

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

06 (119) 2020

ON AIR

BULGARIA

Asia's Century?

ИДВА ЛИ ВЕКЪТ НА АЗИЯ?

The Day of the Radical

ДЕНЯТ НА РАДИКАЛА

Safe Travels

БЪЛГАРИЯ В 12 СЪПКИ

LUXURY LIVING

Vesela Ilieva, Managing Partner, Unique Estates
Весела Илиева, управляващ партньор, Unique Estates

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg





Уважаеми пътници,

Националният превозвач „България Еър“ не е преустановявал полетите си дори в условията на обявената пандемия от Covid-19. В периода март - май въведените повсеместни рестрикции наложиха редуциране на честотите на опериране на определени маршрути, други бяха обединени, но въпреки всичко оперирахме почти всичките си дестинации. Авиокомпанията не спира са изпълнява своята мисия - да предостави надежден и безопасен превоз на всички, които имат нужда.

Към момента вече сме възстановили 65% от полетната си програма за всички редовни маршрути до Европа и в страната, с което целим да отговорим още по-добре на вашите нужди за сигурен и безопасен, полет в удобни дни и часове.

В отговор на повишеното търсене, през

юли и август планирахме допълнителни полети до най-предпочитаните трансферни пунктове в Европа – Амстердам и Франкфурт, а също така до Берлин, Цюрих и Атина. През летните месеци полетите ни до Амстердам в някои дни от седмицата са по два дневно. Директните полети, които предлагаме до Атина - изпълнявани от „България Еър“, както и в кодшеър с Aegean Airlines, са общо осем седмично. Допълнителните през август са с удобно сутрешно разписание и възможност за връзки до гръцките острови. Вътрешните полети до Варна се изпълняват три пъти дневно, стартираха и ежедневните сезонни полети до Бургас.

„България Еър“ винаги е на Ваше разположение и само на един клик разстояние. Актуална информация за всички полети ще откриете на www.air.bg.

Dear passengers,

The national carrier, Bulgaria Air, did not suspend its flights even during the declared COVID-19 pandemic. The general restrictions introduced in the March-May period called for reducing the frequencies of certain flights, while others had to be combined, but despite all of this, we managed to service almost all our destinations. The Airline continues to fulfill its mission - to provide reliable and safe transportation to all who need it.

So far, we have recovered 65% of our flight schedule to all regular destinations in Europe and domestically, with which we aim to better meet your needs for safe and secure flights at convenient times and days.

In response to the increased demand in July and August, we have planned additional flights to the most preferred transfer points in Europe - Amsterdam and Frankfurt, as well Berlin, Zurich and Athens. In the summer months, our flights to Amsterdam are scheduled twice daily on certain days of the week. The direct flights to Athens we offer, operated by Bulgaria Air and code-shared with Aegean Airlines, are scheduled eight times a week. The additional flights in August are conveniently scheduled for the morning hours, offering an opportunity for connections to the Greek islands. The domestic flights to Varna are scheduled three times a day. Daily seasonal flights to Burgas have also started.

Bulgaria Air is always at your disposal and just a click away. Current information about all our flights can be found at www.air.bg.



CREATE YOUR
HOME SPEAKER SYSTEM



SOFIA, 53, CHERNI VRAH BLVD. - +359 2 8073757
SOFIA@BEOSTORES.COM

Beosound Balance, the latest member of our Home Speaker System. Experience powerful sound throughout your home.

9 | **BUSINESS
ECONOMY**



26 | **Луксозният
имот отново е
най-стабилната
инвестиция**

Весела Илиева, управля-
ващ партньор на Unique
Estates, пред Bulgaria On Air

30 | **Luxury Real Estate
is Still the Most
Stable Investment**

10 | Нагбягване
по време на чума

14 | A Race in Time
of Plague

16 | Различен ъгъл

18 | Different Angle

20 | Deus ex Frankfurt

22 | Deus ex Frankfurt

36 | Започна ли
китайското
нашествие в Европа?

39 | Has the Chinese
Invasion of Europe
Begun?

41 | **ANALYSIS
POLITICS**



48 | **Векът на Азия**

XIX век принадлежеше на
Европа. XX - на Америка.
Но сега центърът се
върща там, където е бил
през по-голямата част
от историята

54 | **Asia's Century**

41 | Мъск стана по-
богат от Бъфет

42 | Elon Musk Richer
than Buffet

44 | Денят на радикала

46 | The Day of the Radical

56 | Разкажете
им история

58 | Tell Them A Story

61 | **SCIENCE
TECHNOLOGY**



66 | **Ще се освободи
ли от изгота
на батериите?**

Lamborghini Sian е първо-
то доказателство колко
по-добро решение могат
да се окажат свръхкон-
дензаторите

69 | **Can We Free Ourselves
from the Burden of
Batteries?**

62 | Измамата с
"Вълшебните"
погрешки

64 | The 'Magic Spices'
Fraud

72 | Честит рожден ден,
"Хъбъл"

74 | Happy Birthday
to Hubble

78 | Електронен поток

80 | Electric Flow

83 | **TRAVEL
LIFESTYLE**



94 | **България в 10
спокойни стъпки**

Как да прекарате една
паметна и безопасна
лятна ваканция

94 | **Bulgaria in 10
Calm Steps**

84 | Афиш
Poster

86 | Интервю: Сиан
Евънс, Kosheen

90 | Interview: Sian Evans,
Kosheen

106 | И изгрява звезда

108 | A Star is Born

110 | Ароматни
пътешествия

114 | Travels with a Flavour

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
Методи Йорданов
Радослав Генчев

АВТОРИ
Александър Бойчев
Бойко Василев
Ивайло Петров
Калин Ангелов
Калин Николов
Маргарита Спасова
Мартина Маринова

ДИЗАЙН
BRAND NEW

ИЗДАТЕЛ
ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
Виктория Мумкова

ТЪРГОВСКИ ДИРЕКТОР
Леа Бакалова
lbakalova@bulgariaonair.bg

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

БАНКОВА СМЕТКА

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

TRANSLATORS
Metodi Yordanov
Radoslav Genchev

CONTRIBUTORS
Alexander Boychev
Boyko Vassilev
Ivaylo Petrov
Kalin Nikolov
Kalin Angelov
Margarita Spasova
Martina Marinova

DESIGN
BRAND NEW

PUBLISHER
INVESTOR MEDIA GROUP

CEO
Victoria Mitkova

MARKETING DIRECTOR
Lea Bakalova
lbakalova@bulgariaonair.bg

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

BANK ACCOUNT

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03
BIC: CECB BG SF
Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна

ISSN 1314-2216

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

CONTRIBUTORS АВТОРИ



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.



АЛЕКСАНДЪР БОЙЧЕВ е Директор иновации в Investor Media Group. Почти 20-годишната му кариера в медиите е преминала през различни позиции, свързани със създаването на съдържание и управление на процеси. Александър има страст към автомобилите и новите технологии, която е не по-малка от страстта му към съвременната история.

ALEXANDER BOYCHEV is Innovation Director at Investor Media Group. His nearly 20-year career in the media has gone through various positions related to content creation and process management. Alexander has a passion for cars and new technologies, rivaled only by his passion for modern history.

EAU THERMALE

Avène

успокояваща по природа

Слънцезащита

Защити
колкото обичаш

Слънце, море, жегата... чувствителната кожа има нужда от повече внимание през лятото.

Слънцезащитните продукти на Eau Thermale Avène съдържат минимален брой слънцезащитни филтри, гарантирайки доказана ефикасност, оптимална толерантност и минимизиране на отпечатъка върху околната среда.

Новите водоустойчиви формули с невидима текстура, доставят на кожата моментален комфорт. Ефективната защита от слънцето никога не е била толкова приятна.

ЕКСКЛУЗИВНА КОМБИНАЦИЯ ОТ СЪСТАВКИ SUNSITIVE® PROTECTION

- Патентована фотостабилна филтърна система*: широкоспектрна UVA-UVB слънцезащита
- Уникално антиоксидантно дуо съставки: цялостна клетъчна защита
- Термална вода Avène: успокояваща, антииритативна, омекотяваща.

Научете повече за слънцезащитата на: www.avenne.bg



КОЖАТА СИ ЗАЩИТИ
ОКЕАНА ПРЕДПАЗИ

Подход с отговорност към екологията
Повече информация на www.avenne.bg

LABORATOIRES DERMATOLOGIQUES

Avène
PARIS

Pierre Fabre
Derma-Cosmétique

www.avenne.bg

f avennebg

* Заявен патент





ВАШЕТО СПОКОЙСТВИЕ Е НАША ГРИЖА

От средата на март националният превозвач „България Еър“ работи съобразно всички препоръки на здравните власти, като въведените мерки отговарят изцяло на препоръките от Европейския съюз. Авиокомпанията е установила необходимата организация, за да се осигури дистанция от 1,5 метра между пътниците. За моментите, когато това не е възможно, от ЕС препоръчват на пасажерите да мият по-често ръцете си. За целта на борда са подsigурени топла вода, сапун и дезинфектанти.

Същата организация за спазване на безопасна дистанция е надлежно осигурена и от летищните оператори. Паралелно с термокамерите, през които всеки пътник трябва да премине, чек-ин гишетата на летище София са оборудвани с плексигласови прегради. За да се ограничат максимално социалните контакти, „България Еър“ препоръчва на пасажерите си да се възползват от услугата за безплатен онлайн чек-ин 24 часа преди полет, както и да избягват плащането в брой. Осигурена е възможност за плащане с банкова карта.

Носенето на маски по време на полетите на „България Еър“ е задължително както за екипажите, така и за пътниците. Екипажите задължително носят и санитарни ръкавици, с които обслужват пасажерите. Преди и след всеки полет, самолетите на авиокомпанията се почистват изцяло и се дезинфекцират щателно. Качеството и пречистването на въздуха по време на полет се осигурява чрез специални системи. Всички самолети на „България Еър“ са оборудвани с HEPA филтриращи системи, които осигуряват постоянна циркулация на термично обработен въздух с температура до над 200 градуса, като по този начин се ограничава евентуално разпространение на каквато и да била зараза по въздушен път.

Националният превозвач „България Еър“ е създал необходимата организация за сигурен и безопасен полет за всички свои пасажери и призовава всички пътници да бъдат отговорни едни към други, като следват препоръките на властите, спазват необходимата дистанция и изпълняват изискването за носенето на маска по време на полет. ■

Your Peace of Mind Is Our Responsibility

Since the beginning of March, the national flag carrier airline, Bulgaria Air, has been operating in accordance with all the recommendations issued by the healthcare authorities and the introduced measures fully comply with the European Union's (EU) recommendations. The airline has established the necessary organization to ensure a physical distance of 1.5 meters between passengers. In the event this is impossible, the EU recommends for passengers to wash their hands more frequently. Warm water, soap and disinfectants have been made available on board the aircraft for that purpose.

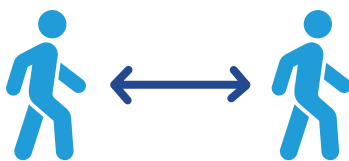
The same organization for maintaining a safe distance has been diligently ensured by the airport operators. In addition to the thermal cameras through which every passenger must pass, the check-in desks at Sofia Airport have been equipped with plexiglass barriers. In order to limit social contacts to the minimum, Bulgaria Air recommends to its passengers to take advantage of the free online check-in service 24 hours before their flight, as well as to avoid paying in cash. There is an option to pay by card.

Wearing face masks during Bulgaria Air's flights is mandatory both for cabin crew and passengers. Cabin crew also wears safety gloves to service passengers.

The airline's aircraft undergoes a thorough cleaning and disinfection before and after each flight. The air quality and purification during flights is ensured by special systems. All of Bulgaria Air's aircraft are equipped with HEPA filter systems, which ensure that the air is constantly circulated and purified at temperatures of over 200 degrees Celsius, limiting the possible spread of any pathogens by air.

The national flag carrier, Bulgaria Air, has ensured the necessary organization for safe and secure flights for all its passengers and asks them to be responsible towards each other by following the authorities' recommendations, maintaining the necessary physical distance and complying with the requirement to wear masks during flights. ■

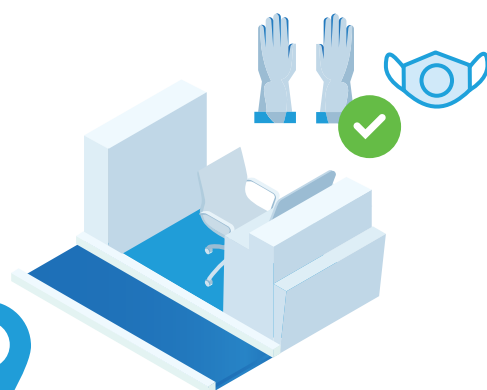
КАРТА НА ПРОТИВО- ЕПИДЕМИЧНИТЕ МЕРКИ



2

Физическа густация от 1,5 – 2 м и плексигласови презгради на check-in гишетата

3



Служителите на летището са облечени със специални маски и костюми; термокамери (при проверките)

4

Не се допуска смесване на пътници от различни полети; разстояние между седалките за пътниците в зоната за изчакване

7



Самолетът се хигиенизира при строг контрол преди и след всеки полет; пътниците се посрещат от екипаж с предпазни маски и ръкавици; екипажите са специално обучени за действия във всякакви екстремни ситуации; с цел безопасност на борда се предлага само бутилирана минерална вода; всички пътници на борда са задължени да бъдат с предпазни маски

6



На летището се извършва редовна дезинфекция – на междутерминалния и перонните автобуси и всички обекти, с които пътуващите са в директен досег: кошници за багаж, парпети, асансьори, полетни изходи и др. Санитарно-хигиенните помещения се почистват основно и се обработват с дезинфекциращи препарати на всеки час



1

Ограничен пропускателен режим (на Входа) – достъп само за пътници с билет или бордна карта и с предпазна маска на лицето; измерване на телесната температура



5

Затворени са всички търговски обекти на територията на летището освен магазините за хранителни стоки

WWW.HOTELPRIMORETZ.BG



WHERE TRADITION
COMES TO LIFE

...

splendor, luxury, satisfaction



GRAND HOTEL & SPA

PRIMORETZ

SINCE 1959

SEA GARDEN / DESTINATION BURGAS

3000 M² / SPA / WELLNESS

+359 56 8 12345 info@hotelprimoretz.bg



DAS
Hotels & Resorts



10 | **НАДБЯГВАНЕ ПО
ВРЕМЕ НА ЧУМА**
A RACE IN TIME OF PLAGUE

26 | **ИНТЕРВЮ: ВЕСЕЛА ИЛИЕВА**
INTERVIEW: VESELA ILIEVA



20 | **DEUS EX FRANKFURT**
DEUS EX FRANKFURT



НАДБЯГВАНЕ ПО ВРЕМЕ НА ЧУМА



Съревнование с Хърватия е единственото смислено обяснение за рязко променената позиция на България за еврото. Но двете страни са много различни

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Стабилността на еврозоната е застрашена: в годините след 2007 сме чували това стотици пъти от всевъзможни хора - евроскептици, популисти, северноевропейски банкери и дори нобелови лауреати по икономика като Джоузеф Стиглиц. Но сега думите идват от... самата Европейска комисия. Коронавирусът заплашва основите на еврозоната и "може да задълбочи икономическото и социално разделение в рамките на Европейския съюз", обяви комисарят по икономиката Паоло Джентилони. Дори при благоприятни допускания брутният продукт на общността ще намалее със 7.4% тази година и ще се възстанови с не повече от 6.1% през 2021, подчерта Джентилони. В същото време единственият по-значим ход срещу кризата до момента, програмата за количествени облекчения PSPP, е поставена под сериозна въпросителна, след като германският Конституционен съд постанови, че с части от нея ЕЦБ на практика нарушава закона. Централната банка има срок от три месеца да коригира това, иначе Deutsche Bundesbank повече няма да участва в програмата. A Deutsche Bundesbank е основният ѝ донор. "Covid-19 тласна еврозоната към точката на пречупване", писа Ашока Моди, професор по икономика в Принстън и бивш заместник-директор на МВФ, в коментар за The National Review.

КЪЩАТА НА ЕВРОТО СЕ КЛАТИ СЕРИОЗНО - и тъкмо този момент избира България, за да се втурне спешно към люлеещия се вход.

Мотивите за това не са съвсем разбираеми. Вливането в еврозоната бе обявено за основна цел на третия кабинет "Борисов" още преди две години. Но през февруари тази година българският премиер, който неведнъж е доказвал, че следи и се съобразява с общественото мнение, обяви, че ще отложи усилията, докато не постигне "обществен консенсус".

По-малко от два месеца по-късно Борисов внезапно си промени мнението: България ще кандидатства за ERM II възможно най-скоро, веднага щом бъде изпълнено и последното условие на ЕЦБ: попълва-

нето на капитала на Първа инвестиционна банка. „Мога да направя голяма критика към себе си. Не трябваше да се огъвам толкова, когато вървахме много уверено към чакалнята на еврозоната“, обяви премиерът. Никой не е правил проучвания на общественото мнение междуременно, но едва ли някой се съмнява, че "обществен консенсус" не е постигнат - според трите по-стари допитвания по темата между 59 и 70% от българите не искат да се разделят с лева и се притесняват от евентуалното въвеждане на еврото. Миналото лято Eurobarometer отчете, че според 71% от българите страната не е готова за еврозоната. Ако се съди по реакциите в социалните мрежи след анонса на Борисов, броят на скептично настроените към еврото най-много да се е увеличил. Единственото, което се промени между февруари и 10 април, е състоянието на еврозоната - от притеснително прегрецесионно до критично.

ПРЕМИЕРЪТ ОБЯСНИ ВНЕЗАПНОТО УСКОРЯВАНЕ

на темпото с факта, че страните от еврозоната ще разполагат "с милиарди за възстановяване" от кризата с коронавируса, докато другите ще теглят "заеми с огромни лихви". Но има два съществени проблема с това обяснение. Първият е, че дори да кандидатства и да бъде приета в ERM II това лято, България ще трябва да престои в механизма минимум две години, преди да стане член на еврозоната. Най-краткият престой до момента е този на Словения - две години и половина. Най-дългият е на Латвия - над 10 години (ако не броим Дания, която е в ERM II от самото начало, но няма никакво намерение да влиза в еврозоната). Тоест при идеални условия страната би имала достъп до финансиране като за членки на еврозоната най-рано през късната есен на 2022 година. Членството в ERM II не носи никакви подобни облаги - напротив, то е свързано със задължението да се прехвърлят всички средства от Фонда за реструктуриране на банките (над 703 млн. лева) в разпореждане на Единния механизъм за реструктуриране - SRM, което означава, че те вече ще могат да се използват за спасяване на ►

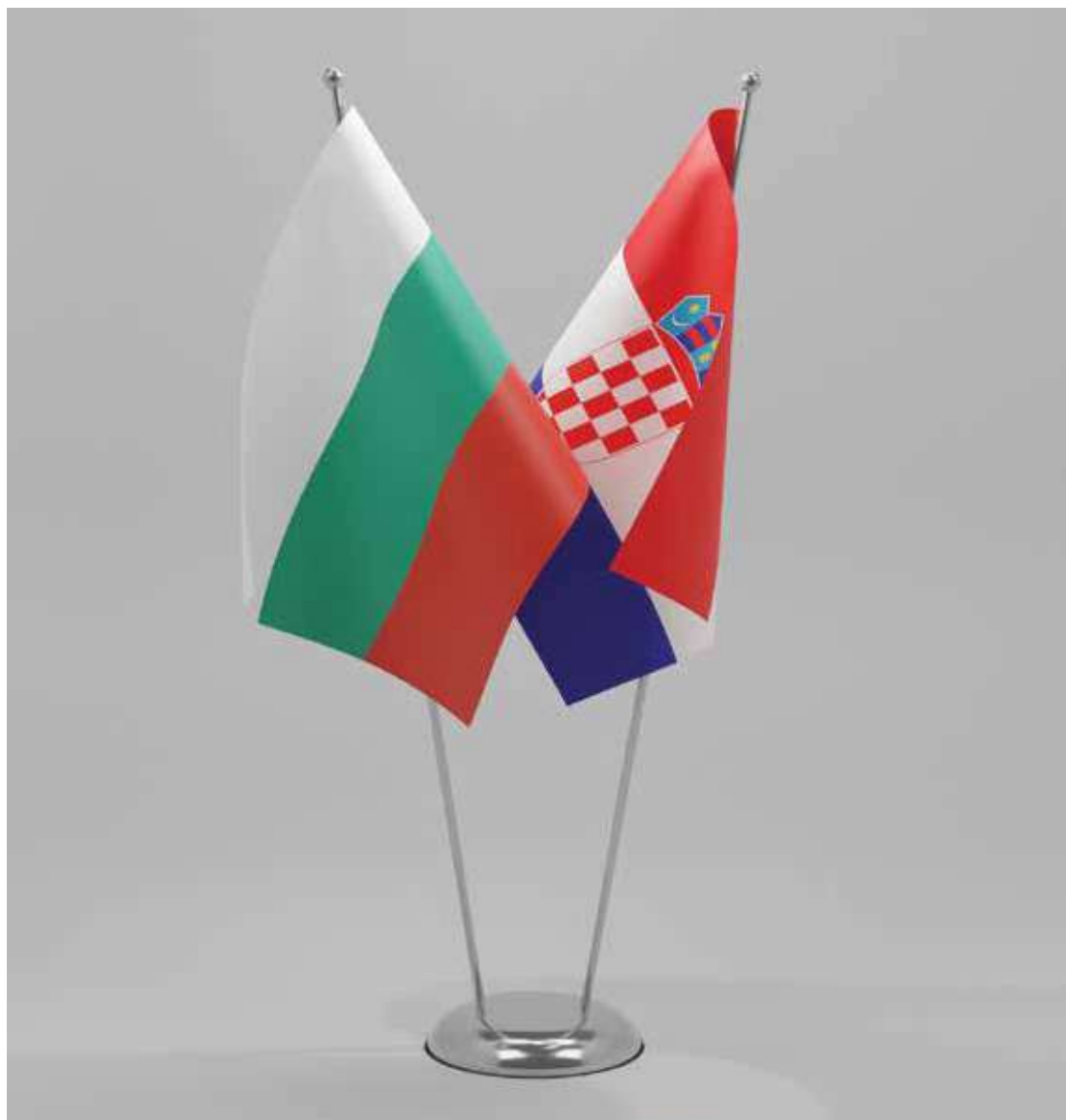
► закъсали банки и от други страни - италианските например.

И после, с хипотетичното влизане в еврозоната, идва и задължителната вноска в Единния стабилизационен механизъм (ESM), която за България ще е някъде около 8.6 милиарда лева, изчислено според Брутния вътрешен продукт на страната за 2019 година.

ВТОРИЯТ ПРОБЛЕМ С ДОСТЪПНИТЕ уж само за еврозоната "трилиони" е, че те не съществуват. Има две противокризисни мерки на ЕС - т. нар. SURE и през Европейската инвестиционна банка - които са достъпни за всички страни в съюза, включително и за България. Но те са на обща стойност 300 млрд. евро - пренебрежимо малко при мащабите на кризата. Има я и споменатата програма за количествени облекчения PSPP, на стойност 750 милиарда евро, която наистина е само за страните с евро - но и тя по същество предоставя заеми, а не помощи (и не е ясно докога, след решението на германския съд). Накрая, съществува Единният стабилизационен механизъм, създаден през 2012 да спасява закъсали държави от еврозоната. На теория той разполага със 705 милиарда евро за интервенции. На практика обаче, както писа в статия за "Инвестор" икономистът Стоян Панчев, само около 80 млрд. от този капитал са реално внесени. Над половината от липсващия остатък трябва да дойде от страни като Италия, Франция и Гърция - тъкмо онези, които ще трябва да бъдат спасявани. Неслучайно в началото на май италианският премиер Джузепе Конте категорично заяви, че Италия "не се нуждае от Единния стабилизационен механизъм" - той ясно осъзнава, че това не би било мощ, а допълнително бремене.

Страните в ERM II не могат да получават плащания от ESM. А и дори да можеха, при огромните нужди на споменатите държави фискално дисциплинираната България би попаднала по-скоро сред спасителите, отколкото сред спасяваните. Ашока Моди изчислява, че само за да се рестартира италианската икономика, ще са нужни около 400 милиарда евро. За испанската - малко над 200 милиарда. ЕЦБ и в момента на практика държи около 23% от колосалния дълг на Италия. Към края на тази година вероятно ще държи над 40%.

ВНОСКАТА В ESM НЕ Е ЕДИНСТВЕНАТА ПОТЕНЦИАЛНА ТЕЖЕСТ. Остава въпросът при какъв курс съответната национална валута ще бъде приравнена с еврото в него. Българският финансов министър заяви, че очаква и ще настоява това да стане при курса на валутния борг. Но ЕЦБ



и еврогрупата предпочитат да се презастраховат, показва досегашният опит. Проф. Марияна Иванов, един от главните застъпници за еврото в Хърватия, признава, че "5 или 10% обезценка на куната биха били приемливи" (прег Novi List).

