

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

157 (9) / 2023

ON ВЪЛГАРИЯ
AIR

The Great
Blow of China

ВЕЛИКАТА КИТАЙСКА ВЪЛНА

Autumn
Consolations

ЕСЕННИ УТЕШЕНИЯ

A Soft
Crisis

МЕКА КРИЗА

THE NEXT LEVEL FINANCIAL SERVICES

Peter Andronov, Chairman of the Supervisory Boards of UBB and DZI, Member of the Management Board of KBC Group
Петър Андроноф, Председател на Надзорните съвети на ОББ и ДЗИ, Член на Управителния съвет на КВС Груп

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



FLIGHT

A collection for the brave new men.



Men's ring in 18K black and white gold set with 16 clear diamonds round cut of 0.128ct, colour H, clarity SI2



TEILOR

teilor.bg



ВАШАТА ПОЧИВКА ЗАПОЧВА ОЩЕ НА ЛЕТИЩЕТО

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

В помощ за едно бързо и безпроблемно отвеждане за полет, „България Еър“

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

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

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

Актуална информация - на www.air.bg.

YOUR HOLIDAY STARTS AT THE AIRPORT

During the busiest months of the year, the increased passenger flow creates conditions for delays in check-in procedures and security checks at all European airports. Arriving on time for an upcoming flight remains a foolproof measure against the many headaches that can mar the start of any summer adventure.

Bulgaria Air values the peace and comfort of its passengers. Therefore, the national carrier advises to arrive at the airport at least 3 hours before departure to any of the international destinations to which the airline flies.

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

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

For more information - www.air.bg.

ОНЛАЙН ЧЕКС-ИН И DROP OFF ГИШЕТА

Спести си чакането на опашка през натоварения летен сезон. Направи своя check-in онлайн и остави регистрирания си багаж на специалните drop off гишета на летище София.



ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

За повече информация и резервации посети www.air.bg

**9 | BUSINESS
ECONOMY**



16 | Най-опасната илюзия за банките е, че сегашните резултати ще се повтарят всяка година

Петър Андронов, председател на Надзорните съвети на ОББ и ДЗИ, член на УС на КВС Груп

22 | The most dangerous illusion for banks is that current high results will be scored every year

- 10 | Игра в сенките за европейския надзор
- 12 | A Shadow Game for the European Banking Supervision
- 28 | Великата китайска вълна
- 32 | The Great Blow of China
- 35 | Интервю: Питър Нота
- 38 | Interview: Pieter Nota

**41 | ANALYSIS
POLITICS**



44 | Референдум за успех и провал

Дори опитът на ветераните в пряката демокрация показва, че народът невинаги е прав

46 | Success / Fail Referendum

- 44 | Как френското вино стана горчиво
How French Wine Turned Bitter
- 48 | Полша срещу "зеления комунизъм"
- 50 | Poland Versus the "Green Communism"
- 54 | По-дълбоката перспектива
The Deeper Perspective

**61 | SCIENCE
TECHNOLOGY**



66 | Невидима заплаха

От района до радиочестотното замърсяване: пет сериозни риска за здравето, които ни дебнат в собствения ни дом

68 | The Phantom Menace

- 62 | За захарта и други демони
- 64 | Sugar and Other Demons
- 72 | Разместване на класите
- 74 | Shifting Classes
- 76 | Космически блус
- 78 | Cosmic Blues

**81 | TRAVEL
LIFESTYLE**



91 | Есенни утешения

Седем от най-приятните дестинации през октомври, подбрани от Bulgaria ON AIR

91 | Autumn Consolations

- 82 | Афиш
Poster
- 84 | Звукът на парите
The Sound of Money
- 108 | Мека криза
- 112 | A Soft Crisis
- 114 | Цветен бунт
- 116 | Colourful Riot



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 Миткова

CEO
Victoria Mitkova

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

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

БАНКОВА СМЕТКА

BANK ACCOUNT

IBAN: BG57 СЕСВ 9790 1019 1023 03
BIC: СЕСВВГСФ
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 сдружество 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 които получи Голямата награда "Робер Шуман" за 2007 година.

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



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

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



BMW i МОДЕЛИ

С ПОДАРЪК КАРТА ЗА БЕЗПЛАТНО
ЗАРЕЖДАНЕ ДО 7000 КМ.



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 връх" 53
contact@bmw-mcarsofia.bg
www.bmw-mcarsofia.bg
Тел.: +359 2 49 28 335



"БЪЛГАРИЯ ЕЪР" ПОЛУЧИ И ВТОРИЯ СИ НОВ AIRBUS A220

BULGARIA AIR RECEIVED ITS SECOND NEW AIRBUS A220

На 24 август „България Еър“ посрещна втория си нов Airbus A220 от поръчката си за общо 7 нови самолета. LZ-LON кацна на летище София след два последователни полета от производствения център на Airbus в Мирабел до Осло, а след това и от Осло до София.

Авиокомпанията продължава обновлението на своя флот с нови, по-екологични и модерни самолети от семейството на Airbus, които предоставят високо ниво на комфорт на пасажерите, и в същото време имат значително по-нисък отпечатък върху околната среда в сравнение с предшествениците си.

LZ-LON е вторият самолет от по-голямата модификация A220-300. Първият модел от този тип, LZ-ROM, пристигна през юни и вече изпълнява редовни полети по вътрешни и международни линии. До края на годината се очаква

гоставащата на още един чисто нов A220-300.

Новите самолети от типа A220-300 разполагат с 8 места в бизнес класа и 135 в икономична. Нестандартната конфигурация на седалките (3 на 2) осигурява по-широка пътека и 80% настаняване на пътниците на предпочитаните седалки до прозорец или пътека. Други големи предимства са по-широките седалки в бизнес и икономична класа, USB портовете за зареждане на електронни устройства и увеличеният обем на багажните отделения. Големината на илюминаторите са увеличени с 50% в сравнение с предшествениците A320.

Airbus A220 е с 25% по-нисък разход на гориво, вредните емисии са намалени с 25%, а шумовият отпечатък е с 34% по-нисък спрямо предишното поколение самолети. ■

On August 24, Bulgaria Air welcomed its second new Airbus A220 from its order for a total of 7 new aircraft. LZ-LON landed at Sofia Airport after two consecutive flights from the Airbus production centre in Mirabel to Oslo and then from Oslo to Sofia.

The airline continues the renewal of its fleet with new, more environmentally friendly and modern aircraft from the Airbus family, which provide a high level of passenger comfort, and at the same time have a significantly lower environmental footprint than their predecessors.

LZ-LON is our second aircraft of the larger A220-300 modification. The first, LZ-ROM, arrived in June and is already operating regular flights on domestic and international routes. Another brand new A220-300 is expected to be delivered by the end of the year.

The new A220-300 type aircraft has 8 seats in business class and 135 in economy class. The non-standard seating configuration (3 by 2) provides a wider aisle and 80% passenger accommodation in the preferred window or aisle seats. Other big advantages are wider seats in business and economy class, USB ports for charging electronic devices and an increased volume of luggage compartments. The size of the portholes has been increased by 50% compared to the A320 predecessors.

Airbus A220 has 25% lower fuel consumption, harmful emissions are reduced by 25% and the noise footprint is 34% lower compared to the previous generation of aircraft. ■

КОРПОРАТИВНО
БАНКИРАНЕ

ЕНЕРГИЙНО НЕЗАВИСИМ ХОД **НАПРЕД**

Корпоративно финансиране
на соларни проекти
с атрактивни условия

Научете повече на [www postbank.bg](http://www.postbank.bg)



Postbank

*Пълна информация за предлаганите от Пощенска банка корпоративни кредити можете да намерите на www.postbank.bg, както и във всеки удобен за Вас Корпоративен бизнес център на Пощенска банка.



HEAR. SEE. FEEL.

REMASTERING THE SOUND EXPERIENCE

Beolab 28 delivers detailed and adaptive sound that pairs perfectly with Bang & Olufsen's Beovision products. Discover a Home Cinema Experience that creates the sensation of being somewhere else, right in your own living room.

Experience it at your local Bang & Olufsen store.



28 | **ВЕЛИКАТА
КИТАЙСКА ВЪЛНА**
THE GREAT BLOW OF CHINA

10 | **ИГРА В СЕНКИТЕ**
A SHADOW GAME



16 | **ИНТЕРВЮ: ПЕТЪР АНДРОНОВ**
INTERVIEW: PETER ANDRONOV





Мандатът на Кристин Лагард в ЕЦБ изтича през 2027, но според много коментатори битката кой да я наследя вече е в ход
Christine Lagarde's term at the ECB expires in 2027, but many commentators say the battle to succeed her is already underway

ПРЕДСЕДАТЕЛИТЕ НА ЕЦБ

| | |
|-----------|----------------------|
| 1998-2003 | Вим Дуйзенберг (Нид) |
| 2003-2011 | Жан-Клод Трише (Фр) |
| 2011-2019 | Марио Драги (Ит) |
| 2019-2027 | Кристин Лагард (Фр) |

ИГРА В СЕНКИТЕ ЗА ЕВРОПЕЙСКИЯ НАДЗОР

На теория, изборът на председател на Надзорния съвет на Европейската централна банка би трябвало да е най-прозрачната процедура от всички институции на ЕС. В края на краищата става дума за човека, който ще надзирава европейския банков сектор в най-сложния период за тях - при растящи лихви, все още неовладяна инфлация, и със задаващо се на хоризонта дигитално евро. Но вместо обективна и открита оценка на кандидатите, изборът на управителния съвет на ЕЦБ се оказва обвит в зле прикрити национални интереси, премълчани факти и сложни задкулисни схеми.

Мандатът на настоящия шеф на европейския банков надзор Андреа Енриа изтича в края на тази година. На 13 септември УС на ЕЦБ трябва да препоръча своята кандидатура, която да бъде одобрена от Европарламента и от Съвета на министрите. Още от пролетта е ясно, че изборът ще е между две кандидатури - на германката Клаудия Бух, вицепрезидент на Deutsche Bundesbank, и на Маргарита Делгадо, заместник-гуверньор на

Испанската централна банка. На хартия изборът не изглежда труден: макар да е уважавана в банковите среди, проф. д-р Бух няма богат опит в областта на надзора, докато Делгадо се занимава с това вече две десетилетия. По информация на Bloomberg, на предварителното изслуш-

Германия никога досега не е имала свой шеф на Европейската централна банка и мнозина сочат сегашния президент на Deutsche Bundesbank Йоахим Нагел като фаворит за поста

ване на кандидатите от членове на съответната комисия в европарламента, Делгадо е направила по-силно впечатление и е била препоръчана с писмо до президента на ЕЦБ Кристин Лагард. Лагард обаче е предпочела да не сподели това писмо с колегите си преди избора на финалния кандидат.

Официалните правила не включват никакви ограничения при избора. Но съществуват някои негласни уговорки, че отделните страни-членки не бива да имат прекалено голяма тежест. В този смисъл кандидатурата на Делгадо губи тежест заради присъствието на груг испанец в УС на ЕЦБ, както и заради кандидатурата на актуалния испански министър Надя Калвиньо за президент на Европейската инвестиционна банка (ЕИБ). От друга страна, евентуалният избор на Бух би имал отражение и върху избора на наследника на самата Кристин Лагард начело на ЕЦБ от 2027 нататък. Германия никога досега не е имала свой шеф на Европейската централна банка и мнозина сочат сегашния президент на Deutsche Bundesbank Йоахим Нагел като фаворит за поста. Но изборът на германка начело на европейския надзор ще намали чувствително шансовете. Съдбата на поста трябва да се изясни окончателно през октомври. Колкото до появата на открити, честни и незасегнати от политическите игри процедури в европейските институции, това явно остава за по-далечното бъдеще. ■



DAS
Hotels & Resorts



Your
**CONFERENCE DESTINATION
IN BURGAS**



**MARINA
BURGAS
HOTEL**



+ (359) 56 810 010
WWW.MARINABURGAS.BG

+ (359) 56 8 12345
WWW.HOTELPRIMORETZ.BG

A SHADOW GAME FOR EUROPEAN BANKING SUPERVISION

In theory, the election of the Chairman of the Supervisory Board of the European Central Bank should be the most transparent procedure of all EU institutions. After all, it is about the person who will oversee Europe's banking sector in the most difficult period for them - with rising interest rates, still-uncontrolled inflation, and a digital euro looming on the horizon. But instead of an objective and open evaluation of the candidates, the selection of the ECB's governing board turns out to be shrouded in poorly disguised national interests, suppressed facts and suspected backroom schemes.

The mandate of the current head of European banking supervision, Andrea Enria, expires at the end of this year. On September 13, the ECB's Executive Board must recommend its candidacy to be approved by the European Parliament and the European Council. It has been clear since the spring that the choice will be between two candidates - the German Claudia Buch, vice president of the Deutsche Bundesbank, and Margarita Delgado, deputy governor of the Spanish Central Bank. On paper, the choice does not seem difficult: while respected in banking circles, Prof. Dr Buch does not have extensive supervisory experience, whereas Delgado has been working in this area for two decades. According to Bloomberg, at the preliminary hearing of the candidates by members of the relevant com-

Germany has never had its own head of the ECB before, and many are pointing to current Deutsche Bundesbank President Joachim Nagel as the front-runner for the job



Мария Делгадо / Maria Delgado

mittee in the European Parliament, Delgado made a stronger impression and was recommended in a letter to the president of the ECB, Christine Lagarde. However, according to Bloomberg's source, Lagarde chose not to share this letter with her colleagues before the selection of the final candidate.

The official rules do not include any restrictions on selection. However, there are some unspoken understandings that individual member states should not carry too much weight. In this sense, Delgado's candidacy loses weight because of the presence of another Spaniard on the ECB's Executive Board, as well as because of the candidacy of the current Spanish minister, Nadia Calvino, for the position of president of the European Investment Bank (EIB). On the other hand, the possible election of Buch would also have an impact on the choice of the successor



Клаудия Бух / Claudia Buch

THE ECB PRESIDENTS

| | |
|-----------|--------------------------|
| 1998-2003 | Wim Duisenberg (Neth) |
| 2003-2011 | Jean-Claude Trichet (Fr) |
| 2011-2019 | Mario Draghi (It) |
| 2019-2027 | Christine Lagarde (Fr) |

of Christine Lagarde herself as the head of the ECB from 2027 onwards. Germany has never had its own head of the European Central Bank before, and many are pointing to current Deutsche Bundesbank President Joachim Nagel as the front-runner for the job. But the election of a German woman as the head of the European supervision will significantly reduce the chances. The fate of the post should be finally clarified in October. As for the emergence of open, honest and unaffected by political games procedures in the European institutions, this clearly remains for the more distant future. ■

OFFISPHERA

WE CREATE THE OFFICE.



KUBICA

ОАЗИС НА ТИШИНАТА

МОБИЛНИТЕ РАЗПЛАЩАНИЯ В МАГАЗИНА ИЛИ ОНЛАЙН СА ЕДНИ ОТ НАЙ-СИГУРНИТЕ

Интервю с Красимира Райчева, мениджър на Visa за България

Красимира Райчева е мениджър на Visa за България и развива продуктите и услугите на Visa сред финансовите институции у нас в контекста на дигитализацията на българската икономика. Работи за внедряване на иновации в дигиталните разплащания като част от европейското бъдеще на страната ни и за доближаването на България до стандартите на развитите икономики. Във Visa е от края на 2004 г. Преди това е ръководила множество проекти на IBM в банковия сектор. Има опит и в търговска банка като началник-отдел "Картови разплащания". Омъжена, с двама сина, запален скиор и любител на пътешествията до екзотични дестинации.

Г-жо Райчева, българите, които живеят и пътуват по света познават добре удобството на мобилните разплащания. Как бихте оценили ситуацията в България?

Смартфоните стават неразделна част от ежедневието и естественото развитие на тази тенденция е те да се използват и в пазаруването, показват резултатите от проучване на Visa за мобилните разплащания. Днес плащането със смартфон е лесно, а добавянето на карта Visa към мобилно устройство е възможност, която отнема само няколко секунди.

Мобилните устройства се превръщат в неизменна част от нашето ежедневие и по-голямата част от българите (65%) са готови да ги използват за пазаруване и плащане онлайн. Постепенно те припознават и разплащането със смартфон във физическите магазини - 18% вече се възползват от това решение. Българските потребители го оценяват най-вече заради бързината и удобството му, както и заради сигурността. Това сочат резултатите от проучване на Visa за мобилните разплащания през 2022 г., което обхваща страните от Централна и Източна Европа, включително и България.

Смартфоните стават неразделна част от ежедневието и естественото развитие на тази тенденция е те да се използват и в пазаруването. Според проучването 85% от българските потребители търсят интересни продукти и услуги, използвайки своите смартфони.

Мобилните устройства се употребяват често и при поръчване на стоки или услуги (76%).

В какви групи случаи българите предпочитат мобилните разплащания?

Смартфоните, таблетите и другите свързани устройства дават достъп до нови възможности за пазаруване и разплащане в различни приложения. Българите са склонни да добавят картата си към приложения в категориите: транс-

порт (21%), пътуване (33%), стрийминг платформи (27%), доставка на храна (32%). Проучването показва също, че вече 34% от българите на възраст 18-24 години са добавили своите разплащателни карти към поне едно мобилно приложение.

Както и при онлайн пазаруването, българите харесват безконтактните разплащания със смартфон най-вече заради тяхната бързина (54%) и удобство (56%). Въпреки че само преди десетина години



фотография:
Юлиан Донов, сп. „Мениджър“.

използването на мобилен телефон при разплащане може да е изглеждало като футуристична мечта, днес много потребители са наясно с този платежен метод и 68% от българските респонденти са в състояние да разпознаят поне едно решение от този тип.

Доскоро беше малко вероятно да излезем от дома си без портфейл или разплащателна карта. Днес това се превръща в ежедневие не само за поколението Z или за технологичните ентузиаста. Вече 7 от 10 анкетирани българи на възраст 45-54 г. знаят, че могат да плащат със смартфоните си в магазините, а 19% се възползват от тази възможност. Във Visa вярваме, че разнообразието от методи за разплащане е пътят напред и продължаваме да предоставяме на потребителите и търговците избор по отношение на начина, по който искат да се разплащат. Ето защо, в допълнение към традиционните карти, трансакции с Visa могат да се правят чрез дигитални устройства като смартфони или смарт часовници. Ние непрекъснато въвеждаме иновации, за да създаваме нови методи, сред които бързи, удобни и сигурни мобилни решения.

Известно е, че много хора изпитват притеснения относно технологичните възможности в пазаруването и се притесняват за сигурността им.

Мобилните разплащания в магазина или онлайн са едни от най-сигурните. Всички трансакции с карта Visa, извършени със смартфон, смарт часовник или таблет,

са защитени като всяка друга. Изключително важно е, че когато някой вкара данните от картата си в мобилния портфейл на устройството, Visa заменя данните му с уникален набор от цифри. Тази технология се нарича токенизация и осигурява допълнително ниво на сигурност. От гледна точка на потребителите е важно плащанията да са сигурни, удобни и лесни за използване дори от хора с основни умения за работа с мобилни устройства. Днес плащането със смартфон е лесно, а добавянето на карта Visa към мобилно устройство е възможност, която отнема само няколко секунди.

Използването на карта Visa, включително и със смартфон за онлайн разплащания, дава допълнителна сигурност след извършване на трансакцията, наречена chargeback. Може да бъде използвана, ако има някакви проблеми с покупката (стоката не е пристигнала, не отговаря на описанието, дефектна е, повредена е или просто не сте доволни). Първата стъпка е да се направи опит за разрешаване на проблема с търговеца. Ако въпросът не може да бъде уреден по взаимно съгласие - банката, която е издала картата Visa, може да се опита да възстанови средствата от сметката на търговеца.

Светът днес става все по-свързан и хората пътуват и пазаруват активно. Каква е ролята на дигиталните разплащания в съвременната търговия и туризма?

Един от най-популярните начини за плащане, включително и при пребиваване в чужбина или пазаруване от чуждестранни сайтове и платформи, са мобилните портфейли, които са базирани от системите и технологиите на Visa. Общо 71% от българите, които тази година почиват извън страната, са изразили намерение да плащат с карта, смартфон или смарт часовник. За ваканцията си зад граница 45% са планирали да похарчат между 400 и 1200 лв. на човек. Това показват данните от най-новото проучване на Visa относно намеренията на българите за почивки и начините за разплащане по време на тях. Изследването обхваща осем пазара от Централна и Източна Европа (ЦИЕ) през 2023 г., включително България.

Visa непрекъснато въвежда иновации, за да направи новите и бъдещите методи и канали за разплащания по-добри и по-достъпни за всички. Освен традиционния начин с карта, за разплащания с Visa могат да се използват и устройства като смартфони и смарт часовници. Използването в чужбина на физическа карта Visa или посредством смартфона или смарт часовника е също толкова бързо, удобно и сигурно, колкото и у дома. Така респондентите от изследванията държави оценяват предимствата на дигиталните трансакции зад граница. Петдесет и осем процента ги предпочитат заради удобството, 53% - заради сигурността, възприемана като отсъствие на риск от загуба на пари, а 52% ценят скоростта. Четиринадесет процента от българските туристи искат да плащат в чужбина със смартфон или смарт часовник.

Потребителите могат да се разплащат с Visa в повече от 150 валута на милиони места по света и туристите са готови да се възползват от тази възможност. Българите плащат с карта или смартфон най-често в хранителни магазини, ресторанти, музеи, градски транспорт, щандове за сувенири.

Шестдесет и един процента от българите възнамеряват да пътуват в чужбина поне два пъти тази година. Става дума предимно за посещения на градове, особено популярни сред милениалите (25-40 г.) и поколението Z (до 23 г.). Тъкмо за тях плащанията с карта, смартфон или смарт часовник могат да се окажат особено полезни. В Лондон билетите за обществен транспорт се плащат само дигитално, а в Швеция, считана за най-безкасовата страна в света, дигиталните разплащания са единствената опция в много кина, ресторанти и магазини.



фотография: Visa

НАЙ-ОПАСНАТА ИЛЮЗИЯ ЗА БАНКИТЕ Е, ЧЕ СЕГАШНИТЕ ВИСОКИ РЕЗУЛТАТИ ЩЕ СЕ ПОВТАРЯТ ВСЯКА ГОДИНА

Петър Андронов, председател на Надзорните съвети на ОББ и ДЗИ,
член на Управителния съвет на КВС Груп и главен изпълнителен директор
за международните пазари на КВС

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Г-н Андронов, печалбата на българските банки за първата половина на 2023 се е увеличила с 66% спрямо миналата година. Само освобождаването на лихвите по кредитите ли е в основата на това? Какви резултати очаквате за българския банков бизнес на КВС Group за 2023?

Въпросът, който поставяте, е много важен и затова, с риск да отежда вашите читатели, ще обясня малко по-подробно процеса, който наблюдаваме.

Причините за високата печалба са повече от една и те са както структурни и устойчиви, така и конюнктурни, т.е. по-скоро временни и еднократни.

Увеличението на печалбата, което се дължи на растежа на икономиката и съответно бързото нарастване на кредитния портфейл, е устойчива тенденция, която продължава вече повече от десетилетие. Съществен мотор на този растеж е трайното нарастване на средните доходи на населението с номинални стойности близки до 10% през повечето от последните години. Успоредно с това бизнесът изгражда и разширява производствените си мощности, а секторът на услугите достига нови нива на зрялост. Тези фактори насърчават кредитирането редом с благоприятните все още кредитни лихвени проценти.

Вторият дългосрочен ефект за подобряване на печалбата е дигитализацията на банките, която постепенно, но трайно намалява оперативните им разходи. За

това колко дълбоко режат оперативните си разходи, може да съдите от факта, че въпреки двуцифрената инфлация на годишна база, разходите за издръжка на банките са абсолютно същите както през юни 2022.

Кои са еднократните ефекти?

Към тях бих споменал спестените вноски към Фонда за реструктуриране на банките, които временно помагат за по-високи печалби. Този ефект се дължи на навнесените от банките суми в първите години на акумулиране на фонда. В следващите години плащанията на вноски ще се възобновят и това ще намали печалбите. На второ място е освобождаването на провизиите по лоши кредити. Този временен и еднократен ефект е съществен. Към юни тази година банките отчетат 3.348 млрд. лева провизии по лоши кредити при над 90 млрд. лева кредитен портфейл. Година по-рано за същия период банките бяха заделили 3.492 млрд. лева при 80 млрд. кредитна експозиция. С грузи гуми, заради Covid-19 и войната в Украйна, очаквайки влошаване на заемите, секторът задели значителни резерви през предходните години. Доброто качество на кредитите през последните тримесечия позволи част от тези суми да се отчетат в печалбата и да я увеличат с повече от 150 милиона. Ефектът е значително по-висок, защото при 13% по-голям портфейл година по-късно, то и провизиите при нормални условия трябваше да се увеличат ▶



► с толкова, тоест с 450 милиона. Вместо това провизиите са със 150 млн. лева по-малко на годишна база.

На трето място, но с основно значение през тази година е нетният лихвен доход. До средата на 2023 банковият сектор отчете 800 милиона лева по-висок нетен лихвен доход. Условно, около 200 милиона се дължат на по-високия кредитен портфейл, тоест имат устойчив характер. Останалите 600 милиона са временен ефект на увеличената разлика между цената на кредитите и депозитите. Повишените лихвени проценти на сегашния първоначален етап осъбиха по-бързо кредитите, а в допълнение към това банките пласират свободната си ликвидност основно в чужбина при по-добра доходност. Лихвите по привлечените средства се покачват засега по-бавно. През следващите месеци този процес ще се обърне. Лихвите по кредити ще забавят растежа си, а тези по депозити и текущи сметки ще се увеличат. Ако ЕЦБ вдигне лихвените проценти през септември с 25 базисни точки и после спре увеличенията, цената на депозитите ще започне да изляга нетния лихвен доход, който толкова помага на банките тази година.

"Популистите не се интересуват дали банките им ще са стабилни след 3 години, нито пък дали цената на кредита, респективно подкрепата за икономиката, са на добро равнище"

Има и други ефекти, разбира се, но ако изключим еднократните и временни ефекти, доходите на банките нарастват с далеч по-скромни стойности, близко до растежа на кредитите. Същевременно капиталовите изисквания към банките през следващите години ще се увеличават драстично и добрите резултати сега трябва да се използват за посрещане на регулаторните лимити. Най-опасната илюзия за стабилността на банките е, че сегашните еднократни резултати ще се повтарят всяка година.

Що се отнася до ОББ, ние работим при същите условия и нашият резултат засега е с 46% по-висок от миналогодишния. Изоставането от сектора е заради повишените разходи, свързани с оперативното сливане на ОББ и придобитата наскоро от нас Райфайзенбанк България.

Няколко държави в ЕС - сред тях Чехия, Унгария, Испания - вече въведоха нови данъци върху извънредната печалба на банките. Как гледате на подобни мерки?

Пропуснахте най-пресния пример – Италия. Как гледам на това? Политиците са два типа, както знаете – държавници и популисти. През последните десетилетия Европа страда от хроничен дефицит на държавници. Живеем във времето на популистите, които мислят краткосрочно, от избори до избори. Не е случайно, че САЩ продължават да увеличават икономическата си дистанция пред ЕС и произведеното на човек там вече е с 30% повече, отколкото в Европа. Популизмът определя дневния ред на Европа, дърпа я назад и негативните примери за това не са учудващи. Има ги в изобилие и по отношение на банките.

Държавниците щяха лесно да си спомнят, че след световната финансова криза от 2008 година на банките бяха наложени неколкостранно по-високи капиталови изисквания, които хилядите малки пазарни участници в Европа трудно ще изпълнят до 2025 година, а за да си набавят капитал на пазарите, големите ще платят госта скъпо. В резултат на това ще се вдигне цената на парите, но и, по-лошо, ще се сблъскаме с невъзможността хиляди малки банки да се справят с увеличените капиталови изисквания. Както обясних преди малко, до-

брите резултати през тази година са шанс Европа да се справи с проблема. Ако обаче с данъци изземеш този допълнително създаден капитал, ще трябва като политик да се сблъскаш с последствията по-късно. Популизмът обаче забравя това и решава, че може да консумира потенциалните капиталови буфери на банките днес. Популистите не се интересуват дали банките им ще са стабилни след 3 години, нито пък дали цената на кредита, респективно подкрепата за икономиката, са на добро равнище. Този проблем остава вероятно за други, които ще са на власт тогава.

През 2007, когато за пръв път навлезе в българския банков сектор, KBC Group имаше сравнително скромна пазарна дял. Днес, в резултат на няколко придобивания, е най-големият играч на този пазар. Очаквате ли още подобни сделки в бъдеще, или занаят ще заложите на органичния растеж?

Както споменахте, ние свършихме госта



работа на полето на придобиванията. Все още сме ангажирани с оперативното сливане на нашите банки. Неотдавна говорихме и поредното вливане на новопридобит застрахователен бизнес в ДЗИ. Сливания протичат и при лизинговите операции, но също така и при управлението на активи. Мащабът не е самоцел. За нас той е средство за по-модерно и качествено обслужване на клиентите ни. Два и половина милиона граждани и фирми очакват от нас възможно по-скоро върховно ниво на финансови услуги във всяко отношение. Днес изцяло сме фокусирани върху това.

Стандартната логика предполага с консолидацията на пазара конкуренцията да намалява. В същото време в България виждаме как лихвите по ипотечните кредити са на най-ниските нива в Европа, и дори продължават да се понижават през последните месеци. Какво е обяснението? Ожесточаваща се битка за дял между пазарните лидери?



Преди две години, по повод на нашето ново придобиване, получих много такива въпроси. И тогава на една пресконференция предрекох още по-свирена конкуренция, въпреки намаляващия брой банки. Не знам дали ми повярваха.

Допреди 4-5 години най-острата конкуренция беше между малките и средните банки. Гигантите бяха далеч напред, на здравословна дистанция не само от средните и малките, но и един от друг. С други думи, на горните етажи позициите трудно можеха да се променят и имаше относително спокойствие. Днес най-острата конкуренция е именно между най-големите три банки, които имат изравнени позиции и се стараят да се изпреварят всеки месец. Четвъртата и петата банки също работят на високи обороти. Няма място и време за отпускане. Ничия позиция не е гарантирана. Всичко това е в полза на хората и бизнеса.

От друга страна, вярно е също, че банките в България разполагат с огромна свободна ликвидност, която спира повишението на

лихвите по привлечените средства. Това спомогна лихвените проценти по ипотечни кредити у нас да останат сред най-ниските в Европа и даже да са парадоксално по-ниски от последните средни стойности в САЩ около 7.5%. Съотношението кредити/депозити на сектора ни е едно от ниските в Европа и монетарните принуди въздействат значително по-слабо и бавно в такава среда. В много страни в Западна Европа, както и в Чехия, Полша, Унгария и Словакия повишените лихви рязко забавиха или направо спряха ипотечното кредитиране. У нас разчитаме на увеличени минимални задължителни резерви. Едва ли има съмнения, че този инструмент не може да замести лихвените проценти като способ за охлаждане на кредитирането, освен ако не се използва в свръхгози. Последното обаче носи други рискове.

Имотният пазар в България показва все по-очевидни признаци на балон: с цени, драстично надхвърлящи доходите, и с ог-

ромна ножица между тези цени и наемите. Крие ли това рискове за банковата система?

Недвижимите имоти най-общо са две категории – жилищни и търговски. Притеснението на ЕЦБ, банковите регулатори в други страни и анализаторите в голяма степен е по отношение на търговските имоти. По всички статистики на този етап България не фигурира сред проблемните страни. Експозицията на българските банки към търговски недвижими имоти е сред най-ниските в ЕС. Предполагам обаче, че ме питате за жилищните имоти. От гледна точка на банковите кредити, за жилищата важи същото, каквото и за търговските имоти. Нашите банки отчитат едно от най-ниските съотношения на жилищни кредити към БВП в ЕС. Нашата стойност е няколко пъти по-ниска от средната за ЕС. Следващият въпрос е дали, независимо от ниската им относителна стойност към БВП, цените на жилищните имоти не растат прекалено бързо, насърчени от евтините кредити. Най-важната отправна точка за сравнение са доходите на населението. Колкото и да е бавна, конвергенцията на доходите в България с европейските напредва през годините. Номиналната средна работна заплата у нас например за последната дузина години расте средногодишно с над 11%, а след приспадане на инфлацията увеличението е с около 6%, повече от средногодишното нарастване на цените на имотите в цялата страна, което е 5.3%.

Популярните модели на анализатори и на водещи регулатори също показват, че в сравнение с редица други страни в ЕС цените на имотите в България остават малко над, но близко до техните равновесни стойности. Прегряването в Централна Европа, както и в няколко страни от стара Европа е значително по-съществено.

Разбира се, всички тези сравнения са много условни и трябва да внимаваме много със средните стойности. Въпреки че няма непосредствена опасност за банките, в средносрочен план рискове съществуват. Високата инфлация на храните и услугите през последната година и половина например сериозно редуцираха разполагаемия доход на хората. Частта от потребителската кошница, която хората най-често купуват, поскъпна значително над отчетените стойности на общата инфлация. Банките трябва да калибрират кредитната си политика и да не допускат заеми, когато доходът на кандидатите след заплащане на месечната издръжка на домакинствата им не достига за обслужване на дълговете. В по-широк смисъл, твърде бързото нарастване на който и да е банков агрегат, в това число и на ипотечните кредити, от гледна точка на историческия ▶

► опит се смята за рисково и изисква много повече предпазливост.

