian), stop by the countless wine shops, and finally have lunch in one of the small, cozy, casual, and shamelessly cheap (compared to Sofia) restaurants.

All these tales of traveling to the past, however, should not deceive you - in many ways Porto is a very modern and well-organized city, in which the picturesque wooden-paneled trams from the 1920s are simply part of the pleasant atmosphere, and the modern metro takes care of normal transport (by the way, Sofia residents will learn with some envy that while they had to wait a quarter of a century for the launch of the first line of their metro, the three lines of the metro in Porto were built from 2001 to 2004, and today there are already six).

In fact, "city" is not even the most appropriate term in this case, because Porto is actually a conglomerate of 15 towns, separated by hills and the Douro River. The oldest of them is the original Porto, with a population of about 252,000 people, whose centre has been declared a UNESCO cultural monument. Across the river is Vila Nova do Gaia, home to many wineries. The airport is in the trendy suburb of Matosinhos.

Speaking of Starbucks, we highly recommend that you instead enjoy one of the old Portuguese cafes - for example, Progresso, founded in the 19th century, or Café Majestic, dating back to 1921. Order a bica - an espresso - and one of the thousands of local pastries. The most popular among tourists are pasteis de nata - pastry baskets filled with custard, but they are not actually native to the area, being a relatively recent import from Lisbon, where monks created them sometime in the 18th century.



ВИНО, ЛОДКИ И ЛУКОВИ ГЛАВИ WINE, BOATS AND ONION HEADS

Сред основните забележителности тук, естествено, са и винарните, в които се произвежда прочутото вино порто, или портвайн. Повечето от тях датират от самото начало на XVIII век и имат малко изненадващи за посетителите имена като Graham's, Taylor's, Cockburn. Те са създадени от английски търговци в епоха, когато в Обединеното кралство е имало забрана върху вноса на френски вина (Португалия и Англия почти винаги са били съюзници; договорот за военна взаимопомощ, скрепен през 1387 в Порто чрез брака на Жоао I с Филипа Ланкастър, по същество е в сила и до днес, вече в рамките на НАТО). Някои изби предлагат дори безплатни дегустации; в по-добрите ще трябва да се разделите с няколко евро, но преживяването из мрачните, хладни катакомби, и вкусването на богатия аромат на силното порто определено си заслужават инвестицията. Разбира се, идеята е да ви съблазнят да си купите поне една бутилка – цените варират от скромните 6 евро до почти 3000 евро за бутилка, но в който и диапазон да изберете, любезните хора от избите ще ви обърнат еднакво внимание. Най-приятното зрелище е периодичното състезание, което винарните си организират по Дуро с традиционните платноходни шаланди – тук ги наричат *barcos rebelos*. Най-зрелищната им регата е на 24 юни, в деня след празника Сау Жуау.

Сау Жуау – светецът-покровител на този град – е не друг, а Йоан Кръстител. Местните жители го честват на 23 юни и това е всъщност най-забележителният празник в Порто. Цялото население се изсипва по улиците за търстите шествия, включващи музиканти, актьори, жонгльори и задължителните подвижни скари, върху които се пече риба. Има и един обичай, който може първоначално да смути посетителите: за здраве и късмет е прието всеки срещнат на улицата да бъде чукнат леко по главата с връзка цъфнал лук (или с китайски пластмасов чук, защото традициите понякога отстъпват пред глобалната търговия).

Among the main attractions here, of course, are the wineries where the famous port wine is produced. Most of them date back to the very beginning of the 18th century and have names that may sound a little surprising to visitors, such as Graham's, Taylor's, or Cockburn. They were founded by English merchants in an era when the United Kingdom had a ban on the import of French wines (Portugal and England have almost always been allies; the treaty of mutual military assistance, concluded in 1387 in Porto through the marriage of Joao I to Philippa of Lancaster, is essentially still in force today, now within the framework of NATO). Some cellars even offer free tastings; in the better ones, you will have to part with a few euros, but the experience of wandering through the dark, cool catacombs and tasting the rich aroma of strong port is definitely worth the investment. Of course, the idea is to entice you to buy at least one bottle – prices range from a modest €6 to almost €3,000 per bottle, but whichever range you choose, the friendly people at the cellars will give you the same attention. The most enjoyable spectacle is the periodic race that the wineries organise on the Douro with their traditional sailing barges – here they are called *barcos rebelos*. Their most spectacular regatta is on June 24, the day after the feast of São João.

São João – the patron saint of this city – is none other than John the Baptist. The locals celebrate him on the night of June 23, and this is actually the most notable holiday in Porto. The entire population pours into the streets for the colourful processions, featuring musicians, actors, jugglers and the obligatory mobile grills on which fish is grilled. There is also a custom that may initially confuse visitors: for health and good luck, it is customary to tap anyone you meet on the street on the head with a bunch of blooming onions (or with a Chinese plastic hammer, because traditions sometimes give way to global trade).









ЗЕМЯТА НА ШКЕМБЕЯДЦИТЕ THE LAND OF TRIPE EATERS

Колкото до храната, Порто е подчертано възбуждаваща дестинация. Португалската кухня е слабо популярна в България - донякъде учудващо, защото тя предлага много неща, които биха допаднали на балканските вкусове. Като във всяко атлантическо пристанище, морските дарове са в изобилие: ципура (тук я наричат дорада), лаврак, треска, скариди, лангусти...

Като цяло обаче акцентът в португалската кулинария е върху месото. Prego na prato означава свинска пържола с няколко гарнитюри и пържено яйце - ще ви я поднесат навсякъде, от обикновените закувални до добрите ресторанти. Други местни специалитети са задушено свинско с бели миди, телешки език и, разбира се, tripas a Moda do Porto, което не е нищо друго освен шкембе в масло. Обичта на достойните местни жители към карантията е пословична в Португалия и на други места хората от Порто биват наричани tripeiros - шкембеядци. Вярваме, че това няма да смути кой български турист. Големата разлика с българската кухня е в отношението към зеленчуците - тук те почти отсъстват, а салатите се появиха в ресторантските менюта едва в последните две десетилетия, под натиска на туристите.