Поддържането на този курс също понякога

струва пари. За да удържи поевтиняващата крона в установените граници спрямо еврото, Датската централна банка бе принудена да интервенира на пазарите и на практика да стопи валутните си резерви. Хърватия похарчи над 2 милиарда евро със същата цел през март, а договореният валутен суап с ЕЦБ дори не покрива цялата стойност на операциите.

После, с хипотетичното влизане в еврозоната, идва и задължителната вноска в Единния стабилизационен механизъм (ESM), която за България ще е някъде около 8.6 милиарда лева

ХЪРВАТИЯ МОЖЕ БИ Е ОБЯСНЕНИЕТО за внезапното трескаво бързане на България. В това бързане няма видима икономическа или финансова логика; но би могло да има политическа. Ако Хърватия е получила уверение, че ще бъде допусната в ERM II през лятото, управляващите в България може да са видели в това заплаха за репутацията си - "хърватите кандидатстваха година по-късно и вече ги приеха, а нас?". Но такава логика е дълбоко погрешна. Просто защото приемането на еврото има съвсем различна стойност за двете балкански държави. Българските туристи, които се възхищават на красотите на далматинското

Българският публичен дълг възлиза на 20.4% от БВП. Хърватският надхвърляше 73% още миналата година

	Хърватия	България
БВП номинален	\$60.7 млрд.	\$66.3 млрд.
БВП ППС	\$112.6 млрд.	\$170.9 млрд.
БВП на глава	\$14 950	\$9 518
БВП на глава ППС	\$27 728	\$24 595
Индустрия/БВП	26.2%	27.5%
Селско стопанство/БВП	3.7%	5.1%
Услуги/БВП	70.1%	67.4%
Безработица	6.8%	4.5%
Средна нетна заплата	891 евро	495 евро
Износ	\$17.2 млрд	\$33.8 млрд.
Внос	\$22.3 млрд.	\$36.3 млрд.
Брутен външен дълг	\$43.31 млрд.	\$42.06 млрд.
Публичен дълг/БВП	73.2%	20.4%

крайбрежие и се възмущават на внушителните сметки в сплитските ресторанти, вероятно ще се удивят, но всъщност икономиката под тази ефектна фасада е доста по-уязвима от нашата собствена. На пръв поглед двете страни доста си приличат: намаляващо заради внушителната миграция население, ниска безработица, икономика, в която над две трети от брутния продукт се генерират от услугите, и силен туристически сектор - което никак не е добра новина при текущите условия. Но има и доста разлики. В Хърватия делът на туризма от БВП достига 20% - доста повече, отколкото в България. В същото време някогашната ключова индустрия - корабостроенето - е във все по-тежко състояние. В края на 80-те местните корабостроителници имаха третото най-голямо производство в света. В началото на XXI век те все още даваха работа на близо 10% от трудовата сила в Хърватия (пряко и косвено), и осигуряваха над една десета от износа на страната. Днес повечето от тях дори не функционират. Тази на Uljanik в град Пула отдавна затвори

врати, а самата група обяви банкрут този януари. Не е ясна съдбата на другата притежавана от нея корабостроителница - "З-и май" в Риека, за чието оцеляване миналата година правителството осигури държавно гарантиран заем.

КРИЗАТА В КОРАБНАТА ПРОМИШЛЕННОСТ

Е една от причините Хърватия да навлезе в кризата с по-висока безработица от България (6.8% срещу 4.5%). Търговският дефицит на хърватите е чувствително по-висок. Но най-съществената разлика се отнася до дълга. Българският публичен дълг възлиза на 20.4% от БВП. Хърватският надхвърляше 73% още миналата година. Сега икономисти пресмятат, че още до края на годината ще прекрачи границата на 90-те процента.

В същото време нуждата да се поддържа относително стабилен курс на куната към еврото карае Хърватската народна банка честичко да интервенира за сметка на валутните си резерви - както възмутено обясни един хърватски икономист, при

солидния търговски дефицит на страната това е "като болен от анемия, който честичко дарява кръв".

Не е чудно, че властите в Загреб виждат в еврозоната единствена надежда да овладеят някак вулканичния ръст на националния дълг. България, чиято валута е стабилна заради борда и която има едно от най-ниските нива на публичен дълг в Европа, няма подобни проблеми.

ВПРОЧЕМ И ХЪРВАТИТЕ НЕ ПРИЕМАТ

еврото като безусловно положителен ход. Проучване на Протосија Plus преди време показва, че едва 31% от запитаните искат въвеждане на еврото, а 60% са твърдо против. Някои анализатори, като Лука Бъркич от Факултета по политически науки към Загребския университет, се тревожат от политическата цена, от натиска за по-тясна фискална и политическа интеграция на ЕС. Според Бъркич тъкмо това е целта на уж паричния съюз - да създаде политически съюз, нещо като "Съединените щати на Европа". "Как може да е в интерес на страна от 55 000 квадратни километра и едва около 4 милиона души... да бъде част от политически съюз на половин милиард души, управляван от Париж и Берлин? В този случай Хърватия ще е обикновена провинция, с по-малко автономия от това, което имат днешните хърватски провинции спрямо Загреб", смята Бъркич.

СРЕД СКЕПТИЦИТЕ БЕ ДОРИ БИВШИЯТ УПРАВИТЕЛ

на Хърватската народна банка Желько Рохатински (носител на наградата на The Banker за най-добър централен banker в света през 2009). Няма никакво значение дали имаш евро или куна, когато нямаш икономическа стратегия, твърдеше той. "Ако искаме да поддържаме неутрална паричка политика, по-добре да приемем еврото, но ако имаме амбиция за активна политика, която да насочи ликвидност за съживяване на икономиката, включително корабостроенето, тогава е по-добре да отлагаме това приемане колкото е възможно по-дълго, обясни той в една дискусия, малко преди да почине внезапно миналия декември. Рохатински не вярваше и в мантрата, че еврото ще доведе нови чуждестранни инвестиции - "който е имал интерес да инвестира, вече е инвестирал, със или без еврото". Ако единната валута бе такава вълшебна пръчка, настояваше бившият губернор на HNB, защо тогава страни, които смятаме за мъдри - Швеция, Полша, Унгария - не го приемат? "Вълшебна пръчка няма... Въвеждането на еврото зависи преди всичко от това как ще функционира еврозоната, а сега тя не функционира особено добре". ■

A RACE IN TIME OF PLAGUE

Competition with Croatia is the only sensible explanation for Bulgaria's sharp position change on the euro. The two countries, however, are vastly different

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK

"The eurozone's stability is threatened": in the years after 2007 this statement was made by hundreds of different people, ranging from eurosceptics, populists, North European bankers and even Nobel laureates, like economist Joseph Stiglitz. These words, however, are now coming from... the European Commission itself. The coronavirus threatens the eurozone's foundations and could deepen the economic and social divide within the European Union (EU), according to EU Commissioner for Economy Paolo Gentiloni. Even given the favourable forecasts, the EU's GDP is expected to drop by 7.4% this year, followed by a rebound of no more than 6.1% in 2021, Gentiloni noted. Meanwhile, the only substantial move against the crisis so far - the PSPP (Public Sector Purchase Programme) quantitative easing programme, is put under serious question after the German Constitutional Court ruled that with parts of it, the European Central Bank (ECB) is practically breaking the law. The ECB has three months to remedy this, or Deutsche Bundesbank, which is the programme's largest donor, will no longer take part in it.

"The COVID-19 crisis has pushed the eurozone to its breaking point," Princeton Economics Professor and former International Monetary Fund chief Ashoka Mody wrote in a commentary for The National Review.

THE EURO'S HOUSE IS SERIOUSLY SHAKING

- and it is precisely at this moment that Bulgaria chooses to rush towards the trembling entrance. The motives behind this are not very clear. Joining the eurozone was declared as a main goal of Borissov's 3rd Cabinet some two years ago. In February of this year, however, the Bulgarian Prime Minister, who had proven many times to be following and taking public opinion into account, announced that he will postpone the efforts until a public consensus is reached.

Less than two months later, Borissov suddenly changed his opinion, insisting that Bulgaria will apply for the ERM II as soon as possible, immediately after the ECB's last condition is fulfilled - to fix First Investment Bank's capital shortfall. "I can criticize myself quite a lot. I should not have yielded so much when we were very confidently on our way towards the eurozone's wait-

ing room," the Prime Minister said. Public opinion was not surveyed during that time, but one can be pretty sure that no public consensus had been reached, because according to the three prior polls, 59% to 70% of Bulgarians did not wish to part with the lev and were worried about the possible introduction of the euro. Eurobarometer reported last summer that according to 71% of Bulgarians, this country is not ready for the eurozone. If one judges by the reactions on social media following Borissov's announcement, the number of sceptics about the euro could only have increased. The only thing that has changed between February and April 10 is the eurozone's condition - from concerning and in a pre-recessional state to critical.

THE PRIME MINISTER EXPLAINED THE SUD-

DEN speeding up with the fact that countries in the eurozone will have at their disposal "billions for recovery" from the coronavirus crisis, while the others will be taking out "loans with huge interest rates". There are, however, two significant issues surrounding this explanation. The first one is that even if Bulgaria applies and is accepted into the ERM II this summer, it would have to stay in the mechanism for at least two years before becoming a member of the eurozone. The shortest stay so far was that of Slovenia - two-and-a-half years. The longest was Latvia's - over ten years (that's excluding Denmark, which has been in the ERM II since the very beginning with no plans to enter the eurozone).

In other words, under ideal conditions, Bulgaria could gain access to financing on an equal basis with the eurozone countries no earlier than the late fall of 2022. Membership in the ERM II does not bring any such benefits.

On the contrary, it comes with an obligation to put all the money in the national Bank Restructuring Fund (more than BGN 703 million) into the hands of the Single Resolution Mechanism - meaning they can be used for saving fallen Italian banks, for example. And then, after the hypothetical eurozone entrance, comes the mandatory financial contribution to the European Stability Mechanism (ESM), which for Bulgaria will revolve around 8.6 billion leva, based on this country's GDP in 2019.

THE SECOND PROBLEM WITH THE "trillions", allegedly accessible only to the eurozone, is that they do not exist. The EU has two anti-crisis measures - the so-called SURE (Support to mitigate Unemployment Risks in an Emergency) instrument and the European Investment Bank, which are accessible to all EU Member States, including Bulgaria. Their total value is 300 billion euro - a negligible sum given the scale of the crisis. There is also the PSPP quantitative easing programme, which is worth 750 billion euro and is truly only for the eurozone countries. However, it essentially provides loans and not grants (and it is not clear for how long, after



Корабостроителната индустрия е най-уязвимото място на хърватската икономика
The shipbuilding industry is the most vulnerable part of the Croatian economy

the German court's ruling). In the end, there is the ESM, founded in 2012 to rescue distressed eurozone countries. In theory, it should have 705 billion euro for interventions. In practice, however, as economist Stoyan Panchev wrote in an article for Investor, only around 80 billion euro of this capital has been deposited. Over half of the missing remainder has to come from countries like Italy, France and Greece - precisely the ones that will need to be rescued. It is no coincidence that Italian Prime Minister Giuseppe Conte said at the beginning of May that his country does not need the ESM, as he clearly understands that this would be no help, but an additional burden.

Countries in the ERM II are obliged to contribute to this mechanism but cannot get payments under it. And even if they could, given the above-mentioned countries' huge needs, the fiscally disciplined Bulgaria would rather find itself among the rescuers than the rescued. Ashoka Mody calculates that just restarting Italy's economy would require around 400 billion euro. Spain's would need a little over 200 billion euro. The ECB currently holds around 23% of Italy's colossal debt. This figure will likely rise to over 40% towards the year's end.

THE CONTRIBUTION TO THE ESM IS NOT THE ONLY POTENTIAL BURDEN from waiting in the ERM II. The question about the national currency's exchange rate to the euro while in the mechanism remains. The Bulgarian Finance Minister said that he expects and will insist on this happening at the currency board's exchange rate. There are no guarantees, however, that this will be the case. The practice so far shows that the ECB and the Eurogroup prefer to reinsure themselves. Prof. Mariana Ivanov, one of the main supporters of the euro in Croatia, admits for Novi List that a 5-10% depreciation of the kuna would be acceptable. Maintaining such a course also costs money at times. In order to keep the depreciating krone against the euro within the established boundaries, the Danish central bank was forced to intervene on the markets and practically spend its foreign exchange reserve. Croatia spent over 2 billion euro for that same purpose in March, while the negotiated currency swap with the ECB does not even cover the operations' full cost.

CROATIA MIGHT BE THE EXPLANATION for Bulgaria's sudden and frantic rush, which lacks an obvious financial or economic logic, but could have a political one. If Croatia has received assurances that it will be admitted to the ERM II in the summer, the incumbents in Bulgaria could have seen this as a threat to their reputation - "The Croats applied a year later and got admitted, and what about us?". Such logic, however, is deeply wrong simply because adopting the euro holds a very differ-

	Croatia	Bulgaria
Nominal GDP	\$60.7 billion	\$66.3 billion
GDP at PPP	\$112.6 billion	\$170.9 billion
GDP per capita	\$14,950	\$9,518
GDP per capita PPP	\$27,728	\$24,595
Industry/GDP	26.2%	27.5%
Agriculture/GDP	3.7%	5.1%
Services/GDP	70.1%	67.4%
Unemployment	6.8%	4.5%
Average net wage	891 euro	495 euro
Export	\$17.2 billion	\$33.8 billion
Import	\$22.3 billion	\$36.3 billion
Gross external debt	\$43.31 billion	\$42.06 billion
Debt-to-GDP	73.2%	20.4%

ent value for the two Balkan nations. Bulgarian tourists, who admire the beauty of the Dalmatian coast and meanwhile are appalled by the hefty menu prices across Split's restaurants, might be puzzled, but in reality the economy behind this swanky facade is much more vulnerable than our own.

At first glance, the two countries are pretty similar - a decreasing population due to the huge migration, low unemployment, an economy where over two-thirds of the GDP is generated by services, and a strong tourism sector, which is no good news given the current situation. There are quite a few differences as well. The share of tourism in Croatia reaches 20% of GDP, which is much more than in Bulgaria. Meanwhile, once a key industry, shipbuilding is suffering increasingly. At the end of the 1980s, the local shipyards were responsible for the third biggest output in the world. At the start of the 21st century, they were employing close to 10% of Croatia's workforce (directly and indirectly) and were responsible for close to a tenth of the country's export. Nowadays, most of them are not even operational. Uljanik's shipyard, located in the city of Pula, shut down long ago, while the company itself declared bankruptcy this January. The future for its other shipyard located in the city of Rijeka, 3. Maj, is uncertain, for whose survival the government provided a state-guaranteed loan last year.

THE CRUNCH IN THE SHIPBUILDING INDUSTRY is one of the reasons for Croatia to enter the crisis with higher unemployment than Bulgaria (6.8% against 4.5%). The Croats' trade deficit is significantly higher, but the most serious difference pertains to debt. Bulgaria's public debt adds up to 20.34% of GDP, while Croatia's

exceeded 73% last year. Economists are projecting it to surpass the 90% threshold this year. Meanwhile, the need to maintain a relatively stable exchange rate of the kuna against the euro prompted the Croatian National Bank to frequently intervene at the expense of its foreign exchange reserve - as a Croatian economist explained indignantly, given the country's hefty trade deficit, this would equate to an anaemic person donating blood on a regular basis.

It is no surprise that the powerholders in Zagreb see the eurozone as the only hope to somehow contain the drastic national debt growth. Bulgaria, whose currency is stable thanks to the currency board, and has some of the lowest public debt levels in Europe, has no such problems.

ACTUALLY, THE CROATIANS ALSO DO NOT VIEW the euro as an unconditionally positive move. An opinion poll, conducted by Promocija Plus some time ago, showed that only 31% of respondents are in favour of the euro, while 60% firmly oppose it. Some analysts, like Luka Brkic from the University of Zagreb's Faculty of Political Sciences, are worried about the political price to be paid and the pressure for closer EU fiscal and political integration. According to Brkic, this is precisely the goal behind this seemingly monetary union - to create a political union, something like the United States of Europe. How could it be in the interest of a country with a territory of 55,000 sq km and a population of just 4 million people, to be part of the political union of half a billion people, run from Paris and Berlin? In this case, Croatia would be merely a province, and one with less autonomy than its current provinces enjoy from Zagreb, Brkic argues.

EVEN THE EX GOVERNOR OF THE CROATIAN NATIONAL BANK (HNB), Zeljko Rohatinski (recognized by The Banker with the Best Central Banker in the World Award in 2009) was among the sceptics. He used to say that it would not matter if you have the euro or the kuna, when you lack an economic strategy. "If we want to maintain a neutral monetary policy, it would be better to adopt the euro, but if we have ambitions for an active policy, which can direct liquidity towards reviving the economy, including shipbuilding, then it would be better to postpone this adoption for as long as possible," he explained in a discussion shortly before suddenly passing away last December. Rohatinski did not believe in the mantra that the euro will bring new foreign investments, as he claimed that whoever had an interest in investing has already done so, with or without the euro. The former HNB chief used to ponder why, if the single currency was such a magic wand, countries deemed to be wise, like Sweden, Poland, Hungary, are not adopting it. "There is no magic wand... the euro's introduction depends on how the eurozone will function, above all, and right now it is not doing so well". ■

НАЙ-ДОБРАТА НОВИНА Е, ЧЕ БЪЛГАРИЯ ПОИСКА ЕВРОТО

Инфлацията у нас е висока само на фона на свръхниските показатели в Европа. Иначе е съвсем умерена

Бу Д-Р ЕМИЛ КАЛЧЕВ*

Най-добрата новина, произлязла от последния доклад на ЕЦБ за конвергенцията и напредъка на България, е, че страната най-после заявява, че иска да се присъедини към еврозоната. Нещо, което дълги години не ни беше съвсем ясно на нас самите - дали искаме, или не искаме. Самият факт, че се дискутира по въпроса, за мен е най-положителният. Защото досега в продължение на 13 години, откакто е член на Европейския съюз, България намаше ясна визия за влизане еврозоната.

Лошата новина е, че България остава далеч по отношение на конвергенцията от останалите страни членки. Както по така наречените номинални критерии като работна заплата например, така и поради наличието на висока корупция, което бе заявено официално в доклада. Тази корупция е сериозен проблем на цялата институционална структура на България. Вижте само вътрешните новини - непрекъснато се дискутират корупционни практики. Няма как това да не е проблем и от гледна точка на ЕЦБ, която изготвя доклада.

Колкото до доходите, България номинално се ускорява, но не твърде бързо. Особено на фона на съседни страни като Румъния. Вярно е, че те го правят с цената на дефицити, на обезценки на националните валути. Ние вместо това избрахме да останем стабилни, но по-бедни. Относително бедни, разбира се. Българската икономика показва в последните години растеж от около 3%, което е добре, всъщност горе-долу отговаря на потенциала ѝ.

Проблемите се виждат, ако погледнем потока на преки чуждестранни инвестиции - той е много нисък напоследък. Много малко инвеститори искат да дойдат да създават тук предприятия. Това е най-важният индикатор. Не сме привлекателни - независимо от валутния борг, който свежда до минимум валутния риск; независимо от наличието на сравнително добра инфраструктура, особено свързаната с интернет; и независимо от ниските данъци. Въпреки всичко това България е заобикаляна от чуждестранните инвеститори и причините, които те посочват, са лошата административна среда, нереформираната съдебна система и ширещата се корупция.

Докладът ясно посочва, че повечето рискове са акумулирани в държавно контролираните компании - а виждате, че тенденцията е да има все повече такива. За момента аз не идентифицирам никаква ясна стратегия за справяне с тези проблеми. В повечето сфери се работи на парче, действа се реактивно. Ясна концепция няма. Самото ни влизане в еврозоната е поредица от "искаме - не искаме - искаме - не искаме". Спомнете си онова словото интервю на професор Стив Ханке от пролетта. След него ние веднага тръгнахме да се разколебаваме, да обясняваме

колко голям риск е свързан с еврозоната. Изобщо аз не усещам никаква ясна политическа воля за влизане в еврозоната. Общувам с доста хора и от Хърватия, между другото, и ми се струва, че хърватското общество госта по-ясно си е отговорило на въпроса иска ли евро, и си е изработило приоритет. Ние постоянно се лутаме, постоянно говорим как бихме загубили националния си суверенитет в еврозоната, как биха се повишили цените.

Правени са доста анализи за потенциалните ползи и вреди от еврозоната. Най-голямата полза несъмнено е геостратегическа и политическа. България много по-ясно влиза в европейския клуб, вместо да се лута между регионални влияния.

България ясно заявява каква страна иска да бъде. Това е най-сериозният плюс от влизането ни в еврозоната

Има и по-практични ползи, разбира се. Напълно отпада например валутният риск. Спомнете си, че през 2014 покрай КТБ имаше притеснения да не се срути бордът. Ето това е валутен риск. Той няма да съществува, когато България приеме евро. Освен това, като сме влезли в система с валутен борг, какво си представяме - че още сто години ще бъдем в нея? Няма такъв пример в съвременната история. Ясно е, че този борг трябва да премине в една по-обичайна система, каквато имат повечето държави. Най-логичното приключване на борга е чрез влизането в еврозоната, както постъпиха балтийските държави.

Докладът отчита също, че България вече не изпълнява критериите на ERM II за инфлацията. Нека да кажем, че България няма висока инфлация. Просто инфлацията в еврозоната е ултранииска. Това е големият проблем.

По договора от Маастрихт инфлационният критерий се изчислява така: вземат се трите държави с най-добри показатели, пресмята се средното ниво на инфлацията в тях и останалите страни имат правото да го надвишат с не повече от 1.5%.

Европа има свръхниска инфлация от години и целите на ЕЦБ са да я повиши - те са инфлационни цели. В България в момента инфлацията е около 3%.

Сложен и интересен въпрос е защо е така. Ето например горивата, които падат на световните пазари, у нас търпят доста по-скромни корекции - което е сериозно перо за по-високи разходи. Фактор е също повишаването на заплатите. Но у нас те бяха свръхпотиснати много дълго време. Затова сега ги увеличават - и чрез минималната работна заплата, и чрез увеличенията в държавния сектор. Дефицитите на трудовия пазар, особено откъм квалифицирана работна ръка, също ги движат нагоре. Това е друг източник на по-високата инфлация в последните години. Но в абсолютен мащаб тя си остава умерена, а не висока.

* Коментарът е за предаването "В развитие" по Bloomberg TV Bulgaria

ПЛОДОВЕ
— и —
ЗЕЛЕНЧУЦИ
— със —
СВЕТОВЕН
СЕРТИФИКАТ



Верига от
любими продукти

Виж повече на
www.lidl.bg/plodizelenchuk

THE BEST NEWS IS THAT BULGARIA WANTED THE EURO

Inflation in this country is high only against the background of ultra-low indicators in Europe. Otherwise, it is quite moderate

By DR EMIL KALCHEV*

The best news from the ECB's latest report on Bulgaria's convergence and progress is that the country has finally stated that it wants to join the Eurozone. Something that for many years had not been entirely clear to ourselves - whether we want it or not. The fact that the issue is being discussed is a very positive step. Because so far, for 13 years since it has been a member of the European Union, Bulgaria has not had a clear vision on joining the Eurozone.

The bad news is that Bulgaria remains far behind the other member countries as regards convergence. Both on the so-called nominal criteria such as salary, for example, and because of the high level of corruption, which was declared officially in the report. This corruption is a serious problem of the entire institutional structure of Bulgaria. Just look at the home news - corrupt practices are constantly being debated. This is a clear problem also from the viewpoint of the ECB, which prepares the report.

In terms of income, Bulgaria is nominally accelerating, but not very fast. Especially when compared to neighbouring countries such as Romania. It is true that they do it at the cost of deficits, of devaluations of national currencies. We have instead chosen to remain stable but poorer. Relatively poor, of course. The Bulgarian economy has shown a growth of about 3% in recent years, which is good, in fact more or less in line with its potential.

The problems can be seen if we look at the flow of foreign direct investment - it is very low lately. Very few investors want to come here to set up businesses. This is the most important indicator. We are not attractive - regardless of the currency board, which minimises currency risk; despite the availability of relatively good infrastructure, especially the one connected to the Internet; and regardless of the low taxes. Despite all this, foreign investors shun Bulgaria and the reasons they cite are the poor administrative environment, the unreformed judiciary and the rampant corruption.

The report makes it clear that most of the risks are accumulated in state-controlled companies - and you can see that there is a tendency to have more and more of them. Right now, I do not identify any clear strategy of dealing with these problems. In most areas people work piece by piece, and act reactively. There is no clear concept. Our very entry into the Eurozone is a series of 'want it - we do not want it - want it - do not want it.' Remember that famous interview of Professor Steve Hanke from last spring. After that, we immediately started to hesitate, to explain how much risk is associated with the Eurozone. I do not feel any clear political will to join the Eurozone at all. I also communicate with many people from Croatia, by the way, and it seems to me that Croatian society has

had a much clearer answer to the question of whether it wants the euro, and has developed a priority. We are constantly wandering, always talking about how we would lose our national sovereignty in the Eurozone, and how prices would rise.