Съчетанието от банки и застраховане е специфична черта на бизнес модела на KBC Group. Какви предимства носи това съчетание - и за групата, и за клиентите ѝ?

Предимствата са много. За групата интегрираното управление на много дейности позволява икономия на разходи, респективно по-висока ефективност. Неслучайно, и заради икономията от мащаба, KBC Груп има една от най-високите възвръщаемости на капитала сред конкурентите си в Европа.

Друго важно предимство са различните икономически цикли на банките и застрахователите. През годините видяхме многократно как в трудните периоди за банките, застрахователите се справят много добре, и обратно. Тази диверсификация дава допълнителна стабилност. Третото предимство е особено важно за клиентите. Интегрираните продажби на банкови, застрахователни и други финансови продукти позволяват клиентите да получат най-подходящите за тях предложения от една точка. В епохата, през която детерминантата на висококачествено обслужване е обработката на данни, интегрираните масиви и знания за нуждите на хората и бизнеса ни позволяват да разчетем най-добре техните потребности и да им предложим подходящите за тях решения.

В края на миналата година заявихте, че според анализите на KBC най-вероятният сценарий за развитието на икономиката в Европа е мека рецесия. Как изглеждат прогнозите днес, когато има все по-малко изгледи конфликтът в Украйна да приключи скоро?

Рецесията вече е факт в няколко водещи икономики на ЕС, както и в част от Централна Европа, и да, тя не изглежда да е дълбока и устойчива. В последните месеци отчетливо се вижда различната скорост на Европа и САЩ както при справянето с инфлацията, така и по отношение на устойчивостта на двете икономики. Мина цяла вечност, откакто някой описваше за последно Германия като „болен човек на Европа“. Е, отново сме свидетели на подобни оценки. Но все пак повечето анализатори днес смятат, че германският мотор не е в критична фаза и може да се коригира към растеж без радикални мерки, както преди 20 години. Накратко, и от двете страни на



"И от двете страни на Атлантика се виждат по-жилави от очакваното икономики, с по-висока издръжливост на кризи, много ниска безработица и потенциал за възстановяване"

Атлантика се виждат по-жилави от очакваното икономики, с по-висока издръжливост на кризи, много ниска безработица и потенциал за възстановяване. Същевременно т. нар. основна (core) инфлация упорито остава много над целта от 2% и високата заетост ще е прогължи да я захранва. Разбирате, че в такива условия централните банки ще се принудят да задържат по-високите лихви по-дълго от очакваното преди 6 месеца, за да постигнат целта си.

А иначе продължаващата война в Украйна влияе все по-малко на икономиката, тъй като Европа успя до голяма степен да се еманципира от Русия, за съжаление без да има собствени решения и автономна енергийна обезпеченост като САЩ. Това ще ни прави по-уязвими дългосрочно на шокове, както например скорошната волатилност при цената на газта, предизвикана

от събития в Австралия. Оценката за икономиката на Европа е и почувствителна към представянето на Китай, който очевидно забавя своя растеж по редица причини, включително структурни. А същевременно предварителни оценки за растежа на БВП в САЩ сочат стойности близо до 6% за трето тримесечие на годишна база! Както казах, крайно време е за гържавници в ЕС.

Йохан Тејс, главният изпълнителен директор на KBC Group, каза наскоро, че причината за рекордната инфлация в последните години е както войната, така и дългосрочната парична политика на централните банки. Виждате ли в обозримо бъдеще връщане на инфлацията към нивата от около 2 процента?

Укротяването на инфлацията заради ниската реактивност на заетостта към монетарните мерки ще отнеме повече време. Засега прогнозата за началото на намалението на лихвите се отложи с около 3 до 6 месеца - до средата на следващата година за САЩ, и госта по-късно в Еврозоната. Ще видим. А иначе, сигурно си спомняте какво каза по-рано Джей Пауъл - „Разбрахме, че не разбираме инфлацията“.

Ако продължим мисълта на Йохан, ще си спомним времената на смайващата монетарна наивност, която се мъчеше да създаде инфлация, изливайки колосални парични ресурси на погрешното място. Те оставаха във финансовата система и само малка част стигнаха до населението. Бавният растеж на неговите доходи създаде с огромно закъснение по-голямо потребление и, естествено,

най-накрая произведе трудно управляема инфлация. Това е като да поливаш упорито съседната нива и да очакваш по-големи добиви на твоята. После се видя, че много по-малки фискални мерки или пък резки промени в цените на енергията създават вторична основна инфлация много по-ефективно от грешно насоченото мощно монетарно оръдие.

KBC е сред световните лидери във финансовия сектор, що се отнася до дигитализацията и използването на изкуствен интелект. Какви новости подготвя групата за клиентите си в това отношение?

Благодаря, прав сте за KBC. Ще ви отговоря накратко. Ако случайно все още не сте ги чули, запомнете две думи - Кейт и кейт-койн, и ни наблюдавайте. ■



CRAFTED IN JAPAN
MAZDA CX60 Plug-in Hybrid

327КC, 8 степенен автоматик, 4x4
8000 лв ЕКО БОНУС от MAZDA до 31 декември 2023



mazda.bg

DRIVE TOGETHER



THE MOST DANGEROUS ILLUSION FOR BANKS IS THAT CURRENT HIGH RESULTS WILL BE SCORED EVERY YEAR

Petar Andronov, Chairman of the Supervisory Boards of UBB and DZI, member of the Management Board of KBC Group and CEO of KBC International Markets

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

Mr. Andronov, the profit of Bulgarian banks for the first half of 2023 increased 66% compared to last year. Is this only based on unleashed interest on loans? What results do you expect for KBC Group's Bulgarian banking business in 2023?

The question you ask is very important and, at the risk of boring your readers, I will explain in a little more detail the process we are observing. There are many reasons for the high profits, and they are both structural and sustainable as well as cyclical, i.e. rather temporary and one-off.

The increase in profit, which is due to the growth of the economy and the corresponding rapid growth of the loan portfolio, is a sustainable trend that has been going on for more than a decade. An essential engine of this growth is the permanent increase in the average income of the population with nominal values close to 10% in most of the recent years. In parallel, businesses are building and expanding their production facilities, and the service sector is reaching new levels of maturity. These factors encourage lending alongside the lending rates that are still favourable.

The second long-term profit-improving effect is the digitization of banks, which gradually but permanently reduces their operating costs. How deeply they are cutting operating costs can be gauged by the fact that today, despite double-digit annual inflation, banks' running costs are exactly the same as in June 2022.

What are the one-time effects?

Here, I would mention the saved contributions to the Bank Resolution Fund, which temporarily helps for higher profits. This effect is due to the huge amounts transferred by the banks in the first years of accumulation of the fund. In the following years, instalment payments will resume and this will reduce profits.

Another factor is the release of provisions for bad loans. This temporary and one-time effect is significant. As of June of this year, banks reported BGN 3.348 billion in provisions for bad loans in a loan portfolio of over BGN 90 billion. A year earlier, for the same period, banks had set aside BGN 3.492 billion for a total of 80 billion credit exposures. In other words, because of Covid-19 and the war in Ukraine, anticipating loan deterioration, the sector set aside significant reserves in previous years. The good qual-

"Capital requirements for banks will increase dramatically in the coming years, and the good results now must be used to meet regulatory limits"

ity of loans in the last quarters allowed some of these amounts to be reported into profit, thus increasing it by more than 150 million. The effect is substantially higher, as upon a 13% bigger portfolio one year later provisions under normal circumstances should have increased that much, i.e. by 450 million. Instead, provisions are by 150 million lower y/y.

Thirdly, but of primary importance this year, is net interest income. By mid-2023, the banking sector reported BGN 800 million higher net interest income. About 200 million of those are due to the higher loan portfolio, that is, they have a sustainable nature. The remaining 600 million is a temporary effect of the increased difference between the cost of loans and deposits. The increased interest rates at the current initial stage have made loans more expensive, and in addition, banks are placing their available liquidity mainly abroad at a better yield. Interest rates on borrowed funds are rising at a slower pace. In the coming months, this process will reverse. Interest rates on loans will slow their growth, and those on deposits and current accounts will increase. If the ECB raises interest rates in September by 25 basis points and then halts increases, the cost of deposits will begin to eat away at the net interest income that has helped banks so much this year.

There are other effects, of course, but if we exclude one-off and temporary effects, bank income grows at a rather modest rate, close to credit ►



► growth. At the same time, capital requirements for banks will increase dramatically in the coming years, and the good results now should be used to cater for regulatory limits. The most dangerous illusion for the stability of banks is that the current one-off results will be scored every year.

As for UBB, we are working under the same conditions and our result so far is 46% higher than last year. The lag behind the sector is due to the increased costs related to the operational merger of UBB and our recently acquired Raiffeisenbank Bulgaria.

Several countries in the EU - among them the Czech Republic, Hungary, and Spain - have already introduced new windfall taxes on banks. What is your take on such measures?

You missed the most recent example – Italy. How do I perceive it? There are two types of politicians, as you know – statesmen and populists. In recent decades, Europe has suffered from a chronic shortage of statesmen. We live in an era of populists who think short-term, from election to election. It is not accidental that the USA continues to widen the economic gap between them and the EU, and their GDP per capita is already by 30% more than that in Europe. Populism is setting the agenda for Europe, pulling it back, and the negative examples of this are not surprising. There are plenty of them in terms of banks as well.

Statesmen would have easily remembered that after the global financial crisis of 2008, banks were imposed several times higher capital requirements, which the thousands of small market participants in Europe will hardly meet by 2025, while in order to obtain capital in the markets, the large ones will pay dearly. As a result, the price of money will rise, and, worse still, we will face the inability of thousands of small banks to cope with the increased capital requirements. As I explained a while ago, the good results this year are a chance for Europe to deal with the problem. However, if you confiscate this additional capital through taxes, you as a politician will have to face the consequences later. Populism forgets this and decides that it can consume the potential capital buffers of the banks today. Populists do not care whether their banks will be stable in 3 years' time, nor whether the cost of credit or support for the economy, are at a good level. This problem is being postponed to the others who will be in power then.

In 2007, when it first entered the Bulgarian banking sector, KBC Group had a relatively modest market share. Today, as a result of several acquisitions, it is the largest player in this market. Do you expect more such deals in the future, or will you count on organic growth going forward?

As you mentioned, we have done a lot of work in the field of acquisitions. We are still engaged in the operational merger of our banks. We have



recently completed another merger of a newly acquired insurance business into DZI. Mergers are also taking place in leasing operations and in asset management. However, scale is not a goal itself. For us, it is a means of providing modern and high-quality service to our customers. Two and a half million citizens and businesses expect from us the top level of financial services in every respect as soon as possible. Today, we are totally focused on that.

Standard logic suggests that as the market consolidates, competition decreases. At the same time, in Bulgaria, we see how interest rates on mortgage loans are the lowest in Europe, and even continue decreasing in recent months. What is the explanation? A fierce battle for market share among the market leaders?

Two years ago, on the occasion of our new acquisition, I received many such questions. Responding, I predicted even fiercer competition, despite the shrinking number of banks. I don't know if they believed me back then.

Until 4-5 years ago, the fiercest competition was between small and medium-sized banks. The giants were far ahead, at a healthy distance not only from the mids and smalls but from each

other as well. In other words, on the upper floors positions could hardly be changed and there was relative tranquility. Today, the fiercest competition is between the three largest banks, which have equal positions and try to outdo each other every month. The fourth and fifth banks are also operating in high gear. It's not the place and time to be complacent. No one's position is guaranteed. All this benefits people and businesses.

On the other hand, it is also true that the banks in Bulgaria have enormous available liquidity, which stops the increase in interest rates on attracted funds. This helped the interest rates on mortgage loans in Bulgaria to remain among the lowest in Europe and even to be paradoxically lower than the recent average values in the USA of around 7.5%. Our sector's loan-to-deposit ratio is one of the lowest in Europe and monetary constraints have a significantly weaker and slower impact in such an environment. In many countries in Western Europe, as well as in the Czech Republic, Poland, Hungary and Slovakia, increased interest rates sharply slowed down or even stopped mortgage lending. In Bulgaria, we rely on increased minimum reserve requirements. There is hardly any doubt that this tool cannot replace interest rates as a

means of cooling down lending activity unless used in overdoses. However, the latter brings along other risks.

The real estate market in Bulgaria is showing increasingly obvious signs of a bubble: with prices drastically exceeding incomes, and with a huge gap between these prices and rents. Does this pose risks to the banking system?

Generally, there are two real estate categories - residential and commercial. The concern of the ECB, banking regulators in other countries and analysts is largely about commercial real estate. According to all the statistics at this stage, Bulgaria does not appear among the problem countries. The exposure of Bulgarian banks to commercial real estate is among the lowest in the EU. However, I assume you are asking me about residential properties. From the point of view of bank loans, the same applies to housing as it does to commercial properties. Our banks report one of the lowest ratios of housing loans to GDP in the EU. Our value is several times lower than the EU average. The next question is whether, despite their low relative value to GDP, house prices are not rising too fast, encouraged by cheap credit. The most important starting point for comparison is the population's income.

"It turned out that much smaller fiscal measures, or sharp changes in energy prices, created secondary core inflation much more effectively than a misdirected powerful monetary cannon"

As slow as it may be, the convergence of incomes in Bulgaria with those in Europe has been progressing over the years. The nominal average salary in our country, for example, has been growing on average by more than 11% annually for the last dozen of years. Even after deducting inflation, the increase is about 6%, more than the average annual increase in property prices across the country, which is 5.3%.

The popular models of analysts and leading regulators also show that, compared to a number of other EU countries, real estate prices in Bulgaria remain slightly above, but close to, their equilibrium values. Overheating in Central Europe, as well as in several countries of Old Europe, is significantly more substantial.

Of course, all these comparisons are very tentative and we have to be very careful with averages. Although there is no immediate danger for the banks, in the medium term risks exist. The high inflation of food and services over the past year and a half, for example, has seriously reduced people's disposable income. The part of the consumer basket that people buy most often rose significantly above the reported values of general inflation. Banks should calibrate their credit policy and not allow loans when the in-

come of the applicants after paying the monthly maintenance of their households is not enough to service the debts. In a broader sense, too fast growth of any banking aggregate, including mortgage loans, is historically considered risky and requires much more caution.

The combination of banking and insurance is a specific feature of KBC Group's business model. What advantages does this combination bring - both for the group and for its customers?

The advantages are many. For the group, the integrated management of many activities enables cost savings, respectively higher efficiency. Not by chance, and due to economies of scale, KBC Group has one of the highest returns on capital among its competitors in Europe.

Another important advantage is the different economic cycles of banks and insurers. Over the years, we have seen many times how in difficult periods for banks, insurers do very well, and vice versa. This diversification gives additional stability. The third advantage is particularly important for customers. Integrated sales of banking, insurance and other financial products allow customers to get the most suitable offers at one point. In an era where data processing prede-

termines high-quality service, integrated arrays and knowledge about the needs of people and businesses allow us to better understand their needs and offer them the right solutions.

At the end of last year, you stated that according to the analysis of the KBC, the most likely scenario for the development of the economy in Europe is a mild recession. What do the forecasts look like today, when there is less and less prospect that the conflict in Ukraine will end soon?

The recession is already a fact in several leading economies of the EU, as well as in part of Central Europe. And yes, it does not seem to be deep and permanent. In recent months, the different speeds of Europe and the US both in dealing with inflation and in terms of the sustainability of the two economies are clearly visible. It's been ages since someone last described Germany as the "sick man of Europe". Well, we are witnessing such assessments again. But still, most analysts today believe that the German engine is not in a critical phase and can adjust to growth without radical measures, as was the case 20 years ago. In short, both sides of the Atlantic see economies that are more resilient than expected, with very

low unemployment and a potential for recovery. At the same time, so-called core inflation stubbornly remains well above the 2% target, and high employment will continue to fuel it. You understand that in such conditions central banks will be forced to hold higher rates longer than expected 6 months ago in order to achieve their target.

Otherwise, the ongoing war in Ukraine affects the economy less and less, since Europe managed to largely emancipate itself from Russia - unfortunately without having its own solutions and autonomous energy sources like the USA. This will make us more vulnerable in the long term to shocks such as the recent volatility in gas prices triggered by events in Australia. The assessment of Europe's economy is also more sensitive to the performance of China, which is clearly slowing its growth for a number of reasons, including structural ones. At the same time, preliminary estimates for GDP growth in the US indicate values close to 6% for the third quarter on an annual basis! As I said, it is high time for statesmen in the EU.

Johan Thijs, the Chief Executive Officer of KBC Group, said recently that the cause of record inflation in recent years was both the war and the long-term monetary policy of central banks. Do you see inflation returning to around 2 per cent in the foreseeable future?

Taming inflation due to the low reactivity of employment to monetary measures will take more time. For now, the forecast for the start of interest rate cuts has been delayed by about 3 to 6 months - until the middle of next year for the US, and much later in the Eurozone. We will see. Otherwise, you probably remember what Jerome Powell said earlier - "We realized we don't understand inflation."

If we continue Johan's thought, we will recall the times of stunning monetary naivety that struggled to create inflation by pouring colossal monetary resources into the wrong place. They remained in the financial system and only a small part reached the population. The slow growth of its incomes created, with great delay, larger consumption and, of course, finally produced hard-to-manage inflation. This is like persistently watering the neighbour's field and expecting greater yields on yours. Then it turned out that much smaller fiscal measures, or sharp changes in energy prices, created secondary core inflation much more effectively than a misdirected powerful monetary cannon.

KBC is among the world leaders in the financial sector when it comes to digitization and the use of artificial intelligence. What innovations does the group prepare for its customers in this regard?

Thank you, you are right about KBC. I will answer you briefly. If by chance you haven't heard them yet, remember these two words - Kate and Katecoin, and just watch us. ■



FOUNDERS TODAY

събитие на investor.bg

28.09. | 14:00
INTER EXPO CENTER

INVESTOR
MEDIA **PRO**

ГЕНЕРАЛНИ ПАРТНЬОРИ:



Бяхме деца.

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



Професионален фонд
Универсален фонд
Доброволен фонд

 **СЪГЛАСИЕ**
ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНА КОМПАНИЯ

С ПОГЛЕД КЪМ ТВОЕТО БЪДЕЩЕ!



ВЕЛИКАТА КИТАЙСКА ВЪЛНА

Вече десетилетие европейската политика в областта на автомобилите е във вреда най-вече на местната индустрия. След автосалона в Мюнхен това най-после стана видимо за всички

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИАА, КОЛЕЛА

Едно нещо е с години да ти говорят, че се задава бедствие, и съвсем друго - да го видиш с очите си. Подобно усещане изпита германската публика в началото на септември със старта на автомобилния салон в Мюнхен. На изложението, организирано от могъщата германска Асоциация на автомобилната индустрия (VDA), 41% от изложителите са... китайски компании. Непознатата все още за европейските марка Forthing има четири пъти повече автомобили на щанда си, отколкото Opel. Китайският лидер в електрокарите BYD превъзхожда като изложена площ Mercedes в съотношение три към едно. И това е само видимата част на айсберга, защото дори и в европейските електрически автомобили, показани в Мюнхен, най-съществената част - батерията - обикновено е с китайски произход. Китайското автомобилно нашествие, за което анализатори предупреждаваха още от 2018-2019, сега изглежда в ход. И то не само в Мюнхен. Статистиката за продажбите на електрокари в Европа през 2023 сочи вече над 8% дял на китайските марки в този сегмент, който е набъбнал до над 830,000 автомобили (13 на сто от целия

пазар). Само за две години китайците са увеличили гела си четири пъти.

"Германия губи конкурентоспособността си", заяви мрачно президентът на VDA Хилдегард Мюлер, и подчерта "острата нужда" от големи допълнителни инвестиции в сектора. "Трябва да водим битка. Китайските производители на електрокари са много конкурентни по цялата производствена верига", добави в същия дух главният изпълнителен директор на Renault Лука де Мео. "Мисля, че те са цяло поколение пред нас". Макар и звучащи малко мелодраматично, тези коментари трезво отразяват ситуацията в момента. Въпросът е само защо закъсняха толкова много.

АВТОМОБИЛНАТА ИНДУСТРИЯ Е ЛОКОМОТИВЪТ на европейската икономика още от края на 50-те години насам, и допринесе с над 101 милиарда евро за положителния търговски баланс на ЕС. Този сектор създава 13 милиона работни места (7% от цялата заетост в ЕС), и годишни приходи от 375 милиарда евро годишно. ►



► Най-голям дял в това има Германия, разбира се, но автомобилният сектор е ключов и за Франция, Нидерландия, Италия, Испания, Полша, Словакия, Унгария, Румъния. А също и за България: макар у нас да няма финално производство на автомобили, автосекторът се развива с рекордни темпове в последните години и днес, според собствените си оценки, допринася между 10 и 12% към Брутния вътрешен продукт на страната. Благосъстоянието на Европа днес се дължи повече на автомобила, отколкото на всеки друг продукт.

ЗАТОВА ПОСЛЕДОВАТЕЛНАТА ПОЛИТИКА НА БРЮКСЕЛ за налагане на електромобилите с батерии буги такова учудване у икономистите.

Европа има огромно предимство пред останалия свят в областта на двигателите с вътрешно горене (ДВГ), но е далеч зад азиатците и американците в областта на електромобилите и особено на батериите. Старият континент не разполага с почти нищо от ресурсите, необходими за производството им. Предлагащата от ЕС пълна забрана на ДВГ от 2035 беше аргументирана не само с екологичните си ефекти, но и като начин да се намали зависимостта на Европа от вноса на изкопаеми горива, особено от Русия и Близкия изток. На практика, както става все по-очевидно, това би означавало тази зависимост да се замени с още по-тежка зависимост от страни като Китай, Индонезия, ЮАР, ДР Конго. А също и от Русия, най-големия източник на никел за вграждане в батерии. В същото време ЕС напълно отхвърли много други технологии за намаляване на парниковите емисии: усъвършенстване на ДВГ, водород, синтетични и въглеродно неутрални горива...

НЯКОИ АНАЛИЗАТОРИ СТИГНАХА ДОТАМ да обяснят тази политика с влиянието на добре финансираното китайско лоби в Брюксел. Но странното е, че много малко от критиките към "новия курс" гоиждоха от най-засегнатата индустрия - автомобилната. Шефът на Stellantis Карлос Тавареш еднствен открито твърдеше, че поли-



Маркус Фарнер, инженер в Bosch и член на "Християни в автомобилната индустрия" (CAI). Нарастващото напрежение, под което работят компаниите в автомобилния сектор в Германия, се отразява негативно и на работната среда, и на работната етика. Организации като CAI се опитват да променят това
Markus Fahrner, engineer at Bosch and member of Christians in the Automotive Industry (CAI). The increasing pressure under which companies in the automotive sector in Germany operate has a negative impact on both the work environment and the work ethic. Organizations like CAI are trying to change that

тиката на ЕС веща катастрофа. BMW с типичната си събръжност подчертаваше, че ще продължи да разчита на различни технологии, а не само на електромобили с батерии. Всички останали в индустрията изглеждаха готови да следват линията на Брюксел, и даже изглеждаха ентузиастични в заканите си да станат изцяло електрически марки я от 2035, я от 2030... Едва сега, когато китайското автомобилно нашествие вече придобива реални очертания, Европа започва да променя тона. От нещо предрешено, забраната на ДВГ сега е по-скоро под въпрос. Изглежда много вероятно тя да бъде отложена поне за 2040, може би дори за 2045. ЕС вече гледа по-благоклонно на водорода, и дори на синтетичните горива. Въпросът е само дали вече не е прекалено късно. Политиката на налагане на електромобили с батерии накарта всички европейски компании да инвестират усилено в тях и да пренебрегнат - или напълно да изоставят - другите технологии. Много от тях вече се оттегляха от най-ниските пазарни сегменти, търсейки спасение чрез лансиране на по-скъпи премиум модели. Но пазарът на премиум автомобили едва ли е достатъчно голям за всички. А на долните етажи остава вакуум. "Базовият пазарен сегмент или ще изчезне, или няма да бъде заеман от европейски производители", предрече Оливер Ципсе, главният изпълнителен директор на BMW Group.

КОЛКОТО ДО ВИСОКИТЕ ПАЗАРНИ СЕГМЕНТИ, там доминацията на Европа засега не изглежда застрашена. BMW, Mercedes и Audi се радват на рекордни печалби, да не говорим за Ferrari, Rolls-Royce или Lamborghini. В същото време китайските им конкуренти като Nio и Xpeng започват да растат, но успоредно с това расте и финансовата им загуба. Китайската държава е склонна да подкрепя такива начинания, но не до безкрайност.

Но и в масовия сегмент не всички са песимисти. За Оливер Блуме, новия главен изпълнителен директор на Volkswagen Group, китайците не са чак такава заплаха. "Ние имаме ноу-хауто за автомобилите, имаме високото качество. И

имаме наследството на марките. Новациите в сектора нямат тези неща", коментира Блуме пред Reuters. Според него китайските производители няма да са в състояние да предложат в Европа цените, при които оперират в родината си. Един анализ на JATO показва, че средната цена на електромобилите в Китай е около 32,000 евро, докато в Европа е 56,000 евро. Но истината е, че значителна част от електрическия пазар в Китай се пада на микроавтомобилчета като Wuling Mini, които почти не са представени в Европа. От друга страна, дори и без да завладяват европейския пазар, китайските компании могат да нанесат достатъчно вреди на европейската автомобилна индустрия, за която Китай вече от години е най-важният пазар. А тази година BYD за пръв път изпревари Volkswagen като най-продаваната марка в Китай. Прогнозите са делът на китайските производители на вътрешния им пазар да се удвои до над 33% към края на десетилетието. На този фон бодрото изказване на германския канцлер Олаф Шолц в Мюнхен, че "конкуренцията трябва да ни стимулира, не да ни плаши", звучи твърде оптимистично. Вероятно по-близо до реалността е корицата на местното списание Focus в седмицата на автосалона. На нея, върху яркочервен фон, се мъдри мъничък жълт "фолксваген", здравосписан от китайски клечки за хранене. И видимо готов да бъде излапан. ■

СПЕСТОВЕН ПЛАН ЗА ДЕТЕТО: ПОДАРЪК ЗА ЛЕЛЯЩ СТАРТ В ЖИВОТА



Деца са най-голямата радост в живота ни, но текущите разходи, свързани с тяхното отглеждане, се умножават непрекъснато.

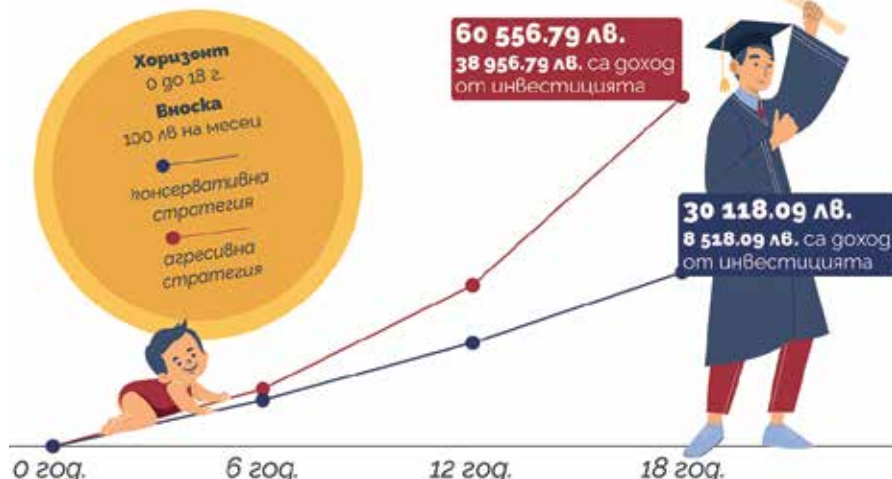
Същевременно, когато дойде време да се отделим от нас, ние имаме нужда от сериозна натрупана сума, за да им осигурим началния тласък към възможността да следват мечтите си.

Има ли как да съчетаем текущите разходи със спестяването на солидна сума?

Не е необходимо да заделяте солидни суми, за да постигнете положителен резултат, когато спестяването е с дългосрочен хоризонт и когато детето шанс на парите ви да работят за вас чрез инвестиции. Един инструмент да постигнете това, лесно и удобно, са Спестовните планове, базирани на инвестиция в договорен фонд.

Нека разгледаме 2 примера

Консервативен подход: Семейството иска да спестява за университетското образование на детето си, като сумата, която може да заделя на месец е 100 лв., а периодът е 18 години. Семейството залага на фонд с Консервативен профил, който носи по-малка печалба, за сметка на по-високата сигурност.



Агресивен подход: Друго семейство е готово да заделя същата сума, първи същия хоризонт, но те избират Агресивен профил, който при сравнително дългия инвестиционен хоризонт ще им донесе по-висока доходност, макар и при по-висок потенциален риск.

Предоставените данни са базирани на примерна инвестиция в ЕЛАНА Еврофонд, фонд с Консервативен профил и прогнозна доходност от 3,5% на средногодишна база и ЕЛАНА Глобален Фонд Акции, фонд с Агресивен профил и прогнозна доходност от 10% на средногодишна база. Получените данни са прогнозни. Вашата възвръщаемост ще варира в зависимост от начина, по който функционира пазарът.

Към Спестовния план е възможно да добавите и всички парични подаръци, които детето е получавало и за които все още не сте намерили приложение.

Висока ликвидност на средствата и гъвкавост в трудни периоди

Не на последно място, тъй като говорим за дългосрочен ангажимент, от изключителна важност е да може да се възползваме от натрупаните суми в непредвидени ситуации. При Спестовния план в ЕЛАНА Фонд Мениджмънт, не се предвижда наказателна такса при теглене, по-рано от заложения инвестиционен хоризонт. Ако пък непредвидените обстоятелства са довели до рязко намаление в семейния бюджет и няма да може да отделим определената сума, то имате възможност да замразите плана си за период от 1 година и след това да продължите отново, без да се налага да прекратявате договора и без да дължите никакви неустойки.

Научете повече на spesti@elana.net, тел. +359 2 81 000 65, или използвайте чат опцията на нашия уебсайт: elana.net/fund-management

Предоставената информация е маркетингов материал и не представлява инвестиционна консултация, съвет, инвестиционно проучване или препоръка за инвестиране и не следва да се тълкува като такава. Информацията е валидна към датата на издаване на маркетинговия материал и може да се промени в бъдеще. Информираме настоящите и потенциални инвеститори, че стойността на дяловете на договорния фонд и доходът от тях може да се понижат. Не се гарантират печалби и съществува риск за инвеститорите да не си възстановят пълния размер на инвестираните средства. Инвестициите във взаимни фондове, както и инвестициите на самия фонд, не са гарантирани от гаранционен фонд, създаден от държавата или друг вид гаранция. Постигнатите резултати от минали периоди не предвиждат бъдещата възвръщаемост. Преди вземане на окончателно инвестиционно решение е препоръчително инвеститорите да се запознаят с проспекта и с основния информационен документ на съответния фонд. Документите са достъпни на български език на интернет страницата на УД „ЕЛАНА Фонд Мениджмънт“ (www.elana.net), като при поискване могат да бъдат получени безплатно на хартиен носител в офисите, осигурени от Управляващото дружество за продажба и обратно изкупване на дялове на фондовете, всеки работен ден в рамките на работното им време. Бъдещите резултати подлежат на данъчно облагане, зависещо от личното положение на всеки инвеститор и може да се промени в бъдещи периоди. Резюме на правата на инвеститорите на български език е достъпно тук. Фондовете са активно управлявани без да следват индекс. Инвестирането в дялове на договорен фонд освен ползи носи и определени рискове, като ликвиден, оперативен, лихвен, валутен, политически риск, макроикономически риск, валутен риск, риск от концентрация и др. Пълна информация за рисковете може да бъде открита в проспекта на фонда.

THE GREAT BLOW OF CHINA

For a decade now, European automotive policy has been to the detriment of its own car industry. After the Munich Motor Show, this finally became visible for all to see

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IAA

It's one thing to be told for years that a disaster is coming, and quite another to see it with your own eyes. A similar feeling was experienced by the German public at the beginning of September with the start of the IAA Munich Motor Show. At the exhibition, organized by the powerful German Association of the Automotive Industry (VDA), 41% of the exhibitors are... Chinese companies. A brand such as Forthing, still widely unknown to the Europeans, has four times more cars on its stand than Opel. China's EV leader BYD outpaces Mercedes in showroom area by a ratio of three to one. And this is only the tip of the iceberg because even in the European electric cars shown in Munich, the most essential part - the battery - is usually of Chinese origin. The Chinese automotive invasion that analysts have been warning about since 2018-2019 now appears to be underway. And not only in Munich. Statistics on sales of electric cars in Europe in 2023 point to an over 8% share of Chinese brands in this segment, which has swelled to over 830,000 vehicles (13 per cent of the entire market). In just two years, the Chinese have quadrupled their share.

