

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

164 (4) / 2024

ON AIR **BULGARIA**

Rich Men,
Poor Men

КОГА ЩЕ ЗАБОГАТЕЕМ?

Calendar
Misteries

КАЛЕНДАРНИ ЗАГАДКИ

Lisbon

РОГЪТ НА ИЗОБИЛИЕТО

BULGARIA'S ACES

Tim Kurth, the CEO of Aurubis Bulgaria

Тим Курт, главен изпълнителен директор на Aurubis Bulgaria

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



Discover a new dimension with

Korten Wines

Korten Wines - a remarkable wine series of rich, well-structured, full-bodied and truly memorable wines. Refined to perfection, recognised with numerous awards.



SCAN ME





ПОСРЕЦНАХМЕ И ЧЕТВЪРТЯ НИ НОВ AIRBUS A220

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

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

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

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

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

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

WE HAVE WELCOMED OUR FOURTH NEW AIRBUS A220

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

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

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

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

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

DESTINAZIONE: ITALIA

ВЕЧЕ ГОВОРИШ ЕЗИКА

РИМ И МИЛАНО

Пътувай до Италия в 3 лесни стъпки:

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

Ето, вече говориш езика!



България Еър

Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

За пълни подробности и условия посети www.air.bg



**9 | BUSINESS
ECONOMY**



16 | На България е дадено много. Трябва само да го използваме

Тим Курт, изпълнителен директор на „Аурубис България“ и президент на Германо-българската индустриално-търговска камара

**47 | ANALYSIS
POLITICS**



50 | Богат-Беген

България вече 17 години носи етикета на най-бедната страна в ЕС. Наближава ли времето да си променим представите?

**67 | SCIENCE
TECHNOLOGY**



70 | Проклятието на календара

Опитите да въведем ред в дните, месеците и годините са родили някои наистина странни системи

**87 | TRAVEL
LIFESTYLE**



100 | Лисабон: Пленителният край на света

Най-западната столица на Европа очарова с архитектура, музика, вино и особено с кухня

22 | Bulgaria Has Been Given a Lot. We Just Need To Use It

10 | Числа и лица
Numbers and Faces

12 | Добре дошли в "Хладните двайсет"

14 | Welcome to the Tepid Twenties

30 | Негозряла сделка

33 | A Greenish Deal

36 | Drive My Car

40 | Drive My Car

42 | Печеливши и губещи

44 | Winners and Losers

53 | Rich Man, Poor Man

48 | Kaleidoscope
Kaleidoscope

56 | Диктатор в затвора

58 | A Dictator in Prison

60 | Светлини и сенки
Light and Shadow

74 | The Curse of the Calendar

68 | Спасени от китовите
Saved by the Whales

78 | Защо Великден е различен?
Why is Easter Different?

82 | Равни права

84 | Equal Rights

100 | Lisbon: The Captivating End of the World

88 | Афиш
Poster

90 | От Ватерло до... Мамма Миа

92 | From Waterloo to... Мамма Миа

94 | Сегем посоки за Великден

98 | 7 Easter Directions

114 | Дъх на лято

116 | The Scent of Summer



THE INFLIGHT MAGAZINE

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

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

ГЛАВЕН РЕДАКТОР

Константин Томов

ktomov@bulgariaonair.bg

ПРЕВОДАЧИ

Global Club

АВТОРИ

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

ДИЗАЙН

BRAND NEW DESIGN

ИЗДАТЕЛ

ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

Виктория Мумкова

РЕДАКЦИОНЕН АДРЕС

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

БАНКОВА СМЕТКА

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

CONTRIBUTORS АВТОРИ



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



ПЪРВОТО BMW XM



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

BMW XM: Среден разход на гориво, WLTP в л/100 км: 12,9–12,3; CO₂ емисии в г/км, комбинирани по WLTP: 43–35;
Среден разход на електроенергия, WLTP в кВтч/100 км: 33,6–32,5



С "БЪЛГАРИЯ ЕЪР" ДО ВЪЛШЕБНИЯ ЛИСАБОН

Летете с нас до вълшебния Лисабон: от 6 април "България Еър" стартира новата си редовна линия от София до португалската столица за летния сезон на 2024. Директните полети са два пъти седмично, всяка сряда и събота. Най-ниската цена за еднопосочен билет в икономична класа за пътник без регистриран багаж до Лисабон е 139 евро. Защо да посетите Лисабон? Има стотици убедителни причини, но нека споменем само най-основните. Заради културата и архитектурата: в края на краищата Лисабон е столицата на страна, която някога е владеела половината свят и в която са се стичали богатствата на Африка, Индия, Бразилия и Островите на подправките. Заради цените: напук на имперското си минало

португалците днес са симпатично скромни хора, а цените - от хотели до ресторанти и барове - са най-ниските в западна Европа. Заради климата: Лисабон е от малкото столици на половин час път от първокласни плажове. Лятото не е непоносимо горещо, есента и зимата са меки и приятни. Заради разнообразието: Лисабон е космополитен град с подчертан вкус към нощния живот. Но освен това е и много удобна база да проучите пасторалната португалска провинция. Заради фадото: то далеч не е просто характерна местна музика. И не може да се опише - трябва да отидете и да го почувствате. И заради още безброй причини - които обаче ще ви оставим да откриете сами. *За повече информация: www.air.bg* ■

FLY BULGARIA AIR TO THE MAGICAL LISBON

Fly with us to magical Lisbon: from April 6, "Bulgaria Air" starts its new regular route from Sofia to the Portuguese capital for the summer season of 2024. Direct flights are twice a week, every Wednesday and Saturday. The lowest price for a one-way ticket in economy class for a passenger without checked baggage to Lisbon is €139. Why visit Lisbon? There are hundreds of compelling reasons, but let's mention only the most basic ones. Because of culture and architecture: after all, Lisbon is the capital of the country that once ruled half the world, and where the riches of Africa, India, Brazil and the Spice Islands flowed to. Because of prices: despite its imperial past, today the Portuguese are likeably modest people, and prices – from hotels to restaurants and bars – are the lowest in Western Europe. Because of climate and location: Lisbon is one of the few European capitals located half an hour away from first class beaches. Summer isn't unbearably hot, autumn and winter are mild and pleasant. Because of variety: Lisbon itself is a cosmopolitan city with a definite taste for nightlife. Besides, it's a very convenient basis to explore the pastoral Portuguese countryside. Because of fado: It's far from being just traditional local music. It can't be described – you must go and feel it. And because of many more reasons we'll let you discover yourself. ■



EASTER

holiday at break



DESTINATION BURGAS
SEA GARDEN

WWW.HOTELPRIMORETZ.BG





Cinematic sound and vision. Bundled.

Front-row seats at home. Experience all the sporting action of the season in high fidelity with this exclusive bundle.

Featuring Beovision Theatre or Beovision Harmony, and a pair of either Beolab 28 or Beolab 18 speakers for stunning surround sound. See your local store for a tailored offer.



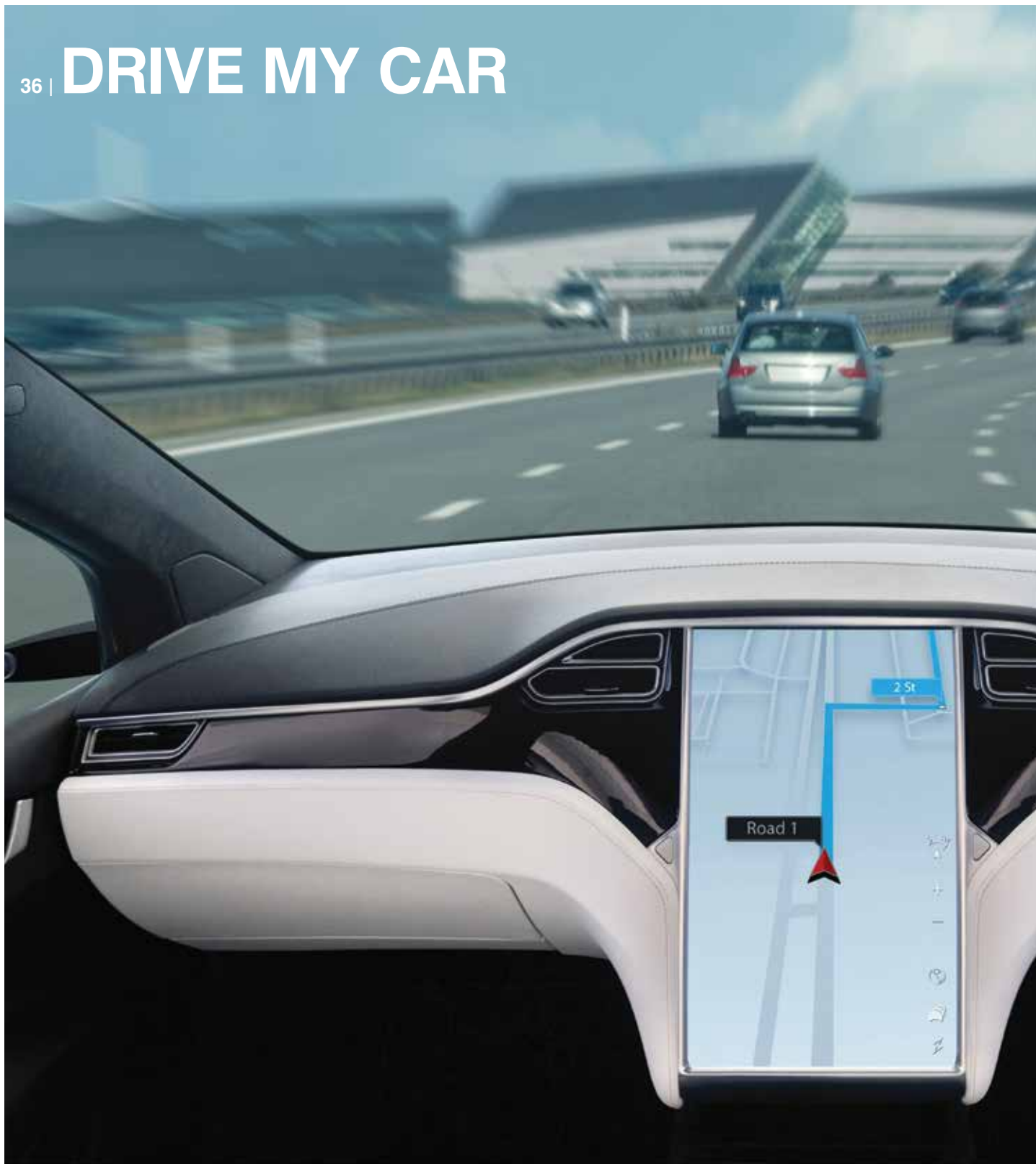
SOFIA, 53, CHERNI VRAH BLV.

+359 2 8073757

SOFIA@BEOSTORES.COM

WWW.BEOSTORES.BG

36 | **DRIVE MY CAR**



16 | **ИНТЕРВЮ: ТИМ КУРТ**
INTERVIEW: TIM KURTH



30 | **НЕДОЗРЯЛА СДЕЛКА**
A GREENISH DEAL



ЧИСЛА И ЛИЦА FIGURES & FACES

23.1%

е държавният дълг на България като съотношение към Брутния вътрешен продукт на страната, показват последните данни на Eurostat. Това е вторият най-нисък показател в Европейския съюз след този на Естония (19.6%). България обаче е страната с най-голям ръст в държавния дълг за последното тримесечие - цели 2.1% от БВП. Страните с най-голям дълг в края на 2023 са Гърция (162%), Италия (137%), Франция (111%), Испания (108%) и Белгия (105%).

EN

23.1% is the government debt of Bulgaria as a ratio to the Gross Domestic Product of the country, according to the latest Eurostat data. This is the second lowest indicator in the European Union after that of Estonia (19.6%). However, Bulgaria is the country with the largest increase in government debt for the last quarter - as much as 2.1% of GDP. The countries with the most debt at the end of 2023 are Greece (162%), Italy (137%), France (111%), Spain (108%) and Belgium (105%). ■

2616

лева струва нетната издръжка за тричленно семейство (двама работещи и едно дете), показват изчисления на синдиката КНСБ към март 2024. Размерът на издръжката се е повишил с 1.1% спрямо края на 2023, и с 4.3% спрямо март 2023. Общо 1454 лева месечно са необходими за издръжката на един работещ, ако живее сам, показва изследването.

EN

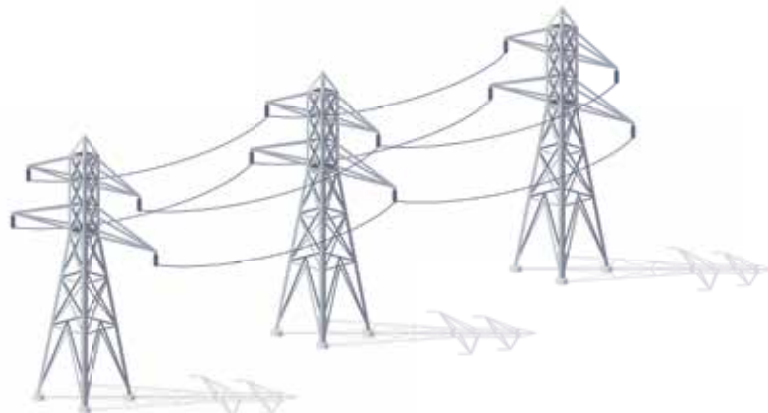
BGN 2,616 is the net maintenance for a three-member family (two working people and one child), according to calculations by the KNSB trade union as of March 2024. The amount of maintenance increased by 1.1% compared to the end of 2023, and by 4.3% compared to March 2023. A total of BGN 1,454 per month are needed to support a working person if he lives alone, the research shows. ■

51

закон са постъпили в Народното събрание за изменение и допълнение през втората половина на 2023, показва справка на „Юридически барометър“, като реално са изменени 43 от тях. Това е рекорд за последните 12 години. 34 от законите са променяни повече от веднъж, а Законът за акцизите и данъчните складове е променян цели седем пъти за шест месеца.

EN

51 laws entered the National Assembly for amendment in the second half of 2023, according to a report by "Legal Barometer", and 43 of them were actually amended. This is a record for the last 12 years. 34 of the laws were amended more than once, and the Law on Excise and Tax Warehouses was amended as many as seven times in six months. ■



50%

от нарушенията в енергийната система на континентална Европа през миналата година са причинени от България, съобщи Ангелин Цачев, изпълнителен директор на Електроенергийния системен оператор (ЕСО). 30% от нарушенията са дело на Франция, а оставащите 20% се разпределят между другите 25 държави в ЕС. Основната причина за това е липсата на балансиращи мощности в българската енергийна система, уточни Цачев.

EN

50% of all the violations in the energy system of continental Europe last year were caused by Bulgaria, announced Angelin Tsachev, executive director of the Electricity System Operator (ESO). 30% of the violations were the work of France, and the remaining 20% were distributed among the other 25 EU countries. The main reason for this is the lack of balancing capacities in the Bulgarian energy system, Tsachev specified. ■



HAWORTH
CORPORATE OFFICE SOLUTIONS

THE PROJECT



WWW.THEPROJECT.BG

ДОБРЕ ДОШЛИ В "ХЛАДНИТЕ ДВАЙСЕТ"

Светът трябва да се подготви за пълзящ растеж и все повече обществено недоволство, предупреждава Кристилина Георгиева

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография АРХИВ

Третото десетилетие на ХХ век остана в историята като "ревящите двайсет". Третото десетилетие на ХХI може би ще бъде запомнено като "хладните двайсет", по израза на управляващия директор на Международния валутен фонд Кристилина Георгиева. На 12 април българката бе утвърдена с консенсус за втори петгодишен мандат на поста, който ще започне на 1 октомври тази година.

ГЛОБАЛНАТА ИКОНОМИКА МОЖЕ И ДА Е ИЗБЕГНАЛА рецесията, от която мнозина се бояха след десетилетието на безразборно печатане на пари и допълнителните шокове от Covid-19 и войната в Украйна. Но според Георгиева това не е основание за еуфорични настроения: предстои десетилетие на "хладен растеж" и "обществено недоволство", предупреди директорът на МВФ в обръщение към Атлантическия съвет. "Отрезвяващата реалност е, че глобалната икономическа активност е ниска по историческите стандарти, а перспективите за растеж все повече се забавят от глобалната финансова криза

насам", подчерта Георгиева. Според нея инфлацията, разтърсила икономиките от 2021 насам, още не е напълно победена. В същото време правителственият дълг продължава да расте, фискалните буфери са изразходвани, което е сериозно предизвикателство за публичните финанси в много държави.

ПОЛИТИЧЕСКАТА СИТУАЦИЯ СЪЩО НИКАК НЕ Е благоприятна за справяне с рекордните нива на дълга. Незапомнената поредица от различни шокове е довела до необичайни нива на несигурност у хората, а това се отразява и на политическата стабилност, особено в година на толкова много решаващи избори, смята Георгиева. През 2024 нови правителства ще избират в някои от най-многолюдните държави и най-големите икономики. Вотът в Пакистан и Индонезия мина, в календара са още Мексико, Индия (това ще е най-голямото като брой участници гласуване в човешката история), Южна Корея, Южна Африка, над половината държави в Европа, включително България, и, разбира се, президентският вот в САЩ на 5 ноември. В много малко от

тези страни се очертава ясен победител със стабилна политическа подкрепа и капацитет за вземане на непопулярни решения. На повечето места се очертават компромиси и нова ескалация на популизма.

ГЕОРГИЕВА Е НА СЪЩОТО МНЕНИЕ и добавя, че без спешни мерки за увеличаване на производителността и намаляване на дълговата тежест, светът е изправен пред десетилетие на съвсем бавен растеж и на увеличаващо се разочарование. Директорът на МВФ използва израза "хладните двайсет" (tepid twenties). Все пак, ако продължим аналогията с миналия век, това не е чак толкова лошо. 1920-те години наистина бяха "ревящи", но цената за надутиите тогава икономически балони бе гръмко спукване през 1929 и депресия, която така и не бе победена с мирни средства, а приключи едва с избухването на Втората световна война. На този фон едно "хладно" десетилетие определено изглежда за предпочитане. През април МВФ актуализира прогнозите си за световната икономика през 2024 и





ШЕФОВЕТЕ НА МВФ

Камил ГУТ	Белгия	1946-1951
Ивар РОТ	Швеция	1951-1956
Пер ЯКОБСОН	Швеция	1956-1963
Пиер-Пол ШВАЙЦЕР	Франция	1963-1973
Йоханес ВИТЕВЕЙН	Нидерландия	1973-1978
Жак го ЛАРОЗИЕР	Франция	1978-1987
Мишел КАМДЕСЮ	Франция	1987-2000
Хорст КьоЛЕР	Германия	2000-2004
Родриго ДЕ РАТО	Испания	2004-2007
Доминик СТРОС-КАН	Франция	2007-2011
Кристин ЛАГАРД	Франция	2011-2019
Кристалина ГЕОРГИЕВА	България	2019-

2025. Те сочат глобален ръст от по 3.2% за двете години - толкова, колкото беше и през 2023. Според икономистите на фонда силното представяне на американската икономика ще компенсира все още високата инфлация и отслабеното потребление в Китай и Европа. Всъщност новата прогноза на МВФ е дори с

0.1% по-висока от предишната, публикувана през януари. Все пак икономистите предупреждават, че възможна ескалация на конфликта в Близкия изток може "силно да повлияе" и да ограничи растежа. МВФ предвижда 2.8% инфлация към края на 2024 (при 4% през 2023), и 2.4% през 2025.

ПРЕД АТЛАНТИЧЕСКИЯ СЪВЕТ КРИСТАЛИНА ГЕОРГИЕВА заяви, че прогнозираната от мнозина глобална рецесия и период на "стагфлация" изглеждат избегнати, но че това не трябва да успокоява правителствата. Загубеният брутен продукт заради пандемията и хаотичните мерки срещу нея се оценява на над 3.3 трилиона долара. Непропорционално голяма част от тази тежест пада върху най-уязвимите в икономическо отношение държави, чиито разходи по обслужване на дълговете им достигат средни равнища от 14% от фискалните приходи - двойно повече от нивата към 2010 година, напомни Георгиева. За сравнение в страни като САЩ разходите за обслужване на дълга са едва около 5% от приходите на хазната.

За Кристалина Георгиева спечеленият втори мандат е несъмнен успех, и я затвърждава като най-влиятелния българин в историята на големите международни организации. В миналото изпълнителен директор на Световната банка и вице-президент на Европейската комисия, Георгиева заема настоящия си пост от 1 октомври 2019 година. ■

WELCOME TO THE TEPID TWENTIES

The world must prepare for creeping growth and increasing popular discontent, Kristalina Georgieva warns

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IMF

The third decade of the 20th century went down in history as the "Roaring Twenties". The third decade of the XXI will perhaps be remembered as the "Tepid Twenties", according to the expression of the managing director of the International Monetary Fund, Kristalina Georgieva. On April 12, the Bulgarian was approved by consensus for a second five-year term in office, which will begin on October 1 this year.

THE GLOBAL ECONOMY MAY HAVE AVOID-
ED the recession many feared after a decade of indiscriminate money printing and the added shocks of Covid-19 and the war in Ukraine. But according to Georgieva, this is not a reason for euphoric sentiments: a decade of "tepid growth" and "popular discontent" is ahead, the IMF director warned in an address to the Atlantic Council. "The sobering reality is global activity is weak by historical standards and prospects for growth have been slowing since the global financial crisis," emphasized Georgieva. According to her, inflation, which has shaken economies since 2021, has not yet been completely defeated. At the same time, government debt continues to grow, and fiscal buffers are depleted, which is a serious challenge for public finances in many countries.

The unusual levels of uncertainty among people affect political stability, especially in a year with so many decisive elections, Georgieva believes. In 2024, new governments will be elected in some of the most populous countries and largest economies: Pakistan, Indonesia, Mexico, India, South Korea, South Africa, more than half of the countries in Europe, and, of course, the US presidential vote

THE POLITICAL SITUATION IS ALSO NOT AT ALL conducive to dealing with record debt levels. The unforgettable series of various shocks has led to unusual levels of uncertainty among people, and this also affects political stability, especially in a year with so many decisive elections, Georgieva believes. In 2024, new governments will be elected in some of the most populous countries and largest economies. The vote in Pakistan and Indonesia has passed, the calendar also includes Mexico, India (this will be the largest vote in human history), South Korea, South Africa, more than half of the countries in Europe, including Bulgaria, and, of course, the US presidential vote on November 5. In very few of these countries, a clear winner emerges with stable political support and the capacity to make unpopular decisions. Compromises and a new escalation of populism are expected in most places. Georgieva agrees, adding that without urgent measures to increase productivity and reduce the debt burden, the world faces a decade of very slow growth and increasing disillusionment. The director of the IMF used the expression "tepid twenties". However, if we continue the analogy with the last century, this is not so bad. The 1920s were in-



THE CHIEFS OF THE IMF

Camille GUTT	Belgium	1946-1951
Ivar ROOTH	Sweden	1951-1956
Per JACOBSSON	Sweden	1956-1963
Pierre-Paul SCHWEITZER	France	1963-1973
Johannes WITTEVEEN	Netherlands	1973-1978
Jacques de LAROSIERE	France	1978-1987
Michel CAMDESSUS	France	1987-2000
Horst K HLER	Germany	2000-2004
Rodrigo DE RATO	Spain	2004-2007
Dominique STRAUSS-KAHN	France	2007-2011
Christine LAGARDE	France	2011-2019
Kristalina GEORGIEVA	Bulgaria	2019-

deed "roaring", but the price for the then-inflated economic bubbles was a loud burst in 1929 and a depression that was never defeated by peaceful means, ending only with the outbreak of the Second World War. Against this background, a "tepid" decade certainly seems preferable.

IN APRIL, THE IMF UPDATED ITS FORECASTS for the world economy in 2024 and

2025. They point to global growth of 3.2% in both years - the same as in 2023. According to the fund's economists, the strong performance of the US economy will offset the still high inflation and weaker consumption in China and Europe. In fact, the new IMF forecast is even 0.1% higher than the previous one published in January. Still, economists warn that a possible escalation of the conflict in

the Middle East could "strongly impact" and limit growth. The IMF predicts 2.8% inflation by the end of 2024 (up from 4% in 2023), and 2.4% in 2025.

Speaking to the Atlantic Council, Kristalina Georgieva said that the global recession and period of "stagflation" predicted by many appear to be avoided, but that this should not reassure governments. The lost gross product due to the pandemic and the chaotic measures against it is estimated at more than 3.3 trillion dollars. A disproportionately large part of this burden falls on the most economically vulnerable countries, whose debt servicing costs reach average levels of 14% of fiscal revenues - double the levels of 2010, Georgieva reminded. By comparison, in countries like the US, debt service costs are only about 5% of treasury revenues.

FOR KRISTALINA GEORGIEVA, THE SECOND MANDATE won is an undoubted success, and it confirms her as the most influential Bulgarian in the history of major international organizations. Former executive director of the World Bank and vice president of the European Commission, Georgieva has held her current position since October 1, 2019. ■

НА БЪЛГАРИЯ Е ДАДЕНО МНОГО. ПРОСТО ТРЯБВА ДА ГО ИЗПОЛЗВАМЕ

Тим Курт, изпълнителен директор на „Аурубис България“ и президент на Германо-българската индустриално-търговска камара

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Г-н Курт, Aurubis обяви един от най-големите инвестиционни планове в историята си, на стойност 1.7 милиарда евро. Каква част от тези средства ще се вложат в българския ви бизнес?

400 милиона евро, ако говорим за периода от снес до 2027. Това е много сериозен ангажимент на Aurubis към България и към работата, която вършим тук. Най-голямата инвестиция е за разширяване на рафинерията за катодна мед. Това ще ни позволи да преработваме всички произвеждани в България медни аноди в рафинирана мед. Днес ние изпращаме голяма част от тези аноди към нашите заводи в Европа за по-нататъшно рафиниране. Това ще приключи през 2026.

Работим също върху целите си за Нетната нула. Газифицираме производството си, за да заменим горива с висок въглероден отпечатък като керосин и дизел. Знаете, че вече използваме един фотоволтаичен парк, сега строим още два, а до година ще добавим към тях и четвърти.

Така ще имате обща инсталирана мощност от 41 мегавата?

Да. Това значи, че ще можем да генерираме сами 16% от потреблението си на енергия. Имаме и други планове за вятърна и хидро енергия на етап проучване, но те не са включени в инвестиционната програма засега.

Успоредно изпълняваме също толкова важна про-

грама за ефективност. Инсталираме 460 много икономични, високоефективни електрически мотори - последно поколение на технологиите в ниска и средния волтаж.

Третата част е модернизация на продуктите. През 2025 ни предстои затваряне на мощностите, което правим на всеки десет години. Последното бе през 2016. Имаме още няколко проекта като нова пречиствателна инсталация за опакните води, нови вагони за превоз на меден концентрат и втора фаза на проекта за охлаждане на шлаката. Последните три също са екологични проекти. Накрая, но не по важност, продължаваме програмата "Красиво Средногорие". Както знаете, ние устойчиво инвестираме в нашите основни партньори в този регион: общностите на Пиргоп, Златица и Антон. Имаме много инициативи, базирани основно върху образование, здравеопазване - с болницата в Пиргоп, култура и околна среда. Това е в общи линии инвестиционната ни програма.

Амбицията ви е да увеличите с поне 50% производството на катодна мед в България, вместо да изнасяте междинен продукт. Какви ще са ползите за бизнеса, и какви са основните трудности, които трябва да преодолеете?

В момента ние ежегодно изнасяме между 100,000 и 160,000 тона медни аноди - в зависимост от търсенето - към нашия завод в Олен, Белгия. Това ►

ТИМ КУРТ е изпълнителен директор на „Аурубис България“ АД и президент на Германо-българската индустриално-търговска камара. През 2006 се присъединява към „Норддойче Афинери“ (днес „Аурубис“), а от 2014 е на настоящата си позиция в България. Роден е в Бремен, завършил е специалност „Логистика“ в Университета за приложни науки във Фридрихсберг, Германия.

„АУРУБИС БЪЛГАРИЯ“ е част от Aurubis AG, един от водещите производители на мед в Европа. Компанията е най-големият индустриален данъкоплатец в България. На нея се падат 7.5% от общия износ на страната. В „Аурубис България“ създава над 900 работни места, и още 2500 работни места при подгоставчиците си. Компанията ще инвестира 800 млн. евро в следващите четири години за разширяване на капацитета до 340 000 тона рафинирана мед годишно, декарбонизация (с изграждането на фотоволтаични паркове с капацитет 41 мегавата и въвеждането на високоефективни електродвигатели), модернизация на производството и на пречиствателната станция за отпадни води, нова инфраструктура и нов вагонен парк.

► ще спре. На практика затваряме кръга на нашето производство тук. Каквото произведе металургичният ни завод, ще бъде изцяло преработено от рафинерията на място. От самото начало рафинерията е проектирана така, че лесно да бъде разширена с 50%. Например ние просто удебеляваме крана до новата сграда. И има достатъчно оставен терен, за да разширим рафинерията на изток. Така че тук не се очертават трудности.

Ние искрено вярваме - както личи и от размера на инвестицията - че медта е един от металите на бъдещето. През цялото време говорим за Зелена сделка, електрификация и електрическа мобилност. Медта е необходима и за трите тенденции. Не на последно място, мегодобивът има голям принос към българската икономика. Рафинираната мед е една от основните експортни стоки на страната. Това са главните причини да решим, след дълго и внимателно планиране, да направим тази инвестиция.

Рафинирането на катодна мед чрез електролиза е пословично енергоемък процес. Как оценявате енергийната ситуация в България в момента? От самопровъзгласил се "енергиен хъб на Балканите", страната все повече се превръща във вносител на електроенергия... Това наистина е много енергоемък процес. За да ви дам един пример, нашият завод между Пирдоп и Златица консумира толкова електричество, колкото и град с размерите на Русе или Стара Загора. От друга страна, това се отнася не само до мегодобива, но и до добива на много други метали. Това са най-големите потребители на електроенергия в страната.

Трябва да сме честни: ще продължим да разчитаме на това електричество и в бъдеще, независимо колко възобновяема енергия си произвеждаме сами. Започнахме с 0% преди две години, скоро ще имаме 16% - но това пак си остава само процент от цялостните ни нужди. За да ги покрием напълно, и напред ще разчитаме на външна електроенергия. С удоволствие виждаме напредъка при наземните и морските ветропаркове: поне вече се води дискусия и, да се надяваме, може да се стигне до положителен резултат. Виждаме също продуктивни дискусии около затварянето на въглищните електроцентрали в "Марица", с преквалификация, преместване на служителите и други идеи както да се прави с този добре развит район. Дискусиите около разширяването на

ядрената електроцентрала в Козлодуй също могат да помогнат.

Все пак трябва да осъзнаем, че вятърната енергия е само краткосрочно решение. А всички знаем, че ядрените проекти изискват множество стъпки и много време, заради всички разрешителни процедури. Но, още веднъж, това не е само български проблем, то е европейски проблем. И би трябвало да има общоевропейски опит за решаването му.

България е може би единствената страна в ЕС, която субсидира силно електричеството за битови клиенти, карайки промишлените да плащат сметката. Как се отразява това на инвестициите?

Това е много чувствителна тема, както знаете, довежда до падането на правителства в миналото. Вярвам, че трябва да се разглежда от различни ъгли. И при това да се има предвид цялата страна. Понякога имам чувството, че се фокуси-

че хората и бизнесът да знаят какво да очакват от бъдещето. А не само да се сещаме за темата от време на време и после бързо да я изоставяме, когато споровете се разгорещат. В Германия имаме такава пословица: ту в картофите, ту извън картофите. Това не е здравословно за страната. Нестабилната политическа ситуация също не помага. Политиците само се опитват да решават ad hoc непосредствените въпроси в рамките на мандата си. Но в наши дни дори не знаем колко ще продължи един мандат. А за въпросите на енергийната сигурност един мандат е твърде кратък период.

Сегашните цени на тока за промишлени нужди в България пречка ли са за потенциалните инвеститори? Кратък отговор, моля.

Да.

Производства като вашето трудно могат да се електрифицират изцяло

"Един пазар е интересен, когато разполага със суровината, но също и когато административните и енергийните разходи са благоприятни за индустриите. Така че този баланс трябва да бъде намерен"

раме основно какво става в София и още няколко добре развити области. Но това не е цяла България, нали? Не бива да се забравят и останалите области, което не са толкова развити. Дори и само от тази перспектива, това е твърде сложен въпрос. От друга страна, индустрията трябва да е конкурентоспособна. Връщайки се към "Аурубис България", никой не се интересува каква е цената на електроенергията в дадена страна. Медта се търгува на Лондонската борса за метали и единственото, което има значение, е крайната цена. Виждаме други страни в Европа, а и извън Европа, да предлагат много по-благоприятни цени. Един пазар е интересен, когато разполага със суровината, но също и когато административните и енергийните разходи са благоприятни за индустриите. Така че този баланс трябва да бъде намерен. Знаем, че това не отговаря напълно на вашия въпрос, но смятам, че е нужна комплексна дискусия с експерти - а също и преходен период, така че всеки да може да разбере развитието на цените. Много важно е да има надеждна, предвидима структура на цените, така

заради изискваните високи температури. В по-далечна перспектива какво може да замени природния газ като източник на енергия? Вярвате ли във "водородното общество", което след дълъг застой отново влиза в ползрението на ЕС като политика?

Мисля, че водородът е доста интересна технология. Ние по-скоро бихме искали да понижим емисиите на входа, отколкото да търсим решения за улавяне на въглеродни емисии на изхода на нашето производство. Производството на мед всъщност е до голяма степен електрифицирано в наши дни. Предизвикателството ни в България е в непреките емисии. Преките са само една трета от нашия въглероден отпечатък. Останалите две трети са привнесени чрез електричеството. Вече обсъдихме нашите опити да се справим с това. От друга страна, нашият металургичен завод в Хамбург претърпя много успешни изпитания за употребата на водород. Уверени сме, че това ще се прехвърли и към останалите ни заводи. Преди няколко седмици канадски инвеститори бяха в Хамбург да подпи-



шат меморандум за разбирателство за доставка на зелен водород за региона. Предстои временно затваряне на завода ни там през май, и пещите за медни аноди ще бъдат превключени в състояние, готово за водород. Но това е само четвърт от отговора. Свършихме си работата, технологията е изпробвана и работи. Но остават регулациите, инфраструктурата и, разбира се, подходящата цена. Ако всички тези неща не си паснат, имаме проблем. Няма съмнение обаче, че това е много интересна технология. Бих добавил, че в българския ни завод най-после ще имаме достъп до природен газ до края на тази година - а знаете, че инфраструктурата за природен газ може после да се използва и за водород.

Aurubis е най-големият производител на мед в Европа. Наскоро главният изпълнителен директор Роланд Харингс каза пред Bloomberg, че оттук нататък търсенето за мед може да върви само в една посока: нагоре. Всичко свързано с декарбонизация и електрификация е немислимо без мед. Какви са очакванията ви за развитие

на пазара в следващите пет години? Смятате ли, че България извлича достатъчно полза от природните си дадености в тази област?

Напълно подкрепям казаното от г-н Харингс. Декарбонизация, свързаност, дигитализация, електрическа мобилност: те са невъзможни без мед. Така че очакваме растящо търсене за този метал и знаем, че ще е предизвикателство това търсене да се задоволи. Днес България вече е на шесто място в Европа за добив и преработка на цветни метали. 14% от европейската мед идва оттук. И около 10% от българския износ се пада на металургичния сектор. Така че смятам, че България вече допринася много. Но можем и повече.

Как гледате на доста бързо развиващата се автомобилна индустрия в България като потенциален клиент? По изчисления на IEA, един автомобил с ДВГ съдържа средно около 23 кг мед, но един електромобил съдържа почти 55 кг...

Вече имаме портфолио от клиенти тук, и множество нови идеи и инвестиции чукат на вратата. Затова сме убедени

в растящото вътрешно потребление в страната. То е полезно за всички, защото съкращава веригите за доставки и прави самите доставки по-надеждни. С медта, която произвеждаме в България, можем да направим 14 милиона конвенционални автомобила, или 6 милиона електрически.

Значи медта няма да бъде пречка за Зеления преход?

Медта ще бъде проблем, съдейки по глобалното търсене. Ще бъде предизвикателство. В Европа, ние сме добре подготвени за него, но се нуждаем и от предсказуеми политики. Защото инвестициите, за които говорихме, са много дългосрочни - за десетилетия напред.