Many analyses have been done on the potential benefits and harms of the Eurozone. The biggest benefit is undoubtedly geostrategic and political. Bulgaria joins the European club much more clearly, instead of wandering between regional influences.

Bulgaria clearly states what kind of country it wants to be. This is the most serious plus from our entry into the Eurozone.

There are more practical benefits, of course. For example, the currency risk is fully eliminated. You remember that in 2014 there were worries along the Corporate Commercial Bank that the board would collapse. This is a currency risk. It will not exist when Bulgaria adopts the euro.

Besides, having entered a system with a currency board, what do we imagine - that we will be in it for another hundred years? There is no such example in modern history. It is clear that this board must move to a more common system, as most countries have. The most logical end of the board is by joining the Eurozone, as the Baltic countries have done.

The report also notes that Bulgaria no longer meets the ERM II criteria for inflation. Let us say Bulgaria does not have high inflation. It is just that inflation in the Eurozone is ultra-low. This is the big problem. According to the Treaty of Maastricht, the inflation criterion is calculated as follows: The three countries with the best performance are selected, the mean level of inflation in these countries is calculated and the other countries have the right to exceed it by not more than 1.5%.

Europe has had extremely low inflation for years and the ECB's goals are to raise it - these are inflation targets. In Bulgaria now, the inflation is about 3%.

It is a complex and interesting question why this is so. For example, fuel prices that fall on the world markets undergo much more modest adjustments in this country, which is a serious item for higher costs. Wage increases are also a factor. But in this country they have been over-suppressed for a very long time. That is why they are being raised - both through the minimum wage and through pay rises in the public sector. Labour market deficits, especially in terms of skilled labour, are also driving them up. This is another source of the higher inflation in recent years. But on an absolute scale, it remains moderate, not high.

-

* This comment was aired during the Developing Story Show on Bloomberg TV Bulgaria ■

С ПОГЛЕД КЪМ ТВОЕТО БЪДЕЩЕ!



25 ГОДИНИ НА ВЪРХА

Пенсионно осигуряване

Животозастраховане

Общо и здравно застраховане

1303 София, бул. Тодор Александров 117, тел.: 02/816 45 65, факс: 02/816 45 66, www.saglasie.bg

Deus Ex Frankfurt

Колосалният скандал с Wirecard отново доказва, че не бива да се уповаваме прекалено на европейските надзорни механизми

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Въпросът не е в хората, а в системата, каза ни навремето Еду Рама. "Ако изпратите група албанци да работят в Германия, след месец те вече ще спазват правилата като германци, защото системата не позволява друго. Ако доведете група германци, тук, след месец те вече ще се държат като албанци. Всичко зависи от системата". По онова време днешният албански премиер бе само кмет на Тирана, но вече бе стигнал до извода, който все още убягва на много от колегите му в Източна Европа: че онези отвъд някогашната Желязна завеса не са никакви по-извисени, чисти и еволюирали представители на Homo Sapiens, а са най-обикновени хора, също толкова податливи на изкушения, алчност и непочтеност, колкото тези на изток от нея. Единствено системата от институции, създадена да контролира и ограничава това поведение, на Запад е по-стара, стабилна и добре развита. Но и тя не е съвършена.

В България един от главните, ако не и главният аргумент на привържениците на евро-то е, че влизането в ERM II и евро-

зоната ще постави българския финансов сектор под европейски надзор и контрол. А той по презумпция се смята за по-съвършен и независим от местния. През последното десетилетие обаче има предостатъчно доказателства, че не е точно така. А едно от най-убедителните дойде буквално в момента, в който България ускори похода си към евро-качалката.

ИСТОРИЯТА ЗА ВЪЗХОДА И ПАДЕНИЕТО НА WIRECARD вероятно ще остане в анализите като една от най-скандалните за европейския финансов сектор. Допреди по-малко от година тази компания бе гордостта на германската технологична индустрия: един гигант в разплащанията, чиято капитализация в един момент надхвърли 24 милиарда евро, и който замести не кого да е, а самата Commerzbank в престижния борсов индекс Dax 30. Основателят ѝ, австриецът Маркус Браун, бе сравняван със Стив Джобс далеч не само заради сходното черно-поло, с което се появяваше по публичните събития. Мнозина виждаха в Wirecard предвестника и носителя на едно бъдеще, освободено от материални банкноти и

монети. Браун бе най-дълго прослужилият шеф на компанията от DAX и, по всяка вероятност, най-състоятелният, благодарение на 7-процентовия си дял в компанията. Историята за възхода приключи още миналата есен, когато The Financial Times публикува серия документи, намеряващи, че целият уж изключително доходен бизнес между Wirecard и губайската Al Alam Solutions е изфабрикуван. Регулаторите не се впечатлиха особено, но все пак обвиненията на подозренията взеха да се съгъстяват над базираната в Мюнхен компания. На 24 юни тази година Браун бе арестуван, след като бе доказано, че над 1.9 милиарда евро активи в баланса на компанията на практика не съществуват. Браун впоследствие бе освободен срещу гаранция от 5 милиона евро. Ден по-късно Wirecard потърси защита от кредитори - първи такъв случай в историята на индекса DAX. В началото на юли по обвинение в измама в особено големи размери беше арестуван и Оливер Беленхаус, управлявал бизнеса на компанията в Близкия изток. А главният оперативен директор Ян Марсалеке изчезна без следа, макар неговите познати да



Наг дузина европейски банки ще загубят общо около 1.6 милиарда евро от сгромолясването на Wirecard - сред тях ABN Amro, Commerzbank и LBBW



твърдят, че се укривал във Филипините.

ВЪВ ФИНАНСОВИЯ СВЯТ ТАЗИ ИСТОРИЯ е еквивалентът на чернобилска авария - не защото е чак толкова безпрецедентна, а защото се случва под носа на уж строгите германски и европейски надзорни органи. "Бихме очаквали това да се случи навсякъде другаде, но не и в Германия", възмути се икономическият министър Петер Алтмайер, под чиято опека е националният финансов надзорник BaFin (Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht). Самият шеф на BaFin Феликс Хуфелд нарече случая "пълна катастрофа" и "позор за Германия" - удобно забравяйки обаче предишните случаи на обвинения срещу Wirecard в съмнително счетоводство (през 2008, 2015, 2016 и 2019). Във всеки от тези случаи германският регулатор преценяваше, че обвиненията за опит за пазарна манипулация, и защитаваха компанията. Мнозина са склонни да обвиняват най-вече BaFin за сегашния скандал. "Алтмайер неволно посочи с пръст болното място: че всеки с някакво влияние върху фирмата, от членовете на бора ѝ до одиторите и

регулаторите, е бил замесен... Действието на някои може да минат за съчастнически, дори престъпни", коментира The Economist.

BAFIN, КОЙТО НАДЗИРАВА 2700 БАНКИ, 800 компании за финансови услуги и около

Бихме очаквали
това да се
случи навсякъде
другаде, но не
и в Германия",
възмути се
икономическият
министър Петер
Алтмайер

700 застрахователя, отдавна е обект на критики в Германия - като се започне от скандала през 2006, когато бившият шеф на отдела му за информационни технологии Михаел Рауман бе уличен, че присвоил над 4 милиона евро, до пресните случаи с Deutsche Bank, Nord LB и още няколко кредитни институции.

Някои европейски икономически издания използваха повода да започнат кампания в полза на Европейския орган за ценни книжа и пазари (ESMA), който според тях трябва да получи по-широки правомощия и да се превърне за небанковия сектор в онова, което са ЕЦБ и нейният надзорен орган за банковия. Еврокомисарят Валдис Домбровскис побърза да обяви, че ESMA трябва да разследва поведението на BaFin по казуса Wirecard.

Всичко това са празни приказки. ESMA не е такъв невинен наблюдател в случая, какъвто искат да го изкарат Домбровскис и компания - органът има достатъчно правомощия да следи всички финансови пазари в ЕС. Да не говорим, че един от членовете на ръководството му е Елизабет Рьогеле от BaFin. Самият шеф на BaFin Феликс ▶

Deus Ex Frankfurt

The colossal Wirecard scandal has come to prove once again that we shouldn't be overly reliant on the European supervision mechanisms

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

The question is not in the people, but in the system, Edi Rama said once. "If you send a group of Albanians to work in Germany, in a month they would be following the rules like Germans, because the system does not allow otherwise. If you bring a group of Germans here, in a month they would be acting like Albanians. Everything depends on the system." Back in those days, Albania's incumbent Prime Minister was just the mayor of Tirana, but had nevertheless come to the conclusion that many of his Eastern European counterparts are still failing to grasp - that those living beyond what was once called the Iron Curtain are no more superior, pure or evolved, but are regular folks just as susceptible to temptation, greed and dishonesty like those to the East of it. It is just that the West's system of institutions, created to control and restrict such behavior, is older, more stable and well-developed. However, it is not perfect either.

In Bulgaria, one of the main, if not the biggest argument of the euro's supporters, is that entering the ERM II and the eurozone will place the Bulgarian financial sector under European supervision and control, which are deemed better and more independent than domestically. In the past decade, however, there has been plenty of evidence to the contrary. One of the most convincing examples came just as Bulgaria was speeding up its march towards the eurozone's waiting room.

THE STORY OF WIRECARD'S RISE AND FALL will probably remain in history as one of the most scandalous in the European financial sector. Until less than a year ago, this company was the pride of the German technological industry - a payments sector giant, whose capitalization

once exceeded EUR 24 billion and which replaced no other than the one and only, Commerzbank, in the prestigious German DAX 30 stock index. Its Austrian founder, Markus Braun, was likened to Steve Jobs not just because of the black turtlenecks he used to wear during public events. Many saw Wirecard as the forefather of a future free of physical banknotes and coins. Braun was the longest serving chief of a DAX company and likely the wealthiest, thanks to his 7% share in the company.

The story of its rise ended last autumn, when The Financial Times published a series of documents implying that the seemingly profitable business between Wirecard and the Dubai-based Al Alam Solutions was falsified.

The regulators were not too impressed, but the dark cloud of suspicion started lingering over the Munich-based company. Braun was ar-

rested on June 24 this year after it was proven that assets of over EUR 1.9 billion in the company's balance sheets practically do not exist. Braun was subsequently released on a EUR 5 million bail. The next day, Wirecard sought protection from creditors - an unprecedented move in the history of the DAX index. Oliver Bellenhaus, who ran the company's business in the Middle East, was arrested at the start of July for aggravated fraud. The Chief Operating Officer, Jan Marsalek, disappeared without a trace, although acquaintances of his claim that he is hiding in the Philippines.

IN THE FINANCE WORLD, THIS STORY is the equivalent of the Chernobyl nuclear disaster, not because it is unprecedented, but because it happens under the radar of the strict German and European supervisory bodies. "We would have expected such a situation anywhere, but not in Germany," said Economy Minister Peter Altmaier, who oversees the national financial watchdog, BaFin (Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht). BaFin's head, Felix Hufeld, who described the case as a "complete disaster" and "shame for Germany", conveniently forgot about the previous instances when Wirecard was suspected of shady accounting practices (in 2008, 2015, 2016 and 2019). In all of these cases, the German regulator saw the accusations as attempts at market manipulation and defended the company. Many are willing to blame BaFin, above all, for the current scandal. "Mr Altmaier may have unwittingly put his finger on a key point - that everyone with influence over the firm, from board members to auditors and regulators, seems to have been complacent. In a darker version of events, the actions of some may have been complicit, even criminal," writes The Economist.

ESMA is no innocent observer in this case, as Dombrovskis and Co. would like it to seem - the Authority has enough powers to monitor all financial markets in the EU



Петер Алтмайер
Peter Altmaier

BAFIN, WHICH SUPERVISES 2700 BANKS, 800 companies offering financial services and around 700 insurers, has long been the subject of criticism in Germany - starting with a 2006 scandal, when its former head of information technology, Michael Raumann, was charged with embezzling over EUR 4 million, to the recent cases with Deutsche Bank, Nord LB and a few other credit institutions.

Some European economic media took advantage of the situation to start a campaign in support of the European Securities and Markets Authority (ESMA), which they believe should get broader powers and become to the non-banking sector what the European Central Bank (ECB) and its Supervisory Board are to the banking sector. European Commissioner Valdis Dombrovskis was quick to announce that ESMA should investigate BaFin's actions in the Wirecard case.

These are all empty words. ESMA is no innocent observer in this case, as Dombrovskis and Co. would like it to seem - the Authority has enough powers to monitor all financial markets in the EU. Not to mention that Elizabeth Roegle from BaFin is one of its board members. BaFin's head himself, Felix Hufeld, is a member of the ECB's Supervisory Board - the body that practically makes the decisions in the Single Supervisory Mechanism (SSM). What Dombrovskis is proposing is to practically have Hufeld and Roegle investigate themselves.

IT'S A DIFFERENT QUESTION HOW MUCH MORE EFFECTIVE and impartial a full-fledged, common European supervision for the non-banking sector would be. The SSM's experience in the banking sector leaves room for serious doubt. The supervisors in Frankfurt were sharply criticized for their different criteria towards trou-

bled banks in the East and the West. In many recent cases (such as the Danish Danske Bank, Germany's Nord LB, Italy's Banca Monte dei Paschi di Siena, Veneto Banca and Banca Popolare di Vicenza and the Cypriot Cyprus Cooperative Bank), the single supervision turned out to be far from the barrier to bad practices it was conceived to be. "There are simply too many loopholes in the regulations for national authorities to exploit. Some countries can get away with it. Other cannot," The Financial Times writes on the matter, while the co-founder of the powerful Bruegel think tank, Nicolas Véron, demanded that the European Commission explains its actions pertaining to the Nord LB case and how they correspond to the "market principles".

The auditor, EY, was also criticized in the Wirecard case for not even checking whether some of the reported assets in Asian banks existed. Donald Brydon, who was commissioned by the British Government to review the audit market and prepare a report, insists that there needs to be "a whole mindset change" in order to start effectively dealing with such problems. "We must not wait until there is a market failure," Brydon says. According to him, the Wirecard case shows that auditors should have "obligation to find fraud rather than stumble over it".

AS FOR THE BULGARIAN FANS of the 'help from above' theory, this whole story should come to prove that nobody from abroad will resolve our potential problems. The legendary *deus ex machina*, 'god from the machine', which is lowered on stage and offers a way out of a difficult situation, only exists in theatres. The only way out in real life is for us to learn how to resolve our problems ourselves. ■

► Хуфелд е член на Надзорния съвет на ЕЦБ - органа, който на практика взема решенията в Единния надзорен механизъм (SSM). Онова, което Домбровскис предлага на практика, е Хуфелд и Рьогеле да разследват самите себе си.

ОТДЕЛЕН ВЪПРОС Е И КОЛКО ПО-ЕФЕКТИВЕН и безпристрастен би бил един пълновластен, общоевропейски надзор за небанковия сектор. Опитът на SSM в банковия остава място за доста съмнения. Надзорниците от Франкфурт бяха доста остро критикувани заради различните си критерии към закъсали банки от изток и запад. В много случаи напоследък (като например тези с датската Danske Bank, с германската Nord LB, с италианските Banca Monte dei Paschi di Siena, Veneto Banca и Banca Popolare di Vicenza, с кипърската Cyprus Cooperative Bank), единният надзор далеч не се оказва онази непреодолима преграда срещу лошите практики, като каквато беше замислен. "В регулациите има твърде много вратички за националните власти... Някои страни могат да ги използват и да им се разминат. Други не могат", коментира по този повод The Financial Times, а съоснователят на влиятелния институт Bruegel Никола Верон настоя европейската комисия да обясни поведението си по казуса Nord LB и как то съответства на "пазарните принципи".

Впрочем упреци по случая с Wirecard получава и одиторът EY, който дори не си е направил труда да провери съществуването на част от отчитаните активи в азиатски банки. Доналд Брайдън, който бе нает от британското правителство да изготви доклад за състоянието на одитната индустрия, настоява, че в нея е необходима "пълна промяна на мисловната нагласа", за да започне да се справя ефективно с подобни проблеми. "Не бива да чакаме да се случи пазарен провал", призовава Брайдън. "Случаят с Wirecard показва, че одиторите имат задължение да откриват активно измамите, вместо да се натъкват случайно на тях", смята Брайдън.

А ЗА БЪЛГАРСКИТЕ ПОЧИТАТЕЛИ на теорията за помощ свише цялата тази история би трябвало окончателно да го каже, че никой няма да ни реши потенциалните проблеми отвън. Прословутият *deus ex machina*, бог от машината, който се спуска на сцената и предлага изход от сложната ситуация, съществува единствено в театъра. В живота извън него единственият начин да се справим е да се научим да си решаваме проблемите сами. ■

ВРАЗВИТИЕ



Новините от пазарите
у нас и по света
Всеки делник | 12:00 | 18:00

Bloomberg
TV Bulgaria
bloombergtv.bg



ЧСУ "Цар Симеон Велики"

е лидер и модел за образованието в България;
подготвя новатори, учени и предприемачи;
изгражда млади хора с мисия да работят за
обществото ни и за България.



Прием в 8 клас

Основни предмети с разширено
изучаване на английски език

Профил **Природни науки**

Профил **Софтуеърни и хардуеърни науки**

Профил **Предприемачество**

7 часа профилиращи предмети в 8-10
клас: STEM, Технологии, Дигитално
предприемачество, Основи на
стопанска организация и управление
Преподаватели от УНСС, СУ; експерти
в областта на ИТ услуги, финанси и др.
Възможности за стаж по време на и извън
учебната година

Лидерска академия за ученици

Активен спорт: плуване, тенис,
футбол, зумба, йога, народни танци

Стипендии за такса Обучение

Нашите ценности:

Стремеж към високи
постижения и ефективност

Толерантност и
полза на другите

Предприемчивост

Работа в екип

Родолюбие



☎ 02/ 99 77 454 +359 879 216 099

📍 ул. "Св. св. Кирил и Методий" 66, с. Иваняне, София 1393

✉ office@tzarsimeon.bg



<http://tzarsimeon.bg>



[tzarsimeonveliki](https://www.facebook.com/tzarsimeonveliki)



UNIQUE ESTATES е създадена през 2006 като специализирана консултантска компания за продажба и отдаване под наем на луксозни недвижими имоти, и вече 14 години е лидер на този пазар. Ексклузивен партньор за България е на най-голямата международна мрежа за луксозни имоти Luxury Portfolio към Leading RE.

UNIQUE ESTATES was established in 2006 as a specialized consulting company for the sale and rental of luxury real estate, and has been a market leader for 14 years. It is the exclusive partner for Bulgaria of Luxury Portfolio at Leading RE - the largest international network of luxury properties.

ЛУКСОЗНИЯТ ИМОТ ОТНОВО Е НАЙ-СТАБИЛНАТА ИНВЕСТИЦИЯ

Весела Илиева, управляващ партньор на Unique Estates, през Bulgaria On Air

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Г-жо Илиева, обикновено най-горният сегмент на пазара - независимо дали става дума за имоти, или за други стоки и услуги - остава и най-слабо засегнат от икономически сътресения. Така ли е и сега? Как се възстановява пазарът на луксозни имоти след това принудително прекъсване?

Вярно е, че луксозният сегмент е най-устойчив и постоянен. И то не само при кризи - когато имаме пазарен бум, той по същия начин реагира по-бавно. Така е и сега. Бих казала дори, че луксозният сегмент не се промени особено за последните месеци. Имаше пауза, разбира се, но тя по-скоро напомняше за луксозен магазин, който временно е затворил. Огледите действително спряха напълно. Но нашите клиенти са предимно от висшия мениджмънт или собственици на бизнес, които обикновено са много заети хора, често пътуващи. Сега изведнъж им остана свободно време и се оказа, че те искат много да си говорят с нас.

Имаше доста слухове за спад в цените, но не го наблюдаваме, поне не във високия сегмент. Когато става дума за предлагане, на практика нямаме клиент, който заради тези два месеца да е казал: свалям цената с 15 или 20 процента. Единствено на масовия пазар се наблюдаваха единични случаи на хора, които са инвестирали или имат кредит, остават без работа и са принудени много бързо да вземат решения за излизане от инвестиция. Докато при нас всеки предпочита да изчака. Няма продавач, който да се е оттеглил от пазара, нито такъв, който чувствително да е намалил цените.

Ще успее ли до края на годината пазарът да навакса това прекъсване?

Това е нашата идея. В момента сме горе-долу на

70% от оборотите, които сме реализирали преди - смятам, че още през юни-юли ще стигнем до 70%, а до септември-октомври паузата ще бъде наваксана напълно.

Честно казано, аз бях малко по-голям песимист за възстановяването на пазара, защото два месеца бяхме буквално затворени. Но явно хората бързо се отрезвиха и се върнаха към нормалния живот. Клиентите в момента са много активни.

Дори и да има втора вълна на коронавируса, всички участници на пазара сме много по-подготвени. Всеки е настроил системата и организацията във фирмата си така, че да продължи работа. Дори можем да извлечем ползи от изминалите месеци.

Това отрезвяване помага човек да оцени екипа си, да осъзнае на кои хора държи и кои хора държат на компанията му. Кои могат да поемат и други задачи. Кои неща са били излишни. В същото време се ускори процесът по дигитализация, която ще продължим да ползваме и занапред - активирахме мобилно приложение, все по-често сме в Zoom, правим видеозаснемане и огледи онлайн, подписваме договори дистанционно.

Тоест кризата е и възможност за фирмите да станат по-ефективни?

По-ефективни, по-бързи, с променен начин на мислене. Преди, когато са ми предлагали видеоконферентни срещи, съм отказвала, държах на личния контакт. Докато сега повечето вътрешни срещи са дистанционни.

Ако говорим за пазара на недвижими имоти като цяло, там също настъпва отрезвяване. Очакванията за 2020-2021 година бяха да започнат множество нови проекти. Но сега новите разрешителни за ▶

► строеж са намалели чувствително. Новото строителство, което беше започнало през 2019, продължава да се строи. Но опасенията, че след това ще нас търпи свръхпредлагане и презадоволяване на пазара, вече не са на дневен ред.

Можем да очакваме дори спад в предлагането, така ли?

По-скоро да. Инвеститорите сега са много по-предпазливи и внимателни. Така че стартирането на нови проекти ще се забави. Балонът, който от ново беше започнал да се раздува, ще се свие и новото луксозно строителство, което излиза на пазара, може би ще бъде дори по-малко от търсенето. Това също е положително.

Намаляването на новоизградените разрешителни за строеж може ли да е свързано и с изчерпване на подходящите парцели в София?

Не мисля. Когато пазарът върви, дори и най-неатрактивните парцели се купуват. Щом настъпи еуфорията, всеки купува всичко - независимо от цена, проценти застроена площ и така нататък. Просто защото пазарът върви.

Не, по-скоро не е от липса на предлагане, защото София расте. Не говорим само за централни локации, а и за нови райони - в момента например затворените комплекси са много атрактивни.

Карантината раздвижи много районите около София, а и около другите големи градове. Става дума за извънградски къщи, които се ползват през уикенда, или където човек може да се изнесе, ако се случи подобна епидемия например.

Търсят се по-скоро като втори дом?

Да. Обикновено в границите до 250 000 евро.

Другото, което е ново за нашия пазар, е средносрочното наемане на имот. В България по традиция наемите са дългосрочни - година и повече. А в цял свят можете да си наемете къща или апартамент на месечна база, или даже на седмична. По време на епидемията се опитахме да развием такива схеми с къщи: примерно вие си живеете в апартамент в центъра, но наемате къща в Бояна за три месеца. Опитахме се да убедим собствениците, че така могат да получат дори по-висока доходност. И че е по-добре къщата им да се отдаде за три месеца, отколкото да стои цяла година празна.

В момента се търсят такива къщи с басейни, защото хората искат да излязат от града.



Кои са най-интересните райони - в София и около нея?

В луксозния сегмент районите не са се променили значително. Докторска градина продължава да е най-скъпият градски район, с аристократични имоти, чиито цени почти не се променят. Лозенец, Изток, Изгрев, централните градски части - при тях търсенето е постоянно.

От новите райони интересен е квартал Кръстова вада, до мол "Парадайз" - знаете, навремето това беше по-скоро индустриална зона, докато сега има прекрасни сгради и комплекси от затворен тип. Покрай търговския център, метростанцията и новата инфраструктура районът се развие и облагороди, така че това е новият хит. Южните райони продължават да се харесват, но там липсва инфраструктура и това е проблем. За къщи търсенето винаги е било най-силно в Бояна, Драгалевци и Симеоново, но сега към тях се прибавят Панчарево, Камбаните...

По време на епидемията се разработиха и два района, които бяха позабравени и в последните години нямаше търсене за тях. Това са Баня и Бистрица. Малко по-отдалечени, но привлекателни с чист въздух и добра инфраструктура.

Търсят се новите сгради, с хубаво, луксозно строителство, което се отличава значително от онова от 2000 или дори 2009 година.