"Germany is losing its competitiveness," VDA President Hildegard Müller said grimly and stressed the "urgent need" for major additional investment in the sector. "We have to fight. Chinese EV manufacturers are very competitive throughout the production chain," added Renault CEO Luca de Meo in the same vein. "I



Against this background, German Chancellor Olaf Scholz's cheerful statement in Munich that "competition should spur us on, not scare us" sounds too optimistic



think they're a whole generation ahead of us." Although sounding a bit melodramatic, these comments soberly reflect the situation at the moment. The only question is why they were so late.

THE AUTOMOTIVE INDUSTRY HAS BEEN THE ENGINE of the European economy since the late 1950s, contributing more than 101 billion euros to the EU's positive trade balance in 2022. This sector creates 13 million jobs (7% of all employment in the EU), and tax revenues of at least 375 billion euros per year. Germany has the largest share in this, of course, but the automotive sector is also key for France, the Netherlands, Italy, Spain, Poland, Slovakia, Hungary, and Romania. And also for Bulgaria: although there is no final production of cars in our country, the automotive sector has developed at a record pace in recent years and today, according to its own estimates, contributes between 10 and 12% to the country's Gross Domestic Product. Europe's prosperity today owes more to the automobile than to any other product.

THAT IS WHY THE CONSISTENT POLICY OF BRUSSELS to encourage electric cars with batteries (BEV) arouses such astonishment among economists. Europe has a huge advantage over the rest of the world in the field of internal combustion engines (ICE), but is far behind the Asians and the Americans in the field of electric vehicles and especially



batteries. The Old Continent has almost none of the resources needed to produce them. The EU's proposed total ban on ICE from 2035 was argued not only for its environmental effects, but also as a way to reduce Europe's dependence on fossil fuel imports, particularly from Russia and the Middle East. In practice, as is becoming increasingly evident, this would mean replacing this dependence with an even heavier dependence on countries such as China, Indonesia, South Africa, DR Congo. And also from Russia, the largest source of nickel for battery production. At the same time, the EU has completely neglected many other technologies for reducing greenhouse emissions: the development of ICE, hydrogen, synthetic carbon-neutral fuels...


SOME ANALYSTS HAVE GONE SO FAR AS to explain this policy with the influence of the well-funded Chinese lobby in Brussels. But the strange thing is that very little of the criticism of the "new course" came from the most affected industry - the automotive. The head of Stellantis, Carlos Tavares, was the only one who openly claimed that EU policy was a disaster. BMW, with its typical reticence, emphasized that it will continue to rely on various technologies, not just battery electric cars. Everyone else in the industry was ready to follow the line of Brussels and even seemed enthusiastic in their threats to become all-electric brands either from 2035 or 2030... It is only now, when the Chinese car invasion is taking real shape,

that Europe is beginning to change the tone. Rather than a foregone conclusion, the ICE ban is now rather questionable. It seems very likely that it will be postponed until at least 2040, maybe even 2045. The EU already looks more favourably on hydrogen, and even on synthetic fuels.

THE ONLY QUESTION IS WHETHER IT IS ALREADY TOO LATE. The policy of pushing battery electric cars has made all European companies invest heavily in them and ignore - or completely abandon - other technologies. Many of them have already withdrawn from the lowest market segments, seeking salvation by launching more expensive premium models. But the premium car market is hardly big enough for everyone. And a vacuum remains on the lower floors. "The base car market segment will either vanish or will not be done by European manufacturers," predicted Oliver Zipse, the chief executive of the BMW Group. As for the high market segments, Europe's dominance there does not seem to be threatened for now. BMW, Mercedes and Audi are enjoying record profits, not to mention Ferrari, Rolls-Royce and Lamborghini. At the same time, their Chinese competitors such as Nio and Xpeng are starting to grow, but in parallel, their financial loss is also growing. The Chinese state tends to support such ventures, but not to infinity.

EVEN IN THE MASS SEGMENT, NOT EVE-

RYONE is pessimistic. For Oliver Blume, the new CEO of the Volkswagen Group, the Chinese are not such a threat. "We have the know-how for the cars, we have the high quality. And we have the heritage of the brands. Newcomers in the sector have neither of those things," Blume told Reuters. According to him, Chinese producers will not be able to offer in Europe the prices at which they operate in their homeland. An analysis by JATO shows that the average price of electric cars in China is around 32,000 euros, while in Europe it is 56,000 euros. But the truth is that a significant part of the electric market in China falls on microcars like the Wuling Mini, which are hardly represented in Europe. On the other hand, even without conquering the European market, Chinese companies can do enough damage to the European car industry, for which China has been the most important market for years. In 2023, BYD overtook Volkswagen as the best-selling brand in China for the first time. Chinese manufacturers' share of their domestic market is forecast to double to over 33% by the end of the decade. Against this background, German Chancellor Olaf Scholz's cheerful statement in Munich that "competition should spur us on, not scare us" sounds too optimistic. Probably closer to reality is the cover of the local magazine Focus in the week of the motor show. On it, on a bright red background, a tiny yellow "Volkswagen" is seen, tightly gripped by Chinese chopsticks. And apparently ready to be devoured. ■

A man with short grey hair, wearing a dark blue suit jacket over a light blue shirt, is sitting on a set of wide stone steps. He is looking directly at the camera with a slight smile. His hands are clasped in his lap. He is wearing a watch on his left wrist and a ring on his right hand. The background is a blurred outdoor setting with some foliage.

**ЕВРОПА ТРЯБВА ДА
ВЪВЕДЕ ЦЕЛИ ЗА
ЕМИСИИТЕ, А НЕ ДА
НАЛАГА КОНКРЕТНА
ТЕХНОЛОГИЯ**

Питър Нота, член на борда на директорите на BMW Group за клиенти, марки и продажби

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография КОЛЕЛА, BMW

"Това, което показахме днес, не е нищо по-малко от бъдещето на BMW, и бъдещето на автомобила такова, каквото го виждаме ние", казва ни Питър Нота, шефът на BMW по продажбите, само час след като компанията е представила в Мюнхен своята футуристична Vision Neue Klasse. "С този концепт искаме да очертаем в каква посока поема BMW в цялата тази трансформация към електрическо задвижване и дигитализация. И го правим от много силна позиция. Марката BMW е номер едно в глобалния премиум сегмент с голям аванс. Освен това увеличаваме пазарния си дял на много световни пазари", добавя Нота.

Как BMW се справя с толкова променливи: ценова война при електромобилите, истинска война в Украйна, забавяне на икономиката в Китай?

Както казах, ние сме в наистина силна позиция и печелим пазарен дял на много пазари, включително в Китай. Всички знаем, че конкуренцията там е много силна, особено в по-ниските сегменти. Но ние успяваме да растем с по-високо темпо от средното за пазара. Да, гледаме много сериозно на факторите, които споменахте, но все пак изпитваме увереност за бъдещето. И двете ни продуктори гамы - на двигатели с вътрешно горене и на електромобили - са силни и добре приети от клиентите.

Очаквате ли да запазите първото си място в премиум сегмента до края на годината?

Абсолютно. Повишихме прогнозата си на 1 август. Очакваме продажбите ни да пораснат между 5 и 9 процента през 2023, и да сме номер 1 в света. През юли имаме над 100,000 автомобила аванс пред втория, така че ако запазим тенденцията, със сигурност ще останем на върха.

Планирате да превърнете дилърите си в агенти и да започнете директни продажби - през 2026 за марката BMW и още през 2024 за MINI. Как се развиват отношенията с дилърите ви? Четох мнения в Германия, че така рискувате китайските конкуренти използват това, за да откънат дилърските ви мрежи?

Разговорите ни с дилърите протичат много кооперативно. Дори и при модел на директни продажби ние ще продължим да развиваме дилърската мрежа, защото дилърите си остават първата точка за физически контакт между клиентите и марката. Планът да започнем директни продажби за MINI от 2024 върви по график. Колкото до втората част на въпроса ви, наистина не мога да коментирам. Ние развиваме мрежата си и знаем, че дилърите ни подкрепят тази посока. Разбира се, те също така са свободни да започнат бизнес отношения с китайски марки. Това е тяхно решение. Могат да го направят и днес. Всъщност имаме дилърства с множество франчайзи и в САЩ, и в Китай. Това е съвсем нормално.

Конкуренцията с китайците в областта на електромобилите расте. Защо BMW няма интерес да разработва свои собствени клетки за батерии?

Разбира се, ние гледаме много сериозно на китайските ни конкуренти. В същото време BMW оперира в различни ценови сегменти от повечето от тях. Освен това, както казах, дори на много конкурентния китайски пазар ние печелим пазарен дял. Така че сме готови да се конкурираме с китайските марки. Ако те дойдат в Европа - а някои вече са тук - те тепърва ще трябва да докажат, че резонират с нуждите на клиентите, че имат нужното следпродажбено обслужване, че доставките на компоненти функционират... Тоест предстои им да организират много неща.

Не смятаме, че собственото производство на батерии е нужно, за да се конкурираме с китайците. Развитието на технологиите в тази област е толкова бързо, че рискуваме, ако започнем наше производство, да изостанем. Ние имаме достатъчно компетентност в тази област благодарение на специалния ни център до Мюнхен, и имаме партньорства с други компании, за да получим технологиите за клетките, от които се нуждаем.

Смятате ли, че сте прекалено зависими от китайския пазар?

От китайския пазар - не, по-скоро от някои китайски доставчици. Те не са единственият източник на клетки за батерии, но до известна степен зависимостта е факт. Тъкмо затова ние в BMW Group ще продължим да предлагаме различни технологии на задвижване, водещи по пътя към въглеродната неутралност. Това включва също ефективни двигатели с вътрешно горене и водород. Предпочитаме този мултитехнологичен подход, за да избегнем за дълбочаването на тази зависимост.

Недостигът на автомобили в последните години постави производителите в много силни позиции на пазара. Идва ли краят на този период? Направи ми впечатление, че новото базово електрическо MINI Соорег е по-евтино от досегашния модел. Това началото на нова тенденция към нормализация на пазара ли е?

Преди всичко, новото MINI Соорег SE не е по-евтино от предшественика си. Просто вече има една по-базова версия - Соорег Е. Иначе, действително, времето, в което предлагането бе по-ниско от търсенето, отминаха. Ситуацията с полупроводниците се промени. Но ние инвестирахме много в директно таргетиране на клиентите и дигитален ▶

► маркетинг, така че работим на база търсене, вместо на агресивни продажби. И това си личи по много силните показатели на печалбата ни.

Има ли според вас шанс за преосмисляне на плана на ЕС да забрани двигателите с вътрешно горене от 2035? Колко дълго още смятате, че ще продължите да произвеждате ДВГ?

Още доста дълго. Дали има шанс за промяна, не знам, но ние горещо я препоръчваме. Смятаме, че забраната на ДВГ от 2035 е лоша идея. Много важен въпрос, който не е достатъчно добре обмислен, е дали наличието на суровини за батерии е гарантирано. Никой не знае дали суровините ще стигнат, ако целият европейски пазар премине към електромобили от 2035. Тези суровини почти изцяло идват от други континенти. Европа не ги контролира. Ще станем напълно зависими от други континенти, и от други нации. А това не е добра идея, както показва случаят с руския газ.

Какво предлагате в такъв случай?

Бихме поставили ясни цели за емисиите, и след това бихме оставили индустрията сама да решава с какви технологии да ги постигне. Например с комбинацията от електромобили, много ефективни двигатели с вътрешно горене и водородно задвижване. В момента Европа не само поставя цели за емисиите, но и предписва конкретна технология, като те принуждава да правиш само електромобили. Това не е правилно.

Какво мислите за синтетичните горива?

Преди всичко нека кажа, че ние сме една от най-успешните компании в областта на електромобилите. Ние сме за използването на множество технологии, но в същото време, ако ни сравните с по-старите конкуренти, сме най-добри в електрификацията. Тази година ще постигнем 15% дял на електромобилите от общите продажби. А в Китай - много конкурентен пазар в тази област - за първата половина на 2023 сме продали повече електромобили от Mercedes и Audi, взети заедно. Така че сме много сериозни за електромобилите с батерии. Но също така смятаме, че е мъдро да си оставим и други опции, що се отнася до технологии. Това включва и синтетичните горива, които са особено подходяща възможност за съществуващия автомобилен парк. Не непременно за новите коли, но за съществуващия парк - със сигурност.

Имат ли синтетичните горива икономически смисъл?



Те заслужават добре да проучим възможностите. Но нямаме достатъчно яснота каква ще е себестойността им и доколко може да се увеличи мащабът на производство. Трябва да научим това. От останалите технологии, ние предпочитаме водородните горивни клетки. Вече имаме малка флотилия водородни iX5 по пътищата. До края на десетилетието очакваме да предложим сериен водороден модел. Това има смисъл, защото много икономии в Европа ще разчитат на водорода като носител на зелена енергия в бъдеще. Освен това горивните клетки означават много по-малка батерия в колата, а това на свой ред значи по-малка нужда от суровини. Водородът е особено за по-

големи и по-тежки автомобили.

Дори да се окаже, че суровините не са проблем, реалистична ли е забраната на ДВГ от 2035 предвид нуждата от нова инфраструктура?

Ние твърдим, че не е. Не е добра идея да се забрани ДВГ в Европа от 2035. Смятаме, че това ще бъде осъзнато постепенно, макар че може би още е твърде рано. Подготвени сме за такава забрана, защото вече имаме електрически модел във всеки сегмент, където присъстваме. А с Neue Klasse ще ускорим много процеса на електрификация. Но все пак не можем да предвидим всички геополитически елементи от едно решение Европа да премине само към електромобили.

Смятате ли, че ценовата война при електромобилите в Европа ще ескалира, след като Tesla намали цените си? Колко подготвени са европейските компании за такава война от гледна точка на производствените разходи - особено в сравнение с китайските конкуренти?

Дори и сега на пазара има доста агресия с цените. С марката BMW ние сме активни в сегмент, където клиентите са готови да заплатят определена цена. Стига, естествено, продуктът да заслужава това. А мисля, че сегашният ни пазарен успех е достатъчно ясно потвърждение. Вече изискваме определена ценова премия от пазарите, и въпреки това на много от тях продължаваме да печелим пазарен дял. Така че сме много добре подготвени. ■

Дори и сега на пазара има доста агресия с цените. С марката BMW ние сме активни в сегмент, където клиентите са готови да заплатят определена цена. Стига, естествено, продуктът да заслужава това. А мисля, че сегашният ни пазарен успех е достатъчно ясно потвърждение. Вече изискваме определена ценова премия от пазарите, и въпреки това на много от тях продължаваме да печелим пазарен дял. Така че сме много добре подготвени. ■

"Никой не знае дали суровините ще стигнат, ако ЕС премине към електромобили от 2035. Тези суровини почти изцяло идват от други континенти. Европа не ги контролира"



АКОЛЕЛА

автомобилно предаване
с Константин Томов

Всяка
събота

21:30

Bloomberg
TV Bulgaria

Всяка
неделя

16:00

ON!
AIR

 www.automedia.bg

Europe Should Set Emission Targets Instead Of Prescribing Certain Technology

Pieter Nota, Member of the Board of Management of BMW AG for Customer, Brands, Sales

By KONSTANTIN TOMOV / Photography KOLELA, BMW

"What we have shown this morning is nothing less than the future of BMW, and the future of the car as we see it," Pieter Nota, BMW's board member for sales and marketing, told us shortly after the company unveiled its futuristic Vision Neue Klasse at the Munich Motor Show. "With the Vision Neue Klasse we really want to show which direction BMW group is taking in this whole transformation towards electrification but also digitalization in the automotive industry. And we do that from a position of strength. The brand BMW is by far the number one in the global premium segment. And we are also growing market share in many markets globally", adds Nota.

How does BMW navigate through all these uncertainties: the price wars in the EV, the real war in Ukraine, and the economy slowing down in China?

As I said, we are in a really strong position, gaining market share in many markets in the world, including China. Of course, we all know that competition in China is very tough at the moment, particularly in the lower segments. But we've been able to grow faster than the total market there and thus increase our share. We take these developments that you mentioned very seriously but we're still looking at the future with confidence. Both our product portfolios - ICE and EV - are strong and resonate very well with customers. Our MyBMW app gives us direct access to 10 million customers globally already. Those are all elements that we can build on.

Do you expect to keep your number-one position in the premium segment?

Absolutely. We increased our outlook on the 1st of August. We expect to grow our sales num-

bers between 5 and 9% in 2023. And we expect, of course, to keep the number one position. In July, we were about 100,000 vehicles ahead of the number two. So if we keep that growth rate, we should certainly stay at number one.

You plan to start direct sales and convert your dealers into agents. At BMW this will start in 2026, at MINI - in less than four months. What have been the dealer reactions so far? I read comments in Germany that this could allow Chinese manufacturers to hijack your dealer network. Is this a real threat?

Our conversations with dealers are going on in a very cooperative way. Even with the direct sales model, we will still, of course, build on the

network of our dealers, because they remain the number one physical touchpoint for our customers to the brand. We are indeed on track to start direct sales with MINI at the beginning of 2024. We have many dealers that have already signed the new contract. On the second part of your question, I really cannot comment. We build on our network and we know that our dealers support this direction. Of course, our dealers are also free to start a business relationship with some Chinese brands. But that is their decision. They can do that today already. We have many multiple franchise dealerships, in the US but also China. That is quite normal.

You are facing growing competition from ▶





TEATRALNA
PARK RESIDENCE

Изкуството да живееш в
артистичния ъгъл на центъра



1527 София, ул. Проф. Милко Бичев 2
М: +359 887 888 666; +359 887 848 666; info@teatralna.bg

teatralna.bg



► **Chinese companies in the field of electric cars. Why BMW is not interested in making its own batteries?**

Of course, we take Chinese competitors very seriously, and we see what they're doing. At the same time, as the BMW brand, we're operating at different price points than most of these Chinese competitors. And, as I said, in the current very competitive market environment in China, we are winning market share. So we are well prepared to compete with these Chinese brands. If they would come to Europe - and some of them, of course, are already here - they have to prove that they resonate with consumers, that they have the right after-sales service, that parts supply is there... So a lot of things that they still need to organise for themselves.

We don't think that our own battery cell production is necessary to compete with them because the development of battery technologies is going so fast that if we were to start our production, we might get behind in terms of technology. We have a lot of competence in this area thanks to our battery competence centre near Munich, and we also have cooperations with other companies to get the battery cell technology that we need.

Do you feel you are too dependent on the Chinese market?

Not on the Chinese market but on some Chinese suppliers. The Chinese are not the only ones supplying battery cells but yes, to some extent that's the case. That is also why we as BMW Group will keep offering multiple drivetrain technologies, that can get us to the main target of decarbonisation. This also includes efficient combustion engines and hydrogen. We very much favour this multiple technology approach, to avoid the dependency getting too big.

The shortage of cars in recent years has put manufacturers in very strong positions. Do you feel the end of this period is coming? I couldn't help but notice that the new base-model electric MINI is actually cheaper than the previous model. Is that the start of a new trend to normalisation?

First of all, the new MINI Cooper SE is not cheaper than its predecessor. There is one version below it now - the Cooper E, but you have to compare the SE versions. Otherwise, indeed, the time when supply was lower than demand is over. The situation with semiconductors has changed. But we still steer a very demand-oriented business with our brands. We have invested a lot in direct customer targeting and digital marketing to address exactly the right customer for the right car. So, we still work very much from the demand generation rather than push sales. And you can see that in our very strong profitability numbers. But for the market, it was always to be expected that,

"Nobody knows whether there will be enough raw materials should the EU turn to BEVs by 2035. And these materials are almost entirely in the hands of other continents, Europe doesn't control them"

of course, the shortage of semiconductors was only a temporary topic.

Is there a chance of rethinking the EU plan for banning the ICE in 2035? For how long do you think you will continue producing internal combustion engine cars?

For a long time. Whether there is a possibility for change, I don't know, but we would strongly recommend it. We think that banning combustion engines in Europe from 2035 is a bad idea. We're not in charge of taking this decision, of course, but we are very vocal and loud in saying that we would advise to rethink that.

One very important topic that hasn't been thought through well is that the simple availability of raw materials for batteries is not guaranteed. Nobody knows whether there will be enough raw materials should the whole European market turn to BEVs by 2035. And these materials are almost entirely in the hands of other continents, Europe doesn't control them. We would make ourselves completely dependent on other continents and other nations. And that is not a good idea, as we've all seen with the gas from Russia.

What is your proposal then?

We would set clear emission targets, and then let the industry and the market decide with which technologies to achieve them. For example, the combination of battery electric vehicles, very efficient combustion engines, and also hydrogen drivetrains. Now, Europe doesn't only set a target but also prescribes certain technology, telling you to only do battery electric vehicles. And that's not right.

What about synthetic fuels?

Let me first say that we are one of the companies that is most successful with battery electric vehicles. So whilst I say that we also favour a multiple technology approach to get to decarbonization, at the same time if you compare us with companies that are around longer, we are the most successful when it comes to

electrification. We will achieve a 15% share of BEVs in our sales this year. And in China - a very competitive EV market - in the H1 we have sold twice as many electric cars as Mercedes and Audi put together. So, we are really serious about BEVs. At the same time, we think it's wise to keep multiple options open when it comes to technology. This also includes synthetic fuels, but it's only one of multiple options. And that option is particularly useful for the existing car park. Not necessarily for new vehicles, but for the existing car park.

Do synthetic fuels make economic sense?

E-fuels deserve a really good look into the possibilities. But what we don't have enough clarity on is what will be the cost and how they can be scaled. That needs to be investigated further. On other technologies, it's the hydrogen fuel cells that we would favour. We have now a small fleet of iX5 Hydrogen vehicles already on the road. We expect by the end of this decade to have serial offerings for hydrogen. That certainly makes sense because, first of all, many economies in Europe will depend on hydrogen as a carrier of green energy for multiple sectors. And you require much smaller batteries in the vehicle. Which means you need much less raw material than for a BEV. Particularly for heavier, larger vehicles, hydrogen fuel cell technology is very suitable.

Even if it turns out that there are enough raw materials for BEV, is the plan to ban ICE in 2035 realistic given the new infrastructure that will be needed?

We say it is not. It is not a good idea to ban ICE in Europe from 2035 onwards. We think that over the years, there might be some acknowledgement of that, but maybe it's too early now. We are prepared because we have an electric vehicle in all segments that we are active in. And also with the Neue Klasse, we will make a big acceleration in the ramp-up of our battery-electric vehicles. Still, we cannot oversee all the geopolitical elements of going fully battery-electric in Europe by 2035.

Do you think the EV price war in Europe will escalate further after Tesla lowered their prices? How well prepared are European car-makers for such a price war in terms of production costs, especially compared to their Chinese counterparts?

There is quite a lot of price aggression already in the market. With the BMW brand, we are active in a segment where customers are prepared to pay a certain price. As long as, of course, the product substance that we offer supports that. And I think our current market success confirms that. We are already commanding a certain price premium in the markets, and still in many of them we're gaining market share. So we are very much prepared for this. ■



48 | **ПОЛША СРЕЩУ**
"ЗЕЛЕНИЯ КОМУНИЗЪМ"
POLAND VERSUS THE "GREEN COMMUNISM"

44 | **РЕФЕРЕНДУМ ЗА УСПЕХ И ПРОВАЛ**
SUCCESS / FAIL REFERENDUM

54 | **ПО-ДЪЛБОКАТА ПЕРСПЕКТИВА**
THE DEEPER PERSPECTIVE



КАК ФРЕНСКОТО ВИНО СТАНА ГОРЧИВО

HOW FRENCH WINE TURNED BITTER

Над 160 милиона евро от бюджета на Европейския съюз и още около 40 милиона евро национално финансиране от френското правителство ще отидат за унищожаване на винените излишъци на Франция, потвърди министърът на земеделието Марк Фесно. Франция е един от трите световни лидера във винопроизводството заедно с Италия и Испания, но в последните години секторът е в сериозна криза. Той бе ударен тежко от локдауните покрай Covid-19, а развихрилата се в последната година и половина инфлация допълнително намали потреблението на вино и остави много производители с огромни излишъци от продукция. По данни на местната винарска асоциация, един от всеки трима производители в региона на Бордо изпитва остри финансови затруднения. В региона на Лангедок винарите са принудени да продават виното си на цени, по-ниски от производствените, твърди председателят на местната браншова организация. Споменатите 200 милиона евро ще бъдат използвани за изкупуване на излишните количества от винарите. След това виното ще се бракува и ще се преработи в спирт, който обаче по правило не може да се използва в хранителната индустрия, а само в нехранителния сектор, примерно за производство на почистващи продукти. Отделно от това френското правителство ще финансира с 57 млн. евро изкореняването на 9500 хектара лозя в Бордо. Други средства са предвидени за стимулиране на винари да се пренасочат към други сектори, примерно производство на маслини.

More than 160 million euros from the European Union budget and another 40 million euros in national funding from the French government will go towards the destruction of France's wine surpluses, Agriculture Minister Marc Fesneau has confirmed.

France is one of the three world leaders in wine production along with Italy and Spain, but in recent years the sector has been in serious crisis. It has been hit hard by lockdowns around COVID-19, and the inflation that has run rampant over the past year and a half has further reduced wine consumption and left many producers with huge surpluses. According to the local wine association, one in three producers in the Bordeaux region is experiencing acute financial difficulties. In the Languedoc region, winemakers are forced to sell their wine at prices lower than production costs, the president of the local branch organization claims.

The said 200 million euros will be used to buy the excess quantities from the winemakers. The wine will then be scrapped and processed into spirit, which, however, cannot be used in the food industry, but only in the non-food sector, for example for the production of cleaning products.

Separately, the French government will finance with 57 million euros the eradication of 9,500 hectares of vineyards in Bordeaux. Other funds are foreseen to stimulate winemakers to redirect to other sectors, for example olive production. ■

РЕКОРДНА ГОДИНА ЗА ГРЪЦКИЯ ТУРИЗЪМ

A RECORD YEAR FOR GREEK TOURISM

Още преди постъпването на данните от летния сезон изглежда, че 2023 ще е най-силната година в историята на гръцкия туризъм. Само за първите пет месеца на годината страната е посетена от 5.76 милиона чуждестранни туристи, 33% ръст спрямо същия период на 2022. Данните за пристигащите пътници на летището в Атина също сочат 30% ръст до юли, и 8% повече туристи в сравнение с 2019, досегашната рекордна година. По прогнози на националната банка приходите на Гърция от международен туризъм ще надхвърлят 21 милиарда евро до края на годината.

Even before the data from the summer season comes in, it looks like 2023 will be the strongest year in the history of Greek tourism. In the first five months of the year alone, the country was visited by 5.76 million foreign tourists, a 33% increase compared to the same period in 2022. Data on passenger arrivals at Athens Airport also shows a 30% increase to July, and 8% more tourists compared to 2019, the record year so far. According to forecasts of the national bank, Greece's income from international tourism will exceed 21 billion euros by the end of the year. ■

ОПЕРАЦИЯ

история

Всяка
неделя

16:30

**ON
AIR**
БЪЛГАРИЯ



bgonair.bg





РЕФЕРЕНДУМ ЗА УСПЕХ И ПРОВАЛ

Дори опитът на ветераните в пряката демокрация показва, че народът невинаги е прав

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография ISTOCK

Общественото мнение не харесва провалите. Но често съжалява и за победите.

Да започнем с Брекзит. Тогава нашият премиер Джеймс Камерън смяташе, че ще спечели референдума, но го загуби; бъдещият премиер Борис Джонсън смяташе, че ще го загуби, но го спечели. Днес обаче стрелката на настроението сочи обратната посока. Половината британци биха се върнали в Европейския съюз, а едва по-малко от една трета биха гласували отново за излизане.

А какво ще стане, ако се повтори шотландският референдум за независимост от 2014? Тук тенденциите са по-шарени, но пак има шанс за различен резултат.

Бях след вота в Шотландия и свидетелствам: загубилите националисти се гържаха като победители, спечелилите юнионисти – като победени.

НАЙ-ЛЕСНО Е ДА КАЖЕМ, ЧЕ ВТОРИЯТ АКЪЛ на британците е като българския: идва със закъснение и отменя първия. Само че не е толкова просто. Референдумът измерва временното състояние на народната воля. Тя може да води до добри стратегически решения, може и да не води. Може да е трайна, а може и да не е. Народът не винаги има право. Научих това не къде да е, а в Швейцария, където са измислили чудесна, работеща система за пряка демокрация. Но не бързат да я

препоръчат на останалите, преди да направят няколко важни уговорки.

Пряката демокрация не се е появила от нищото, припомнят швейцарците. И 160 години я подобряват. Тя работи отдолу нагоре, от общината към конфедерацията. Видях това в селската църква на Зигрисвил, където хората сами правеха местния бюджет. Видях го и в общинския съвет на град Тун, където кметската администрация се мъчеше да прокара приемливи решения, които да устоят на суровия съд на гражданите.

В ШВЕЙЦАРИЯ УПРАВЛЕНИЕТО С ДОПИТВАНИЯ е облечено в правила и взаимно доверие. Гласуваш по пощата – и



Вярваш, че твоят вот ще стигне, където трябва, без да бъде осветен. И въпреки това популистите злоупотребяват с народната воля. През 2009 популистката десница спря строежа на минарета; през 2014 ограничи масовата имиграция. И на двата референдума народът я послуша. Накрая, най-важното: всички знаят, че народната воля поправя сама себе си. Вземете влизането на Швейцария в ООН: през 1986 на референдум швейцарците казаха: „не“. През 2002 нов референдум реши друго – и ето, тя вече е част от Обединените нации. През 1959 Швейцарската конфедерация отказа на жените изборително право. Но през 1971 им го даде.

„Швейцария не трябва си мисли, че е супер върхът на демокрацията“, беше мнението на няколко швейцарски експерти, с които разговарях. Ето техните лоши примери: 51% от швейцарците гласуваха против масовата имиграция и шокираха Европа. Но това бяха едва 28.2% от всички избиратели, т.е. легитимността е

проблем. При това Швейцария няма Конституционен съд, който да арбитража между властите.

„НАРОДЪТ ВИНАГИ ЛИ ИМА ПРАВО?“, попитах Марк Лемау от бернския „Дер Бунд“. „Коварен въпрос“, призна журналистът. „Народът винаги задава направлението. Но не винаги има право“.

Швейцарците критикуват пряката демокрация и дори я пародират. Шегобийци са опитвали да лансират гопитвания като „да премахнем чужбина“ или „мъжете са излишни“. Встрани от шегата, тук приемят, че народът решава. Той е суверенът. Но като всеки суверен може да сгреша. Бъркат монарсите. Правителствата и парламентите - също. И народът бърка, макар и по-рядко.

Е, понякога е изненадващо трезв. Според Лемау, на ниво община, кантон или държава често се предлага офертата „Да плащаме ли по-малко данъци? И швейцарците казват „не““. Имало предложение да се облекчат данъците за семействата с деца, защото образованието е скъпо. Швейцарците не приели и това: ако вложеш пари тук, трябва да ги вземеш отнякъде.

Но пък през 2006 Швейцария скрепи с общонародно гопитване своя принос към еврофинансирането на България и Румъния, с 250 милиона. „Има положителни моменти, когато ти се струва, че народът притежава удивителна зрялост“, обобщава Марк Лемау, който добре познава България и нейните опити за пряка демокрация. „И разбира се, има тежки, емоционално натоварени въпроси, където резултатът те изненадва неприятно.“

С ДРУГИ ДУМИ, ШВЕЙЦАРСКИЯТ ОПИТ Е СМЕСЕН. Но как да си сигурен, че страна, която няма опит с гопитванията, ще вземе правилните решения? Ако не правиш референдуми пет пъти на месец, а веднъж на 50 години, ще можеш ли да ги превърнеш в успех? Брекзит е типичен за най-големия риск: избирателите гласуват за едно, след като са вбесени на друго. През 1978 австрийските избиратели бяха ядосани на канцлера Бруно Крайски - и взеха, че забраниха ядрената енергетика, само защото Крайски стоеше за нея. В резултат на това Австрия затвори вече построената ядрена електроцентрала Цвентендорф. Завинаги.

В крайна сметка, политическите решения могат да доведат и до успех, и до провал. Когато обаче си отстъпил най-горещия картоф на народа, трудно ще си присвоиш успеха и ще се отървеш от провала. Питайте двата провалени премиери. Казват се Джонсън и Камерън. ■



„САНКЦИОННИ СПИСЪЦИ“

Новата информационна услуга на АПИС Ви улеснява да осигурите съответствие с изискванията на регулаторните органи по спазване на националните и международните правни норми и финансови правила в бизнес отношенията си с местни и чуждестранни клиенти.

Разработването на уеб базирания информационна система „Санкционни списъци“ е в отговор на предизвикателствата, които съвременните глобални икономически връзки и отношения поставят пред финансовите институции, бизнеса и организациите в борбата срещу финансовите престъпления и нарушенията на международното право и правата на човека.

КАКВО ПРЕДСТАВЛЯВА ПРОДУКТА „САНКЦИОННИ СПИСЪЦИ“

Системата дава възможност за бърза и лесна проверка в официалните списъци с имена на лица, организации, банки, компании, станали обект на икономически или правни санкции, поради нарушения на международното право, на правата на човека или други форми на престъпност като пране на пари, финансиране на тероризма, кибер атаки и др. Целта е да не се предоставят икономически или финансови ресурси на лицата/обектите, включени в съответния списък. Списъците се публикуват от различни органи на национално и международно ниво. В зависимост от допуснатите нарушения се налагат някои или всички от предвидените за това санкционни мерки:

- Ембарго върху търговията
- Забрани за определени видове търговия или за търговия с определен вид бизнес
- Замразяване на активи
- Забрана за пътуване на физически лица.