Като говорим за политики, от петдесетината критични суровини, идентифицирани от ЕС, Европа произвежда в значими количества единствено мед и сребро. Имат ли основание тревожните прогнози за деиндустриализация на континента в бъдеще?

Не бих се ограничил само с тези два метала и с цветната металургия. Енергийният сектор, например, също е ▶

► много засегнат от липсата на ресурси в Европа. Но главният въпрос е колко индустрия е склонна да запази Европа. След всички тези кризи - пандемия, войни, прекъсвания по веригите за доставки - е много актуален въпрос дали Европа ще си позволи да не подкрепя съществуващите индустрии, и да не окуражава нови да дойдат тук. Защото към момента тя не изглежда особено привлекателна за тези индустрии. Да се говори за деиндустриализация е малко субективно, защото ние сме много активни в нашите индустрии. Но имаме притеснения, че някои регулации се движат в грешната посока.

Вие сте най-големият клиент на Българските държавни железници - едно предприятие, и един сектор, които от години страдат от недостатъчни инвестиции и негалановидно управление. Виждате ли някакво позитивно развитие напоследък? Какъв ще е ефектът върху бизнеса ви от евентуалното влизане на България в Шенгенското споразумение?

Аз съм донякъде привилегирован, защото съм тук вече от десет години и виждам много положителни развития, сравнявайки 2024 с 2014. Винаги можем да спорим дали тези промени стават достатъчно бързо, разбира се. Но трябва да отчетем и външните и вътрешни фактори, които невинаги позволяват растеж.

Като цяло аз съм положително настроен, когато става дума за БДЖ. Напоследък дискусиите ни с тяхното ръководство са много професионални. Има дългосрочна визия и дълбоко разбиране на целия сектор. Ние имаме два големи вагонни парка, които наричаме свои, и в момента обновяваме единия от тях. "Аурубис" действително е най-големият клиент на БДЖ. Ние виждаме в железниците транспорта на бъдещето. Колкото до втория въпрос, много сме щастливи, че България влезе в т. нар. "лек Шенген", по въздух и по вода. Когато говорим за сухопътен и железопътен транспорт, опашките, които имаме сега по границите забавят процесите, добавят разходи и непредсказуемост. Наистина се надявам да има определена пътна карта, която да позволи на България и Румъния да влязат в Шенген и по суша.

От госта години сте президент на Българо-германската търговска камара. За учудване на мнозина, Германия е една от страните, с които България има положителен търговски баланс. На кои сектори е основната



заслуга?

Положителното послание тук е, че всъщност множество сектори допринасят, а не само един: хранителната индустрия, здравеопазването, туризмът, цветните и черни метали, автомобилната индустрия, минната индустрия. Това е здравословна и балансирана смес. Ако един сектор временно изпита забавяне, друг ще се ускори. Като говорим за автомобилния сектор, разбираема мечта е страната да има собствени заводи за автомобили и големи инвестиции, каквито виждаме в Румъния или Унгария. Въпросът е доколко здравословно е това. Ако се концентрираш изцяло върху един сектор и този сектор се забави, имаш сериозен проблем. Затова харесвам много факта, че толкова много сектори са добре представени в България.

По всичко личи, че България върви към поредните извънредни избори, и поредния период на служебно управление. Как се отразява това на инвестиционната активност и на отношението към страната?

Много добър въпрос. Това развитие на нещата е зловещо, макар ние като индустрия да не се намесваме в политическите процеси. Единствената добра новина е, че демократичните процеси видимо работят добре. Макар България да е млада демокрация, всеки приема и следва тези процеси. Извън това обаче положението не е много здравословно.

Когато компаниите търсят страни, в които да инвестират, политическата стабилност е много важен фактор. България има множество позитиви за инвеститорите: данъци, географско разположение в близост до три континента, добра инфраструктурна мрежа, две пристанища... Но ние не сме единствени в нашия регион и други също се опитват да изкопират тези предимства. Затова България трябва внимателно да ги опазва и да ги награжда. Политическата нестабилност не помага. Не трябва да пренебрегваме също въпроса за българите, живеещи в чужбина - в Испания, Германия, Великобритания, САЩ... С какви впечатления ги остава политическата ситуация? Окуражава ли ги да се върнат обратно? По-скоро не, бих казал. Виждаме проучвания сред децата, завършващи училище, къде биха искали да учат понататък - и България не е най-предпочитаната възможност. Ако мога да изпратя послание на нашите политици, то ще е да не мислят само за себе си, за партийните си кариери, но също и за страната и за задачите, заради които са били избрани на първо място.

За последните 30 години България е загубила близо една трета от населението си: рекорд в мирно време. На този фон как се справяте вие с дефицита на кадри? Смятате ли, че страната има възможности да си върне част от емигриралите близо три милиона души?

Има много положителни примери на хора и семейства, които се завръщат. Но щеше да е много по-лесно, ако политиките също го подкрепяха с поведението си. Все още има тенденция хора да напускат страна, хора да се местят в най-големите градове, и раждаемостта продължава да спада.

Ние обаче вярваме, че не само с "Аурубис", но и с много други български и международни компании, създаващи привлекателна работна среда, тези тенденции могат да се променят. Под "привлекателна работна среда" нямам предвид само заплатите, но и други мерки, определени стандарти, които днес вече са доста по-високи, отколкото бяха в миналото. Това помага да се повярва в страната, да се повярва, че България може да е добро място за живеене и работа. Имаме всичко необходимо, нали така? Други държави нямат толкова благоприятен климат, или толкова хубаво разположение. На България са дадени множество добри активи. Просто трябва да ги използваме. ■



BANKING TODAY

събитие на investor.bg

25.04. | 14:00
INTER EXPO CENTER

INVESTOR
MEDIA **PRO**

ПРОГНОЗИ И ОЧАКВАНИЯ ЗА 2024/2025 Г. | ФИНАНСОВИ ИНОВАЦИИ
СРЕДАТА НА ФИНАНСИРАНЕ У НАС

Генерален партньор:



BULGARIA HAS BEEN GIVEN A LOT. WE JUST NEED TO USE IT

Tim Kurth, CEO of Aurubis Bulgaria and President of the German–Bulgarian Chamber of Industry and Commerce

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

Mr Kurth, Aurubis has announced one of the largest investment plans in its history, worth 1.7 billion euros. What part of these funds will be invested in your Bulgarian business?

400 million euros if we are talking about the time frame between now and 2027. This is a very strong commitment of Aurubis towards Bulgaria and what we are doing over here. The biggest investment is for the extension of our tankhouse. This will enable us to process all copper anodes we are producing into refined copper here in Bulgaria. Today we are sending a big bunch of the copper anodes to our sister plants in Europe for further refinement. This will be coming to an end in 2026.

We are also working on our targets towards Net Zero. We are gasificating our production as a means of replacing high carbon footprint fuels such as fuel oil and diesel with natural gas. You know that we have already got one photovoltaic park running successfully, we are now building another two, and next year, we'll add a fourth one.

So you shall have a combined installed capacity of 41 megawatts?

Yes. This means we will be able to generate

16 per cent of our energy needs ourselves. We have also some other plans regarding wind and hydro energy at research stage, they are not included in the investment program yet.

In parallel we run an equally important efficiency program. We are installing 460 very low-consuming, highly efficient motors - the latest generation technology in the low and middle voltage sector.

The third part is production modernisation. In 2025, we shall have a major shutdown that we have every ten years. The last one was in 2016. We have several other projects such as a new wastewater treatment plant, new wagons for transporting copper concentrates and also what we call slag cooling, phase two. These three are also environmental projects. Last but not least, we are continuing our "Beautiful Srednogorie" project. As you know, we are sustainably investing in our main partners in this region: the communities of Pirdop, Zlatitsa and Anton. We have a lot of Initiatives, based mainly on education, healthcare, with the hospital in Pirdop, culture and environment. This is it in a nutshell.

Your ambition is to increase by at least 50% the production of cathode copper in Bulgaria. What will be the benefits, and what are the

main difficulties to overcome?

We are now annually shipping between 100,000 and 160,000 tons of anode copper to our sister plant in Olen, Belgium, depending on the demand. This will be completely stopped. This is more or less closing the loop of our own production. Whatever our smelter is producing will be completely processed in the tankhouse on site. From the beginning, the tankhouse was designed in a way that this 50 per cent extension can be done smoothly. For example, we are prolonging the crane into the new building. And there's a footprint available to extend the tankhouse towards the East. So no difficulties there. We strongly believe - as you can see by the investment size - that copper is one of the metals for the future. We are talking all the time about the Green Deal, electrification, and electric mobility. Copper is a needed solution for all these trends. With this investment, we are supporting them. Last but not least, it's also a big contributor to the Bulgarian economy. Refined copper is one of the major exports of Bulgaria. These are the main reasons why we have decided, after a long careful planning, to go for this investment.

Refining cathode copper by electrolysis is a notoriously energy-intensive process. How do ►



TIM KURTH is the executive director of "Aurubis Bulgaria" AD and the president of the German-Bulgarian Chamber of Commerce and Industry. In 2006, he joined "Norddeutsche Affinerie" (today "Aurubis"), and since 2014 he has been in his current position in Bulgaria. Born in Bremen, he graduated in Logistics from the University of Applied Sciences in Friedberg, Germany.

"AURUBIS BULGARIA" is part of Aurubis AG, one of the leading producers of copper in Europe. The company is the largest industrial taxpayer in Bulgaria. It accounts for 7.5% of the country's total exports. At "Aurubis Bulgaria" it creates over 900 jobs and another 2,500 jobs at its suppliers. The company will invest EUR 800 mn in the next four years to expand capacity to 340,000 tons of refined copper per year, decarbonization (with the construction of photovoltaic parks with a capacity of 41 megawatts and the introduction of high-efficiency electric motors), modernization of production and the wastewater treatment plant, new infrastructure and new rolling stock.

► **you assess the energy situation in Bulgaria at the moment? From a self-proclaimed "energy hub of the Balkans", the country is increasingly becoming an importer of electricity...**

First, we have to say that this is a very energy-intensive process indeed. Just to give you an example, our plant which is based between Pirdop and Zlatitsa is using as much electricity as a city the size of Ruse or Stara Zagora. On the other hand, this is not only counting for copper but also for other non-ferrous and ferrous metals. These are the biggest electricity consumers in the country.

We have to be honest: we will continue to depend on this electricity in the future, no matter how much renewable energy we are producing ourselves. We started with 0 per cent two years ago, soon we shall have 16 per cent, but it will always be a percentage of our needs. To get the 100 per cent, we will still be depending on external electricity support.

We are very happy to see what is going on with onshore and offshore wind parks: at least there is now a discussion and hopefully it will come to a positive result. We also see productive discussions on the phase-out of the coal power plants in Maritsa, with reeducation, relocation and other ideas of what to do with this nicely developed area. The discussions regarding strengthening the nuclear power blocks in Kozloduy could help a lot, as well. However, we need to be aware that time-wise, wind energy is quite a short-term solution. And we know that nuclear projects will take a lot of steps, a lot of time, because of all the permitting procedures. But again, it is not only a Bulgarian topic, it's a European topic. And there should be a European effort to solve these issues.

Bulgaria is perhaps the only country in the EU that subsidises heavily the electricity for private consumers, making the industrial ones pay the bill. How does that affect investments?

This is a sensitive topic as you know, having led to the collapse of governments in the past. I do believe you need to see it from different angles, and also consider the whole country. Sometimes I have the feeling that we are mainly focusing on what is going on in Sofia, and maybe a few other well-developed areas. But this is not the entire country, right? So you should not forget all the other areas which are not as developed. From that perspective, it's already complex to discuss it. On the other hand, the industry needs to be competitive. Coming back to Aurubis Bulgaria, no one worldwide is interested in what are the electricity costs of a certain country. The copper is traded on the London Metal Exchange and the only thing that matters is the end price. We do see that other countries in Europe but also outside Europe are coming up with much more favourable prices. A market is interesting when



it has good sourcing possibilities but also if administrative and energy costs are favourable for Industries. Therefore, this balance needs to be found. I know that this is not answering your question completely, but I think a complex discussion with experts is needed and also a transitional period so that everyone can understand the price development. It is very important to have a reliable price structure where people and businesses can see what is going on in the future, instead of stepping into a topic and then stepping out when it's getting too hot. In Germany, there is such a saying: going into the potatoes and then going out of the potatoes again. This is not very healthy. The unstable political situation is not helping either. Politicians are only trying to solve issues ad hoc for their mandate. But these days we even don't know how long mandates will be. And in terms of electricity security, I think one mandate is just too short a period.

Are current electrical prices in Bulgaria an obstacle to possible investors? Just a short answer, please.

Yes.

Production like yours can hardly be fully electrified because of the high temperatures required. In the longer term, what can replace natural gas as an energy source? Do you believe in the

"hydrogen society", which, after a long standstill, is coming back into the EU's sights as a policy?

I think this is quite an interesting technology. Our position is that we would rather try to lower the emissions at the entrance than go for a solution for carbon capture at the exit of our production. Copper production as such is highly electrified these days.. Our challenge in Bulgaria is over the indirect emissions. The direct ones are one third of our footprint, two thirds are imported through the electricity. We already discussed all our efforts to cope with that. On the other hand, our Hamburg smelter has undergone quite successful tests regarding the usage of hydrogen, We are very confident this will lead to a rollout to other plants as well. A few weeks ago, there was a visit from Canadian investors to Hamburg to sign a memorandum of understanding regarding serving green hydrogen to the region. There will be a shutdown in our plant in Hamburg in May, and the anode copper furnaces will be switched to hydrogen ready. This however is just a quarter of the answer. We have done our job, the technology is proven, and it can work. But it's also about regulations, infrastructure and, of course, the right price. If these things do not match, then we have an issue. But no doubt this is a very interesting technology. I'd like to add that our Bulgarian plant will finally have access to natural gas before the end of this calendar year - and you know that this infrastructure can later be used for hydrogen as well.

Aurubis is the largest producer of copper in Europe. Your outgoing CEO Roland Harings recently told Bloomberg that demand for copper can only go in one direction from here: up. Everything related to decarbonization and electrification is unthinkable without copper. What are your expectations for market development in the next five years? Do you think that Bulgaria derives enough benefit from its natural resources in this area?

I fully support what Mr Harings said. Decarbonization, connectivity, digitalization, e-mobility: these are not possible without copper. Therefore, we see a rising demand for this metal and we will have challenges to fulfil these demands. Today, Bulgaria is already number six in the EU for mining and processing of non-ferrous metals, and 14 per cent of all the European copper is coming from here. In general, 10 per cent of the Bulgarian export is related to the metallurgical sector. So I believe that Bulgaria is already contributing a lot but we can do more.

How do you see the rapidly developing automotive industry in Bulgaria as a potential customer? According to IEA calculations, an internal combustion engine car contains on

average about 23 kg of copper, but an electric car contains almost 55 kg...

We have a certain portfolio of customers here already, and a lot of new ideas and new investments are knocking at the door. So we are also positive about growing demand inside the country which helps everyone because it shortens the supply chains and makes deliveries more reliable. With the copper that we produce in Bulgaria, we can supply 14 million conventional or 6 million electric cars.

So copper won't be a problem for the Green transition?

Copper will be an issue, looking at the demand worldwide. It will be a challenge. In Europe, we are well prepared but we also need predictable policies. Because the investments that we talked about are very long-term - for the decades to come.

Speaking of policy, of the 51 critical raw materials identified by the EU, Europe produces only copper and silver in significant quantities. Are the alarming predictions of imminent deindustrialization of the continent justified?

I wouldn't reduce it only to these two metals and to the non-ferrous metal industry. The energy sector for example is also very much affected by the lack of resources in Europe. But the main question is how much industry Europe is willing to keep. After all those crises - the coronavirus, the wars, the supply chain disruptions - it is a very valid question if Europe would allow itself not to support the existing industries, and not to encourage new industries to settle down. Because at the moment it doesn't seem to be particularly attractive to those industries. Speaking of deindustrialization is a bit subjective because we are very active in our industries. But we also have concerns that certain regulations are going in the wrong direction.

You are the biggest client of the BDZ, the Bulgarian State Railways - an enterprise and a sector that has been suffering from insufficient investments and short-sighted management for years. Do you see any positive developments lately? What will be the effect on your business of Bulgaria's possible entry into the Schengen Agreement?

I'm a bit privileged, being here for ten years now, and I see a lot of positive developments for sure, comparing 2024 to 2014. We can always question whether these changes were fast enough, of course. But we also have to see the external and internal factors that do not always allow for growth.

Generally, I'm quite positive regarding the BDZ. Lately, our discussions with their management have been quite professional. There's really a long-term vision and deep understanding of the entire sector there. We have two big rolling stock parks which we are calling our own, and

"When we're talking about truck and railroad transportation, and looking at the queues we have these days, it's slowing down the processes, adding costs and unpredictability. I really hope there is a certain timeline allowing Bulgaria and Romania to join Schengen on land, too."

we are just renewing one of them. Aurubis is indeed the biggest client and the biggest user of BDZ. We do see the railroad as the transportation of the future.

On the second part of the question, we are very happy that Bulgaria entered the so-called 'light Schengen', for air transport and ports. When we're talking about truck and railroad transportation, and looking at the queues we have these days, it's slowing down the processes, adding costs and unpredictability. I really hope there is a certain timeline allowing Bulgaria and Romania to join Schengen on land, too.

You have been the president of the German-Bulgarian Chamber of Industry and Commerce for many years. To the surprise of many, Germany is one of the countries with which Bulgaria has a positive trade balance. Which sectors get the main credit for that?

The positive message here is that a lot of sectors are contributing to that, it's not just one. It's about the food industry, health care, tourism, non-ferrous and ferrous metals, automotive, and mining. It's a very healthy and balanced mixture. If one sector turns a little bit softer at a certain moment, another one will be a bit stronger.

Speaking of the automotive sector, maybe it's a big dream as a country to be the host of car plants and big investments as we see in Romania or Hungary. The question, however, is how healthy is that. If you are concentrating fully on one sector and this sector slows down, then you have a general problem. Therefore I like very much the fact that so many sectors are present here in Bulgaria.

Bulgaria is heading for another snap election and another period of interim government.

How does this affect investment activity and attitudes towards the country abroad?

It's a very good question. This turn of events is unfortunate, even though we as an industry are not interfering in any political processes. The single good news is that democratic processes seem to be working nicely. Even though Bulgaria has quite a young democracy, everyone at least accepts and follows these processes. But apart from that, the situation is not very healthy. When companies are looking for countries to make their investment, political stability is a very important factor.

Bulgaria has a lot of positive elements to offer for sure: taxation, geographical position close to three continents, a good grid of infrastructure, two seaports... But we are not alone in our region and others are also trying to copy these benefits. So Bulgaria should be quite careful to keep them and also to build on them. Political instability is not helping. We shouldn't also neglect the question of Bulgarians living abroad, in Spain, Germany, the UK, the US... What impression is the political situation giving to them? Is it encouraging them to come back? I would say - rather not. And we see polls among kids who are finishing school on where they would like to study after - Bulgaria is not the most preferred option. If I'm asked to give a message to our politicians, it will be to think not only about themselves, about their party career, but also about the country and the tasks they were elected for in the first place.

As you have just mentioned, in the last 30 years Bulgaria has lost nearly a third of its population: a world record during peacetime, I think. Against this background, how do you deal with the shortage of personnel? Do you think that the country has opportunities to get back part of the nearly three million people who emigrated?

There are a lot of positive examples of people coming back, families coming back. But it would be much easier if the politicians would also support it with their behaviour. There are still trends of people leaving the country, people moving to the biggest cities, and the birth rates going down.

However, we believe that not only with Aurubis but also with a lot of other Bulgarian and international companies creating attractive working environments, the trends can change. By attractive working environment, I don't mean just the salaries but also certain other measures, certain standards that are now much higher than in the past. This helps a lot to believe in the country, to believe that Bulgaria can be a good place to live and to work. We have everything available, right? Other countries do not have favourable climate conditions, or such a nice location. Bulgaria has been given a lot of good assets. We have just to make use of it. ■

„ЦКБ-СИЛА“ ПРАЗНУВА 30 ГОДИНИ В ПЕНСИОННОТО ОСИГУРЯВАНЕ НА БЪЛГАРИЯ

ПОАД „ЦКБ-СИЛА“ - първото пенсионноосигурително дружество в България, тази година празнува 30 години от създаването си. Дружеството е учредено на 7 февруари 1994, като през изминалите три десетилетия се развива успешно и към днешна дата е успяло да се наложи като емблема за сигурност и стабилност за клиентите си и доверен партньор с добро име в професионалните среди.

„ЦКБ-СИЛА“ управлява три основни пенсионни фонда: **универсален** – за родените след 31.12.1959, **професионален** – за работещите в условията на първа и втора категория труд, както и **доброволен** – за формиране на допълнителна доброволна пенсия с лични вноски и/или вноски от осигурител. Дружеството управлява и **фонд за изплащане на пожизнени пенсии** и **фонд за разсрочени плащания**, от които изплаща пенсии на лица от универсален пенсионен фонд от октомври 2021. Клиентите на професионалния пенсионен фонд получават пенсии от 2019. ПОАД „ЦКБ-СИЛА“ изплаща пенсии от доброволен пенсионен фонд от март 1996.

„И през следващите 30 години ще се стремим да работим все така усилено за удовлетвореността на своите клиенти при управлението на техните спестявания и изплащането на пенсии. Другата важна цел, която си поставяме в „ЦКБ-СИЛА“, е да се повиши пазарният дял, чрез привличане на още повече осигурени лица в трите пенсионни фонда.

Вярваме, че ще се увеличава броят на пенсионерите, получаващи пенсии от фондовете, управлявани от „ЦКБ-СИЛА“, сподели изпълни-



телният директор на дружеството **Георги Тодоров**.

Днес пенсионноосигурителната компания има стабилно присъствие на пазара, като преди всичко се старее да работи за благосъстоянието на своите клиенти и да им предоставя висока доходност на вложените средства. Средствата на осигурените лица се инвестират професионално и при спазване на законовите разпоредби.

Кирил Червенков, изпълнителен директор на ПОАД „ЦКБ-СИЛА“ каза по повод 30-а годишнина на дружеството, че се „гордее с постигнатите резултати, стотиците хиляди удовлетворени клиенти, поверили вноските си за допълнителна пенсия в управляваните

фондове, и гледа с оптимизъм и вяра към бъдещето развитие на пенсионноосигурителното дружество“.

„ПОАД „ЦКБ-СИЛА“ предоставя качествено обслужване през изминалите години, с грижа за всички осигурени лица в трите ни пенсионни фонда, както и отговорно управление на доверените от тях средства“, допълни г-н **Сава Стойнов**, изпълнителен директор на пенсионноосигурителната компания.

Към 31 декември 2023 дружеството може да се похвали с над 403 хиляди доволни клиенти и над 2 млрд. лева управлявани нетни активи в пенсионните фондове, по данни на КФН /www.fsc.bg/.

“CCB-SILA” CELEBRATES 30 YEARS IN THE PENSION SECTOR OF BULGARIA

POAD “CCB-SILA” - the first pension insurance company in Bulgaria, this year celebrates 30 years since its establishment. The company was established on February 7, 1994, and during the past three decades it has developed successfully and has managed to establish itself as an emblem of security and stability for its clients and a trusted partner with a good name in professional circles.

“CCB-SILA” manages three main pension funds: universal - for those born after 31.12.1959, professional - for those working in the conditions of the first and second category of work, as well as voluntary - for forming an additional voluntary pension with personal contributions and/or contributions from an insurer. The company also manages a fund for the payment of lifetime pensions and a fund for deferred payments, from which it pays pensions to persons from a universal pension fund from October 2021. Clients of the occupational

pension fund receive pensions from 2019. POAD “CCB-SILA” pays pensions from a voluntary pension fund since March 1996.

“For the next 30 years, we aim to work ever harder for our customers’ satisfaction in managing their savings and paying out their pensions. The other important goal that we set for ourselves at “CCB-SILA” is to increase the market share by attracting even more insured persons to the three pension funds. We believe that the number of pensioners receiving pensions from the funds managed by CCB-SILA will increase,” said the executive director of the company, **Georgi Todorov**.

Today, the pension insurance company has a stable presence in the market, primarily trying to work for the well-being of its clients and provide them with a high return on their invested funds. The funds of the insured persons are invested professionally and in compliance with the legal provisions.

Kiril Chervenkov, executive director of **CCB-SILA** POAD said on the occasion of the company’s 30th anniversary that he is “proud of the achieved results, the hundreds of thousands of satisfied customers who have entrusted their contributions for an additional pension to the managed funds, and looks with optimism and faith in the future development of the pension insurance company”.

“CCB-SILA JSC provides quality service over the past years, with care for all insured persons in our three pension funds, as well as responsible management of the funds entrusted by them”, added Mr. **Sava Stoinov**, executive director of the pension insurance company.

As of December 31, 2023, the company can boast of over 403 thousand satisfied customers and over BGN 2 billion of managed net assets in the pension funds, according to data from the Financial Supervisory Service /www.fsc.bg/.



НОВИ КРИЛЕ, НОВИ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Полет от ново поколение с Airbus A220



ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ



www.air.bg

БИЗНЕС СТАРТ



с Роселина Петкова и Христо Николов

Всеки
делник

07:30

Bloomberg
TV Bulgaria



www.bloombergtv.bg

УДОБНО Е ДА СИ МОБИЛЕН

ЗАЯВИ VISA КАРТА ОТ ЦКБ, ДИГИТАЛИЗИРАЙ Я,
НАПРАВИ ПЪРВА ТРАНСАКЦИЯ И УЧАСТВАЙ
В ТОМБОЛАТА ЗА 1 ОТ 12 **MACBOOK** ЛАПТОПА.

VISA



Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.



НЕДОЗРЯЛА СДЕЛКА

Уплашени от избирателите, европейските политици забавиха темпото на Зеления преход. Това им дава добър шанс този път да го направят, както трябва

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK

Това са моите принципи, казваше някога Граучо Маркс, и ако не ви харесват... е, имам и други. Тази безсмъртна фраза добре описва и поведението на европейските лидери - от Урсула фон дер Лайен и колегите ѝ от Европейската комисия до държавните глави в Париж, Берлин и прочие - по повод на словотата "Зелена сделка".

ПРЕДСТАВЕНА С ТОЛКОВА ПАТОС ПРЕЗ 2019 (фон дер Лайен я сравни по значимост с кацането на Луната, други направиха аналогии с "Новия курс" на Рузвелт за справяне с Голямата депресия), "Зелената сделка" е списък от десет основни точки, обединени около първата: до 2030 година Европа да намали парниковите си емисии с 55% в сравнение с 1990, и до 2050 да постигне пълна климатична неутралност. Допреди това целта бе малко по-скромна - понижаване на емисиите с 40% до 2030. Но Еврокомисията успя да прокара 55-те процента със същия пламенен ентузиазъм, с който при социализма работниците в заводите настояваха да се увеличи изискваната от тях производствена норма. Единствената разлика е, че работниците вероятно са имали представа докъде им стигат силите, и са предлагали собствения си извънреден труд. Какъвто не е случаят с комисарите в Брюксел.

Така или иначе, силите бяха сплотени, нужните стратегии бяха написани, а някои от предлаганите мерки дори бяха превърнати в закони от европарламента - като например затягането на таваните за емисии за промишлените компании, създаването на нов пазар за въглеродни квоти за горивата и, не на последно място,

ВЪГЛЕРОДНИ ЕМИСИИ НА ГЛАВА ОТ НАСЕЛЕНИЕТО, 2022, ТОНОВЕ CO ₂	
Албания	1.52
Украйна	3.07
Латвия	3.61
Швеция	3.69
Румъния	4.03
Франция	4.76
Унгария	4.95
Гърция	5.14
Италия	5.48
Испания	5.48
Австрия	6.94
БЪЛГАРИЯ	7.32
Ейре	7.61
Норвегия	7.62
Белгия	7.72
Нидерландия	7.79
Германия	8.16
Естония	8.39
Полша	8.53
Китай	8.85
Чехия	9.55
Люксембург	12.26
Русия	13.31
САЩ	14.44
ОАЕ	21.75
Катар	35.52
Палау	59.00

фактичката забрана на двигателите с вътрешно горене от 2035 година.

НО ТВЪРДАТА РЕШИМОСТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ЛИДЕРИ започна все повече да омеква с приближаването на момента те да бъдат преизбрани. Фон дер Лайен, която търси втори мандат на поста след европейските избори през юни (и първи като официален кандидат, а не като парашутист, спуснат задкулисно на мястото на Манфред Вебер), доста смекчи тона в последните месеци и дори подкрепи някои инициативи на бизнеса, насочени косвено срещу собствените ѝ планове - като например European Industrial Deal, настояваща за достъп до по-евтина енергия, по-малко бюрокрация и повече финансиране за екологично чисти технологии. Европейските лидери отстъпиха пред фермерските протести и оттеглиха още първия си плах опит за екологични реформи в селското стопанство. Дори забраната на двигателите с вътрешно горене бе на практика отменена през март.

Политици, които поставят собственото си бъдеще над обещанията си пред обществото, обикновено не са за похвала. Но в случая със Зелената сделка временното забавяне или дори няколкото крачки назад са добре дошли, защото дават възможност на Европа да промени подхода. Да, сегашното отстъпление е свързано и с външни фактори като Covid-19, войната в Украйна, разкъсаните вериги за доставки. Но това не променя факта, че Зелената сделка бе сбъркана още в зародиш. ►

► **ТЯ, КАКТО ПИСА В ЕДИН КОМЕНТАР BLOOMBERG**, по начало разчиташе основно на тоягата, без никакъв морков. Докато американският ѝ аналог предвиждаше половин трилион държавни инвестиции за зелени технологии, данъчни отстъпки и множество други атрактивни възможности за бизнеса, европейската залагаше най-вече на регулации и предписания. "Инвеститорите се нуждаят от бизнес план, а не от регулации", каза пред Bloomberg Мартин Брудермюлер, главен изпълнителен директор на BASF и президент на браншовата асоциация на химическата индустрия в Европа. "Регулациите в Европа са усложнени, твърде дълги и не предоставят стимули, които да те окуражат да инвестираш". Един анализатор от Института Брьогел в прав текст добави, че с този подход европейската Зелена сделка рискува да предизвика социални вълнения и да се превърне в пример как не бива да се вършат нещата.

ОТ ДРУГА СТРАНА, ПРЕКОМЕРНОТО ОТЛАГАНЕ и отстъпване от обявените цели може и да има негативен ефект: в края на краищата инвестициите, които Европа се опитва да привлече за зелената си трансформация, са в ползрението и на Америка, и на Китай, и на други региони. Според оценки на анализатори, Зелената сделка ще глътне близо 3.7 трилиона евро инвестиции до 2030 година, и ще изисква по 1.5 трилиона всяка година след това, за да се стигне до "въглеродната нула" през 2050. Подаването на разнородни сигнали ще помогне на конкурентите да спечелят надпреварата. В същото време Старият континент не може да си позволи повече експерименти и празни приказки в енергийната сфера. Енергията в Европа винаги е била по-скъпа, отколкото в САЩ или Китай, просто защото континентът е беден на енергийни ресурси. Но след войната в Украйна и прилагането на първите елементи от Зелената сделка, енергийните цени рискуват да стигнат такива нива, че да направят европейската промишленост безсилна. Наложените от Брюксел въглеродни такси върху генерацията на енергия направят електричеството от възглица неконкурентно, което бе планирано, но в същото време пренасочи търсенето към природния газ и напомпа цените му до небето - което вече не бе планирано.

ДРУГИЯТ ГОЛЯМ НЕДОСТАТЪК НА ЗЕЛЕНАТА СДЕЛКА бе изразен най-ясно от тогавашния полски премиер Матеуш Моравиецки през 2020: тази сделка, каза той тогава, "прави богатите по-богати, а бедните - по-бедни". Дори и от Еврокомисията

НАЙ-ГОЛЕМИТЕ ЗАМЪРСИТЕЛИ					
	1970	1990	2005	2017	2022
Китай / China	910,078	2,406,180	6,258,413	11,026,110	12,667,428
САЩ / United States	4,595,407	4,984,067	5,888,499	4,959,632	4,853,780
Индия / India	213,947	600,678	1,216,512	2,434,124	2,693,034
Русия / Russia	1,413,943	2,353,967	1,719,005	1,730,523	1,909,039
Япония / Japan	848,591	1,165,378	1,282,141	1,205,921	1,082,645
Индонезия	30,980	160,851	359,833	542,054	692,236
Иран / Iran	79,495	204,791	467,593	664,900	686,416
Германия / Germany	1,074,753	1,008,138	835,260	769,107	673,595
Южна Корея	62,022	272,124	515,396	668,140	635,503
Саудитска Арабия / Saudi Arabia	46,924	173,597	345,932	602,842	607,908

Хиляди тонове CO2, данни на EDGAR / In thousand tons CO2, EDGAR data

Прекомерното отлагане може и да има негативен ефект: в края на краищата инвестициите, които Европа се опитва да привлече за зелената си трансформация, са в ползрението и на Америка, и на Китай

признават, че зеленият преход ще удари най-силно върху по-бедните слоеве от населението. Но Моравиецки отиде по-далеч, като предложи планираното намаляване на емисиите с 55% до 2030 да се разпределя не поравно, а според Брутиния вътрешен продукт на страните. Но това бе само леко докосване на джуджето чувствителен - и много рядко обсъждан - аспект на Зелената сделка. Нейната справедливост. Позицията на западноевропейските политики и стратегии винаги е била, че преходът трябва да е еднакъв за всички, за да бъде ефективен. Целта на ЕС за 2030 е да понижи с 55% съвкупните емисии на 27-те държавни членки - а не да ги разглежда поотделно. Защото в противен случай би се оказало, че някои вече са изпълнили задачата - а други никога не биха могли да го сторят. И на това равнище се очертава по-бедните да плащат за по-богатите. Ако вземем например Естония, нейните емисии през 2022 са със 71.4% по-ниски от тези през 1990 (данни на EDGAR) - тоест с 16.4% повече, отколкото е заложената цел в Зелената сделка. Латвия, Литва и Румъния също са изпълнили целта за 2030. България, с 37.2% понижение на емисиите спрямо 1990, е сравнително близо, както и Словакия и Чехия. На този фон Франция е понижала емисиите си само със 17.9%, Нидерландия - със 17.8, Австрия е увеличила своите с 0.7%, Испания - с 9.8%. Норвегия,

която заради водоелектрическите си централи и рекордния дял електромобили е любим пример на зелените активисти, всъщност е увеличила въглеродните си емисии с цели 16% спрямо 1990 година.

ВЪПРОСЪТ ИМА И ДРУГА СТРАНА: рено ли е да разглеждаме само последните 30 години. Така нареченият "антропоген" - периодът, в който човечеството влияе върху климата - според учените е започнал още през XIX век с началото на Промислената революция в Западна Европа. Богатите унес държави са богати именно защото най-рано се вляха в тази революция - или, иначе казано, защото най-дълго от всички са бълвали парникови емисии. Страни като Германия, Франция, Великобритания са сериозни замърсители цял век преди индустриализацията да обхване страни като България. На този фон Източна Европа вече даде огромен принос за намаляването на емисиите, като загуби голяма част от промишлеността и населението си в трите десетилетия след 1989. Сега от нея се очаква да го стори още веднъж. Нуждата от промяна в начина ни на живот, от овладяване на свръхпотреблението и от по-разумно използване на ресурсите е несъмнена. Но това никога няма да се случи, докато не бъде предложен честен и разбираем за хората път. Затова е добре, че Зелената сделка получава втори шанс. ■

A GREENISH DEAL

Frightened by voters, European politicians have slowed down the pace of the Green Transition. This gives them a good chance to get it right this time

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

These are my principles, Groucho Marx once said, and if you don't like them... well, I have others. This immortal phrase describes quite well the behaviour of European leaders - from Ursula von der Leyen and her colleagues from the European Commission to the heads of state in Paris, Berlin and others - on the occasion of the infamous "Green Deal".

PRESENTED WITH SO MUCH PATHOS IN 2019 (von der Leyen likened it to the Moon landing, others drew analogies to Roosevelt's New Deal for fighting the Great Depression), the Green Deal is a list of ten main points, united around the first one: by 2030 Europe is to reduce its green-

house emissions by 55% compared to 1990, and by 2050 to achieve complete climate neutrality. Before that, the goal was a little more modest - a 40% reduction in emissions by 2030. But the European Commission managed to push through the 55 per cent with the same fervent enthusiasm with which factory workers under socialism demanded an increase in their required production rate. The only difference is that the workers probably knew how far they were going and offered their own overtime. This is not the case with the commissioners in Brussels.