Притокът на туристи от скъпи дестинации като Великобритания се е отразил на цените в ресторантите, които допреди петнайсетина години бяха умишлено ниски. Но все пак Порто си остава доста достъпен на фона на места като София или Пловдив. И все така има безброй очарователни малки бистро, в които менюто съществува само върху черната дъска на бара и в които можете да хапнете стек от риба тон с бутилка чудесно леко вино за под 15 евро. В закувалните вездесъщият специалитет е francesinha - буквално французойче - нещо като сандвич с шунка и наденички, обилно залят с пикантен сос и разтопено сирене. Звучи просто, но е неустойчиво вкусно. И ще ви накара да забравите, че по същество е калорийна бомба.

When it comes to food, Porto is a distinctly exciting destination. Portuguese cuisine is not very popular in Bulgaria - somewhat surprisingly, because it offers many things that would appeal to Balkan tastes. As in any Atlantic port, seafood is abundant: sea bream (here it is called dorada), sea bass, cod, shrimp, lobsters...

In general, however, the emphasis in Portuguese cuisine is on meat. Prego na prato means pork steak with a few garnishes and a fried egg - you will be served it everywhere, from ordinary snack bars to good restaurants. Other local specialities are braised pork with white clams, beef tongue and, of course, tripas a Moda do Porto, which is nothing more than tripe in butter. The love of the worthy locals for offal is proverbial in Portugal. Elsewhere, the people of Porto are called tripeiros - tripe eaters. We believe that this will not bother any Bulgarian tourist. The big difference with Bulgarian cuisine is the attitude towards vegetables - here they are almost absent, and salads appeared on restaurant menus only in the last two decades, under the pressure of tourists.

The influx of tourists from expensive destinations such as the UK has affected the prices in restaurants, which until about fifteen years ago were touchingly low. But still, Porto remains quite affordable compared to places like Sofia or Plovdiv. And yet there are countless charming little bistros where the menu exists only on the bar's blackboard and where you can have a tuna steak with a bottle of wonderfully light wine for under 15 euros. In the snack bars, the ubiquitous speciality is the francesinha - literally French girl - a kind of ham and sausage sandwich, generously covered in spicy sauce and melted cheese. It sounds simple, but it is irresistibly delicious. And it will make you forget that it is essentially a calorie bomb.

СЕВЕРНИ ОТБИВКИ NORTHERN DEPARTURES

В Порто има безброй интересни места и опознаването на града като нищо ще глътне поне седмица. Но ако разполагате с достатъчно време, задължително отделете ден-два и за пътуване към другите прочути градове в Северна Португалия – Гимараеш и Брага. Пътищата са отлични, разстоянията не надхвърлят 80 километра, а до Брага има и удобен влак. А в околностите на двата града са разположени много от прословутите португалски pousadas – старинни имения и вили, превърнати днес в алтернатива на първо-класните хотели, но без досадната суетня. Отседнете в някоя от тях, насладете се на чаша първокласно порто на верандата и вече окончателно ще усетите духа на Португалия.

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. Най-северните португалски райони се радват на прохладен, много влажен климат с чести превалявания. Дори и през юни не е необичайно вечер да паднат мъгли и температурите да паднат до 12-14 градуса. Българският национален отбор по футбол го изпита на свой гръб по време на участието си на Евро 2004, когато, заради нечие умствено късогледство, тренираше във Варзим при 17-градусова прохлада, за да се изправи после срещу Швеция в Лисабон при 33 градусова жегата.

Особено горещо ви препоръчваме Гимараеш. Ако Порто е мястото, дало името си на цялата държава, то Гимараеш е люлката на тази страна - първата столица на граф Вимара Перес, и родното място на първия португалски крал Афонсу Енрикеш. Други градове имат отделни сгради или площади, които са паметници на световното културно наследство на UNESCO. В Гимараеш паметник е целият стар град - съвършено запазен, и в същото време обитаем и жив. Каменните му улички и старите къщи имат неописуемо отпускащо въздействие върху сетивата, а ако и те не ви отърват от натрупания през зимата стрес, тук сте в областта, в която се прави легендарното португалско vinho verde, или "зелено вино".

There are countless interesting places in Porto, and exploring the city would take at least a week. But if you have enough time, be sure to set aside a day or two to travel to the other famous cities in Northern Portugal – Guimarães and Braga. The roads are excellent, the distances do not exceed 80 kilometres, and there is a convenient train to Braga. In the vicinity of both cities are many of the famous Portuguese pousadas – old mansions and villas, which have today been transformed into an alternative to first-class hotels, but without the annoying fuss. Stay in one of them, enjoy a glass of first-class port on the veranda, and you will definitely feel the spirit of Portugal.

If you have ever been to this region, you already know that the climate there is sharply different from that around Lisbon or on the beaches of the Algarve, where most tourists go. The northernmost regions of Portugal enjoy a cool, very humid climate with frequent rainfall. Even in June, it is not uncommon for fog to fall in the evenings and temperatures to drop to 12-14 degrees. The Bulgarian national football team experienced this firsthand during their participation in Euro 2004, when, due to someone's mental short-sightedness, they trained in Varzim in 17-degree coolness, only to face Sweden in Lisbon in 33-degree heat.

We especially highly recommend Guimarães. If Porto is the place that gave its name to the entire country, then Guimarães is the cradle of this country - the first capital of Count Vimara Peres, and the birthplace of the first Portuguese king, Afonso Henriques.

Other cities have individual buildings or squares that are UNESCO World Heritage Sites. In Guimarães, the entire old town is a monument - perfectly preserved, and at the same time habitable and alive. Its cobblestone streets and old houses have an indescribably relaxing effect on the senses, and if that doesn't relieve you of the stress accumulated during the winter, you're in the area where the legendary Portuguese vinho verde, or "green wine," is made.



Три изгледа от Гимараеш
Three views from Guimarães







Светилището на Добрия Иисус от планината, Брага
Sanctuary of Bom Jesus do Monte, Braga





КАКВО Е НА ЦВЯТ ЗЕЛЕНОТО ВИНО? WHAT IS THE COLOR OF GREEN WINE?