Санкциите могат да бъдат използвани и срещу трети лица, действащи от името на лицата и субектите, извършили нарушенията, независимо че те пряко не са ангажирани с участите.

ЗАЩО ТОВА ПРИЛОЖЕНИЕ ВИ Е НЕОБХОДИМО?

Продуктът Ви предоставя възможност да извършите **предварителни проверки** в публикуваните от международните и национални организации и институции списъци дали Вашите потенциални клиенти и партньори не подлежат на санкции като нарушители на национални и международни изисквания и правила срещу изпирането на пари, финансиране на тероризма, нарушения на правата на човека.

Системата Ви предлага възможност за проверка по име на лице или обект в консолидираните санкционни списъци, приети от:

- Съвета за сигурност на ООН
- Европейския съюз
- Службата за контрол на чуждестранните активи на Министерството на финансите на САЩ
- Министерския съвет на Република България и други.

Програмните специалисти на АПИС са разработили **допълнителни функционалности и съдържание**, които могат да улеснят клиента при търсенето в списъците. Промените се отразяват в базата данни на продукта **не по-късно от 24 часа от публикуването им от източника.**

„САНКЦИОННИ СПИСЪЦИ АР“

За удобство на ползвателите продуктът е разработен в **два варианта** и може да се ползва като самостоятелен модул и като приложение с възможност за интегриране с вътрешни програми на клиента.

ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ НА САНКЦИОННИТЕ СПИСЪЦИ

Приложението е предназначено за всички организации, чиято дейност налага извършването на предварителни проверки (скрининг) на санкционните списъци, за да гарантират нейното съответствие с регулаторните изисквания – банки, застрахователи, осигурителни фондове, компании, търгувачи с чуждестранни клиенти и др.

Подробна информация за продукта и цената на абонамента можете да видите тук:

<https://www.apis.bg/bg/product/sanctions-bg>

Всеки, който се интересува от новата услуга на АПИС и желае да му бъде направена демонстрация, може да се обади на телефони: 02 923 98 00, 980 48 27 или да ни пише на адрес: office@apis.bg

Success / Fail Referendum

Even the experience of direct democracy veterans shows that people are not always right

By BOYKO VASILEV / Photography iSTOCK

Public opinion dislikes failure. But often it also regrets victory. Take for instance, Brexit. James Cameron, then PM, was confident of winning the referendum but eventually lost it. The PM-to-be at the time, Boris Johnson, believed that he would lose the referendum but eventually won it. However, now the barometer of public opinion shows the complete opposite. Half of the British population would return to the EU while only one third would vote Leave, if they were to decide today.

What would happen if the 2014 Scottish independence referendum was to be repeated? Trends are more controversial, but different results are valid options. After the voting day in Scotland, I witnessed that nationalists lost but acted as winners, while the unionists who actually won acted as losers.

AN EASY SAY WOULD BE that, TO THINK TWICE for British – similarly to Bulgarians – turns out to give better results than the initial decision, although it usually comes late. It is not that simple, though. What referendum measures is the current state of people's will. It might lead to good strategic decisions, or not. Might be stable, or not.

People are not always right. Where I learnt it was in Switzerland where a brilliant and efficient direct democracy system is used. However, not even they dare to promote it without several important warnings.

Direct democracy does not come out of the blue, Swiss people remember. They have been working on it for 160 years. It works bottom up, from municipality to confederation. I learnt it in a church in the small village Sigriswil when people planned the local budget. I confirmed it when I went to the town of Thun and municipality administration was struggling to resist to the severe trial with the citizenship being the prosecutor.

IN SWITZERLAND GOVERNMENT THROUGH PLEBISCITE relies on strict rules and mutual trust. If you vote by mail, you are certain that

your vote will reach its destination, without being revealed previously. However, there are populists who abuse people's will. In 2009, right-wing populism blocked the construction of minarets as a first step towards the restriction of mass immigration that prevailed in 2014. On both voting occasions, people opted for agreeing with them. After all, everyone knows that what matters is that the people's will corrects itself. For instance, to be part of the UN was voted against on 1986 referendum. In 2002, nevertheless, "yes" prevailed at a new referendum and the Swiss Confederation is currently a proud UN member. In 1959, Switzerland denied the voting right to women but conceded it in 1971.

"Switzerland should not believe itself being the top excellence of democracy", according to several experts I contacted. Here are the bad examples they pointed out: 51% of the Swiss voted against mass immigration, shocking the whole continent. But who participated was only 28,2% of all voters which reveals some legitimacy issues. In addition, Switzerland has no Constitutional Court to arbitrate between authorities.

"ARE PEOPLE ALWAYS RIGHT?", I asked Marc Lettau from Bern-based Der Bund. "Tricky question", the journalist admitted. "People always give the direction. But are not always right."

Swiss people criticize and often ridicule direct democracy. "Shall we cancel the foreign countries" or "Shall we eliminate men" are ironic referendum questions formulated by jokers. All jokes aside, people here know that it's people who decide. It's the sovereign. As every sovereign, it might be wrong, though. Kings are sometimes wrong. Governments and parliaments are sometimes wrong, too. Although rarely, people can be wrong.

Sometimes, people are surprisingly reasonable. According to Lettau, the question "Shall we pay less taxes" is regularly proposed at municipality, canton and state level, and the Swiss answer is "No". There was an option to reduce taxes for families with children, because of education costs. People refused it, too: if we invest here, we have to take it from somewhere else.

In 2006, on the other hand, after a plebiscite, Switzerland approved 250 mln. EU funding for Bulgaria and Romania. "Some elections give you the optimism that people are mature enough", Marc Lettau concludes, knowing well the Bulgarian situation and its attempts with direct democracy. "There are, nonetheless, emotionally hard and overwhelming questions and answers sometimes turn out to be a cold shower."

LONG STORY SHORT, SWISS EXPERIENCE IS VARIED.

How to make sure then that a country with no experience with plebiscite can make the right decision? If referendums take place once every 50 years, instead of five times per month, is there any possibility for success? Brexit is a good example for the most relevant risk: votes for one option express the frustration provoked by completely different issues. In 1978, Austrian voters were furious at the Chancellor Bruno Kreisky and prohibited nuclear energy just because he supported it. As a result, the ready nuclear plant Zwentendorf was shut down. Forever.

After all, political decisions can be successful or may lead to a failure. However, when you left the hot potato in the hands of the people, you can't take credit for success or get rid of failure. If you are skeptical, ask the two failed PMs, Johnson and Cameron are their names. ■





ЦКБ Сила
пенсионноосигурително
акционерно дружество

С грижа за Вас!



ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:

**ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.
КЪМ 30.06.2023 Г. – С 400 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И 1.9 МИЛИАРДА ЛВ. УПРАВЛЯВАНИ
НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: WWW.FSC.BG).
ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,
ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД,
ОТ ОКТОМВРИ 2021 Г. ИЗПЛАЩА ПОЖИЗНЕНИ ПЕНСИИ И РАЗСРОЧЕНИ ПЛАЩАНИЯ
НА ОСИГУРЕНИ ЛИЦА В УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.**

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



ПОЛША СРЕЩУ "ЗЕЛЕНИЯ КОМУНИЗЪМ"

Новите планове за намаляване на емисиите са в полза на най-богатите в ЕС и във вреда на бедните, твърдят във Варшава

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ISTOCK

Полша все още разчита на въглищата за около 70% от енергийните си нужди. Но през 2021 страната постигна най-голямото намаление на парникови емисии в ЕС

Poland still relies on coal for about 70% of its energy needs. But in 2021, the country achieved the largest reduction in greenhouse emissions in the EU

Справедлива ли е европейската Зелена сделка? Анализатори и политици спорят по този въпрос от години, но сега в дискусиата вече е замесен и съдът. През юли Полша официално обжалва пред Съда на Европейския съюз срещу три от основните политики на общността в борбата с промените в климата. По ирония съдът е базиран в Люксембург - страната с най-високи парникови емисии на глава от населението в Европа.

ПОЛША ВЪЗРАЗЯВА СРЕЩУ РЕШЕНИЕТО за забрана за двигателите с вътрешно горене от 2035 година, срещу новите, по-високи цели за намаляване на парниковите емисии (55% вместо 40%), и срещу промените в европейската схема за търговия с емисии (ETS). Позицията на Варшава е, че с налагането на тези мерки Европейският парламент надскача правомощия-

та си и се намесва в области, които са от компетенцията на националните власти. Полският министър за климата Анна Москва окачестви това като "авторитарен подход", и обеща, че Варшава няма да позволи "диктат от Брюксел". Преди това лидерът на управляващата партия Ярослав Качински определи климатичните политики на ЕС като "зелен комунизъм", който "ще облагодетелства най-богатите европейци за сметка на по-бедните".

Полша от самото начало е против наложения от комисията на Урсула фон дер Лайен план "Fit for 55" за задължително намаляване на парниковите емисии с поне 55% до 2030 година. Планът предвижда между държавите-членки да се разпредели т. нар. "фонд за справедлив преход", на стойност 17.5 милиарда евро, който трябва да подпомогне отказа от изкопаемите горива. Полша ще е най-големият бенефициент ▶

POLAND VERSUS THE "GREEN COMMUNISM"

New plans to cut emissions benefit the EU's richest and harm the poor, claims Warsaw

By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK

Is the European Green Deal fair? Analysts and politicians have been arguing about this issue for years, but now the court is involved in the discussion. In July, Poland formally appealed to the Court of Justice of the European Union against three of the EU's main policies in the fight against climate change. Ironically, the court is based in Luxembourg, the country with the highest per capita greenhouse gas emissions in Europe.

POLAND OBJECTS TO THE DECISION TO BAN internal combustion engines from 2035; to the new, higher targets for reducing greenhouse emissions (55% instead of 40%); and to the changes to the European Emissions Trading Scheme (ETS). Warsaw's position is that by imposing these measures, the European Parliament oversteps its powers and interferes in areas that are the competence of national authorities. Poland's climate minister, Anna Moskwa, described it as an "authoritarian approach" and promised that Warsaw would not allow "the Brussels diktat". Earlier, the leader of the ruling party, Jaroslaw Kaczynski, described the EU's climate policies as "green communism" that "will benefit the richest Europeans at the expense of the poorer ones". From the beginning, Poland has been against the "Fit for 55" plan imposed by Ursula von der Leyen's commission for a mandatory reduction of greenhouse emissions by at least 55% by 2030. The plan provides for the distribution of the so-called "Just transition" fund, worth 17.5 billion euros, which should support the abandonment of fossil fuels. Poland will be the biggest beneficiary of this fund. However, an analysis by the Polish bank Pekao shows that meeting the new EU requirements will cost the country 527.5 billion euros - about a hundred times more than the funding secured under the fund. "The numbers are terrifying...

and confirm our worst fears," commented a member of the Polish government after the report was published.

According to Anna Moskwa, Poland does not dispute the need to limit emissions, but only the methods for it imposed by Brussels. The country's energy transition is "very consistent" but is based on creating incentives rather than restrictions, Moskwa explained. Statistics show that in 2021, Poland achieved the largest reduction in greenhouse emissions in the entire EU - by 8 million tons. But the country still relies on coal for about 70% of its energy needs.

FROM THE VERY FIRST DISCUSSIONS around the new "Green Deal", Polish Prime Minister Mateusz Morawiecki emerged as the main opponent of von der Leyen's line. He even suggested that reducing emissions and meeting standards should not be the same for everyone, but should be tailored to the countries' Gross Domestic Product. "We cannot use the

same measure to reduce emissions for a building in Sofia and for a building in Amsterdam," said the Polish climate minister at the time, Michal Kurtyka.

Besides, many independent observers note that the claim that the green transition is the same for everyone is quite hypocritical. Poland, for example, is invariably mentioned in the Western media as the "least green" country in the EU. But this is far from true. Poland is among the leaders in greenhouse emissions in Europe - but it is far from the champion. Its total CO2 emissions are lower than those of France and Germany (2017 data). And its per capita emissions (8.4 tons) are much lower than those of the Netherlands (10.3 tons), Germany (9.7), Finland (8.5) - all countries that are aggressively "for" the Green Deal in its current form. Bulgaria's emissions according to data from 2017 are 7 tons per capita.

IS IT ALSO OKAY TO LOOK AT THE ►



The leader of the ruling party, Jaroslaw Kaczynski, described the EU's climate policies as "green communism" that "will benefit the richest Europeans at the expense of the poorer ones"

Ипотечен кредит

ДОМ за теб



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



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg

► от този фонд. Но анализ на полската банка Рекао показва, че покриването на новите изисквания на ЕС ще струва на страната 527.5 милиарда евро - около сто пъти над осигуреното финансиране по линия на фонда. "Числата са ужасяващи... и потвърждават най-лошите ни страхове", коментира след публикуването на доклада член на полското правителство. Според Анна Москва, Полша не оспорва нуждата от ограничаване на емисиите, а само методите за това, налагани от Брюксел. Енергийният преход на страната е "много последователен", но е базиран върху създаването на стимули, а не на рестрикции, поясни Москва. Статистиката показва, че през 2021 Полша е постигнала най-голямото намаление на парниковите емисии в целия ЕС - с 8 млн. тона. Но все още страната разчита на въглищата за около 70% от енергийните си нужди.

ОЩЕ ОТ ПЪРВИТЕ ДИСКУСИИ около новата "Зелена сделка", полският премиер Матеуш Моравиецки се очерта като главния опонент на линията на Фон дер Лайен. Още тогава той предложи намаляването на емисиите и покриването на стандартите да не е еднакво за всички, а да е съобразено с Брутният вътрешен продукт на страните. "Не можем да използваме една и съща мярка за намаляване на емисиите за сграда в София и за сграда в Амстердам", каза тогавашният полски министър за климата Михал Куртика. Впрочем и много независими наблюдатели отбелязват, че претенцията зеленият преход да е еднакъв за всички, е доста лицемерна. Полша например неизменно е споменавана в западните медии като "най-малко зелената" страна в ЕС. Но това далеч не е вярно. Полша е сред лидерите по парникови емисии в Европа - но далеч не е шампионът. Нейните общи емисии CO2 са по-ниски от тези на Франция и Германия. А на глава от населението (8.4 тона) са доста по-ниски от тези на Нидерландия (10.3 тона), Германия (9.7), Финландия (8.5) - все страни, които са агресивно "за" Зелената сделка в сегашния ѝ вид. Емисиите на България по данни от 2017 са 7 тона на глава от населението.

ОСВЕН ТОВА РЕДНО ЛИ Е ДА ГЛЕДАМЕ САМО В НАСТОЯЩЕТО? Учените твърдят, че т. нар. антропоген - период, в който човечеството влияе върху климата - започва с началото на Индустриалната революция през XIX век. Богатите днес държави са богати именно защото най-рано се вляха в тази революция - или, иначе казано, защото най-дълго от всички са бълвали парникови

емисии. Държави като Германия, Франция, Великобритания са сериозни замърсители цял век преди индустриализацията да обхване и страни като България. Те осъществяват гнешния зелен преход с богатствата, натрупани от това замърсяване. Норвегия, емблемата на всички природозащитници, днес се хвали с рекордния дял електромобили и чистата си хидроенергетика, но кой знае защо пропуска да изтъкне факта, че купува въпросните електромобили с милиардите, натрупани от износа на нефт - износ, който продължава и до ден-днешен. През последните години норвежкият петролен сектор е давал средно 13-14% от БВП, около 20% от приходите на хазната и над една трета от целия ѝ експорт.

ИЗТОЧНА ЕВРОПА ВПРОЧЕМ ВЕЧЕ ДАДЕ НЕМАЛЪК ПРИНОС за намаляването на емисиите, като загуби голяма част от промишлеността и населението си в последните три десетилетия на прехода. Днешните емисии на Полша, 319 млн. тона, са с над 50 млн. тона по-ниски от тези през 1990 година. Емисиите на България са намалели с 39.8% за тези три десетилетия - пети най-добър показател в ЕС. Челната шестлица всъщност е съставена все от страни от бившия Източен блок. В същото време Германия с колосалните инвестиции във възобновяема енергия е успяла да намали емисиите си с по-малко от 22 на сто, Швеция - с 12.5%, Франция - с 12%. Съединените щати са намалили емисиите си с 0.4%. Емисиите на Норвегия са пораснали с 2 процента, на Нидерландия - с цели 8 процента, на Австрия - с близо 15%, на Испания - с 23%. А емисиите на Китай, където Западна Европа изнесе голяма част от замърсяващите си производства, са скочили с 353%. Всички тези данни са от The Emissions Database for Global Atmospheric Research, любимия източник на Европейската комисия. ■

Богатите днес държави са богати именно защото най-рано се вляха в тази революция - или, иначе казано, защото най-дълго от всички са бълвали парникови емисии

ПАРНИКОВИ ЕМИСИИ 1990-2017 CARBON EMISSIONS 1990-2017

| | | |
|-----|---------------------|-------|
| 1. | Латвия / Latvia | 60.0% |
| 2. | Румъния / Romania | 56.6% |
| 3. | Литва / Lithuania | 56.6% |
| 4. | Естония / Estonia | 53.5% |
| 5. | БЪЛГАРИЯ / BULGARIA | 39.8% |
| 6. | Словакия / Slovakia | 37.5% |
| 7. | Дания / Denmark | 37.5% |
| 8. | Великобритания / UK | 35.6% |
| 9. | Чехия / Czechia | 32.6% |
| 10. | Хърватия / Croatia | 30.6% |

► **PRESENT ONLY?** Scientists claim that the so-called anthropogenic period - a period in which humanity affects the climate - began with the start of the Industrial Revolution in the 19th century.

Today's rich countries are rich precisely because they were the earliest to join this revolution - or, in other words, because they spewed greenhouse emissions the longest. Countries like Germany, France, and Great Britain were serious polluters a whole century before industrialization covered countries like Bulgaria. They are making today's green transition with the riches amassed from this pollution. Norway, the emblem of all environmentalists, today boasts of a record share of electric cars and its clean hydropower, but who knows why it fails to point out the fact that it buys the electric cars in question with the billions accumulated from the export of oil - an export that continues to this day. In recent years, the Norwegian oil sector has contributed an average of 13-14% of GDP, about 20% of the treasury's revenue and over a third of all its exports.

EASTERN EUROPE, IN PARTICULAR, has already made a significant contribution to reducing emissions, having lost much of its industry and population in the last three decades of the transition. Poland's emissions today, 319 million tons, are more than 50 million tons lower than in 1990. Bulgaria's emissions have decreased by 39.8% over these three decades - the fifth-best indicator in the EU. The top six are actually made up of countries from the former Eastern Bloc. At the same time, Germany with colossal investments in renewable energy has managed to reduce its emissions by less than 22 percent, Sweden - by 12.5%, and France - by 12%. The United States reduced its emissions by 0.4%. Norway's emissions grew by 2 per cent, the Netherlands - by as much as 8 per cent, Austria's - by nearly 15%, and Spain's - by 23%. The emissions of China, where Western Europe has exported much of its polluting production, have jumped by 353%. All this data is from The Emissions Database for Global Atmospheric Research, the favourite source of the European Commission. ■

ЗАЩО ДА ИЗБЕРА ДОВЕРИТЕЛНО УПРАВЛЕНИЕ, ЗА ДА ИНВЕСТИРАМ СРЕДСТВАТА СИ?

ПО-ВИСОК ДОХОД ВЪРХУ
СОБСТВЕНИТЕ СРЕДСТВА НА
КЛИЕНТИТЕ, ДЕПОЗИТИ ИЛИ ДРУГИ
ИНВЕСТИЦИОННИ АЛТЕРНАТИВИ.

- ▶ Удобен и лесен начин за инвестиране за вас и вашето семейство;
- ▶ Определяте сами размера на първоначалната инвестиция, целевата доходност и размера на риск, който можете да поемете;
- ▶ Имате глобално покритие на финансовите пазари;
- ▶ Подробни месечни отчети.

COMPASS
I N V E S T

ДОВЕРИТЕЛНО УПРАВЛЕНИЕ



ПОСЛЕДВАЙТЕ НИ



COMPASS INVEST

Твоят личен инвестиционен съветник!



**ИНДИВИДУАЛЕН
ПОДХОД**



ЕКСПЕРТИЗА



ДОХОДНОСТ

Дисклеймър: Информацията за представянето на финансовите инструменти в миналото не е надежден показател за бъдещи резултати. Следва да имате предвид, че стойността на инвестициите и доходът от тях може да се понижат, не се гарантират печалби и съществува риск да не възстановите пълният размер на вложените средства.

Не се гарантират печалби. Инвестициите не са гарантирани от гаранционен фонд, създаден от държава, или друга форма на гаранция. Този документ не следва да се разглежда като съвет и следователно не представлява препоръка за закупуване или продажба на финансови инструменти.

ПО-ДЪЛБОКАТА ПЕРСПЕКТИВА THE DEEPER PERSPECTIVE

Една снимка, както знаете, струва повече от хиляда думи. Но ако снимката е съпроводена и от правилните думи, въздействието ѝ се удвоява. Тази концепция е в основата на Deeper Perspective Photography Award - нов конкурс, организиран от IPA. В него се разглеждат фоторепортажи в четири основни категории - "Конфликт", "Култура", "Общности" и "Опазване на околната среда". Ето и някои от отличените фоторафи през 2023 година.

A picture, as you know, is worth a thousand words. But if the picture is accompanied by the right words, its impact is doubled. This concept is at the heart of the Deeper Perspective Photography Award, a new competition organized by the IPA. It examines photo reports in four main categories - "Conflict", "Culture", "Community" and "Conservation". Here are some of the awarded photographers in 2023.

All images courtesy of International Photography Awards (IPA)



Съпротивата на индианците от амазонската джунгла в Еквадор срещу петролните компании, от Никола Фриоли
Piatsaw: A document on the Resistance of the Native Peoples of Ecuadorian Amazon, by Nicola "Okin" Frioli

Тихи призрци - жените на талибаните, от Луиза Бианки
Silent ghosts - Taliban women, by Luisa Bianchi





Другите дни на живота, от Олександр Рупета. Момиченце в Бахмут, дълго оспорваното градче в региона на Донецк
The Other Days of Life, by Oleksandr Rupeta. Life in Bakhmut, the long contested small town in the Donetsk region



Наводнения в Бангладеш, от Прашанта Хридой, победител, категория "Опазване"
Flood in Bangladesh, by Prashanta Hridoy, Winner, Conservation.



В леда, от Юрген Мери. До края на този век почти всички ледници в Алпите ще са изчезнали
Into the ice, by Juergen Merz. By end of the century almost all the glaciers in the Alps will be gone

Лицето и цената на Съпротивата, от Челси Хърсън. Днес на 93, Мишел Аниел се присъединява към Съпротивата на 14 и помага за спасяването на 20 свалени съюзнически пилоти, преди да бъде изпратена в концентрационен лагер

The Face and Cost of Resistance, by Chelsea Hudson. Michele Agniel, 93, has joined the French Resistance when she was 14, and helped save over 20 downed Allied pilots, before being sent to Ravensbruck concentration camp

Байде, булката от племето Хамер, от Андрю Елдон. Тази младоженка в Етиопия трябва да прекара 6 месеца затворена в колибата си, през които ѝ е забранено да върши физическа работа
Baidae: The Hamar Bride, by Andrew Eldon. This young bride in Ethiopia had to spend the first 6 months inside her hut, forbidden from doing any manual labour



Спомени от Вълните на течните пустини, от Анамария Чегяк
Memories through Liquid Desert Waves, by Anamaria Chediak

Изход, от Николо Филипо Росо. Поредицата документира пристигането и отхвърлянето на бежанци в САЩ
Exodus, by Nicolo Filippo Rosso. The series documents the arrival and expulsion of asylum seekers in the US

Тишина, от Микеле Спадафора. Улиците на Рим са опустели заради локдауна през 2020
Silence, by Michele Spadafora. Rome Center City completely empty during the Covid Lockdown



Детски труд в Дака, Бангладеш - част от поредица на Санму Хан
Child labour in Dhaka, Bangladesh, series by Sangmooh Han

Традиционно опушване на риба в Бангар Анзали в Северен Иран, от Али Насралохян
Traditional smokehouse in Bandar Anzali, north of Iran, by Ali Nasrollahian





Хората от Кекермат, от Себастиан Коупланд. Кекермат е най-отдалеченото село в северна Гренландия
 The People of Qeqertat, by Sebastian Copeland. Qeqertat is the most remote village in northern Greenland



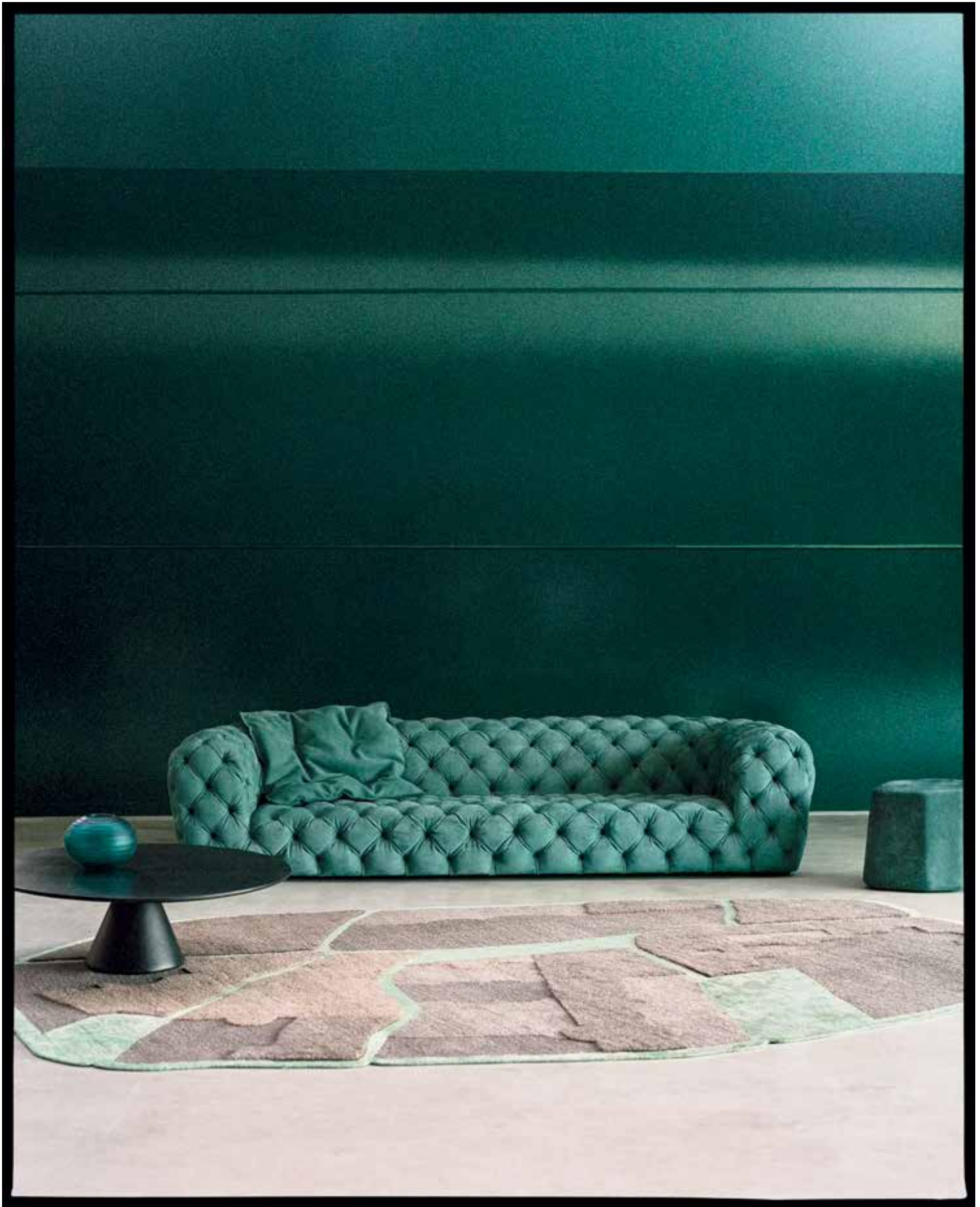
Съпротива, от Маук Хам Ва. Много младежи от народността карени се присъединиха към съпротивата срещу военния преврат в Мианмар през 2021
 Resistance, by Mauk Kham Wah. Many young Karenni men and women who joined the resistance against the military dictatorship following the military coup in Myanmar in 2021



Източно от река Днепър, от Диего Фегеле
 East of the Dnipro River, by Diego Fedele

VERVSUS

ph. Andrea Ferrari



www.vervsus.com · www.baxter.it



ЛЕТИ СЪС СВОЯ ДОМАШЕН ЛЮБИМЕЦ

Онлайн е по-удобно!

Вече можеш да направиш заявка за превоз на домашния си любимец директно през сайта или мобилното ни приложение. Допълнителната услуга важи за кучета и котки до 8 kg (общо тегло с клетката).



България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

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



www.air.bg



72 | **РАЗМЕСТВАНЕ
НА КЛАСИТЕ**
SHIFTING CLASSES

62 | **ЗА ЗАХАРТА И ДРУГИ ДЕМОНИ**
SUGAR AND OTHER DEMONS



66 | **НЕВИДИМА ЗАПЛАХА**
THE PHANTOM MENACE



ЗА ЗАХАРТА И ДРУГИ ДЕМОНИ

Много храни, отхвърляни дълго време като вредни, заслужават поне частична реабилитация

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография iSTOCK

Здравословното хранене е една от най-бързо развиващите се индустрии на XXI век. Производителите на здравословни храни правят многомилиардни обороти всяка година. Хиляди консултанти по хранене и "нутриционисти" си докарват завидни доходи, като дават съветите си в социалните мрежи. Има само един проблем: много е вероятно повечето от тях да нямат и най-бегла представа кои храни всъщност са "здравословни".

ПРИЧИНИТЕ ЗА ОБЪРКВАНЕ СА МНОГО.

От една страна, интересът към темата е огромен и генерира огромно съдържание в интернет - като по-голямата част от него не стъпва на никаква научна основа. А и самите научни изследвания в тази област често са финансирани от заинтересовани страни - най-вече производители на храни и напитки. И съответно често показват резултатите, на които техните спонсори са се надявали. Затова и толкова често в последните десетилетия доминиращото мнение се променя и някои храни, демонизирани в миналото, се реабилитират, а други, които дълго години са били върху знамето на войнствашите "нутриционисти", изведнъж се оказват откровено опасни.

Има два ключови факта, които трябва да разберете, ако искате да имате правилна представа за здравословното хранене. Първият е, че хранителните вещества се усвояват по различни начини от различните организми. Тоест полезното за един може да не е толкова полезно за друг. Вторият е, че ползите от храната са свързани с умереността при хранене. Прекаляването винаги е вредно. Дори толкова еднородно смятан за полезен

продукт като морковите всъщност носи рискове за здравето, ако изяждате по килограм на ден.

ЗАХАР. Тя все още не е реабилитирана, дори напротив - непрекъснато научаваме нови факти за вредните въздействия на захарта върху организма. Но в живота нищо не е само черно-бяло. Захарта може би има и добри страни: учени от Caltech наскоро публикуваха изследване, според което някои сложни молекули в захарта (алюкозамингликани) подсилват паметта и способността на мозъка да научава нови неща.

Да не говорим, че демонизирането на захарта напълни храните ни с всевъзможни подсладители - тенденция, която производителите приветстват, защото така им излиза по-евтино. Но почти всички от тези подсладители се оказаха вредни и дори канцерогенни.

ЯЙЦА. Едно цяло поколение израсна с убеждението, че яйцата са вредни и повишават опасно нивата на холестерол в организма. Едва в последните две десетилетия се появиха изследвания, доказващи, че този ефект е силно надценен или дори несъществуващ. Междувременно яйцата си остават един от най-добрите източници на белтъчини и мазнини, както и на определени витамини и минерали. Прекаляването с тях не е полезно, но яденето на едно-две дневно е чудесно за тялото.

КАРТОФИ. Заради високото съдържание на въглехидрати (нишесте), картофите са избягвани от мнозина, особено от хората, които се опитват да поддържат стройна фигура. Но всъщност те са много добър източник на калий, манган, маг-

незий, фосфор, витамин С, витамин В6, ниацин и фибри. Само че има и една уловка: голяма част от полезните вещества са в кожицата на картофа. Струва си да изяждате и нея, особено когато картофите са млади.

ПУКАНКИ. Това вероятно ще шокира мнозина, защото пуканките, мазни и пресолени, изглеждат като емблема на т. нар. junk food. Но има огромна разлика между пуканките, които ще ви пробутат на баснословна цена в киносалона, и онези, които можете да си приготвите у дома. Вторите са отличен източник на фибри и други полезни вещества. Американската асоциация за сърдечносъдови заболявания ги препоръчва горещо - стига да не прекалявате с мазнината и солта.