Either way, the forces were joined, the necessary strategies were written, and some of the proposed measures were even turned into laws by the European Parliament - such as the tightening

of emission ceilings for industrial companies, the creation of a new market for carbon allowances for fuels and, last but not least, the de facto ban on internal combustion engines from 2035.

BUT THE STEELY RESOLVE OF EUROPEAN LEADERS began to soften as the time drew nearer for them to be re-elected. Von der Leyen, who is seeking a second term in office after June's European elections (and her first as an official candidate rather than a backroom parachute drop-in for Manfred Weber), has silenced her tone in recent months and even backed some business initiatives, aimed indirectly at her own plans - such as the European Industrial Deal, which calls for access to cheaper energy, less ▶



Изоставен промишлен обект в Германия. Много анализатори предупреждават, че с досегашния вариант на Зелената сделка Европа рискува да се деиндустриализира

► red tape and more funding for green technologies. European leaders caved to farmers' protests and withdrew their first timid attempt at environmental reforms in agriculture. Even the ban on internal combustion engines was effectively lifted in March.

Politicians who put their own future above their promises to the public are usually not to be commended. But in the case of the Green Deal, a temporary delay or even a few steps back is welcome because it gives Europe a chance to change its approach. Yes, the current retreat is also related to external factors such as Covid-19, the war in Ukraine, and disrupted supply chains. But that doesn't change the fact that the Green Deal was botched in its infancy.

THE SAID DEAL, AS BLOOMBERG WROTE in a comment, initially relied mainly on the stick, without any carrot. While its American counterpart envisioned half a trillion dollars of government investments for green technologies, tax breaks and many other attractive opportunities for business, the European one relied mostly on regulations and prescriptions. "Investors need a business case, not prescriptive regulations," Martin Brudermueller, BASF's chief executive and president of the industry association of the chemical industry in Europe, told Bloomberg. "Regulations in Europe are complicated, lengthy and they are not providing the incentives that would encourage you to invest." One analyst from the Bruegel Institute added in plain text that with this approach, the European Green Deal risks causing social unrest and becoming an example of how things should not be done.

On the other hand, excessive delay and deviation from the announced goals can also have a negative effect: after all, the investments that Europe is trying to attract for its green transformation are in the sights of America, China and other regions, as well. According to analysts' estimates, the Green Deal will absorb nearly 3.7 trillion euros in investment by 2030 and will require 1.5 trillion each year thereafter to reach "carbon zero" in 2050.

Giving mixed signals will help competitors win the race. At the same time, the Old Continent cannot afford more experiments and idle talk in the energy sphere. Energy in Europe has always been more expensive than in the US or China, simply because the continent is poor in energy resources. However, after the war in Ukraine and the implementation of the first elements of the Green Deal, energy prices risk reaching such levels as to render European industry powerless. Brussels-imposed carbon taxes on power generation made coal-fired electricity uncompetitive, which was intended, but at the same time diverted demand to natural gas and pumped its prices sky-high - which wasn't intended at all.

THE OTHER MAJOR FLAW OF THE GREEN DEAL was expressed most clearly by then-Polish

CARBON EMISSIONS PER CAPITA, 2022, TONS OF CO2	
Albania	1.52
Ukraine	3.07
Latvia	3.61
Sweden	3.69
Romania	4.03
France	4.76
Hungary	4.95
Greece	5.14
Italy	5.48
Spain	5.48
Austria	6.94
BULGARIA	7.32
Eire	7.61
Norway	7.62
Belgium	7.72
The Netherlands	7.79
Germany	8.16
Estonia	8.39
Poland	8.53
China	8.85
Czech Republic	9.55
Luxembourg	12.26
Russia	13.31
USA	14.44
UAE	21.75
Qatar	35.52
Palau	59.00

The rich countries are rich precisely because they were the earliest to join the Industrial revolution - or, to put it another way, because they spewed greenhouse emissions the longest. Germany, France and the UK were serious polluters a century before industrialization reached places like Bulgaria

Prime Minister Mateusz Morawiecki in 2020: this deal, he said at the time, "makes the rich richer and the poor poorer." Even the European Commission

recognizes that the green transition will hit the poorer sections of the population hardest. But Morawiecki went further, proposing that the planned 55% reduction in emissions by 2030 be distributed not equally, but according to countries' Gross Domestic Product. Even that was just a gentle touch on the other sensitive - and very rarely discussed - aspect of the Green Deal. Its fairness.

The position of Western European politicians and strategists has always been that the transition must be the same for all to be effective. The EU's goal for 2030 is to reduce the combined emissions of the 27 member states in 1990 by 55% - not to consider them individually. Because otherwise, it would appear that some have already completed the task - and others could never do it. Again, it looks like the poor pay for the rich. If we take Estonia for example, its emissions in 2022 are 71.4% lower than in 1990 (EDGAR data) - that is, 16.4% over the target set in the Green Deal. Latvia, Lithuania and Romania have also already met the 2030 target. Bulgaria, with a 37.2% reduction in emissions compared to 1990, is relatively close, as are Slovakia and the Czech Republic. Against this background, France reduced its emissions by only 17.9%, the Netherlands - by 17.8%, Austria increased its emissions by 0.7%, Spain - by 9.8%. Norway, which is a favourite example of green activists because of its hydroelectric plants and record share of electric cars, has actually increased its carbon emissions by as much as 16% compared to 1990.

THERE IS ANOTHER SIDE TO THE QUESTION: is it right to consider only the last 30 years? The so-called "anthropogen" - the period in which humanity affects the climate - according to scientists, began as early as the 19th century with the beginning of the Industrial Revolution in Western Europe. Today's rich countries are rich precisely because they were the earliest to join this revolution - or, to put it another way, because they spewed greenhouse emissions the longest. Countries like Germany, France, and Great Britain were serious polluters a century before industrialization reached countries like Bulgaria. Against this background, Eastern Europe has already made a huge contribution to reducing emissions, losing much of its industry and population in the three decades since 1989. Now it is expected to do so once again. The need to change our way of life, to curb overconsumption and to use resources more wisely is unquestionable. But this will never happen until an honest and understandable path is offered to the people. So it's good that the Green Deal is getting a second chance. ■



CRAFTED IN JAPAN MAZDA CX60 Plug-in Hybrid

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



mazda.bg

DRIVE TOGETHER





DRIVE MY CAR



След десетилетие на гръмни обещания - и 160 милиарда долара инвестиции - проектът за кола без волан изглежда мъртъв. Но има и лъч надежда

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

Трудно е да се правят предвиждания - особено за бъдещето, казваше гениалният физик Нилс Бор. И особено, бихме добавили, ако тези предсказания се отнасят за съвсем близкото бъдеще: в рамките на пет-шест години. Днес живеем три години след най-крайния срок, посочен от експертите за появата на напълно автономни, безпилотни автомобили. Но през 2024 те изглеждат дори по-далечни, отколкото през 2014. Защо най-голямото (и най-доходно) обещание на технологичния сектор донесе такова разочарование?

АКО НЕ БРОИМ СРЕДСТВАТА ЗА ЗАБАВЯНЕ НА СТАРЕЕНЕТО, автономното управление на автомобилите е областта, която обещава най-големи награди за онези, които решат задачата. Няколко независими анализа оценяват този бъдещ пазар на 6-7 трилиона долара - или двойно повече от цялата глобална автомобилна индустрия днес. Но желаещите да получат тази награда намаляват от ден на ден. През последните три години приблизително три четвърти от безбройните стартапи, създадени да разработят самоуправляващ се автомобил, или изчезнаха, или загубиха основните си финансови партньори. А и шепата оцелели не изглеждат в цветущо състояние.

Повратната точка дойде миналия октомври, когато тестова безпилотна кола на Cruise, поделението за автономно управление на General Motors, прегази жена и принуди компанията да спре всички изпитания и да изтегли автомобилите си от пътищата. Под натиска на GM, и двамата шефове на Cruise подадоха оставки. Доста преди това Ford се отказа от участието си в аналогичната компания Argo, предпочитайки да зачеркне многомилардна инвестиция, отколкото да продължи да харчи пари без нищо в замяна. На 1 март Apple спря своя проект за безпилотна кола, наречен Project Titan. Буквално седмица по-късно капитулира и Ghost Autonomy - въпреки подкрепата на Open AI и набра-

ните над 220 милиона долара капитал. Така на автономния фронт остава само Waymo, поделението за безпилотни автомобили на Google.

КОЛКО РАЗЛИЧНО ИЗГЛЕЖДА ТОЗИ ОПУСТОШЕН ПЕЙЗАЖ на фона на оптимизма отпреди десет години! През 2015 тогавашният шеф на Waymo Крис Ърмсън бе казал, че целта му е на неговия 11-годишен син никога да не се налага да изкарва шофьорска книжка. Излизаше, че до 2020 Ърмсън очаква на пазара да има достатъчно количество надеждни, по-добри от хората автопилоти. Uber очакваше да мине от шофьори към роботаксита до 2021, а конкурентът Lyft дори скъси срока с една година. Шефът на китайската Baidu обещаваха свободна продажба на коли без волан през 2020. Когато придобиваха стартапа Cruise, от General Motors планираха да започнат серийно производство на коли с автопилот през 2019. Да не забравяме, разбира се, и най-големия майстор на гръмките обещания: Илон Мъск, шефът на Tesla, през 2019 увери, че софтуерът Full Self-Driving, позволяващ на шофьора дори да си погремне, е на практика готов и ще бъде въведен "до средата на следващата година". И до днес периодично се случва някоя ревностен фен, повярвал на тези гуми и напълно пренебрегнал яростните предупреждения на юристите на Tesla, да завърши дните си под някоя камион след опита да гремне или да гледа филм зад волана.

КАКВО Е ОБЯСНЕНИЕТО ЗАД ТОЗИ ВСЕОБЩ СЛЯП ОПТИМИЗЪМ? Наистина ли шефовете на тези компании са вярвали, че за съвсем кратък срок ще преодолеят огромните трудности и пречки пред автономното управление? Или просто безскрупулно са лъгали, за да се възползват от ентузиазма на инвеститорите в ерата на най-изобилно печатане на пари? Отговорете си сами на този въпрос. Но ето някои факти. Колосалната пазарна капитализация, до която достигна Tesla, се дължеше ▶

► не на електромобилите на компанията, а на обещанието за скорошна поява на роботаксита. Същото се отнася и до Uber. Създателите на Cruise направиха огромни състояния от сделката с GM. Ford плати 1 милиард долара, за да влезе в Argo. Amazon похарчи почти толкова, за да влезе в Zoox. Дори предпазливите корейци от Hyundai извадиха портфейлите при обещанията на Motional. Някои експерти оценяват общите инвестиции в автономни технологии през последното десетилетие на колосалните 160 милиарда долара. Само през 2021 инвестициите бяха 12.5 милиарда. Под този гъжд от долари не е чудно, че някои стартъпи сякаш забравиха оригиналната си цел. В съобщението, с което Ghost Autonomy обяви ликвидиранието си, се казваше между другото, че "днешната инвестиционна среда" не позволява да се прогнозира "надеждна печалба". Едно време изобретателите първо трябваше да изобретят нещо, и после да печелят пари. Сега явно е обратното.

МЕЖДУ ДРУГОТО, ТОВА ИЗОБИЛИЕ ОТ СРЕДСТВА между 2014 и 2022 промени и отношението на регулаторите - една от най-големите пречки пред автономното управление. Особено в Съединените щати, където набраният десетцифрен капитал обикновено лесно печели уважението на политиците. Докато другите законодателите остават внимателни и предпазливи, в САЩ някои щати дадоха почти неограничени права за изпитания в реални условия. Имаше и инциденти, разбира се. Прегазан пешеходец в Аризона през 2018 сложи точка на опитите на Uber да разработва автономни автомобили (и промени цялостната философия на компанията). Тестов безпилотен модел на

Nuro погуби ударил камион в Сингапур. Коли на Cruise се забъркаха в множество дребни инциденти, включително и един доста комичен, при който спреният от полицаи автономен автомобил на своя глава потегли и избяга. Дори няма да споменаваме многобройните злополуки с участието на т. нар. Autopilot на Tesla - при тях е трудно да се разбере кога вината е на изкуствения интелект и кога - на естествена глупост. Безпилотните коли на Waymo на два пъти бяха удрани отзад - оказа се, че тяхното съвместно спазване на ограниченията и ранно спиране по светофарите изненадва останалите шофьори. И накрая дойде злополуката с Cruise през октомври. Тогава жена, ударена от друг автомобил, бе впоследствие блъсната и от безпилотна кола на компанията. После, в съответствие с програмата си, роботаксита се опита

От началото на тази година в Съединените щати се продава първият автомобил в историята, който ви позволява юридически да не гледате пътя (поне в определени обстоятелства). Това не е пилотен проект или изпитания в реални условия. Това си е обикновена серийна кола

да се премести и да паркира отстрана на пътя - без да разбира, че жената е все още затисната под него. Зловещата сцена предизвика твърде силен отзвук в Америка, за да остане без последици.

КАКЪВ Е ПРОБЛЕМЪТ? Опитите ни да създадем изкуствен интелект, способен да шофира, ни накараха изведнъж да оценим по достойнство сензорите, с които ни е дарил природата. На човека е достатъчен един поглед, за да разбере дали пътят е мокър (и ако да, колкото дълбока е водата), дали е заледен, дали по него има пясък, масло или други неща, които биха влошили сцеплението. На автономния автомобил за целта ще са нужни поне 11 сензора, обясняват ни експертите от германската Continental, които работят по темата. За информацията от околния трафик, която човешкият мозък обработва за частици от секундата, на безпилотната кола ѝ трябва сървър, който през 2014 бе с размерите на хладилник. Днес миниатюризацията, 5G връзката и облачните технологии решават поне този проблем. Но остава неимоверно сложната задача ИИ да бъде обучен да предвижда всички възможни неочаквани ситуации на пътя, като например тази с попадналата под колелата жена. Ами ако варел с гориво се изтърколи от камиона

отпред? Ако глутница кучета се втурне да пресича пътя? Ако груг шофьор е загубил управление над автомобила си, или автомобилът няма спирачна функция? В тези ситуации днешните автопилоти са безпомощни. За да сме честни, същото важи и за много хора зад волана. Но обществото, което е свикнало и приема предизвиканите от живи шофьори катастрофи, никак не е склонно да ги преглътне, ако виновникът е компютър. Да не говорим за съдебната и застрахователната отговорност: едно е да я носи физическо лице, и съвсем друго - многомилиардната корпорация, разработила автопилота. Роботите зад волана ще могат да се наложат не когато станат добри колкото хората, а когато станат в пъти по-добри.

ОЗНАЧАВА ЛИ ТОВА, ЧЕ МЕЧТАТА ЗА АВТОНОМНО УПРАВЛЕНИЕ - за безпилотни такси, за камиони, които могат да се движат по 24 часа в генонощето, за автоматизирани гоставки на пица - е мъртва? Всъщност не съвсем. Но пътят към нея ще е доста по-обиколен и продължителен. От началото на тази година в Съединените щати се продава първият автомобил в историята, който ви позволява юридически да не гледате пътя (поне в определени обстоятелства). Това не е пилотен проект или изпитания в реални условия. Това си е обикновена серийна кола, която можете да си купите от дилъра и в която можете да четете книга зад волана. Тя обаче не идва от Waymo, Cruise, Tesla, Uber или някой груг от технологичните пионери, а от един от най-традиционните автомобилни производители: Mercedes-Benz. Моделите със системата Drive Pilot дават на собствениците си трето ниво на автономност: при подходящи условия (в тежък трафик на магистрала при скорости под 60 км/ч) шофьорът може да включи автопилота и след това да прави каквото си поиска. Единственото условие е да има готовност при нужда да поеме обратно управлението. Това все още е далеч от роботизираното такси без волан, разбира се. Но е значима крачка в тази посока. След броеви сегмици и BMW ще пусне подобна технология на американския пазар. В Германия законът позволява на производителите да използват подобни системи, само ако докажат, че те са много по-добри от хората. Mercedes и BMW вече са получили нужните разрешителни - тоест доказали са го. Може би този път търпеливият и методичен подход ще се окаже по-ефективен от гръмките обещания и многомилиардните инвестиции? ■

НЯКОИ НЕЩА СТАВАТ **blink** ЗА СЕКУНДИ

Незабавни преводи
към мобилен номер
P2P



Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.



DRIVE MY CAR

After a decade of big promises — and \$160 billion in investment — the driverless car project appears dead. But there is also a ray of hope

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

It is difficult to make predictions - especially about the future, said the brilliant physicist Niels Bohr. And especially, we would add, if these predictions refer to the very near future: within five or six years. Today, we live three years past the deadline given by experts for the emergence of fully autonomous, driverless cars. But in 2024, they look even more distant than they did in 2014. Why has the tech sector's biggest (and most lucrative) promise delivered such a disappointment?

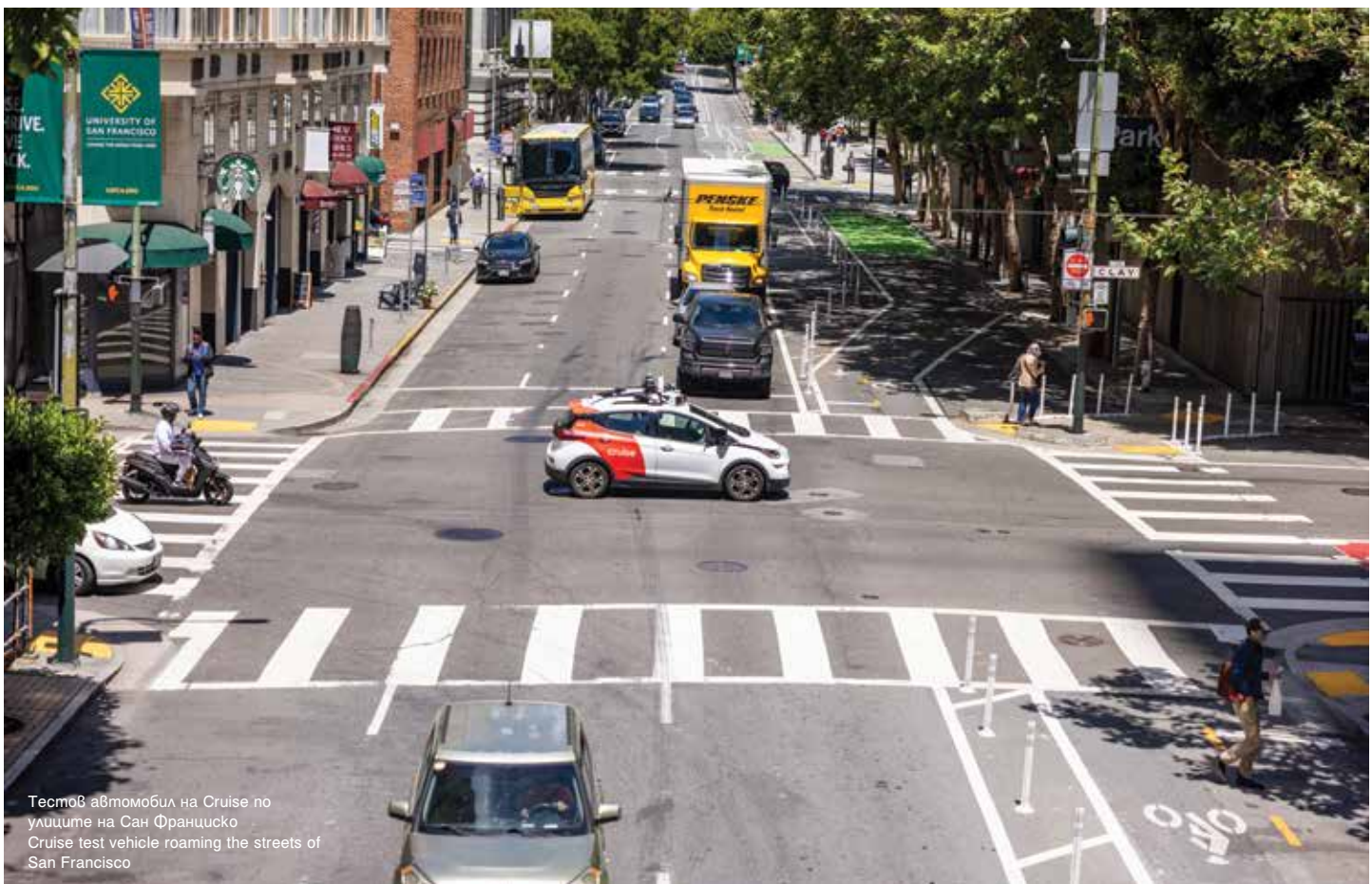
ANTI-AGEING TREATMENTS ASIDE, autonomous driving is the area that promises the greatest rewards for those who tackle the task. Several independent analyses estimate this future market at \$6-7 trillion - or double the size of the entire global auto industry today. But

those willing to receive this award are decreasing day by day. In the past three years, roughly three-quarters of the myriad startups created to develop a self-driving car have either disappeared or lost their major financial partners. And the handful of survivors don't seem to be thriving, either.

The tipping point came last October when a test driverless car from Cruise, the autonomous driving division of General Motors, ran over a woman, forcing the company to halt all testing and pull its cars off the road. Under pressure from GM, both Cruise executives resigned. Long before that, Ford abandoned its stake in the similar company Argo, preferring to write off a multibillion-dollar investment rather than continue to spend money with nothing in return. On March 1, Apple halted its self-

driving car project called Project Titan. Literally a week later, Ghost Autonomy also capitulated - despite the support of Open AI and the raised capital of over 220 million dollars. That leaves only Waymo, Google's self-driving car division, on the autonomous front.

HOW DIFFERENT THIS DESOLATE LANDSCAPE LOOKS against the optimism of ten years ago! In 2015, then-Waymo head Chris Urmson said his goal was for his 11-year-old son to never have to get a driver's license. Urmson was expecting that by 2020, there will be a sufficient number of reliable, better-than-human autopilots on the market. Uber expected to switch from drivers to robo-taxis by 2021, and competitor Lyft has even shortened the deadline by a year. The head of China's ▶



Тестов автомобил на Cruise по улиците на Сан Франциско
Cruise test vehicle roaming the streets of San Francisco

ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ НА ПРОМОЦИОНАЛНА ПРОЛЕТНА ЦЕНА!

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



Винаги с вас!

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

Какви са предимствата, предлагани от ЗАД „АРМЕЕЦ“:

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

Къде можете да сключите застраховка „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“?

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

ПРОМОЦИЯТА Е ВАЛИДНА ОТ 01.03 ДО 31.05.2024г.

► Baidu promised the free sale of self-driving cars in 2020. When they acquired the startup Cruise, General Motors planned to start mass production of self-driving cars in 2019. Let's not forget, of course, the biggest master of loud promises: Elon Musk, the head of Tesla, assured in 2019 that the Full Self-Driving software, allowing the driver to even take a nap, is practically ready and will be introduced "by the middle of next year". To this day, it occasionally happens that a zealous fan who believed those words and completely ignored the furious warnings of Tesla's lawyers ends up under a truck after trying to take a nap or watch a movie behind the wheel.

WHAT IS THE EXPLANATION BEHIND THIS UNIVERSAL BLIND OPTIMISM? Did the heads of these companies really believe that in a very short period, they would overcome the enormous difficulties and obstacles to autonomous driving? Or have they simply lied unscrupulously to take advantage of investor enthusiasm in an era of the most abundant money printing? Answer this question for yourself. But here are some facts. The colossal market capitalization that Tesla reached was not due to the company's electric cars but to the promise of the imminent arrival of robotaxis. The same goes for Uber. Cruise's creators made huge fortunes from the GM deal. Ford paid \$1 billion to get into Argo AI. Amazon spent nearly as much on Zoox. Even the cautious Koreans at Hyundai pulled out their wallets at Motional's promises. Some experts estimate the total investment in autonomous technology over the past decade at a whopping \$160 billion. In 2021 alone, investments were 12.5 billion. Under this rain of dollars, it's no wonder that some startups seem to have forgotten their original purpose. Ghost Autonomy's announcement of its liquidation said, among other things, that "today's investment environment" does not allow for a "reliable profit" to be predicted. Once upon a time, inventors had to invent something first, and then make money. Now it is clearly the opposite.

BY THE WAY, THIS ABUNDANCE OF FUNDS between 2014 and 2022 also changed the attitude of regulators - one of the biggest obstacles to autonomous driving. Especially in the United States, where raising ten-figure capital usually wins the respect of politicians. While lawmakers elsewhere remain cautious and cautious, in the US some states have given almost unlimited rights to real-world trials. There were accidents, of course. A pedestrian runover in Arizona in 2018 put an end to Uber's attempts to develop autonomous cars (and changed the company's entire philosophy). Test drone model of Nutonomy hit a truck in Singapore. Cruise's cars have been involved in several minor incidents, including a rather comical one



in which the self-driving car pulled over by police took off and ran away. Not to mention the numerous accidents involving Tesla's so-called Autopilot - it's hard to tell when it's the fault of artificial intelligence and when it's natural stupidity. Waymo's self-driving cars were reared twice - it turned out that their conscientious adherence to the limits and early stops at traffic lights surprised other drivers. And finally came the Cruise accident in October. A woman who was run over by another car was subsequently hit by the company's self-driving vehicle. Then, following its program, the robotaxi attempted to move and park on the side of the road - not realizing that the woman was still pinned under it. The grisly scene caused too much of an impact in America to go unnoticed.

WHAT IS THE PROBLEM? Our attempts to create an artificial intelligence capable of driving have made us suddenly appreciate the sensors that nature has gifted us with. One look is enough for a person to know if the road is wet (and if so, how deep the water is), if it is icy, if there is sand, oil or other things on it that would impair traction. The autonomous car will need at least 11 sensors for this purpose, the experts from the German Continental, who are working on the subject, explain to us. For information from the surrounding traffic, which the human brain processes in fractions of a second, the self-driving car needs a server that in 2014 was the size of a refrigerator. Today, miniaturization, 5G connectivity and cloud technologies solve at least this problem. But there remains the incredibly complex task of training an AI to anticipate all possible unexpected situations on the road, such as the one with the woman caught under the wheels. What if a barrel of fuel rolls off the back of a truck? What if a pack of dogs rushes to cross the road? What if another driver has lost control of their vehicle, or the vehicle has no braking function? In these situations, today's autopilots are helpless. To be fair, the same goes for many people behind the wheel. But society, which is used to and

accepts accidents caused by human drivers, is not at all inclined to swallow them if the culprit is a computer. Not to mention legal and insurance liability: it is one thing for an individual to bear it, and quite another for the multibillion-dollar corporation that developed the autopilot. Robots behind the wheel will be able to impose themselves not when they become as good as humans, but when they become many times better.

DOES THIS MEAN THAT THE DREAM of autonomous driving - of driverless taxis, of trucks that can run 24 hours a day, of automated pizza deliveries - is dead? Actually, not quite. But the path to it will be much more circuitous and long. Since the beginning of this year, the first car in history that allows you to legally take your eyes off the road (at least in certain circumstances) is on sale in the United States. This is not a pilot project or field trial. It is a regular production car that you can buy from the dealer and in which you can read a book behind the wheel. However, it does not come from Waymo, Cruise, Tesla, Uber or any other of the technological pioneers, but from one of the most traditional car manufacturers: Mercedes-Benz. Models with the Drive Pilot system give their owners a third level of autonomy: under the right conditions (in heavy highway traffic at speeds below 60 km/h), the driver can turn on Autopilot and then do whatever he wants. The only condition is that he is ready to take back control if needed. That's still a long way from a robotic taxi without a steering wheel, of course. But it is a significant step in that direction. In a matter of weeks, BMW will launch similar technology on the American market. In Germany, the law allows manufacturers to use such systems only if they can prove that they are much better than humans. Mercedes and BMW have already received the necessary permits - that is, they have proven it. Maybe this time a patient and methodical approach will prove more effective than loud promises and multi-billion dollar investments? ■

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!

ШЕСТТЕ НАЙ-ПЕЧЕЛИВШИТЕ АВТОМОБИЛНИ КОМПАНИИ

2023 бе златна година за иначе изправената пред големи предизвикателства индустрия

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография АРХИВ

Пандемия, локдауни, проблеми с доставките, криза за чипове, войни: последните няколко години бяха изпълнени с всевъзможни препятствия за автомобилните производители. Но също така бяха небивало доходни за тях. Заради създадения дефицит за автомобили цените им се повишиха осезаемо; в същото хората бяха склонни да харчат повече след шоковете на 2020. В резултат на това печалбите на производителите скочиха до небето. През 2023 повечето от тези ефекти бяха вече изчерпани, но, ако се съди по традиционната класация на Automedia.bg за най-печелившите автомобилни компании, това ни най-малко не се е отразило на резултатите. Със съвсем малко изключения, автомобилната индустрия се радва на небивало финансово благополучие. Ето кои са най-печелившите играчи в нея за миналата година - с уговорката, че някои данни са консолидирани, някои са още предварителни, а в случая с японските компании става дума за прогнози, които трябва да се потвърдят едва след месец-два.

BMW GROUP - печалба от 12.17 млрд. евро. През 2022 BMW бе най-печелившата автомобилна компания на планетата, но това се дължеше отчасти и на еднократните ефекти от реструктурирането на китайския джойнт-венчър с Brilliance. Сега такъв ефект няма, дори напротив - печалбата е намалена покрай най-големите инвестиции в развойна дейност в историята на BMW покрай бъдещите Neue Klasse и новия завод в Деврецен. Но въпреки това резултатите на баварците са впечатляващи - 155.5 милиарда евро приходи (+9%), 17.1 млрд. евро оперативна печалба и 12.16 милиарда нетна печалба (като имаме предвид, че през 2019, последната предкризисна година, тя бе само

5 млрд. евро).

Компанията отчита 17.7 евро доходност на обикновена акция, и ще изплати по 6 евро дивидент. През 2023 BMW е продала рекордните 2.554 млн. автомобили, като 14.7% от тях са били електрически.

TESLA MOTORS - печалба от 13.88 млрд. евро. 2023 бе най-гобратата година на Tesla до момента - увенчана от първото място на Model Y като най-продаван автомобил на планетата. Общите приходи на компанията са 96.8 милиарда долара, оперативната печалба - 16.6 милиарда (при марж от 9.2%), а нетната печалба е 14.99 милиарда долара, или към 13.9 млрд. евро. Компанията е доставила 1.808 милиона автомобили, ръст от 38% на годишна база. От тях 1.74 милиона са Model Y и Model 3. Проблемът на Tesla идва от твърде високите цени на акциите на компанията в предишните години, като през 2021 те дори надхвърлиха 370 долара. При тазгодишната доходност на акция от 4.73 долара, инвестицията в купена тогава акция би се изплатила теоретично за 78 години. Дори и при сегашните доста по-ниски цени на книгата на Tesla пак ще са нужни към 37 години. За сравнение при BMW актуалният показател е 6 години.

MERCEDES-BENZ GROUP - печалба от 14.53 млрд. евро. Германският гигант е успял да увеличи продажбите си от 2.45 милиона автомобили през 2022 до 2.49 милиона през 2023. Приходите са 153.2 милиарда евро, оперативната печалба намалява леко до 19.7 милиарда, а нетната печалба е 14.531 милиарда (с около 300 млн. по-ниска от миналогодишната). Доходността на акция е 13.46 евро, а определеният за разпределяне дивидент е 5.30 евро на обикновена акция.

VOLKSWAGEN GROUP - печалба от 17.93 млрд. евро. Годишният оборот на германския гигант се е увеличил с 15% до 322 милиарда евро, оперативната печалба е 22.5 милиарда, а нетната - 17.9 милиарда евро. Доходността на акция при VW е 31.9 евро, концернът ще разпредели дивидент от 9 евро на обикновена акция. През 2023 групата е продала 9.24 милиона автомобили, или с 10% повече, отколкото през 2022. Разпределението при масовите марки: Volkswagen леки автомобили - 3.016 милиона, Skoda - 1.056 милиона, SEAT - 0.602 милиона, Volkswagen лекотоварни - 0.423 милиона.

STELLANTIS - печалба от 18.63 млрд. евро. Умението на Карлос Тавареш, шефа на Stellantis, да печели пари е пословично, и 2023 е поредното потвърждение. През миналата година групата, създадена от сливането на Peugeot-Citroen с Fiat-Chrysler, е постигнала 189.5 милиарда евро приходи, и 18.6 милиарда нетна печалба (при 16.8 млрд. година по-рано). Доходността на акция е 5.98 евро, ще бъде разпределен дивидент от 1.55 евро на акция.

Групата е продала 6.2 милиона автомобили през годината, от които 2.7 милиона в Европа, 1.8 милиона в Северна Америка, 0.9 милиона в Южна Америка, 0.6 милиона в Близкия изток и Африка. Единствено Китай и Югоизточна Азия остават слаби пазари за Stellantis, с едва около 200,000 пласирани автомобили там.

TOYOTA - печалба от 27.56 млрд. евро. След като в две поредни години бе детронизирана от обичайното си място на върха в класацията, сега Toyota се завръща там - или по-скоро ще се завърне, когато обяви окончателните резултати от приключващата на 31 март фискална година. Прогнозните данни на Toyota сочат 43.5 трилиона йени приходи (при 37 трилиона преди година), 4.9 трилиона йени оперативна печалба и 4.5 трилиона нетна печалба (към 27.5 милиарда евро). Маржът на печалбата е 11.3%. През 2023 Toyota е доставила 9.45 милиона автомобили.

НАЙ-ГУБЕЩИТЕ. Американският стартъп за производство на електромобили Rivian е с най-голяма загуба за 2023 - цели 5.03 милиарда евро. Компанията е продала 50 122 автомобили, което прави над 100,000 долара загуба за всяка кола. Все пак солидният гръб на акционери като Amazon и саудитското кралско семейство засега не позволява възцаряването на паника.

Останалите най-губещи също са нови играчи в сегмента на електромобилите: китайската NIO Inc (2.65 млрд. евро на червено), американската Lucid Motors (-2.62 млрд. евро) и китайската XPeng Inc (-1.33 млрд. евро). ■




BGONAIR

БЪЛГАРИЯ

Великото ни телевизионно наследство

Гледайте най-успешните
български филми и сериали

Всеки
делник | 19:30

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

THE SIX MOST PROFITABLE CARMAKERS

2023 was a golden year for an otherwise challenged industry

By KALIN NIKOLOV / Photography ARCHIVE

Pandemic, lockdowns, supply chain problems, chip crisis, wars: the last few years have been filled with all kinds of obstacles for car manufacturers. But they were also incredibly profitable for them. Because of the created deficit for cars, their prices rose noticeably; nevertheless, people were willing to spend more after the austerity of 2020. As a result, producer profits skyrocketed. In 2023, most of these effects were already exhausted, but judging by the traditional ranking of Automeia.bg for the most profitable car companies, this did not affect the results in the least. With very few exceptions, the automotive industry is enjoying unprecedented financial prosperity. Here are the most profitable players in it for last year - with the proviso that some data are consolidated, some are still preliminary, and in the case of Japanese companies, we are talking about forecasts that must be confirmed only after a month or two.

BMW GROUP - profit of 12.17 billion euros. BMW was the most profitable car company on the planet in 2022, but that was partly due to one-off effects from the restructuring of its Chinese joint venture with Brilliance. Now there is no such effect, on the contrary - the profit has been reduced along with the largest investments in development activity in the history of BMW along with the future

Neue Klasse and the new plant in Debrecen. Nevertheless, the results of the Bavarians are impressive - 155.5 billion euros in revenue (+9%), 17.1 billion euros in operating profit and 12.16 billion in net profit (bearing in mind that in 2019, the last pre-crisis year, it was only 5 billion euros). The company reports 17.7 euros of earnings per common share and will pay a 6 euro dividend. In 2023, BMW sold a record 2.554 million cars, with 14.7% of them being electric.