Ниските лихви прогонват спестителите от банките и насочват голяма част от тях към имотите като предпочитан инвестиционен инструмент. Наблюдава ли се това и в луксозния сегмент? Каква доходност носят луксозните имоти в София?

Категорично да. Дори в момента има една вълна от българи, живеещи зад граница - обикновено хора на добра работа и с високи заплати, които задължително искат да си купят луксозен имот в България.

Има и сериозен тренд да се купуват имоти с цел отдаване под наем. В София много хора живеят под наем и има постоянно търсене.

Доходността от подобни имоти може да е около 5% годишно. Но не бих казала, че отдаването под наем е основна мотивация за купувачите. По-скоро ги привлича сигурността. Ако вложите парите си в луксозния сегмент, те в най-голяма степен ще се запазят при криза. За такива имоти винаги ще има търсене. Може да се стигне до някакво намаляване на цените им, но то ще е в рамките на максимум 10-15%.

Сегментът, в който вие работите, е най-чувствителен към качеството на строителството. Как еволюира то по ваши наблюдения? От една страна, непрекъснато навлизат нови технологии и добри практики. От друга, много квалифицирани работници изтичат навън, към Западна Европа...

По принцип клиентите учат инвеститорите. В миналото у нас клиентите бяха претенциозни и инвеститорът гледеше да изкара максимален марж между вложеното и полученото. На практика всичко се купуваше, без значение от качеството. Сега не е така. Особено в луксозния сегмент клиентите са хора, които пътуват, имат опит от други места и могат да сравняват. Не можеш да им продадеш нещо само с една красива брошура. Хората вече са доста образовани, познават материалите, знаят какво искат. Затова и пазарът на зелено не е много развит: клиентът изчаква, той иска да види сградата с акт 15, с акт 16... През 2009 идваха клиенти и купуваха по 4-5 апартамента в една сграда, без дори да се интересуват на кой етаж са. Сега няма такава еуфория. Хората купуват най-вече за собствени нужди, защото им се е родило още едно дете, или защото са си намерили по-добра работа... Такъв клиент не бърза. Той иска да види, да пипне, да е сигурен. Онези, които купуват с инвестиционна цел, действат по същия начин. Проучват какви

други сгради е построил този строител, с какво качество. Това дисциплинира и самите строители, разбира се.

Имаше немалко примери за сгради, които вече не могат да се реализират на никаква цена заради некачествено строителство.

Дори да оставим инвестиционния аспект настрана, ниските лихви стимулират пазара. Важи ли това и за високия сегмент? Каква част от сделките при вас са с банково финансиране?

Ниските лихви със сигурност стимулират много сделките. Обикновено клиентът, независимо колко обезпечен е финансово, решава част от инвестицията да бъде през кредит, просто за да не затваря свежи пари. Бих казала, че около 50% от нашите клиенти ползват финансиране - не защото им се налага, а защото им е по-евтино. Това е при нормални пазарни обстоятелства. Иначе през май например 90% от клиентите бяха със собствено финансиране.

"Опасенията, че след това ще настъпи свръхпредлагане и презадоволяване на пазара, вече не са на дневен ред"

Евентуалното влизане на България в еврозоната отново е актуална тема. То може да се случи най-рано след три години, но какъв ефект смятате, че би имало върху имотния пазар? Някои строителни предприемачи смятат, че с евро-то чувствително ще поскъпне себестойността заради разходите за труд?

Като цяло нашите имоти - и като себестойност, и като продажна цена - още са подценени спрямо страните от еврозоната. Най-скъпите имоти при нас са около 3000 евро на квадрат, докато в някои страни достигат до 10-12 хиляди евро.

Как би се отразило евро-то? Смятам, че ще ни направи по-отворени и може би повече европейски граждани ще дойдат да инвестират - и като купувачи, и като предприемачи.

Можем да видим Румъния, която само заради по-голямото си население е много по-развит пазар от българския. Чуждите инвестиции в бизнес имоти там са несравнимо повече, много централи на големи компании са в Букурещ, а не в София. Докато у нас може би 95% от жилищните имоти са вътрешни сделки от български клиенти. Така че ние сме един изключително затворен пазар. Да, също така и стабилен пазар, и затова не се повлиява толкова от глобалните промени. Но София разчита изцяло на хората, които идват да живеят тук от другите български градо-

ве. Населението не се увеличава. Нито пък идват повече работници от други европейски държави. Пазарът се крепи само на урбанизацията, на притока на население от по-малките към най-големите населени места.

Това не предпазва ли пазара у нас от класическите балони, които са характерни за този сектор?

Точно така, това ни предпазва. Пазарът е толкова затворен, че е почти изолиран от всички други неща, които се случват по света. Но едно отваряне на България би трябвало да ни раздвижи, да доведе повече инвестиции и повече големи компании в други сектори. А те ще търсят офис площи, жилища за служителите си, ще харчат пари... Да, себестойността на продукта може да се повиши, но няма да е толкова много, а инвеститорите ще имат възможност да повишат и цените си.

България е затворена и в други отношения - като политика за издаване на временни

ри, и то от български клиенти. Руският клиент тази година няма да купува. Ваканционните имоти, които разчитат на него, ще са също толкова потърпевши, колкото и туристическият сектор. Но пък доста български клиенти търсят имот на морето по същата причина, за която вече говорихме - за да имат извънградска алтернатива. Те обаче по-скоро предпочитат южното Черноморие, отколкото северното.

Много анализатори предвиждат, че след карантинните мерки ще се промени отношението към офисите и ще има растяща тенденция към работа у дома. Очаквате ли негативни ефекти върху пазара на офис площи?

Не съм специалист, тъй като имаме друга компания, която се занимава с офисни площи. Но какво се случва в момента? Големите аутсорсинг компании, които имат присъствие тук, до края на годината ще са home office. Потребностите и търсенето на наемателите вече се променят. Неизбежно този пазар ще претърпи трансформации.

Смятате ли, че е възможно самата концепция за офиса да отпадне в дългосрочен план?

Не смятам. В момента се говори много за това. Както и че ще приключи модата на т. нар. споделени офиси. Аз не го вярвам.

Разбира се, огромните общи пространства, отворените офиси, които бяха основна тенденция в последните години, може и да не оцелеят. Вече има доста архитекти, които предлагат връщане към по-старомодния подход с кабинетите, отпреди 20 години. Възможно е даже заради този преход да се окажат необходими допълнителни площи.

Като цяло не мисля, че тази криза ще промени индустрията. В Америка от дълги години се опитват да наложат "домашния офис", защото това излиза доста по-евтино - и не успяват. Ефективността на хората при home office е много по-ниска. А и се получава една социална изолация - самите хора не се развиват, депресират се и така нататък. Тези резултати са известни дори отпреди епидемията, и ясно показват, че работата у дома не е добра нито за работодателя, нито за служителя. Тъкмо затова се появиха и т. нар. споделени работни пространства.

Таова само доказва, че ще има нужда от офиси и в бъдеще.

Да, категорично. Впрочем ние в България никога не сме били особени почитатели на другите решения, които идват най-вече от Америка. ■

LUXURY REAL ESTATE IS STILL THE MOST STABLE INVESTMENT

Vesela Ilieva, Unique Estates Managing Partner, talks to Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

Mrs. Ilieva, the high-end market, regardless if it is real estate or other goods and services, is usually least affected by economic turmoil. Is that currently the case?

How is the luxury real estate market recovering after the forced interruption?

It is true that the luxury segment is the most resistant and steady. This is not only true for times of crisis, because when there's a market boom, this segment also reacts more slowly and clumsily.

That is also the case right now. I would even say that the luxury segment has not changed much in the past months. There was a pause, of course, but it was more like a luxury shop being closed temporarily. Tours ceased completely. But on the other hand, our customers are mostly senior managers and CEOs, who are typically very busy and frequent travelers. Now they suddenly found themselves with time on their hands and it turned out they really like talking to us.

There were speculations that prices will drop, but we have not observed this, at least in the high-end market. When it comes to sellers, we practically don't have any clients who had agreed to drop their asking price by 15-20% because of these past couple of months, which is something that happened in the low-end and mass market. There were people on there, who had invested or had loans, lost their jobs and were forced to quickly make decisions on exiting their investment. Everyone on our market prefers to wait things out. There isn't a seller who has withdrawn or substantially reduced their price.

Will the market manage to make up for the interruption by this year's end?

This is our plan. We're currently at around 70% of the

previous turnover. I believe that we'll completely make up for the pause by September-October. Frankly, I was a little more pessimistic about the market's rebound, because we were literally shut down for two months. People, however, quickly sobered up and returned to their normal lives. Currently customers are much more active. All market participants are much better prepared even if there is a second wave of the coronavirus. Everyone has tuned their company's system and organization, so they can continue working. We could even draw benefits from the past months. This sobering experience helps assess the team, find out where the employees' and the company's loyalties stand, who can take on additional tasks and the things that had been unnecessary. Meanwhile, we've included quite a few new technologies that will stay in the future - things like Zoom, video and virtual tours...

In other words, the crisis is also an opportunity for companies to become more efficient?

More efficient, quicker with a new way of thinking. I used to turn down video conference meetings in the past, as I preferred the face-to-face contact. Now, most of our internal meetings are digital. If we're talking about the real estate market in general, it is also going through sobering times. The expectations for 2020-2021 were for many new projects to start. The newly issued construction permits have decreased substantially right now. The buildings that had started to be constructed in 2019 continue to be built. The fears that there will be an oversupply and the market will be oversaturated are no longer on the agenda.

We can even expect a decrease in supply, right?

More than likely. Investors are much more cautious and ►



► careful right now. The bubble that had started inflating once again will shrink and the new luxury properties that come out on the market may even not be able to meet the demand. This is also a positive thing.

Could the decrease in newly issued construction permits be linked to a depletion of suitable land plots in Sofia?

I don't believe so. When the market is moving up, even the least attractive plots are being bought. Once the euphoria strikes, everyone buys everything - regardless of price, percentage of built-up area, etc. Just because the market is moving up.

No, most likely it's not because of lack of supply because Sofia is growing. We're not only talking about central locations, but also about new areas. Gated communities are very popular right now, for example.

The quarantine increased interest in the areas around Sofia and other big cities. We're talking about rural houses that can be used during the weekend or where people can escape in case of another pandemic.

There is more demand for a second home?

Yes. The price range is usually up to 250,000 euro.

The other new thing on our market is the mid-term housing. Traditionally, renting in Bulgaria is long-term - a year or more. Houses or apartments can be rented across the world on a month-to-month basis, or even weekly. We tried to develop this during the epidemic here with houses: for example, you live in an apartment in the city center, but rent a house in Boyana for three months. We tried to convince the owners that they can even get a higher return on their property this way and that it would better for their house to be rented out for three months, instead of remaining empty for a whole year. There is high demand for such houses with swimming pools right now, because people want to escape the city.

What are the most interesting areas in and around Sofia?

There is no significant change in the luxury segment areas. The Doctors' Garden continues to be the most expensive urban area, with aristocratic properties, whose prices are almost unchanged. Demand is constant in Lozenets, Iztok, Izgrev, the central city parts.

Of the new areas, Krustova Vada near Mall Paradise, is interesting. You know how back in the day, this was rather an industrial zone, while now there are some wonderful buildings and gated communities. The shopping center, the metro station and the new infrastructure developed and improved the region, making it the new hit on the market. The southern parts of the city continue to be in high demand, but lack infrastructure, which is a problem. Demand for hous-



es was always highest in Boyana, Dragalevtsi and Simeonovo, but the list has been expanded by the area around Pancharevo, Kampanite...

Two areas that had been a somewhat forgotten in recent years, picked up during the epidemic - Bankya and Bistritsa. They are a little further away, but nevertheless attractive thanks to their clean air and good infrastructure.

There is demand for new, high-quality and luxury construction buildings, which is vastly different than the one from 2000 or even 2009.

The low interest rates drive people's savings away from the banks and direct a large part of them towards properties as a preferred investment instrument. Is this also the case in the luxury segment? What is the return of high-end properties in Sofia?

Definitely. Even right now, there is a wave of Bulgarians living abroad - typically people with well-paid jobs, who want to buy a luxury property in Bulgaria by all means.

There is also a serious tendency of buying prop-

erties to rent out. Many people rent in Sofia, so there is always demand. Let alone opportunities to rent via platforms like Airbnb.

The annual return rate from such properties could revolve around 5%. I wouldn't say, however, that renting is the main motivation for buyers. It's rather the security that attracts them. If you invest money in the luxury segment, they will be protected to the largest extent during a crisis. There will always be demand for such properties. Their prices could drop somewhat, but this will be by 10-15% at the most.

The segment you work in is the most sensitive to the quality of construction. How did it evolve, based on your observations? On the one hand, there are always new technologies and practices, while on other hand, many qualified workers have left the country for Western Europe...

Generally, the clients teach the investors. In the past, clients were not demanding, and the investors were aiming at high profit margins. Every-

thing was being bought, regardless of quality. That is no longer the case. Especially in the luxury segment, where the clients are people who travel, have experience from other places and can compare. You can't sell them something just based off a pretty brochure. Nowadays people are quite educated, they know the materials and what they want. That is why the off-plan property market is not very developed - the client waits, they want to see a building with all the certificates already issued.

In 2009, there were clients who used to come and buy 4-5 apartments in a building without even inquiring which floor they're on. There is no such euphoria anymore. People are buying for their personal needs, above all, because they have another child or found a better job, etc. Such clients are in no rush. They want to see for themselves and be sure. Those who buy to invest act the same way. They research what other buildings a given developer has built, their quality. This also disciplines the developers themselves.

There were quite many instances where buildings can no longer be sold at any price due to poor quality construction.

The investment aspect aside, low interest rates stimulate the market. Is this also true for the high-end segment? What part of the deals you do are financed by banks?

The low interest rates surely stimulate deals substantially. Usually clients, regardless of their wealth, decide for part of the investment to be financed by a loan, just so they don't lock up fresh cash. I would say that around 50% of our clients use financing, not because they have to, but because it is cheaper. This is under normal market circumstances. Otherwise, in May, for example, 90% of the clients were self-financed.

Bulgaria's possible entry in the eurozone is once again a current topic. This could happen in three years, at the earliest. What effect do you believe this might have on the real estate market? Some developers believe that the euro will bring up costs because of the more expensive labor?

Overall, our properties are still undervalued compared to countries in the eurozone - both in terms of cost and selling price. The most expensive properties we sell go for around EUR 3,000/m², compared to EUR 10,000-12,000 in certain countries. What would the euro's impact be? I believe that it will make us more open and maybe more European citizens will come to invest - both as buyers and entrepreneurs.

We could look at Romania, which only because of its bigger population, is a much more developed market than Bulgaria. There are incomparably more foreign investments in business properties there, many headquarters of big companies are located in Bucharest and not Sofia. Around 95% of residential properties here are

bought and sold by Bulgarian clients, meaning that we're an exceptionally confined market. Yes, also a stable market that is not impacted by global changes as much. Sofia relies only on people who come to live here from other Bulgarian cities. The population is not increasing, neither are more workers from other European countries coming here. The market rests solely on urbanization - the influx of people coming from smaller settlements to bigger cities.

Doesn't this protect the market here from the classical bubbles typical for this sector?

Exactly, this protects us. The market is so confined, that it is practically isolated from all the other things happening across the world. A potential opening of Bulgaria should move things around, lead to more investments and more big companies in other sectors. They will look for office space, housing for their employees, they will spend money... Yes, the cost of the product might go up, but it won't be too much, while investors will have the chance to increase their

"Even right now, there is a wave of Bulgarians living abroad - typically people with well-paid jobs, who want to buy a luxury property in Bulgaria by all means"

prices as well.

Bulgaria is confined in other regards as well, such as its policy for issuing temporary IDs to foreigners. There are people from third countries who wish to have access to Europe, to live and work here. The procedure for allowing them this is quite cumbersome. Especially compared to other nearby EU countries, like Greece or Cyprus. They have many foreign citizens who invest there, after detailed checks, of course. These are people from Arab speaking countries and Russia. There is a loophole in Bulgaria involving a big investment in securities, over 2 million leva, if I'm not mistaking. This, however, does not help the real estate market in any way. If a person invests those 2 million in a house, for example, this does not grant them the right to obtain an ID. All Russian citizens who buy properties in Bulgaria have to apply for a visa in order to visit them. If we change small things, we could truly open up and vitalize the market, because these people don't just buy properties, but also spend their money here, put their kids in schools, visit

shopping malls, etc.

Sofia and its surrounding areas make up a huge portion of the real estate market in Bulgaria. How is the market in other regions? Are there other interesting places?

Overall, there is movement in the other big cities, like Varna and Plovdiv. There is currently interest in the Bulgarian Black Sea coast as well, and this interest is from Bulgarian clients. The Russian client will not be buying this year. Vacation properties, which count on them, will be as impacted as the tourism sector. Quite many Bulgarians are looking for a property on the coast for the same reason I mentioned above - to have an alternative to the city life. They, however, have a preference for the southern coast.

Many analysts forecast that attitudes towards office space will change after the quarantine measures, leading to a growing tendency to work from home. Do you expect any negative effects on the office space market?

I am no expert, because we have another company that specializes in office space. Let's see what's happening right now. The big companies which have a presence here, will be on home office mode until this year's end. Customers' needs are already changing. I believe this segment of the market is bound to transform the most.

Do you believe that the whole office concept could disappear in the long run?

I don't believe so. There is a lot of talk about this right now, just as that the so-called co-working space will lose popularity. I don't believe this will happen.

Of course, the big common space, open offices, which were the main trend in recent years, could fail to make it. There are quite many architects already who are proposing a return to the old-fashioned approach with separate offices from 20 years ago. This transition may even lead to a need for more office space.

Overall, I don't believe that this crisis will change the industry. They've been trying to promote the home office concept for years in the US, because it's much cheaper, but to no avail. People's productivity is much lower when working from home. There is also the phenomenon of social isolation which leads to depression, prevents people from growing and so forth. These results have been known even before the epidemic and clearly show that working from home is not good for neither the employee nor the employer. This is precisely why the so-called co-working space came about.

This only proves that there will be a need for offices in the future.

Yes, definitely. Actually, here in Bulgaria we've never been huge fans of the alternative solutions, which mostly come from the US. ■

НЕСИГУРНИ ВРЕМЕНА, СИГУРЕН ПАРТНЬОР.

ИЗБЕРЕТЕ АВТОКАСКО ОТ АРМЕЕЦ!



Винаги с вас!

ЗАД „АРМЕЕЦ“ Е ДЪЛГОГОДИШЕН ЛИДЕР В ЗАСТРАХОВАНЕТО НА МПС „КАСКО“ С ПАЗАРЕН ДЯЛ ЗА 2019 Г. ОТ 20%*. ЗАСТРАХОВАМЕ ЛЕКИ И ТОВАРНИ АВТОМОБИЛИ, РЕМАРКЕТА, ЗЕМЕДЕЛСКА ТЕХНИКА, СТРОИТЕЛНИ МАШИНИ И ДРУГИ.

КАКВИ СА ПРЕДИМСТВАТА, ПРЕДЛАГАНИ ОТ ЗАД „АРМЕЕЦ“?

- **Покритие на различни рискове:**
Клауза „М“ – МИНИМАЛНО КАСКО;
Клауза „Ч“ – ЧАСТИЧНО КАСКО;
Клауза „К“ – КРАЖБА;
Клауза „П“ – ПЪЛНО КАСКО;
Допълнително безплатно покритие „Автомобилен асистанс за чужбина“ за леки автомобили с общо тегло до 3,5 тона и до 9 места.
- **Обезщетяване за нанесените щети на автомобила по предпочитан от клиентите начин, договорен в застрахователната полица и общите условия на застраховката:**
Ремонт в официален сервиз;
Ремонт в доверен сервиз на ЗАД „Армеец“;
По представени фактури;
По експертна оценка.
- **Осигурен денонощен център за обслужване на клиенти при възникнали застрахователни събития.**

КЪДЕ МОЖЕТЕ ДА СКЛЮЧИТЕ ЗАСТРАХОВКА „КАСКО“?

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

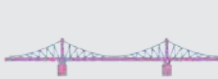
За повече информация: ЗАД „Армеец“, 1000 София, ул. „Стефан Караджа“ 2, тел.: 0 700 1 39 39, www.armeets.bg, [facebook/zad.armeets](https://facebook.com/zad.armeets)

* по предварителни официални данни на КФН към 31.11.2019 г.

ЛЕТИ СПОКОЙНО ДО СВОИТЕ ЛЮБИМИ ДЕСТИНАЦИИ!

 **АМСТЕРДАМ**  **ЛОНДОН** 

БРЮКСЕЛ    **ПАРИЖ**

 **БЕРЛИН**  **ФРАНКФУРТ**

 **ВИЕНА**  **ПРАГА**  

ЦЮРИХ    **МАДРИД**

 **БАРСЕЛОНА**  **МАЛАГА** 

 **ПАЛМА ДЕ МАЙОРКА** 

АТИНА   **ВАРНА**

БУРГАС   **ЛАРНАКА** 

 **МИЛАНО**  **РИМ**  

България Еър прилага всички необходими мерки, за да осигури безопасно и комфортно пътуване на своите пътници. Всички самолети преминават през двойна дезинфекция, а въздухът по време на полет се пречиства от специална HEPA филтрираща система.

Следи новините на сайта ни www.air.bg и Facebook страницата ни за актуална информация относно промени в полетите ни.

ЗАПОЧНА ЛИ КИТАЙСКОТО НАШЕСТВИЕ В ЕВРОПА?

"Предреченият от шефа на Peugeot троянски кон" на Пекин започва да се случва

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография АРХИВ





Ефектът е очевиден: това ще създаде троянски кон за китайците в Европа". Думите са на Карлос Тавареш, шефа на PSA Peugeot-Citroen, и бяха изречени още през пролетта на 2018 по повод новите европейски стандарти за вредните емисии и плановете за стимулиране на електрическата мобилност. Две години по-късно те вече започват да се сбъдват, твърди друг френски автомобилен ръководител - президентът на групата Renault Жан-Доминик Сенар.

"НАВОДНЕНИЕТО" ОТ КИТАЙСКИ ЕЛЕКТРОМОБИЛИ по пристанищата на Норвегия, което се наблюдава в последните месеци, е ясен знак за "свирепата конкуренция", която Китай ще създаде за европейските производители, предупрежда Сенар, цитиран от Bloomberg.

Китайската инвазия започва от Норвегия, която е най-добре развитият пазар за електромобици на Стария континент, макар вече да не е най-големият. Само за три месеца китайската SAIC продаде цели 600 бройки от своя електрически модел MG ZS в скандинавската държава, което я вкара в топ 5, пред модели като Tesla Model 3 и Renault Zoe. SAIC, която от две години продава във Великобритания, се готви да стъпи и на други пазари в Европа.

Поне още пет компании с китайски собственици вече присъстват или се готвят да стъпят на европейски пазари в близките месеци. Сред тях са BYD, в която инвеститор е Уорън Бъфет; Polestar - джойнт-венчър между Volvo и неговия мажоритарен собственик Zhejiang Geely; Lynk & CO - друга дъщерна компания на Geely; Xpeng Motors, която е подкрепена от гиганта Alibaba; Aiways, за която е Tencent, и още доста други.

ДОСКОРО МИСЪЛТА ЗА КИТАЙСКО ПРИСЪСТВИЕ на претенциозния европейски пазар изглеждаше нелепа. Макар и напреднали доста в последното десетилетие, китайските компании са далеч от инженерната компетентност на своите европейски, японски и корейски конкуренти. Но при електромоделите нещата стоят по друг начин. Несравнимо по-прости като устройство от конвенционалните автомобили, те разчитат за успеха си на две ►

► ключови неща - ефективен софтуер и достъп до относително евтини батерии. В първото китайците са поне толкова добри, колкото и европейците. Във второто ги превъзхождат значително. Производството на литиево-йонни батерии за автомобили е съсредоточено преди всичко в Китай и Южна Корея. Дори Tesla ще получава прословутите си батерии от ново поколение от китайската CATL. Тя доставя също батериите за BMW и вече строи един от най-големите си заводи на европейска земя.

Освен това китайските компании разполагат със солидни финансови ресурси след експанзията си на вътрешния пазар в последните години. Голяма част от тях са и с държавно участие, и могат да разчитат на подкрепа, каквато европейските компании няма как да получат заради строгите ограничения на ЕС за държавната помощ. "Ако един европейски производител бъде поставен на колене от новите лимити за CO2, той не може да бъде откупен от друг европейски производител заради антимонополните правила", предупреждава на времето Тавареш. Но пред китайците няма подобни ограничения.

В СЪЩОТО ВРЕМЕ ЗА ЕВРОПЕЙСКИТЕ КОМПАНИИ е жизненоважно да продават в значими количества електрическите си модели като Renault Zoe, Peugeot e208 и Volkswagen ID.3. Само това би ги отървало от колосалните глоби, които от тази година се начисляват за продадени модели с емисии над новия таван от 95 г/км.