СИРЕНЕ. Много самозвани "диетолози" съветват да избягвате сиренето заради високото съдържание на наситени мазнини и сол. Но то също така съдържа големи количества калций, фосфор и витамин А, които са много нужни на организма. В това отношение българското саламурено сирене е един от най-добрите варианти. И с него не бива да се прекалява, разбира се, но редовната и умерена употреба носи определени ползи. Което впрочем важи и за десетки други "осъдени" храни, от бананите и пастата до шоколада и кокосовото масло. Напук на безбройните теории на "нутриционистите", здравословното хранене се свежда основно до две неща: разнообразие и умереност. ■



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.



SUGAR AND OTHER DEMONS

Many foods, long dismissed as harmful, deserve at least partial rehabilitation

By KALIN NIKOLOV / Photography iSTOCK

Healthy eating is one of the fastest-growing industries of the 21st century. Health food manufacturers make multi-billion turnovers every year. Thousands of dietologists and "nutritionists" bring enviable incomes by sharing their advice on social networks. There's just one problem: it's very likely that most of them don't have the faintest idea what foods are actually "healthy."

THERE ARE MANY REASONS FOR CONFUSION. On the one hand, the interest in the topic is huge and generates a huge amount of content on the Internet - most of which has no scientific basis. Scientific research in this area is often funded by interested parties - mostly food and beverage manufacturers. And accordingly, researchers often show the results their sponsors were hoping for. That is why, so often in recent decades, the dominant opinion changes and some foods demonized in the past are rehabilitated, and others, which for many years were on the banner of militant "nutritionists", suddenly turn out to be frankly dangerous.

There are two key facts you need to understand if you want to have the right idea about healthy eating. The first is that nutrients are absorbed in different ways by different organisms. That is, what is useful for one may not be so useful for another. The second is that the benefits of food are related to moderation in eating. Overdoing it is always harmful. Even a product as universally considered healthy as carrots actually carries health risks if you eat a kilo a day.

SUGAR. It has not yet been rehabilitated, on the contrary - we are constantly learning new facts about the harmful effects of sugar on the body. But nothing in life is just black and white. Sugar may also have its upsides: Caltech scientists recently published research showing that certain complex molecules in sugar (glycosaminoglycans) boost memory and the brain's ability to learn new things.

Not to mention that the demonization of sugar has filled our foods with all sorts of artificial

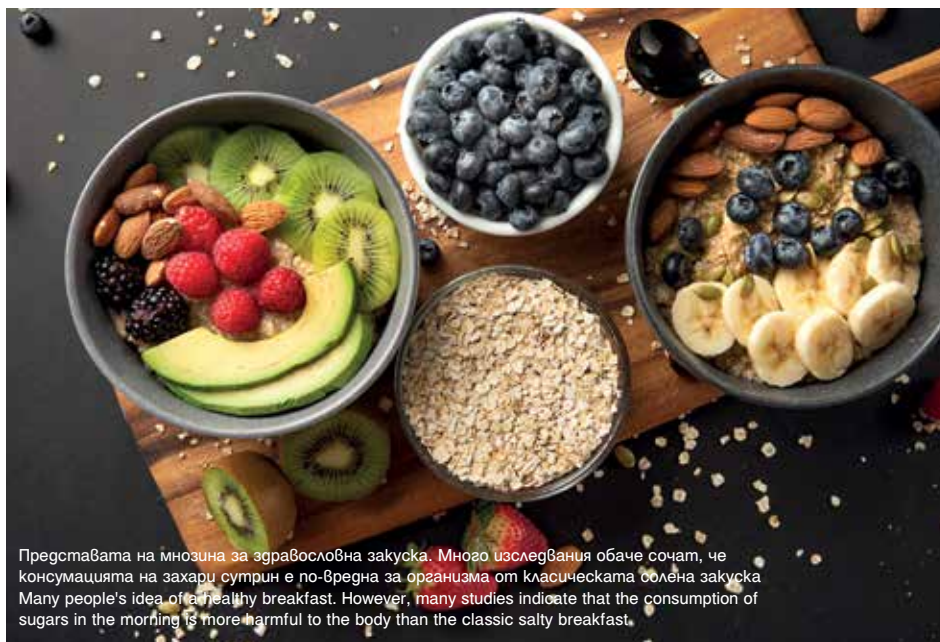
sweeteners, a trend that manufacturers welcome because it's cheaper. But almost all of these sweeteners have been found to be harmful and even carcinogenic.

EGGS. An entire generation has grown up believing that eggs are harmful and dangerously raise cholesterol levels in the body. Only in the last two decades has research emerged proving that this effect is greatly overestimated or even non-existent. Meanwhile, eggs remain one of the best sources of protein and fat, as well as certain vitamins and minerals. Overeating them is not helpful, but eating one or two a day is great for the body.

POTATOES. Because of their high carbohydrate (starch) content, potatoes are avoided by many, especially those trying to maintain a slim figure. But in fact, they are a very good source of potassium, manganese, magnesium, phosphorus, vitamin C, vitamin B6, niacin and fibre. But there is a catch: most of the useful substances are in the skin of the potato. It's worth eating too, especially when the potatoes are young.

POPCORN. This will probably shock many, because popcorn, greasy and oversalted, looks like an emblem of so-called junk food. But there's a huge difference between the popcorn you'll get at a fabulous price at the movie theatre and the kind you can make at home. The latter is an excellent source of fibre and other useful substances. The American Heart Association recommends it highly - as long as you don't overdo it with fat and salt.

CHEESE. Many self-styled "nutritionists" advise avoiding cheese because of its high saturated fat and salt content. But it also contains large amounts of calcium, phosphorus and vitamin A, which are very necessary for the body. In this regard, Bulgarian brine cheese is one of the best options. It should not be overdone, of course, but regular and moderate use brings certain benefits. This, by the way, also applies to dozens of other "condemned" foods, from bananas and pasta to chocolate and coconut oil. Despite the countless theories of "nutritionists", healthy eating comes down to two things: variety and moderation. ■



Представата на мнозина за здравословна закуска. Много изследвания обаче сочат, че консумацията на захари сутрин е по-вредна за организма от класическата солена закуска. Many people's idea of a healthy breakfast. However, many studies indicate that the consumption of sugars in the morning is more harmful to the body than the classic salty breakfast.

EO Dent

DENTAL CLINIC

Имплантиране и възстановяване в един ден

Има голям брой пациенти, които са загубили своите зъби и искат да са протезирани неподвижно, без процедури на костна аугментация и без допълнителни разходи.

Използването на SKY Fast & Fixed ви дава възможност за:

- екстракция
- имплантиране и временни възстановявания в един ден, така че да имате възможност да се храните веднага след операцията и да участвате в социалния живот.

Благодарение на поставянето на имплантите под тъгъл, костта може оптимално да се използва за добра биомеханична подкрепа на възстановяването. Имедиатното натоварване на имплантите е в пряка връзка с протетичната конструкция. Временното възстановяване може да се изработи за по-малко от 2 часа. Точното планиране на времето и разходите се постига чрез стандартизирана процедура, по този начин практиката и пациентът няма да се сблъскат с неприятни изненади. Освен това, временното възстановяване гарантира, че пациентът трябва да посети практиката във фиксиран ден и час и че има достатъчно време, за да се завърши окончателното възстановяване.

Най-голямото предимство при нас в EO Дент е високо квалифицираният ни екип имплантолог-зъботехник и близостта на зъботехническата лаборатория. Няма нищо по-иновативно от това в едно посещение пациентите да дойдат със своите естествени зъби, които обаче по различни причини са за вадене и веднага след екстракцията им (изваждането на зъбите), да се поставят зъбни импланти, върху които веднага да се поставят временни зъби.

Тоест пациента няма и минута, в която да остане без зъби.

Той още същият ден се храни и усмихва пълноценно.

Попитайте при нас в EO Дент за иновативното лечение Fast & Fix, което е и финансово изгодно, защото се поставят по-малък брой импланти.



Българо-немска
имплантологично-хирургична
дентална клиника EO Дент
Гр. София, бул. Черни връх, 6А
Телефон: +359 888 500 522



Д-р Валентин Павлов
специалист хирург-имплантолог

www.eo-dent.com info@eo-dent.com www.eo-implant.com
тел./tel. +359 888 46 46 66, +359 888 14 10 10, +359 888 500 522

EODent @eo.dent

Импантология - музика и хармония

НЕВИДИМА ЗАПЛАХА

От радона до радиочестотното замърсяване: пет сериозни
риска за здравето, които ни дебнат в собствения ни дом

Текст ЕМИЛ ИВАНОВ / Фотография iSTOCK

„Моят дом е моята крепост“: тази фраза, произлязла от средновековни английски закони, отдавна е приета навсякъде по света като израз на схващането, че всеки човек има право на уединение и безопасност в своя дом. Много от заплахите, които са я породили някога, отдавна вече не са на дневен ред - примерно не се налага да защитаваме апартаментите си от нападенията на вражеска конница. Но съвременната епоха е родила нови, непознати в миналото заплахи, които дебнат именно у дома. А огромното мнозинство от хората все още дори не подозират за тях. При покупка на имот днес, всеки се интересува от разположението, качеството на строителството, енергийната ефективност. Но малцина се сещат за фактори като въздействие на радон, радиоактивен фон, електромагнитни полета, влага в стените, качество на въздуха в района.

Историята на Георги Български започва именно като обикновен потребител, който търсел да купи ново жилище за семейството си. "Искахме да сме сигурни, че бъдещият дом, където ще отраснат децата ни, няма да крие рискове за здравето им. Но дори и ние тогава не бяхме наясно с всички рискове", разказва Български, основател на компанията Property Scan, която се занимава с детайлни обследвания на имоти за вредни въздействия. "С времето, освен за радиация и термография, започнахме да

се интересуваме от влиянието на радона, електрическога, влагата в помещенията и, разбира се, най-осезаемия фактор – качеството на въздуха". Никой на пазара не предлагал подобна комплексна услуга, затова Георги започнал сам да посещава обучения и да си купува нужната апаратура. После започнали да го молят за помощ приятели и познати. "Накрая решихме да предложим готов пакет услуги за замерване". В това се включват обследване за радиация (алфа-, бета- и гама-лъчения), влажност, измерване на радон, качество на въздуха и радиочестотно замърсяване.

РАДОН

Радонът е инертен, радиоактивен газ, който е естествен източник на йонизиращи лъчения. След редовното пушене, радонът е вторият по значимост фактор за развиване на рак на белите дробове. Около 50% от естествения радиационен фон на земята се дължи на радона. Той се образува при разпадането на урана в почвата, скалите и водата, откъдето постъпва във въздуха. Радонът бързо се разпада на радиоактивни частици, които се отлагат по прашинките, носещи се във въздуха, вдъхват се и така попадат в дихателните пътища и белите дробове. Много често нивата на радон в ниските етажи на сградите са сравними с изпушването на дъве, дори три пъти цигари на ден, или са еквивалентни на около

200-300 рентгенови снимки годишно. С подобряването на изолационните материали, остъкления и дограми обаче нараства и възможността на сградите да задържат по-високи концентрации на радон.

ЙОНИЗИРАЩА РАДИАЦИЯ

Гама фонът се формира от естествени източници на йонизиращо лъчение, като обикновено е на относително стабилни нива в даден район. Естественият гама фон за страната е в интервала 0,060 – 0,400 милисиверта в час ($\mu\text{Sv/h}$), при горна граница на безопасност до 0,400 $\mu\text{Sv/h}$. Дневните колебания са много малки и ако няма външен, неестествен източник, те не са причина за притеснение. Повишеният гама фон в жилищата се дължи най-често на инертните и строителните материали, преобладаващата част от които са добити от земните недра. „В нашата практика за съжаление сме имали не един случай, в който материалите, с които са строени дадени сгради, имат гама фон над 0,500 $\mu\text{Sv/h}$, а в редки случаи и над 1,000 $\mu\text{Sv/h}$ “, разказва Български.

ВЛАГА

Влагата в строителната конструкция и влажността на въздуха в сградите е познат, но често подценяван фактор. Препоръчителната влажност на въздуха в обитваемите помещения е между 45% и 55%. ▶





THE PHANTOM MENACE

From radon to radio frequency pollution: five serious health risks lurking in our own homes

By EMIL IVANOV / Photography iSTOCK

"My home is my castle": This phrase, derived from medieval English law, has long been accepted around the world as an expression of the notion that every person has the right to privacy and safety in his own home. Many of the threats that once gave rise to it have long since ceased to be on the agenda - for example, we no longer have to defend our apartments from the attacks of enemy cavalry. But the modern era has given birth to new, previously unknown threats that lurk in our homes. And the vast majority of people still do not even suspect about them. When buying a property today, everyone is interested in location, quality of construction, and energy efficiency. But few think about factors such as the impact of radon, radioactive background, electromagnetic fields, moisture in the walls, and air quality in the area.

The story of Georgi Bylgarski starts precisely as an ordinary consumer who was looking to buy a new home for his family. "We wanted to make sure that the future home where our children would grow up would not pose risks to their health. But even we were not aware of all

the risks at the time," says Bylgarski, founder of the company Property Scan, which deals with detailed inspections of properties for harmful effects. "Over time, in addition to radiation and thermography, we became interested in the influence of radon, electrosmog, indoor humidity and, of course, the most tangible factor - air quality." No one on the market offered such a complex service, so Georgi started attending training and buying the necessary equipment himself. Then friends and acquaintances started asking him for help. "In the end, we decided to offer a ready-made package of measurement services". This includes screening for radiation (alpha, beta, and gamma rays), humidity, radon measurement, air quality, and radio frequency pollution.

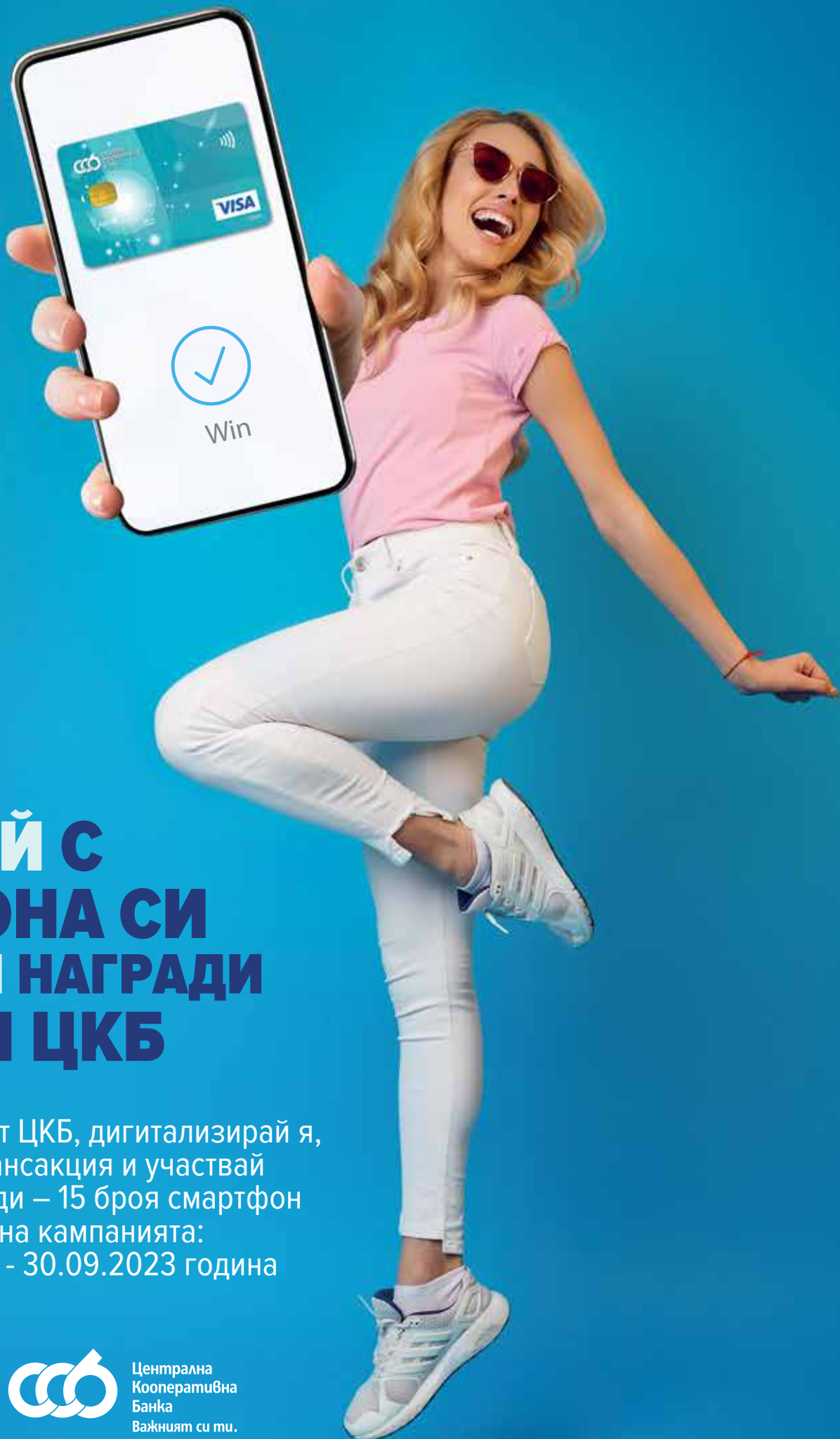
RADON

Radon is an inert, radioactive gas that is a natural source of ionizing radiation. After regular smoking, radon is the second most important factor in developing lung cancer. About 50% of the earth's natural background radiation is due

to radon. It is formed when uranium decays in soil, rocks and water, from where it enters the air. Radon quickly breaks down into radioactive isotopes that are deposited on airborne particles, inhaled, and thus end up in the respiratory tract and lungs. Very often, radon levels in the lower floors of buildings are comparable to smoking two, even three packs of cigarettes per day, or are equivalent to about 200-300 x-rays per year. However, as insulation materials, glazing and window frames improve, so does the ability of buildings to avoid higher concentrations of radon.

IONIZING RADIATION

The gamma background is formed by natural sources of ionizing radiation and is usually at relatively stable levels in a given area. The natural gamma background for Bulgaria is in the range of 0.060 to 0.400 millisieverts per hour ($\mu\text{Sv/h}$), with an upper safety limit of 0.400 $\mu\text{Sv/h}$. Daily fluctuations are very small, and if there is no external, unnatural source, they are not a cause for concern. The increased ►



ПЛАЩАЙ С ТЕЛЕФОНА СИ И ПЕЧЕЛИ НАГРАДИ С VISA И ЦКБ

Заяви Visa карта от ЦКБ, дигитализирай я, направи първа трансакция и участвай в томбола с награди – 15 броя смартфон iPhone 14. Период на кампанията: 01.08.2023 година - 30.09.2023 година

VISA



Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.

► Прекалено ниска влажност е предпоставка за развитие на бактерии, вируси, респираторни инфекции, алергии и астма. Прекалено висока влажност е предпоставка за развитие на спори и гъбички.

ЕЛЕКТРОМАГНИТЕН СМОГ

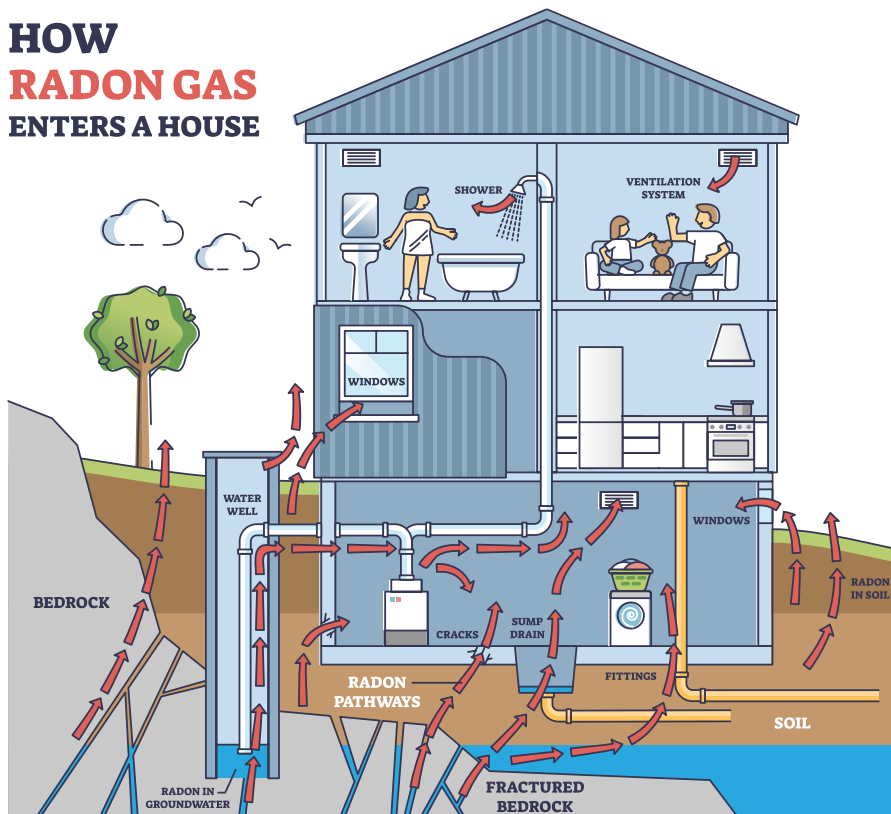
През последните години все повече се говори и за въздействието на електромагнитното замърсяване, което е в спектъра на нейонизиращата радиация. Наричат го и "електромагнитен смог". Много хора се притесняват от въздействието на антените на мобилните оператори в близост до техните жилища. Те в по-голямата си част са в рамките на нормативните изисквания. За съжаление, повечето хора подценяват ефекта от ползваните персонални електронни устройства като мобилни телефони, лаптопи, таблети, безжични рутери, както и микровълнови фурни. „Направихме един интересен експеримент, при който установихме, че безжичен рутер или мобилен телефон, намиращ се на 30 сантиметра от тялото на човек, има същото влияние като антена на мобилен оператор, намираща се на 30 метра“, разказва Георги.

Интензивното нискофреквентно електромагнитно облъчване въздейства пряко на клетките в човешкото тяло. За разлика от йонизиращото лъчение, нейонизиращата радиация не притежава достатъчно енергия, за да промени клетъчната структура. Въпреки това продължителното излагане на този тип облъчване има негативен ефект и повишава нивата на т. нар. "оксидативен стрес" - тоест повишаване на нивата на опасните свободни радикали в организма. Това на свой ред може да доведе до мигрена, хронична умора, безсъние, сърдечносъдови проблеми, хормонални изменения, еректилна дисфункция, отслабена имунна система, левкемия, повишен риск от рак на гърдата и така нататък.

КАЧЕСТВО НА ВЪЗДУХА

Чистотата на въздуха е основен критерий за добро здраве и високо качество на живот. Обратно, постоянният контакт със замърсен въздух е една от основните причини за преждевременна смърт. За съжаление големите градове в България, и в частност столицата София, са сред най-замърсените в Европа. "Ние проверяваме за канцерогенни формалдехиди (HCHO), общо количество летливи органични съединения (TVOC), фини прахови частици (PM2.5 & PM10), нормите на въглероден оксид (CO) и въглероден диоксид (CO2)", обяснява Георги Български. Според него в повечето случаи, когато се открият вредни въздействия в дома, срещу тях може да се намери решение. Въпросът е проблемът да се открие навреме - и невидимата заплаха да стане видима. ■

HOW RADON GAS ENTERS A HOUSE



► gamma background in homes is most often due to inert and building materials, the majority of which are mined from the earth's subsoil. "Unfortunately, in our practice, we have had more than one case in which the materials with which certain buildings were built have a background gamma radiation of over 0.500 $\mu\text{Sv/h}$, and in rare cases over 1,000 $\mu\text{Sv/h}$," says Bylgarski.

MOISTURE

Moisture in building construction and air humidity in buildings are a more familiar but often underestimated factor. The recommended air humidity in living spaces is between 45% and 55%. Too low humidity is a prerequisite for the development of bacteria, viruses, respiratory infections, allergies and asthma. Excessively high humidity is a prerequisite for the development of spores and fungi.

ELECTROMAGNETIC SMOG

In recent years, there has been more and more talk about the impact of electromagnetic pollution, which is in the spectrum of non-ionizing radiation. It is also called "electromagnetic smog". Many people are concerned about the impact of mobile operator antennas near their homes. For the most part, they are within the regulatory requirements. Unfortunately, most people underestimate the effect of using personal electronic devices such as cell phones, laptops, tablets, wireless routers, and microwave ovens. "We did an interesting experiment where we found that a wireless router or mobile phone located 30 cen-

timetres from a person's body has the same influence as a mobile operator's antenna located 30 meters away," says Georgi.

Intense low-frequency electromagnetic radiation directly affects cells in the human body. Unlike ionizing radiation, non-ionizing radiation does not have enough energy to change cell structure. However, prolonged exposure to this type of radiation has a negative effect and increases the levels of so-called "oxidative stress" - that is, an increase in the levels of dangerous free radicals in the body. This, in turn, can lead to migraines, chronic fatigue, insomnia, cardiovascular problems, hormonal changes, erectile dysfunction, weakened immune system, leukaemia, increased risk of breast cancer and so on.

AIR QUALITY

Clean air is a basic criterion for good health and a high quality of life. Conversely, constant exposure to polluted air is one of the main causes of premature death. Unfortunately, the big cities in Bulgaria, and in particular the capital Sofia, are among the most polluted in Europe. "We check for carcinogenic formaldehyde (HCHO), total volatile organic compounds (TVOC), fine dust particles (PM2.5 & PM10), carbon monoxide (CO) and carbon dioxide (CO2) standards," explains Georgi Bylgarski. According to him, in most cases, when harmful effects are found in the home, a solution can be found against them. The point is to detect the problem in time - and make the invisible threat visible. ■

НЕСИГУРНИ ВРЕМЕНА, СИГУРЕН ПАРТНЬОР. ИЗБЕРЕТЕ ЗАСТРАХОВКА КАСКО ОТ АРМЕЕЦ!



Армеец

Винаги с вас!

ЗАД „АРМЕЕЦ“ Е ДЪЛГОГОДИШЕН ЛИДЕР В ЗАСТРАХОВАНЕТО НА АВТОМОБИЛИ СЪС ЗАСТРАХОВКА „КАСКО НА МПС“.

Застраховаме всички видове МПС – леки и товарни автомобили, ремаркета, земеделска техника, строителни машини и груци.

КАКВИ СА ПРЕДИМСТВОТА, ПРЕДЛАГАНИ ОТ ЗАД „АРМЕЕЦ“:

- **Покритие на различни рискове:**
 - Клауза „Минимално Каско“;
 - Клауза „Частично Каско“;
 - Клауза „Кражба на МПС“;
 - Клауза „Пълно Каско“;
 - Допълнително покритие „Автомобилен асистанс за България“;
 - Допълнително безплатно покритие „Автомобилен асистанс за чужбина“ за леки автомобили с общо тегло до 3,5 тона и до 9 места.
- **Завеждане на щети онлайн.**

- **Обезщетяване за нанесените щети на автомобила по предпочитан от клиентите начин, договорен в застрахователната полица и общите условия на застраховката:**

- Ремонт в официален сервиз;
- Ремонт в доверен сервиз на ЗАД „Армеец“;
- По представени фактури;
- По експертна оценка.

- **Осигурен генонощен кол център при възникнали застрахователни събития.**

КЪДЕ МОЖЕТЕ ДА СКЛЮЧИТЕ ЗАСТРАХОВКА „КАСКО НА МПС“?

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

РАЗМЕСТВАНЕ НА КЛАСИТЕ

Бъдещата Neue Klasse на BMW е революция и в дизайна, и в технологиите

През лятото на 1962 BMW представи на света своята "Нова класа" (Neue Klasse) - серия компактни спортни седани, която преобрази скромната дотогава компания и я превърна в световен лидер в премиум сегмента. В края на лятото на 2023 BMW показа в Мюнхен своята "нова Neue Klasse" - естествена и технологична революция, която трябва да има същия преобразяващ ефект и да гарантира на баварския гигант лидерството и в ерата на електрическото задвижване. "Дизайнът е толкова прогресивен, че изглежда, сякаш по пътя сме прескочили цяло поколение модели", обяви при представянето Адриан ван Хойдонк, шефът на BMW Group Design. Също толкова голям напредък ще има и в областта на батериите и ефективността - подобрение

от 25 до 30% в сравнение с актуалните електрически модели на компанията. Ако вземем за база сегашното BMW i4, то следва, че Neue Klasse ще има над 650 км реален пробег с едно зареждане, ще харчи около 11 киловатчаса за 100 км, и ще може да се зарежда при 260 кВт. Това на снимките все още не е серийната кола, а само прототип, наречен Vision Neue Klasse. На негова база през 2025 ще започне реалното производство във футуристичната нова фабрика, която BMW построи в Дебрецен, Унгария. На практика бъдещата Neue Klasse ще е електрическият наследник на сегашната Серия 3. Но също така ще очертае посоката за пълната трансформация и на цялата днешна гама на компанията - и като дизайн, и като технологии. ■



SHIFTING CLASSES

BMW's future Neue Klasse is a revolution in both design and technology

In the summer of 1962, BMW presented to the world its "New Class" (Neue Klasse) - a series of compact sports sedans, which transformed the modest company and turned it into a world leader in the premium segment. At the end of the summer of 2023, BMW showed in Munich its "new Neue Klasse" - an aesthetic and technological revolution that should have the same transformative effect and guarantee the Bavarian giant leadership in the era of electric drive as well.

"The design is so progressive that it looks as if we have skipped a whole model generation along the way," said Adrian van Hooydonk, head of BMW Group Design, at the launch. There will be just as much progress in the area of batteries and efficiency - an improvement of 25 to 30% compared to the company's current electric models. If we take the current BMW i4 as a base, it follows that the Neue Klasse will have over 650 km of real range on a single charge, will consume around 11 kilowatt hours per 100 km, and will be able to charge at 260 kW.

The one in the pictures is not yet the production car, just a prototype called Vision Neue Klasse. On its basis, real production will begin in 2025 in the futuristic new factory that BMW has built in Debrecen, Hungary. In practice, the future Neue Klasse will be the electric successor of the current 3 Series. But it will also set the direction for the complete transformation of the entire current range of the company - both in terms of design and technology. ■





FOR YOUR
PRIVATE



BUSINESSES EVENTS



CURATING EXQUISITE MEMORIES FOR
YOUR BUSINESS ENGAGEMENTS
& PRIVATE FESTIVITIES.

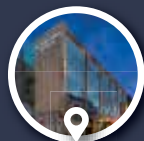
FLEXIBLE MEETING ROOMS, EVENT CENTER,
VIDEO CONFERENCING & ONLINE
FACILITIES, MULTIMEDIA PROJECTORS,
MICROPHONES, HIGH SPEED WI-FI,
FLIPCHART, PRESIDIUM

EXPO HOTEL
SOFIA

BWP PREMIER | BEST WESTERN.



Visit our other destinations:



THE STAY HOTEL
PLOVDIV



HOTEL ALBA SYNNY BEACH



BLY BAY HOTEL SOZOPOL

BOOK NOW:

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



КОСМИЧЕСКИ БЛУС

Ето най-после една електрическа кола, в която изобщо няма да се тревожите за обхвата

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография КОЛЕЛА

Знаете ли как най-лесно да изкарате акъла на космонавт, питаше едно време Дейвид Летърман. И отговаряше: трябва само да залепите на таблото на совалката лепенка Hyundai. От тази шегичка до днес са минали трийсетина години. Но ако погледнете най-новия автомобил на корейците, по-скоро сякаш са сто.

Този най-нов автомобил се нарича Ioniq 6 и е толкова необичаен като дизайн, че даже не сме сигурни как да го определим. Но всъщност под екзотичната опаковка всъщност няма кой знае какви новости. Платформата, задвижването, софтуерът тук са идентични с тези в Ioniq 5. Но Ioniq 5 беше по-скоро отстъпката на Hyundai пред масовия вкус към SUV-формите. Докато това е електромобил такъв, какъвто трябва да бъде: максимално ефективен, максимално аеродинамичен, максимално икономичен.

Целият дизайн е подчинен на аеродинамиката - от обтекаемите форми, през необикновената задница, та чак до специалния капак на предната престилка, който се отваря само при необходимост от охлаждане на електромотора и батерията. Ефектът от всичко това е коефициент на въздушно съпротивление от 0.21 - по-добър от Tesla Model 3, по-добър от Porsche Taycan, и с цяла половин десета по-добър от космическото BMW i8.

Фантастичната аеродинамика го голяма степен компенсират двата тона тегло, и прави този почти петметров автомобил толкова икономичен, колкото е и електрическият гребосък Volkswagen Up! например. Ние тестввахме върховия модел Ioniq 6, който има два електромотора,

326 к. с. мощност и задвижване на четирите колела. Освен това има обхват с едно зареждане от цели 583 км. Но при едно условие: да си останете с 18-цоловите джанти. Ако се полакомите за 20 цола, обхватът пада до 519 км - почти 65 км разлика само от джантите!

Даже и с два електромотора, Ioniq няма ускорението по права линия на Tesla. Но не е и бавен. Максималният въртящ момент тук е по-голям, отколкото при McLaren 570 S, при предишното BMW M4 GTS, и дори бие този на Lamborghini Huracan. Изпреварването е детска игра. Но Ioniq 6 в никакъв случай не е спортен автомобил. Вместо да ви вдига адреналина, той по-скоро ви отпуска. Воланът е лек и прецизен, но не кой знае колко бърз. Окачването е една идея по-твърдо, отколкото в Ioniq 5, и това е много хубаво, защото тази кола завива без почти никакво накланяне. Но в същото време то си остава откъм комфортната страна на уравнението.