TESLA MOTORS - profit of 13.88 billion euros. 2023 was Tesla's best year to date - capped by the Model Y's first place as the best-selling car on the planet. The company's total revenue was 96.8 billion dollars, operating profit - 16.6 billion (with a margin of 9.2%), and net profit was 14.99 billion dollars, or about 13.9 billion euros. The company delivered 1.808 million vehicles, a growth of 38% year-on-year. Of them, 1.74 million are Model Y and Model 3. Tesla's problem comes from the exorbitant prices of the company's shares in previous years, having exceeded 370 dollars at some point. At this year's earnings per share of \$4.73, the investment in a stock bought then would theoretically pay for itself in 78 years. Even at the current much lower prices of Tesla's books, they will still need 37 years to get a return on investment. For comparison, BMW's current indicator is 6 years.



MERCEDES-BENZ GROUP - profit of 14.53 billion euros. The German giant has managed to increase its sales from 2.45 million cars in 2022 to 2.49 million in 2023. Revenues are 153.2 billion euros, operating profit is down slightly to 19.7 billion, and net profit is 14.531 billion (about 300 million lower than last year's). The yield per share is EUR 13.46, and the dividend to be distributed is EUR 5.30 per ordinary share.

VOLKSWAGEN GROUP - profit of 17.93 billion euros. The annual turnover of the German giant increased by 15% to 322 billion euros, the operating profit was 22.5 billion, and the net profit was 17.9 billion euros. The yield per share at VW is 31.9 euros, the concern will distribute a dividend of 9 euros per ordinary share. In 2023, the group has sold 9.24 million cars, or 10% more than in 2022. The distribution of mainstream brands: Volkswagen passenger cars - 3.016 million, Skoda - 1.056 million, SEAT - 0.602 million, Volkswagen commercial vehicles - 0.423 million.

STELLANTIS - profit of 18.63 billion euros. The ability of Carlos Tavares, the boss of Stellantis, to make money is proverbial, and 2023 is another confirmation. Last year, the group created by the merger of Peugeot-Citroen with Fiat-Chrysler achieved 189.5 billion euros in revenue and 18.6 billion in net profit (compared to 16.8 billion a year earlier). The yield per share is EUR 5.98, and a dividend of EUR 1.55 per share will be distributed. The group sold 6.2 million vehicles during the year, of which 2.7 million in Europe, 1.8 million in North America, 0.9 million in South America, 0.6 million in the Middle East and Africa. Only China and Southeast Asia remain weak markets for Stellantis, with just around 200,000 cars sold there.

TOYOTA - profit of 27.56 billion euros. After being dethroned from its usual spot at the top of the rankings two years in a row, Toyota is now back there - or rather, it will be back when it announces final results for the fiscal year ending March 31. Toyota estimates 43.5 trillion yen in revenue (up from 37 trillion a year ago), 4.9 trillion yen in operating profit and 4.5 trillion yen in net profit (up from 27.5 billion euros). The profit margin is 11.3%. In 2023, Toyota delivered 9.45 million vehicles.

THE BIGGEST LOSERS. The American electric car start-up Rivian has the biggest loss for 2023 - as much as 5.03 billion euros. The company sold 50,122 cars, making over a \$100,000 loss on each one. Still, the solid backing of shareholders such as Amazon and the Saudi royal family has so far prevented panic from reigning. The remaining top losers are also new players in the electric car segment: China's NIO Inc (2.65 billion euros in the red), America's Lucid Motors (-2.62 billion) and China's XPeng Inc (-1.33 billion euros). ■

50 | **БОГАТ-БЕДЕН**
RICH MAN, POOR MAN



56 | **ДИКТАТОР В ЗАТВОРА**
A DICTATOR IN PRISON



60 | **СВЕТЛИНИ И СЕНКИ**
LIGHT AND SHADOW





БОТСВАНА ЗАПЛАШИ ГЕРМАНИЯ... С 20 000 СЛОНА

BOTSWANA THREATENS GERMANY... WITH 20,000 ELEPHANTS

Най-различни нашественици са нахлували в Германия с различни по размер и състав сили. Но никога до момента не го е правил с... 20,000 африкански слона, както се закана да стори президентът на Ботсвана Могуитси Масиси. Държавният глава влезе в остра конфронтация с германските власти, които настояват да се въведе лимит върху износа на ловни трофеи от Ботсвана, особено на слонски бивни.

Според Масиси обаче подобен ход само ще задълбочи бедността в страната му. Ботсванският президент се закана да прати 20,000 слона в Германия и посъветва германците да се опитат "да живеят заедно с животните, както ни карат да правим ние".

Според Масиси строгите мерки за опазване на слоновете в последните десетилетия са довели до бум в популацията им. Близко една трета от всички слонове по света - около 130,000 животни - вече живеят в южноафриканската сръжава. Ботсвана се опитва всячески да намали количеството им, както и нанасяните от тях поражения върху инфраструктура, реколта и дори върху човешките си обитатели. Миналата година страната подари 8,000 слона на съседна Ангола, и предложи същото количество на Мозамбик. Министърът за дивата природа Думезвени Мтхимхулу предложи да прати 10,000 животни и в лондонския Хайд парк, за да видят и англичаните "какво е да живееш заедно с тях". Великобритания също подготвя закон за забрана на ловните трофеи. "В някои райони на страната има повече слонове, отколкото хора. Те презават деца, стъпкват и изяждат реколтата на фермерите, обричайки ги на глад". През 2019 Ботсвана отмени забраната за лов на слонове и въведе контролирани квоти.

Over the ages, many invaders have entered Germany with forces varying in size and composition. But no one has yet done it with... 20,000 African elephants, as Botswana's president, Mokgweetsi Masisi, has threatened to do. The head of state has entered into a sharp confrontation with the German authorities, who are demanding that a limit be introduced on the export of hunting trophies from Botswana, especially elephant tusks.

According to Masisi, however, such a move will only deepen poverty in his country. The Botswana president threatened to send 20,000 elephants to Germany and advised Germans to try to "live with the animals as they make us do".

According to Masisi, strict elephant conservation measures in recent decades have led to a boom in their population. Nearly a third of all the world's elephants - about 130,000 animals - now live in the southern African country. Botswana is making every effort to reduce their numbers, as well as the damage they cause to infrastructure, crops and even its human inhabitants. Last year, the country gave 8,000 elephants to neighbouring Angola and offered the same amount to Mozambique. Wildlife Minister Dumezweni Mthimkhulu has proposed sending 10,000 animals to London's Hyde Park so the English can also see "what it's like to live with them". Britain is also preparing legislation to ban hunting trophies. "In some areas of the country, there are more elephants than people. They run over children, trample and eat farmers' crops, dooming them to starvation", the minister said. In 2019, Botswana lifted the ban on elephant hunting and introduced controlled quotas. ■

НАЙ-АРОМАТНИЯТ ГРАД В ЕВРОПА

THE MOST AROMATIC CITY IN EUROPE

Големите ни градове, строго погледнато, не са цвете за мирисане. Големите концентрации на хора произвеждат и големи концентрации боклук. Но все пак метрополиите не са равни в това отношение, твърдят експертите на НАУРР, които съставиха строго научна класация на най-приятно миришещите градове в Европа.

Първото място убедително е за гръцката столица Атина, с нейната комбинация от кафе, баклава и с рекордната концентрация на цветарски и парфюмерийни магазини на квадратен километър. По-нататък в побрежжането са Париж, Цюрих, Дъблин, Люксембург, Никозия, Копенхаген, Букурещ, Валета и Амстердам.

Our big cities, strictly speaking, are not tender flowers. High concentrations of people also produce high concentrations of garbage. However, metropolises are not equal in this respect, say НАУРР experts, who compiled a rigorously scientific ranking of the best-smelling cities in Europe. The first place convincingly goes to the Greek capital Athens, with its combination of coffee, baklava and with the record concentration of flower and perfume shops per square kilometre. Next in line are Paris, Zurich, Dublin, Luxembourg, Nicosia, Copenhagen, Bucharest, Valletta and Amsterdam. ■





ЦКБ Сила
пенсионноосигурително
акционерно дружество

С грижа за Вас!



ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“: ПЪРВОТО УЧРЕДЕНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г. КЪМ 31.12.2023 Г. – С НАД 403 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 2 МИЛИАРДА ЛВ. УПРАВЛЯВАНИ НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: [WWW.FSC.BG](http://www.fsc.bg)). ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г., ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД, ОТ ОКТОМВРИ 2021 Г. ИЗПЛАЩА ПОЖИЗНЕНИ ПЕНСИИ И РАЗСРОЧЕНИ ПЛАЩАНИЯ НА ОСИГУРЕНИ ЛИЦА В УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.

**ПОСОЧЕНИТЕ РЕЗУЛТАТИ НЯМАТ ПО НЕОБХОДИМОСТ ВРЪЗКА С БЪДЕЩИ РЕЗУЛТАТИ.*

С грижа за Вас!

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



© BCE ECB EЦБ EZB EKP EKT ESB EKB BĈE EBC 2017



50

50

EURO
ΕΥΡΩ



БОГАТ-БЕДЕН

България вече 15 години носи етикета на най-бедната страна в ЕС. Наближава ли времето да си променим представите?

Текст ПЕТЪР ЙОВЧЕВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Най-бедната страна в Европейския съюз" е клеймо, което неизменно съпровожда всяка публикация за България в западно-европейските медии от 17 години насам - дори и онези, в които иначе изобщо не става дума за икономика и доходи. Доскоро на никого не би му хрумнало да го оспори. Но през 2024 вече се появяват все повече основания да се усъмним дали наистина си оставаме най-бедните в ЕС.

ИКОНОМИСТИТЕ НЕ ОБИЧАТ частните примери. Ако им кажем, че през февруари за вечеря с по три ястия и бутилка вино в Париж, в кокетен ресторант в стил "ар нуво" на около километър от Лувъра, платихме 64 евро сметка, а само седмица по-късно за същото ни поискаха 85 евро в обикновено софийско заведение, те ще поклатят скептично глава. Ако им кажем, че България има най-големия ръст в продажбите на нови автомобили от всички европейски страни тази година, ще отвърнат, че това е растеж от по-ниска база. Ако посочим неугържимия възход на цените на недвижимите имоти въпреки лошото съотношение с наемите (един нов апартамент в София в момента би се изплатил от наеми за 45-50 години, вместо за 10-12, колкото е в Гърция или Италия), ще възразят, че все още номиналните цени са по-ниски от повечето европейски столици. Вместо такива отделни извадки от реалността, икономистите предпочитат сериозната

статистика - неща като Брутен вътрешен продукт, средна работна заплата, индекси на потребителските цени. И са прави, разбира се - но само гонякъде. Марк Твен изреждаше трите степени на лъжата така: лъжи, проклети лъжи и статистика. В случая с измерването на благосъстоянието на българите, Марк Твен е съвсем прав. Статистиката за България борава с неособено надеждни данни: като започнем от дела на сивата икономика в страната (никой не знае колко точно е той, но анализаторите са единодушни, че е най-високият в ЕС) и приключим с неразрешимия спор колко точно е населението в момента.

НО ДОРИ И СУХАТА, НЕНАДЕЖДНА статистика показва грастичните промени, настъпили в българската икономика в последните години. Брутният вътрешен продукт на страната на глава от населението, който през 90-те бе едва около 25% от средния за ЕС, през миналата година достига 62%. А БВП на глава от населението, измерен според Паритета на покупателната способност (PPP), е вече 64% от средното за ЕС - при едва 48% десет години по-рано. Това все още е най-слабият показател в общността, но е доста близо до тези на Гърция (67%), Латвия (71%), Словакия (73%). И изпреварва значително регионалните съседи Черна гора (50%), Сърбия (44%), Северна Македония (42%), Босна и Херцеговина (35%) и Албания (34%), с уговорката, че ►

► данните за тези страни са от 2022. "Отчитайки икономическата динамика в страната, изглежда вероятно в следващите години да се отлепим от гъното на класацията", писа по този повод икономистът Петър Ганев в анализ за Института за пазарна икономика. Въпреки трите сериозни кризи в последните 15 години (финансовата през 2009, рецесията от 2012-2013 и ефекта от мерките срещу Covid-19 през 2020), българската икономика продължи да расте с по-високи темпове от средните за Европа през тези години. "БВП на човек на паритет на покупателна способност в България се покачва от под 40% преди членството в ЕС до 64% през 2023. След пандемията България отчита сериозен ръст, в това число заради преброяването и корекцията в населението, като само за три години показателят се подобрява с 9 проценти пункта", пише Ганев. "В последните години всички нови страни членки от Централна и Източна Европа се поместиха в границата от 70-90% от средното ниво за ЕС, включително Румъния. Към 2021 България остана единствената страна в ЕС, която не беше пробила границата от 60%... Постигнатите 64% през 2023 вече ни приближават до групата страни от ЦИЕ, които също подобряват своите показатели, но все пак продължават да бъдат в диапазона между 70 и 90% спрямо средното за Европа. Единствено Чехия и Словения са минали границата от 90%, докато Латвия, Словакия, Унгария, Хърватия и Румъния са в рамките на 70-80%".

МОЖЕШЕ ЛИ РАСТЕЖЪТ ДА Е ПОГОЛЯМ при по-адекватно управление, е съвсем отделен въпрос (отговорът е "несъмнено"). Но и така напредъкът на страната е неоспорим, и се потвърждава от всички статистически показатели.

Средната работна заплата в България, която по данни на НСИ е била едва 301 евро през 2008 година, се е удвоила до 2019, и е почти четири пъти по-голяма в края на 2023 (1109 евро). Средната почасова цена на труда у нас отчита най-големия ръст в ЕС за последните 12 години по данни на Eurostat - увеличение от 174%, от 3.4 евро до 9.3 евро на час. Дори и така тази стойност си остава най-ниската в ЕС, и дори погледна в съседна Сърбия - тоест има потенциал за допълнителен растеж, без това да се отрази сериозно на



СТРАНИТЕ С НАЙ-ГОЛЯМ РЪСТ В ЦЕНАТА НА ТРУДА

Страна	2012	2023	Промяна 2012-2023
България	3.4	9.3	174%
Румъния	4.1	11	168%
Литва	5.9	14.7	149%
Латвия	6	13.5	125%
Исландия	23.2	49.7	114%
Естония	8.6	18.3	113%
Сърбия	5.1	10	96%
Словакия	8.9	17.2	93%
Полша	7.9	14.5	84%
Чехия	10	18	80%

33.1%

е дялът на сивата икономика в България според изчисления на проф. Фридрих Шнайдер. Това е най-високият показател в ЕС, пред Румъния (29%), Унгария (25.4%), Кипър (23.9%), Малта (23.4%), Естония (22.7%). Според Шнайдер най-нисък дял на сенчестия сектор от бившия Източен блок има в Словакия (13.1%). Иначе най-добрите показатели в Европа имат Нидерландия (8.2%), Австрия (7.1%) и Швейцария (само 5.6% сива икономика).

is the share of the grey economy in Bulgaria according to calculations by Prof. Friedrich Schneider. This is the highest indicator in the EU, ahead of Romania (29%), Hungary (25.4%), Cyprus (23.9%), Malta (23.4%), and Estonia (22.7%). According to Schneider, the lowest share of the shadow sector of the former Eastern bloc is in Slovakia (13.1%). Otherwise, the best indicators in Europe are in the Netherlands (8.2%), Austria (7.1%) and Switzerland (just a 5.6% share of grey economy).

конкурентоспособността. А и ниският показател на България се дължи в немалка степен на ниските данъци, защото Eurostat включва и тях при калкулацията (цената на труда в Португалия например е 17 евро на час, но това е при данъчни ставки между 23 и 48% за различните категории доходи, докато в България и Румъния данъкът е плосък и е само 10%).

По данни, цитирани от Института за пазарна икономика, сериозно се е повишило и фактическото индивидуално потребление на глава от населението в България - от скромните 35% от средните нива за ЕС преди 16 години, до 69% през 2022, и вероятно над 70% за 2023, за която още няма окончателни данни.

ИМА И НЕЩО ДРУГО: ВСИЧКИ ТЕЗИ ЧИСЛА се отнасят само до икономиката "на светло". Нито НСИ, нито Eurostat могат да обхванат сенчестата ѝ страна - а в България тя далеч не е незначителна. Всъщност Фридрих Георг Шнайдер, професор от Германския институт за икономически проучвания, смята, че сивата икономика в България е с най-голям дял в целия ЕС - 33.1%. Ако приемем неговите изчисления и увеличим българския брутен продукт с една трета, той далеч няма да бъде най-малкият на глава от населението в ЕС. Естествено, сива икономика има навсякъде - но само в България и Турция тя е с такива мащаби. Средното ниво за Европа според Шнайдер е около 17%. Само още в три страни

- Хърватия, Румъния и Унгария - сивата икономика надхвърля една четвърт от цялата. Ако добавим 33% към прогнозирания от МВФ брутен продукт на глава от населението на България за 2024, той на практика ще се изравни с тези на Полша, Унгария и Гърция, и ще надмине румънския.

ИМА И ЕДИН ПСИХОЛОГИЧЕСКИ ФАКТОР, който икономистите пренебрежават, но който е не по-малко съществен за за уещането за благосъстояние. Той се отнася до субективните усещания, когато потребителите сравняват днешните си доходи с вчерашните. За повечето хора в Източна Европа това сравнение е положително: те разполагат с повече пари днес, отколкото са имали преди десетилетие, дори и след като отчетем по-високата инфлация в този регион. За румънците съпоставката между 2012 и 2023 година показва 21 процентни пункта положително изменение в доходите спрямо средното за ЕС (на времето са били 57% от средното, днес са 78%). За българите положителната промяна е 17 пункта, за литовците - 16, за хърватите - 14, за поляците - 13, за латвийците - 10. Дори и тези доходи да си остават по-ниски от западноевропейските, възходящата тенденция води до оптимизъм и склонност към повече потребление. Точно обратното на случващото се в Австрия (загуба на 10 пункта между 2012 и 2023), Германия (-9 пункта), Франция (-7 пункта), Италия (-6 пункта), Нидерландия (-5 пункта). ■

RICH MAN, POOR MAN

Bulgaria has been carrying the label of the poorest country in the EU for 17 years. Is it time to change our perception?

By PETER YOVCHEV / Photography iSTOCK

The poorest country in the European Union" is a stigma that invariably accompanies every publication about Bulgaria in the Western European media for the past 17 years - even those that otherwise do not talk about the economy and income at all. Until recently, no one would have thought to dispute it. But in 2024, there are already an increasing number of reasons to doubt whether we really remain the poorest in the EU.

ECONOMISTS DON'T LIKE private examples. If we tell them that in February for a three-course dinner with a bottle of wine in Paris, in a chic Art Nouveau restaurant about a kilometre away from the Louvre, we paid 64 euros, and just a week later they charged us 85 euros for the same in an ordinary Sofia establishment, the economists will shake their heads sceptically. If we tell them that Bulgaria has the biggest growth in new car sales of all European countries this year, they will say that this is growth from a lower base. If we point to the unstoppable rise in real estate prices despite the poor ratio with rents (a new apartment in Sofia would currently pay for itself from rents in 45-50 years, instead of 10-12, as in Greece or Italy), they will object that nominal prices are still lower than most European capitals. Instead of such isolated samples of reality, economists prefer hard statistics - things like Gross Domestic Product, average wages, and consumer price indices. And they are right, of course - but only to an extent. Mark Twain listed the three degrees of lying as follows: lies, damned lies, and statistics. In the case of measuring the welfare of the Bulgarians, Mark Twain is quite on the spot. The statistics for Bulgaria deal with not particularly reliable data: starting with the share of the grey economy in the country (no one knows exactly how much it is, but analysts are unanimous that it is

the highest in the EU) and ending with the unsolvable dispute of exactly how much the population is at the moment.

BUT EVEN THE DRY, UNRELIABLE statistics show the drastic changes that have occurred in the Bulgarian economy in recent years. The country's gross domestic product per capita, which in the 1990s was only about 25% of the EU average, reached 62% last year. And GDP per capita, measured according to Purchasing Power Parity (PPP), is already 64% of the EU average - up from just 48% ten years earlier. This is still the lowest indicator in the Union, but it is quite close to those of Greece (67%), Latvia (71%), and Slovakia (73%). And it is well ahead of regional neighbours Montenegro (50%), Serbia (44%), North Macedonia (42%),

Bosnia and Herzegovina (35%) and Albania (34%), with the proviso that data for these countries is from 2022 .

"Taking into account the economic dynamics in the country, it seems likely that in the coming years we will come off the bottom of the ranking", wrote on this occasion economist Petar Ganev in an analysis for the Institute for Market Economy. Despite the three serious crises in the last 15 years (the financial one in 2009, the recession of 2012-2013 and the effect of the measures against Covid-19 in 2020), the Bulgarian economy continued to grow at higher rates than the average for Europe during these years. "GDP per person at purchasing power parity in Bulgaria rises from below 40% before EU membership to 64% in 2023. After the pandemic, Bulgaria reports serious growth, including ▶

THE COUNTRIES WITH THE GREATEST INCREASE IN LABOUR COST

Country	2012	2023	Change 2012-2023
Bulgaria	3.4	9.3	174%
Romania	4.1	11	168%
Lithuania	5.9	14.7	149%
Latvia	6	13.5	125%
Iceland	23.2	49.7	114%
Estonia	8.6	18.3	113%
Serbia	5.1	10	96%
Slovakia	8.9	17.2	93%
Poland	7.9	14.5	84%
Czechia	10	18	80%

In EUR, Eurostat data

► due to the census and population correction, as in just three years the indicator improves by 9 percentage points," writes Ganev. "In recent years, all the new member countries from Central and Eastern Europe placed themselves within the limit of 70-90% of the average level for the EU, including Romania. As of 2021, Bulgaria remained the only country in the EU that had not broken the limit of 60%. The 64% achieved in 2023 brings us closer to the group of CEE countries, which also improve their indicators, but still remain in the range between 70 and 90% compared to the European average. Only the Czech Republic and Slovenia have passed the 90% mark, while Latvia, Slovakia, Hungary, Croatia and Romania are within 70-80%".

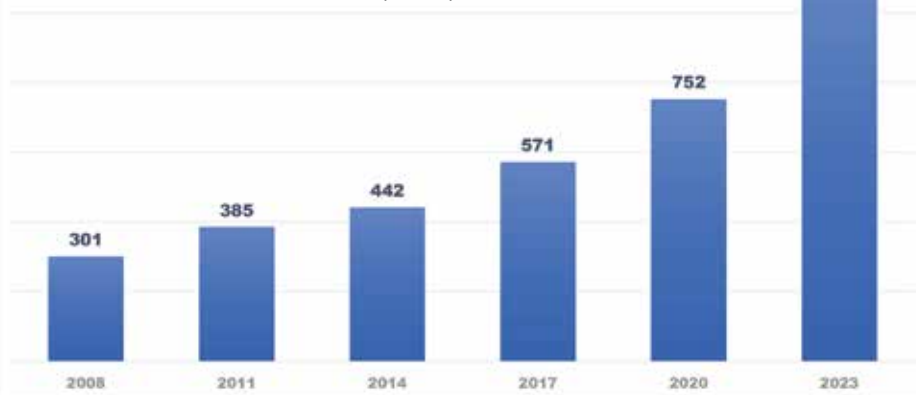
WHETHER THE GROWTH COULD HAVE BEEN GREATER under more adequate government is an entirely separate question (the answer is "undoubtedly"). But even so, the country's progress is undeniable and is confirmed by all statistical indicators.

The average salary in Bulgaria, which according to NSI data was only 301 euros in 2008, has doubled by 2019 and is almost four times larger at the end of 2023 (EUR 1,109). The average hourly labour price in our country shows the largest growth in the EU for the last 12 years according to Eurostat data - an increase of 174%, from 3.4 euros to 9.3 euros per hour. Even so, this value remains the lowest in the EU, and even below that of neighbouring Serbia - that is, there is potential for additional growth without seriously affecting competitiveness. And Bulgaria's low indicator is due in no small measure to low taxes, because Eurostat includes them in the calculation (the price of labour in Portugal, for example, is 17 euros per hour, but this is at tax rates between 23 and 48% for the various income categories, while in Bulgaria and Romania the tax is flat at just 10%).

According to data cited by the Institute for Market Economy, the actual individual consumption per head of population in Bulgaria has also seriously increased - from a modest 35% of the average levels for the EU 16 years ago, to 69% in 2022, and probably over 70% for 2023, for which there are no final data yet.

THERE'S ALSO SOMETHING ELSE: all these numbers refer only to the "bright side" of the economy. Neither NSI nor Eurostat can cover its shadow side - and in Bulgaria, it is far from insignificant. In fact, Friedrich Georg Schneider, a pro-

СРЕДНАТА МЕСЕЧНА РАБОТНА ЗАПЛАТА В БЪЛГАРИЯ (в евро)
THE AVERAGE MONTHLY SALARY IN BULGARIA (in euros)



Данни на НСИ / NSI data

БВП НА ГЛАВА, ППП, КАТО
ПРОЦЕНТ ОТ СРЕДНОТО ЗА ЕС
GDP PER CAPITA PPP, AS PERCENTAGE
OF EU AVERAGE

	2012	2023
БЪЛГАРИЯ / Bulgaria	47	64
Гърция / Greece	71	67
Латвия / Latvia	61	71
Словакия / Slovakia	77	73
Хърватия / Croatia	62	76
Унгария / Hungary	67	76
Румъния / Romania	57	78
Полша / Poland	67	80
Естония / Estonia	74	81
Португалия / Portugal	76	83
Литва / Lithuania	71	87
Испания / Spain	91	89
Чехия / Czechia	84	91
Словения / Slovenia	83	91
Кипър / Cyprus	91	95
Италия / Italy	103	97
Средно за ЕС / EU Average	100	100
Франция / France	108	101
Малта / Malta	87	105
Финландия / Finland	117	108
Германия / Germany	124	115
Белгия / Belgium	121	117
Швеция / Sweden	130	117
Австрия / Austria	133	123
Дания / Denmark	128	128
Нидерландия / Netherlands	135	130
Ейре / Ireland	133	212
Люксембург / Luxembourg	277	240
Данни: Eurostat		

fessor from the German Institute for Economic Studies, believes that the shadow economy in Bulgaria has the largest share in the entire EU - 33.1%. If we accept his calculations and increase the Bulgarian gross product by a third, it will be far from the smallest per capita in the EU. Naturally, there is a grey economy everywhere - but only in Bulgaria and Turkey is it on such a scale. The average level for Europe, according to Schneider, is around 17%. Only in three more countries - Croatia, Romania and Hungary - the shadow economy exceeds a quarter of the whole. If we add 33% to the IMF's projected gross product per capita of Bulgaria for 2024, it will practically equal those of Poland, Hungary and Greece, and surpass Romania's.

THERE IS ALSO A PSYCHOLOGICAL FACTOR that economists ignore, but which is no less essential to the feeling of well-being. It refers to the subjective feelings when consumers compare their income today with yesterday's. For most people in Eastern Europe, this comparison is positive: they have more money today than they did a decade ago, even after accounting for the region's higher inflation. For Romanians, the comparison between 2012 and 2023 shows a 21 percentage point positive change in income compared to the EU average (at the time it was 57% of the average, today it is 78%). For Bulgarians, the positive change is 17 points, for Lithuanians - 16, for Croatia - 14, for Poles - 13, for Latvians - 10. Even if these incomes remain lower than Western European ones, the upward trend leads to optimism and a tendency to more consumption. The exact opposite of what is happening in Austria (loss of 10 points between 2012 and 2023), Germany (-9 points), France (-7 points), Italy (-6 points), Netherlands (-5 points). ■



REAL ESTATE AWARDS

събитие на imoti.net

ОФИЦИАЛНА ЦЕРЕМОНИЯ - 28.05

INVESTOR
MEDIA **PRO**



Генерален партньор

ДИКТАТОР В ЗАТВОРА

100 години след влизането на Хитлер зад решетките, демокрацията продължава често да работи срещу себе си

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография АРХИВ

Това се случва точно преди век. На 1-ви април 1924 специално създаденият Народен съд на Бавария осъжда един партиен лидер на пет години затвор.

КАКТО И ДА ГО ПОГЛЕДНЕТЕ, Адолф Хитлер бе прекрачил чертата. През ноември предишната година той шурмува мюнхенската бирария „Бюргербройкелер“ с 3000 души и обявява национална революция. На следващия ден нацистите атакуват Баварското военно министерство. Но кръчми се превземат по-лесно от германски отбранителни институции. „Биреният пуч“ е разбит, а фюрерът – арестуван, съден и изпратен в затвора Ландсберг.

Продължението е известно и тъжно. Затворническите власти гържат Хитлер толкова хлабаво, че той се наслаждава на непрестанни свиждания и доста свободно време, което използва за писане (по-точно, диктовка) на „Моята борба“. Отгоре на всичко Баварският Върховен съд го помилва, въпреки жертвите и гържавната измяна.

ТАКА ХИТЛЕР ПРЕКАРВА В ЗАТВОРА ЕДВА ГОДИНА – твърде малко, за да излезе от играта, но достатъчно, за да се превърне в герой. Десетилетие след Бирения пуч той вече управлява Германия. Взел е властта не с pistolета, който размахва в бирарията, а с

свободни избори.

Тази история често се разказва като пример как слабата демокрация (Ваимарската република) не може да спре дори оперетния диктатор. Наказва го твърде късно и твърде слабо. Изписва му вежди, вместо да му извади очи.

Темата обаче е далеч по-голяма и засяга самото сърце на демокрацията. Ето няколко извода.

ПЪРВО, СЪДЪТ НЕ МОЖЕ ДА ТИ РАЗРЕШИ политическия проблем. Най-пресният пример е Доналд Тръмп, който далеч не е Хитлер, нито диктатор, дори и пучист не е, въпреки че привържениците му атакуваха Конгреса на 6 януари 2021. Мнозина анти-тръмписти очакваха, че съдът ще свърши работата, която те не можаха да свършат: да победят The Donald веднъж завинаги. Четирите дела и 91 обвинения трябваше да го довършат. Всъщност го укрепиха. Бившият президент превърна даже арестантската си снимка в пиар. Виждате яростната гримаса. Тя крещи: ще се бия докрай.

Ако нямаш политически аргументи, не ги чакай от съда. Дори най-справедливото и доказано обвинение не може да убеди заклетите фенове. Даже ще ги мотивира да въстанат срещу статуквото. „Понякога се чудим как хората правят шантави неща“, ми каза един от най-големите противници на Тръмп, бив-

шият шеф на ФБР Джеймс Коми. „На теория, народът може да избере един осъден престъпник. Не мисля, че ще го направи, но би могъл. И това показва какво разделение има между съдебната система и политиката в Америка.“

С други думи, третата (законодателната) власт е едно, втората (изпълнителната) – друго. В едното играят фактите, в другото – политиката. А те не са едно и също, особено в ерата на фалшивите новини.

ВТОРО, ДЕМОКРАЦИЯТА НЯМА МНОГО ОРЪЖИЯ срещу тези, които не играят по правилата. Спомням си възхода на покойния популист Йорг Хауер в Австрия през 90-те. Той говореше нечувани неща и журналистиката започна дебати какво да го прави. Оказа се, че няма добър вариант. Игнорираха го: той растеше. Започнаха да му задават критични въпроси: той растеше. Вкараха го в дискусии: той растеше. „Нормализираха“ го: той пак растеше. Във всяка от тези ситуации популистът можеше да използва позата на борец срещу статуквото. Игнорират ме, критикуват ме, провокират ме, защото съм Вашият човек. А когато ме нормализират, аз пак ще се държа като Вашият човек: ще гръпна покривката от масата, ще потроша чиниите, ще им разваля обячето. Ще им кажа истината в очите. Защото аз съм народът, а те – презреният елит.





КАЗВАТ, ЧЕ ЧЪРЧИЛ ИЗПОЛЗВАЛ ФРАЗА-ТА „мекото подкоремие (soft underbelly) на Европа“, когато говорил за нуждата от гесант в Италия през Втората световна. И макар че, като много други уж негови цитати, и този не може да бъде намерен нито в речите, нито в текстовете му, ще заема изрази „мекото подкоремие“, за да опише уязвимостта на демокрацията. В нея лесно влизат твърди тела, мечове от калена стомана. Вижте сицилианците в Америка през 30-те, мафията в Италия, левите и десните терористи, ислямските фанатици. Недемократични и дисциплинирани, тези конспиративни малцинства злоупотребяват с всичко, което демокрацията предлага. Манипулират избори, превземат територии и институции, уреждат благини, заобикалят правила и закони, довеждат до абсурд ценности, принципи и права. Всички други са свободни, либерални и разединени. Те обаче не са. Те са Юрук, острие. Даже се подиграват на останалите. Още ли вярвате, че в западните общества етническите и религиозните особености се разтварят като аспиринов във вода? Напротив! Ако са стегнати в престопа слотеност, те влизат в мекия корем като нож през масло.

ТРЕТО. ВСЪЩНОСТ, НАЙ-ГОЛЯМАТА СЛАБОСТ на демокрацията е най-голямата й сила. Да, ти си свободен да избиращ.

Включително, да избереш злия царовник, безотговорния популист и харизматичния негодник. Да избереш гаже отрицателя на демокрацията; този, който иска да я унищожи, употреби и присвои. Парадоксът на демокрацията е, че тя работи и срещу самата себе си. Кое може да попречи на такъв „сценарий на ужаса“? Справедливото правосъдие, отговорните медиуми, професионалните и некоруптирани служби за сигурност – и преди всичко, трезвото общество. Само че социалните мрежи и глобалните платформи подриват всичко това. Насъскват „нарога“ срещу експертите, рушат традиционните средства за информация, унищожават представата за истина и насърчават бизнес модела на лъжата. Не искам да си помисля какви могат да бъдат последствията. Ако не ви се четат исторически трактати за Ваумарската република, изгледайте сериала „Берлински Вавилон“.

„ЩЕ УНИЩОЖА ДЕМОКРАЦИЯТА с оръжията на демокрацията“, обичал да казва Адолф Хитлер. Е, не успя да го направи докрай – и в крайна сметка, демокрацията победи. Дали ще побеждава всеки път, срещу всеки потенциален диктатор? Това е трудният въпрос. Дано не е близо времето, когато ще ни го зададат от упор. ■

НОВА ЕКСПЕРТНА ИНФОРМАЦИОННА СИСТЕМА В ПОМОЩ НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ

„AML АСИСТЕНТ“

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

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

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

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

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

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

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

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

A DICTATOR IN PRISON

100 years after Hitler went behind bars, democracy continues quite often to work against itself

By BOYKO VASILEV / Photography ARCHIVE

This happened exactly a century ago. On April 1, 1924, the specially created People's Court of Bavaria sentenced a party leader to five years in prison.

ANY WAY YOU LOOK AT IT, Adolf Hitler had crossed the line. In November of the previous year, he stormed the Munich beer hall Bürgerbräukeller with 3,000 people and announced a national revolution. The next day, the Nazis attacked the Bavarian Ministry of War. But pubs are more easily taken over than German defence establishments. The "Beer Putsch" was defeated, and the Führer was arrested, tried and sent to Landsberg Prison.

The sequel is familiar and sad. The prison authorities kept Hitler so loose that he enjoyed incessant visits and a fair amount of free time, which he used to write (more precisely, dictate) "Mein Kampf" (My Struggle). On top of everything, the Bavarian Supreme Court pardoned him, despite the casualties and the treason.

SO HITLER SPENT JUST A YEAR IN PRISON - too little to get out of the game, but enough to make him a hero. A decade after the Beer Putsch, he already ruled Germany. He took

power not with the gun he brandishes in the beer hall, but with free elections.

This story is often told as an example of how a weak democracy (the Weimar Republic) cannot stop even an operatic dictator. It punishes him too late and too little. Draws on his eyebrows instead of gouging out his eyes.

However, the issue is far bigger and touches the very heart of democracy. Here are some takeaways.

FIRST, THE COURT CANNOT SOLVE your political problem. The most recent example is Donald Trump, who is far from Hitler, not a dictator, not even a putschist, although his supporters attacked Congress on January 6, 2021. Many anti-Trumpists expected the court to do the job they could not to finish: defeat the Donald once and for all. The four cases and 91 charges were to finish him off. They actually strengthened him. The former president even turned his arrest photo into PR. Look at the angry face. It screams: I will fight to the end.

If you don't have political arguments, don't wait for them from the court. Even the fairest and most proven accusation cannot convince die-hard fans. It will even motivate them to rebel against the status quo. "Sometimes

you wonder how people do crazy things," one of Trump's staunchest opponents, former FBI chief James Comey, told me. "In theory, the people could elect a criminal. I don't think they would, but they could. And it shows what a divide there is between the justice system and politics in America."