Vinho Verde (буквално - зелено вино) е най-бързо растящият експорт на Португалия. Името не би трябвало да ви подвежда - виното не е зелено. В миналото най-често е било червено, днес обикновено е бяло, но се среща и розе. Думата "зелено" не идва от цвета, а заради факта, че виното е много младо, и че в миналото то се е бутелирало 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.

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. Някога това е било резултат от естествена ферментация, продължаваща в бутилката. Но понеже тя е оставяла неготам атрактивна утайка на дъното, в наши дни ферментацията се прекъсва при бутелиране, 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 година-две след бутелирането.

В последните години обаче постепенно започват да се появяват и по-софистицирани и скъпи "зелени вина". 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.

Vinho Verde (literally, green wine) is Portugal's fastest-growing export. Don't let the name fool you - the wine is not green. In the past, it was most often red, today it is usually white, but rosé is also found. The word "green" does not come from the colour but from the fact that the wine is very young, and that in the past it was bottled so early that its fermentation was completed 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 to the south.

The typical "green wine" is light-bodied, low in alcohol (between 8 and 11%), fresh, slightly sour in taste with notes of citrus, green apple, peach and flowers. It is also very slightly carbonated. This was once the result of natural fermentation continuing in the bottle. But because it left a not-so-attractive sediment at the bottom, nowadays the fermentation is interrupted when bottling, and the wine is artificially carbonated. But it is a very light carbonation, 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 it is best consumed in the first year or two after bottling.

In recent years, however, more sophisticated and expensive "green wines" have gradually begun to appear. They most often come from the Monsao and Melgaso regions, 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 the yields are relatively small. On the other hand, the wine produced from it can have a much higher alcohol content - from 11.5 to 14% and even more. The stable acidity also makes it suitable for ageing: 7- and even 10-year-old vintages are now available on the market.



МИСТЕРИЯТА НА BACALHAU

Националното ястие на Португалия идва от хиляди километри разстояние - и се превръща в хиляди различни рецепти

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография iSTOCK

Едва ли някъде другаде по света ще намерите по-необикновено национално ястие от това на португалците. Където и да се озовете из тази страна - от столицата Лисабон до най-затънтеното планинско селце в района на Браганса, да не говорим за бившите колонии от Макао до Ангола и Бразилия - неизменно ще откриете това име в менюта. При това във всички менюта - от евтините квартални гостилнички, които дори нямат табелка с името си, до най-изисканите лисабонски ресторанти с по две звезди Michelin. Въпросното име е bacalhau.

ЕДНА ПОПУЛЯРНА НАРОДНА ПОСЛОВИЦА КАЗВА, че Португалия има 365 различни рецепти за bacalhau - по една за всеки ден от годината. Но преди време един нашумял готвач се зае да издирва всички рецепти из страната и спря доста след числото 1000. Тази страна, на която се падат едва 0.13% от глобалното население, консумира 22% от

световното производство на този продукт. Други около 15% се падат на бившите ѝ колонии.

НО КАКВО ВСЪЩНОСТ Е BACALHAU (произнася се бакаляу)? Много просто: това е португалската дума за рибата треска - и по-точно за атлантическата ѝ разновидност, *Gadus Morhua*. Думата вероятно е дошла през баския език, изопачена от холанското име на рибата - kabeljaauw. Оттам е стигнала и до испански (bacalao), до хърватски (bakalar) и дори до гръцки (bakaliaros). Но има една съществена разлика - във всички тези езици думата се отнася до самата риба. В Португалия bacalhau е не просто треска, а осолена и изсушена треска. Която после се накисва с вода, преди да може да се сготви.

НА ПРЪВ ПОГЛЕД ЦЯЛАТА ИСТОРИЯ Е ТВЪРДЕ МИСТЕРИОЗНА: откъде идва страстта на португалците към тази риба, която се лови на хиляди километри от

страната? И защо тя трябва непременно да е осолена и изсушена, а не прясна? Не на последно място, защо националното ястие е било почти забравено в началото на XX век, а след това е възкръснало?

Всъщност всички тези въпроси си имат простички отговори. Но за тях ще трябва да се върнем доста назад в историята. В края на XIV век, докато България оказва последна съпротива на турските нашествия, Португалия започва да изгражда морската си мощ. Португалските капитани откриват, че ловената в северната част на Атлантика треска се съхранява много добре след осоляване, и спокойно издържа три-четири години - ключов фактор за хората, които се готвят да заобиколят Африка и да достигнат до Индия. Причината за това е необикновено ниското съдържание на мазнини в тази риба. Затова все повече португалски рибари се отправят на опасно плаване на север, за да снабдяват флота. Но после и други появяват интерес

към ценния ресурс, и в края на XVI век вече португалците са изолирани от риболова на треска, изместени от англичани и французи. Но страстта към осоленото "бакаляу" не отминава. Треската се внася предимно от Англия, и цената ѝ расте, поради което някогашната "народна" храна две столетия е достъпна само за аристокрацията.

Нещата се променят в средата на XX век, когато португалският диктатор Антонио де Оливейра Салазар неочаквано решава да възкреси басалхау като част от португалската национална идентичност. Хиляди португалски рибари са пратени да ловят край бреговете на Гренландия - твърде опасен улов, който отнема хиляди човешки животи всяка година. Днес лъвският пай от консумираната от португалците треска идва от Норвегия - всъщност Португалия изкупува близо 95% от норвежкия улов, или около 100,000 тона годишно. За ценителите на прясната риба изглежда странно човек съзнателно да избере

Откъде идва страстта на португалците към тази риба, която се лови на хиляди километри от страната? И защо тя трябва непременно да е осолена и изсушена, а не прясна?