Това се отнася в още по-голяма степен до салона. Седалките ни се сториха фантастично удобни. Мястото и за хора, и за вещи е в изобилие - макар че главите на по-високите биха опрели в тавана на задната седалка. Под централната конзола спокойно можете да поберете дамската чанта дори с промишлени размери.

Багажникът побира 401 литра - малко повече от Golf, но госта по-малко от Ioniq 5. Ако си вземете кола със задно предаване, получавате в допълнение и 45-литров преден багажник. Но в нашия случай по-голямата част от мястото е заета от втория електромотор, така че най-много да натъпчете тук някой кабел.

Двата сензорни екрана - за приборите и мултимедията - вече са ни познати от ▶

COSMIC BLUES

Here's finally an electric car where you won't have to worry about range at all

By KONSTANTIN TOMOV / Photography KOLELA

Do you know the easiest way to scare an astronaut, David Letterman once asked. And then he answered: You just need to stick a Hyundai sticker on the dashboard of the shuttle. Thirty years have passed since that joke. But if you look at the latest car of the Koreans, it's more like it was 100 years.

THIS LATEST CAR IS CALLED THE IONIQ 6, and it's so unusual in design that we're not even sure how to define it. But in fact, under the exotic packaging, there is not much new. The platform, the drivetrain, and the software here are identical to those in the Ioniq 5. But the Ioniq 5 was rather Hyundai's concession to the mass taste for SUV forms. This is an electric car as it should be: maximally efficient, maximally aerodynamic, and maximally economical.

The entire design is subordinated to aerodynamics - from the streamlined shapes, through the unusual rear, all the way to the special cover of the front apron, which opens only when

necessary to cool the electric motor and battery. The effect of all this is a drag coefficient of 0.21 - better than the Tesla Model 3, better than the Porsche Taycan, and a full half-tenth better than the space-age BMW i8.

THE FANTASTIC AERODYNAMICS largely compensate for the two tons of weight, and make this almost five-meter car as economical as the tiny Volkswagen e-Up! for example. We tested the top model Ioniq 6, which has two electric motors, 326 hp of power and four-wheel drive. It also has a range of 583 km on a single charge. But on one condition: to stay with the 18-inch rims. If you splurge on 20 inches, the range drops to 519 km - almost 65 km difference from the rims alone!

Even with two electric motors, the Ioniq doesn't have Tesla's straight-line acceleration. But it's not slow either. The maximum torque here is greater than in the McLaren 570 S, in the previous BMW M4 GTS, and even beats that of the Lamborghini Huracan. Overtaking is child's play. But the Ioniq 6 is by no means a

sports car. Instead of getting your adrenaline pumping, it rather relaxes you. The steering wheel is light and precise, but not very fast. The suspension is a touch firmer than in the Ioniq 5, and that's very nice because this car turns in with almost no body roll. But at the same time, it remains on the comfort side of the equation.

THIS APPLIES EVEN MORE TO THE SALON. We found the seats fantastically comfortable. Space for both people and belongings is plentiful - although taller people's heads would touch the rear-seat ceiling. Under the centre console, you can comfortably fit a handbag, even of industrial size.

The boot holds 401 litres, slightly more than the Golf but well short of the Ioniq 5. If you get a rear-wheel-drive car, you get an additional 45-litre front boot. But in our case, most of the space is occupied by the second electric motor, so at most you can cram some cable here. The two touch screens - for instruments and multimedia - are already familiar to us from





other new Hyundai and Kia models. The gear selector is on the steering wheel and is very handy once you get used to it. And if you leave yourself in the hands of the computer, it will calculate the most efficient way of moving and extend your mileage. The car can connect via Bluetooth to two devices at the same time.

THE IONIQ 6 HAS A BUNCH OF electronic assistants - for the lanes, for emergency braking, to prevent a collision from behind or when opening the door. It can not only park itself but even get your car out of a tight spot in the parking lot so you can enter. It is activated with one button on the key, but we were not able to test it here because it is incompatible with the immobilizer added in Bulgaria.

There are also some slightly annoying things: for example, all the warning signals of the electronic assistants (for speeding, for leaving the lane, etc.) that can drive you crazy. They can be turned off, of course, but then what's the point? The other thing we don't recommend is electronic cameras as a substitute

for side mirrors. Fortunately, our test car had the ordinary ones.

The other curious ability of the Ioniq 6 is to give back energy - up to 3.6 kilowatts. In practice, it can power a normal stove and refrigerator at the same time, or even charge another electric car if needed.

Hyundai's system is 800-volt and allows charging up to almost 240 kilowatts. On a fast charging station, most competitors go from 10 to 80% charge in about half an hour. This car does it in 18 minutes. Ten minutes gives you a minimum of 200 kilometres of mileage.

PLUS, YOU WON'T NEED TO CHARGE very often because this car, unlike so many other EVs, actually comes pretty close to the promised range. According to official test results, the average consumption of the base version is just over 13 kilowatt-hours per 100 km - comparable to mini cars like the Dacia Spring. In our test car with 4x4 drive, consumption was 15 kWh/100 km. Our route consisted of about 110 km of highway, a very steep moun-

tain climb to Belmecken (and descent), and some urban driving. After all this, we have travelled a total of 344 kilometres - and according to the computer, we had a charge for another 180.

Here is finally an electric car in which you can get rid of the infamous "range anxiety". And with normal use in a big city like Sofia or Plovdiv, you will have to charge it once every two weeks.

We have only one question left: about the price. It, as you can guess, is not small. For the basic Ioniq 6 with a small battery, they will ask you about BGN 97,000. A car with a bigger battery and rear-wheel drive starts at BGN 105,000. This is several thousand BGN more expensive than the similar BMW i4. Our test car with 4x4 is 112,000 BGN in the standard performance level and 123,000 in the high - the one we drove. A Tesla Model 3 will cost you a few grand cheaper right now. But we have to admit that in every other aspect, we like this Ioniq better. And it certainly wouldn't scare an astronaut. ■

► другите нови модели на Hyundai и Kia. Превключвателят за скоростите е на волана и е много удобен, шом веднъж му свикнете. А ако се оставите в ръцете на компютъра, той ще изчисли най-ефективния начин на движение и ще ви удължи пробега. Колата може да се свърже през Bluetooth с две устройства едновременно.

Ioniq 6 има куп електронни асистенти - за лентата, за аварийно спиране, за предотвратяване на сблъсък отзад или при отваряне на вратата. Единият може не само да паркира вместо вас, но дори и да ви извади сам колата от тясно място на паркинга, за да можете да влезете. Задейства се с един бутон върху ключа, но не успяхме да го тестваме тук, защото е несъвместимо с добавения в България имобилайзер.

Има и някои леко досадни неща: например всички предупредителни сигнали на електронните асистенти (за превишена скорост, за напускане на лентата и пр.), които могат да ви побъркат. Могат да се изключат, разбира се, но тогава какъв е смисълът? Другото, което по-скоро не препоръчваме, са електронните камери като заместител на страничните огледала. Нашата тествана кола за щастие си е с най-обикновени.

Другата любопитна способност на Ioniq 6 е да отдава обратно енергия - и то до 3.6 киловата. На практика може да захрани едновременно нормални печка и хладилник, или дори да зареди друг електромобил при нужда.

Системата на Hyundai е 800-волтова и позволява зареждане до почти 240 киловата. На бърза зарядна станция повечето конкуренти правят от 10 до 80% заряд за около половин час. Тази кола го прави за 18 минути. Десет минути ви дават минимум 200 километра пробег.

Освен това няма да ви се наложи много често да зареждате, защото тази кола, за разлика от толкова много други електромобили, всъщност е доста близо до обещаения разход. По официални резултати от тестовете средният разход на базовата версия е малко над 13 киловатчаса на 100 км - сравнимо с гребосъци като Dacia Spring. При нашата тествана кола с 4x4 задвижване разходът е 15 кВтчб/100 км. Тестът ни се състоеше от около 110 км магистрала, едно много стръмно планинско изкачване до Белмекен (и съответно спускане), и малко каране в градски цикъл. След всичко това сме изминали общо 344 километра - и според компютъра имаме заряд за още 180. Ето най-после един електромобил, в кой-



Hyundai Ioniq 6

326

к. с. максимална мощност
hp maximum power

605 Нм

макс. въртящ момент
Nm max. torque

5.1

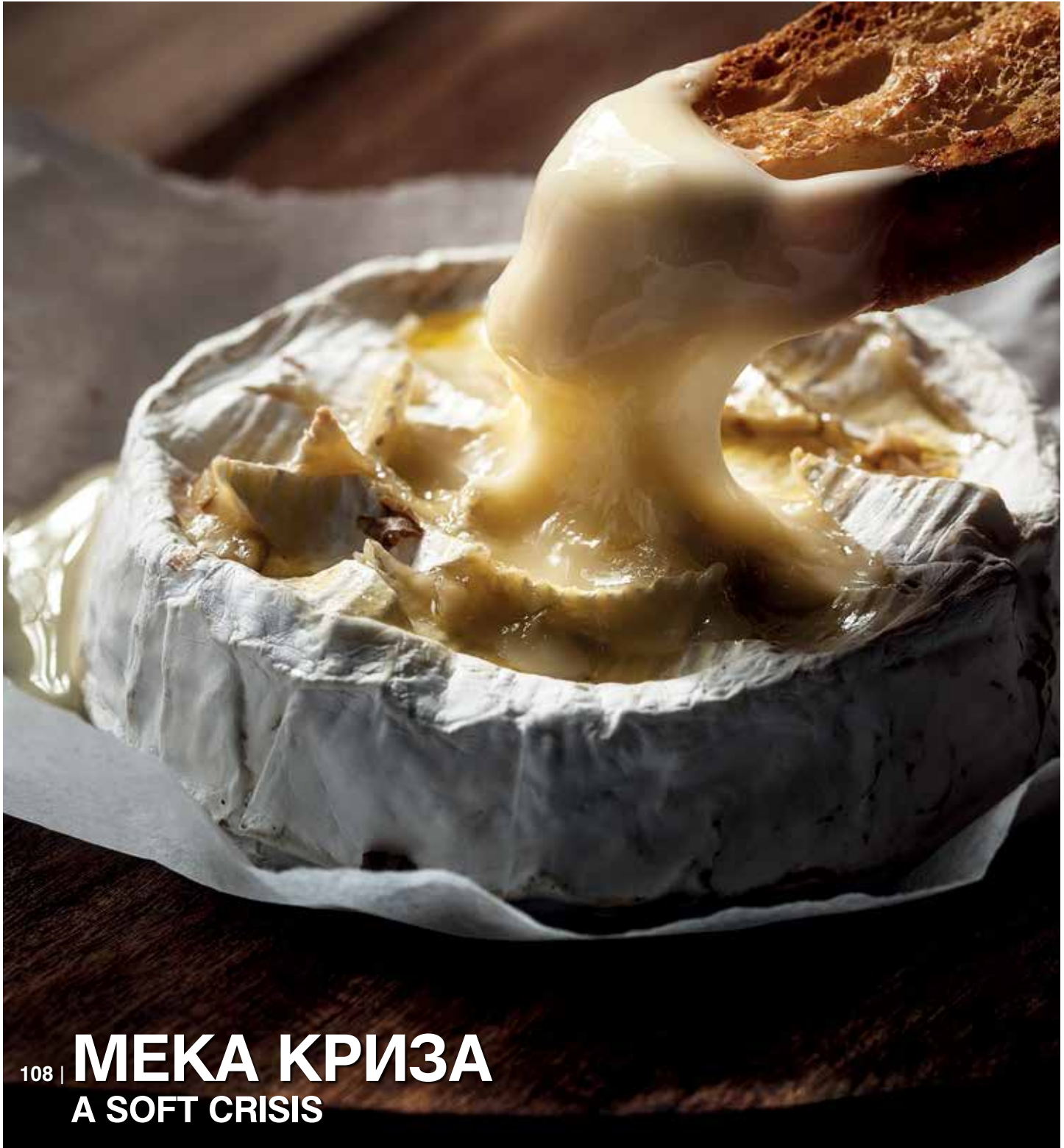
секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

583

км пробег с едно зареждане
km range on a single charge

то можете да се отървете от прословутата "тревога за обхвата". А при нормална употреба в голям град като София или Пловдив ще се наложи да го зареждате веднъж на две седмици.

Остана ни само един въпрос: за цената. Тя, както се досещате, не е от ниските. За базовия Ioniq 6 с малка батерия ще ви поискат около 97,000 лева. Кола с по-голямата батерия и задно предаване започва от 105,000. Това е с няколко стотин лева по-скъпо от аналогичното BMW i4. Нашата тествана машина с 4x4 е 112,000 лева в стандартното ниво на изпълнение и 123,000 във високото - това, което виждате. Tesla Model 3 ще ви излезе с няколко хилядарки по-евтино в момента. Но трябва да си признаем, че във всяко друго отношение този Ioniq ни харесва повече. И със сигурност не би изплашил космонавт. ■



108 | **МЕКА КРИЗА**
A SOFT CRISIS

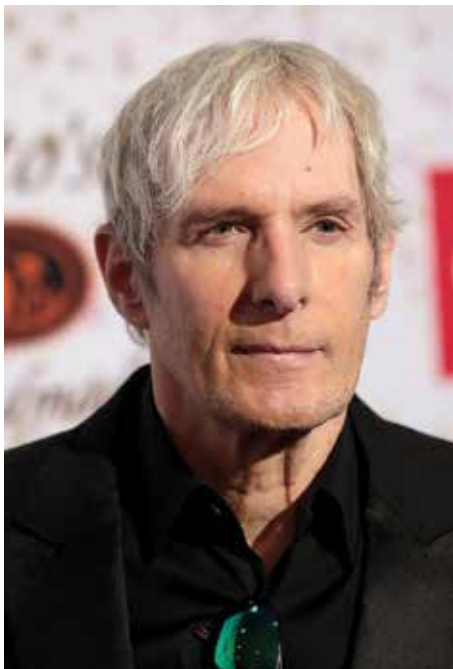
91 | **ЕСЕННИ УТЕШЕНИЯ**
AUTUMN CONSOLATIONS



84 | **ЗВУКЪТ НА ПАРИТЕ**
THE SOUND OF MONEY



АФИШ



КОНЦЕРТ

МАЙКЪЛ БОЛТЪН // Един от най-романтичните гласове на последния половин век, Майкъл Болтън ще гостува на най-подходящата за него сцена в България - пловдивския Античен театър. Певец, композитор и автор на текстове, Болтън има две награди "Грами" и над 75 милиона продадени албуми по цял свят. Освен класическите му хитове, публиката в Пловдив ще чуе песни и от последния му албум "Spark of Light", издаден тази година и посрещнат много добре от критиката.

10 септември, Пловдив, Античен театър

CONCERT

MICHAEL BOLTON // One of the most romantic voices of the last half century, Michael Bolton will be a guest on the most appropriate stage in Bulgaria - Plovdiv's Ancient Theater. A singer and songwriter, Bolton has two Grammy Awards and has sold over 75 million albums worldwide. In addition to his classic hits, the audience in Plovdiv will also hear songs from his latest album "Spark of Light", released this year and received very well by the critics.

September 10, Plovdiv



БИОГРАФИЯ

ИЛОН МЪСК // Не само най-богатият човек на планетата, но и най-спорната личност в технологичните среди: Илон Мъск отдавна заслужаваше истинска биография. И най-после я получава от самия Уолтър Айзъксън, автор на нашумелите биографии на Хенри Кисинджър, Алберт Айнщайн и Стив Джобс. От мъчителното детство в Южна Африка до върховете на световния бизнес като шеф на Tesla, SpaceX и Twitter, Айзъксън проследява целия досегашен живот на Мъск, до когото е бил неоплътно цели две години.

Издателство Simon & Schuster

BIOGRAPHY

ELON MUSK // Not only the richest man on the planet, but also the most controversial person in the technological circles: Elon Musk has long deserved a real biography. And finally he got it from Walter Isaacson himself, author of the acclaimed biographies of Henry Kissinger, Albert Einstein and Steve Jobs. From a painful childhood in South Africa to the heights of global business as the head of Tesla, SpaceX and Twitter, Isaacson traces the entire life of Musk, whom he was ghosting for almost two years.

Simon & Schuster Publishing



БОЙНИ ИЗКУСТВА

SENSHI 18 // През септември идва време за 18-ото издание на международната галавечер на бойните изкуства SENSHI. Този път домакин ще е курортът "Св. Св. Константин и Елена" край Варна. Елитни бойци от 14 държави ще се срещнат в интригуващи схватки, две от които ще са за европейски титли. SENSHI се организира в сътрудничество с Професионалната лига на Международния киокушин съюз, и с подкрепата на "Армеец", MAX Sport, "България Еър", "М-Кар Груп" и "Св. Св. Константин и Елена Холдинг".

16 септември, Св. Св. Константин и Елена

MARTIAL ARTS

SENSHI 18 // In September, it's time for the 18th edition of the SENSHI International Martial Arts Gala. This time the host will be the resort "St. St. Constantine and Elena" near Varna. Elite fighters from 14 countries will meet in intriguing fights, two of which will be for European titles. SENSHI is organized in cooperation with the Professional League of the International Kyokushin Union, and with the support of "Armeec" Insurance Company, MAX Sport, "Bulgaria Air", "M-Car Group" and "St. St. Constantine and Elena Holding".

September 16, St. St. Constantine and Elena

POSTER

КЛАСИКА

КАМИЙ ТОМА И ШАРЛ ДЮТОА // Блестящата белгийска челистка Камий Тома отново гостува в София, този път в компанията на големия швейцарски диригент и директор на Шанхайския музикален фестивал Шарл Дютоа. Заедно с оркестъра на Софийската филхармония, те ще изпълнят прочутата Симфония номер 9 на Антонин Дворжак, сюита "Пелеас и Мелизанда" на Габриел Форе, и Концерт за виолончело и оркестър оп. 85 от Едуард Елгар.

22 септември, София, Зала "България"

CLASSIC

CAMILLE THOMAS AND CHARLES DUTOIT // The brilliant Franco-Belgian cellist Camille Thomas is visiting Sofia again, this time in the company of the great Swiss conductor and director of the Shanghai Music Festival, Charles Dutoit. Together with the Sofia Philharmonic Orchestra, they will perform Antonín Dvořák's famous Symphony No. 9, Gabriel Fauré's Pelléas and Mélisande suite, and Cello Concerto and Orchestra Op. 85 by Edward Elgar.

September 22, Sofia, Bulgaria Hall



КИНО

КЛЕТИ СЪЗДАНИЯ // Партньорството между режисьора Йоргос Лантимас и сценариста Тони Макнамара роди филми като "Фаворитката", с девет номинации за "Оскар". Сега двамата се връщат на екрана с екранизация по "Клети създания", наситения с черен хумор научнофантастичен роман на Алистър Грей - един модерен и неочакван прочит на класическата история за Франкенщайн. Участието на Ема Стоун, Марк Ръфало, Уилям Дефо и Маргарет Куейли допълнително повишава очакванията ни.

В кината от 6 октомври

CINEMA

POOR THINGS // The partnership between director Yorgos Lanthimos and screenwriter Tony McNamara spawned films like The Favourite, with nine Oscar nominations. Now the two are back on the screen with a film adaptation of Alistair Gray's darkly humorous sci-fi novel of the same name - a modern and unexpected take on the classic Frankenstein story. The participation of Emma Stone, Mark Ruffalo, William Dafoe and Margaret Qualey further raises our expectations.

In theaters from October 6



ФЕСТИВАЛ

SOLAR SOFIA С RICHIE HAWTIN // Лятото галеч не е приключило: танцовият фестивал SOLAR има амбицията да го задържи поне до 30 септември, когато в София ще гостува легендарният диджей Ричи Хоутин (Richie Hawtin). Създател на лейбълите Plus8 и Minus и на партитата ENTER, Хоутин идва в компанията на изгряващата италианска звезда Адиел. Билети се продават в мрежата на Eventim.bg, в Yalta Club и в бензиностанциите OMV.

30 септември, "Арена София"

FESTIVAL

SOLAR SOFIA WITH RICHIE HAWTIN // The summer is far from over: the SOLAR dance festival has the ambition to keep it at least until September 30, when the legendary DJ Richie Hawtin will be visiting Sofia. Creator of the Plus8 and Minus labels and the ENTER parties, Hawtin comes in the company of rising Italian star Adiel. Tickets are sold on the Eventim.bg network, at Yalta Club and at OMV gas stations.

September 30, "Arena Sofia"



ЗВУКЪТ НА ПАРИТЕ

THE SOUND OF MONEY

Десетте най-касови филма на всички времена,
ако отчетем инфлацията

Top 10 highest-grossing movies of all time,
adjusted for inflation

Текст МАРИНА МАРТИНОВА / By MARINA MARTINOVA
Фотография iSTOCK, АРХИВ / Photography iSTOCK, ARCHIVE

Няма друг бизнес като шоубизнеса, се казваше в една популярна песен на Ървинг Бърлин, изпълнявана от имена като Франк Синатра, Джуги Гарланд и The Andrews Sisters. Що се отнася до доходността, това е малко преувеличено - има и други бизнеси като шоубизнеса. Но не са никак много. Дори и в наши дни, когато киносалоните уж са в упадък, филмовата индустрия се наслаждава на колосални печалби, като някои филми носят 10-цифрен приход. Всъщност, ако погледнем списъка с 10-те най-гождни филма за всички времена, осем от тях датират от последните 10 години (във възходящ ред: The Avengers, The Lion King 2019, Jurassic World, Spider-man: No Way Home, Avengers: Infinity War, Star Wars: The Force Awakens, Avatar: The Way of Water, Avengers: Endgame). Изключенията са "Титаник" - от 1997, донесъл тогава 2.257 милиарда долара, и абсолютният рекордьор "Аватар", който през 2009 донесе приход от 2.92 милиарда долара. Но това е донякъде измамно - отчасти заради инфлацията, и отчасти защото ходенето на кино се превърна в скъпо удоволствие в последните години, дори и ако приспадне инфлационните процеси. Средната цена на билет за кино през 2023 е около 12 долара в САЩ и около 10 евро в Европа. През 1939 средната цена на билет е била 23 цента. Ако отчетем реалната покупателна способност на парите във всяка епоха, списъкът с най-гождните филми на всички времена изглежда съвсем различно. От споменатите Топ 10 в него попада единствено "Титаник". Дори и "Аватар" не се класира - преизчислени според инфлацията, приходите от него са около 890 млн. долара.

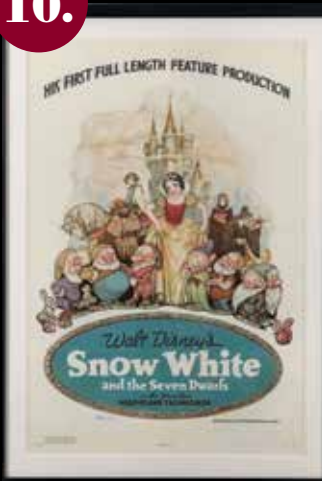
There's no business like show business, said a popular Irving Berlin song performed by the likes of Frank Sinatra, Judy Garland and The Andrews Sisters. As for the profitability, this is a bit exaggerated - there are other businesses like show business. But there aren't many. Even in these days when movie theaters are supposedly in decline, the film industry enjoys colossal profits, with some films bringing in 10-figure revenues.

In fact, if we look at the list of the 10 highest-grossing movies of all time, eight of them are from the last decade (in ascending order: The Avengers, The Lion King 2019, Jurassic World, Spider-man: No Way Home, Avengers: Infinity War, Star Wars: The Force Awakens, Avatar: The Way of Water, Avengers: Endgame). The exceptions are "Titanic" - from 1997, which then brought in 2.257 billion dollars, and the absolute record holder "Avatar", which in 2009 grossed 2.92 billion dollars.

But this is somewhat deceiving - partly because of inflation, and partly because going to the cinema has become an expensive pleasure in recent years, even if you discount inflationary processes. The average price of a movie ticket in 2023 is around USD 12 in the US and around EUR 10 in Europe. In 1939, the average price of a ticket was 23 cents. If we take into account the real purchasing power of money in each era, the list of the highest-grossing films of all time looks quite different. Of the mentioned Top 10, only "Titanic" falls into it. Even "Avatar" doesn't rank - adjusted for inflation, its revenue is about 890 million dollars. ▶



10.



СНЕЖАНКА И СЕДЕМТЕ ДЖУДЖЕТА (1937)
SNOW WHITE AND THE SEVEN DWARFS (1937)

Първата полнометражна анимация в историята - и първият голям успех за Уолт Дисни. Преди излизането му повечето критици се подиграват на Дисни за поетия риск: филмът е баснословно скъп за онова време (1.5 млн. долара) и мнозина се съмняват, че публиката е способна да изтърпи 83 минути анимация. Преизчислени според инфлацията, приходите от "Снежанка" са 408 милиона, плюс още половин милиард след преиздаването през 80-те и 90-те години.

The first full-length animation in history - and the first major success for Walt Disney. Before its release, most critics mocked Disney for the risk it took: the film was fabulously expensive for the time (\$1.5 million), and many doubted that audiences could stomach 83 minutes of animation. Adjusted for inflation, "Snow White" grosses are \$408 million, plus another half a billion after reissues in the 1980s and 1990s.

9.



ЕКЗОРСИСТЪТ (1973)
THE EXORCIST (1973)

Уилям Фридкин се възползва от разкрепостяването на нравите през 70-те, за да шокира публиката с историята на овладяно от демон момиче - история, изпълнена с насилие и сексуално съдържание. Вестниците съобщават за хора, избягали панически от киносалона или повърнали. Но скандалът е най-добрата реклама - филмът гоня наг 1.01 милиарда долара, преизчислено според инфлацията.

William Friedkin took advantage of the emancipation of morals in the 1970s to shock audiences with the story of a girl possessed by a demon - a story filled with violence and sexual content. Newspapers reported people fleeing the theater in panic or vomiting. But the scandal is the best advertisement - the movie grossed more than 1.01 billion dollars, recalculated according to inflation.



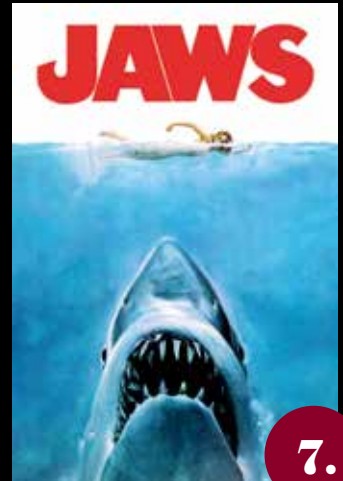
8.

ДОКТОР ЖИВАГО (1965)
DOCTOR ZHIVAGO (1965)

Шедьовърът на Борис Пастернак, забранен толкова дълго в Съветския съюз, се превърна в един от най-паметните холивудски филми, режисиран от Дейвид Лиън и с Омар Шариф, Джули Кристи, Джералдин Чаплин и Алек Гинес в главните роли. Общите приходи от филма се изчисляват на наг 1.13 млрд. долара.

Boris Pasternak's masterpiece, banned for so long in the Soviet Union, became one of Hollywood's most memorable films, directed by David Lean and starring Omar Sharif, Julie Christie, Geraldine Chaplin and Alec Guinness. The total revenue of the film is estimated at over 1.13 billion dollars.

7.



ЧЕЛЮСТИ (1975)
JAWS (1975)

В наши дни понятието "летен блокбъстър" е основен стълб във филмовата индустрия, и ленти като "Опенхаймер" и "Барби" съзнателно се планират така, че да излязат през лятото. Но това е сравнително нова тенденция, наложена от Стивън Спилбърг с "Челюсти". Екранизацията по романа на Питър Бенчли става глобална сензация, не без помощта на рекордния бюджет за реклама, и гонесе 1.17 млрд. долара.

These days, the notion of a "summer blockbuster" is a mainstay in the film industry, and films like Oppenheimer and Barbie are deliberately timed for summer release. But this is a relatively new trend, set by Steven Spielberg with Jaws. The film adaptation of Peter Benchley's novel became a global sensation, not without the help of a record advertising budget, and brought in \$1.17 billion.

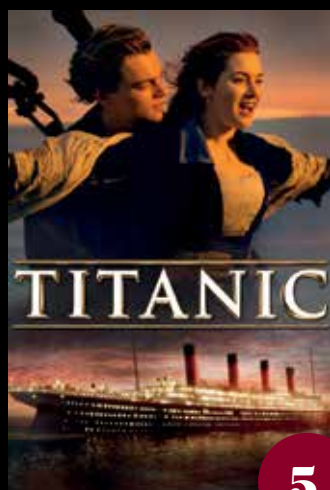
6.


ДЕСЕТЕ БОЖИ ЗАПОВЕДИ (1956)

THE TEN COMMANDMENTS (1956)

Лебедовата песен на Сесил ДеМил, един от пионерите на киноизкуството. Това е и единственият филм с библиейски сюжет, попаднал сред най-касовите на всички времена. "Десетте Божии заповеди", с Чарлтън Хестън и Юл Бринър, е историята на Мойсей. Бюджетът е бил 13 милиона долара - абсолютен рекорд за онази епоха. Приходите, преизчислени според инфлацията, са почти 1.2 милиарда долара.

The swan song of Cecil DeMille, one of the pioneers of cinematography. It is also the only movie with a biblical plot to be among the highest grossers of all time. The Ten Commandments, with Charlton Heston and Yul Brynner, is the story of Moses. The budget was 13 million dollars - an absolute record for that era. Revenue adjusted for inflation is almost \$1.2 billion.

5.


ТИТАНИК (1997)

TITANIC (1997)

Най-съвременният филм в Топ 10 е заснет от Джеймс Камерън с участието на Кейт Уинслет и Леонардо ди Каприо. Романсът между младежи от различни класи, запознали се по време на първото - и фатално - плаване на лайнера, стана първият филм в историята, прехвърлил границата от 1 милиард долара приходи. Преизчислени според инфлацията, те са 1.24 милиарда. А като имаме предвид, че Камерън създаде също двата "Аватар" и "Терминатор 2", той логично се нарежда на второ място сред най-касовите режисьори за всички времена.

The most recent film in the Top 10 was directed by James Cameron, starring Kate Winslet and Leonardo DiCaprio. The romance between young people from different classes, who met during the liner's maiden - and fatal - voyage, became the first film in history to cross the \$1 billion mark in revenue. Adjusted for inflation, "Titanic" grossed USD 1.24 billion. And considering that Cameron also created both "Avatar" and "Terminator 2", he logically ranks second among the highest-grossing directors of all time.



НАЙ-КАСОВИТЕ ФИЛМИ КАТО АБСОЛЮТНА СТОЙНОСТ

THE HIGHEST-GROSSING FILMS AS AN ABSOLUTE VALUE

| Филм / Movie | приходи в млрд. долари / box office in USD bn | година на излизане / year |
|--|---|---------------------------|
| 1. Avatar | 2.923 bn | (2009) |
| 2. Avengers: Endgame | 2.799 bn | (2019) |
| 3. Avatar: The Way of Water | 2.320 bn | (2022) |
| 4. Titanic | 2.265 bn | (1997) |
| 5. Star Wars: Episode VII The Force Awakens | 2.071 bn | (2015) |
| 6. Avengers: Infinity War | 2.052 bn | (2018) |
| 7. Spider-Man: No Way Home | 1.922 bn | (2021) |
| 8. Jurassic World | 1.672 | (2015) |
| 9. The Lion King | 1.663 bn | (2019) |
| 10. The Avengers | 1.521 bn | (2012) |
| 11. Furious 7 | 1.515 bn | (2015) |
| 12. Top Gun: Maverick | 1.,496 bn | (2022) |
| 13. Frozen II | 1.454 bn | (2019) |
| 14. Avengers: Age of Ultron | 1.405 bn | (2015) |
| 15. Barbie | 1.403 bn | (2023) |
| 16. The Super Mario Bros. Movie | 1.360 bn | (2023) |
| 17. Black Panther | 1.350 bn | (2018) |
| 18. Harry Potter and the Deathly Hallows: Part 2 | 1.342 bn | (2011) |
| 19. Star Wars: Episode VIII The Last Jedi | 1.334 bn | (2017) |
| 20. Jurassic World: Fallen Kingdom | 1.310 bn | (2018) |



4.

ИЗВЪНЗЕМНОТО (1982)
E.T. THE EXTRATERRESTRIAL (1982)

Ето го и човека, който изпреварва Джеймс Камерън в класацията на най-касовите режисьори. Стивън Спилбърг има два филма в Top 10, плюс още много блокбъстърни като поредницата за Индиана Джоунс, "Списъкът на Шиндлер", "Джурасик парк" и "Спасяването на редник Райън". Но именно "Извънземното" - историята за неочакваната сдружба между пришелец и малко момче - му донесе най-големия успех, с 1.3 милиарда приходи само от самия филм.