In other words, the third (legislative) power is one thing, and the second (executive) power is another. In one, the facts play, in the other – politics. And they are not the same, especially in the age of fake news.

SECOND, DEMOCRACY DOESN'T HAVE MANY WEAPONS against those who don't play by the rules. I remember the rise of the late populist Jörg Haider in Austria in the 1990s. He was saying unheard-of things and journalism started debating what to do with him.

It turned out that there was no good option. They ignored him: he was growing. They began to ask him critical questions: he was growing. They brought him into discussions: he was growing. They "normalized" him: he grew again. In each of these situations, the populist could use the posture of a fighter against the status quo. They ignore me, criticize me, and provoke me because I am your man. And when they normalize me, I will again behave like your man: I





Bürgerbraukeller в Мюнхен: сцена на прословутия "пуч" на Хитлер, както и на един от най-сериозните заговори срещу него. Днес на това място се намират мюнхенската филхармония и хотел Hilton

Bürgerbraukeller in Munich: scene of Hitler's infamous "putsch" as well as one of the most serious assassination attempts against him. Today, this site houses the Munich Philharmonic and the Hilton Hotel

will pull the tablecloth from the table, I will destroy the plates, I will spoil their lunch. I will tell them the truth to their face. Because I am the people and they are the despised elite.

CHURCHILL IS SAID TO HAVE USED THE PHRASE "the soft underbelly of Europe" when he spoke of the need to land in Italy during World War II. And although, like many other supposed quotes of his, this one cannot be found either in his speeches or in his texts, I will use the phrase "soft underbelly" to describe the vulnerability of democracy. Solid objects and tempered steel swords easily enter it. Look at the Sicilians in America in the 1930s, the mafia in Italy, the left and right terrorists, the Islamic fanatics. Undemocratic and disciplined, these conspiratorial minorities abuse everything democracy has to offer. They manipulate elections, take over territories and institutions, arrange welfare, bypass rules and laws, and bring values, principles and rights to absurdity. All others are free, liberal and disjointed. However, they are not. They are a fist, a blade. They even make fun of the others. Do you still believe that in Western societies, ethnic and religious characteristics dissolve like aspirin in water? On the contrary! If they are tight in criminal cohesion, they enter the soft underbelly like a knife through butter.

THIRD. IN FACT, DEMOCRACY'S GREATEST WEAKNESS is also its greatest strength. Yes, you are free to choose. Including choosing the evil charmer, the irresponsible populist and the likeable scoundrel. To choose even the denier of democracy; the one who wants to destroy it, use it and appropriate it. The paradox of democracy is that it also works against itself. What can prevent such a horror scenario? Fair justice, responsible media, professional and non-corrupt security services - and above all, a sober society. But social networks and global platforms are undermining all that. They incite "the people" against the experts, destroy the traditional means of information, destroy the notion of truth and promote the business model of lies. I don't want to think what the consequences might be. If you don't like reading historical treatises about the Weimar Republic, watch the series "Babylon Berlin".

"**I WILL DESTROY DEMOCRACY** with the weapons of democracy", Adolf Hitler liked to say. Well, he didn't quite make it - and in the end, democracy won. Will it win every time, against every would-be dictator? That's the hard question. Let's hope the time is not near when they will give it to us point blank. ■



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.



СВЕТАЛНИ И СЕНКИ

LIGHT AND SHADOW

Както всяка година, и през 2023 хиляди фотографи от цял свят изпращат кадрите си за участие в престижния конкурс Sony World Photography Awards, създаден от Световната организация за фотография. След като ви запознахме с победителите от открития конкурс в предишния си брой, нека видим и част от финалистите в категорията за професионалисти.

As every year, in 2023 thousands of photographers from all over the world send their shots to participate in the prestigious Sony World Photography Awards, created by the World Photography Organisation. After introducing you to the winners of the open competition in our previous issue, let's also see some of the finalists in the professional category.

All images courtesy of Sony World Photography Awards.



Лагерен град край Техеран. От Ясер Мохамен Хану, Иран
Tehran Campus Town. By Yaser Mohamad Khani, Iran



Изчезваща прерия. Стар зърнен конвейер с птичи гнезда. От Марк Коугъл, Канада
Fading Prairie. An old grain elevator with birds nesting in it. By Marc Koegele, Canada



Първата кола. Поредица от Адали Шел, САЩ
The First Car. Series by Adali Schell, United States



Канатска борба в Бавария. От Ангелика Якоб, Германия
Finger Wrestling in Bavaria. By Angelika Jakob, Germany



Суша. Соларни панели в пустинята. От Хавиер Арсениас, Испания
Drought. Solar panels in the desert. By Javier Arcenillas, Spain



Заслонът Монте Роза, от Албрехт Фос, Германия
Monte Rosa Hut. By Albrecht Voss, Germany



Жилищна сграда в Куала Лумпур. От Ник Нг, Малайзия
Blue Boy Series. Residential building in Kuala Lumpur. By Nick Ng, Malaysia



Манастирът Сент-Мари дьо ла Турет. Поредица
от Джоузеф Хортън, Великобритания
Couvent Sainte Marie de la Tourette, Series by
Joseph Horton, United Kingdom



Пътен просвет. От Оуен Харви, Великобритания
Ground Clearance. By Owen Harvey, United Kingdom



Нетипичен китайски пейзаж. От Фън Ли, Китай
An Atypical Chinese Landscape. By Fan Li, China



Ескалатор. Синхронно плуване. От Джеймс Рокон, САЩ
Elevator Up. Synchronised swimmers. By James Rokop, United States



Вихрушки по залез. От Катрин Куър, Великобритания
Sunset Swirls. By Kathryn Cooper, UK



Поклонението Аябака в Перу. От Ернесто Бенавидес, Перу
Ayabaca pilgrimage in Peru. By Ernesto Benavides, Peru



Суха река. От Екрем Шахин, Турция
Dry Forest. By Ekrem Sahin, Turkey



Сърф в Дакар. Поредица от
Томазо Пардини, Италия
Surf in Dakar. Series by
Tommaso Pardini, Italy



Момиче върху стар резервоар, Жаръз,
Албания. От Йонас Како, Германия
A girl on an old oil tank, Zharrez, Albania.
By Jonas Kako, Germany

Ако очите можеха да говорят, какво щяха да кажат? От Хаїгер Кан, Индия
If Eyes Could Speak, What Would They Say? By Haider Khan, India



Млади лисици фенек си играят, от Лукаш Земан, Чехия
Playing Fennec Pups, by Lukas Zeman, Czech Republic





POSOKA.COM

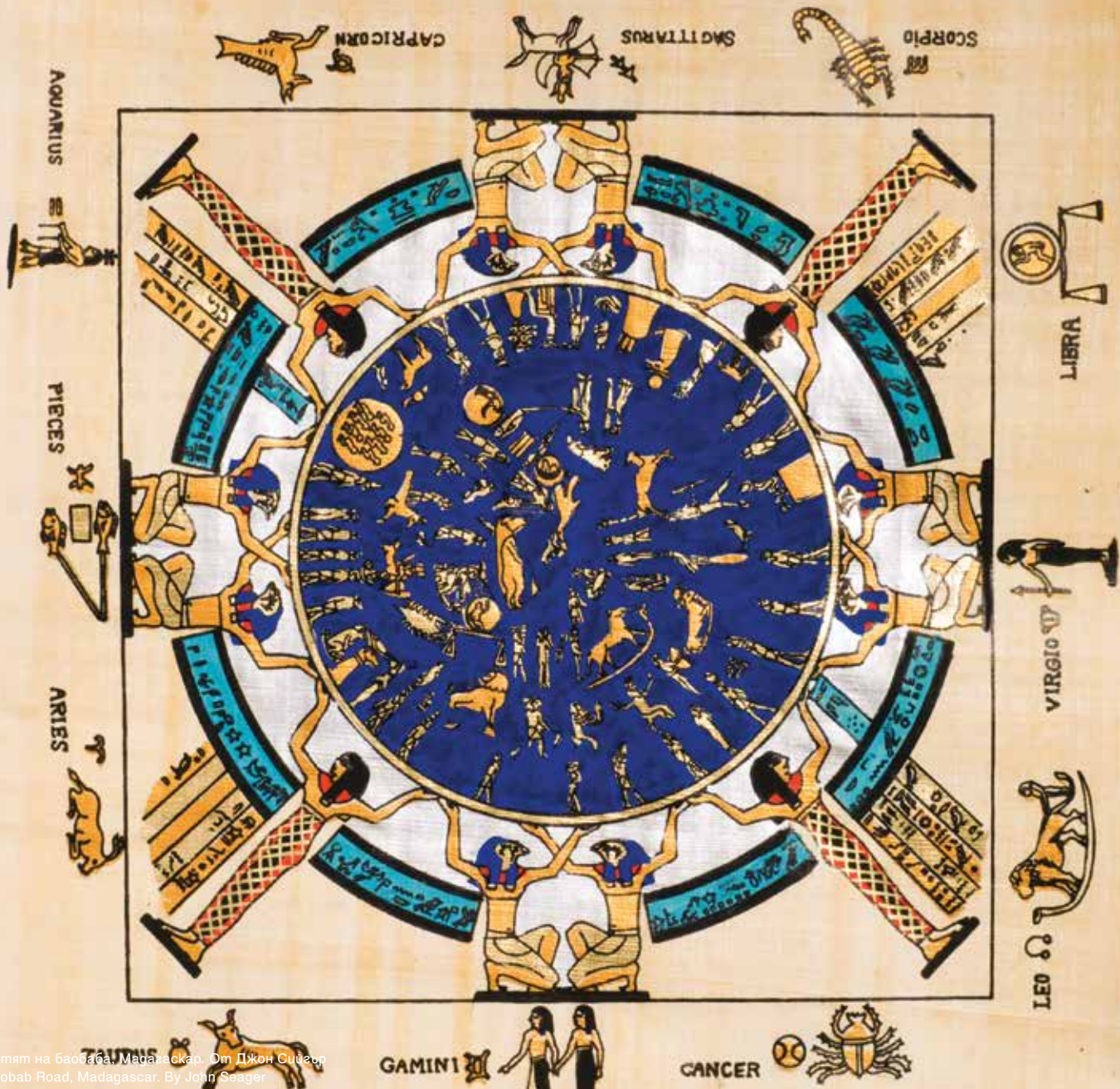
Португалия

Знаеш ли, че
най-старата
книжарница в света
се намира
в Лисабон?

Виж Португалия
през нови очи.

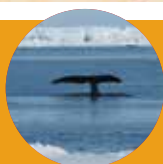
Резервирай
своето вълнуващо
пътуване на
www.posoka.com
или се свържи с нас на
0700 17 107

70 | **ПРОКЛЯТИЕТО НА
КАЛЕНДАРА**
THE CURSE OF THE CALENDAR

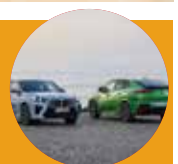


Пътят на баобаб, Мадагаскар. От Джон Сийгер
Baobab Road, Madagascar. By John Seager

68 | **СПАСЕНИ ОТ КИТОВЕТЕ**
SAVED BY THE WHALES



82 | **РАВНИ ПРАВА**
EQUAL RIGHTS





МОГАТ ЛИ КИТОВЕТЕ ДА НИ СПАСЯТ ОТ РАКА?

CAN WHALES SAVE US FROM CANCER?

Въпреки всичките си усилия, химиците и биолозите до момента не са успели да ни дадат надеждно средство срещу рака. Но може би природата ще им удари едно рамо - или по-скоро една перка. Според учени, изследващи гренландските китове (*Balaena mysticetus*), гигантските плаващи бозайници притежават удивителна суперсила: техните клетки са в състояние да "ремонтират" повредена ДНК. Ако разгадаем механизма на това чудо, раковите заболявания може да останат в историята.

Гренландските китове отгавна са загадка за морските биолози. Тези удивителни животни достигат до 18 метра дължина и в зрялата си възраст тежат до 80 тона - колкото шест пълни автобуса. Но най-впечатляващата е продължителността на живота им, която често надхвърля 200 години.

Толкова големи организми съдържат огромен брой клетки, и съответно рискът от мутации и поява на рак при деленето им би трябвало да е особено висок. Но вместо това по някаква причина гренландските китове са напълно неязвими за ракови заболявания. Според учени от Университета Рочестър в САЩ, това може би се дължи на необикновената способност на клетките им да възстановяват повредената структура на ДНК. Екипът дори е идентифицирал два протеина, CIRBP и RPA2, които участват в този процес. Но първа механизмът ще трябва да бъде проучван, за да се види може ли да се приложи и при хората.

Despite their best efforts, chemists and biologists have so far failed to give us a reliable cure for cancer. But maybe nature will give them a shoulder - or rather a fin.

According to scientists studying bowhead whales (*Balaena mysticetus*), giant marine mammals have an amazing superpower: their cells are able to "repair" damaged DNA. If we unravel the mechanism of this miracle, cancers may become history. Bowhead whales have long been a mystery to marine biologists. These amazing animals reach up to 18 meters in length and in adulthood weigh up to 80 tons - as much as six full buses. But the most impressive is their life span, which often exceeds 200 years.

Organisms this large contain a huge number of cells, and accordingly, the risk of mutations and the appearance of cancer when they divide should be particularly high. But instead, for some reason bowhead whales are completely invulnerable to cancer. According to scientists from the University of Rochester in the US, this may be due to the extraordinary ability of their squats to restore the damaged structure of DNA. The team has even identified two proteins, CIRBP and RPA2, that are involved in this process. However, the mechanism will still need to be studied to see if it can be applied to humans. ■

ПАЗЕТЕ СЕ ОТ ПРИБОЯ

BEWARE OF THE OCEAN SPRAY

Мястото, където вълните се разбиват в брега, винаги ни е примамвало с особения си чар. Но в наши дни фините пръски крият и опасности, предупреждават учени от Стокхолмския университет. Заради замърсяването на океаните, в прибоя днес има по-високи концентрации на опасните ПФАС, отколкото при най-сериозните промишлени замърсители. Там, където вълните се разбиват, въздухът съдържа стотици хиляди пъти повече от тези съединения, отколкото има в океанската вода. ПФАС е съкращение, обхващащо над 15,000 различни съединения (перфлуоралкилни и полифлуоралкилни) - така наречените "вечни химикали", използвани за постигане на водо- и топлоустойчивост при най-различни продукти. Някога са смятани за инертни, но днес знаем, че предизвикват рак и импотентност.

The place where the waves crash on the shore has always lured us with its special charm. But these days, fine sprays also hide dangers, warn scientists from Stockholm University. Because of the pollution of the oceans, there are higher concentrations of dangerous PFAS in the surf today than the most serious industrial pollutants. Where the waves break, the air contains hundreds of thousands of times more of these compounds than there is in ocean water. PFAS is an acronym covering over 15,000 different compounds (perfluoroalkyl and polyfluoroalkyl) - the so-called "eternal chemicals" used to achieve water and heat resistance in a wide variety of products. They were once thought to be inert, but today we know they cause cancer and impotence. ■

EST. 1989

DETELINA'S

nuts and dried fruits



detelina.com

ПРОКЛЯТИЕТО НА КАЛЕНДАРА

От съветския "вечен календар" до летоброенето на етиопците: опитите ни да въведем ред в дните, месеците и годините са породили някои наистина странни системи

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK

Годините от 2020 насам ви причиняват необикновен стрес? Или ви е писнало от 7-дневната седмица? Не е болка за умирање: лесно можете да се върнете обратно в 2016 година. Или да преминете към петдневна, тридневна и даже еднородна седмица. Трябва само да смените държавата, в която живеете.

Могат да се напишат романи за отчаяните опити на човечеството да измисли календар, който да съвпадне точно с реалностите в Слънчевата система. Е, вероятно няма да са особено интересни романи, защото става дума основно за математика, но все пак историята на календарите ни е изпълнена с курioзни, абсурдни и, като цяло, слабо познати събития.

НУЖДТА ОТ СИГУРЕН МЕТОД ЗА ОТЧИТАНЕ на дните и сезоните се появява още със земеделската революция и превръщането на някогашните ловци и събирачи в уседнали селски стопани. За тях е жизненоважно да зна-

ят в кой сезон да сеят, в кой да жънат и кога могат да очакват ежегодното катастрофално разливане на Нил - какъвто е случаят с древните египтяни. Преди повече от 6 хилядолетия в Египет е измислен първият календар, който разделя годината (тоест времето, за което Земята прави пълна обиколка около Слънцето, макар египтяните да са нямали и най-смътна идея за това) на 12 месеца по 30 дни, и пет свободни дни в края на годината. В Месопотамия разработват няколко алтернативни календара, основани на лунния цикъл и разделящи годината на месеци от по 28 дни.

Проблемът е, че и двата метода имат недостатъци. Лунният календар предлага точно и лесно отброяване на дните и седмиците, но не и на зависещите от Слънцето сезони, ключови за земеделците. Проблемът на слънчевия календар е, че астрономическата година не продължава цял брой дни: тя не е 365 дни, както са ни учили в детската градина, а 365.2424. Вероятно тези 0.24 дни не ви звучат много съществено - но с годините те се ▶



► натрупват и постепенно изместват целия календар. Началото на пролетта, вместо през март, постепенно започва да върви към февруари, после януари и така нататък, докато веднъж на 1460 години целият календар се "превърти". Естествено, това не върши работа нито в земеделието, нито за определяне на датите на празниците.

В СРЕДАТА НА I ВЕК ПРЕДИ ХРИСТА александрийският астроном и математик Созиген измисля решение: той закръгля годината на 365 дни и четвърт (шест часа). След това я разделя на познатите ни 12 месеца, а излишните 6 часа на всеки четири години се събират и образуват един допълнителен ден (сегашният 29 февруари). Юлий Цезар въвежда този календар, получил неговото име, и в следващите петнадесет столетия Европа разчита изцяло на него.

Но юлианският календар също не е идеално точен: "закръглянето" на Созиген всъщност го прави по-дълъг от реалната астрономическа година с 11 минути и 14 секунди. На пръв поглед нищо работа - но с течение на годините тези минути се превръщат в часове, дни, седмици. Чак към края на XVI век италианският математик Луиджи Лилио измисля как да оправи нещата: като намали броя на високосните години - не 100 за всеки четири столетия, а само 97. Прието е годините, завършващи на две нули, да са високосни само когато се делят на 400: примерно 1600, 2000, 2400. Останалите, като 1800 или 2100 година, не са високосни. Папа Григорий XIII въвежда този календар, останал в историята с неговото име, през 1582. За да се заличи натрупаното изоставане от епохата на Созиген, са заграскани 10 дни от календара: след 4 октомври 1582 настъпва 15 октомври.

ЕСТЕСТВЕНО, НЕ ВСИЧКИ ИЗГАРЯТ ОТ ОХОТА да приемат нещо, налагано от католическия папа. Протестантска Англия и колонистите ѝ въвеждат грегорианския календар 170 години по-късно, Китай - 330 години по-късно. В България опитите за календарна реформа дълги години се сблъскват с острата съпротива на руското лоби. Но през 1916, когато двете държави са във война и руски кораби обстрелват варненското пристанище, моментът се оказва подходящ. На 31 март 1916 България става първата от православните страни, приела грегорианския календар. Гърция е последната, през 1925. Но българската православна църква упорито отказва да го стори и продължава да изчислява празниците по юлианския - дори това да значи, че Нова година се пада в средата на коледните пости, а самата Коледа е на 7 януари. Чак през 1968 патриаршията отстъпва. Тези в Русия и Сърбия още не са го сторили. Но и юлианският, и грегорианският календар са само дребни вариации на една и съща сис-



Паметник във Франция с дата "5 Вентоз 109 година". Или 24 февруари 1901 за неговата революционно настроените Monument in France dated "5 Ventose Year 109". Or February 24, 1901 for the less revolutionary minded

тема за отмерване на дните и годините. Човечеството е измислило стотици други такива системи - някои абсурдно сложни, други - привидно прости и практични. Някои от тях са в сила дори и днес.

СЪВЕТСКИЯТ "ВЕЧЕН КАЛЕНДАР". Царска Русия упорито се съпротивлява на грегорианския календар, но през 1918 Ленин най-после го налага на новосъздадената "страна на съветите" (макар това да означава, че годишнините от Великата октомврийска революция се падат на 7 ноември). Но това не е достатъчно за болшевиките: те искат изцяло да скъсат с традиционния календар и със свързаните с църквата почивни дни. Така през 1929 се появява Съветският революционен (наричан също и "вечен") календар. Той запазва дните и месеците, но изцяло премахва традиционната седмица, заменяйки я с петдневна и после с шестдневна. Един месец вече има шест такива нови седмици. Дните вече не се казват понеделник, вторник и т. н., а "първи ден", "втори ден"... Неделята като

универсален почивен ден е премахната. Вместо това всички граждани са разпределени по цветове - жълт, розов, зелен, виолетов и червен, като всяка цвetoва група почива в различен ден от седмицата.

Но очакваният скок в производителността не се случва, объркванията са огромни, и затова през 1931 е върнат общият почивен ден за всеки, а през 1940 СССР се връща към традиционния календар.

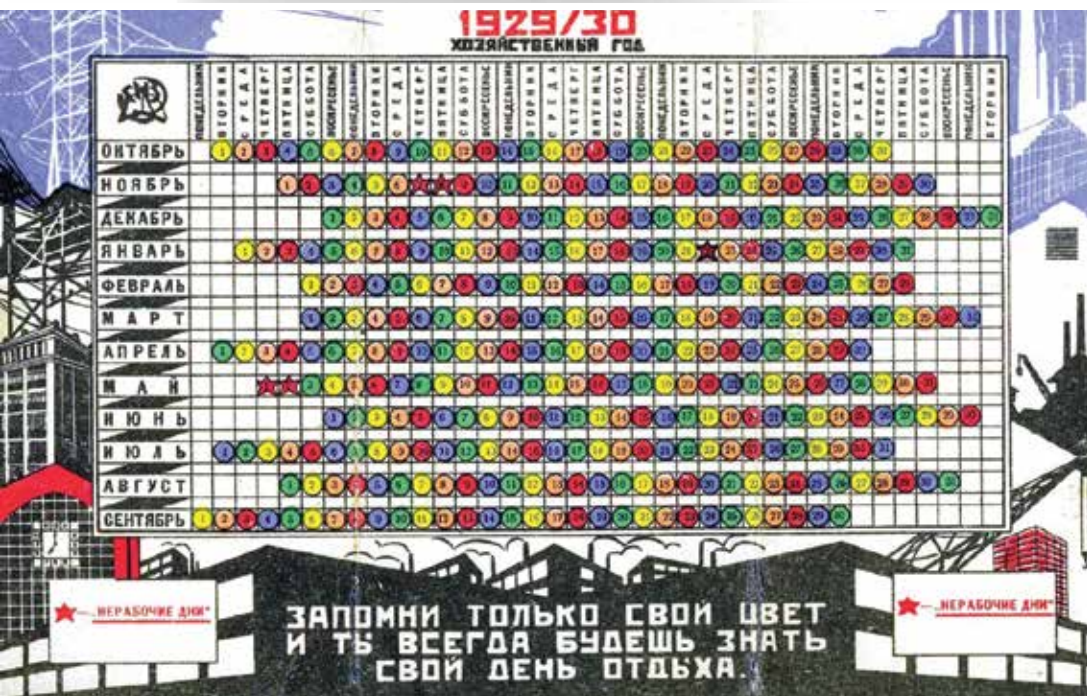
ЕТИОПИЯ СРЕЩУ ЦЕЛИЯ СВЯТ. Ако по някаква случайност утре се озовете в Агис Абеба, трябва да сте особено внимателни: не само защото в Етиопия в момента е 2016 година, но и защото часовете от геноношието изглеждат по съвсем друг начин и ако поканите някого на кафе "в девет часа", въпросният някой всъщност ще ви чака в три следобег.

Етиопия е единствената африканска страна, която никога не е била колонизирана, и това обяснява защо вместо налагания от мисионерите грегориански календар там все



Горе: календар на майте. Долу: съветският "вечен" календар, в който всеки почива според цвѳта си

Above: Mayan calendar. Below: the Soviet "perpetual" calendar, in which everyone rests according to their assigned colour



още се използва собствен, вариация на коптския. Етиопският календар има 12 месеца, но всички те продължават точно по 30 дни. Оставащите 5 или 6 дни образуват тринайсетия "специален" месец. Освен това годината започва не на 1 януари, а на 11 или 12 септември. Денонощието пък е разделено на два интервала от по 12 часа - от изгрев до залез. Съответно етиопският 1:00 часа отговаря на 7:00 сутринта по стандартното източноафриканско време. После в шест следобед започва вторият цикъл от нула до 12. Впрочем и етиопците, както и останалите християни, отброяват годините си от рождението на Христос. Но през VI век европейското християнство приема една корекция на предполагаемата година на това събитие, докато етиопската църква не прави такава корекция. Оттам идват седемте години разлика в датите. Впрочем мнозинството учени днес смятат, че Христос е роден най-вероятно между 6 и 4 година преди Христа. Тоест днес би трябвало да сме 2030, а не 2024 година.

КАЛЕНДАРЪТ НА ФРЕНСКАТА РЕВОЛЮЦИЯ.

Просъществувал само 12 години и на няколко пъти променял началната си дата, този календар щеше да е само бележка под линия в историческите справочници - стига да не беше свързан с едно от най-грандиозните събития от европейската история. Френският революционен календар (calendrier revolutionnaire français) е създаден през 1792. Първоначално идеята е да отброява годините от "Ерата на свободата" - тоест от падането на Бастилията на 14 юли 1789. Но после за "година първа" е обявено провъзгласяването на Френската република на 21 септември 1792. Новият календар влиза в сила през 1793 и оцелява до 1 януари 1806, когато е отменен от Наполеон. За няколко дни е възроден от участниците в Парижката комуна през 1871. Революционният, или републикански календар премахва изцяло грегорианските седмици и месеци. Годината е разделена на 12 месеца по 30 дни, а всеки месец се състои от три десетдневки, като десетият ден от вся-

ка е почивен за всички. Белетристът Фабр д'Еглантин измисля имената им след консултация с... градинар: имена като жерминал, термидор, вендемиер, брюмер, нивоаз. Но превратът на 18-и брюмер 1799 (9 ноември), който дава властта на Наполеон като първи консул, е началото на края не само за републиката, но и за нейния календар.

СЛЪНЧЕВАТА ХИДЖРА.

Под това поетично име е популярен персийският, или иранският календар, който се използва официално и днес в Иран и Афганистан. Той е също и един от най-точните, понеже, за разлика от повечето други, се основава не на допусканя и закръглявания, а на точни астрономически наблюдения. Въведен е през 1925 от династията Пахлави и, подобно на другите мюсюлмански летоброения, започва от Хиджра - преместването на Мохамед и последователите му от Мека в Медина през 622 година. Изцяло базиран на слънцето, а не на луната, иранският календар смята за начало на годината полунощ на пролетното равноденствие. Има 12 месеца, като първите шест от тях имат по 31 дни, следващите пет имат по 30, а последният е 29 или 30 (във високосните години). Впрочем през 1976 последният ирански шах Мохамед Реза Пахлави прокара реформа, с която летоброенето започваше не от хиджрата, а от възцаряването на древноперсийския владетел Кир Велики - и така 1976 година бе всъщност 2535. Но след религиозната революция през 1979 аятоласите възстановиха старите порядки, така че на 20 март тази година в Иран и Афганистан настъпи новата 1403 година.

КОШМАРЪТ ОТ БАЛИ.

На индонезийския остров Бали се използват два различни календара, но без съмнение по-интригуващ (и ужасяващ за невинните посетители) е Паукон. При него годината продължава само 210 дни - съвсем разбираемо за място без изразени четири сезона, в което главното събитие е оризовата реколта. Онова, което не е нормално, е разпределението на седмиците. В календара Паукон има едnodневни, двудневни, трidневни... и така чак до десетдневни седмици. Които на всичкото отгоре се застъпват. Първият ден от новата година е първи и за всичките различни седмици. 11-ият ден от годината е първият ден от втората десетдневна седмица, но в същото време е вторият ден от 9-дневната седмица, третият ден от 8-дневната и т. н.. На всичкото отгоре, понеже 210 не се дели на 4, 8 или 9, в някои от седмиците дните се повтарят. Паукон се използва и днес за определянето на датите на някои празници. Но за щастие на туристите не им се налага да го разучават. ■

THE CURSE OF THE CALENDAR

From the Soviet "perpetual calendar" to the Ethiopian strange New Year: our attempts to bring order to days, months and years have produced some truly strange systems

By KONSTANTIN TOMOV / Photography iSTOCK

Are the years since 2020 causing you extraordinary stress? Or are you sick of the 7-day week? It's no pain to die: you can easily go back to 2016. Or switch to a five-day, three-day, or even one-day week. You only need to change the country in which you live. Novels could be written about humanity's desperate attempts to invent a calendar that exactly matches the realities of the Solar system. Well, they probably won't be particularly interesting novels, because it's mainly about mathematics, but still, the history of our calendars is full of curious, absurd and, in general, little-known events.

THE NEED FOR A RELIABLE METHOD of counting days and seasons appeared as early as the agricultural revolution and the transformation of former hunters and gatherers into settled farmers. It was vital for them to know in which season to sow, in which to reap, and when to expect the annual catastrophic flooding of the Nile - as was the case with the ancient Egyptians. More than 6 millennia ago, in Egypt was invented the first known calendar which divided the year (that is, the time

it takes the Earth to make a complete revolution around the Sun, although the Egyptians did not have the faintest idea about this) into 12 months of 30 days, with five free days at the end of the year in addition. In Mesopotamia, several alternative calendars were developed, based on the lunar cycle and dividing the year into months of 28 days each.

The problem is that both methods have drawbacks. The lunar calendar offers accurate and easy counting of days and weeks, but not of the Sun-dependent seasons crucial to farmers. The problem with the solar calendar is that the astronomical year does not last a whole number of days: it is not 365 days, as we were taught in kindergarten, but 365.2424. Perhaps these 0.24 days do not sound very significant to you - but over the years they accumulate and gradually shift the entire calendar. The beginning of spring, instead of March, gradually begins to move towards February, then January and so on, until once every 1460 years the entire calendar "flips". Naturally, this does not work either in agriculture or for determining the dates of holidays.

IN THE MIDDLE OF THE 1ST CENTURY BC, the Alexandrian astronomer and mathematician Sosigenes came up with a solution: he rounded the year to 365 days and a quarter (six hours). He then divided it into the familiar 12 months, and suggested that the extra 6 hours every four years add up to form one extra day (the current February 29). Julius Caesar introduced this calendar, which received his name, and for the next fifteen centuries, Europe relied entirely on it.

But the Julian calendar isn't perfectly accurate either: Sosigenes' "rounding" actually makes it 11 minutes and 14 seconds longer than the actual astronomical year. At first glance, it's a tiny amount of time - but over the years, these minutes turn into hours, days, weeks. It wasn't until the end of the 16th century that the Italian mathematician Luigi Lilio figured out how to fix things: by reducing the number of leap years - not 100 for every four centuries, but only 97. It is accepted that years ending in two zeros are leap years only when they are divided at 400: for example 1600, 2000, 2400. The rest, such as 1800 or 2100, are not leap years. Pope Gregory XIII introduced this calendar, which





В Етиопия Всичко се отличава от останалия свят: и датата, и Нова година, и дори часовете от денонощието
 In Ethiopia, everything is different from the rest of the world: the date, the New Year, and even the hours of the day

has gone down in history with his name, in 1582. To erase the accumulated backlog from the era of Sosigenes, 10 days were crossed out of the calendar: after October 4, 1582, October 15 occurred.

OF COURSE, NOT EVERYONE WAS WILLING to accept something imposed by the Catholic Pope. Protestant England and its colonies introduced the Gregorian calendar 170 years later, and China - 330 years later. In Bulgaria, attempts to reform the calendar have been facing strong opposition from the Russian lobby for many years. But in 1916, when the two countries were at war and Russian ships bombarded the Varna port, the moment was right. On March 31, 1916, Bulgaria became the first of the Orthodox countries to adopt the Gregorian calendar. Greece was the last, in 1925. But the Bulgarian Orthodox Church stubbornly refused to do so and continued to calculate the holidays according to the Julian calendar - even if this meant that the New Year falls in the middle of the Christmas fasts, and Christmas itself is on January 7. It wasn't until 1968 that the patriarchy gave way. Those in

On March 31, 1916, Bulgaria became the first of the Orthodox countries to adopt the Gregorian calendar. Greece was the last, in 1925. But the Bulgarian Orthodox Church stubbornly refused to do so and continued to calculate the holidays according to the Julian calendar

Russia and Serbia have not yet done so. But both the Julian and Gregorian calendars are just minor variations on the same system of counting days and years. Humanity has invented hundreds of other such systems - some absurdly complex, others seemingly simple and practical. Some of them are still valid today.

THE SOVIET "PERPETUAL CALENDAR". Czarist Russia stubbornly resisted the Gregorian calendar, but in 1918 Lenin finally imposed it on the newly created "Country of the Soviets" (although this meant that the anniversaries of the Great October Revolution fell on November 7). But this was not enough for the Bolsheviks: they wanted to completely break with the traditional calendar and with the church-associated holidays. Thus, in 1929, the Soviet revolutionary (also called "perpetual") calendar appeared. It kept the days and months, but did away with the traditional week entirely, replacing it with a five-day and then a six-day week. A month now had six such new weeks. The days were no longer called Monday, Tuesday, etc., but "first day", "second day" etc... Sunday as a ►



► universal day of rest has been abolished. Instead, all citizens are divided by colour - yellow, pink, green, violet and red, with each colour group resting on a different day of the week.

But the expected jump in productivity did not happen, the confusion was huge, and therefore in 1931 the general day off for everyone was returned, and in 1940 the USSR returned to the traditional calendar.

ETHIOPIA AGAINST THE WHOLE WORLD. If by any chance you find yourself in Addis Ababa tomorrow, you should be especially careful: not only because it is 2016 in Ethiopia right now, but also because the hours of the day look completely different and if you invite someone to coffee "at nine o'clock", the someone in question will actually be waiting for you at three in the afternoon.

Ethiopia is the only African country that has never been colonized, which explains why it still uses its own variation of the Coptic instead of the missionary-imposed Gregorian calendar. The Ethiopian calendar has 12 months, but they all last exactly 30 days. The remaining 5 or 6 days form the thirteenth "special" month. In addition, the year does not begin on January 1, but on September 11 or 12. Day and night is divided into two intervals of 12 hours each - from sunrise to sunset. Accordingly, Ethiopian 1:00 a.m. corresponds to 7:00 a.m. East African Standard Time. Then at six in the afternoon, the second cycle starts from zero to 12.

The Ethiopians, as well as other Christians, count their years from the birth of Christ. But in the 6th century, European Christianity accepted one correction of the supposed year of this event, while the Ethiopian Church made no such correction. Hence the seven-year difference in dates. In fact, the majority of scientists today believe that Christ

was born most likely between 6 and 4 years before Christ. That is, today it should be 2030, not 2024.

THE FRENCH REVOLUTIONARY CALENDAR. Lasting only 12 years and changing its starting date several times, this calendar would have been nothing more than a footnote in history books - had it not been connected to one of the most spectacular events in European history.

The French revolutionary calendar (*calendrier révolutionnaire français*) was created in 1792. Initially, the idea was to count the years from the "Era of Freedom" - that is, from the fall of the Bastille on July 14, 1789. But then the "year one" was declared to be the proclamation of the French Republic on September 21, 1792. The new calendar came into effect in 1793 and survived until January 1, 1806, when it was abolished by Napoleon. It was revived for a few days by the participants in the Paris Commune in 1871.

The revolutionary or republican calendar does away with Gregorian weeks and months entirely. The year is divided into 12 months of 30 days each, and each month consists of three ten-day weeks, with the tenth day of each being a day off for everyone. The writer Fabre d'Eglantini came up with the month's names in consultation with... a gardener: names like *Germinal*, *Thermidor*, *Vendémiaire*, *Brumaire*, *Nivose*. But the coup of 18 Brumaire 1799 (November 9), which gave Napoleon power as First Consul, was the beginning of the end not only for the republic but also for its calendar.

THE SOLAR HIJRA. The Persian calendar is popular under this poetic name, and it is still officially used today in Iran and Afghanistan. It is also one of the most accurate because, unlike most others, it is based not on assumptions and round-

ings, but on accurate astronomical observations. It was introduced in 1925 by the Pahlavi dynasty and, like other Muslim calendars, begins with the Hijra - the move of Muhammad and his followers from Mecca to Medina in 622.