Въпросът е само дали гиганти като VW, PSA, Renault, Daimler и BMW ще се съревновават на равни начала с азиатските "нашественици". Ако от едната страна е европейска компания, принудена да си купува батериите от Китай със солидна надценка, а от другата - китайски производител, който се ползва с подкрепа и субсидии от правителството или местните власти, конкуренцията едва ли е съвсем справедлива.

АВТОМОБИЛНАТА ИНДУСТРИЯ Е НАЙ-ГОЛЕМИЯТ РАБОТОДАТЕЛ в Германия и един от най-големите - във Франция. Производството на автомобили и компоненти е основен стълб в икономиките на Испания, Великобритания, Италия, Чехия, Словакия, Унгария и Румъния. В България сегментът на автомобилните доставчици се разраства значително в последните години и днес пряко в него са анжжирани 67 000 души, по данни на Автомобилен клъстер България.

По данни от 2019 Китай е все още твърде скромна като износител на електромобили - целият експорт не надхвърля 438 ми-

ЕЛЕКТРОМОБИЛИТЕ	
Най-големите износители	Най-големите вносители
САЩ 30.1%	Норвегия 21.4%
Белгия 19.8%	Китай 11.3%
Германия 15.1%	Канада 8.8%
Южна Корея 9.1%	Нидерландия 8.3%
Австрия 4.9%	Германия 8%
Нидерландия 4.6%	Франция 5.1%
Франция 4.5%	Белгия 4.1%
Великобритания 4.3%	Великобритания 3.8%
Китай 1.7%	Швеция 3.1%
Япония 1.7%	САЩ 3.1%

лиона долара, доста скромно дори на фона на Великобритания (1.1 милиарда долара) и Франция (1.17 млрд.). Лидер по този показател е САЩ, с износ на стойност 7.9 милиарда долара, най-вече благодарение на Tesla.

На второ място е Белгия с 5.1 милиарда долара. В белгийския завод на VW във Ворст се произвежда електрическото Audi e-tron. Третата позиция е за Германия, с 3.9 милиарда долара износ. Най-големите вносители на електромобили (по брутна стойност) са Норвегия, Китай и Канада. Но ако съдим по тенденцията от началото на годината, това много скоро ще се промени драстично.

КИТАЙСКИТЕ НАШЕСТВЕНИЦИ BYD

Развила се благодарение на значителна инвестиция на Уорън Бъфет, тази компания от град Ксиан днес произвежда всичко от батерии и електрокари до камиони и автобуси. В Европа тя планира да стъпи с кросоувъра Tang - предлаган и като електромобил, и като plug-in хибрид. Цената на електрическата версия в Китай е около 48 000 щатски долара.

Lyng & Co

Карантинните мерки отложиха с малко европейския дебют на тази нова марка, създадена под крилото на Geely. Концепцията ѝ, дело на бившия маркетингов шеф на европейския GM Ален Висер, е да предлага автомобилите си не толкова за продажба, а най-вече с иновативни схеми за абонамент.

Byton

Зад тази съвсем млада компания стоят технологичният колос Tencent и автомобилният производител First Automobile

Works (FAW), китайски производствен партньор на Audi. Byton представи луксозния си M-Byte в Европа още миналата година, и вече е готова да го пусне в продажба.

Xpeng Motors

Създадена от двамата бивши служители на GAC, тази компания привлече финансиране от Alibaba, от основателя на Xiaomi Lei Джун, и от Foxconn.

В Европа най-вероятно ще се пробва с електрическия кросоувър G3, чиято най-скъпа версия претендира да има 520 км обхват с едно зареждане.

Kaiyun Motors

Kaiyun Motors е гръщерна филма на CSG Holding, най-големия производител на строителни стъкла в света. Компанията вече продава електрическото пикапче Pickman в Германия, Италия, Франция, Испания и Швеция.

BAIC

Един от гигантите на китайското автомобилостроене, в който главен акционер е китайското правителство. BAIC е и местен производствен партньор на Mercedes-Benz и Hyundai. Поделението за електромобили BJEV произвежда електрическия EU5 - снабдена с батерии версия на сегана Senova D50.

Aiways

Това е стартър за електромобили от Шанхай, който само за 4 години след основаването си вече е готов с първия си масов модел - кросоувъра U5. Първата партия от него вече гоише в Европа като част от флотилията на местния Hertz на остров Корсика (незасегнат от фалита на американския клон на компанията). До края на лятото Aiways ще се предлага в Германия, Франция, Швейцария, Холандия и Норвегия.

SAIC

Шанхайската корпорация е един от четирите гиганта на китайското автомобилостроене, с мажоритарно държавно участие. Притежава китайската луксозна марка Роewe, и преди години откупи фалиралата британска MG. Тъкмо под нейното лого продава в Европа електрическия кросоувър SZ.

Qiantu

Тази компания от Суджоу е основана от бивш старши инженер на китайското поделение на Jeer. Нашумя най-вече със спортния си модел K50 - електромобил с два електромотора, обща мощност 376 конски сили и 4.6 секунди от 0 до 100 км/ч. Плановите за експанзия в Европа още не са потвърдени официално. ■

HAS THE CHINESE INVASION OF EUROPE BEGUN?

Beijing's Trojan horse predicted by Peugeot's boss is taking shape

By KONSTANTIN TOMOV / Photography FILE PHOTOS

"The effect is obvious: this will create a Trojan horse for the Chinese in Europe." These words of Carlos Tavares, the head of PSA Peugeot-Citroen, were uttered in the spring of 2018 on the occasion of the new European standards for harmful emissions and plans to stimulate electric mobility. Two years later, they are already starting to come true, says another French car manager - the president of the Renault group Jean-Dominique Senard.

THE "FLOOD" OF CHINESE ELECTRIC CARS in Norwegian ports in recent months is a clear

sign of the "fierce competition" that China will create for European manufacturers, Senard warned, quoted by Bloomberg.

The Chinese invasion began in Norway, which is the best-developed market for electric vehicles on the Old Continent, although it is no longer the largest. In just three months, China's SAIC sold as many as 600 units of its MG ZS electric model in this Nordic country, putting it in the top 5, ahead of models such as the Tesla Model 3 and Renault Zoe. SAIC, which has been selling in the UK for two years, is preparing to enter other markets in Europe.

At least five more Chinese-owned companies are already present or preparing to enter European markets in the coming months. Among them are BYD, in which Warren Buffett is the investor, Polestar - a joint venture between Volvo and its majority owner Zhejiang Geely, Lynk & CO - another subsidiary of Geely, Xpeng Motors, which is backed by giant Alibaba, Aiiways, backed by Tencent, and many more.

UNTIL RECENTLY, THE THOUGHT OF A CHINESE PRESENCE in the exigent European market seemed ridiculous. Although quite advanced ▶



► in the last decade, Chinese companies are far from the engineering competence of their European, Japanese and Korean competitors. But with electric cars, things are different. Incomparably simpler as a device than conventional cars, they rely on two key factors for their success - efficient software and access to relatively inexpensive batteries.

In the former, the Chinese are at least as good as the Europeans. In the latter, they are significantly superior. The production of lithium-ion batteries for cars is concentrated primarily in China and South Korea. Even Tesla will receive its famous new generation batteries from the Chinese CATL. It also supplies batteries for BMW and is already building one of its largest plants on European soil.

In addition, Chinese companies have solid financial resources after their expansion in the domestic market in recent years. Many of them are also partially state-owned, and can count on support that European companies cannot receive due to the EU's strict state aid restrictions. "If a European producer is brought to its knees by the new CO2 limits, it cannot be bought by another European producer because of the antitrust rules," Tavares warned at the time. But there are no such restrictions for the Chinese.

AT THE SAME TIME, it is vital for European companies to sell significant quantities of their electric models such as the Renault Zoe, Peugeot e208 and Volkswagen ID.3. Only this would save them from the colossal fines that are charged this year for sold models with emissions above the new ceiling of 95 g/km.

The only question is whether giants such as VW, PSA, Renault, Daimler and BMW will compete on an equal footing with the Asian "invaders". If, on the one hand, there is a European company forced to buy batteries from China at a substantial mark-up, and on the other a Chinese manufacturer that enjoys support and subsidies from the government or local authorities, the competition is hardly fair.

THE CAR INDUSTRY IS THE LARGEST EMPLOYER in Germany and one of the largest in France. The production of cars and components is a major pillar in the economies of Spain, Great Britain, Italy, the Czech Republic, Slovakia, Hungary and Romania. In Bulgaria, the segment of automotive suppliers has grown significantly in recent years and today 67,000 people are directly involved in it, according to the Automotive Cluster Bulgaria.

According to data from 2019, China is still too modest as an exporter of electric vehicles - total exports do not exceed USD 438 million, quite modest even against the background of Britain (USD 1.1 billion) and France (USD 1.17 billion). The leader in this indicator is the United States,

with exports worth USD 7.9 billion, mostly thanks to Tesla.

Belgium comes second with USD 5.1 billion. The electric Audi e-tron is produced at VW's Belgian plant in Wolfsburg. The third position is for Germany, with USD 3.9 billion in exports. The largest importers of electric vehicles (gross value) are Norway, China and Canada. But judging by the trend since the beginning of the year, this will soon change dramatically.

THE CHINESE INVADERS

BYD

Developed thanks to a significant investment by Warren Buffett, this Xi'an-based company now produces everything from batteries and electric hoists to trucks and buses. In Europe, it plans to launch the Tang crossover, available as both an electric car and a plug-in hybrid. The price of the electric version in China is about USD 48,000.

Lynk & Co

The lockdown postponed the European debut of this new brand, created under the wing of Geely. Its concept, the work of former GM marketing chief Alain Visser, is to offer its cars not so much

for sale, but mostly with innovative subscription schemes.

Byton

Behind this very young company are technology giant Tencent and automaker First Automobile Works (FAW), Audi's Chinese manufacturing partner. Byton introduced its luxury M-Byte in Europe last year, and is now ready to launch it.

Xpeng Motors

Founded by two former GAC employees, the company has attracted funding from Alibaba, Xiaomi founder Lei Jun, and Foxconn.

In Europe, it will most likely test the ground with the electric crossover G3, whose most expensive version claims to have a range of 520 km on a single charge.

Kaiyun Motors

Kaiyun Motors is a subsidiary of CSG Holding, the world's largest manufacturer of building glass. The company already sells the Pickman electric pickup in Germany, Italy, France, Spain and Sweden.

BAIC

One of the giants of the Chinese automotive industry, in which the main shareholder is the Chinese government. BAIC is also a local production partner of Mercedes-Benz and Hyundai. The BJEV electric vehicle division produces the electric EU5 - a battery-powered version of the Senova D50 sedan.

Aiways

This is a start-up for electric cars from Shanghai, which in just 4 years after its founding is ready with its first mass model - the U5 crossover. The first batch of it has already arrived in Europe as part of the local Hertz flotilla on the island of Corsica (unaffected by the bankruptcy of the company's American branch).

Until the end of the summer, Aiways will be available in Germany, France, Switzerland, the Netherlands and Norway.

SAIC

The Shanghai Corporation is one of the four giants of the Chinese automotive industry, with a majority state participation. It owns the Chinese luxury brand Roewe, and years ago bought the bankrupt British MG. It is under its logo that the SZ electric crossover is sold in Europe.

Qiantu

This company from Suzhou was founded by a former senior engineer of the Chinese division of Jeep. He drew attention with his sports model K50 - an electric car with two electric motors, a total power of 376 hp, and 4.6 seconds from 0 to 100 km/h. Plans for expansion in Europe have not yet been officially confirmed. ■

Electric cars
rely on two key
factors for their
success - efficient
software and
access to relatively
inexpensive
batteries

ELECTRIC VEHICLES

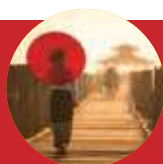
The largest exporters	The largest importers
USA 30.1%	Norway 21.4%
Belgium 19.8%	China 11.3%
Germany 15.1%	Canada 8.8%
South Korea 9.1%	Netherlands 8.3%
Austria 4.9%	Germany 8%
Netherlands 4.6%	France 5.1%
France 4.5%	Belgium 4.1%
United Kingdom 4.3%	United Kingdom 3.8%
China 1.7%	Sweden 3.1%
Japan 1.7%	USA 3.1%

43 |

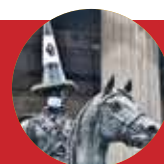
МЪСК СТАНА ПО-БОГАТ ОТ БЪФЕТ

Шефът на Tesla Илон Мъск вече е по-богат от легендарния инвеститор Уорън Бъфет, показва индексът Bloomberg Billionaires. Само за един ден, на 10 юли, състоянието на Мъск се увеличи с 6.1 милиарда долара заради 11-процентовия ръст в акциите на компанията. Предприемачът вече е и пред фигури като Лари Елисън (Oracle) и Сергей Брин (Google). Общото състояние на 49-годишния Мъск в момента се изчислява на 70.5 милиарда долара. От тях около ►

48 | **ВЕКЪТ НА АЗИЯ**
ASIA'S CENTURY



44 | **ДЕНЯТ НА РАДИКАЛА**
THE DAY OF THE RADICAL





ELON MUSK RICHER THAN WARREN BUFFETT

Tesla boss Elon Musk is now richer than legendary investor Warren Buffett, according to the Bloomberg Billionaires index. For just one day, on 10 July, Musk's fortune increased by USD 6.1 billion due to an 11% increase in the company's shares. The entrepreneur is already in front of figures such as Larry Ellison (Oracle) and Sergey Brin (Google).

The total fortune of the 49-year-old Musk is currently estimated at USD 70.5 billion. About 15 billion of them come from his shares in the Space X space research company, but the bulk falls on his securities at Tesla, where Elon owns about a fifth of the capital. Tesla shares have risen 269% since the beginning of the year alone. Steve Ballmer, the former head of Microsoft, Paige and Brin from Google, as well as the Indian business magnate Mukesh Ambani also overtook Buffett, who meanwhile donated another USD 2.9 billion to charity.

However, the fortunes of technological innovators are quite uncertain, warned Mike Novogratz, an experienced analyst and investor. According to him, the current prices are much overestimated and an inevitable collapse is looming. We are in the midst of irrational enthusiasm - this is a bubble, Novogratz was quoted as saying by Bloomberg. The econ-

omy, he added, is suffocating and slowing down, the Covid is still hovering over us, and yet technology stocks are breaking records every day. It's a classic speculative bubble. Musk, meanwhile, has hinted that he is likely to reconsider his support for rapper Kanye West's presidential candidacy. When Kim Kardashian's husband announced his plans in early July, Musk wrote to him on Twitter: 'You have my full support.' It turned out that the two had discussed the candidacy a year ago, and the rapper announced that Musk would be his advisor and director of the national space program if he won.

However, West later gave several interviews in which he claimed that vaccines were a devil's invention and that abortions in the United States were under the control of white racists. This and several other scandalous statements have forced Musk to reconsider his support. Many political analysts see West's candidacy as an attempt to support President Donald Trump by diverting some of the Afro-Americans' votes in big cities, traditionally in favour of the Democratic Party. In the past, West was a public supporter of Trump, but now claims to have withdrawn his backing for the president. Musk was briefly even an adviser to the president before resigning voluntarily. ■

► 15 милиарда идват от акциите му в компанията за космически изследвания Space X, но основната част се пада на ценните му книжа в Tesla, където Илон притежава около една пета от капитала. Само от началото на годината акциите на Tesla са поскъпнали с 269%.

Прег Бюфет, който междувременно дари нови 2.9 милиарда долара за благотворителност, излязоха още Стив Балмър, бившият шеф на Microsoft, Пејдж и Брин от Google, както и индийският магнат Мукеш Амбани.

Състоянията на технологичните иноватори обаче са доста несигурни, предупреди Майк Новограц, опитен анализатор и инвеститор. Според него моментните цени са много над реалните възможности и се задава неминуемо сгромолясване. "Намираме се посред ирационален ентусиазъм - това е балон", казва Новограц, цитиран от Bloomberg. "Икономиката се задържа и забавя, Ковид е още надвиснал над нас, и въпреки това технологичните акции чупят рекорди всеки ден. Това е класически спекулативен балон".

Междувременно Мъск намекна, че вероятно ще преразгледа подкрепата си за президентската кандидатура на рапъра Кание Уест. Когато съпругът на Ким Кардашян обяви плановете си в началото на юли, Мъск му писа в Twitter: "Имаш пълната ми подкрепа". Оказа се, че двамата са обсъждали кандидатурата още преди година, а рапърът обяви, че Мъск ще му бъде съветник и директор на националната космическа програма, ако спечели.

Впоследствие обаче Уест даде няколко интервюта, в които обяви, че ваксините били дяволско изобретение, а абортите в САЩ се намирали под контрола на белите расисти. Това и още няколко скандални изявления са принудили Мъск да размисли. Много политически анализатори разглеждат кандидатурата на Уест като опит да се подкрепи сегашният президент Доналд Тръмп, като се отклонят част от гласовете на тъмкокожите в големите градове, традиционно подавани в полза на Демократическата партия. В миналото Уест бе публичен привърженик на Тръмп, но сега твърди, че е оттеглил подкрепата си за президента. Мъск за кратко бе дори съветник на президента, преди да се оттегли по свое желание. ■

ОТВАРЯМЕ НОВ ОФИС, КЪДЕТО СИ ПОИСКАШ. УДОБЕН ЛИ ТИ Е?



GET IT ON
 Google Play

 Download on the
App Store



ДЕНЯТ НА РАДИКАЛА

Беше въпрос на време Twitter-културата да се превърне в Twitter-политика

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Така се случи, че Гладстон и Чърчил станаха жертва на "войната срещу паметниците", избухнала покрай протестите "Черните жизни имат значение" (Black Lives Matter). Историята намизна на българите по характерния си многозначителен начин. Защото в българската памет двамата оставиха съвсем различна диря – Гладстон като приятел, Чърчил – като... не съвсем.

ПРЕЗ XIX ВЕК ЛИБЕРАЛЪТ УИЛЯМ ГЛАДСТОН защити Априлското въстание и осъди Османската империя за "българските ужаси" във време, в което по английските чаени партита се караха "за" и "против" българската независимост. "Против" бяха поетът Тенисън и най-върлият враг на Гладстон, консервативният лидер Дизраели. Нему Вазов посвети една сурова епитафия, която нямаше да издържи теста на съвременната политическа корект-

ност: "Лорд Биконсфилд умря, / потъна в тъмний мрак / и всичко честно се засмя / от Лондра (Лондон) до Батак."

А НАСРЕД ПЪРВАТА СВЕТОВНА войната тогавашният министър на флота Уинстън Чърчил намрази България заради проваления десант в Галиполи. Ако София не бе пристанала на германците, нямаше да има нужда от проби в Турция. Британци, австралийци и новозеландци нямаше да окървяват плажовете на Мраморно море, военният гений на Мустафа Кемал (бъдещият Ататюрк) - да блесне при Чанаккале, а Чърчил - да носи позора на едно от най-срамните поражения на Короната. Затова в София има улица "Гладстон". И затова през Втората световна премиерът Чърчил запази едни от най-жлъчните си думи за България, макар че, да бъдем честни, повечето от тях се оказаха "фалшива новина". И ето ги сега Гладстон и Чърчил в един

кълп. Либералът-шотланец бил син на роботърговец и като млад се изказал криво; консерваторът-полуамериканец пък правил расистки изявление. И какво? Революционните маси имат решение: да махнем паметниците им.

РАЗБИРАМ СПРАВЕДЛИВИЯ ГНЯВ след убийството на Джордж Флойд. За паметниците на дейците на Конфедерацията в САЩ, също. Разбирам и за Едуард Колстън от Бристол: той самият търгувал с хора, много от които загинали – макар че все пак паметници се махат с обществен дебат и консенсус. Но Гладстон направи много за британската демокрация. Чърчил пък я преведе през "най-тъмния ѝ час", Втората световна война. Да, в техните биографии има нюанси. Сър Уинстън например враждува с Махатма Ганди. Днес обаче и Ганди, и Чърчил са обвинени в расизъм. Да ти се завие свят от обрати.





НЕ САМО БЪЛГАРСКИЯТ СКЕПТИЦИЗЪМ

намира това за странно. Представете си, че съдим историята от позицията на съвременността. Тук невинни няма. Американците ще открият, че техните отци-основатели, като Джордж Вашингтон и Томас Джеферсън, също са държали роби. Британците ще се сблъскат с всички сексуални странности на гении като Байрон и Шели. Ревнителите на демокрацията ще се сблъскат с робовладелиството в Древна Гърция, която я измисли. И така - до края на света. Съжалявам, че повтарям баналности. Няма новина в това, че историята съдържа нюанси и контекст, че не можем да видим вчерашния ден през очилата на днешния. Знам също, че няма да спечеля много приятели с обективен и сложен анализ на каквото и да било. Защото не е време за нюанс или умереност.

НАСТАНАЛ Е ДЕНЯТ НА ЯКОТО КРЯКАНЕ.

От единия вход нахлуват тръмписти, които

пият белина и "освобождават" щати от Демократическата партия. А от другия - радикализираните студентски кампуси и крайните левичари, заменили класата с расата. Те не дават да говори на никого, който не мисли като тях, редактират "Чичо Томовата колиба" и воюват с "Отнесени от вихъра". Писателят Ерик Уайнър ми каза как Доналд Тръмп нямал против чуждото мнение, стига да е като неговото. Ама каква е разликата със студентското движение "no platforming", "не даваме трибуна"? „Не мислиш като мен? Тогава не ща да те слушам."

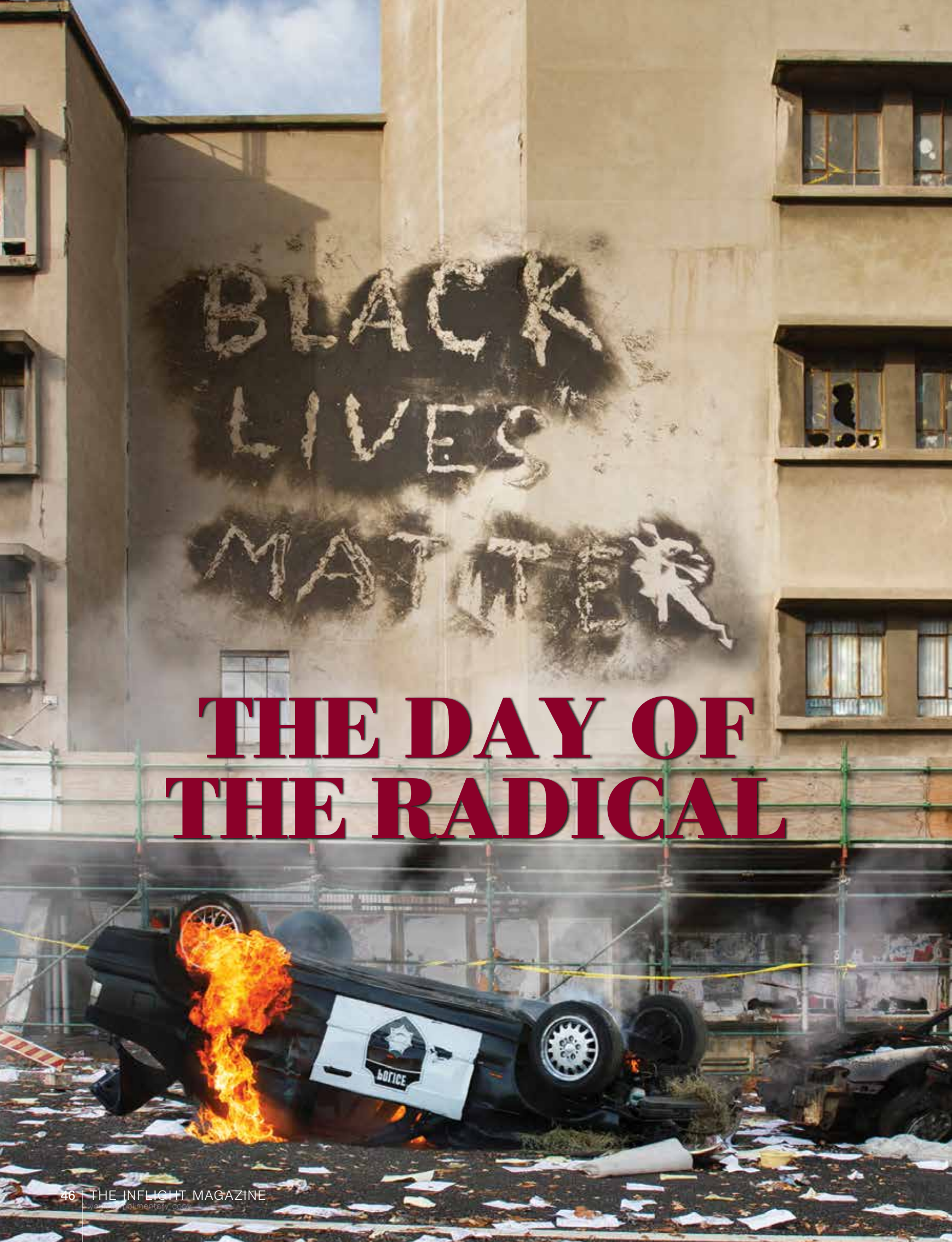
Така е в света на Твитър. Които крещи най-силно най-големите глупости, него ще го чуят. Оттук нататък може да прави каквото си иска. Включително обратното на това, което е викал. Неговият ехо-балон ще го подкрепи, даже ако си инжектира дезодорант.