Here is the man who overtakes James Cameron in the ranking of the highest-grossing directors. Steven Spielberg has two films in the Top 10, plus many more blockbusters such as the Indiana Jones series, Schindler's List, Jurassic Park and Saving Private Ryan. But it was "E.T." - the story of the unexpected friendship between an alien and a little boy - that brought him the biggest success, with 1.3 billion in revenue from the film alone.



3.

ЗВУКЪТ НА МУЗИКАТА (1965)
THE SOUND OF MUSIC (1965)

Адаптация по нашумелия мюзикъл на Роджърс и Хамърстийн, този филм на Роджър Уайз е донесъл над 1.3 милиарда долара приходи (преизчислени според инфлацията), и е продал над 283 милиона билета за кино. "Звукът на музиката" превръща Джули Ангрюс в суперзвезда.

Adapted from Rodgers and Hammerstein's acclaimed musical, this Roger Wise film has grossed over \$1.3 billion (adjusted for inflation) and sold over 283 million theater tickets. "The Sound of Music" made Julie Andrews a global superstar.



2.

МЕЖДУЗВЕЗДНИ ВОЙНИ (1977)
STAR WARS (1977)

Докато снимали филма, всичките му създатели, начело със самия Джордж Лукас, били убедени, че ги очаква финансов провал. Вместо това лентата, прекръстена после "Нова надежда", донесе над 1.63 милиарда долара приходи, преизчислени според инфлацията, и даде началото на масова мания, която не е приключила и до днес, и която е истинска машина за пари за Disney, новия собственик на правата върху поредницата.

While shooting the film, all its creators, led by George Lucas himself, were convinced that financial failure awaited them. Instead, the movie, later renamed A New Hope, brought in over \$1.63 billion in inflation-adjusted revenue and started a mass craze that has not ended to this day and is a veritable money machine for Disney, the new owner of rights to the series.



1.

ОТНЕСЕНИ ОТ ВИХЪРА (1939)
GONE WITH THE WIND (1939)

Неслучайно ви казахме колко е струвал билетът за кино през 1939: това е годината, в която излиза вероятно най-успешният филм за всички времена. Режисирана от Виктор Флеминг и с Вивьн Ли и Кларк Гейбъл в главните роли, тази екранизация по романа на Маргарет Мичъл е донесла над 1.85 милиарда долара и е продала над 300 милиона билета за кино.

It's no coincidence that we told you how much a cinema ticket cost in 1939: that's the year in which probably the most successful film of all time was released. Directed by Victor Fleming and starring Vivien Leigh and Clark Gable, this adaptation of Margaret Mitchell's novel grossed over \$1.85 billion and sold over 300 million tickets.

С ДОБРА КОМПАНИЯ КЪМ ИСПАНИЯ

МАДРИД | БАРСЕЛОНА
МАЛАГА | ПАЛМА
ДЕ МАЙОРКА



България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

Резервирай сега на www.air.bg или в мобилното ни приложение.





POSOKA.COM

ТИ ВЕЧЕ ПЪТЕШЕСТВАШ

ТУРИСТИЧЕСКИ УСЛУГИ ОТ POSOKA.COM

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



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

ЕСЕННИ УТЕШЕНИЯ

AUTUMN CONSOLATIONS

Седем от най-приятните дестинации през октомври, подбрани от Bulgaria ON AIR

Краят на лятото винаги носи със себе си няколко тъжни нотки. Но, благодарение на братята Райт, изобщо не се налага да им се поддавате. Ето седем чудесни дестинации, където можете да удължите лятната ваканция или просто да се пораввате на есента, без времето да ви обърква плановете.

Seven of the most pleasant destinations in October, selected by Bulgaria ON AIR

The end of summer always brings with it a few sad notes. But thanks to the Wright brothers, you don't have to give in to them at all.

Here are seven great destinations where you can extend your summer vacation or simply enjoy fall without the weather messing up your plans.

Текст КАМИН НИКОЛОВ / ВИ КАЛИН НИКОЛОВ
Фотография / Photography STOCK





РИМ ROME

С цели 15 милиона туристи през 2022, Рим е едно от най-посещаваните места в света. Но за щастие много малка част от този чудовищен поток се изсипва тук през октомври, което прави есента най-приятния сезон да опознаете Вечния град. Времето все още е меко и приятно, а шансът да си направите селфи пред прочутия фонтан Треви без други хора в него е съвсем реален. 28-те столетия съществуване на този град, от които в седем той е бил центърът на света, са натрупали огромни културни богатства, затова направете програмата си разумно и без излишна алчност. Отметнете задължителните спирки (КолIZEУМА, Ватикана, Пантеона, замъка Сант'Анджело, Циркус Максимус, Пиаца ди Спаня), и след това се опитайте да се насладите на града като човек, а не като турист. Започнете с обиколка из малките магазинчета в закътаните улички. Между няколко чаровни дюкянчета за тютюн, шивашки ателиенца и антиквариати е моментът за ароматно еспreso или капучино в компанията на местните. Следобеда може да разнообразите с плаж. Няколко спирки с метро и автобус ще ви отведат до крайбрежието на Тиренско море. А после се насладете на една истинска римска вечеря в непринудените ресторантчета на Трастевере или някой друг квартал, оставащ извън полезрението на туристическите маси.

Какво да очаквате: Октомврийските температури в Рим обичайно са между 17 и 22 градуса, и дори нощем не падат под 12-13 градуса. Шансът за гъж е умерен. Близките крайбрежни градчета като Сперлонга стават и за плаж - водата е средно 21-22 градуса.

Как да стигнете: "България Еър" лети до Рим 6 или 7 пъти седмично.

With as many as 15 million tourists in 2022, Rome is one of the most visited places in the world. Fortunately, very little of this monstrous flow pours here in October, making autumn the most pleasant season to explore the Eternal City. The weather is still mild and sunny, and the chance to take a selfie in front of the famous Trevi Fountain without other people in it is very real.

The 28 centuries of existence of this city, for seven of which it was the centre of the world, have accumulated enormous cultural riches, so make your program wisely and without excessive greed. Check off the must-see stops (Coliseum, Vatican, Pantheon, Castel Sant'Angelo, Circus Maximus, Piazza di Spagna), and then try to enjoy the city as a person, not a tourist. Start with a tour of the small shops in the hidden streets. Between several charming tobacco shops, tailoring studios and antiques, it's time for an aromatic espresso or cappuccino in the company of the locals. You can diversify the afternoon with a beach. A few metro and bus stops will take you to the coast of the Tyrrhenian Sea. And then enjoy a real Roman dinner in the casual restaurants of Trastevere or some other district that remains out of sight of the tourist masses.

What to expect: October temperatures in Rome are usually between 17 and 22 degrees, and even at night they don't drop below 12-13 degrees. The chance of rain is moderate. The nearby coastal towns such as Sperlonga are also suitable for a beach - the water is on average 21-22 degrees.

How to get there: Bulgaria Air flies to Rome 6 or 7 times a week.



ЛАРНАКА

LARNACA

Самата Афродита е избрала някога Кипър, за да се роди от вълните, и в това няма нищо чудно: островът предлага неустоима комбинация от плажове, планини, вино и почти 330 слънчеви дни в годината. Освен това разстоянията са приятно кратки. Само на около половин-един час път от Ларнака се намират безброй атракции: плажовете на Ая Напа, нощният живот на Лимасол, китните планински селца като Лейфкара. Край Хирокутия е и едно от най-добре запазените неолитни селища, обитавано някъде между седмото и четвъртото хилядолетие преди Христа. Колите под наем са сред най-евтините в Европа, трябва само да посвикнете с лявото движение, спомен от британското управление на острова.

Самата Ларнака също е гостатъчно интересна. Според преданието свети Лазар, когото Христос възкресил от мъртвите, след това станал епископ на Китион (бъдещата Ларнака). През IX век върху гроба му е издигната великолепа църква, която и до днес съхранява част от мощите му. Струва си също да се поразходите из тихите улички на някогашните турски квартали, да отидете да видите ятата фламинго в езерото край града, и когато се уморите от всичко това, да се насладите на легендарното кипърско мезе - всъщност цяло меню, което може да съдържа от 15 до 30 различни ястия.

Какво да очаквате: Климатът. Ларнака може да се похвали с цели 326 слънчеви дни в годината. През октомври температурите се колебаят между 17 и 23 градуса, дъждовните дни са средно два за целия месец, а температурата на морската вода е средно 25 градуса.

Как да стигнете: "България Еър" лети до Ларнака всяка сряда и неделя през септември, и всяка неделя през октомври.

Aphrodite herself once chose Cyprus to be born from the waves, and there is no wonder: the island offers an irresistible combination of beaches, mountains, wine and almost 330 sunny days a year. Also, the distances are pleasantly short. Just about half an hour's drive from Larnaca are countless attractions: the beaches of Agia Napa, the nightlife of Limassol, and the picturesque mountain villages like Lefkara. Near Chirokoitia is one of the best-preserved Neolithic settlements, inhabited somewhere between the seventh and fourth millennium BC. Car rentals are among the cheapest in Europe, you just have to get used to the left-hand drive, a reminder of the British rule of the island.

Larnaca itself is also interesting enough. According to tradition, Saint Lazarus, whom Christ raised from the dead, then became the bishop of Kition (the future Larnaca). In the 9th century, a magnificent church was built on his grave, which still preserves part of his relics. It is also worth strolling through the quiet streets of the former Turkish quarters, going to see the flocks of flamingos in the lake outside the city, and when you tire of all this, enjoying the legendary Cypriot meze - in fact, a whole menu that can contain from 15 to 30 different dishes.

What to expect: The climate. Larnaca boasts as many as 326 sunny days a year. In October, temperatures fluctuate between 17 and 23 degrees, rainy days are on average two for the whole month, and the sea water temperature is an average of 25 degrees.

How to get there: Bulgaria Air flies to Larnaca every Wednesday and Sunday in September and every Sunday in October.









ПРАГА PRAGUE

Има поне хиляда причини човек да отиде в Прага, и първите сто и петдесет от тях се изчерпват с една кратка думичка: бира. Естествено, столицата на Чехия е много повече от една огромна пивница: това е прелестен град с изящна архитектура (учудващо сполучлива смес от готика, барок, рококо и ар нуво), с множество музеи, с наситен културен живот и с безброй забележителности. Но всички те, по един или друг начин, са свързани с бирата, която тук не е просто отпускаща напитка, а начин на живот. И съвсем естествено, защото чехите са я превърнали във форма на изкуството. В града и близките околности се произвеждат близо сто и петдесет разновидности – от световноизвестния, но твърде комерсиализиран Staropramen до продукцията на малките квартални пивоварни, за които никога не сте чували. Освен това градът е приятно компактен: всички интересни места са концентрирани в един неголям четириъгълник и затова идеалният начин да ги разгледате е пеш. Половин ден ще ви стигне да обиколите замъка Храдчани с изумителната готическа катедрала Свети Вит, красивия Карлов мост над река Вълтава, площада на Старе место със знаменития Астрономичен часовник и старинния еврейски квартал Йозефов с неговите синагоги и с музея на Франц Кафка.

Какво да очаквате: Прага не е точно дестинацията, с която да удължите лятото, разбира се. Но октомври е най-сухият месец тук, средно само с 5 дъждовни дни, а температурите денем се задържат около 14-16 градуса.

Как да стигнете: "България Еър" лети до Прага четири пъти седмично.

There are at least a thousand reasons to go to Prague, and the first hundred and fifty of them boil down to one short word: beer. Naturally, the capital of the Czech Republic is much more than a huge beer hall: it is a charming city with exquisite architecture (a surprisingly successful mixture of Gothic, Baroque, Rococo and Art Nouveau), with numerous museums, with a rich cultural life and with countless sights. But all of them, in one way or another, are related to beer, which here is not just a relaxing drink, but a way of life. And quite naturally, because the Czechs have turned it into an art form. Nearly one hundred and fifty varieties are produced in the city and the surrounding area, from the world-famous but over-commercialized Staropramen to the output of small neighbourhood breweries you've never heard of.

In addition, the city is pleasantly compact: all the interesting places are concentrated in a small quadrangle, and therefore the ideal way to explore them is on foot. Half a day will be enough for you to visit the Hradcany Castle with the amazing Gothic St. Vitus Cathedral, the beautiful Charles Bridge over the Vltava River, Stare Mesto Square with the famous Astronomical Clock and the old Jewish quarter Josefov with its synagogues and the Franz Kafka Museum.

What to expect: Prague is not exactly the destination to extend the summer, of course. But October is the driest month here, with only 5 rainy days on average, and daytime temperatures stay around 14-16 degrees.

How to get there: Bulgaria Air flies to Prague four times a week.

ТЕЛ АВИВ

TEL AVIV

В Израел често наричат Тел Авив "НаВиан" (балона или мехура) - до такава степен този безгрижен, дружелюбен град изглежда изолиран от напрежението, което владее почти всяка друга точка на Близкия изток. Разбира се, струва си да го използвате и като отправна точка, за да видите другите вълшебства на Израел - Йерусалим, Витлеем, Мъртво море, Хайфа. Но може и изцяло да се посветите Тел Авив. Започнете с разходка по петкилометровата променада - безкраен низ от старателно поддържани алеи и градинки край морския бряг. След това прекарайте четирите хилядолетия във времето между модерния Тел Авив и залепената за него Яфа, която съществува от времената на египетските фараони. Някогашната крепост на Яфа днес е превърната в очарователен комплекс от каменни улички, красиви къщи, заведения и разцъфнали градинки. А отвъд нея се простира старият арабски квартал, където са някои от най-добрите ресторанчета - включително Abu Hassan с легендарния му хумус.

Алтернативно можете да се разходите и да похапнете около пазара Кармел. А щом задоволите нуждите на тялото, може да обърнете внимание и на душата: примерно като разгледате т. нар. "Бял град" - поредица от сгради в стил Баухаус, издигнати през 30-те и 40-те, или посетите Музея на изкуствата, чиято колекция не отстъпва много на Лувъра или Праго.

Какво да очаквате: През октомври температурите са в диапазона 19-23 градуса. Преваляванията са редки и кратки. Морската вода е средно около 26 градуса.

Как да стигнете: "България Еър" лети до Тел Авив пет пъти седмично до началото на октомври, след това три пъти седмично.



In Israel, Tel Aviv is often referred to as "HaBuaH" (the bubble) - showing to what extent this carefree, friendly city seems isolated from the tensions that rule almost everywhere else in the Middle East. Of course, it is also worth using it as a starting point to see the other wonders of Israel - Jerusalem, Bethlehem, the Dead Sea, Haifa. But you can also devote yourself entirely to Tel Aviv. Start with a walk along the five-kilometre promenade - an endless series of meticulously maintained paths and gardens by the seashore. Then step four millennia back in time between modern Tel Aviv and its clinging Jaffa, which has existed since the days of the Egyptian pharaohs. The former fortress of Jaffa has today been transformed into a charming complex of stone streets, beautiful houses, restaurants and blossoming gardens. And beyond it stretches the old Arab quarter, home to some of the best restaurants - including Abu Hassan with its legendary hummus. Alternatively, you can walk and eat around the Carmel Market. And once you

satisfy the needs of the body, you can also pay attention to the soul: for example, by exploring the so-called "White City" - a series of buildings in the Bauhaus style, erected in the 30s and 40s, or visiting the Museum of Art, whose collection is not far inferior to the Louvre or the Prado.

What to expect: In October, temperatures range from 19-23 degrees. Rainfalls are rare and short. Sea water averages around 26 degrees.

How to get there: Bulgaria Air flies to Tel Aviv five times a week until early October, then three times a week.







ДОХА DOHA

Дълги години подценявана в полза на регионалния туристически лидер Дубай, столицата на Катар най-сетне получи полагащото ѝ се признание покрай домакинството на Световното първенство по футбол преди година. Огромните богатства на тази малка арабска държава отгавна се инвестират в първокласна инфраструктура и блестяща архитектура. По улиците на Доха можете да вкусите почти всички световни кухни. В тукашните музеи са немало прочути шедеври, да не говорим за монументални съвременни скулптури като прословутата "Изток - Запад. Запад - Изток" на Ричард Сера. Запазените древни "сукове" (пазари) носят спомена за епохата, когато тукашните моряци са владеели търговията между Изтока и Запада. Модерните молове предлагат луксозни стоки на госта изгодни цени. А ако по някаква причина съчетанието от хубава храна, горещи плажове и шопинг ви омръзне, винаги можете да се отгадете на някое приключение. От пустинно сафари с камили (или модерни всъдеходи), през полет с парапланер, до змуркане в Персийския залив - каквото и приключение да ви гоуде наум, тук има кой да го изпълни.

Какво да очаквате: В Доха лятото никога не свършва - само става малко по-поносимо. Дори през октомври денем е над 30 градуса. Шансът за дъжд е на практика нула. Морската вода е 28-30 градуса.

Как да стигнете: Всекидневни полети с "България Еър" и нашите code-share партньори.

Long underrated in favour of regional tourism leader Dubai, Qatar's capital finally got the recognition it deserved after hosting the FIFA World Cup a year ago. The vast wealth of this small Arab country has long been invested in first-class infrastructure and glittering architecture. On the streets of Doha, you can taste almost all world cuisines. In the local museums, there are quite a few famous masterpieces, not to mention monumental contemporary sculptures such as the infamous "East-West. West-East" by Richard Serra. The preserved ancient "souks" (markets) bear the memory of the era when local sailors mastered the trade between the East and the West. Modern malls offer luxury goods at very favourable prices.

And if for some reason you get tired of the combination of good food, hot beaches and shopping, you can always go on an adventure. From a desert safari with camels (or modern SUVs), to paragliding, to diving in the Persian Gulf, whatever adventure comes to mind, there's someone here to fulfil it.

What to expect: In Doha, summer never ends - it just gets a little more bearable. Even in October, the daytime temperature is over 30 degrees. The chance of rain is practically zero. Sea water is 28-30 degrees.

How to get there: Daily flights with Bulgaria Air and our code-share partners.



МАЛАГА MALAGA

Дълго време подценявана за сметка на курортите по Коста дел Сол, днес Малага е един от най-атрактивните градове на Испания - фантастична комбинация от архитектура, изкуства, легендарно вино и плажове, на които можете да се изтягате по цял ден дори в късната европейска есен. Архитектурата се простира от древно-римски амфитеатри, през напълно запазени сарацински крепости, до готически замъци. За изкуствата е излишно да говорим - все пак става дума за родния град на Пикасо.

Тук е и една от най-прочутите, а също и най-красивите, арени за борба с бикове, открита през 1876. В последните години обаче коридата тук е рядкост, през повечето време ефектната сграда се използва за културни събития.

Исторически, Малага е и един от най-прочутите винарски региони в Европа, а в последните десетилетия повяхналата слава се възражда. Едноименното вино е десертно, силно подсладено и се прави от особено ароматните сортове "москател" и "Педро Хименес". Можете да посетите градския Музей на виното (Plaza de los vineros) или, още по-добре, да го опознаете в някой от многобройните и очарователни вино барове.

Какво да очаквате: Малага е една от най-южните точки на Европа - на същата ширина като Тунис и Сирия. Средната дневна температура през октомври е 24 градуса, нощем не пада под 16 градуса, а вероятността за дъжд е малка. Морската вода е 21-22 градуса.

Как да стигнете: "България Еър" лети до Малага два пъти седмично през септември, с допълнителни полети на 3 и 10 октомври

Long underrated at the expense of the resorts of the Costa del Sol, today Malaga is one of Spain's most vibrant cities - a fantastic combination of architecture, arts, legendary wine and beaches where you can stretch out all day even in the late European autumn. The architecture ranges from ancient Roman amphitheatres, through perfectly preserved Saracen fortresses, to Gothic castles. And we don't have to persuade you about the art scene: after all, we are talking about Picasso's hometown.

Here is also one of the most famous, and also the most beautiful, bull-rings, opened in 1876. In recent years, however, bullfighting here is rare, most of the time the spectacular building is used for cultural events.

Historically, Malaga is also one of the most famous wine regions in Europe, and in recent decades the withered glory has been revived. The wine of the same name is heavily sweetened and is made from the particularly aromatic Moscatel and Pedro Jimenez varieties. You can visit the city's Museum of Wine (Plaza de los vineros) or, even better, explore it in one of the numerous and charming wine bars.

What to expect: Malaga is one of the southernmost points of Europe - on the same latitude as Tunisia and Syria. The average daytime temperature in October is 24 degrees, at night it does not fall below 16 degrees, and the probability of rain is small. Sea water is 21-22 degrees.

How to get there: Bulgaria Air flies to Malaga twice a week in September, with additional flights on 3 and 10 October





ПУНТА КАНА

PUNTA CANA

Пунта Кана е курортен град в най-източната точка на Доминиканската република, далеч от лудницата на 3-милионната столица Санто Доминго. Мнозина смятат това за най-добрата курортна дестинация в Карибския басейн, а статистиката я сочи като втората най-посещавана след Канкун. Плажната ивица на т. нар. Коста дел Косо се простира на повече от 50 километра, и предлага води в най-ослепителните оттенъци на тюркоазеното. Баваро е сочен от ЮНЕСКО като един от 20-те най-добри плажа в света. Барьерният риф привлича гмуркачи от хиляди километри. Ако излежаването по пясъка и плуването започнат да ви омръзват, можете да се запишете за многобройните екскурзии - например за посещение на близките острови Каталина и Саона, или до исторически градчета като Ла Романа. Столицата Санто Доминго също е интересна дестинация с богата история, но изисква и малко повече предпазливост. Туристическите райони на Доминиканската република са относително безопасни, но това престава да важи, ако тръгнете на своя глава из непознатите квартали на столицата.

Какво да очаквате: Октомври е в края на дъждовния сезон, но това не бива да ви плаши - обикновено вали обилно, но кратко, през останалото време е слънчево. За сметка на това морската вода е най-топла през този месец - към 29 градуса. Туристите са по-малко, а цените - по-ниски.

Как да стигнете: с "България Еър" и нашия партньор Condor през Франкфурт

Punta Cana is a resort town at the easternmost point of the Dominican Republic, far from the madhouse of the 3 million-strong capital, Santo Domingo. It is considered by many to be the best resort destination in the Caribbean, and statistics show it as the second most visited after Cancun. The coastline of the so-called Costa del Coco stretches for more than 50 kilometres and offers waters in the most dazzling shades of turquoise. Bavaro is named by UNESCO as one of the 20 best beaches in the world. The barrier reef attracts divers from thousands of kilometres away. If lounging on the sand and swimming tire you, you can sign up for the many excursions - for example, to visit the nearby islands of Catalina and Saona, or to historic towns such as La Romana. The capital, Santo Domingo, is also an interesting destination with a rich history, but also requires a little more caution. The tourist areas of the Dominican Republic are relatively safe, but this ceases to be true if you go on your own through the unfamiliar neighbourhoods of the capital.

What to expect: October is at the end of the rainy season, but don't let that scare you - it usually rains heavily but briefly, the rest of the time it's sunny. On the other hand, the sea water is the warmest in this month - around 29 degrees. There are fewer tourists, and prices are lower.

How to get there: with Bulgaria Air and our partner Condor via Frankfurt ■





АПТЕКА  puls.bg

ПО-ЗДРАВИ ВСЕКИ ДЕН



Доставки в
цялата страна



Всеки месец атрактивни
промоционални предложения



Последвай
аптека.puls.bg



Забравете света и открийте своя...

Откъснете се от ежедневието с лятно бягство
в къмпинг Градина. Подарете си незабравима почивка
в бунгало на морския бряг.



За повече информация и резервации:

+359 888 77 33 44

office@campinggradina.com

reservations@campinggradina.com

www.campinggradina.com

МЕКА КРИЗА

Камамберът, най-прочутото от френските сирена, е в незапомнено отстъпление - отчасти заради климата, отчасти заради инфлацията, но най-вече заради пропагандата

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ISTOCK

На 11 септември 2021 в Париж се случи нещо наистина рядко: всекидневниците пренебрегнаха поредните политически скандали, за да дадат приоритет на новина за... сирене. Но пък наистина разтърсваща новина: оказа се, че за пръв път в историята французите са започнали да ядат повече моцарела, отколкото камамбер.

КАМАМБЕРЪТ ОТ НОРМАНДИЯ без съмнение е най-прочутото френско сирене по света - и емблема на тази типично френска индустрия, която през миналата година донесе 3.7 милиарда на националната икономика само от експорт. Но в последните години популярността му у дома непрекъснато намалява, за да се стигне до унизителния момент най-продаваното сирене във Франция да е италианско. Причините за упадък са комплексни: климатични промени, екологична пропаганда, инфлация, не съвсем лоялна конкуренция... Бъдещето никак не изглежда светло за индустрията, която заедно с винарството сме свикнали автоматично да свързваме с тази страна. През последните години потреблението на камам-

бер във Франция спада с по няколко процента, докато това на моцарела расте. Обяснението е просто: моцарелата е не само по-евтина, но и по-универсална - можете да си я нарежете в салатата, да си я направите на сандвич, докато камамберът по традиция изисква по-формална обстановка: на семеен обяд или в ресторант.

ТОВА ЕМБЛЕМАТИЧНО ФРЕНСКО СИРЕНЕ всъщност носи името на селцето в Нормандия, където се е появило. И макар днес производството на камамбер да е мултимилиардна индустрия, селцето Камамбер си остава все така малко и спокойно, с едва около 180 жители. Те ще ви кажат, че само тук и в съседните няколко села се прави истинският камамбер - от прясно, непастьоризирано мляко, добито от специалната порода нормански крави. Европейското "запазено наименование за произход" (АОР, или АОС на френски) изисква поне половината от стадата, използвани за производството на камамбер, да са от нормански крави, и цялото използвано мляко да е произведено в региона. Сиренето се прави ръчно - млякото се затопля, гобавят се бактериални ►



► култури и ренин (фермент, извлечен от стомаха на млади телета), стъпява се, нарязва се на кубчета и се поставя в малки цилиндрични форми. След 48 часа постоянно обръщане отцедените пите се напръскват с воден разтвор на плесента *Penicillium camemberti*, и сиренето се остава да узрее при 13 градуса температура за минимум три седмици. Поне така се прави оригиналният "Camembert de Normandie". Но на него се пада по-малко от една десета от общото производство. Останалото е индустриална продукция, при която се ползва пастъризирано мляко и други хитрости за намаляване на разходите. По всяка вероятност именно такъв камамбер се продава в близкия до вас супермаркет. Оригинален е горе-долу двойно по-скъп.

МЕСТНАТА ЛЕГЕНДА ТВЪРДИ, че първото сирене камамбер било приготвено от Мари Арел, жена от едноименното село, през 1791. В размириците след началото на Френската революция тя приютила свещеник от Бри, който от благодарност ѝ разкрил тайната рецепта за сиренето бри. Мари я модифицирала според спецификите на климата в Нормандия, и така се родил камамберът. И до днес преките ѝ потомци притежават единия от големите местни производители. През 60-те години на XIX век един от правниците на Арел имал възможност да представи сиренето на Наполеон III, и оттам тръгнала не-обикновената популярност на камамбера. Тази история едва ли трябва да се приема като чиста монета. Има множество сведения, че в селцето Камамбер се е правело специфично местно сирене много преди Мари Арел да се е появила на бял свят. Твърде вероятно е то наистина да е било повлияно от бри, за което има исторически извори още от епохата на Карл Велики (IX век). Но между двете сирена има и много разлики: бри се приготвя в далеч по-големи пите и се продава на отделни парчета, ароматът му е по-деликатен, маслеността - по-висока. При загряване сиренето бри запазва текстурата си, докато камамберът се разтапя и става кремообразен.

НО МЕЖДУ БРИ И КАМАМБЕР има и една обща черта: и за двете видимо предстоят трудни времена. Традиционните производители, които правят сирената ръчно по оригиналните рецепти, отдавна изнемозгват срещу конкуренцията на големите международни концерни. Инфлацията в последните години още повече влоши нещата: днес цените на истинския камамбер или бри са височки за обикновения французин, да не говорим за обикнове-



Някога разнообразието, богатата история и високото качество на френското сирене го правеха обект на национална гордост, писа Bloomberg. "Но днес то е смятано за вредно за околната среда, скъпо и нездравословно"

ния българин. В същото време поредицата сухи и горещи години се отрази зле на млекодобива в региони като Нормандия, и дори принуди иначе неумолимите френски органи по контрол на качеството да гопуснат някои изключения при АОС, например за по-висок процент вносно мляко. Но най-голямата заплаха за традиционните френски сирена е промяната на хранителните навици. Някога разнообразието, богатата история и високото качество на френското сирене го правеха обект на национална гордост, писа Bloomberg в един анализ по темата. "Но днес то е смятано за вредно за околната среда, скъпо и нездравословно".

ФРАНЦИЯ, ПОДТИКВАНА ОТ ЧИНОВНИЦИТЕ в Брюксел, прие доброволно т. нар. система Nutriscore за оценка на хранителната стойност на продуктите. Тази система на свой ред е базирана на т. нар. "модел WXYfm", разработен от проф. Майк Рейнър за британската Агенция за хранителни стандарти. Тя дава точки, когато хранителните продукти съдържат неща като плодове, зеленчуци и ядки; когато имат високо съдържание на фибри и високи количества протеини; положително се оценява и наличието на зехтин, рапично олио и орехово олио. За сметка на това обаче се отнемат точки за твърде висока енергийна плът-

ност, за високо съдържание на захар, на наситени мастни киселини и сол. Според много учени системата твърде много опростява нещата, не отчита неща като произход на храните и е по-скоро в полза на големите корпорации и във вреда на малките производители. Някои гържави, като Италия и Гърция, категорично се обявиха против нея. Но Франция я прие. А Nutriscore никак не е ласкав към класическите френски сирена, твърде богати на мазнини и сол.

В СЪЩОТО ВРЕМЕ опитите за борба срещу глобалното затопляне включват и много активна пропаганда срещу животинските продукти, и особено срещу говеждото месо и кравето мляко. Кравите са един от най-големите източници на парникови емисии в селското стопанство; освен това отглеждането им изисква в пъти повече вода, отколкото за други животни, и десетки пъти повече, отколкото за производството на храни от растителен произход. Все повече хора - основно в САЩ, но вече и в Западна Европа - минават на т. нар. веган диета, елиминирайки всякакви животински продукти. Няколко стартъпа вече разработват различни синтетични сирена, при които не се използва мляко - включително и "фалшив камамбер". Какво ли би казала по този въпрос Мари Арел? ■



**Sea. SPA.
Culinary Destination.**



**ASTOR GARDEN
HOTEL**
Sts. Constantine and Helena Resort



**VILLA
CHINKA**
ASTOR GARDEN
HOTEL

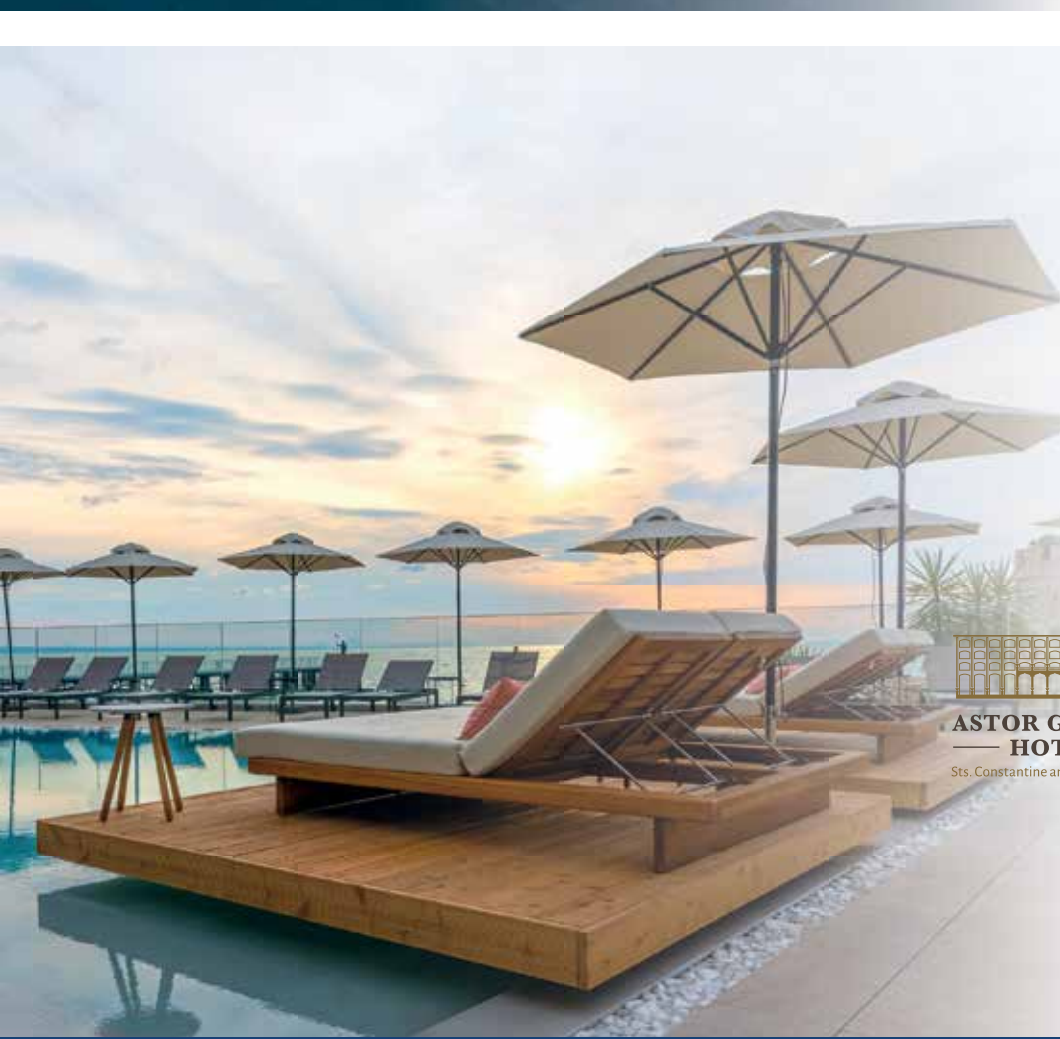
**AQUA
HOUSE**
HOTEL & SPA



AZALIA
HOTEL BALNEO & SPA

**HOTEL
PRIMORSKI**

Св. св. Константин и Елена | Варна | www.visitstconstantine.bg



**Sea. SPA.
Culinary Destination.**



**ASTOR GARDEN
HOTEL**
Sts. Constantine and Helena Resort



**VILLA
CHINKA**
ASTOR GARDEN
HOTEL

**AQUA
HOUSE**
HOTEL & SPA



AZALIA
HOTEL BALNEO & SPA

**HOTEL
PRIMORSKI**

Св. св. Константин и Елена | Варна | www.visitstconstantine.bg

A SOFT CRISIS

Camembert, the most famous of French cheeses, is in unprecedented decline - partly because of climate, partly because of inflation, but mostly because of propaganda

By KALIN ANGELOV / Photography ISTOCK

On September 11, 2021, something truly rare happened in Paris: the dailies ignored the political scandals to give priority to news about... cheese. In fact, truly shocking news: it turned out that for the first time in history, the French were eating more mozzarella than camembert.