осолената. Но всъщност португалското басалхау е необикновено универсален продукт - то може да се приготвя по десетки различни начини, за разлика от прясната треска. Може да се превърне в апетитни пирожки. Може да бъде основа за супа. Чудесно допълва вкуса на салатите. Може да се направи на яхния, да се задуши, да се маринова. Може просто да се накисне в малко вода и да се яде така. Има дори рецепти за торти с бакаляу. Всичко това го голяма степен обяснява защо португалците са нацията с най-висока консумация на риба на глава от населението в Европейския съюз, с голям аванс пред втория. Между другото, басалхау е и най-типичното ястие за коледната трапеза в северните части на Португалия. От принудително решение за някогашните мореплаватели, този скромен уж продукт се е превърнал днес в неотделима част от португалския начин на живот. ■

IN THE HEART OF THE VINEYARDS, JUST A FEW STEPS FROM KATARZYNA ESTATE, RISES THE FIVE-STAR KATARZYNA HOTEL

Katarzyna Hotel – a place where nature, wine, and comfort come together in perfect harmony. Nestled amidst the beauty of the Eastern Rhodopes, the hotel impresses with modern architecture, clean lines, and a sense of tranquility.

Katarzyna Hotel features 34 elegantly designed rooms, combining comfort, sophistication, and a connection to nature. The rooms and suites showcase high-quality materials, soft tones, and contemporary design, while panoramic windows offer views of the vineyards and surrounding hills, filling the interiors with gentle daylight that highlights the natural details. It is a place created for complete relaxation and privacy – a true escape from the pace of the city.

For complete relaxation, the hotel offers a luxurious SPA experience with stunning views, wine tastings, opportunities to explore the art of food and wine pairing, or simply to enjoy quiet moments filled with flavor and ambiance. The hotel's unique location and nearby attractions further enhance the stay with a variety of experiences in nature.

With its cozy atmosphere, spacious event halls, and professional service, **Katarzyna Hotel** is ideal for both leisure stays and special occasions – corporate or private. More than just a place to stay, it is an experience where nature, wine, and aesthetics transform into an emotion that lingers in the heart.





THE MYSTERY OF BACALHAU

Portugal's national dish comes from thousands of kilometres away - and is transformed into thousands of different recipes

By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK

Hardly anywhere else in the world will you find a more unusual national dish than that of the Portuguese. Wherever you find yourself in this country - from the capital Lisbon to the most remote mountain village in the Bragança region, not to mention the former colonies from Macau to Angola and Brazil - you will invariably find this name on the menus. And we mean all menus - from cheap neighbourhood taverns that don't even have a sign with their name, to the most sophisticated Lisbon restaurants with two Michelin stars. The name in question is bacalhau.

A POPULAR FOLK PROVERB SAYS that Portugal has 365 different recipes for ba-

calhau - one for every day of the year. But a while ago, a famous chef set out to search for all the recipes in the country and stopped well after the number 1000. This country, which accounts for only 0.13% of the global population, consumes 22% of the world's production of this food. Another 15% is accounted for by its former colonies.

BUT WHAT EXACTLY IS BACALHAU? Very simple: it is the Portuguese word for cod - and more specifically for its Atlantic variety, *Gadus Morhua*. The word probably came via the Basque language, corrupted from the Dutch name for the fish - kabeljauw. From there it also reached Spanish (*bacalao*), Croatian (*bakalar*) and even Greek (*bakalia-*

ros). But there is one significant difference - in all these languages, the word refers to the fish itself. In Portugal, bacalhau is not just cod, but salted and dried cod. Which is then soaked in water before it can be cooked. At first glance, the whole story is quite mysterious: where does the Portuguese passion for this fish, which is caught thousands of kilometres from the country, come from? And why does it have to be salted and dried, and not fresh? Last but not least, why was the national dish almost forgotten at the beginning of the 20th century, and then resurrected?

IN FACT, ALL THESE QUESTIONS have simple answers. But for them we will have to

go quite a bit back in history. At the end of the 14th century, while Bulgaria was putting up a last resistance to the Turkish invasions, Portugal began to build its naval power. Portuguese captains discovered that cod caught in the northern part of the Atlantic was very well preserved after salting, and could easily last for three to four years - a key factor for people who were preparing to sail around Africa and reach India. The reason for this is the unusually low fat content in this fish.

Therefore, more and more Portuguese fishermen set off on a dangerous voyage north to supply the fleet. But then others also became interested in the valuable resource, and by the end of the 16th century, the Portuguese were already isolated from the cod fishery, displaced by the English and French. But the passion for salted "bacalhau" did not go away. Cod was imported mainly from England, and its price was rising, which is why the once "plain folk" food was accessible only to the aristocracy for two centuries. Things changed in the mid-20th century, when the Portuguese dictator António de Oliveira Salazar unexpectedly decided to resurrect bacalhau as part of the Portuguese national identity. Thousands of Portuguese



Where does the Portuguese passion for this fish, which is caught thousands of kilometres from the country, come from?

fishermen were sent to fish off the coast of Greenland - a very dangerous catch that claimed thousands of lives every year. Today, the lion's share of the cod consumed by the Portuguese comes from Norway - in fact, Portugal buys up nearly 95% of the Norwegian catch, or about 100,000 tons per year.

FOR CONNOISSEURS OF FRESH FISH, it seems strange that someone would consciously choose salted. But in fact, Portuguese bacalhau is an unusually versatile product - it can be prepared in dozens of different ways, unlike fresh cod. It can be turned into appetising pies. It can be the basis for soup. It perfectly complements the taste of salads. It can be stewed, seared, or marinated. It can simply be soaked in a little water and eaten as is. There are even recipes for cod cakes. All this largely explains why the Portuguese are the nation with the highest fish consumption per capita in the European Union, far ahead of everyone else. By the way, bacalhau is also the most typical dish for the Christmas table in the northern parts of Portugal. From a forced decision for former seafarers, this seemingly modest product has today become an inseparable part of the Portuguese way of life. ■

Bulgaria - Sofia

Two restaurants serving traditional national dishes.

Live folklore music.

Hadjidragan's restaurants take you on a culinary journey through time without leaving the capital. Two restaurants in the heart of Sofia function as museums, with original exhibits donated by old Bulgarian families. Thousands of household items from ancient Bulgarian villages will be brought to life before your eyes, together with stunning costumes, painted carts, a weaving loom, and more.