БЕШЕ ВЪПРОС НА ВРЕМЕ Твитър културата да се превърне в Твитър политика.

Ето я, в цялата ѝ прелест. Няма какво да ми мъдрувате с вашите баланси и анализи. Ще крякаме, ще обиждаме, ще се псуваме, ще бутаме статуи, ще провокираме, ще измисляме прякори на опонентите, ще насъскваме тълпата. Това се търси във "фийда". Като тираджията, когото попитали: "Защо пържиш банани?". Той отвърнал: "К'воот' караш, туй пържиш".

Макар и на различни места в сърцата на българите, Гладстон и Чърчил имаха нещо общо: изящното боравање с езика. Сър Уинстън даже получи Нобелова награда по литература. Щеше ли да им хареса днешното каруцарско надвикване? Не знам. Как един истински либерал и един истински консерватор щяха да се чувстват в деня на радикала? Вече не мога да се обзаложа за нищо.

Светът на Твитър е пъстър за гледане. Какъв ще бъде за живеене? Страх ме е да си помисля. Но май защото нямам въображение. ■



BLACK LIVES MATTER

THE DAY OF THE RADICAL

It was only a matter of time before Twitter culture became Twitter politics

By BOYKO VASSILEV / Photography SHUTTERSTOCK

It so happened that Gladstone and Churchill fell victim to the 'war on monuments' that broke out during the Black Lives Matter protests. History winked at the Bulgarians in its characteristic knowing way. Because in the Bulgarian memory the two left a completely different trail - Gladstone as a friend, Churchill - as... not quite a friend.

During the 19th century, Liberal William Gladstone defended the April Uprising condemning the Ottoman Empire over the 'Bulgarian atrocities' at a time when there were rows at English tea parties between those 'for' and 'against' the Bulgarian independence. Against were the poet Tennyson and Gladstone's archrival, the conservative leader Disraeli. Bulgarian poet and writer Ivan Vazov dedicated a harsh epitaph to him, which would not stand the test of modern political correctness:

*Lord Beaconsfield died,
Sank in the dark darkness,
And everybody laughed heartily,
From Londra (London) to Batak.*

DURING THE FIRST WORLD WAR, the then First Lord of the Admiralty, Winston Churchill, hated Bulgaria because of the failed landing at Gallipoli. If Sofia had not sided with the Germans, there would have been no need for a breakthrough in Turkey. Britons, Australians and New Zealanders would not have blooded the beaches of the Sea of Marmara, the military genius of Mustafa Kemal (the future Atatürk) would not have shone in Çanakkale and Churchill would not have borne the disgrace of one of the most shameful defeats of the Crown.

That is why there is Gladstone Street in Sofia. That is why during the Second World War, Prime Minister Churchill uttered some of his most bitter words about Bulgaria, although, to be honest, most of them turned out to be 'fake news'.

Now Gladstone and Churchill are in the same bowl. The Scottish liberal was the son of a slave trader and, as a young man, spoke in a politically incorrect way. The half-American conservative made racist statements. What now? The revolutionary masses have a solution: remove their

monuments.

I UNDERSTAND THE RIGHTEOUS ANGER after the murder of George Floyd. As I do the reaction over the monuments to Confederate figures in the United States. I also know about Edward Colston of Bristol: he himself traded in people, many of whom died, although monuments should be removed in the wake of a public debate and consensus, after all. But Gladstone did a lot for British democracy. Churchill guided it through its darkest hour, World War II. Yes, there are nuances in their biographies. Sir Winston, for example, was at war with Mahatma Gandhi. Today, however, both Gandhi and Churchill are accused of racism. The twists and turns can make you dizzy.

NOT ONLY BULGARIAN SCEPTICISM finds this strange. Imagine judging history from the standpoint of modernity. There are no innocents here. Americans will discover that their Founding Fathers, such as George Washington and Thomas Jefferson, also kept slaves. The British will face all the sexual quirks of geniuses like Byron and Shelley. The zealots of democracy will be confronted with slavery in Ancient Greece, which invented it. And so on, to the end of the world.

I am sorry to repeat banalities. There is no news in the fact that history contains nuances and context, that we cannot analyse yesterday

Imagine judging history from the standpoint of modernity. There are no innocents here. Americans will discover that their Founding Fathers also kept slaves

through today's glasses.

I also know that I will not gain many friends with an objective and complex analysis of anything. Because it is not the time for nuance or moderation.

THE DAY OF LOUD YELLING HAS COME.

From one entrance, Trumpists are invading, drinking bleach and 'clearing' states of the Democratic Party. And on the other, the radicalised student campuses and far-leftists who have replaced class with race. They do not allow anyone who does not think like them to speak. They revise Uncle Tom's Hut and fight with Gone with the Wind. Writer Eric Weiner told me that Donald Trump did not mind other people's opinions, as long as it was like his. But what is the difference with the student's No Platform movement? You don't think like me? Then I won't listen to you.

That's the way it is in the world of Twitter. He who shouts the loudest nonsense will be heard. From now on, he can do whatever he wants. Including the opposite of what he was shouting. His echo balloon will support him, even if he injects himself with deodorant.

IT WAS A MATTER OF TIME for Twitter culture to become a Twitter policy. Here it is, in all its glory. There is nothing to wise over balances and analyses. We will yell, we will insult, we will swear, we will knock down statues, we will provoke, we will invent nicknames for our opponents, and we will incite the crowd. This liked in the 'feed'. As in the joke about the lorry driver who was asked, "Why are you frying bananas?" He replied, "You fry what you drive."

Although in different places in the hearts of the Bulgarians, Gladstone and Churchill had something in common: the graceful use of the language. Sir Winston even received the Nobel Prize in Literature. Would they like today's rude shouting? I do not know. How would a true liberal and a true conservative feel on Radical Day? I can't bet on anything anymore.

The world of Twitter is colourful to watch. What will it be like to live? I am afraid to imagine it. But probably because I have no imagination. ■



ВЕКЪТ НА АЗИЯ

XIX век принадлежеше на Европа. XX - на Америка. Но сега центърът се връща там, където е бил през по-голямата част от историята

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография SHUTTERSTOCK, АРХИВ

В Истанбул, недалеч от толкова уважавания от българските туристи Капалъ Чарши, се намира Старият книжен пазар, Sahafiar Carsi. В самото му сърце ще видите скромен паметник на Ибрахим Мутеферика - османски дипломат от унгарски произход, една от важните фигури в европейската политика в началото на XVIII век, и също човекът, въвел книгопечатането и теорията за хелиоцентризма в империята.

В началото на XVIII век Османската империя вече е загубила богатствата от търговията с подправки, която след Великите географски открития я заобикаля, и е в период на разпад. Хора като Ибрахим се мъчат да я модернизират, да я европеизират. В един план за реформи, адресиран до великия везир Хекимоолу Али паша, Мутеферика пита: "Защо християнските народи, които бяха толкова слаби преди... сега владеят толкова земи и дори побеждават непобедимите преди османски армии?".

ПОД ЕДНА ИЛИ ДРУГА ФОРМА, ТОЗИ ВЪПРОС измъчва и ислямската, и източните цивилизации през последните пет столетия. Защо Европа ги е победила? Как това забутано ъгълче от световната карта е успяло толкова да надхвърли боя си, че да диктува световния ред? В края на краищата Старият континент никога не е имал с какво да заинтригува света. Преди Вашингтон да Гама и Колумб, важните неща винаги са се случвали другаде - даже Римската империя става наистина могъща чак когато навлиза в Азия. Бедна Европа няма дори с какво да търгува: както свидетелства Питър Франкопан, професор по история в Оксфорд и автор на бестселъра "Пътищата на коприната", дори Индустриалната революция износът от Стария континент се е изчерпвал с кехлибар от Балтийско море, различни метални оръжия и ловни соколи. Дори експортът на знания, наченат от древните гърци, приключва след приемането на християнството, което запущва любознателността и науката. През ►

► периода V-XIV век светът изглежда като огледална карта на днешния: европейските християни са безпросветните фанатици, докато широкият мироглед, търсенето на познания и космополитният дух са белези на ислямската цивилизация, особено в Азия.

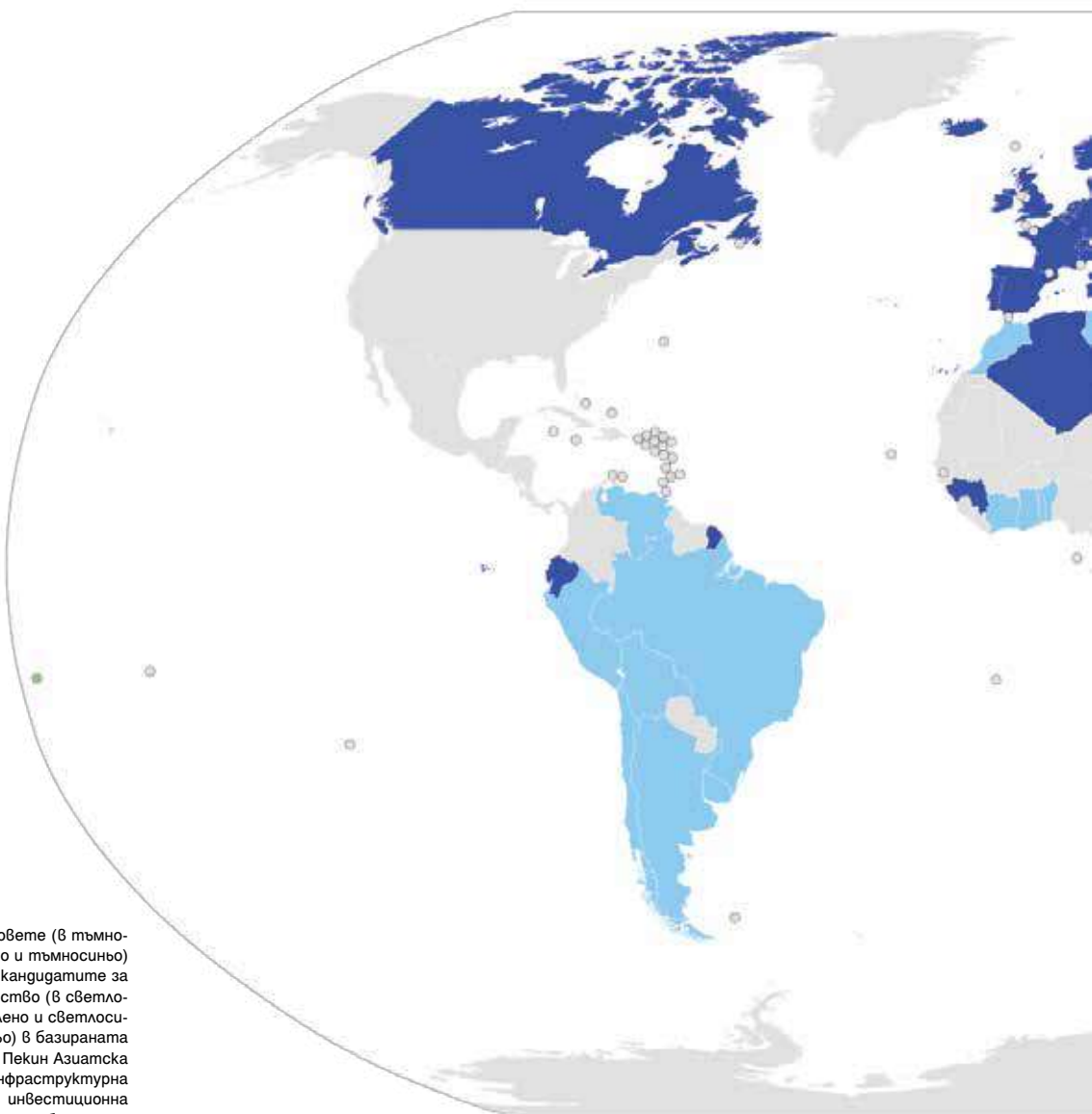
Какво се променя, за да се превърне Европа в люлката на империи и еталона за подражание? Защо очуканите корабчета на португалските, испанските, британските и френските мореплаватели не спират да завоюват нови земи, а могъщите, с несравнимо повече поданици владетели на Индия, Китай, на империи на ацтеките и инките, не могат да се противопоставят? Обяснението с технологичното превъзходство е нелепо: огнестрелните оръжия, компасите и всички други козове на европейските завоеватели са всъщност заети от Азия. Корабите на Колумб са примитивни черупки в сравнение с колосалната армада, с която китайският адмирал Джън Хъ обхожда Индийския океан почти век по-рано.

КЪДЕ Е ТОГАВА ОТГОВОРЪТ? Ибрахим Мутеферика сам го предлага: европейците, пише той до великия везир, имат "правила и закони, основани на разума". Професорът от Станфорд Нийл Фъргюсън в своята нашумяла "Цивилизацията: Западът и останалият свят" доразвива този отговор до "шестте убийствени приложения", с които разполагат европейците. Това са конкуренцията, научната революция, неприкосновеното право на собственост, съвременната медицина, потребителското общество и работната етика.

Само че европейската цивилизация, завладявайки постепенно света през последните три века, навсякъде носеше тези "приложения" със себе си. И днес те са достъпни за всички: от китайските партийни другари до чудешите се къде да си делят петродоларите шейхове от Близкия изток. Лишен от ключовите си предимства, няма ли Старият свят да отстъпи и да се върне там, където бе преди половин хилядолетие - в затъмнения ъгъл на картата? "В Европа сме в беда, ако гледаме дългосрочно, защото сме разделени общества без много природни ресурси", обясни неотдавна Питър Франкопан в разговор с The

Членовете (в тъмно-зелено и тъмносиньо) и кандидатите за членство (в светло-зелено и светлосиньо) в базираната в Пекин Азиатска инфраструктурна инвестиционна банка, AIIB

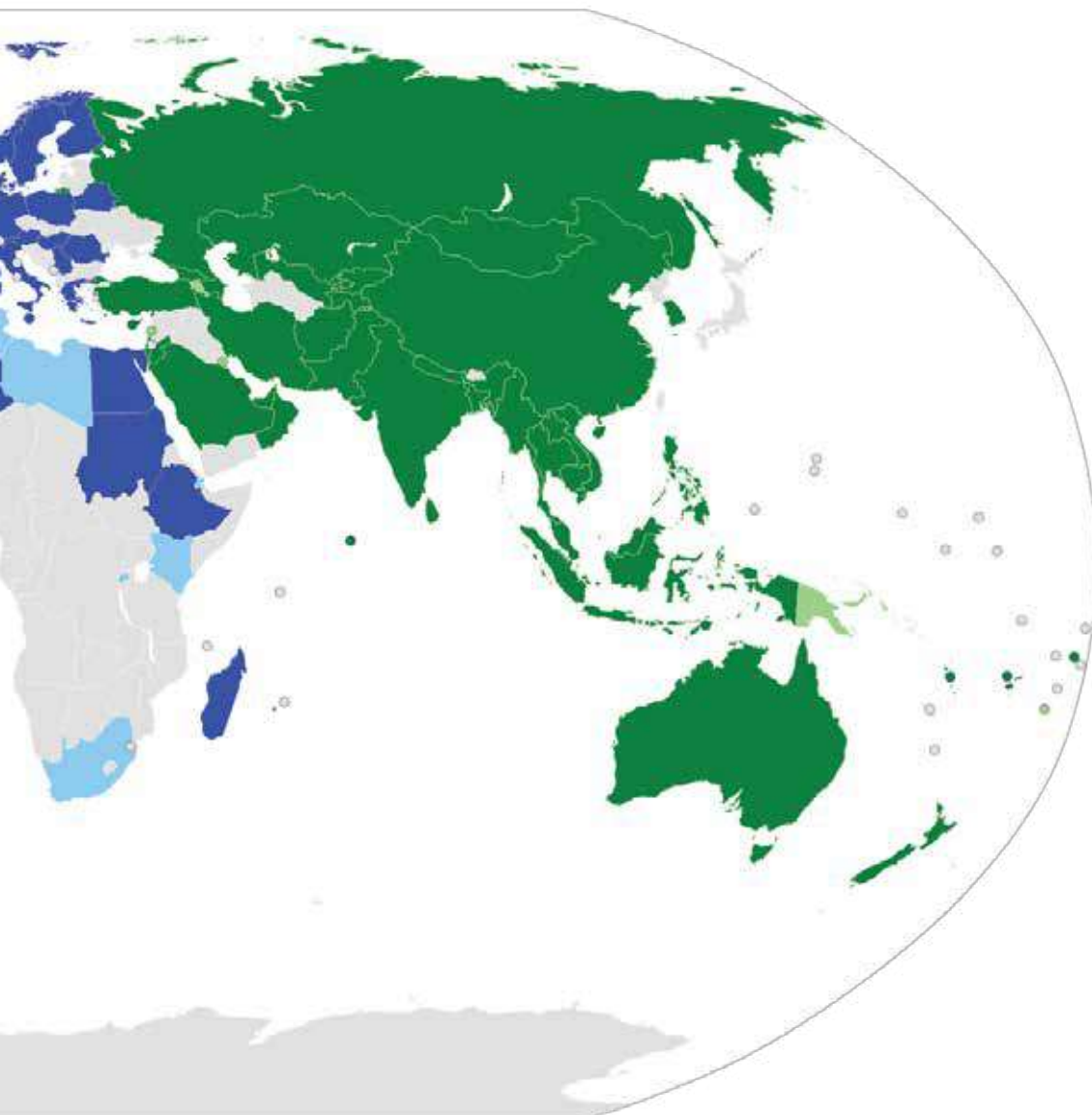
The parties (dark blue and dark green) and the potential signatories to the Beijing-based Asian Infrastructure Investment Bank



Financial Times. "Наскоро бях в Йордания и отидох до Петра - град, който е бил извънредно богат някога, централна точка по търговските пътища към Червено море. Но след римското завоевание на гнешните Йордания и Сирия, той се е оказал на погрешното място. Географията, демографията и търговията бавно са го задушили".

МНОГО АНАЛИЗАТОРИ СМЯТАТ, ЧЕ ТОВА Е НЕИЗБЕЖНО - или дори, че вече се е случило. "През XIX век светът бе европеизиран. През XX - американизиран. Сега той се "азиатизира" - и то много по-бързо, отколкото предполагате", писа Параг Канна, авторът на The Future is Asian. Над половината световно население живее на този континент. В рамките на едно-единствено поколение по-голямата част от това

население се изкачи от графата с ниските в графата със средните доходи. В края на 80-те за обикновения китаец оризът бе основна прехрана, а велосипедът - основно превозно средство. Днес обикновеният китаец планира ваканция в Париж и си купува нов Volkswagen. Едно изследване на McKinsey Global Institute показва колко бързо магнитният полюс на световната икономика се премества към Азия. Преди десетилетие ѝ се падаха около 25% от световната търговия; днес са почти 34%. Делът ѝ от глобалните парични потоци е нараснал от 13% до 23%. Двайсет и един от 30-те най-големи мегаполиси на планетата са в Азия. И бумът далеч не засяга единствено Китай. В Янгон, икономическата столица на Мианмар, преките чуждестранни инвестиции в технологичния сектор



не достигаха и милион долара през 2007 година. През 2017 надхвърлиха 2.6 милиарда долара. В индийския Хайдарабад, град с 9.4 милиона жители, регистрираните технологични патенти през 2011 бяха 84. През 2018 са малко над 1400. "От години анализаторите неспирно обсъждат бъдещия потенциал на Азия. Това вече не е бъдеще. Навлезли сме във "Века на Азия", пише Канна.

АРАБСКИЯТ СВЯТ СЪЩО СЕ НАМЕСВА ВСЕ ПО-АКТИВНО в глобалните процеси. Милиардите петрололи, трупани в продължение на десетилетия, днес се инвестират в какво ли не - от авиокомпани до футболни отбори като "Манчестър Сити". Едно малко поделение на саудитската кралска фамилия например е купило в Италия находищата на прочутия мрамор от Карара,

толкова обичан от Микеланджело, отбелязва Питър Франкопан в последната си книга, "Новите пътища на коприната". Така на практика строителите на Freedom Tower в Ню Йорк, замислена като почит към жертвите от атентатите на Осам бин Ладен, я изградиха с мрамор, купен от... семейство бин Ладен. В зората на XX век един английски географ, на име Халфърд Макиндър, се изправя пред Кралското географско дружество и заявява, че центърът на света далеч не е в Лондон или Париж. Винаги, казва той, посоката на развитие на света се е определяла в региона между Волга и Яндзъ, географското сърце на света. По онова време слънцето все още никога не залязва над Британската империя и тезата на Макиндър е посрещната с присмех. Но всъщност тъкмо доминацията в

този район винаги е била главната цел на британската имперска политика - от успеха в Индия през фисаското в Афганистан, до бавното отстъпление от Иран. След упадък на империята там се настаниха нови играчи - Съединените щати и Съветският съюз. А днес на тяхно място идва Китай.

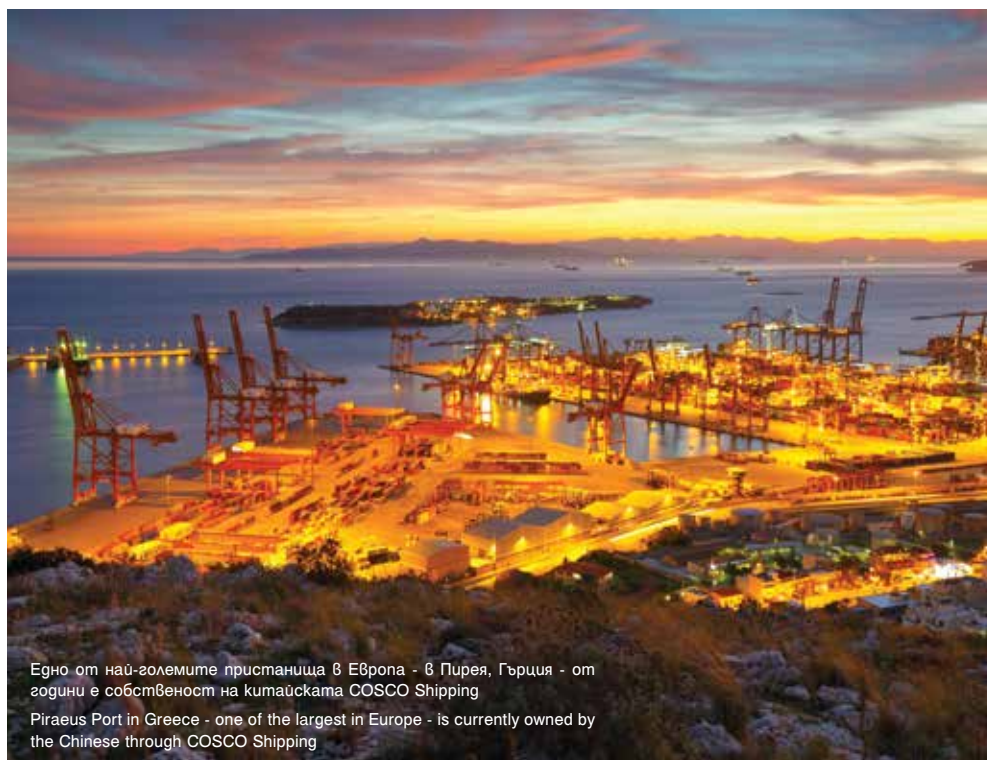
ПОЧТИ ВСЯКА СТРАНА ПО ДРЕВНИЯ ПЪТ НА КОПРИНАТА, от Турция до Виетнам, днес си има някаква мащабна програма за сътрудничество със съседите - имената варират от "Път за развитие", през "Единен икономически кръг", "Средният коридор", "Двата коридора", та чак до "Яркия път". Естествено, спойката на всички е китайският "Един пояс, един път". Чрез тази колосална инициатива, финансирана с трилиони долари, Китай стъпва в 80 държави по света. Някои от проектите са почти огледални отражения на по-стари начинания на други империи: примерно прокопанването на канал през Никарагуа, който да служи като байпас на Панамския, или пък изграждането на железопътната магистрала Кейптаун-Каиро.

Китайският лидер Си Дзинпин настоява, че всички международни инициативи на страната са основани на "взаимното разбиране, взаимното уважение и взаимното доверие", и че Пекин държи на политиката си на ненамеса във вътрешните дела на другите държави. Други гласове говорят за неоколониализъм, за вкарване на участващите държави в дългово робство... Премиерът на Малайзия Махатир Мохамед прекрати участието на страната в инициативата и предупреди за "нова версия на колонизацията" (макар по-късно да бе принуден да уточни, че не е имал предвид Китай). Но дори и да е така, този подход - със заеми, технологична помощ и построени от китайски строители нови пътища - на много места по света изглежда далеч по-приемлив в сравнение с това, което местните хора помнят от европейските и американски намеси.