CAMEMBERT FROM NORMANDY IS UNDOUBTEDLY the most famous French cheese in the world - and an emblem of this typically French industry, which last year brought 3.7 billion to the national economy from exports alone. But in recent years, its popularity at home has steadily declined, to the humiliating point where the best-selling cheese in France is Italian. The reasons for the decline are complex: climate change, environmental propaganda, inflation, unfair competition... The future does not look bright at all for the industry, which, together with winemaking, we are used to associating with this country automatically.

In recent years, the consumption of Camembert in France was falling by several per cent annually, while that of mozzarella was growing. The explanation is simple: mozzarella is not only cheaper but also more versatile - you can cut it into a salad, and make it into a sandwich, while Camembert traditionally requires a more formal

setting: at a family lunch or in a restaurant.

THIS ICONIC FRENCH CHEESE is actually named after the village in Normandy where it originated. Although Camembert production is a multi-billion dollar industry today, the village of Camembert remains small and peaceful, with only about 180 inhabitants. They will tell you that only here and in a few neighbouring villages is the real Camembert made - from fresh, unpasteurized milk obtained from the particular breed of Norman cows. The European "protected designation of origin" (AOP, or AOC in French) requires that at least half of the herds used to produce Camembert are from Norman cows and that all the milk used is produced in the region. The cheese is made by hand - the milk is heated, bacterial cultures and rennet (an enzyme extracted from the stomachs of young calves) are added, it is cooled, cut into cubes and placed in small cylindrical molds. After 48 hours of constant turning, the drained cakes are sprayed with an aqueous solution of the mould *Penicillium camemberti*, and the cheese is left to mature at 13 degrees for a minimum of three weeks. At least that's how the original Camembert de Normandie is made. But it accounts for less

than a tenth of the total production. The rest is industrial production, using pasteurized milk and other cost-cutting tricks. In all probability, this is the kind of Camembert that is sold in a supermarket near you. The original is about twice as expensive.

LOCAL LEGEND CLAIMS THAT THE FIRST CAMEMBERT cheese was made by Marie Harel, a woman from the village of the same name, in 1791. In the turmoil after the start of the French Revolution, she sheltered a priest from Brie, who out of gratitude revealed to her the secret recipe for Brie cheese. Marie modified it according to the specifics of the climate in Normandy, and this is how Camembert was born. To this day, her direct descendants own one of the major local producers. In the 1860s, one of Harel's great-grandsons had the opportunity to present the cheese to Napoleon III, and from there the extraordinary popularity of Camembert began.

This story should hardly be taken at face value. There are many reports that a specific local cheese was made in the village of Camembert long before Marie Harel was born. It is very likely that it was indeed influenced by Brie, for which there are historical sources dating back





to the era of Charlemagne (9th century). But there are also many differences between the two cheeses: Brie is prepared in much larger pies and sold in individual pieces, its aroma is more delicate, the oil content is higher. When heated, the Brie cheese retains its texture while the Camembert melts and becomes creamy.

BUT BRIE AND CAMEMBERT ALSO HAVE ONE THING IN COMMON: both seem to be facing tough times. Traditional producers, who make cheese by hand according to original recipes, have long been languishing against the competition of large international corporations. Inflation in recent years has made things even worse: today the prices of real Camembert or Brie are too high for the average French, not to mention the average Bulgarian. At the same time, a series of dry and hot years has badly affected milk production in regions such as Normandy and even forced the otherwise unforgiving French quality control authorities to allow some exceptions to the AOC, for example for a higher percentage of imported milk. But the biggest threat to traditional French cheeses is changing eating habits. Once upon a time, the variety, rich history and high quality of French cheese made it an object of national

pride, Bloomberg wrote in an analysis on the subject. "But today it is considered harmful to the environment, expensive and unhealthy."

FRANCE, PROMPTED BY OFFICIALS IN BRUSSELS, voluntarily adopted the so-called Nutriscore system for evaluating the nutritional value of products. This system in turn is based on the so-called "WXYfm model" developed by Prof. Mike Rayner for the British Food Standards Agency. It gives points when foods contain things like fruits, vegetables, and nuts; and when they have a high fibre content and high amounts of protein. The presence of olive oil, rapeseed oil and walnut oil is also positively

But in recent years, Camembert's popularity at home has steadily declined, to the humiliating point where the best-selling cheese in France is now Italian

evaluated. On the contrary, points are deducted for too high energy density, for high contents of sugar, saturated fatty acids and salt. According to many scientists, the system oversimplifies things, does not take into account things like the origin of food and is rather in favour of large corporations and to the detriment of small producers. Some countries, such as Italy and Greece, categorically opposed it. But France accepted it. And Nutriscore is not at all flattering to classic French cheeses, too rich in fat and salt.

AT THE SAME TIME, efforts to combat global warming also include very active propaganda against animal products, especially beef and cow's milk. Cows are one of the largest sources of greenhouse emissions in agriculture; moreover, their cultivation requires many times more water than for other animals, and tens of times more than for the production of plant-based foods. More and more people - mainly in the USA, but now also in Western Europe - are switching to a so-called vegan diet, eliminating all animal products. Several startups are already developing a variety of synthetic cheeses that don't use milk - including "fake Camembert." What would Marie Harel say about this? ■

ЦВЕТЕН БУНТ

Оранжевото вино е своеобразен протест
срещу закостенелите схващания във
винарството



Текст ЯСЕН БОЙЧЕВ / Фотография ISTOCK

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

АКО НЯКОЙ СИ Е МИСЛИЛ, че модните тежнениа вече са изчерпани, или че някога ще бъдат, греша. От няколко години в капризния и вечно жаден за нови вкусове и усещания винен свят има нова модна икона – оранжевите вина (Orange wines). Появата им преди няколко години беше посрещната с противоречиви реакции от изкушената публика. Някои, следвайки обичайните критерии за качество, ги намират за груби и окислени, за напълно неприемлив, макар и екстравагантен експеримент, но други са направо влюбени в тях.

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

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

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

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

ПИОНЕРСКАТА РОЛЯ СЕ ПРИПИСВА на Йоско Гревнер – винопроизводител от областта Фруиули в Северна Италия. През 90-те години той започва да експериментира с по-продължително настойване на своето Пино гриджо с твърдите части, при което цветът ставал подозрително интензивен, но и вкусът ставал по-богат, по-плътен и натоварен с допълнителни акценти. Тук трябва да вметнем, че самият сорт Пино гриджо е предразположен към подобно развитие, защото не е типично бял, а е мутация на Пино ноар. Сравнително скоро Гревнер намерил първите си последователи, а през 2000 година, след като посетил Грузия, вече бил убеден, че точно това е истинският, неподправен и натурален вкус на бялото вино.

Светът на виното, освен че е податлив на модни влияния, е свят на постоянна и оживена комуникация. Поради което не е странно, че технологичните иновации на Гревнер скоро намерили съмишленици и сред склонни към експерименти винари в Калифорния. Някои сочат като основна

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

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

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

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



Традиционно
производство на
"оранжево" вино
в Грузия
Traditional
production of
'orange' wine in
Georgia

Colourful Riot

Orange wine is a kind of protest against rigid concepts in winemaking

By YASEN BOYCHEV / Photography iSTOCK

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

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

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

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

With orange wines things are turned upside down. They are both white by nature, but made according to the red wine technique, which affects the color. It may be deep yellow, orange

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

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

Trends, just like ideas, in order to fulfill their potential must have some sort of inspiration, a carrier and this is usually a person. Orange wines also have their early prophets and ideologists.

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

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

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

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

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



GREEN COTTAGE

КОМПЛЕКС ОТ
КЪЩИ
БЛИЗО ДО
МОРЕТО



к.к. Св. св. Константин и Елена | +359 (0) 885 966 929
www.greencottage.bg

ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

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



ПРЕВОЗ НА БЕЗПЛАТЕН БАГАЖ В ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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

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

ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

Класа на обслужване – икономична класа

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

*Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /l+h+w/. При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Солун, Атина, Родос, Корфу или Хераклион) регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на callfb@air.bg или телефон +359 2 40 20 400.

ТАКСИ ЗА БАГАЖ

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

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

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

Такса 15 EUR – Варна, Бургас

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

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

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

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

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

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

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

ПО МЕЖДУНАРОДНИ И ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – БИЗНЕС КЛАСА

Норма на безплатен багаж - 2 броя ръчен багаж с общо тегло до 15 кг. (размери 55x40x23см всеки) и 1 дамска чанта/лаптоп, 2 броя регистриран багаж, до 32кг 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

КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – ИКОНОМИЧНА КЛАСА

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

ИЗКЛЮЧЕНИЯ

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

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

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

За членове на програмата "CCB Club" - 2 броя по 23 кг и го 158 см* всеки**

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

Бебето от 0-2 години - В случай, че тарифата, по която е издаден билета на възрастният, придружаващ бебето, позволява 1 брой чекиран багаж го 23 кг, то бебето има право на 1 брой чекиран багаж го 10 кг. Превозът на бебешки колички се извършва безплатно, но те следва задължително да се предават и получават непосредствено при качване/слизване на/от самолета. Авиокомпанията не носи отговорност за щети в резултат на транспортиране по багажните ленти в случай, че количката не е предадена/получена на/от самолета.

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

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

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

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

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

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

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

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

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

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

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

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

В случай, че билетът дава право на безплатен превоз на два броя регистриран багаж, а пътникът превозва три броя регистриран багаж - третият багаж е в категорията "Допълнителна бройка- трети багаж го 23кг го 158 см.."

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

baggage/l+h+w/.

When traveling from any of the Greek destinations (Thessaloniki, Athens, Rhodes, Corfu or Heraklion) checked baggage or oversize baggage can be requested only through the ticket issuer or through the Customer Service Center by email at callfb@air.bg or phone +359 2 40 20 400.

EXCEPTIONS

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

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

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

For members of the 'CCB Club' programme- free checked-in baggage - 2 pieces of 23 kg. Third piece is charged as third excess baggage**

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

Infants 0-2 years of age - If the fare of the ticket of the adult who is accompanying the baby allows 1 piece checked baggage up to 23 kg, the baby is entitled to 1 piece checked baggage up to 10 kg.

Transportation of baby carriages is free of charge, but it is mandatory to hand them over/to receive them immediately before embarkation / disembarkation of the aircraft.

The aviation company shall not be responsible for damages resulting from transportation on baggage belts, in case the carriage has not been handed over/received at the aircraft.

* The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the baggage/l+h+w/. The passenger may carry more than the free of charge baggage allowance for an additional fee. Third piece is charged as third excess baggage.

** If your tickets are paid in the company's website, as well as in the cases of: possession of gold card FLY MORE, membership in CCB Club, or tickets paid with co-branded card from CCB and Bulgaria Air or Visa Platinum card from CCB you need to contact us by phone +359 2 4020 400 or e-mail callfb@air.bg to reissue the ticket entitled to free 2 pieces of luggage.

*** In order to take advantage of our conditions for the transportation of seamen, the ticket must be issued at a special seaman fare. For more information and reservations, please contact the Customer Service Center at +359 2 4020 400 or e-mail callfb@air.bg, any of the Bulgaria Air offices or through the travel agent network.

Possession of card CCB Club, Visa Platinum CCB, co-branded card from CCB and Bulgaria Air, and Gold Card FLY MORE does not entitle the additional free checked baggage on tariff without luggage.

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

EXCESS BAGGAGE FEES – INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 50 EUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the baggage/l+h+w/. The passenger may carry more than the free of charge baggage allowance for an additional fee. Third piece is charged as third excess baggage.

EXCESS BAGGAGE FEES – DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 15 euros

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

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

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

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

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

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

*The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the baggage/l+h+w/. The passenger may carry more than the free of charge baggage allowance for an additional fee. Third piece is charged as third excess baggage.

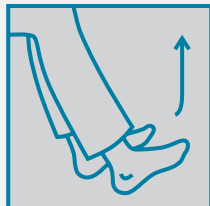
For more information please check Bulgaria Air's website www.air.bg.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

Предлагаме ви няколко полезни съвета за това как да се чувствате добре по време на полета и след него. Изпълнявайте упражненията бавно и дишайте равномерно.

FIT TO FLY

These handy exercises enable you to stay in top form – both during and after the flight. Perform each move with steady, even breathing.



ХОДИЛА

10 пъти

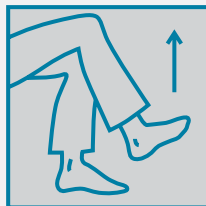
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



КОЛЕНЕ

30 пъти

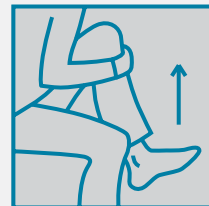
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



РАМЕНЕ

5 пъти

Поставете ръцете на бедрата и започнете да описвате кръгови движения с раменете.



КРАКА

10 пъти

Наведете се леко напред. Обгърнете с ръце коленете и ги повдигнете на нивото на гърдите. Задръжте така 15 секунди.



ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

Поставете и двете стъпала на пода и стегнете корема. Навеждайте се напред, докато ръцете Ви не опрат пръстите на краката.

FEET

10 times

Placing your heels on the floor, stretch your toes upwards. Then, keeping your toes on the floor, raise your heels upwards.

ANKLES

15 times

Rotate your foot – first in one direction and then the other.

KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

SHOULDERS

5 times

With your hands on your thighs, rotate your shoulders in a circular motion.

LEGS

10 times

Bend forward slightly. Wrap your hands around one knee and raise it to your chest. Hold for 15 seconds. Repeat with the other knee.

BACK AND ARMS

15 times

Place both feet flat to the floor and hold your stomach in. Bend forward, moving your hands down your legs.

ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

Статистиката сочи, че летенето със самолет е далеч по-безопасно от много други дейности. Екипажът на Вашия самолет е висококвалифициран и с богат опит. Самолетите на България Еър, са с безупречна поддръжка и могат да устоят на всякаква турбуленция.

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

RELAX!

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

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

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

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

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

DURING THE FLIGHT

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

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

КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

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

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

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

REDUCING JETLAG

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

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

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

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

„България Ер“, Ви желае безопасен и удобен полет. Висококвалифицираните ни летци, стюардеси и стюарди са обучени да осигурят безопасността Ви. Ето някои основни моменти от безопасността, с които може да се запознаете, докато почивате и се наслаждавате на полета с „България Ер“.

ВАШЕТО ЗДРАВЕ

Ако имате притеснения за здравето си, свързани с пътуването, и особено ако страдате от дихателни или сърдечно-съдови заболявания, посетете лекаря си преди заминаване. Аптеките могат да Ви предложат лекар-ства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар, който е най-подходящ за Вас.

ВАШИЯТ БАГАЖ

Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма Ви. Да седнеш в креслото уморен и задъхан, означава да започнеш пътуването си зле. В ръчния багаж носете само основното, което ще Ви трябва по време на полета.

СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

Опитайте се да пристигнете на летището рано. Оставете си достатъчно време за формалности, пазаруване и отвеждане към самолета. Времето за регистриране на пътниците е различно на различните летища и може да варира според дестинацията. Добре е да се информирате предварително за часа, в който трябва да сте на летището.

ВАШАТА СИГУРНОСТ

Запознайте се с изискванията за сигурност и ги спазвайте. Не се съгласявайте да пренасяте чужд багаж. Не оставайте багажа си без надзор. Слагайте ножове, ножици и остри предмети в куфара, който предавате за транспортиране в багажника на самолета. Ако са в ръчния Ви багаж, летищните служби за сигурност ще Ви забранят да ги качите в самолета.

ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

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

ПУШЕНЕТО

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

УПЪТВАНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Преди заминаване и пристигане кабинният състав на „България Ер“, ще Ви запознае с правилата за безопасност в самолета. Упътването включва съветения за преплазните колани, кислородните маски, изходите, аварийното напускане на самолета, спасителните жилетки. Молим за Вашето внимание по време на демонстрацията. Разгледайте инструкцията за безопасност в самолета, която е в джоба на седалката пред Вас.

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

Кабинният екипаж на „България Ер“, се грижи да Ви обслужва отлично и да осигурява безопасността по всяко време. Не се притеснявайте да повикате стюардесите и стюардите, като използвате разположения над креслото Ви бутон, да споделяте коментарите си с тях и да ги уведомявате за потребностите си.

ПРИ ПРИСТИГАНЕ

Пазете багажните си купони, за да намерите лесно багажа си. Отделете малко време, за да се аклиматизирате след пристигането си.

YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

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

YOUR HEALTH

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

YOUR LUGGAGE

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

YOUR CHECK IN DEADLINE

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

YOUR SECURITY

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

YOUR HAND LUGGAGE

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

SMOKING

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

THE SAFETY BRIEFING

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

YOUR CABIN CREW

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

AT THE DESTINATION AIRPORT

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

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

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

Уважаеми пътници,

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

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брадви, секири, сатъри, томахавки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скапелци / ножици, с рещеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кърпки за лег / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тояги / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мина, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, съзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

From November 6, 2006 the European Union adopted new security rules that restrict the amount of liquids you can take through security checkpoints, in addition to other prohibited articles. These liquids must be in individual containers with a maximum capacity of 100 ml each, packed in one transparent, resealable plastic bag (with a capacity of no more than one litre). The restrictions apply to liquids such as water, drinks, soups, syrups, make-up, creams, lotions, gels, perfumes, deodorants, sprays, tooth paste and shaving foam. Liquid foods for babies and any medication a passenger may need during a flight are exempt from the above restrictions but must be presented at security checkpoints.

This is not an exhaustive list. If in doubt, please, consult the airport staff who will be happy to provide you with more detailed information.

Dear passengers,

In keeping with European Commission Regulation № 68/2004 of 15 January 2004, any object capable, or appearing capable of causing injury should not be carried into the security restricted areas of the airports and into the aircraft's cabins. These include, but are not limited to:

all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, hatch ets, meat cleavers; machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers, crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators / gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas / turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.



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

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг, а размерите на клетката 48 x 35 x 22 см. За услугата се заплаща такса от 60 евро в посока.

При превоз на домашни любимци в багажното отделение /AVIH/ няма ограничение в теглото

на животното, а максималните размери на клетката са 110 x 65 x 70 см. При общо тегло до 32 кг се заплаща такса 100 евро, а над 32 кг – 140 евро в посока. Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията.

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки, като единствено до и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

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

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

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

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

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

container are 110 x 65 x 70 cm.

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

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

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

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

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

Upgrade до бизнес класа, за да е перфектно

В 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 приоритетни чекиране и качване в самолета, допълнителен багаж, достъп до бизнес салоните на летищата и бизнес класа кетъринг. Ако сте член на програмата FLY MORE, печелите и повече точки.

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спазва разрешението за превоз на багаж и на другия превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от

всичките предимства. Таксата за услугата Upgrade е 50 евро* в посока по вътрешни линии и 100 евро* в посока по международни линии.

Можете да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиентите на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на България Еър, чрез издателя на билета или на летището преди полета.

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

Bulgaria Air gives you the opportunity to increase the comfort of your trip with the Upgrade to the business class service.

The Upgrade may be purchased from 24 hours to 40 minutes before scheduled departure in case of availability.

By choosing it you get not only comfort and convenience, but also

priority check-in and boarding in the airplane, additional baggage, access to airport business lounges and business class catering. If you are a member of our frequent flyer program FLY MORE, you earn more points as well.

Please note that in case of a connecting flight, the luggage permit of the other carrier must be checked and observed with.

We also advise you to request UPGRADE at least 2 hours before the departure from Sofia in order

to enjoy catering as part of all the benefits of the service. The Upgrade fee is EUR 50 in direction for domestic flights and EUR 100 in direction for all international flights.

Upgrade can be purchased at our Customer Service Center: +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, and also in the Bulgaria Air offices, through the ticket issuer or at the airport before the flight.



Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Сега имате с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и авариен изход, а тези на 4

ред можете да резервирате като предпочитани, поради близостта им до изхода и възможността бързо да се отправите към крайната точка или трансферния си пункт.

Можете да заявите и заплатите своето място чрез Центъра за обслужване на клиентите на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на България Еър, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си

гарантирате налично място и да спестите време на летището. Следва да се има предвид, че има пътници, които не могат да бъдат настанявани на аварийни изходи, например хора с физически, психически и служебни увреждания, възрастни хора, деца и бебета (със или без придружител) и пътници с наднормено тегло.

* За Тел АвиВ таксата е в щатски долара, за Лондон в паунда, за Цюрих в швейцарски франка.

Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to guarantee more in-flight comfort!

How? Just book your seat with extra space and more comfort for 20 EUR per flight or book your preferred seat near the exit for 10 EUR per flight. The service is available for all direct flights operated by Bulgaria Air. Seats with extra space are located on the 3rd row and emergency exit, while those at 4th row can be booked as a

preferred due to their proximity to the exit point and the availability they provide for the passenger to head straight to his final destination or transfer point.

You can request and prepay your seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior to the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat

for you and to save time at the airport.

It should be considered that here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

* For Tel Aviv the fee is in USD, for London in GBP, for Zurich in CHF



Пътуване на деца без придружител

Доверете се на услугата на България Еър, за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете по време на полет!

* За деца на възраст между 3 и 5 г. осигуряваме ескорт – стюард, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

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

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

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

срещу заплащане на 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.

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

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

Unaccompanied minors flying

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

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

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

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

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

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

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

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

THE FACE OF

Bulgaria Air

National Carrier www.air.bg



Airbus A320-214



Airbus A320-214



Airbus A319-112



Boeing 737-300



Embraer 190-100



CODESHARE PARTNERS

Codeshare partnerships are an integral part of Bulgaria Air route portfolio. They enable the airline to provide its customers more frequencies to a particular destination as well as to widen its destinations list at facilitated booking procedure.

AIRFRANCE

SOFIA – PARIS / VARNA
PARIS – NICE / LYON / BORDEAUX

ITA
AIRWAYS

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

IBERIA

SOFIA – MADRID
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE

KLM

SOFIA – AMSTERDAM

AEGEAN

A STAR ALLIANCE MEMBER

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

AirSERBIA

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

TAROM
ROMANIAN AIR TRANSPORT

VARNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST

QATAR
AIRWAYS

Sofia – Doha / Bucharest / Varna / Burgas

Дестинации Destinations



CODESHARE PARTNERS

Code share партньорството позволява на авиокомпаниите да предлагат на своите пътници повече полети до дадената дестинация при облекчена процедура за резервация, както на собствените полети, така и на полетите на партньора по маршрута.

The Code share partnership enables airlines to provide for their valuable customers more frequencies to each particular destination at facilitating booking procedure, on every own operated or marketing flight en route.



SPA PARTNERS

Special prorate agreement е сред основните търговски договори, предоставящи на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговорят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.



INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

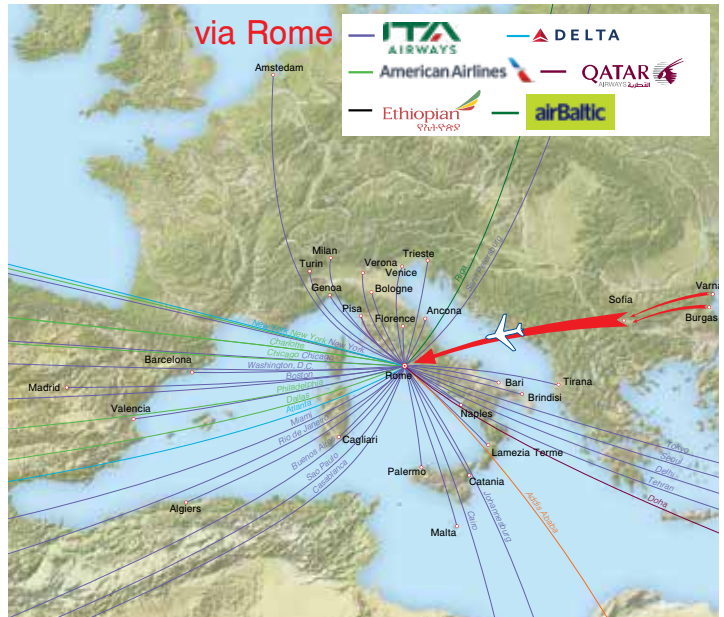
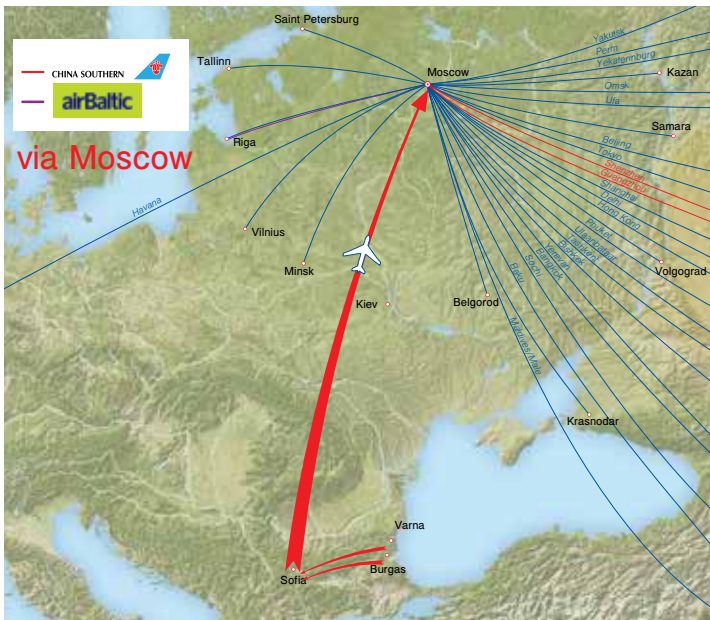
The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



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











Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?

BULGARIA AIR: Where to find us?

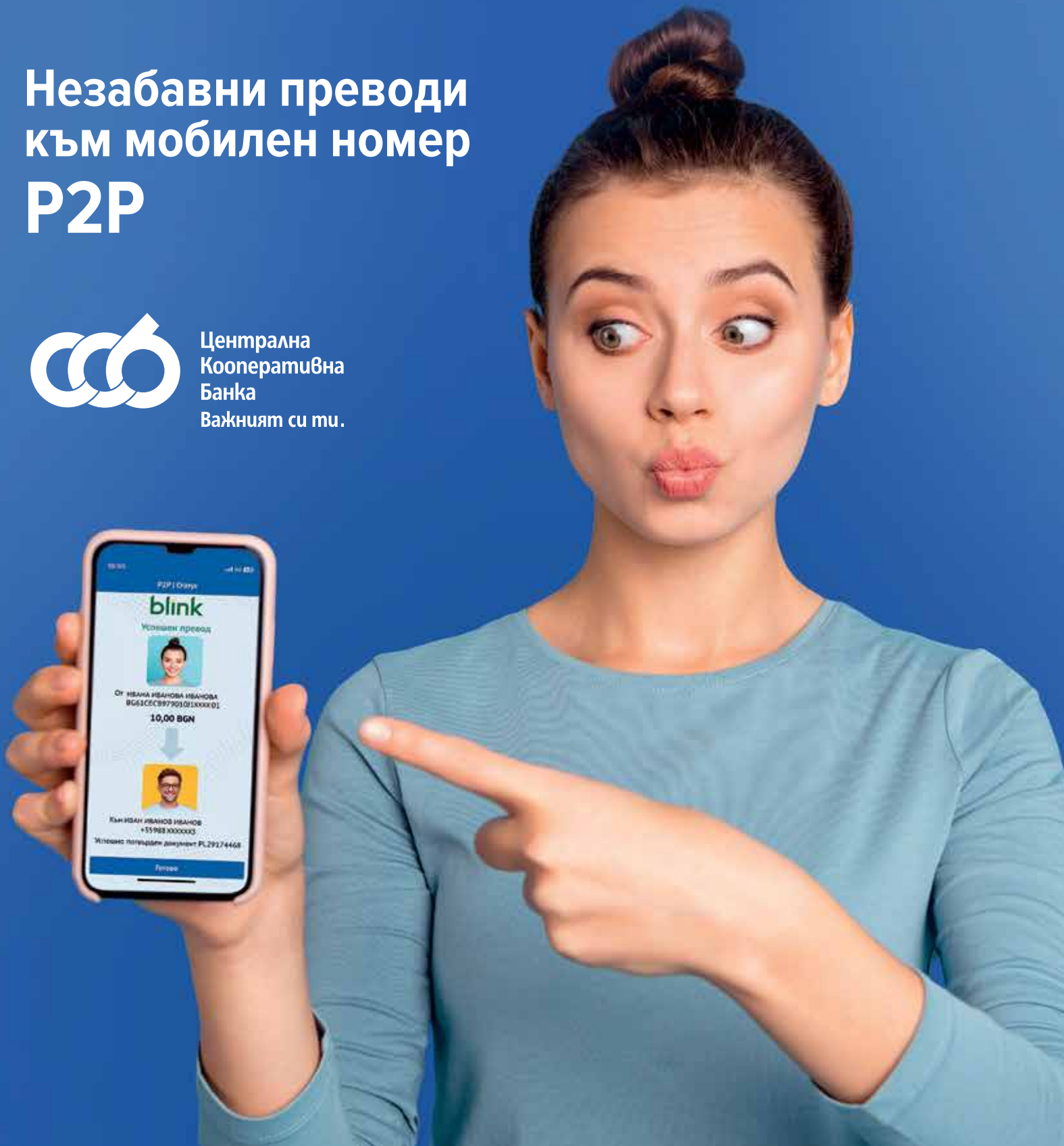
| | | |
|--|--|--|
| <p>SOF BOJ VAR</p>  | <p>Customer Service Center</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Every day 08:00-20:00 Local Time</i></p> <p>phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg</p> | |
| | <p>Head office</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i></p> <p>fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg</p> | |
| | <p>Sofia City Office</p> <p>2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00 - 17:30 Local time</i></p> <p>phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg</p> | |
| | <p>FLY MORE Office</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540</p> <p>phone.: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg</p> | |
| | <p>Varna Airport Office</p> <p>Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Working hours Opens 2 hours prior</i> <i>to scheduled departure</i></p> <p>phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg</p> | |
| | <p>Varna City Office</p> <p>55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00 - 17:00 Local time</i> <i>Saturdays customers are served by email</i> <i>and phone from 10:00 to 16:00 Local time.</i></p> <p>phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg</p> | |
| | <p>Shumen City office</p> <p>Shumen, Patleyna 10 str. <i>Monday-Friday: 09:00-17:00</i></p> <p>phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg</p> | |
| <p>BRU</p>  | <p>Belgium, Brussels</p> <p><i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>10:00-19:00 Local Time</i></p> <p>phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg</p> | |
| <p>BER</p>  | <p>Germany, Berlin</p> <p>Bulgarian Air Tour Leipziger str 114115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-18:00 Local Time</i></p> | <p>phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg</p> |
| <p>LON</p>  | <p>United Kingdom, London</p> <p>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></p> | <p>phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg</p> |
| <p>MOW</p>  | <p>Russia, Moscow</p> <p>City Office 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and</i> <i>September)</i></p> | <p>phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg</p> |
| <p>TLV</p>  | <p>Israel - Tel Aviv</p> <p>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></p> | <p>phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg</p> |
| <p>USA</p>  | <p>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></p> | <p>phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg</p> |
| <p>VIE</p>  | <p>Austria, Vienna</p> <p>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></p> | <p>phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg</p> |

НЯКОИ НЕЩА СТАВАТ **blink** ЗА СЕКУНДИ

Незабавни преводи
към мобилен номер
P2P



Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.





*Back to school
with Lacrima*



FOLLOW US



VIEW CATALOG