Come and sample some traditional Bulgarian dishes including oven roasted lamb, chicken in an egg, banitsa and Shopska salad. Choose one of the two restaurants, relax, savour your meal, and take comfort in the knowledge that you have just passed by a number of Bulgaria's most exciting sights.



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. Броят, теглото и размерите на позволения регистриран багаж за всеки пътник зависи от избраната класа на пътуване - бизнес или икономична, както и 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. Авиокомпания „България Еър“ спазва системата PIECE CONCEPT, базирана на броя, теглото и размерите на регистрирания багаж.

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

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



ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

Всеки пътник, закупил билет по тарифа с включен само ръчен багаж, има право да превози в кабината на самолета безплатно: Икономична класа - 1 бр. ръчен багаж до 10 кг. и размери 55x40x23 см (сумарна дължина до 118 см)* и 1 бр. лична вещ (дамска чанта или лаптоп) с размери 40x30x15 см. Максимално общо тегло на двата багажа е 12 кг. При надвишаване на допустимата норма ръчният багаж ще бъде поставен в багажното отделение на самолета и ще бъдат приложени такси за свръхбагаж.

**Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /l+h+w/. При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Атина и 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.*

ТАКСИ ЗА БАГАЖ

Първи брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см*:

- > Предварително заявяване: 97,79 BGN / 50 EUR за международни линии; 58,67 BGN / 30 EUR за вътрешни
- > Заявяване на летище: 136,90 BGN / 70 EUR за международни линии; 97,79 BGN / 50 EUR за вътрешни

> В случай на по-тежък, по-обемен или допълнителен регистриран багаж се прилагат стандартните условия на България Еър.

> Регистриран багаж може да бъде заявен онлайн в процеса на резервация на полет, онлайн след издаване на билет чрез функцията "Проверка на резервацията" през сайта или мобилното приложение, чрез Центъра за обслужване на клиенти на callfb@air.bg, чрез офисите на Авиокомпанията в страната и в чужбина или чрез агента, издател на билета.

> Сумата, доплатена за регистриран багаж за билети, издадени по тарифа без включен такъв, 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 регистриран багаж, когато билета е издаден по тарифа без включен такъв.

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

При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Атина и 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.

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

Всеки пътник, закупил билет по тарифа с включен регистриран багаж, има право да превози в багажното отделение 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 кг. (размери 55x40x23см всеки) и 1 бр. лична вещ (дамска чанта или лаптоп) с размери 40x30x15 см, 2 броя регистриран багаж до 32кг и до 158 см* всеки

КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – ИКОНОМИЧНА КЛАСА

Норма на безплатен багаж - 1 брой ръчен багаж до 10 кг с размери 55x40x23 см (сумарна дължина до 118 см)* и 1 бр. лична вещ (дамска чанта или лаптоп) с размери 40x30x15 см. Максималното общо тегло на двата багажа е 12кг., 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**

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 baggage/l+h+w/.*

When traveling from any of the Greek destinations (Thessaloniki, Athens, Rhodes, Corfu or

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***
Бебета от 0-2 години - В случай, че тарифата, по която е издаден билета на възрастния, придружаващ бебето, позволява 1 брой регистриран багаж до 23 кг, то бебето има право на 1 брой регистриран 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 е-мейл callfb@air.bg за издаване на билета с право на 2 броя регистриран багаж.*

**** За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци е необходимо билета да бъде издаден по специална моряшка тарифа. За повече информация и резервация можете да се обърнете към Центъра за обслужване на клиенти на е-мейл callfb@air.bg, офисите 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 регистриран 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:
Предварително заявен - 156,46 BGN / 80 EUR
Заявен на летище - 195,58 BGN / 100 EUR
За големина на багажа между 155 см и 203 см:
Предварително заявен - 156,46 BGN / 80 EUR
Заявен на летище - 195,58 BGN / 100 EUR
За големина на багажа между 203 см и 280 см:
Предварително заявен - 234,69 BGN / 120 EUR
Заявен на летище: 234,69 BGN / 120 EUR
Втори регистриран багаж до 23 кг и 158 см:
Заявен предварително: 136,90 BGN / 70 EUR
На летище: 195,58 BGN / 100 EUR
Трети регистриран багаж до 23 кг и 158 см:
Заявен предварително - 234,69 BGN / 120 EUR
Заявен на летище - 293,37 BGN / 150 EUR

**За пътуване от Лондон посочените такси са в GBP, от Тел Авив в USD, от Цюрих в CHF.*

При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Атина и 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.

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 и 32 кг:
Предварително заявен - 97,79 BGN/ 50 EUR
Заявен на летище - 136,90 BGN / 70 EUR
За големина на багажа между 158 см и 203 см:
Предварително заявен - 97,79 BGN/ 50 EUR
Заявен на летище - 136,90 BGN / 70 EUR
За големина на багажа между 203 см и 280 см:
Предварително заявен - 136,90 BGN / 70 EUR
Заявен на летище - 195,58 BGN / 100 EUR
Втори регистриран багаж:
Заявен предварително - 97,79 BGN/ 50 EUR
Заявен на летище - 136,90 BGN / 70 EUR
Трети регистриран багаж:
Заявен предварително - 136,90 BGN / 70 EUR
Заявен на летище - 195,58 BGN / 100 EUR
Багаж с тегло над 32 кг може да се превозва само като карго.

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

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.*

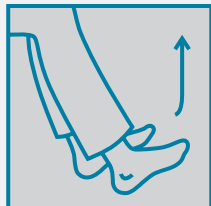
For more information please check Bulgaria Air's website www.air.bg.

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

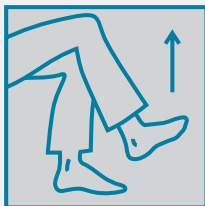
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



КОЛЕНЕ

30 пъти

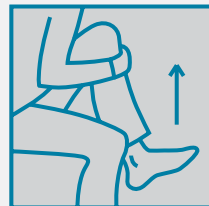
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



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 гвете 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 турбулентция.