ВСЕ ПАК НИКОЙ НЕ СИ ПРАВИ ИЛЮЗИИ, че китайската икономическа експанзия е родена от чист алтруизъм. Много западни анализатори и политици, като се започне ▶

► още от Хенри Кисинджър, вярваха, че с икономическото забогатяване по западен модел Пекин постепенно ще възприеме и ценностите на този модел. Пекин обаче няма никакво намерение да го прави. "Нагласата на китайците е: ако ви имитираме икономически, то няма причина да ви имитираме и културно", казва Нийл Фъргюсън. Вместо западните ценности, в Китай се заражда един национализъм, гледащ в миналото. Дори и към епохата на Мао Дзедун. На запад свързваме комунистическия лидер с глада на Големия скок напред, и болезнената глупост на Културната революция. Но за много китайци Мао се свързва и с началото на модернизацията на страната, и с измъкването ѝ от над вековно подчинено положение. В края на краищата, преди Мао последният опит на Китай сам да направлява съдбата си бе през 1839 година, и приключи с унижителното поражение в Опиумните войни.

ВПРОЧЕМ В ОНЗИ ЕПИЗОД ОТ ИСТОРИЯТА вероятно могат да се открият много податки към днешното поведение на азиатската суперсила. Струва си да си го припомним. До края на XVII век Китай, който две столетия по-рано внезапно е решил да се изолира от останалия свят, все пак се радва на много изгодна търговия с Европа: продава ѝ чай, коприна, порцелан, а в замяна получава сребро. Всъщност увлечението по тези "източни" стоки започват да съсипват финансите на европейските сили, начело с Обединеното кралство. Затова Британската Източноиндийска компания започва засилено да отглежда опиум в Бенгал, и да насърчава износа му за Китай, за да наклони търговския баланс в обратната посока. За броени години това се превръща в бедствие: ако през 1787 в Китай се внасят около 4000 сандъка опиум годишно, през 1833 вече са 30 000 сандъка - почти два и половина метрични тона (чудовишно количество, при положение, че една дневна доза е около два грама). Китайското общество се разпада; хазната е разорена не само заради драстично нарушения търговски баланс, а и защото повечето вносители използват зоните за свободна търговия в Шанхай и Кантон (Гуанджоу), и не плащат мито. Четири различни декрета на императорите от динас-



Едно от най-големите пристанища в Европа - в Пирей, Гърция - от години е собственост на китайската COSCO Shipping
Piraeus Port in Greece - one of the largest in Europe - is currently owned by the Chinese through COSCO Shipping

Много западни анализатори и политици, като се започне още от Хенри Кисинджър, вярваха, че с икономическото забогатяване по западен модел Пекин постепенно ще възприеме и ценностите на този модел. Пекин обаче няма никакво намерение да го прави

тията Цин забраняват опиума, но с нулев ефект заради ширещата се сред чиновниците и служителите на реда корупция. Накрая през 1839 задачата е възложена на върховния комисар Лин Це-сюй, който нарежда да се изземе всичкият опиум на търговците в Кантон. Предлага им да го обменят срещу чай, но те отказват. Около 1.3 тона са унищожени. В наши дни това би било разумно и отговорно държавно политико. През 1840 реакцията на британския премиер Уилям Ламб е да изпрати бойна флота, която да защити интереса на опиумните търговци. След година и половина военни действия Пекин е принуден да капитулира и да подпише Нанкинския договор, с който гарантира де факто търговията с опиум, преотстъпва на Великобритания Хонконг, открива още три нови безмитни пристанища в свой ущърб и се съ-

гласява да плати на британската корона 21 млн. долара обезщетение. Разбираемо е защо днес китайците гледат на размириците в Хонконг по малко по-различен начин от западните медии.

НЕОБРАТИМО ЛИ Е ТОВА НАКЛАНЯНЕ на везните към Азия? Франкопан е скептик за шансовете на Европа и Америка да му се противопоставят: според него те дори не са изтикани от новия световен ред, а сякаш "сами избрах да останат извън него". Нийл Фъргюсън, който в последните години смени Кеймбридж със Станфорд, е по-скоро оптимист: Европа ще оцелее, а за Америка той цитира сър Уинстън Чърчил, който казваше, че "Съединените щати винаги ще постъпят по правилния начин. След като първо изразходват всички останали опции". ■



ЛЯТОТО Е ТУК. ЕЛА И ТИ!
РЕЗЕРВИРАЙ БУНГАЛО ЗА ЧЕТИРИМА
ДУШИ НА ЦЕНИ ОТ 180 ЛВ.



За повече информация
и резервации:

+359 888 77 33 44
office@campinggradina.com
reservation@campinggradina.com
www.campinggradina.com

ASIA'S CENTURY

The 19th century belonged to Europe, the 20th - to America.
Now the pivot is returning to where it stood for most of history

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK, ARCHIVE

The old book market in Istanbul, Sahflar Carsisi, stands not too far from Kapali Carsi - the Grand Bazaar so cherished by Bulgarians. In its very heart, you'll find a small monument to Ibrahim Muteferrika - an Ottoman diplomat of Hungarian stock, who was one of the important figures in European politics at the start of the 18th century, and also the man who introduced book printing and the heliocentric model theory to the Empire.

By the start of the 18th century, the Ottoman Empire had already lost its wealth from the spices trade, which found a way to circumvent it after the Age of Discovery, and was in a state of decline. People like Ibrahim were trying to modernize and Europeanize it. In a plan for reforms, addressed to the Great Vizier Hekimoglu Ali Pasha, Muteferrika asked why Christian peoples, who were so weak before now own so much land and even conquer the previously undefeated Ottoman armies?

IN ONE FORM OR ANOTHER, THIS QUESTION has been plaguing the Muslim and Eastern civilizations in the past five centuries. Why did Europe defeat them? How did this small corner on the world map manage to get ahead of itself to the point of dictating the world order? After all, the Old Continent never had much to offer to the rest of the world. Before Vasco da Gama and Columbus, the important things were happening elsewhere - even the Roman Empire became truly powerful after it spread to Asia. The poor Europe didn't even have much to trade. According to Peter Frankopan, a historian at the University of Oxford and author of the bestseller *The Silk Roads*, the Old Continent's exports only stretched as far as amber from the Baltic Sea, various metal weapons and hunting falcons. Even the export of knowledge, started by the ancient Greeks, came to a halt after the adoption of Christianity, which suffocated exploration and science. Between the 5th and the 14th centuries, the world was a mirror image of today's -

the European Christians were the uneducated fanatics, while the broad worldview, the quest for knowledge and cosmopolitan spirit were typical for the Islamic civilization, especially in Asia. What changed for Europe to become the cradle of empires and a role model? Why did the weather-worn ships of the Portuguese, Spanish, British and French sailors continue conquering new lands, while the mighty rulers of more populous empires, like India, China, the Aztecs and Incas, failed to resist? The technological superiority explanation is ridiculous - firearms, compasses and all the other advantages of the European conquerors were actually borrowed from Asia. Columbus' ships were primitive vessels, compared to Chinese Admiral Zheng He's colossal armada, with which he sailed around the Indian Ocean almost a century prior.

THEN WHAT IS THE ANSWER? Ibrahim Muteferrika offered it himself - he wrote to the Grand Vizier that the Europeans have rules and laws based on rationality. Stanford University Professor Niall Ferguson further elaborates on the matter in his popular book *Civilization: The West and the Rest* by listing the "six killer applications", which the Europeans have. These are competition, science, property, modern medicine, consumerism and work ethic.

The European civilization, while gradually conquering the world in the past three centuries, was bringing these "applications" with it, to make them universally accessible today - from the Chinese party comrades, to the Middle Eastern sheikhs who are wondering where to spend their petrodollars. Deprived of its key advantages, will the Old Continent return to where it was half a millennium ago - to being a small corner on the world map?

"In Europe, we're in trouble in the long term because we are divided societies without a lot of natural resources," Peter Frankopan told *The Financial Times* not too long ago. "I was in Jordan last week and I went to Petra, a city that was once immensely wealthy, at a central point on trade routes to the Red Sea. [After] the Roman conquest of what's now Jordan and Syria, it was in the wrong place, and geography and demographics and trade all slowly strangled it."

MANY ANALYSTS BELIEVE THAT THIS IS INEVITABLE - or even that it has already happened. "In the nineteenth century, the world was Europeanized. In the twentieth century, it was Americanized. Now, it is being Asianized - and much faster than you may think," writes the author of *The Future is Asian*, Parag Khanna. Over half of the global population lives on that continent. Over the course of a single generation, the bulk of this population climbed the ladder from low to average incomes. While at the end of the 1980s, the average Chinese relied mainly on rice for food and their bicycle for transportation, the average Chinese today plans their vacation



in Paris and buys a new Volkswagen.

A study by the McKinsey Global Institute shows how fast the world economy's magnetic pole is moving towards Asia. A decade ago, it held around 25% of global commerce, while today this figure stands at almost 34%. Its money flows share has increased from 13% to 23%. Twenty-one of the 30 biggest megapolises in the world are found in Asia. This boom is not limited to China. Foreign direct investments in the technology sector in Myanmar's economic capital of Yangon were less than a million US dollars (USD) back in 2007. In 2017 they exceeded USD 2.6 billion. The Indian city of Hyderabad, with a population of 9.4 million, had a total of 84 technological patents registered in 2011. Seven years later this number exceeded 1400. "For years, observers have breathlessly discussed Asia's future potential. The future has arrived. We have entered the 'Asian century,'" writes Parag Khanna.

THE ARAB WORLD IS ALSO PARTICIPATING MORE ACTIVELY in the global processes. The billions of petrodollars, saved over the course of decades, are now being invested in pretty much anything - from airlines to football clubs, like Manchester City.

A small division of the Saudi Royal Family, for example, has bought the quarries of the famous and so liked by Michelangelo Carrara marble in Italy. Peter Frankopan notes in his latest book *The New Silk Roads*. This means that the builders of the Freedom Tower in New York, dedicated to the victims of the September 11 terrorist attacks, which were masterminded by Osama bin Laden, used marble purchased from... the Bin Laden Family.

In the dawn of the 20th century, an English geographer named Halford Mackinder, stood in front of the Royal Geographical Society and said that the center of the world is far from London or Paris. He claimed that the direction of global development was always defined in the region between the Volga and Yangtze rivers, the geographical heartland of the world. Back in those days, the British Empire was still an "empire on which the sun never sets" and Mackinder's theory was ridiculed. Dominating in that region, however, was precisely in the focus of British imperial policies - from the success in India, through the fiasco in Afghanistan to the slow withdrawal from Iran. After the Empire's decline, new players found their place there - the USA and the Soviet Union. China is now coming to replace them.

ALMOST EVERY COUNTRY ALONG THE ANCIENT SILK ROAD, from Turkey to Vietnam, now has some type of large-scale cooperation program with the neighbors - the names vary from "Path for Development", "Single Economic Circle", "Middle Corridor" to even the "Bright Path". Of course, what holds all of them together

"In Europe, we're in trouble in the long term because we are divided societies without a lot of natural resources"

is the Chinese "One Belt, One Road". This gigantic initiative, financed with trillions of dollars, allows China to set foot in 80 countries across the world. Some of the projects are almost identical to older endeavors of other empires, like the digging of a canal through Nicaragua, which can serve to bypass the Panama Canal, or building the Cape Town-Cairo railway.

China's leader Xi Jinping insists that all of his country's international initiatives are based on "mutual understanding, mutual respect and mutual trust" and that Beijing upholds its policy of not intervening in other countries' internal affairs. Other voices can be heard talking about neo-colonialism and bringing participating countries into debt bondage... Malaysia's Prime Minister Mahathir Mohamad suspended his country's participation in the initiative and warned of a "new version of colonization" (although later he was forced to explain that he was not referring to China). Even if that's the case, this approach with loans, technological aid and new roads built by Chinese developers, is seen in many places across the world as far more acceptable than what the locals remember from the European and American interventions.

AFTER ALL, NO ONE IS ENTERTAINING THE THOUGHT that the Chinese economic expansion is the product of pure altruism. Many Western analysts and politicians, starting with Henry Kissinger, believed that with the accumulation of economic wealth based on the West's model, Beijing will gradually adopt the model's values as well. Beijing, however, has no plans in that direction whatsoever. According to Niall Ferguson, the Chinese's attitude is "if we make it economically, we don't have to kowtow to you culturally." Instead of Western values, there is a rise of nationalism in China that looks at the past, even the era of Mao Zedong. In the West, the communist leader is associated with the Great Leap Forward's starvation and the Cultural Revolution's painful nonsense. Many Chinese, however, associate Mao with the start of their country's modernization and bringing it out of a centuries-old state of submission. After all, China's last attempt to decide its destiny before Mao was in 1839 and ended with the humiliating defeat in the Opium Wars.

ACTUALLY, THAT EPISODE IN HISTORY could possibly offer many clues to the Asian superpower's current behavior, which makes it worth recalling it. Until the end of the 18th century, China, which two centuries earlier had suddenly decided to isolate itself from the rest of the world, enjoyed a profitable trade with Europe - it sold tea, silk, porcelain and got silver in return. The penchant for these "Eastern" goods began to ruin financially the European powers, with the United Kingdom at the forefront. That is why the British East India Company started to extensively grow opium in Bengal and encourage its export to China, so that it can tip the trade balance in the opposite direction.

Over the course of just years, this became a disaster - around 4000 crates of opium were imported to China annually in 1787, compared to 30000 crates in 1833 - almost two-and-a-half metric tons (an immense quantity given that the average daily dose is just 2 grams). The Chinese society fell apart, the exchequer was emptied, not only because of the drastically disrupted trade balance, but because most importers used the free trade zones of Shanghai and Canton (Guangzhou), and did not pay customs fees. Four different decrees by the Qing Dynasty emperors banned opium, but to no avail due to the rampant corruption among office holders and law enforcers. The task was finally assigned to the Chinese Governor General Lin Zexu, who ordered all the opium confiscated from the merchants in Canton. He offered them to exchange it for tea, but they refused. Around 1.3 tons of opium were destroyed. Today, this would be seen as a sensible and responsible state policy. British Prime Minister William Lamb's reaction back in 1840, however, was to send a battle fleet to protect the opium merchant's interests. After some 18 months of military action, Beijing was forced to capitulate and sign the Treaty of Nanking, which de facto guaranteed the opium trade, handed over Hong Kong to the British, opened three new duty-free ports to China's detriment and made them pay the British Crown 21 million dollars in compensation. It is understandable why the Chinese currently view the turmoil in Hong Kong a little differently than the Western media.

IS THE TIPPING OF THE SCALES towards Asia irreversible? Frankopan is sceptical about Europe's and America's chances to stand up to it. According to him, they haven't even been pushed out of the new world order but nevertheless seem to have chosen to remain outside of it. Niall Ferguson, who in recent years changed Cambridge for Stanford, is rather optimistic. He believes Europe will survive, and as for America he quotes Sir Winston Churchill, who famously said that "The United States always did the right thing when all the alternatives have been exhausted." ■



РАЗКАЖЕТЕ ИМ ИСТОРИЯ

Бъдещето на съдържанието в постдигиталния свят

Текст АЛЕКСАНДЪР БОЙЧЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Когато говорим за съдържание, всеки разбира нещо различно. Някога съдържание означаваше мястото в книгата, където е описано на коя страница да намерите поредната глава на "Винету". Впоследствие установихме обаче, че съдържание е това, което някои хора търсят в чашите и чиниите си. Все по-често в професионален смисъл със съдържание се описва абсолютно всичко, което трябва да разкажете на „другата страна“ – така ще наречем клиентите, потребителите или колегите си. И най-вече – Съдържанието е цар!

Този израз бе освободен в публичното говорене от Бил Гейтс. Този богат и влиятелен човек има какво да каже на света, а всички искат да го чуят. Така или иначе, през 1996 година той пише есе, с което говори за кралското бъдещето на „content“-а. Тезата му е проста, но доста ясна – съдържимото, абстрактното, авторското е това, което ще ни донесе напредъка в новата епоха, в която индустрията създава все повече машини за усилване на комуникационния поток. Гейтс се оказва прав –

съдържимото носи прогреса, както музиката е всичко, което помним от движението на лъка по струните на цигулката. В същото есе той учтиво поставя и въпроса за монетизацията. 24 години по-късно отговорът на този въпрос още не е изяснен окончателно.

В медийната индустрия съдържанието е основният продукт на труда на различни екипи. Новини, репортажи, очерци, феълетони, кратки филми, по-дълги филми, интервюта, живи връзки – журналистите работят, за да произведат интересно и вълнуващо съдържание в контекст. Създаването на съдържание вече е възможно и в други индустрии, като то също е продукт на много усилия, но вече е подкрепящо основния продукт. Дали ще е продажбата на телекомуникационни услуги или електроенергия, съдържанието е средството, чрез което да разкажете на потребителите за резултата от труда на вашите екипи. Тези комуникационни усилия са част от маркетинг инструментариума, но не са единственият инструмент в тази посока. Понякога съдържанието може да е пропаганда, а понякога може да е красив ►

TELL THEM A STORY

The future of content in the post-digital world

By ALEXANDER BOYCHEV / Photography SHUTTERSTOCK

When we talk about content, everyone understands something different. In the past, contents meant the place in the book where it was described on which page to find the next chapter of Winnetou. However, I later found out that content is what some people look for in their glasses and on their plates. Increasingly, in a professional sense, content describes absolutely everything you need to tell the 'other party' – or what we will call customers, consumers or colleagues. And most of all - Content is the king!

THIS STATEMENT WAS RELEASED into the public discourse by Bill Gates. This rich and influential man has something to say to the world, and everyone wants to hear it. Anyway, in 1996 he wrote an essay about the royal future of content. His point is simple, but quite clear – the content, the abstract, the authored is what will bring progress in the new era in which industry creates more machines to enhance the communication flow. Gates was proved right - the content brings progress just like music is everything, which we remember from the movement of the bow on the strings of the violin. In the same essay, he politely raises the issue of monetisation. Twenty-four years later, the answer to this question has not yet been definitively clarified.

In the media industry, content is the main product of the effort of different teams. News, dispatches, essays, feuilletons, short films, longer films, interviews, live links - journalists work to produce an interesting and exciting content in a context. Content creation is already possible in other industries, it is also a product of much effort, but is now supporting the main product. Whether it will be the sale of telecommunications services or electricity, the content is a tool through which to tell users about the outcome of the work of your team. These communication efforts are part of the marketing toolkit, but they are not the only tool in this direction. Sometimes the content can be propaganda, and sometimes it can be a beautiful slogan. But it is always something diffuse and a little abstract. And yet - the most important thing is that it can tell a story.

TELLING A STORY IS ACTUALLY a delicate task. From ancient times until today it has been a form of art, which involves specific training and talent. You can do it in words, on a piece of paper, you can also tell it in one image (the same one that is stronger than a thousand words). In the digital age, we have received a sudden turbo acceleration of the tools with which we can tell stories. Suddenly, content has become a competition with reality, in which what we do ceases

to be relevant or necessary. Because the presence of an excess of tools and forms makes the competition in the production of content and messages incredibly intense. We can often even say that the production of content is already an end in itself - I can post, therefore I produce content.

We live in an interesting age in which nothing is the same, albeit seemingly the same. People have always had a tendency to look back and feel nostalgia, to discover their memories and to lean on them as the cornerstones of their emotional development. Looking back, I wonder what I will have to tell my son when he is old enough to ask me questions. Questions like: 'What were you doing when you were my age?' I will have to tell him: 'I read paper books. I watched a series, every day between 6 and 7 pm, and I didn't watch it alone, but we all watched it together. I listened to music on cassettes that I bought from special stores.'

AND THE TRUTH IS that we somehow imperceptibly went through an insanely fast era of content transformation that is almost irreversible. Every day, at any hour, someone somewhere forges and posts seconds of video on YouTube or posts a short status on Facebook. The metamorphosis of the media is a fact -



from guardians of the monopoly to victims of the free market.

THREE THESES:

- The media is losing its monopoly on information because the Internet revolution has brought about a revolution in the environment - real-time connectivity, real-time information, real-time updates, real-time copies, real-time, real-time...
- The media is losing control over the content, because each unpublished text or video, or story immediately finds its place in the era of free distribution.
- The media is losing its monopoly position of an expressive environment in which, on the one hand, journalists with professional standards fight for quality, true, objective information, and on the other - information service employees use media channels to produce their disinformation activities. Events today are free from the coercion of radio, press and television.

THREE COUNTERPOINTS:

The media has editors, just like children have parents. As a young journalist, I have heard the catchphrase attributed to Valeri Naydenov that any text can be shortened to its complete disappearance. The role of the editor is that of a ref-

eree, of a higher instance, of an audit of facts and truth, of an artistic commission - the editor will allow a creative product to look like a finished work, and not like a statement of a farmer from Vratsa. When the party heats up, in the fatigue of the bacchanalia, everyone looks for the comfort of the experienced holiday. The media, despite the pressure, despite the reproaches, despite the black sheep in the flock, remains the audit centre of truth or taste. We can read 15 declarations, 19 official statements - in the modern information flow, in the end, we still need someone to summarise and draw a conclusion. And also, I don't think people are as dumb as information officials think they are.

Quality content will continue to be authorial, non-anonymous, talented and created by true professionals. I recently interviewed a restaurant owner who did not hide his nostalgia for a pastry chef who made desserts by hand. Good content requires mastery, it requires people who understand their work. Too often we confuse the trowel with the built wall. I can give an example with myself: I will never become an Instagram star - I can't photograph myself so expressively in context. But I would die to tell you another story about another exciting location, another exciting person, another life-changing object. ■



СИЛАТА НА
ИНФОРМАЦИЯТА

РЕГИСТЪР АРІ се интегрира автоматично с вътрешните информационни системи на потребителите

Във времето на информационните технологии, за успеха на всяка дейност от голямо значение са базите данни с бизнес информация, които имаме за нашите клиенти и контрагенти. Като водещ производител и доставчик на информационни продукти на българския пазар, АПИС непрекъснато се стреми да развива и предлага на своите клиенти продукти и софтуерни решения, които отговарят на все по-нарастващата потребност от структурирани бази данни и тяхното бързо и лесно използване в ежедневната дейност.

Такъв иновативен модул, разработен от екипа на фирмата, е **РЕГИСТЪР АРІ**. Това е приложно-програмен интерфейс за автоматично интегриране на данните, съдържащи се в продукта Регистър+, с вътрешните информационни системи на потребителя (CRM - системи за управление на взаимоотношенията с клиентите, ERP - системи за планиране ресурсите на предприятието, счетоводни и TP3 програми и др.).

Функционалностите на модула позволяват:

- бързо намиране и автоматично попълване на данните в съответните полета;
- достъп до актуална и подробна информация за юридически и физически лица;
- лесно изготвяне на маркетингови списъци с подходящи потребителски групи;
- анализ и наблюдение на партньори, клиенти и контрагенти.

Извличането на данните става чрез разнообразен набор от филтри, позволяващи на потребителя да намери точната информация, от която има нужда, да състави списък с интересующите го физически или юридически лица и да извлече необходимата информация за тях.

Модулът се предлага на абонаментен принцип в три информационни пакета в зависимост от нуждите на клиента:

- **СТАРТОВ ПАКЕТ** – подходящ за автоматизирано попълване на данни във фактури, договори, формуляри и др. документи, което прави този процес много по-лесен и бърз и предотвратява възможността за допускане на грешки. С този пакет потребителят получава базовите идентификационни данни за субектите, които са му необходими за първоначално въвеждане или последващо верифициране в неговата информационна система за доставящи, клиенти, контрагенти, конкуренти и пр.
- **ОСНОВЕН ПАКЕТ** – подходящ инструмент за интегриране със системи за управление на взаимоотношенията с клиентите (CRM-системи – Customer Relationship Management), както и за осъществяване на пазарни и маркетингови проучвания.
- **КОРПОРАТИВЕН ПАКЕТ** – дава възможно най-пълната информация за дадено лице или фирма, вкл. данни за постъпили молби по несъстоятелност, вписвания на залози и запови и др. С него може да се изготвят детайлни анализи за актуалното състояние на фирмите и връзките между лицата. Препоръчва се за големи корпоративни организации.

Информацията от избрания пакет е на разположение за целия абонаментен период от 12 месеца и се актуализира ежедневно.

Тенденцията за широко навлизане на нови информационни технологии във всяка област на икономическия и стопански живот в нашето съвремие определя и посоките на развитие на информационните продукти: не само да се обогатява и разширява тяхното съдържание, а да предлагат софтуерни решения и ефективна функционалност за бърз и лесен достъп до точната информация, за нейното автоматично обработване и структуриране, за интегрирането ѝ с различни бази данни, с което те на практика да улеснят значително работата на потребителите.