Based entirely on the sun rather than the moon, the Iranian calendar considers the start of the year at midnight on the vernal equinox. There are 12 months, with the first six having 31 days each, the next five having 30 each, and the last being 29 or 30 (in leap years).

After all, in 1976, the last Iranian shah, Mohammad Reza Pahlavi, introduced a reform, with which the calendar began not from the hijra, but from the reign of the ancient Persian ruler Cyrus the Great - and so the year 1976 was actually 2535. But after the religious revolution in 1979, the ayatollahs restored the old order, so on March 20 this year, the new year 1403 began in Iran and Afghanistan.

THE NIGHTMARE OF BALI. Two different calendars are used on the Indonesian island of Bali, but arguably the more intriguing (and terrifying to innocent visitors) is the Pawukon. Its year lasts only 210 days - quite understandable for a place without distinct four seasons, in which the main event is the rice harvest. What is not normal is the distribution of weeks. In the Pawukon calendar, there are one-day, two-day, three-day weeks... and so on up to ten-day weeks. Which, on top of all that, overlap with each other. The first day of the new year is also the first of all the different weeks. The 11th day of the year is the first day of the second ten-day week, but it is also the second day of the 9-day week, the third of the 8-day week, etc. On top of that, because 210 is not divisible by 4, 8 or 9, in some of the weeks the days are repeated. Pawukon is still used today to determine the dates of some holidays. But luckily, tourists don't have to explore it. ■

EO Dent

DENTAL CLINIC



ДЕНТАЛНА ЕСТЕТИКА

ИМПЛАНТОЛОГИЯ

ОРАЛНА ХИРУРГИЯ

ПАРОДОНТОЛОГИЯ

ДЕТСКА ДЕНТАЛНА

МЕДИЦИНА

ЛЕЧЕНИЕ С ЛАЗЕР

ОРТОДОНТИЯ

ОРТОПЕДИЯ

3D ДИАГНОСТИКА

ФИЗИОТЕРАПИЯ

АЛЕРГОЛОГИЯ

DENTAL ESTHETICS

IMPLANTOLOGY

ORAL SURGERY

PERIODONTOLOGY

CHILDRENS

DENTISTRY

LASER TREATMENT

ORTHODONTICS

ORTHOPEDY

3D DIAGNOSTICS

PHYSIOTHERAPY

ALLERGOLOGY



Създаваме усмивки с любов!

We create smiles with love!

EO Дент е най-голямата верига дентални клиники в България, която е акредитирана университетска база за специализации на лекари по дентална медицина – общо десет на брой клиники с екип от над 500 професионалисти в различни сфери на денталната медицина.

Много години опит, доверие и сигурност!

EO Dent is the largest chain of dental clinics in Bulgaria, which is an accredited university base for specializations of dental doctors - a total of ten clinics with a team of over 500 professionals in various fields of dental medicine.

Many years of experience, trust and security!

www.eo-dent.com



EODent

www.eo-implant.com



@eo.dent

info@eo-dent.com



ЗАЩО ВЕЛИКДЕН Е РАЗЛИЧЕН?

Българските и гръцките православни празнуват Коледа на същата дата, на която и католиците и протестантите. Защо тогава Великден е различен за двете групи? Обяснението е в така наречената Пасхалия – методът, по който различните църкви изчисляват датата на Пасха, или Великден.

Трябва да уточним, че съществуват две Пасхи. Юдейската чества деня на избавлението на евреите от Египет. Християнската Пасха е Великден, денят на Възкресение Христово. Двете не бива да съвпадат като гати, защото според евангелията на юдейската Пасха се е състояла Тайната вечеря на Исус и учениците му – три дни преди Възкресение. Следователно Великден трябва да се пада в първата неделя след юдейската Пасха.

Но определянето на тази старозаветна Пасха не е лесно, понеже древните юдеи са ползвали не юлианския, а класическия лунен календар (с месеци от по 29

дни). Затова още след Никеийския събор християните приемат, че Великден е в неделята на първото пълнолуние след пролетното равноденствие. Но в католическата пасхалия нито равноденствието, нито пълнолунието съвпадат с реалните астрономически явления. Пълнолунието се определя от църковния лунен календар (понякога се разминава с два дни с действителното пълнолуние), а равноденствието е фиксирано на 21 март. Разминаването между католици и православни се увеличава от факта, че католиците изчисляват от григорианския 21 март, а православните – от юлианския, който е две седмици по-късно. И освен това православните не допускат Великден да се падне преди юдейската Пасха, което понякога се случва в католическия свят. Тази година например католическият Великден бе на 31 март, юдейската Пасха е в седмицата между 22 и 30 април, а православният Великден е на 5 май. ■

WHY IS EASTER DIFFERENT?

Bulgarian and Greek Orthodox celebrate Christmas on the same date as Catholics and Protestants. Why then is Easter different for the two groups? The explanation lies in the so-called Paschalia - the method by which different churches calculate the date of Passover or Pesach.

We must specify that there are two Passovers. Jews celebrates the day of the deliverance of the Jews from Egypt. The Christian Passover is Easter, the day of the Resurrection of Christ. The two should not coincide as dates, because according to the Gospels, the Last Supper of Jesus and his disciples took place on the Jewish Passover - three days before the Resurrection. Therefore, Easter must fall on the first Sunday after the Jewish Passover.

But determining this Old Testament Passover is not easy, because the ancient Jews did not use the Julian, but the classical lunar calendar (with months of 29 days each). Therefore, even after the Council of Nicaea, Christians accept that Easter is on the Sunday of the first full moon after the vernal equinox. But in the Catholic Easter, neither the equinox nor the full moon coincide with real astronomical phenomena. The full moon is determined by the ecclesiastical lunar calendar (sometimes two days off the actual full moon), and the equinox is fixed on March 21. The gap between Catholics and Orthodox is increased by the fact that Catholics count from the Gregorian March 21, and Orthodox from the Julian, which is two weeks later. And besides, the Orthodox do not allow Easter to fall before the Jewish Passover, which sometimes happens in the Catholic world. This year, for example, the Catholic Easter was on March 31, the Jewish Passover is in the week between April 22 and 30, and the Orthodox Easter is on May 5. ■

С ДОМАШНИЯ ЛЮБИМЕЦ НА БОРДА НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

- кучета и котки до 8 кг (с клетка)
- заяви предварително и спести
- на цени от €50 в посока



България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

За повече информация и резервации посети www.air.bg





**ASTOR GARDEN
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

www.astorgardenhotel.com



**ASTOR GARDEN
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

www.villachinka.com



ensana
AQUAHOUSE HOTEL

ensanahotels.com



AZALIA
HOTEL BALNEO & SPA

www.azaliahotel.com



**HOTEL
PRIMORSKI**

www.hotelprimorski.com



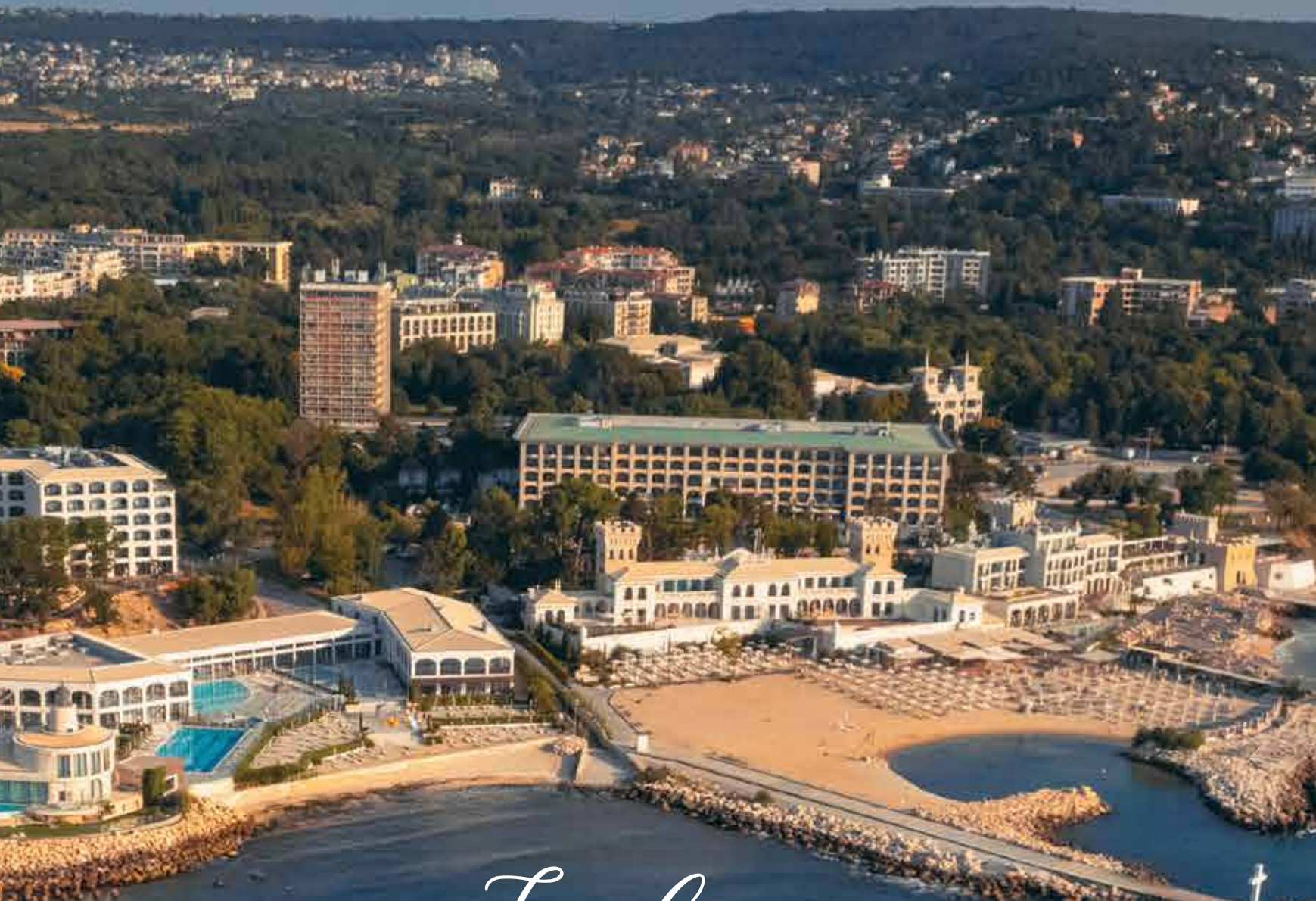
THERMAL & BEACH

www.aquahouse.bg





SEA. SPA. CULINARY
DESTINATION.



Find us

www.visitstconstantine.bg



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

РАВНИ ПРАВА

BMW е компанията с най-демократичен подход към електрификацията - доказано от това сравнение между новите X2 и iX2

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография BMW



Едва ли има друга компания с толкова демократично отношение към електрификацията камо BMW. Ето ви поредното доказателство: съпоставянето на новото X2 (в най-мощната му бензинова версия M35i) и новото електрическо iX2 е сравнение между равни.

Какво направиха повечето други производители? Създадоха си отделни електрически гами и впрегнаха всички сили да ги рекламират, за да покажат колко са напредничави и екологични. И някак тихомълком продължиха да произвеждат своите бензинови и дизелови коли, защото пазарът все още ги изисква.

BMW ИЗБРА ДРУГ ПОДХОД: да гледа на електричеството просто като на още един вид задвижване. Баварците прецениха, че колкото и привлекателен и смислен да е електромобилът за едни клиенти, той все още е непрактичен вариант за други. И решиха да оставят избора на купувача - без да го карат да се чувства засрамен ако е избрал по-старомодното. Някои критици смятаха, че ако електромобилите не се отличават по-рязко от конвенционалните модели, те не могат да имат успех. Но ако се съди по 75-процентовия скок на електрическите продажби на BMW през миналата година, баварците са преценили правилно.

Сега виждате кулминацията на тази философия. Можем да направим общ тест на един електромобил и на бензинов модел с 300 коня, защото всъщност те са една и съща кола. Произвеждана върху една и съща платформа, в един и същи завод - в Регенсбург, и на една и съща поточна линия. Даже окачването е едно и също, макар че за по-тежката електрическа версия настройките му се различават леко.

КАКТО И ПРИ ПЪРВОТО X2, и второто си остава просто един по-интересен вариант на масовото X1. Но сега разликите между обикновения кросоувър и



купе версията са се задълбочили. Дизайнят на новото поколение е доста по-динамичен, доста по-фокусиран от този на досегашното. Най-характерната му черта е т. нар. "двойна икона" - специфичният светлинен погнис, който присъства и в предните, и в задните светлини. Голямата шестоъгълна решетка, чиито контури могат и да светят в тъмното, вероятно ще продължи да предизвиква спорове. Но като пропорции това е доста по-хармонична кола от първото поколение.

Има и още една много съществена разлика между двете поколения X2 - и тя

BMW iX2 xDrive30

313

к. с. максимална мощност
hp maximum power

5.6

секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

180

км/ч максимална скорост
km/h maximum speed

се отнася до габаритите. Най-сложната задача на инженерите - както се оплакаха те самите - е била да създадат усещането за малка и компактна кола, и в същото време да я направят много по-голяма от досегашната. Новото X2 е с 20 сантиметра по-дълго, с 2 по-широко и с повече от 6 по-високо. Всъщност тази кола е с габаритите на оригиналното X3. Това обаче не е непременно лошо. Защото като компенсация за по-големите габарити получавате 560-литров багажник - колкото на два хечбека, а също и задна седалка, на която спокойно могат да седнат и разни дългучи. ▶

EQUAL RIGHTS

BMW is the company with the most democratic approach to electrification - proven by this comparison between the new X2 and iX2

By KONSTANTIN TOMOV / Photography BMW

There is hardly any other company with such a democratic attitude towards electrification, as BMW. Here's further proof: we can easily do a head-to-head comparison between the new X2 (in its most powerful M35i petrol version) and the new electric iX2.

What did most other manufacturers do? They created separate electric ranges and harnessed all the forces to advertise them to show how advanced and environmentally friendly they are. And they somehow quietly continued to produce their petrol and diesel cars because the market still demanded them.

BMW TOOK A DIFFERENT APPROACH: seeing electrics as just another type of drivetrain. The Bavarians decided that however attractive and meaningful the electric car might be for some customers, it was still an impractical option for others. And they decided to leave the choice to the buyer - without making him feel ashamed if he chose the more old-fashioned options. Some critics believed that if electric cars were not more sharply differentiated from conventional models, they could not succeed. But judging by the 75 per cent jump in BMW's electric sales last year, the Bavarians got it right.

Now you see the culmination of that philosophy. We can do a common test of an electric car and a gasoline model with 300 horses, because they are actually the same car. Produced on the same platform, in the same plant - in Regensburg, and on the same assembly line. Even the suspension is the same, although for the heavier electric version its settings differ slightly.

AS WITH THE FIRST X2, THE SECOND remains simply a more interesting variant of the mainstream X1. But now the differences between the regular crossover and the coupe version have deepened. The design of the new generation is much more dynamic and focused. Its most characteristic feature is the so-called "double icon" - the specific light signature present in both the front and rear lights. The large hexagonal grille, whose contours can also glow in the dark, is likely to continue to cause controversy. But in terms of proportions, this is a more harmonious car than the first generation.

There is also another very significant difference between the two generations of X2 - and it concerns the dimensions. The most difficult task for the engineers - as they complained themselves - was to create the feeling of a small and compact car, and at the same time make it much

larger than before. The new X2 is 20 centimeters longer, 2 centimeters wider and more than 6 centimeters higher. In fact, this car has the dimensions of the original X3. However, this is not necessarily a bad thing. As compensation for the larger dimensions, you get a 560-litre trunk - as much as two hatchbacks, and also a back seat, on which even tall people can sit comfortably.

OTHERWISE, THE INTERIOR IS LARGELY IDENTICAL to that of the X1: comfortable, practical, with good quality materials. We are already used to the two connected screens for the instruments and the information system, with their great graphics and fast enough reactions. What we still can't get used to is the elimination of the good old rotary controller of the iDrive system. The multifunction steering wheel and voice assistant fill some of the gap, but we'd still prefer a bit more physical buttons.

Otherwise, everything here is the latest in technology: 5G connectivity, built-in computer games (which, however, are only active when the car is stopped), and access to video streaming platforms. You even have an internal camera that can take selfies while you drive and feed you to social networks.



TRUTH BE TOLD, ELECTRONIC ASSISTANTS AND VIDEO GAMES are not the first things a BMW fan expects from the brand. Fortunately, the Germans have not allowed themselves to compromise with dynamics and handling.

The choice of engines is quite rich, even if we do not count the two electric versions. You have a plug-in hybrid, pure gasoline, a gasoline mild hybrid with a 48-volt system, and two diesel variants. And, of course, you have what we're testing: the M35i, which has 300 horsepower taken out of the four-cylinder gasoline engine. Enough to launch you from a standstill to 100 kilometres per hour in just 5.4 seconds, and go to 250 kph before the limiter comes on.

The increased height does not hinder us in the least in the sharp turns we drive this BMW through. In fact, it feels a lot more dynamic than before - even if it's a bit heavier than it was.

Even when it comes to weight, the gasoline and electric versions do not differ that much. The M35i approaches 1.8 tons. The simpler electric version with one motor is 1.9 tons. The one with two electric motors that we tested is 2020 kilograms. A difference of 250 kilograms is not small, of course. But it is not so big as to lead to any drastic changes in road behaviour. The new iX2 sits very well on the road. In a straight

line it would give way to the Tesla Model Y, but in the turns it would leave it far, far behind. The basic electric version has an e-motor at the front and front-wheel drive. We tested the xDrive 30, which has two identical synchronous motors - one for each axle, four-wheel drive and 313 horsepower. Which, at least in Europe, makes it the most powerful representative of

the range. Here, 0-100 kph takes 5.6 seconds. The battery hidden in the floor has a usable capacity of almost 65 kilowatt-hours, enough for between 417 and 449 kilometres of range, according to the WLTP tests. That doesn't sound all that impressive these days. Unlike others, however, BMW prefers to state conservative estimates, so the promised 417 here is also a 417 in real life.

BMW X2 M35i xDrive

300

к. с. максимална мощност
hp maximum power

5.4

секунду 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

250

км/ч максимална скорост
km/h maximum speed

FINALLY, WE SHOULD MENTION ONE MORE AREA where BMW's approach to electrification is markedly democratic: the price. We have long been used to battery-powered models being shockingly more expensive than conventional ones. Not here though. The starting electric version of the iX2 costs BGN 92,850 - quite comparable to the gasoline 20i with front-wheel drive, which is BGN 90,100, and a whole six thousand BGN less than the two-liter diesel with xDrive.

The variant with two electric motors, which, as we mentioned, is the most powerful in the entire range, starts at BGN 108,850. While the gasoline M35i, with its 13 horses less, starts from 122,250 BGN. Here's what we love most about this car: here, your right to choose is still very real. ■



► **ИНАЧЕ ИНТЕРИОРЪТ Е ДО ГОЛЯМА СТЕПЕН** идентичен с този в X1: комфортен, практичен, с добро качество на материалите. Вече свикнахме с двата съединени екрана за приборите и информационната система, с тяхната чудесна графика и достатъчно бързи реакции. Онова, с което още не можем да свикнем, е ликвидирането на добрия стар въртящ се контролер на iDrive системата. Мултифункционалният волан и гласовият асистент запълват част от празнината, но все пак бихме предпочели да имаше малко повече физически бутони.

Иначе тук всичко е последен писък на технологията: 5G свързаност, въградени компютърни игри (които обаче са активни само при спрял автомобил), достъп до видео стрийминг платформите. Имате даже вътрешна камера, която може да ви прави селфита, докато карате, и да ви захранва социалните мрежи.

Все пак електронните асистенти и видеоигрите не са първите неща, които един фен на BMW очаква от марката. За щастие германците не са си позволили компромиси с динамиката и управлението.

Изборът от двигатели е доста богат, даже ако не смятаме двете електрически версии. Имате плъг-ин хибрид, чист бензин, бензинов мек хибрид с 48-волтова система, и два дизелови варианта. И,

естествено, имате това, което местваме: M35i, в което от четирицилиндровия бензинов мотор са извадени 300 конски сили. Достатъчни да ви изстрелят от място до 100 километра в час само за 5.4 секунди, и да развият 250 км/ч, преди ограничителят да се включи.

ПОРАСНАЛАТА ВИСОЧИНА НИ НАЙ-МАЛКО не пречи в острите завои, по които караме това BMW. Всъщност то се усеща доста по-динамично от досегашното - макар да е малко по-тежко от него.

Като стана дума за теглото - даже и по този показател бензиновата и електрическата версии не се отличават чак толкова. M35i доближава 1.8 тона. По-простичката електрическа версия с един мотор е 1.9 тона. Тази с два електромотора, която тестввахме ние, е 2020 килограма. Разлика от 250 килограма не е малко, разбира се. Но не е и толкова голяма, че да води до някакви драстични промени в пътното поведение. Новото iX2 стои много добре на пътя. По права линия би отстъпило на Tesla Model Y, но в завоите ще я остави далеч, далеч назад.

БАЗОВАТА ЕЛЕКТРИЧЕСКА ВЕРСИЯ е с електромотор отпред и предно предаване. Ние тестввахме xDrive 30, която има два идентични синхронни мотора - по един за всяка ос, загвижване на четирите колела и 313 коня мощност.

Кое то, поне в Европа, я прави най-мощния представител на гамата. Тук 0-100 км/ч отнема 5.6 секунди.

Скритата в пода батерия има използваем капацитет почти 65 киловатчаса, достатъчен за между 417 и 449 километра пробег, по WLTP тестовете. В наши дни това не звучи кой знае колко внушително. За разлика от други обаче, BMW предпочита да посочва консервативни оценки, така че обещаните 417 тук са 417 и в реалния живот.

НА ФИНАЛА ТРЯБВА ДА СПОМЕНЕМ още една област, в която подхождат на BMW към електрификацията е подчертано демократичен: цената. Отдавна свикнахме моделите с батерии да са шокиращо по-скъпи от конвенционалните. Не и тук. Стартовата електрическа версия на iX2 струва 92 850 лева - съвсем сравнимо с бензиновата 20i с предно предаване, която е 90 100 лева, и с цели шест хиляди лева по-малко от двулитровия дизел с xDrive.

Вариантът с два електромотора, който, както споменахме, е най-мощният в цялата гама, започва от 108 850 лева. Докато бензиновият M35i, с неговите 13 коня по-малко, започва от 122 250 лева. Ето нещото, което най-много ни харесва в този автомобил: тук правото ви на избор все още си е съвсем реално. ■

100 | **ЛИСАБОН: ПЛЕНИТЕЛНИЯТ
КРАЙ НА СВЕТА**
LISBON: THE CAPTIVATING END OF THE WORLD



90 | **ОТ ВАТЕРЛО ДО... МАММА МΙΑ**
FROM WATERLOO TO... МАММА МΙΑ



114 | **ДЪХ НА ЛЯТО**
THE SCENT OF SUMMER



АФИШ



ОПЕРА

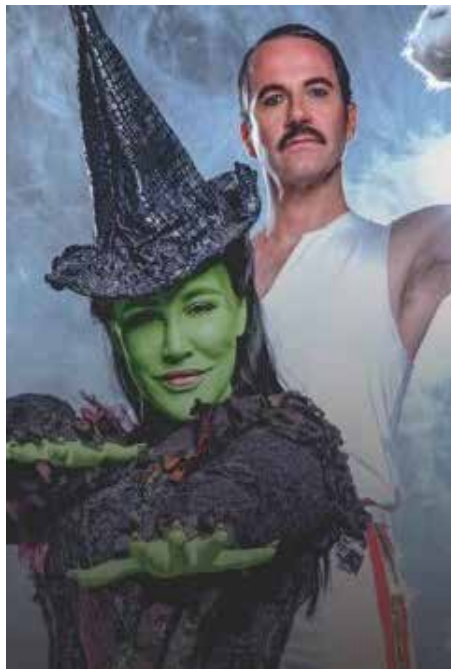
ЙОНАС КАУФМАН // Една от най-ярките звезди в съвременното оперно изкуство идва в София за грандиозен концерт на сцената на зала 1 в НДК. Освен големия германски тенор, в него ще чуем сопраното Рейчъл Уилис-Сьоренсен, а диригент е Йохен Ридер. В програмата са прочути арии от творби на Леонкавало, Пучини, Джорджано, Лехар, Щраус-син и Ервин.

12 май, НДК, София

OPERA

JONAS KAUFMANN // One of the brightest stars in contemporary opera art is coming to Sofia for a spectacular concert on the stage of hall 1 of the National Palace of Culture. In addition to the great German tenor, we will hear the soprano Rachel Willis-Sørensen, and the conductor is Jochen Rieder. The program includes famous arias from works by Leoncavallo, Puccini, Giordano, Lehar, Strauss-son and Erwin.

May 12, NDK, Sofia



МУЗИКА

THE NIGHT OF MUSICALS // Организаторите на това шоу от Broadway Musical Dance Company определят The Night of Musicals 2024 като една от най-успешните музикални гали в историята. Тук са включени както актуални заглавия като "Танцът на вампирите", "Мамма Миа" или "We Will Rock You" на Queen, така и класици като „Фантомът на операта“, „Котки“, „Елизабет“, „Grease!“, „Уестсайдска история“.

24 април, НДК, София

MUSIC

THE NIGHT OF MUSICALS // The organizers of this show from the Broadway Musical Dance Company define The Night of Musicals 2024 as one of the most successful musical galas in history. Included here are both current titles such as "Dance of the Vampires", "Mamma Mia" or "We Will Rock You" by Queen, as well as classics such as "Phantom of the Opera", "Cats", "Elizabeth", "Grease!", "West Side Story."

April 24, NDK, Sofia

April 24, NDK, Sofia



КИНО

АЗ, КАПИТАНЪТ // Може би най-трогателната история от номинираните за най-добър чуждестранен филм тази година - макар че киноакадемията предпочете да даде наградата на историята за Холокоста. Io Capitano на италианския режисьор Матео Гароне проследява историята на две момчета от Сенегал, решили да потърсят по-добър живот в Европа, и всички чудовишни препятствия и хора, с което се сблъскват по пътя си. Но ужасите на емиграцията не могат да загушат надеждата.

В кината от 26 април

CINEMA

IO, CAPITANO // Perhaps the most poignant story of this year's best foreign film nominees - although the Academy preferred to give the award to a Holocaust story. Italian director Matteo Garrone's Io Capitano follows the story of two Senegalese boys who decide to seek a better life in Europe, and all the monstrous obstacles and people they encounter along the way. But the horrors of emigration cannot suffocate hope.

In cinemas from April 26

EN

POSTER

КИНО

КАСКАДЪОРЪТ // "Екшън с елементи на комедия" е предпочитаният жанр на режисьора Дейвид Лийч (The Bullet Train), така че очаквайте госта от същото и в тази лента с Райън Гослинг и Емили Блънт. Героят на Гослинг е застаряващ каскадьор с някои специални умения. Героинята на Блънт е неговата бивша приятелка, чиито дебют като режисьор е заплашен от провал заради мистериозното изчезване на водещия актьор. Каскадьорът решава да се опита да го открие, но загадката само още повече се загълбочава.

В кината от 26 април

ИСТОРИЯ

Age of Revolutions // С подзаглавие "Прогрес и регрес от 1600 до настоящето", новата книга на нашумелия автор и водещ в CNN Фарид Закария изследва всички революции - минали и настоящи - които оформят съвременния ни объркан свят. Всеки от периодите, разглеждани от Закария, съдържа очевидни уроци за модерния свят. Поредната големи трансформации започва през Нидерландия в зората на XVII век, минава през Френската революция, Промислената революция, та чак до информационната ера.

Издателство W. W. Norton & Company

КЛАСИКА

БЕРНД ГЛЕМЗЕР // Големият германски пианист, който и досега държи рекорда като най-младия професор по пиано в Saarbrücken Musikhochschule, ще гостува в София за концерт със Софийската филхармония под диригентската палка на Мартин Пантелеев. В програмата са великолепният Концерт за пиано и оркестър №3 от Рахманинов и Симфония номер 1 от Панчо Владигеров.

2 май, София, зала "България"

EN

CINEMA

THE FALL GUY // "Action with elements of comedy" is director David Leitch's (The Bullet Train) genre of choice, so expect plenty of the same in this Ryan Gosling and Emily Blunt flick. Gosling's character is an aging stuntman with some special skills. Blunt's heroine is his ex-girlfriend, whose directorial debut is marred by failure due to the mysterious disappearance of the lead actor. The stuntman decides to try to find him, but the mystery only deepens.

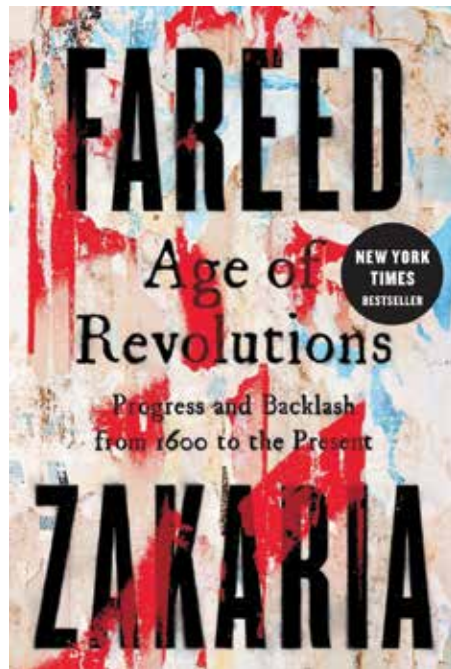
In cinemas from April 26



HISTORY

AGE OF REVOLUTIONS // Subtitled "Progress and Backlash from 1600 to the Present," acclaimed author and CNN host Fareed Zakaria's new book explores all the revolutions - past and present - that shape our modern messed-up world. Each of the periods covered by Zakaria contains obvious lessons for the modern world. The series of great transformations begins in the Netherlands at the dawn of the 17th century, goes through the French Revolution, the Industrial Revolution, and all the way to the information age.

Published by W. W. Norton & Company



CLASSICS

BERND GLEMSER // The great German pianist, who still holds the record as the youngest piano professor at the Saarbrücken Musikhochschule, will visit Sofia for a concert with the Sofia Philharmonic under the baton of Martin Panteleev. The program includes the magnificent Concerto for Piano and Orchestra No. 3 by Sergey Rachmaninov and Symphony No. 1 by Pancho Vladigerov.

May 2, Sofia, "Bulgaria" Hall



ОТ ВАТЕРЛО ДО... МАЙМА МІА

Краят за Наполеон се оказа началото за АВВА, една от най-големите поп сензации в историята. 10 факта, които може би не знаете за шведския квартет

Текст ЕМИЛ ИВАНОВ / ФОТОГРАФИЯ iSTOCK

Точно преди половин век, на 6 април 1974, започна една от най-големите сензации в историята на световната популярна музика. При това започна от възможно най-неочакваното място: сцената на баналния конкурс "Песен на Евровизия". В 19-ото му издание, проведено в Люксембург, участваха имена като италианката Джиліола Чинкуети и бъдещата суперзвезда Оливия Нютън-Джон. Но победата бе спечелена от песента Waterloo, изпълнена от четирима млади шведи - двама мъже и две жени. Наречени първоначално "Бьор & Бени, Агнета & Ани-Фриг", те решиха да съкратят малко името и да използват само инициалите си. Това бе началото на легендата АВВА.

От Alibaba го АВВА

Впрочем до името АВВА не се стига лесно. За кратко групата се казва Festfolk. Но на Улвеус това му звучи твърде банално. Чрез един гьотеборгски вестник е организиран конкурс за избор на ново име. От стотиците предложения са подбрани няколко - включително Alibaba, FABV и Vaba. Но накрая четиримата се спират на АВВА. Все пак се налага да поискат разрешение за използването му от едноименния производител на рибни консерви в Швеция.



Съществуват само 10 години

Също като The Beatles, и съществуването на АВВА продължава само десет години, от 1972 до 1982. Но и след разпада на формацията, тя си остава фактор в звукозаписната индустрия. Десет години след края на групата е издаден сборникът АВВА Gold: абсолютна сензация, продадена в над 30 милиона бройки по цял свят (21.4 млн. сертифицирани продажби) - достатъчно да го нареде сред 20-те най-популярни албума в историята. А през 2021 четиримата се събраха отново, издадоха нов албум (Voyage), посрещнат ласкаво от критиката, и направиха световно турне, макар и с помощта на дигитални "аватари".

Две сватби...

Четиримата членове на АВВА са Бьорн Улвеус и Агнета Фелтскулг, Бени Андершон и Ани-Фриг Лонгста. И четиримата са вече познати имена на шведската сцена, когато се събират през 1970. Впрочем събират се не само на сцената: Бьорн се жени за Агнета, Бени - за Ани-Фриг. През 1973 за малко не пробиват в "Евровизия" с песента Ring-Ring, но година по-късно Waterloo вече им носи световна слава.

...и два развода

Сплотеното семейство и кариерата на



музикална суперзвезда никога не са вървели добре заедно. През 1979 Бьорн и Агнета се развеждат - което поне ни дава като утешителна награда леко ироничния хит The Winner Takes It All (Победителят взема всичко). Две години по-късно приключва и бракът на Бени и Фрида.

АВВА-мания в Австралия

Успехът на АВВА през 70-те е неугържим. Шведите имат 9 песни на върха в британските класации, и една в американските. И четиримата никак не обичат пътуванията, затова успехът им в Америка е малко по-слаб, отколкото в Европа. Но пък за компенсация в Австралия появата им през 1977 предизвиква ефект, по-силен дори от прословутата "Бийтълмания" в Щатите десетилетие по-рано.

СССР им плаща с нефт

АВВА е от малкото западни групи, които са гостували в Съветския съюз. Понеже по онова време рублата не е конвертируема, а и е обект на ембарго, групата се съгласява хонорарът ѝ да се плати... в нефт.

Друг любопитен факт е, че зрелищните сценични костюми, с които са прочути четиримата шведи, са всъщност трик за пестене на данъци. Шведското законодателство разрешава необлагаеми разходи

за сценични костюми, стига да има доказателства, че те не се използват като ежедневно облекло. В случая с АВВА никога не са възниквали подобни съмнения.

Можете процъфтяват и след АВВА

След разпада на АВВА кариерата на Бени и Бьорн, основните автори на музиката, продължава с пълна сила. Двамата създават доста успешния бродуейски мюзикъл Chess (Шах) заедно със сър Тим Райс, легендарния либретист на Анджо Лоуд Уебър, освен това пишат музика към филми, хитове за други групи като британската поп сензация от 80-те Steps, и натрупват впечатляващи състояния. Улвеус от 2020 е и президент на CISAC, международната организация на композитолите и текстописците.

Сензацията Матма Миа

През 1999 музиката на групата, писана от Улвеус и Андершон, е адаптирана за сцена в мюзикъла Матма Миа, който се задържа 17 години на Бродуей, и се играе до ден-днешен в лондонския Уест Енд. Успехът на мюзикъла е толкова голям, че ражда и два филма: Матма Миа (2008) и продължението Матма Миа! Here We Go Again (2018). Приходите от Матма Миа до днес надхвърлят 4 милиарда долара.

Агнета живя с преследвача си

Доста по-мрачно се развиха нещата за дамите от АВВА. Агнета преживя тежко развода си, разви невроза и страх от летене. Интимният ѝ живот продължи с поредица мимолетни афери: с хокейна звезда, моден дизайнер, с частен детектив и дори с психиатъра, нает преди това да спаси брака ѝ с Бьорн. Вторият ѝ брак с хирурга Томас Соненфелд през 1990 по негово настояване бе пазен в дълбока тайна и разкрит едва три години по-късно. А най-странната връзка дойде през 1997 - с 16 години по-младия багерист Херт ван дер Граф, ревностен фен, който първоначално я преследваше до степен Агнета да се оплаче в полицията, а после спечели сърцето ѝ. В крайна сметка се наложи съдът да я спасява от тази връзка.