Опитайте да се отпуснете – вдишвайте дълбоко през носа и задържайте въздуха няколко секунди, преди да го издишате.

RELAX!

Statistics show that flying is much safer than many situations in daily lives. The crew in control of the plane is highly trained and experienced. Bulgaria Air aircrafts are thoroughly maintained and designed to withstand various forms of turbulence

Try to relax – breathe in deeply through your nose, hold for three seconds before exhaling slowly.

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

Усещате болка в ушите? Запушете носа, затворете устата и започнете да преглъщате или да се опитвате да изкарате въздуха, без да отваряте уста. Дъвченето на дъвка също помага.

Стимулирайте кръвообращението си, като се разходите по пътеката в самолета. Избягвайте да седите с кръстосани крака, защото това може да ограничи кръвообращението. Може да се почувствате по-удобно, ако свалите обувките. Пийте повече вода и по-малко алкохол, чай или кафе.

DURING THE FLIGHT

Ear pain? Pinch your nose shut, close your mouth and swallow or blow out against your closed mouth. Alternatively, chew some gum.

Stimulate your circulation by walking around the cabin and stretching. Avoid sitting with your legs crossed as this restricts circulation. Removing your shoes may provide you with more comfort. Drink plenty of water and not too much alcohol, tea or coffee.

КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

Опитайте се да настроите биологичния си часовник към времевата зона на бъдещата Ви дестинация, като вечерта преди полета си легнете един час по-рано или по-късно.

Не прекалявайте с тежката храна и не пийте твърде много алкохол или кафе вечерта преди полета. Яжте богати на протеин храни в подходящи за новата часова зона отрязъци от денонощието.

Когато пристигнете на избраната от Вас дестинация, направете си кратка разходка. Прекарайте поне 30 минути на дневна светлина.

REDUCING JETLAG

Begin adjusting your body clock to the time zone of your destination the night before departure by going to bed earlier or later.

Don't consume too much food the night before you leave, or drink too much coffee or alcohol. Eat protein-rich meals at times that are normal for your new time zone.

At your destination, take light exercise – such as a walk. Spend at least 30 minutes in daylight.

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

„България Еър“ 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 Еър“.

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 лекарства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар, когото са най-подходящи 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, летищните служби за сигурност ще Ви забранят да ги качите в самолета.

ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

Сложете тежките предмети под седалката пред Вас, а леките – в багажните отделения над седалките. Не блокирайте с багаж пътя към аварийните изходи и пътеките между креслата. Отваряйте багажниците над седалките внимателно – ако съдържанието им е разместено по време на полета, при отваряне от тях може да паднат предмети.

ПУШЕНЕТО

Пушенето в самолета е опасно. Забранено е на всички полети на „България Еър“. На кабинния екипаж е наредено да следи за изпълнението на забраната. Не пушете в тоалетните, които са оборудвани с датчици за дим.

УПЪТВАНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Преди заминаване и пристигане кабинният състав на „България Еър“ 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 жоба на седалката пред Вас.

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

Кабинният екипаж на „България Еър“ се грижи да Ви обслужва отлично и да осигурява безопасността му 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 етикети, за да намерите лесно багажа си. Отделете малко време, за да се аклиматизирате след пристигането си.

YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

Bulgaria Air wishes you a safe and comfortable journey. Our highly trained flight deck and cabin crews are here to take care of your safety. While relaxing and enjoying Bulgaria Air's inflight service, you may consider the basic points that follow.

YOUR HEALTH

If you have any medical concerns about making a journey, or if you suffer from a respiratory or heart condition, see your doctor before traveling. There are over-the-counter medicines available, but we recommended always to consult a doctor to determine which are suitable for you.

YOUR LUGGAGE

Try to travel light. Carrying heavy bags can cause considerable stress you may not be used to. Arriving at your sit exhausted and perspiring is not a good start to your journey. In your hand luggage, carry only essential items which you will genuinely need during the flight.

YOUR CHECK IN DEADLINE

Arrive early at the airport. Give yourself plenty of time to check-in, shop and board. Check-in times vary from airport to airport and from destination to destination. Please, inform yourself well in advance to avoid delays/cancellations.

YOUR SECURITY

Do read and follow the security requirements. Do not agree to carry other people's items with you. Never leave your luggage unattended. Store personal knives, scissors and other sharp objects safely inside your suitcase or hold luggage. If you do not, airport security staff will stop you taking them aboard in your cabin luggage.

YOUR HAND LUGGAGE

Please store heavy items underneath the seat in front of you. Stow lighter items in the overhead luggage racks. Please ensure you do not block access to the emergency exits, and do not block the aisle. Please open the overhead lockers with caution: items there may have become disturbed and may fall onto the seats below.

SMOKING

Smoking onboard is dangerous. All Bulgaria Air flights are non-smoking and cabin crew are under strict instructions to monitor observance. Please do not smoke in the lavatories; they are equipped with smoke sensors.

THE SAFETY BRIEFING

Before departure and on approach, Bulgaria Air cabin crew will demonstrate the rules of safety on board our aircraft. The briefing includes information on your seatbelt, how to use your oxygen mask, how to locate exits, how to leave the aircraft in an emergency, and how to use your lifejacket. Please spare a moment to watch their demonstration. Please also consult the illustrated Safety on Board leaflet in the seat pocket in front of you.

YOUR CABIN CREW

The Bulgaria Air flight attendants are on board to provide you with top class inflight service and ensure your safety at all times. Please do not hesitate to use the overhead attendant call button and share comments or request service from your flight attendant.

AT THE DESTINATION AIRPORT

Have your luggage identification tags ready to help you find your luggage. Give yourself some time for initial acclimatisation with the weather and environment of your destination.

От 6 ноември 2006 г. в Европейския съюз са в сила нови мерки за сигурност, които ограничават количеството течности в ръчния багаж. Те трябва да са в самостоятелни опаковки до 100 мл. Всяка и общо до 1 л, поставени в самозапечатващ се прозрачен плик, който подлежи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: вода, напитки, супи, сиропи, ароматизатори, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, пена за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подлежат на проверка.

Списъкът посочва някои от забранените за пренос предмети, без да бъде изчерпателен. Моля, консултирайте се с летищния персонал за по-пълна информация.

Уважаеми пътници,

В съответствие с директива на Европейската комисия 68/2004 от 15 януари 2004 г., в охраняемите зони на летищата и в ръчния багаж не бива да се слагат предмети, с които е възможно или изглежда възможно да се причини нараняване. Сред забранените предмети са:

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарозаситители / електрошокери уреди / бравди, секири, сатери, томахаки / 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, щек и тояги / всички видове оборудване за бойни спортове / амунizioni, дрехи, минни, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, сълзотворен 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.



ПОМАШНИ ЛЮБИМЦИ FLYING WITH PETS

Защото знаем, че те са част от Вашето семейство – възползвайте се от услугата ни за превоз на домашни любимци!

При превода на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 kg, а размерите на клетката 48 x 35 x 22 cm. За услугата се заплаща 156,46 BGN / 80 EUR на посока за международни линии и 97,79 BGN / 100 EUR за вътрешни при предварително заявяване. При заявяване на летище, таксите са съответно 176,02

BGN / 90 EUR за международни линии и 117, 34 BGN / 60 EUR за вътрешни.

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.

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.

За повече информация и размер на таксите за услугата, моля посетете официалния сайт на Авиокомпанията www.air.bg

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 80 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 DO BIZNES KLASA

Upgrade до бизнес класа, за да е перфектно

„България Еър“ Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade до бизнес класа.

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 приоритетна регистрация за полет и отбегдане към самолета, допълнителен регистриран багаж, достъп до бизнес салон на отправното летище, 4 - степенно меню и повече точки в програмата за лоялност FLY MORE.

Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 3 часа преди планирания час на излитане от София, за да гарантираме, че ще се насладите на 4-степенното меню като част от изживяването Ви на борда. Таксата за услугата Upgrade е

156,46 BGN / 80 EUR на посока за вътрешни линии и 293,37 BGN / 150 EUR за международни.

Можете да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиенти на e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билетата.

**При тръгване от Лондон, Цюрих или Тел Авив цените са съответно в GBP, CHF и USD.*

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.



ИЗБОР НА МЯСТО MORE COMFORT

Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

До прозорец или до пътека? С повече пространство за краката или до Вашите близки? Чрез услугата "Избор на място" гарантирате предпочитано място за борда за Вас и Вашето семейство. Услугата е налична за всички директни полети, оперирани от Авиокомпанията. Можете да заявите и заплатите своето място в

процеса на резервация на сайта или чрез мобилното приложение, след издаване на билета чрез функцията "Проверка на резервацията" на сайта, чрез Центъра за обслужване на клиенти на callfb@air.bg, офисите на Авиокомпанията в България и чужбина или чрез агента, издателя на билета. Препоръчително е предварителното заявяване на услугата, за да се гарантира наличността. Пътниците са задължени да

се информират за условията и мерките за безопасност, предвидени при настъпване на аварийен изход.

** За повече информация и такси за услугата, моля посетете официалната страница на Авиокомпанията www.air.bg.*

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 НЕПРЕПРЪЖЕНО 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 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 UM такса в размер на 136,90 BGN / 70 EUR на отсечка за международни полети и 78,23 BGN / 40 EUR за вътрешни

полети. За тръгване от Тел Авив такса е 8 USD, от Цюрих 8 CHF, от Лондон 8 GBP.

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от услугата срещу заплащане на UM таксата. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За да се възползват от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на callfb@air.bg.

Пъните условия можете да намерите на официалния сайт на авиокомпанията www.air.bg

Unaccompanied minors flying

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

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

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

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

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

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

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

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

THE FACE OF

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



Airbus A320-214
fleet of 6



Airbus A220-300
fleet of 5



Airbus A220-100
fleet of 2



Embraer 190-100
fleet of 4



CODESHARE PARTNERS

Bulgaria Air's codeshare partnerships give our customers greater flexibility, more flight options, and access to a wider range of destinations. By working with leading international airlines, we make travel easier, more convenient, and seamlessly connected — all with the comfort and reliability of Bulgaria Air.



SOFIA - MADRID/BARCELONA
MADRID - LAS PALMAS/TENERIFE



VARNA/BURGAS/SOFIA - DOHA



A STAR ALLIANCE MEMBER

VARNA/BURGAS/SOFIA - ATHENS
ATHENS - BEYRUT / TEL AVIV / EREVAN /
NICE / TBILISI / LARNACA



VARNA/BURGAS/SOFIA - BELGRADE / TEL AVIV
BELGRADE - GENEVA AND MORE
BELGRADE - GENEVA



VARNA/SOFIA - PARIS
VARNA - PARIS
PARIS - LYON



SOFIA - AMSTERDAM



VARNA/BURGAS/SOFIA - ROME/MILAN
ROME - MILAN / TURIN / FLORENCE / GENOA / NAPLES /
PIZA / VENICE / BOLOGNA / TRIEST / VERONA / CATANIA /
BARI / PALERMO / LAMEZIA TERME / BRINDIZI / REGGIO
CALABRIA / MADRID / BARCELONA / AMSTERDAM /
LONDON / PARIS / BRUSSELS / PRAGUE / GENEVA /
MALTA