Принцеса Ани-Фриг

Животът на Ани-Фриг е тежък от госта по-ранна фаза. Тя е родена от мимолетната афера между майка ѝ и германски войник по време на Втората световна война. Майка ѝ умира, когато Фрида е само на 2 годинки. Отглежда я баба ѝ. Едва през 1977 тя се среща с баща си Алфред в Германия. След развода с Бени Андершон тя се жени за германски аристократ и става принцеса Ани-Фриг фон Ройс. ■

FROM WATERLOO TO... MAMMA MIA

The end for Napoleon turned out to be the beginning for ABBA, one of the biggest pop sensations in history. 10 facts you might not know about the Swedish quartet

By EMIL IVANOV / Photography iSTOCK

Exactly half a century ago, on April 6, 1974, one of the biggest sensations in the history of world pop music began. And it began from the most unexpected place possible: the stage of the banal Eurovision Song Contest. Its 19th edition, held in Luxembourg, featured names such as Italy's Gigliola Cinquetti and future superstar Olivia Newton-John. But the victory was won by the song Waterloo, performed by four young Swedes - two men and two women. Originally called "Bjorn & Benny, Agnetha & Anni-Frid", they decided to shorten the name a bit and use only their initials. This was the beginning of the ABBA legend.

From Alibaba to ABBA

Actually, the name ABBA was not easy to come by. For a while, the group was called Festfolk. But Bjorn Ulvaeus found it too banal. A Gothenburg newspaper organized a competition to choose a new name. From the hundreds of offers, a few have been selected - including Alibaba, FABB and Baba. In the end, the four went for ABBA. However, they had to ask for permission to use it from the eponymous producer of canned fish in Sweden.

They have only existed for 10 years

Like The Beatles, ABBA's existence was brief - only ten years, from 1972 to 1982. But even after the breakup of the group, it remained a factor in the recording industry. Ten years after the split, the compilation ABBA Gold was released: an absolute sensation, selling more than 30 million copies worldwide (21.4 million certified sales) - enough to rank it among the 20 most popular albums in history. In 2021, the four reunited, released a new album (Voyage) to critical acclaim, and went on a world tour, albeit with the help of digital "avatars".

Two weddings...

The four members of ABBA are Björn Ulvaeus and Agnetha Fältskog, Benny Andersson and Anni-Frid Ljungstad. All four were already well-known names on the Swedish stage



when they met in 1970. And they combined not only on the stage: Björn married Agnetha, and Benny married Anni-Frid. In 1973, they almost got to Eurovision with the song Ring-Ring. A year later, Waterloo brought them world fame.

...and two divorces

A tight-knit family and a career as a music superstar have never gone well together. In 1979, Björn and Agnetha divorced - which at least gave us the slightly ironic hit The Winner Takes It All as a consolation prize. Two years later, Benny and Frida's marriage ended as well.

ABBA-mania in Australia

ABBA's success in the 1970s was unstoppable. The Swedes had 9 songs at the top of the UK charts and one in the US. All four of them did not like travelling at all, so their success in America was a little slower than in Europe. But to compensate for that, their appearance in Australia in 1977 caused an effect even stronger than the infamous "Beatlemania" in the States a decade earlier.

The USSR paid them with oil

ABBA is one of the few Western groups to have toured the Soviet Union. Since the ruble was not convertible at the time and was subject to an embargo, the group agreed to get

its fee... in oil.

Another curious fact is that the spectacular stage costumes for which the four Swedes are famous are a tax-saving trick. Swedish law allows tax-free expenses for stage costumes as long as there is evidence that they are not used as everyday wear. In the case of ABBA, such doubts never arose.

Bjorn and Benny flourished after ABBA

After the breakup of ABBA, the careers of Benny and Björn, the main authors of the music, continued at full speed. The pair created the hugely successful Broadway musical Chess with Sir Tim Rice, Andrew Lloyd Webber's legendary librettist, and also wrote scores for films, hits for other groups such as 1980s British pop sensation Steps, and amassed impressive fortunes. As of 2020, Ulvaeus is also the president of CISAC, the international organization of composers and lyricists.

The Mamma Mia sensation

In 1999, the band's music, written by Ulvaeus and Andersson, was adapted for the stage in the musical Mamma Mia, which ran for 17 years on Broadway and is still playing in London's West End today. The success of the musical was so great that it spawned two films: Mamma Mia (2008) and the sequel Mamma Mia! Here We Go Again (2018). Mamma Mia has grossed over \$4 billion to date.

Agnetha lived with her stalker

Things got a lot darker for the ladies of ABBA. Agnetha had a hard time with her divorce, developed neurosis and a fear of flying. Her intimate life continued with a series of fleeting affairs: with a hockey star, a fashion designer, a private detective and even the psychiatrist previously hired to save her marriage to Björn. Her second marriage to surgeon Thomas Sonnenfeld in 1990, at her insistence, was kept a deep secret and revealed only three years later. And the strangest relationship came in 1997 - with the forklift driver Geert van der Graaf, 16 years her junior, a zealous fan who initially pursued her to the point that Agnetha complained to the police, and then won her heart. In the end, the court had to save her from this relationship.

Princess Anni-Frid

Anni-Frid's life was hard from a much earlier phase. She was born out of her mother's fleeting affair with a German soldier during World War II. Her mother died when Frida was only 2 years old. She was raised by her grandmother. It was only in 1977 that she met her father Alfred in Germany. After her divorce from Benny Andersson, she married a German aristocrat and became Princess Anni-Frid von Reuss. ■

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

7 ПОСОКИ ЗА ВЕЛИКДЕН

От Жеравна и Рилския манастир до ракетната война на остров Хиос: в тези дестинации ще отбележите най-светлия празник наистина незабравимо

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография iSTOCK

Католици и протестанти отдавна вече си изядоха яйцата и шоколадовите зайци, но за православните християни най-светлият празник в годината тепърва предстои. Независимо дали вие самите сте вярващи, или не, Великден е чудесна възможност и да попитвате, да усетите особената, радостна атмосфера на този празник, който така приятно съвпада с идването на пролетта. *Vulgaria ON AIR* подбра седем дестинации - по света и у нас - където Великден е наистина запомнящо се изживяване.

ИКОНИ В РИЛСКИЯ МАНАСТИР. Най-големият и най-посещаван (над един милион туристи годишно) български манастир. Намира се в северо-западните части на Рила, сред прекрасни борови гори, а близостта му до София го прави чудесна дестинация и за еднодневна разходка. За негов основател традиционно е сочен свети Иван Рилски, който водил отшелнически живот в пещера

наблизо. На практика изграждането на манастира е започнато от учениците на отшелника, които го посещавали в планината.

Тук са някои от най-хубавите образци на православното църковно изкуство. Позлатеният иконостас с изящната си сдърворезба е най-големият в България. В музея на светата обител има богата колекция икони. Обърнете специално внимание на Кръста на Рафаил, кръстен на монаха, който го създал. Според легендата Рафаил успял да извае 104 религиозни сцени и 650 малки фигурки, ползвайки увеличителни стъкла и специални миниатюрни глети. Работата му отнела дванадесет години и накрая творецът загубил зрението си.

РАКЕТНА ВОЙНА В ХИОС. Българските чествания на Великден изглеждат свържани и умерени на фона на това, което се случва в съседна Гърция. Но дори и там трудно ще намерите друго толкова зрелище като това в селцето Вронтагос на остров Хиос. Там двете енории водят ►



► помежду си... Война с ракети. Традицията произлиза от времената на османското владичество на острова. Енориите на Аѝос Маркос (Свети Марко) и Паная Еритиани (Червената Богородица) се обстрелват взаимно със специално изработени фойерверки, за да честват празника. Това изглежда особено зрелищно от безопасното разстояние на манастира Свети Макарий над Вронтагос. Впрочем и други села на Хиос има с какво да блеснат на Великден: изгаряне на чучела, тържествени процесии, грандиозни танци по площадите и, естествено, фантастично изобилие от храна. Горещо препоръчваме да се отбиете в Места, едно от най-добре съхранените средновековни села в Гърция.

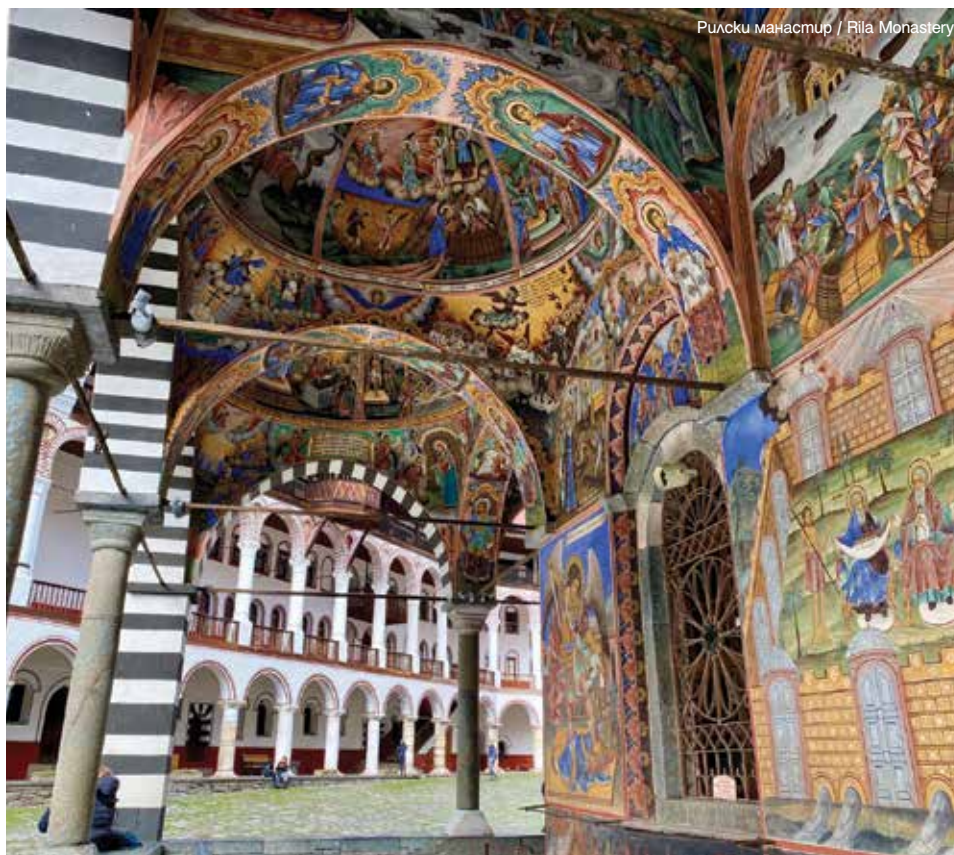
НА МЯСТОТО НА СЪБИТИЕТО: ЙЕРУСАЛИМ.

Православни, католици, арменци - за всички клонове на християнството честването на Възкресение Христово носи най-съкровен смисъл именно в Йерусалим, града, където то се е случило. Ако искате да станете част от тържествата, се пригответе за огромни тълпи и постоянна суматоха - но също и за незабравимо преживяване.

Кулминацията на празника е церемонията по слизане на Благодатния огън във "Възкресение Христово", катедралния храм на православната Йерусалимска патриаршия. Първата църква на това място, съхранена вътре в храма, е издигната по нареждане на Света Елена, майката на император Константин Велики.

Българите са един от първите християнски народи, построили свои собствени храмове в Светите земи - според различни източници тяхна църква и манастир вече са съществували в Йерусалим още по времето на цар Симеон, в началото на X век след Христа.

ВЕЛИКДЕН И МЕЗЕ В ЛАРНАКА. Според легендата Лазар от Витания, след като бил възкресен от Христос, трябвало да бяга от Юдея и дошъл на Кипър, където станал първият епископ на Китион - днешната Ларнака. Смята се, че в централния храм на града почитват останките му. Както и навсякъде в гръкоезичния свят, тук Великден е голям празник, един от двата най-важни в годината. Улиците отрано се изпъстрят с огромни боядисани каменни яйца. Опитайте традиционните великденски сладки и, разбира се, прословутото кипърско "мезе" - цяло меню от салатки, предястия и основни ястия, което обикновено се поръчва за двама. Времето на Острова на Афродита през април вече е достатъчно топло, за да се запътите след това към плажовете - било към градския Финикудес, било към златистите пясъци на близкия курорт Ая Напа. Многобройната българска колония на острова означава, че има госта голям шанс да бъдете обслужени на родния си език.



Рилски манастир / Rila Monastery

СПОМЕН ЗА ЗЛАТНИЯ ВЕК В ПРЕСЛАВ. Ако искате да се насладите на природата и спокойствието на малкия град, но и да има какво интересно да видите, Велики Преслав е отличен избор за празниците. Втората столица на България днес е градче с по-малко от десет хиляди жители, само на час с кола от летище Варна. Основан от хан Омуртаг през IX век, Преслав е избран от цар Симеон за нова столица през 893 година и през следващите десетилетия е едно от водещите книжовни и културни средища на Европа. Тук е създаден един от първите университети на Стария континент – Преславската книжовна школа, в която са преподавали Наум Охридски и Йоан Екзарх.

Днес в рамките на Националния историко-археологически резерват "Велики Преслав" могат да се видят добре запазени останки от миналото на града. Непременно влезте в музея на резервата, където се съхраняват Преславското златно съкровище и една от най-богатите колекции от оловни печати в света.

СРЕЩА НА ВЕРИТЕ В РИМ. Великден е особено важен празник във Вечния град. По-популярното честване е на католическото Възкресение, разбира се, когато папата допуска вярващите под прозореца си на площад "Свети Петър" и ги благославя, преди да отпрати посланието Urbi et Orbi. Но и православният Великден в Рим също е впечатляващ, и се отбелязва в множество храмове, включително

и в предоставения на българите "Свети Викентий и Анастасий".

Независимо от религиозните ви убеждения, можете да се насладите на кулинарната страна на празника. Като се започне от гравирани шоколадови яйца и захарните агънца, и се свърши с неизменната паста, поръсена с пекорино романо, великденската трапеза на римляните е достойна за внимание.

СТАРОПЛАНИНСКИ ЛЕГЕНДИ В ЖЕРАВНА.

Останало в историята като родно място на един от най-големите български писатели – Йордан Йовков, това старопланинско селце е сред най-добре запазените архитектурни резервати в България. Пикът на популярността му е през август по време на прословутия Фестивал на фолклорната носия – тогава хиляди ентузиастични се събират там, обличат традиционни носии, забравят за съвременните удобства и за няколко дни се връщат сто и петдесет години назад във времето.

Но и през останалата част от годината селото има какво да предложи на туристите. Тук ще намерите над 150 съхранени възрожденски и предвъзрожденски къщи, включително и над тристагодишната къща на Руси Чорбаджи, превърната сега в музей. Не пропускайте да видите експозицията на икони в местната църква „Свети Николай“. Колкото до удобствата, в Жеравна има няколко много приятни хотелчета и къщи за гости. А храната се приготвя с местни продукти. ■



DAY OFF FAMILY TIME

събитие на az-jenata.bg

11.05. | 10:00
HIT MAX МЛАДОСТ

INVESTOR
MEDIA **PRO**

Генерален партньор:

ARTEKS

7 EASTER DIRECTIONS

From Zheravna and the Rila Monastery to the missile war on the island of Chios: in these destinations you will celebrate the brightest holiday in an unforgettable way

By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK

Catholics and Protestants have long since eaten their eggs and chocolate bunnies, but for Orthodox Christians, the brightest holiday of the year is yet to come. Regardless of whether you yourself are a believer or not, Easter is a great opportunity to travel and feel the special, joyful atmosphere of this holiday, which so pleasantly coincides with the arrival of spring. Bulgaria ON AIR has selected seven destinations - around the world and in our country - where Easter is a truly memorable experience.

ICONS IN THE RILA MONASTERY. This is the biggest and most often visited Bulgarian monastery; it greets more than one million tourists each year. It is located in the northwestern section of the Rila Mountain Range amidst beautiful pine forests; its proximity to Sofia also makes it a wonderful destination for day trips. It is traditionally believed to be founded by St. Ivan Rilski, who was a hermit who lived in a nearby cave. The actual construction of the monastery, however, was initiated by the monk's disciples who came to visit him in the mountains. Some of the finest examples of Orthodox Church art are found here. The gilded iconosta-

sis with its exquisite woodcarving is the largest in Bulgaria. The monastery museum houses a rich collection of icons. Pay special attention to Rafail's Cross, named after the monk who created it. According to the legend, Rafail managed to carve as many as 104 religious scenes - including 650 small figures - into it using magnifying lenses and special miniature burins. It took the master twelve years to complete his work, leaving him blind in the end.

THE ROCKET WAR IN CHIOS. Bulgarian Easter celebrations seem restrained and moderate against the background of what is happening in neighboring Greece. But even there you will hardly find another such spectacle as this one in the village of Vrontados on the island of Chios. There, the two parishes are waging a war with each other... with rockets. The tradition originates from the times of the Ottoman rule on the island. The parishes of Agios Markos (Saint Mark) and Panagia Erithiani (The Red Virgin) shoot each other with specially made fireworks to celebrate the holiday. This looks especially spectacular from the safe distance of the Monastery of Saint Macarius above Vrontados. Besides, other villages of Chios also have some-

thing to show on Easter: effigy burning, solemn processions, spectacular dances in the squares and, of course, a fantastic abundance of food. We highly recommend a stop at Mesta, one of the best-preserved medieval villages in Greece.

ON LOCATION: JERUSALEM. Orthodox, Catholics, Armenians - for all branches of Christianity, the celebration of the Resurrection of Christ has the most intimate meaning in Jerusalem, the city where it took place. If you want to be part of the festivities, prepare for huge crowds and constant bustle - but also for an unforgettable experience.

The culmination of the holiday is the ceremony of the descent of the Blessed Fire in the Church of the Holy Sepulchre, the cathedral of the Orthodox Patriarchate of Jerusalem. The first church in this place, still preserved inside the temple, was built by order of St. Helena, the mother of Emperor Constantine the Great. The Bulgarians were one of the first Christian nations to build their own temples in the Holy Land - according to various sources, their church and monastery already existed in Jerusalem during the reign of King Simeon, in the early 10th century AD.



Жеравна / Zheravna



Krum / Crete



Велики Преслав / Veliki Preslav

EASTER AND MEZE IN LARNACA. According to legend, Lazarus of Bethany, after being resurrected by Christ, had to flee Judea and came to Cyprus, where he became the first bishop of Kition - today's Larnaca. It is believed that his remains rest in the central temple of the city.

As everywhere in the Greek-speaking world, Easter is a big holiday here, one of the two most important of the year. The streets are early strewn with huge painted stone eggs. Try the traditional Easter cakes and, of course, the famous Cypriot "meze" - a whole menu of salads, appetizers and main dishes, which is usually ordered for two.

The weather on the Island of Aphrodite in April is already warm enough for you to head to the beaches - either to the city of Finikoudes or to the golden sands of the nearby resort of Agia Napa. The numerous Bulgarian colony on the island means that there is a great chance that you will be served in your native language.

THE GOLDEN AGE IN PRES LAV. If you want to enjoy nature together with the tranquility of a small town while seeing something interesting at the same time, Veliki Preslav is an excellent choice for the holidays. Bulgaria's second capital is now a town with a population of less than ten thousand

inhabitants and is located only an hour's drive from Varna Airport. Founded by Khan Omourtag in the 9th century, Preslav was chosen by Tsar Simeon as his new capital in 893 and, over the subsequent decades, it has been one of the leading literary and cultural centers in Europe. One of the first universities in the Old Continent was founded here - the Preslav Literary School, where Naum of Ohrid and John Exarch used to teach. Today in the Veliki Preslav National Historical and Archaeological Reserve one can see well-preserved remains from the town's past. Be sure to visit the Archaeological Museum that houses the Preslav gold treasure and one of the world's richest collections of lead seals.

MEETING OF FAITHS IN ROME. Easter is a particularly important holiday in the Eternal City. The more popular celebration is the Catholic Resurrection, of course, when the pope allows believers under his window in St. Peter's Square and blesses them before sending the message *Urbi et Orbi*. However, Orthodox Easter is also impressive in Rome and is celebrated in many temples, including the "Saint Vincent and Anastasia" provided to the Bulgarians.

Regardless of your religious beliefs, you can enjoy the culinary side of the holiday. Starting with

engraved chocolate eggs and sugar lambs, and ending with the unchanging pasta sprinkled with pecorino romano, the Romans' Easter table is noteworthy.

BALKAN LEGENDS IN ZHERAVNA. Of historical note as the birthplace of Yordan Yovkov, one of Bulgaria's greatest authors, this tiny village in the Balkan Mountains is among the most well-preserved architectural areas in Bulgaria. Its popularity reaches a peak every August during the famous festival of folk costumes, when thousands of enthusiasts gather there dressed in traditional costumes. Forget about modern-day conveniences for a few days and go back in time 150 years.

Throughout the rest of the year, however, the village also has something to offer the tourist. One can find over 150 well-preserved houses here from the Bulgarian National Revival Era as well as from the period preceding it. These include the house of Russi Chorbadzhi, which is more than 300 years old and has been turned into a museum. Don't miss the exhibition of icons at the local St. Nicholas Church. And, when it comes to conveniences, Zheravna has several very nice hotels and guesthouses, and as far as food goes, everything is prepared with local produce. ■



ЛИСАБОН: ПЛЕЊИТЕЛНИЯТ КРАИ НА СВЕТА

LISBON: THE CAPTIVATING
END OF THE WORLD

Най-западната столица на Стария континент очарова с архитектура, музика, вино и с една от най-разнообразните кухни в света

The westernmost capital of Europe fascinates with architecture, music, wine and one of the most diverse cuisines in the world

Текст МАРГАРИТА СПАСОВА / By MARGARITA SPASOVA
Фотография / Photography ISTOCK

ГРАДЪТ НА СЕДЕМТЕ ХЪЛМА THE CITY ON THE SEVEN HILLS

Добре дошли в Лисабон, най-западната столица на Европа. Старият континент свършва с нос Кабу да Рока, на по-малко от 40 км от португалската столица, потапяйки се в безбрежните води на Атлантическия океан. Земетресението от 1755, последвано от пожар и цунами, лишава Лисабон от много исторически забележителности, макар че благодарение на маркиз дьо Помбал градът бързо се вдига от пепелта и руините, за да очарова въображението и сетивата на естети и пътешественици.

Величествени църкви, великолепен дворци и неизброими паметници на крале и маркизи постоянно напомнят за имперското минало и несметните богатства на Лисабон от епохата на Великите географски открития.

Най-важните атрибути на вашето приключение тук са удобни обувки, фотоапарат с достатъчно голяма карта памет, а също и неутолим апетит. Бъдете готови цял ден да бродите по стръмните улици на града, които рядко преминават в стълби, да се дивите на симпатичните сини фаянсови плочки ("азулеуш") по фасадите, да съзерцавате прозорчетата с шарени гървени кепенци и отрупани с пшени бегонии, миниатюрни балкончета, украсени с гордо развяващо се бельо, да слушате фадю и да плачете с очистващи душата сълзи, независимо дали разбирате португалски.

Подобно на много други магически градове, Лисабон е закътан в нежната презгръдка на седем стръмни хълма. Неоготическата дантела от ковано желязо на 45-метровия асансьор Санта Жушта, който свързва търговската улица с площад Кармо (откъдето можете да се полюбувате на града от птичи поглед) остава незабравимото усещане, че пътувате не само по вертикала на града, но и назад във времето. Старият живописен квартал Алфама сякаш се сипе по склоновете под замък Сао Жорже със своите калдъръмени улечки, разноцветни фасади, ресторанти и пазарчета.

Welcome to Lisbon, Europe's westernmost capital city. The Old Continent ends with Cabo da Roca, less than 40 km from the Portuguese capital, dropping into the boundless waters of the Atlantic Ocean. The earthquake of 1755, followed by a fire and tsunami, deprived Lisbon of many historical landmarks, although thanks to the Marquis of Pombal the city quickly rose from the ashes and ruins to stir the imagination and senses of aesthetes and travellers.

Majestic churches, magnificent palaces and countless monuments of kings and marquises are an incessant reminder of Lisbon's imperial past and fabulous wealth at the time of the Great Geographical Discoveries.

The most important attributes of your Portuguese adventure are comfortable shoes, a camera with a large enough memory card, and an insatiable appetite. Get ready to wander the city's steep streets that often pass into steps, to marvel at the lovely blue ceramic tiles (azulejos) on the facades, to delight in windows with colourful wooden shutters and covered in begonias, miniature balconies with proudly waving linen, to listen to fado and cry soul-cleansing tears, regardless of whether you understand Portuguese or not.

Like many other magical cities, Lisbon nestles in the gentle embrace of seven steep hills. The Neo-Gothic wrought iron lattice of the 45-metre Santa Justa Lift that links the shopping street with Carmo Square (which commands a bird's eye view of the city) leaves you with the unforgettable feeling that you are not only travelling up the city but also back in time. The old picturesque Alfama district seems to spread on the slopes below São Jorge Castle with its cobbled lanes, colourful facades, restaurants and bazaars.









МОРЕПЛАВАТЕЛИ И МОРСКИ ДАРОВЕ SEAFARERS AND SEAFOOD

Уханието на пържена риба, гледката към мамещата шир на океана, баровете, където вечер се лее вино и фадо, са способни да откраднат сърцето дори на най-закоравелия пътешественик. Струва си да се види и „визитката“ на Лисабон – няколко прочути забележителности, включващи акведукта Азуаш Либриш, прекрасния Паметник на откривателите – каменен кораб, понесъл на борга великите португалски мореплаватели на рейс през времето и пространството, и кулата Белем.

Но където и да отидете, долиташите от всички страни вкусни ухания, в съчетание с напълно разумните цени на ястията, заплашват да подгонят решимостта ви на почтени туристи. Защото, макар да носи известна прилика със средиземноморската кухня, традиционната португалска кулитурия е и доста различна – най-вече благодарение на спомените от колониалната епоха. От героичните времена, когато Енрике Мореплавателя нарежда на капитаните на своята флотилия да товарят на корабите всякакви непознати плодове и подправки. Благодарение на което европейците за първи път вкусват домати, картофи и дори чай, и познаят прелестта на пир-пир (паста от ужасно лютив червени чушки), черния пипер, канелата и шафрана.

The smell of fried fish, the expanse of the ocean, and the bars where wine and fado flow in the night, are able to capture the heart of even the most hardened traveler. It is also worth seeing Lisbon's "calling card" – several famous landmarks, including the Águas Livres Aqueduct, the wonderful Monument to the Discoveries – a stone ship, carrying the great Portuguese discoverers on a journey through time and space, and the Belem Tower.

But wherever you go, the mouth-watering aromas hitting your senses from all sides, combined with the quite reasonable food prices, threaten to undermine your iron resolve not to succumb. Despite a certain similarity with Mediterranean cuisine, traditional Portuguese cuisine is also quite different – mainly due to memories from the colonial era. From the heroic times when Henry the Navigator ordered the captains of his fleet to load any kind of unknown fruits and spices onto the ships. Thanks to which the Europeans got their first taste of tomatoes, potatoes and even tea, and came to know the pleasure of Piri-Piri (a paste of dreadfully hot chillies), black pepper, cinnamon and saffron.

ЗА ЗАКУСКА - РОМЕО И ЖУЛИЕТА! FOR BREAKFAST – ROMEO AND JULIET!

Интересна е градацията в продължителността и обилността на основните ястия. Тук закуската е лека, но не е проста – кафе, кифличка или филия хляб с ... Ромео и Жулиета! В Лисабон историята на двамата влюбени не завършва трагично, защото тук тези гумички означават гюлев мармалад с резен узряло сирене! Съчетанието от сладко-киселия вкус на изпечения на слънце мармалад и леко соленото овче сирене е толкова любимо на португалците, че те нерядко поднасят тази литературна закуска като предястие или десерт. За обяд - охлюви? Десетки уютни таверни (tascas) по улчиците на Лисабон предлагат това лакомство (caracóis), особено през лятото, когато го поливат обилно с леденостудена наливна бира. Непременно трябва да опитате и "бакаляу" (Bacalhau), поест солена треска, която може да се сготви по 365 различни начини. Всеки регион на Португалия си има свой уникален специалитет с бакаляу, която си остава и най-популярното португалско мезе. Малките ресторанчета мамят изгладнелия пътник с изобилие от морски деликатеси, гоставяни всяка сутрин от рибния пазар - сардини на скара (sardinhas assadas), лаврак, пълнени калмари, аншоа и риба меч, миди, скариди, стриди, омари и раци... Друго традиционно ястие е рибната яхния Caldeirada, която се приготвя от сладководна риба, морска риба и зеленчуци. Тайната съставка за неповторимия вкус на caldeirada е комбинацията от бяло вино, зехтин и подправки (пир-пир, черен пипер, джинджирил и чесън), които се смесват предварително в еднородна амброзия, която придава невероятния вкус. Сервира се с леко препечен хляб.

It is interesting to see the gradation in the duration and abundance of the main meals. Breakfast here is light, but not simple – coffee, buns or a slice of bread with ... Romeo and Juliet! In Lisbon the story of the two star-crossed lovers does not end in tragedy, because here these words mean quince marmalade with a slice of mature cheese! The combination of the sweet-sour taste of the sun-baked marmalade and the slightly salty sheep's cheese is such a favourite of the Portuguese that they often serve this literary breakfast for starters or as dessert. Snails for lunch? Dozens of cosy taverns (tascas) in the streets of Lisbon offer this treat (caracóis), especially in summer when it is washed down with plenty of ice-cold beer. You should definitely also try bacalhau, i.e. salted cod that can be cooked in 365 different ways. Each region of Portugal has its own unique bacalhau speciality, which is the most popular Portuguese appetizer. Small restaurants tempt famished travellers with an abundance of seafood, delivered every morning fresh from the fish market – grilled sardines (sardinhas assadas), bass, stuffed squid, anchovy and swordfish, mussels, prawns, oysters, lobsters and crabs... Another traditional dish is caldeirada, a fish stew consisting of a wide variety of freshwater and sea fish, and vegetables. The secret ingredient that lends caldeirada its unique taste is a combination of white wine, olive oil and spices (piri-piri, black pepper, ginger and garlic), mixed in advance in a uniform ambrosia that gives the dish its amazing taste. Served with lightly toasted bread.



FABRICA DOS PASTÉIS DE BELÉM







НАЙ-МЛАДОТО ВИНО, НАЙ-СТАРОТО КАФЕ THE YOUNGEST WINE, THE OLDEST CAFE

Ако предпочитате да се подкрепите набързо, отбийте се в някой киоск (quiosque). Това са очарователни малки лавки настред парковете и около основните забележителности на Лисабон, които предлагат идиличен декор за леко похапване, кафе или коктейл. Тук можете да опитате рибена чорба (sopa de peixe) само за няколко евро монети, сандвич със солена треска и чаша от знаменитото vinho verde, или "зелено вино" - младо, съвсем леко газирано по естествен път бяло вино от северните области на Португалия.

Ако пък искате да се поглезите с бразилско кафе и сладкиш, влезте в някоя сладкарница и гегустирайте ефирни наслади, съчетали най-доброто от цял свят. Приготвяни навремето в манастирите от нежните пръсти на монахини, сладкишите били средство за осигуряване на допълнителен приход на божиата обител. Заради това творенията носят вълнуващи имена като "пъпа на монахинята" (barriga de freira), "ангелска гръб" (papos de anjo) и "небесен бекон" (toucinho do céu). Опитайте божествения оризов пудинг с лимон и канела (arroz doce) или пандишпанова торта (pao de Lo), напоена с лимонов и портокалов сок, магейра, порто и канела. Или пък легендарната тарталета с яйчен крем (pastel de nata), която се поднася с топка канелен сладолед. Лисабонците се кънат, че този сладкиш трябва да се опита не другаде, а в знаменитата сладкарница Pasteis de Belem (Rua Belém 84-92), построена на мястото на захарна рафинерия от началото на XIX век. Струва си да надзърнете и в най-старото кафене в Лисабон, Cafe Martinho da Arcada (Praça do Comércio № 3) отворило врати през 1782. Тук обичал да идва прочутият поет Фернандо Песоа, затова неговата любима маса го очаква до днес.

If you prefer a quick snack, pop into the nearest kiosk (quiosque). These are charming small stalls in parks and around the city's main attractions, which provide an idyllic setting for a light snack, coffee or cocktail. Here you can try fish soup (sopa de peixe) for less than three euro, a salty cod sandwich and a glass of the famous vinho verde, literally "green wine", but meaning young wine - a naturally slightly sparkling white wine from northern Portugal.

But if you want to indulge in Brazilian coffee and sweets, pop into a coffee shop and sample various delights combining the best from around the world. Prepared by the nimble hands of nuns in the past, the desserts were a means of ensuring additional income for the convents. This is why these creations have exciting names like "a nun's belly" (barriga de freira), "angel's double chin" (papos de anjo) and "bacon from heaven" (toucinho do céu). Try the divine rice pudding with lemon and cinnamon (arroz doce) or the sponge cake (pao de lo), soaked in lemon and orange juice, Madeira, port wine and cinnamon. Or the custard tart (pastel de nata) that is served with cinnamon ice-cream. The locals insist that this egg tart should be eaten in no other place than the famous Pasteis de Belem coffee shop (Rua Belém 84-92), built in the place of a former sugar refinery from the early 19th century. It is also worth while visiting Lisbon's oldest cafe, the Cafe Martinho da Arcada (Praça do Colegandary comércio 3) which opened doors in 1782. Once frequented by the famous poet Fernando Pessoa, his favourite table still awaits him today.

ФАДО И ПОРТО

FADO AND PORTO

Типичната южняшка вечеря започва късно и продължава до полунощ. Можете да се подкрепите с някое традиционно ястие, например cozido a Portuguesa или пък Feijoada - пренесена от Бразилия робска манджа от боб и обрезки. Ценителите на сирената могат да опитат местните специалитети от козе и овче мляко като предястие или вместо десерт. Най-прочутото португалско овче сирене е Queijo da Serra, което се прави в района на Сера да Ещрела. Приготвя се само през зимата, а млякото се засирва със стрит магарешки бодул.

Най-хубавото идва накрая: фадо, порто, сълзи и душевен катарзис.

Най-прекрасното място да се потопите в дълбоките води на съдбата, любовната мъка и носталгичната португалска гуша е някоя малка casa do fado по тесните улчички на квартала Мурария, родното място на фадото. Тук музиката се лее спонтанно от заведенията и импровизираните подиуми настред улицата, тук се намира и най-старата фадо школа за онези, които искат да научат нещо повече за това магично изкуство. Поръчайте си вино – каквото и да изберете, няма да сбъркате – и се пригответе да се наплачете на воля с чисти, възраждащи душата сълзи, защото независимо дали разбирате текста или отгатвате интуитивно сюжетата на песента, струните на португалската китара ще докоснат душата ви.

По тези земи се прави вино от незапомнени времена. Северна Португалия се слави със своите лозарски масиви по долината на река Дуро и с пътните, ароматни червени вина. Най-прочутата напитка вероятно е портото, което обикновено се поднася с десерт и се отличава с богат, силен аромат. Тънкостта в производството на портото е добавянето на бренди малко преди да е завършил процесът на ферментацията. Мадейрата е друг прочут деликатес, който на практика представлява порто, което се подгрява до температура 50 градуса по Целзий в печение на половин година

The typical southern dinner starts late and lasts until midnight. After an exhausting day, full of impressions, you can enjoy a traditional dish, abounding in different types of meat, beans, potatoes and spices (for example, cozido a Portuguesa or Feijoada – a dish of beans and trimmings once eaten by slaves and brought to Portugal from Brazil), or visit a tapas bar as the iconic Tágide (Largo da Academia Nacional de Belas Artes 18-20), housed in a beautiful 18th century building, with dark wooden floors, walls made of wine bottles and a breathtaking city view, where you can enjoy a green cream soup (caldo verde) or clams in white wine and garlic (ameijoas a Bulhao Pato).