VARNA/BURGAS / SOFIA - BUCHAREST

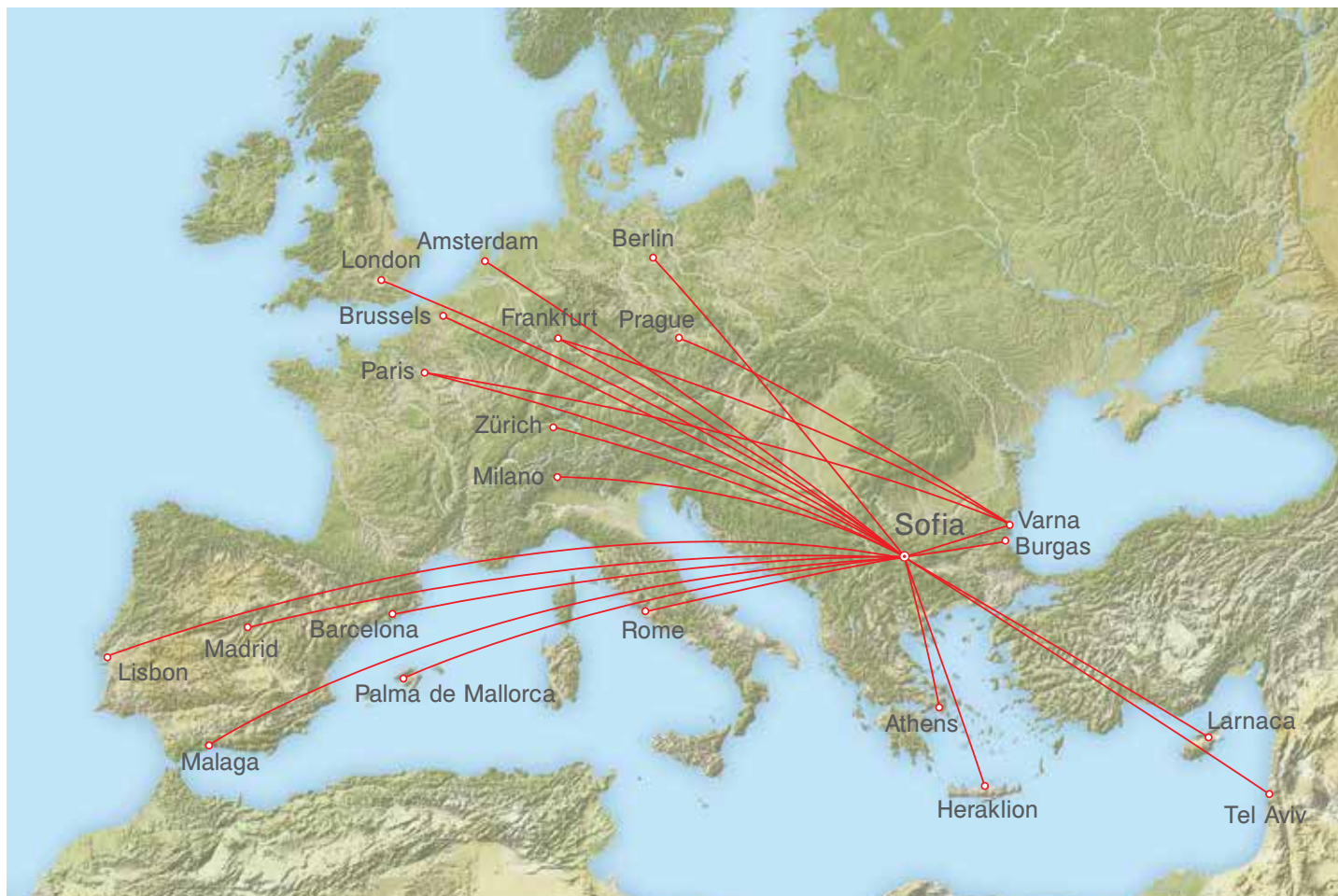


VARNA/BURGAS/SOFIA - RIGA
SOFIA - AMSTERDAM - RIGA
RIGA - STOCKHOLM/OSLO/HELSINKI/COPENHAGEN



SOFIA - BAKU

Дестинации Destinations



CODESHARE PARTNERS

Code share партньорството позволява на авиокомпаниите да предлагат на своите пътници повече полети до дадената дестинация при облекчена процедура за резервация, както на собствените полети, така и на полетите на партньора по маршрута.

The Code share partnership enables airlines to provide for their valuable customers more frequencies to each particular destination at facilitating booking procedure, on every own operated or marketing flight en route.



SPA PARTNERS

Special prorate agreement е сред основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговорят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.



INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



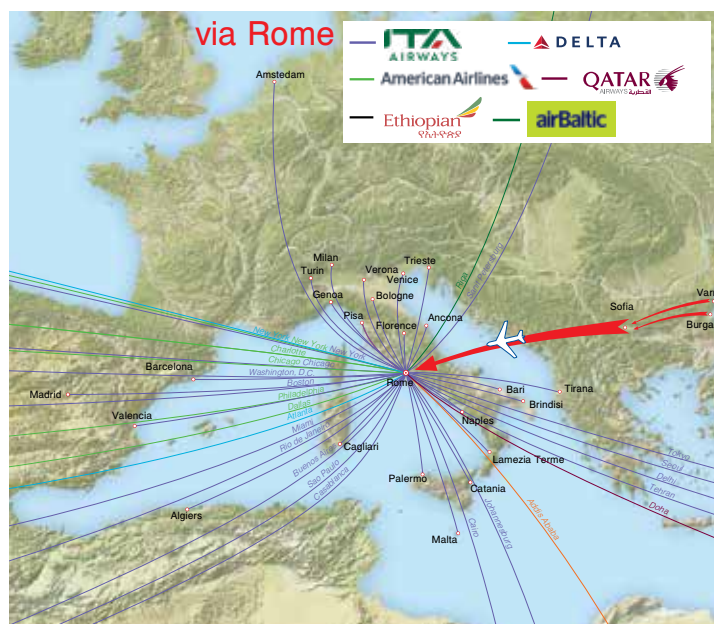
Летете до Всяка точка на света с България Еър и партньори.
Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.



Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде га ни намеруме?

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 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> (lunch break: 12:30 p.m. - 1:30 p.m.) 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	
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	
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 Viber \$ WhatsApp: +972 54 5066020 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	

С грижа за Вас!



ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:

**ПЪРВОТО УЧРЕДНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ
ФЕВРУАРИ 1994 Г.**

**КЪМ 30.09.2025 Г. – С НАД 404 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 2.5 МИЛИАРДА ЛВ. УПРАВЛЯВАНИ
НЕТНИ АКТИВИ ВЪВ ФОНДОВЕТЕ „ЦКБ-СИЛА“ (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.*



*We wish you wonderful holidays
and a Happy New Year!*



Frezco The Lacrima children's series