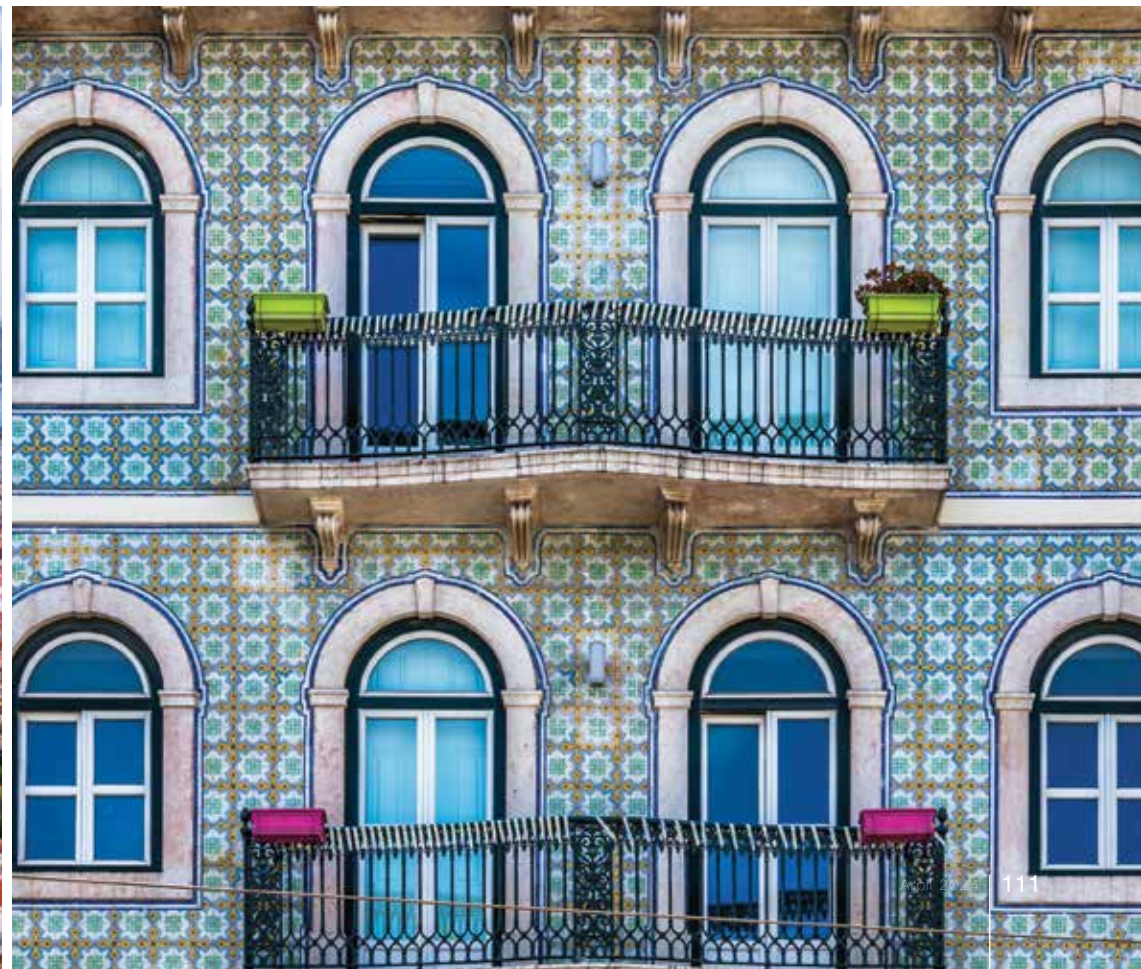
Cheese lovers can try the local specialties made of goat or sheep's milk either as starters or instead of dessert. The most famous Portuguese sheep's cheese is Queijo da Serra, which is made in the mountainous region of Serra da Estrela. It is made only in winter and the milk is coagulated by using a local shredded thistle.

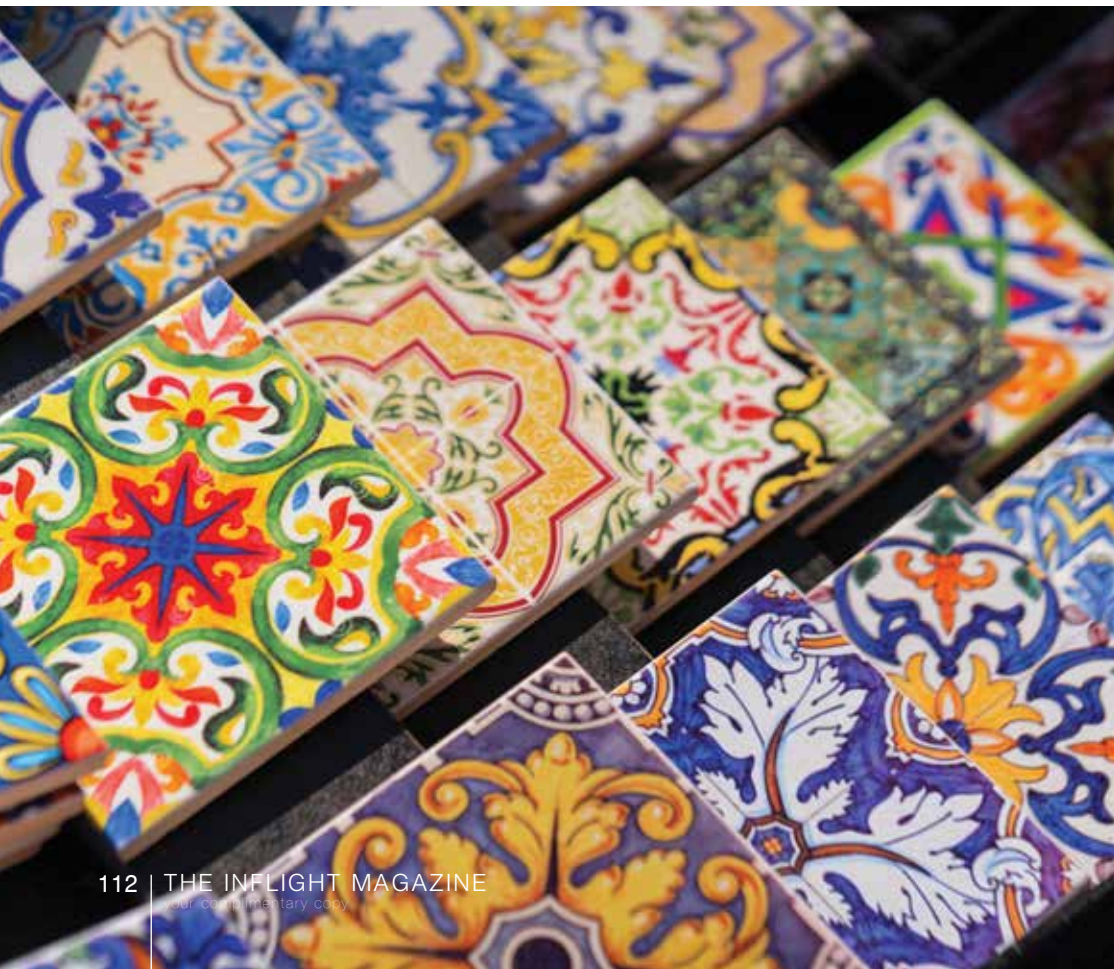
The best comes last: fado, port wine, tears and spiritual catharsis.

The best place to dive into the deep waters of fate, heartache and the nostalgic Portuguese soul is a small casa do fado in the narrow streets of Mouraria district, the native place of fado. Here the music flows spontaneously from the restaurants and improvised podiums in the middle of the street, and it is also the location of the oldest fado school for those who want to learn something more about this magical art. Order some wine – whatever you choose, you can't go wrong – and get ready to cry freely with pure, soul-reviving tears, for regardless of whether you understand the lyrics or whether you intuitively guess the content of the song, the chords of the Portuguese guitar will touch your soul.

Wine has been made in these lands from time immemorial. Northern Portugal is famous for its vineyards along the Douro river valley and with its full-bodied, aromatic red wines. The most famous drink is probably port wine which is usually served with dessert and has a distinct rich and strong flavour. The trick in the production of port wine is to add a little brandy just before the fermentation process is completed. Madeira is another famous wine which is actually port wine that is heated to a temperature of 50C for six months.









ПРИКЛЮЧЕНИЯ И ШОПИНГ ADVENTURES... AND SHOPPING

Чудесна идея е да се качите на „екскурзионния“ дървен трамвай 28, който обикаля най-живописните квартали на Лисабон или да се повозите на малката железница Бика - особен вид въжен трамвай, който се е превърнал в своеобразен символ на града. Тъкмо с трамвай 28 можете да стигнете до прочутия „пазар на крадлата“ Феира да Ладра в квартал Алфама (работи във вторник и събота), където се продават сувенири с история, екзотични поправки, накити и непретенциозни антики.

Тръгнете по следите на уникалния архитектурен стил мануелиньо, който датира от средата на XV век и носи името на крал Мануел. Стилът представлява въздушна смесица от готически, мавритански и екзотични елементи, а познавачите го определят като португалско Възраждане, тъй като разцветът му съвпада с върховното могъщество на кралството. Най-прочутите сгради в този стил са кулата Сау Винсенте в Белем, манастирът в Батал, кралската резиденция в Синтра и лисабонската Катедрала.

За не толкова обвеля с местната култура, но пък доста изгоден шопинг можете да пробвате някой от големите аутлет центрове - даже аутлет градчето - в покрайнините на Лисабон. Като Фреерорт, който се намира в живописното градче Алкочете, на двацет минути от центъра на Лисабон. Или като Campera Outlet Shopping, първия фабричен аутлет център в Португалия и един от най-големите в Европа. Концепцията? В над 120 магазина водещи световни дизайнери разпродават старите си колекции, без да накърнят името и престижа си. В определени моменти от годината тук можете да си купите оригинални луксозни стоки с намаление до 70%.

A great idea is to board the legendary wooden tram 28, which goes around Lisbon's most picturesque neighbourhoods, or to take a ride on the small Bica funicular that has become a kind of symbol of the city. Tram 28 will take you to the famous fleemarket Feira da Ladra (market of thieves) in the Alfama quarter (held every Tuesday and Saturday), where historical souvenirs, exotic spices, ornaments and unpretentious antiques are sold.

Set off on the tracks of the unique architectural style Manueline, which dates from the mid-15th century and is named after King Manuel. The style is an enchanting mixture of Gothic, Moorish and exotic elements that is often defined as the Portuguese Renaissance since its heyday coincided with the time the kingdom was at its most powerful. The most famous buildings in this style are the Sao Vicente Tower in Belem, Batalha Monastery, the royal residence in Sintra, and Lisbon Cathedral.

The name of shopping is ... Freeport and Campera! Freeport is located in the picturesque town of Alcochete, 20 minutes from downtown Lisbon, offering a combination of magnificent scenery, authentic architecture and a haven of designer shops. A bus shuttle service operates twice a day in both directions. Campera Outlet Shopping is the first factory outlet centre in Portugal and one of the largest in Europe. The concept? In over 120 shops the world's leading designers and manufacturers sell huge quantities of their products, without damaging their reputation or prestige. This is the place to buy original luxury goods at a 70% discount.

ДЪХ НА ЛЯТО

Ментата и джодженът са два от най-упоителните и обичани летни аромати. Но каква е връзката между тях?

Текст ЯСЕН БОРИСЛАВОВ / Фотография iSTOCK

Какво е мента и какво - джоджен? Този въпрос е обърквал много български кулinari през годините. Но всъщност отговорът е съвсем прост: едно и също е. За да сме точни, джодженът (*Menta Spicata*, наричан на английски *Spearmint*) е една от множеството разновидности на рода мента. В супермаркетите все по-често можете да откриете и т. нар. "черна мента" - *Menta Piperita*, или *peppermint* на английски. Тя е всъщност кръстоска между добре познатия ни джоджен и водна мента.

ТАКА ЧЕ МЕНТАТА НЕ Е НИКАКВА НОВОСТ: в бита на българите тя е присъствала в продължение на векове. Свежият ѝ аромат се приема за естествен и желан не само в чая, но също в сапуни, шампоани и паста за зъби, в някои лекарства, както и при сладкарски изделия. Ментовите гъвки и бонбони винаги да били едно от любимите лакомства за децата. През лятото една от типичните напитки с дух на курортно-отпускарска безметежност е ментовката с лед. Нека добавим, че без прясна мента едн от най-популярните летни коктейли би

бил невъзможен. Става дума за вездесъщото „Мохито“.

Но сега интересът към това растение се разгаря с нова сила заради многобройните ползи, които му се приписват. Препоръчват го за отслабване, при дихателни, сърдечно-съдови, неврологични и стомашни проблеми, а също при депресии и като леко болкоуспокояващо средство.

ДРЕВНИЯТ ПРОИЗХОД, както и популярността му от много стари времена ясно личат от гръцката митология. Според популярния митологичен разказ растението носи името на нимфата Минта, в която бог Хадес бил влюбен. Неговата съпруга Персефона, ревнива и отмъстителна като повечето дами на Олимп, щом разбрала за тази емоционална връзка, направила магия и превърнала нимфата в растение. Няма как да се развали магията, тъй като при деянията на боговете няма загнен ход, но Хадес като малка компенсация дарил растението с приятно свеж аромат, който се разнасял при всяко докосване.

У нас ментата е позната предимно като лековита билка, от която се правят чайове и разни лечебни настойки. От мента се

извлича и ментолово масло с широко приложение в козметиката и фармацевцията. В някои старинни лековници билката се препоръчва при гадене, болки в стомаха, главоболие, депресия, безсъние, като болкоуспокояващо и като антисептик. И това са само част от приписваните на ментата полезни свойства.

В ДРЕВНИЯ РИМ С МЕНТА АРОМАТИЗИРАЛИ ЗАЛИТЕ ЗА ПИРОВЕ. По онова време хората вярвали, че билката подпомага паметта и усилва мозъчните функции. Известно е, че когато пирува човек, трябва непременно да е с добра памет и със засилени мозъчни функции, първо за да не върши прекалено големи глупости и после за да може да си ги спомни. Впрочем убеждението, че ментата стимулира мозъчната дейност и паметта все още е актуално и има медицинско обяснение, свързано със съдържанието на различни активни вещества. Истината е, че възможностите ѝ са много по-големи. Освен в козметиката и фармацевцията тя дискретно присъства и в кухнята, макар че у нас само по-изтънчени кулinari се отнасят сериозно към нежните и свежи зелени листенца.



ПРОИЗХОДЪТ НА КУЛТУРНАТА МЕНТА (*mentha piperita*) е неясен. Сигурно е, че още през Античността растението е било широко разпространено в Азия и Югоизточна Европа, поради което трайно се е настанило в местните кухни. Много хора бъркат културната мента с джоджен (*Mentha spicata*) и неговите разновидности. Двете растения, макар и в съвсем близко родство, са различни като аромат. Ментата е с по-свеж и лютиво сладникав аромат. Трудно е човек да си представи пресни ягоди с джоджен, но листенцата от мента там вършат прекрасна работа. Всъщност културната *Mentha piperita* е получена от кръстосването на *Mentha aquatica* (водна мента) и *Mentha spicata* (джоджен). И трите разновидности са от сем. Устоцветни. У нас са разпространени десетина вида дива мента. Расте най-често в сенчести и мочурливи места. Най-подходящото време за бране е през юли и август.

Нека видим какво може прясната мента в кухнята. Също като много други подправки в миналото и тя се е придвижвала от изток на запад. Особено характерна е за ориенталските кухни. Някои добре познати ястия в оригиналните си източни ва-

рианти се подправят с листа от прясна мента.

ТВЪРДЕ ХАРАКТЕРЕН ПРИМЕР Е ТАРАТОРЪТ, който в Турция се нарича джаджък и обичайно вместо с копър се подправя със ситно нарязани листа от мента. По същия начин се предлага и в Иран, аткџето. Впрочем тази класическа рятна студена супа произхожда. Оригиналната ливанска салата „Табули“ също се прави с листа от мента, а не с магданоз, както обикновено я предлагат у нас. В Тайланд с мента правят салати на основата на пилешко месо. В Южен Виетнам често поднасят свежите листа като добавка към различни ястия.

Любопитно е, че до XVII век и в Европа ментата е била твърде популярна като подправка, но век по-късно поради неясни причини е отстъпила пред други аромати. Сега ментата се завръща, за да освежи и да придаде екзотичен привкус на много ястия. Най-осезателно е присъствието ѝ при десертите. В една плодова салата няколко стръкчета мента създават усещане за пролет. Ако вместо мента се сложи джоджен, вкусът става съвсем различен.

Възможна е дори асоциация с бобена чорба, при която джодженът е нещо задължително. Прясната мента много добре се комбинира с гиня и ппеш.

ПРЕДИ НЯКОЛКО ГОДИНИ СЪЧЕТАНИЕТО МЕНТА-ШОКОЛАД изглеждаше като нещо особено модерно и дори екстравагантно. Днес вече не прави особено впечатление. Ментата стои добре в салати с кус-кус и киноа. При някои месни ястия (например пиле) ментовият сос също стои напълно логично.

Естествено, най-широко е присъствието ѝ при десертите. Там тя участва в сиропи, лимонади, сладоледи, кремове и т.н.

Ментата има едно сериозно предимство. Тя не е особено претенциозна за отглеждане и лесно се хваща в саксия. Може спокойно да си я завъртите на балкона, за да ви е под ръка в цялата ѝ освежаваща прелест, винаги когато ви потрябва. Ментата има и още едно незаменимо свойство, за което рядко се говори. Казват, че помагала за подобряване на настроението. Как точно го прави, не е ясно, но било доказано. Кое то сигурно я прави така желан и харесван аромат за лятото. ■

THE SCENT OF SUMMER

Spearmint and peppermint are two of the most intoxicating and beloved summer aromas. But what is the relationship between them?

By YASEN BORISLAVOV / Photography iSTOCK

What is the difference between spearmint (called 'dzhodzen' in Bulgarian) and peppermint? This question has confused many Bulgarian foodies over the years. But the actual answer is quite simple: it is the same. To be more precise, spearmint (*Menta Spicata*) is one of the many varieties of the mint genus. In supermarkets, you can also find peppermint - *Menta Piperita*. It is actually a cross between our well-known spearmint and water mint.

So mint is nothing new: it has been present in the life of Bulgarians for centuries. Its natural fresh aroma is desirable not only in tea, but also in soaps, shampoos and toothpaste, in some medicines, as well as in confectionery. Peppermint chewing gum and candy have always been a favourite with children. In summer, a typical drink symbolic of a carefree and relaxing holiday spirit is crème de menthe with ice. And let's not forget that one of the most popular summer cocktails – the omnipresent Mojito – would be impossible without fresh mint leaves.

IT SEAMS THAT THE REASON for the revived interest in this plant are the many benefits attributed to it. It is recommended for slimming, for respira-

tory, cardio-vascular, neurological and stomach problems, as well as for depressions and as a mild painkiller.

Its ancient origin, as well as its popularity since ancient times are clearly evidenced in Greek mythology. According to a popular mythological story, the plant is named for the naiad Minthe, with whom the God Hades fell in love. But once she heard of his romance, his wife Persephone, jealous and vindictive as most ladies on Mount Olympus, cast a spell and turned the naiad into a plant. The spell could not be broken, because the acts of gods cannot be undone, but as a small compensation, Hades endowed the plant with a pleasant fresh aroma that spread at every touch.

IN BULGARIA PEPPERMINT IS KNOWN mainly as a medicinal herb, used for making teas and various medicinal infusions. Peppermint oil, an essential oil that is widely used in the cosmetics industry and pharmaceuticals, is extracted from peppermint. Some old herbal manuals recommend the herb for nausea, stomach pain, headache, depression, insomnia, as a painkiller and antiseptic. These are just some of the useful properties attributed to mint. In ancient Rome, peppermint was

used to aromatise the venues of feasts. In those days people believed that the herb aided memory and stimulated brain function. It is known that when feasting, you should keep your wits about you to avoid doing foolish things you don't remember afterwards. Peppermint helped. In fact, the conviction that peppermint stimulates brain activity and memory has a medical explanation, related to the content of the various active substances in it. But the truth is that its potential is much bigger. Besides in cosmetics and pharmaceuticals, it is also discreetly present in the kitchen, even if in Bulgaria only sophisticated gourmets truly appreciate its tender and fresh green leaves.

THE ORIGIN OF PEPPERMINT (*Mentha piperita*) is unknown. What is known is that already in antiquity the plant was widespread in Asia and Southeast Europe, due to which it found a lasting place in local cuisines. Many people confuse peppermint with spearmint (*Mentha spicata*) and its varieties. The two plants, although closely related, differ in aroma. Peppermint has a fresher and hot sweetish taste. It's difficult to imagine fresh strawberries with spearmint, but the mint leaves do a great job there. In fact, *Mentha piperita* is a cross between





Mentha aquatica (watermint) and *Mentha spicata* (spearmint). All three varieties are perennial plants. About a dozen types of wild mint grow in Bulgaria. They grow most often in shady and marshy places and are best picked in July or August .

LET'S SEE WHAT FRESH MINT can do in the kitchen. Like many other spices, in the past it, too, moved from East to West. It is particularly typical of Oriental cuisine. Some well-known dishes in their original eastern variations are seasoned with fresh mint leaves. A typical example is tarator, which in Turkey is called cacık and is usually seasoned with finely chopped mint leaves instead of dill. It is served the same way in Iran, where this traditional cold soup actually originates. The original Lebanese Tabbouleh salad is also made with mint leaves, rather than only with parsley as it is usually served in Bulgaria. In Thailand, mint is used as a basis for chicken salads. In South Vietnam, fresh mint leaves are often served as a side dish.

ODDLY, RIGHT UP TO THE XVII CENTURY peppermint was very popular as a spice in Europe, too, but a century later, for unknown reasons, it gave way to other aromas. Now peppermint is coming



back to pep up and lend an exotic flavour to many dishes. Its presence is most noticeable in desserts. In a fruit salad, a few sprigs of peppermint create a sense of spring. And if you use spearmint instead of peppermint, you get quite a different taste. It could even be associated with bean soup, where spearmint is an absolute must. Fresh peppermint goes very well with both watermelon and sugar melon. A few years ago, the mint-chocolate combination was particularly fashionable and even extravagant. Today you don't think twice about it. Peppermint is great with couscous and quinoa salads. Mint sauce is also excellent with some meat dishes (e.g. chicken).

Of course, it is most often used in desserts. It is part of syrups, lemonades, ice-creams, or mes, etc.

PEPPERMINT HAS ANOTHER major advantage. It is not particularly demanding and is easily grown in a pot. You can grow it on your balcony, to always have some fresh mint handy when you need it. Peppermint has one final unique property that is rarely mentioned. It is meant to be conducive to a good mood. Exactly how, is unknown, but it has been proven. Which is probably why it is such a desirable and appealing aroma for summer. ■

ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

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



ПРЕВОЗ НА БЕЗПЛАТЕН БАГАЖ В ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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

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

ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

Класа на обслужване – икономична класа

Набор на безплатен багаж - 1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 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), Магриг, 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-обемнен или допълнителен чекиран багаж се прилагат стандартните условия на България Еър.

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

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

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

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

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

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

Всеки пътник, закупил билет по тарифа с включен регистриран багаж, има право да превози в 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 до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина до 118 см)* и 1 дамска чанта/лаптоп, 1 брой регистриран до 23 кг и до 158 см*

ИЗКЛЮЧЕНИЯ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

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

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

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

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

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

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

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

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

baggage/l+h+w/.

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

EXCEPTIONS

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

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

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

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

Third piece is charged as third excess baggage**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EXCESS BAGGAGE FEES – INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg - 50 EUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EXCESS BAGGAGE FEES – DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg - 15 euros

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

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

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

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

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

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

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

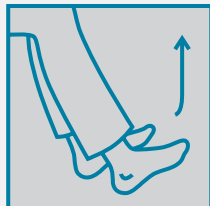
For more information please check Bulgaria Air's website www.air.bg.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

FIT TO FLY

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



ХОДИЛА

10 пъти

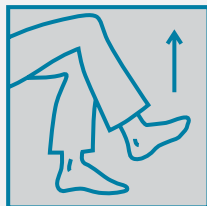
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



КОЛЕНЕ

30 пъти

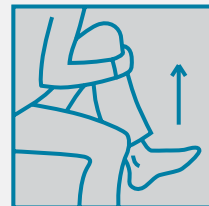
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



РАМЕНЕ

5 пъти

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



КРАКА

10 пъти

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



ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

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

FEET

10 times

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

ANKLES

15 times

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

KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

SHOULDERS

5 times

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

LEGS

10 times

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

BACK AND ARMS

15 times

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

ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

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

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

RELAX!

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

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

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

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

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

DURING THE FLIGHT

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

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

КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

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

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

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

REDUCING JETLAG

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

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

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

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

„България Ер“ Ви желае безопасен и удобен полет. Висококвалифицираните ни летци, стюардеси и стюарду 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 замиване. 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 оставяйте багажа си без надзор. Слагайте ножове, ножици и остри предмети в куфара, който предавате за транспортиране в багажника на самолета. Ако са в ръчния Ви багаж, летищните служби за сигурност ще Ви забранят да ги качите в самолета.

ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

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

ПУШЕНЕТО

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

УПЪТВЕНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

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

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

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

ПРИ ПРИСТИГАНЕ

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

YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

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

YOUR HEALTH

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

YOUR LUGGAGE

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

YOUR CHECK IN DEADLINE

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

YOUR SECURITY

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

YOUR HAND LUGGAGE

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

SMOKING

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

THE SAFETY BRIEFING

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

YOUR CABIN CREW

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

AT THE DESTINATION AIRPORT

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

От 6 ноември 2006 г. в Европейския съюз са в сила нови мерки за сигурност, които ограничават количеството течности в ръчния багаж. Те трябва да са в самостоятелни опаковки до 100 мл всяка и общо до 1 л, поставени в самозапечатващ се прозрачен плик, който подлежи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: вода, напитки, супи, сиропи, 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 изглежда възможно да се причини нараняване. Сред забранените предмети са:

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки / оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / 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, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кънки 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 го и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

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

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

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

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

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

container are 110 x 65 x 70 cm.

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

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

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

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

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

Upgrade to business class, за да е перфектно

„България Еър“ Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade to business class.

Upgrade може да бъде закупен от 24 часа до 40 минути преди излитане, при наличие на свободни места. Освен удобство и комфорт, услугата Ви носи още редица предимства

като приоритетни чекиране и качване в самолета, допълнителен багаж, достъп до бизнес салоните на летищата и бизнес класа кетъринг. Ако сте член на програмата FLY MORE, печелите и повече точки.

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спазват разрешението за превоз на багаж и на другия превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от

всичките предимства. Таксата за услугата Upgrade е 50 евро* в посока по вътрешни линии и 100 евро* в посока по международни линии.

Можете да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

Bulgaria Air gives you the opportunity to increase the comfort of your trip with the Upgrade to the business class service.

The Upgrade may be purchased from 24 hours to 40 minutes before scheduled departure in case of availability.

By choosing it you get not only comfort and convenience, but also

priority check-in and boarding in the airplane, additional baggage, access to airport business lounges and business class catering. If you are a member of our frequent flyer program FLY MORE, you earn more points as well.

Please note that in case of a connecting flight, the luggage permit of the other carrier must be checked and observed with.

We also advise you to request UPGRADE at least 2 hours before the departure from Sofia in order

to enjoy catering as part of all the benefits of the service. The Upgrade fee is EUR 50 in direction for domestic flights and EUR 100 in direction for all international flights.

Upgrade can be purchased at our Customer Service Center: +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, and also in the Bulgaria Air offices, through the ticket issuer or at the airport before the flight.

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 аварен изход, а тези на 4

ред можете да резервирате като предпочитани, поради близостта им до изхода и възможността бързо да се отправите към крайната точка или трансферния си пункт. Можете да заявите и заплатите своето място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си

гарантирате налично място и да спестите време на летището. Следва да се има предвид, че има пътници, които не могат да бъдат настанявани на аварийни изходи, например хора с физически, психически и слухови увреждания, възрастни хора, деца и бебета (със или без придружител) и пътници с наднормено тегло.

* За *Tel Aviv* 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 стюаргеса 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 A220-300



Airbus A220-100



Airbus A320-214



Airbus A320-214



Airbus A319-112



Boeing 737-300



Embraer 190-100

CODESHARE PARTNERS

Codeshare partnerships are an integral part of Bulgaria Air route portfolio. They enable the airline to provide its customers more frequencies to a particular destination as well as to widen its destinations list at facilitated booking procedure.



SOFIA – MADRID
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE



Sofia – Doha / Bucharest / Varna / Burgas



A STAR ALLIANCE MEMBER

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



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



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



SOFIA – AMSTERDAM



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



VARNNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST

Дестинации Destinations



CODESHARE PARTNERS

Code share партньорството позволява на авиокомпаниите да предлагат на своите пътници повече полети до дадената дестинация при облекчена процедура за резервация, както на собствените полети, така и на полетите на партньора по маршрута.

The Code share partnership enables airlines to provide for their valuable customers more frequencies to each particular destination at facilitating booking procedure, on every own operated or marketing flight en route.

SPA PARTNERS

Special prorate agreement е сред основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговорят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.

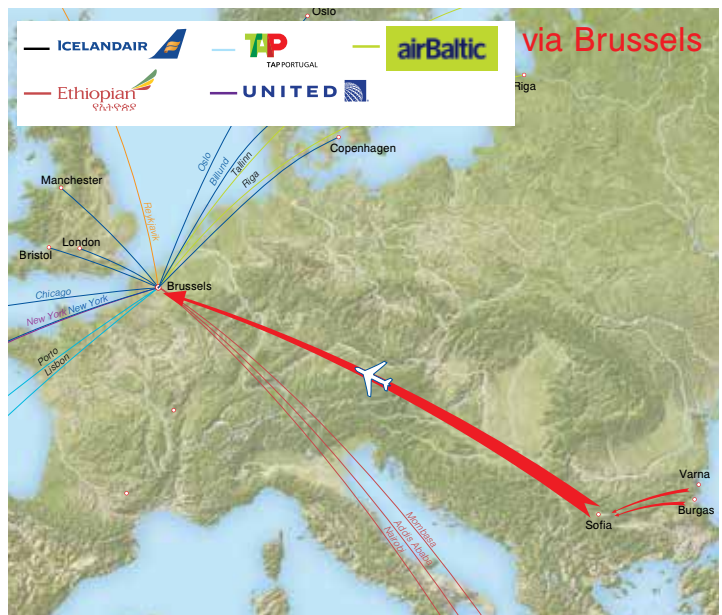
INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

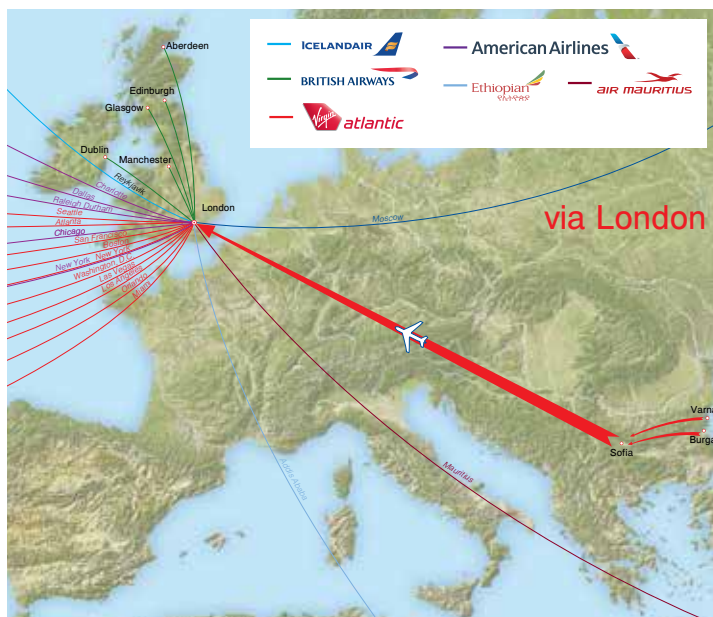
The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



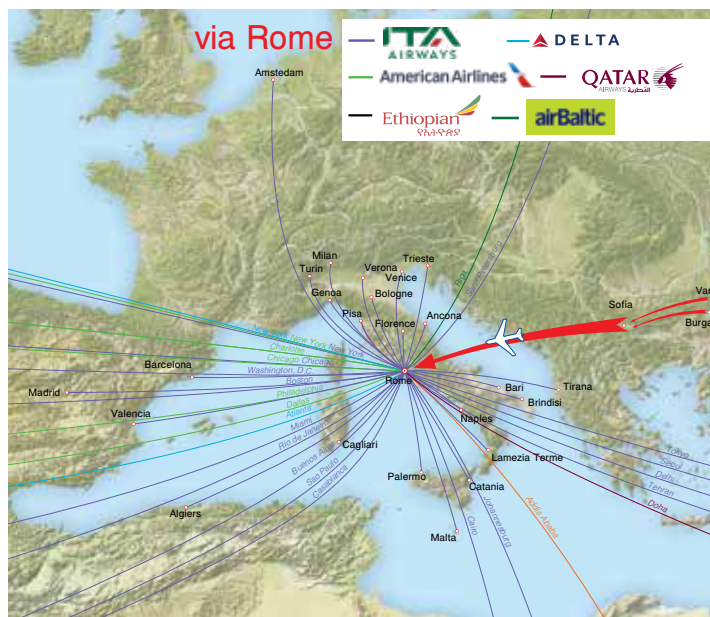
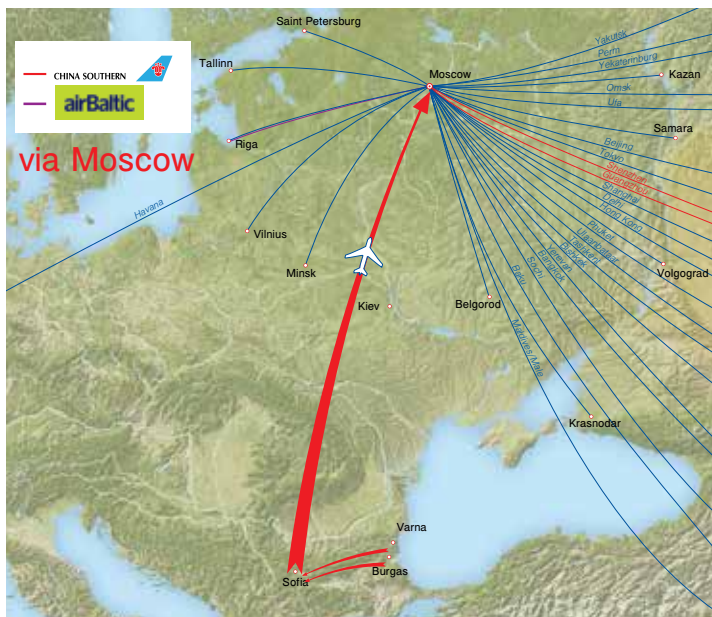
Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори. Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до Всяка точка на света с България Еър и партньори.



Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде 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> Every day 08:00-20:00 Local Time</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> Monday - Friday 09:00-17:30 Local Time</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> Monday - Friday 09:00 - 17:30 Local time</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 Every day: 9:00 a.m. to 5:00 p.m. (lunch break - 12:00 p.m. to 1:00 p.m.)</p> <p>+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 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> Monday - Friday 09:00 - 17:00 Local time (lunch break: 12:30 p.m. - 1:30 p.m.)</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. Monday-Friday: 09:00-17:00</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> Monday - Friday 10:00-19:00 Local Time</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 114-115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> Monday - Friday 09:00-18:00 Local Time</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> Monday - Friday 09:30 - 17:30 Local Time</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 Kuznetzkij Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> Monday - Friday: 09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time Saturday: 10:00-14:00 (between June and September) Temporarily closed</p> <p>phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> Opens 2 hours before flight Temporarily closed</p> <p>e-mail: svoapfb@mail.ru 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> Sunday - Thursday: 09:00-17:00 Local Time</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> Monday - Friday 9am - 5pm, Saturday - Sunday 9am - 1pm (EST)</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> Monday - Thursday 09:00-17:30 Local Time Friday 09:00-17:00 Local Time</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>

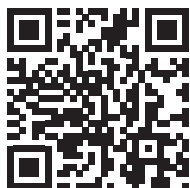


Забравте света и открийте своя...

Температурите се покачват и заедно с тях се покачва нетърпението ни за морски приключения. Още малко остава до откриването на сезон 2024 в Къмпинг Градина. Очакваме те!



Виж повече на:



За повече информация и резервации:

+359 888 77 33 44

office@campinggradina.com

reservations@campinggradina.com

www.campinggradina.com



Happy easter!
Честит Великден!
Христос Воскресе!



Frezco:liad

ПРОГРАМА:



14.04.24
Джудо спортна зала "Локомотив"

20.04.24
Картинг ринг мол

29.06.24
Лека атлетика Национален стадион "Васил Левски"

13-14.09.24
Художествена гимнастика зала "София"

Мажоретен спорт / Плуване / Футбол

Подробностите за събитието ще бъдат обявени на страницата ни във Facebook.



ПОДКРЕПЯМЕ МЛАДИТЕ ТАЛАНТИ!