Повече информация за продуктите и услугите на АПИС можете да намерите на www.apis.bg

Сертификат по ISO 9001 – 2015



София 1000, ул. „Граф Игнатиев“ 7 А
тел.: +359 2 923 98 00, 0700 44 944
"Апис Европа" АД, e-mail: office@apis.bg

► лозунг. Но винаги е нещо дифузно и малко абстрактно. И все пак – най-важното остава то да може да разкаже история. Разказването на история е всъщност деликатна задача. От древността до днес това е форма на изкуство, която предполага определена подготовка и талант. Можете да го направите с гуми, на лист хартия, можете да го разкажете и с едно изображение (онова същото, което е по-силно от 1000 гуми). В дигитална епоха получихме внезапно турбоускорение в инструментите, с които можем да разказваме истории. Внезапно съдържанието се превърна в състезание с реалността, в която това, което правим, спира да е актуално или нужно. Защото наличието на излишък от инструменти и форми прави конкуренцията в производство на съдържание и послания невероятно усилена. Често можем да кажем дори, че производството на съдържание вече е самоцел – мога да постна, следователно произвеждам съдържание.

ЖИВЕЕМ В ИНТЕРЕСНА ЕПОХА, в която нищо не е същото, макар и привидно да е. Хората винаги са имали склонност да погледнат назад и да изпитват носталгия, да откриват спомените си и да се опират на тях като крайъгълни камъни на емоционалното си развитие. Поглеждайки назад, се замислям какво ще трябва да разкажа на сина си, когато той ще е достатъчно голям, за да ми задава въпроси. Въпроси като “Ти какво правеше, когато беше на моята възраст?”. Ще трябва да му кажа: “Четях хартиени книги. Гледах един сериал, всеки ден между 18 и 19 часа, като не го гледах сам, а го гледахме всички заедно. Слушах музика на касетки, които купувах от специални магазини.”

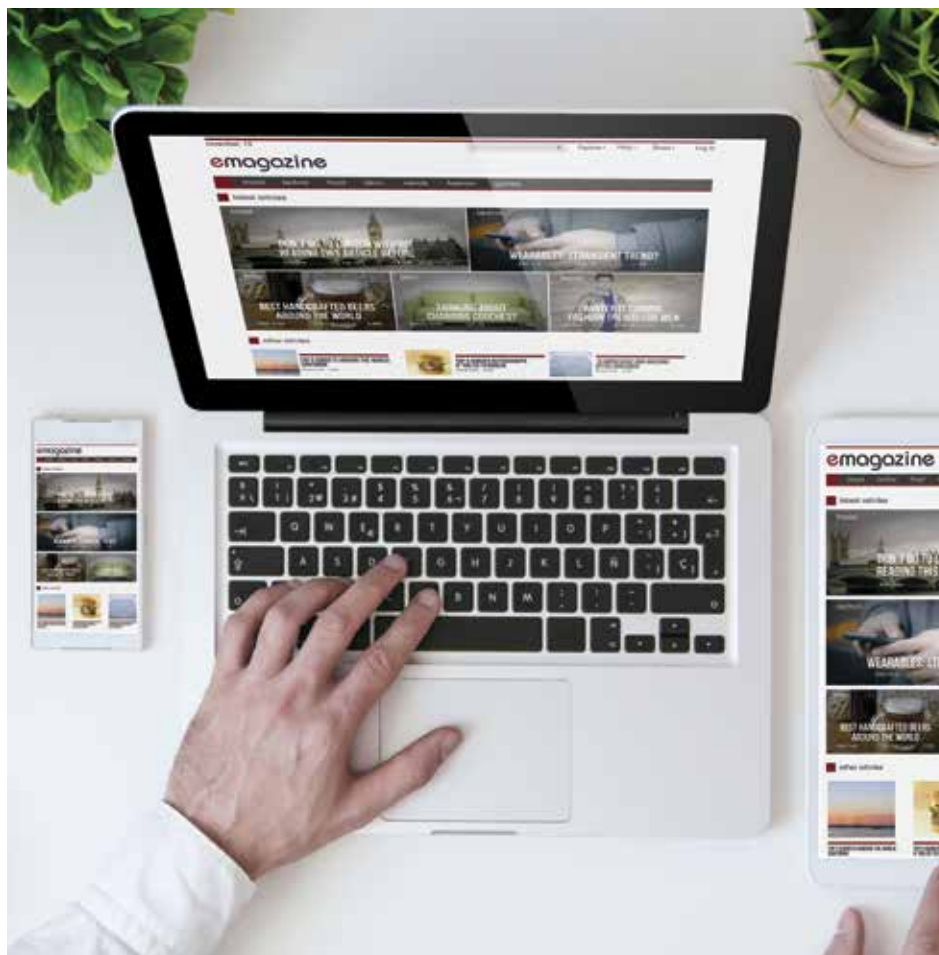
Истината е, че някак неусетно преминахме през една влудяващо бърза епоха на трансформация на съдържанието, която е почти необратима. Днес всеки ден, всеки час някой някъде кове и публикува секунди видео в Youtube или пуска кратък статус във Facebook.

Метаморфозата на медиите е факт – от пазители на монопола до жертви на свободния пазар.

ТРИ ТЕЗИ:

Медиите губят монопола върху информацията, защото интернет революцията доведе след себе си революция на средата – свързаност в реално време, информация в реално време, ъпдейти в реално време, копия в реално време, реално време, реално време.

Медиите губят контрол върху съдържанието, защото всеки непубликуван текст или видео, или разказ веднага намира мяс-



тото си в епохата на свободната дистрибуция.

Медиите губят монополната си позиция на изразна среда, в която от една страна журналистите с професионални стандарти се борят за качествена, истинска, обективна информация, а от друга – служителите на информационните служби използват медийните канали, за да произвеждат своите дезинформационни мероприятия. Мероприятията днес са освободени от принудата на радиото, печата и телевизията.

ТРИ КОНТРАТЕЗИ:

Медиите имат редактори, както децата – родители. Като млад журналист съм чувал крилата фраза, приписвана на Валери Найденов, че всеки текст може да бъде съкратен до неговото пълно изчезване. Ролята на редактора е на арбитър, на повисша инстанция, на одит на фактите и истината, на художествена комисия – редакторът ще позволи на един творчески продукт да изглежда като завършен труд, а не като изказване на селски стопанин от Врачанско.

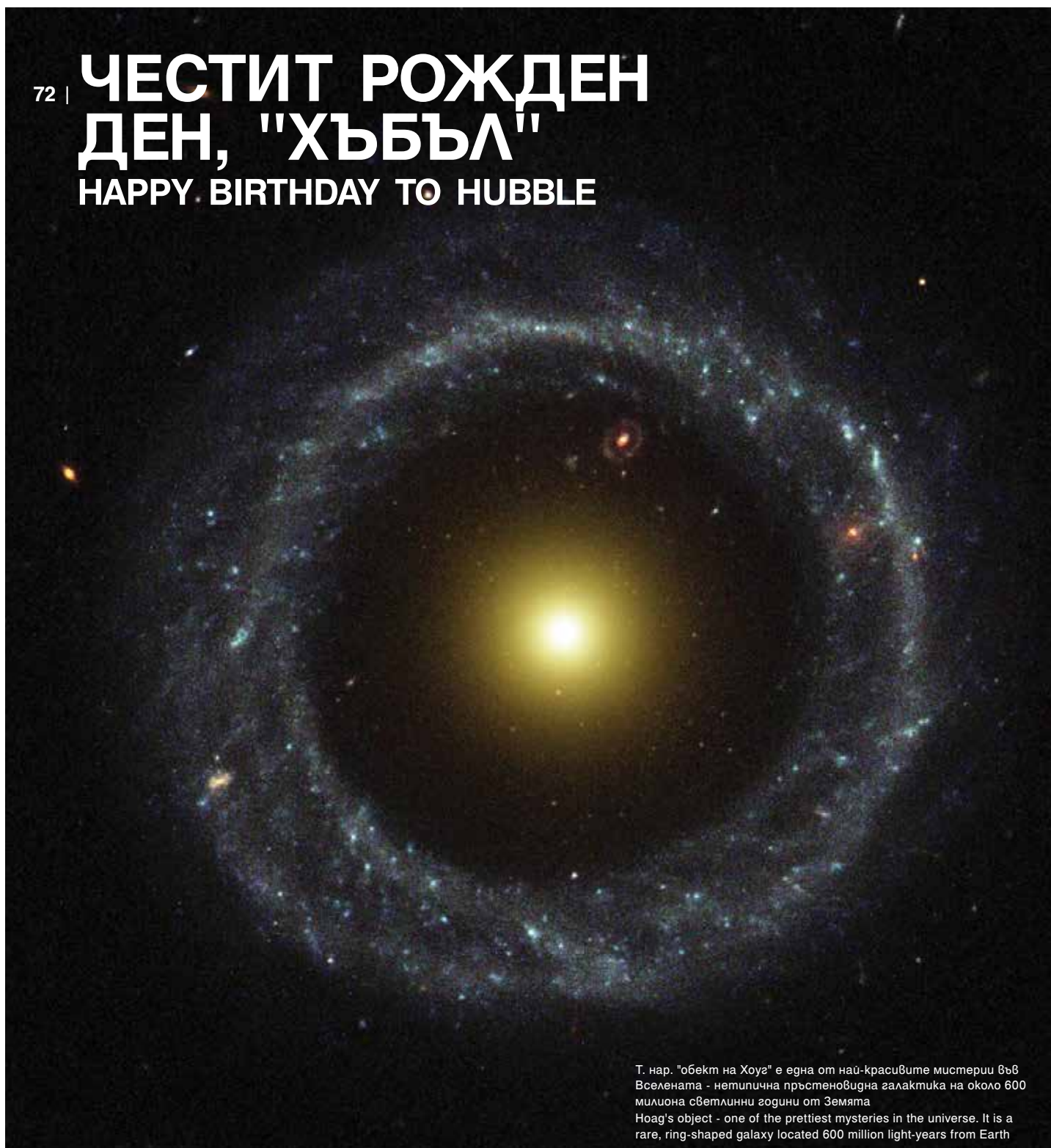
Когато купонът ескалира, в умората от вакханалията всички търсят удобството на съпреживяната почивка. Медиите, въ-

преки натиска, въпреки упреците, въпреки черните овци в стадото, остават одит център на истината или вкуса. Може да прочетем 15 становища, 19 официални изявления – в съвременния информационен поток накрая все пак е нужен някой, който да обобщи и направи извод. И също така, не мисля, че хората са толкова тъпи, за колкото ги смятат служителите на информационните служби.

Качественото съдържание ще продължи да бъде авторско, неанонимно, талантливо и създадено от истински професионалисти. Наскоро взех интервю от един собственик на ресторант, който не скри носталгията си по майстор-сладкар, който правел десертите „с ръка“. Доброто съдържание изисква майсторство, изисква хора, които разбират от работата си. Твърде често бъркаме мистрията с построената стена. Мога да дам пример със себе си: от мен никога няма да стане Инстаграм звезда – не мога да снимам себе си толкова изразително в контекст. Но бих умрял, за да ви разкажа още една история за още една вълнуваща локация, още един вълнуващ човек, още един променящ живота ни предмет. ■

72 |

ЧЕСТИТ РОЖДЕН ДЕН, "ХЪБЪЛ" HAPPY BIRTHDAY TO HUBBLE



Т. нар. "обект на Хоуг" е една от най-красивите мистерии във Вселената - нетипична пръстеновидна галактика на около 600 милиона светлинни години от Земята
Hoag's object - one of the prettiest mysteries in the universe. It is a rare, ring-shaped galaxy located 600 million light-years from Earth

66 | ИГОТО НА БАТЕРИИТЕ
THE BURDEN OF BATTERIES

62 | ИЗМАМАТА С "ВЪЛШЕБНИТЕ" ПОДПРАВКИ
THE 'MAGIC SPICES' FRAUD

ИЗМАМАТА С "ВЪЛШЕБНИТЕ" ПОДПРАВКИ



Лютите чушки и куркумата носят ползи - но не са магическите суперхрани, за каквито ви ги пробутват

Цялата историята на човешката цивилизация се върти около опитите ни да направим храната си вкусна - тоест около подправките. Империи и религии са се раждали, само за да улеснят търговията с тези скъпоценни семена, луковци или стрити дървесни кори. Но сега към извечната им функция все по-често се опитваме да добавим нова: тази на суперхрани, които не само правят живота по-вкусен, но и чувствително подобряват здравето ни. Лютите чушки, куркумата, джинджифилът се препоръчват едва ли не като заместители на лекарствата. Бийонсе преди време направи прочута една диета от лют пипер, лимон и клефов сироп. Хилъри Клинтън ядла по една люта чушка всеки ден в пре-

дизборната кампания, за да се предпази от зарази. А куркумата слезе от мястото си дълбоко в кухненския шкаф и днес е завладяла всички модерни кафенета като "незаменима" добавка за вашето "златно" latte. В епоха, когато здравето и дълголетието се превръщат в най-мощен култ, подправките процъфтяват.

ИМА ЛИ ОБАЧЕ НАИСТИНА ДОКАЗАТЕЛСТВА за вълшебните им лечебни ефекти? С една дума: никакви.

Съществуват множество проучвания, проведени и от доста авторитетни специалисти, които изследват ефектите на лютите чушки и лютия пипер върху здравето.

Повечето са еднородни, че яденето на

люто се отразява добре - капсаицинът, който е основното активно вещество в лютите чушки, взаимодейства с температурните рецептори в тялото ни, като праща сигнали до мозъка, че ни е горещо. Затова и се потим, когато хапваме добре подправена шкембе чорба. Съпътстващ ефект от това е ускоряването на метаболизма. Но няма доказателства люто да прави нещо повече. Лю Чи, китайски биохимик от Харвардския университет, направи мащабно изследване в рогината си и установи, че при редовно консумиращите люто рискът от смърт е по-нисък, отколкото при онези, които избягват люто.

НО И САМИЯТ ЛЮ НЕ СЕ НАЕМА ДА ТВЪРДИ, че заслугата за това е само на чушките, и дори не е сигурен кое е причината, и кое - следствие. Възможно е ядещите люто да стават по-зdrави, но е възможно също и по-зdrавите по начало хора да са по-склонни да ядат люто и да го понесат по-леко, отколкото болнавите. В Италия аналогично проучване установи връзка между дълголетието и люто. Но авторите му обясняват това с факта, че люто в средиземноморската диета се яде обикновено със зеленчуци и леки храни. Според тях благотворна е комбинацията, а не само чушетата сами по себе си.

В същото време груг китайски специалист по хранене, професор Дзъмин Ши от Катарския университет, твърди, че макар ядещите люти чушки да са по-малко застрашени от наднормено тегло, те показват повече признаци за влошаване на когнитивната памет.

ОЩЕ ПО-ПРЕУВЕЛИЧЕНИ СА магическите свойства на куркумата. В псевдонаучните сайтове ще прочетете какви ли не оди за ползите от куркумина, активното вещество в тази подправка. Само че Катрин Нелсън, професор в Университета на Минесота, изследва детайлно молекулата на куркумина и установи, че тя на практика не се усвоява от организма. Ефектът от нея е почти нулев. Възможно е в подправката куркума да има други молекули, които влияят благотворно, но не и куркуминът, подчертава проф. Нелсън.

Логичното заключение е, че просто трябва да приемаме подправките като това, което винаги са били - средства храната ни да стане по-хубава. Това е достатъчно полезна функция и без да очакваме от тях допълнителни "чудеса". ■

представя

ЖЕНЕНИ

С ПОРАСНАЛИ
ДЕЦА



**Всяка възраст има свои емоции. Предвкуси ги днес.
Изживей ги, когато им гоїде времето.**

ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:

**ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.
КЪМ 31.3.2020 Г. - С НАД 420 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1,4 МИЛИАРДА ЛЕВА УПРАВЛЯВАНИ
НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: WWW.FSC.BG).
ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,
ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.**

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

С грижа за Вас!

THE 'MAGIC SPICES' FRAUD

Hot peppers and turmeric have benefits, but they are not the magic superfood they want you to buy

The whole history of human civilisation revolves around our attempts to make our food delicious - that is, around spices. Empires and religions were born only to facilitate the trade in these precious seeds, bulbs or crushed bark. But now we are increasingly trying to add a new one to their eternal function: that of superfood that not only makes life tastier, but also significantly improve our health. Hot peppers, turmeric, and ginger are recommended almost as substitutes for medicines. Some time ago, Beyonce produced a famous diet of hot pepper, lemon and maple syrup. Hillary Clinton used to eat a hot pepper every day during the election campaign to protect herself from infection. And turmeric has come up from its place deep in the kitchen cupboard and today has conquered all modern cafeterias as an 'irreplaceable' supplement to your 'golden' latte. In an age when health and longevity are becoming the most powerful cult, spices are thriving.

BUT IS THERE ANY REAL EVIDENCE to prove their magic healing effects? None is the word. There are many studies conducted by quite reputable experts about the effects of hot peppers and cayenne on health.

Most people agree that eating hot food works well - capsaicin, which is the main active ingredient in hot peppers, interacts with temperature receptors in our body, sending signals to the brain that we feel hot. That's why we sweat when we eat well-seasoned tripe soup. A side effect of this is the acceleration of metabolism. But there is no evidence that hot food is doing anything else. Liu Qi, a Chinese biochemist at Harvard University, conducted a large-scale study in China and found that those who regularly ate spicy food had a lower risk of death than those who avoid hot food.

BUT LIU DOESN'T CLAIM that the credit for this goes only to the peppers, and is not even sure

what the cause is and what the effect is. It is possible that people who eat spicy food become healthier, but it is also possible that people who are healthier in general are more likely to eat spicy food and tolerate it more easily than the sickly.

In Italy, a similar study found a link between longevity and hot food. But the authors explain this by the fact that spices in the Mediterranean diet are usually eaten with vegetables and snacks. According to them, the combination is beneficial, not just the peppers themselves.

At the same time, another Chinese nutritionist, Professor Zumin Shi of the University of Qatar, claims that while people eating hot peppers are less at risk of being overweight, they show more signs of deteriorating cognitive memory.

EVEN MORE EXAGGERATED are the magical properties of turmeric. In pseudo-scientific sites you will read odes about the benefits of curcumin, the active substance in this spice. However, Catherine Nelson, a professor at the University of Minnesota, studied the curcumin molecule in detail and found that it was not absorbed by the body. The effect of it is almost zero. It is possible that there are other molecules in turmeric that have a beneficial effect, but not curcumin, emphasises Prof Nelson.

The logical conclusion is that we just have to accept spices as they have always been - a means to make our food better. This is a useful enough feature and we should not expect additional 'miracles' from them. ■





DOCKER'S CLUB! GRILL & BEER RESTAURANT

THE BEST PLACE FOR SEA AND CULINARY STORIES...

PORT OF VARNA, MON - SUN: 11:00 - 24:00 RSRV: +359 887 005 007



Carpe Vita
complex

STS. CONSTANTINE AND HELENA

Оазис спокойствия и грома
300 М ОТ БЕРЕГА МОРЯ

Oasis of peace and comfort
300 M TO THE SEASIDE

*ЛЮКСОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО *ДВУХ- И ТРЕХКОМНАТНЫЕ КВАРТИРЫ
С ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВКОЙ *ОТЛИЧНАЯ ИНВЕСТИЦИЯ
*ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ С БОЛЬШИМ ОПЫТОМ
И ОТЛИЧНОЙ РЕПУТАЦИЕЙ

*LUXURY CONSTRUCTION *ONE - AND TWO - BEDROOM APARTMENTS
WITH FUNCTIONAL DISPOSITION *EXCELLENT INVESTMENT
*INVESTMENT CONSTRUCTION COMPANY WITH EXPERIENCE
AND A GREAT REPUTATION

MY-HOME.BG

+359 888 323432



ЩЕ СЕ ОСВОБОДИМ ЛИ ОТ ИГOTO НА БАТЕРИИТЕ?

Lamborghini Sian е първото доказателство колко по-добро решение могат да се окажат свръхкондензаторите

Когато Lamborghini се захване да прави хибрид, можете да сте сигурни, че той няма да е просто мощна версия на Toyota Prius.

SIAN, ДЕБЮТНАТА КРАЧКА на италианската компания към електрификацията, е първият серийно произвеждан автомобил (доколкото 63 бройки е "серийно"), който използва суперкондензатори вместо литиево-йонни батерии.

Много физици и инженери вярват, че тъкмо в тях, а не в литиево-йонните акумулатори, е разковничето за масовата електрическа мобилност.

Sian използва такива суперкондензатори (по-правилно би било да ги наричаме свръхкондензатори), за да съхранява електрическа енергия и при нужда да я отдава

към малкия си електромотор.

Дори и сравнени с най-напреднаватите батерии, свръхкондензаторите се зареждат и отдават енергията доста по-бързо. Освен това могат да понесат значително повече цикли на зареждане и разреждане, без да загубят капацитет.

В СЛУЧАЯ СЪС SIAN суперкондензаторите захранват един електромотор с мощност 25 киловата, който е вграден в скоростната кутия. Той може или да осигурява допълнителен тласък за 6.5-литровия V12 със 785 конски сили мощност, или пък съвсем сам да задвижва спортната кола при маневри с ниска скорост, примерно при паркиране.

Понеже зареждането става изключително бързо, този хибрид няма нужда да се

включва в контакта или в зарядна станция. Суперкондензаторите се зареждат до максимум всеки път, когато колата спира. При хибридите с батерии също има рекуперация на спирачна енергия, но тя е бавна и само частично спомага за удължаване на електрическия пробег.

Свръхкондензаторът има още един много голям коз: тежлото. Понеже отдава енергията по-бързо и ефикасно, за броени милисекунди (горе-долу със скоростта на светкавица за фотоапарат), той при относително малки размери постига ефекта, за който иначе са нужди големи батерии. При Lamborghini Sian цялата система - електромотор плюс кондензатор - прибавят към тежлото на автомобила едва 34 килограма. Приносът им към мощността е 33.5 конски сили.

Lamborghini Terzo Millenio



РАЗБИРА СЕ, СВРЪХКОНДЕНЗАТОРИТЕ ИМАТ И МИНУСИ в сравнение с батериите. Те доста по-зле съхраняват енергията във времето - ако Sian не е бил каран от седмица, в кондензатора няма да е останала никаква енергия. Но и за този проблем има възможни решения. В Lamborghini работят съвместно с Масачусетския технологичен институт (MIT) по създаването на чисто електрически модел, задвижван от свръхкондензатори - прословутия концепт Terzo Millenio (Трето хилядолетие). Впрочем Lamborghini, която е под шапката на концерн Volkswagen, съвсем не е единствената компания, която експериментира в тази област. Хибридният модел на Peugeot ползва суперкондензатори от години, както и моделите с водородни горивни клетки на Toyota и Honda. Китайски

Технологията на батериите е едно от нещата, които отдавна приемаме за даденост, без много да се замисляме как функционира

и корейски производители ги въграждат в електрически автобуси и камиони. А миналата година Tesla купи Maxwell Electronics, един от най-големите световни производители на свръхкондензатори - сигурен знак, че поне Илон Мъск вярва в тяхното бъдеще.

КАК РАБОТЯТ БАТЕРИИТЕ? Технологията на батериите е едно от нещата, които отдавна приемаме за даденост, без много да се замисляме как функционира. Повечето хора си представят, че при зареждане просто "сипваме" електричество в батерията като вода в туба. Но батерията не съхранява пряко електричество, а само го произвежда при нужда чрез химична реакция между двата електрода и разделящата ги течност (най-често), наречена ►

► електролит. При тази реакция химикалите в нея се превръщат в други вещества, отделяйки енергия. Когато изцяло се превърнат, реакцията спира - батерията е изтощена. При подлежащите на презареждане батерии обаче реакцията може да се случва и в обратна посока - когато я зареждате, енергията действа противоположен процес, който възстановява изходните химикали. Това може да се повтори стотици или хиляди пъти, но неизбежно в процеса има загуби, а и по електродите се натрупват паразитни вещества. Затова животът на батериите е ограничен (обикновено между 3000 и 5000 цикъла).

КАК РАБОТЯТ КОНДЕНЗАТОРИТЕ? В кондензатора не протичат никакви химични реакции. Положителният и отрицателният заряд се произвеждат изцяло от статично електричество. Вътре в кондензатора има две проводими метални пластини, отделени от изолиращ материал, наречен диелектрик. Зареждането много прилича на процеса, про който отърквате балон във вълнения си пуловер, за да залепне от статичното електричество. Позитивният и негативният заряди се натрупват в пластините, а разделителят между тях, който не им позволява да влязат в контакт, е на практика средството за съхранение на енергията. Един кондензатор може да се зареди и разрежи дори и милион пъти, без да загуби капацитет.

КАКВО СА СВРЪХКОНДЕНЗАТОРИТЕ? Обикновените кондензатори имат твърде малък капацитет за съхранение на енергия - обикновено измерван в микрофаради (милионни части от фарада). Затова още през 50-те години на XX век са изобретени свръх-, или суперкондензаторите. При най-големите им промишлени варианти, произвеждани от компании като Maxwell Technologies, капацитетът достига до няколко хиляди фарада - 10-20% от капацитета на литиево-йонна батерия.

Как работят свръхкондензаторите? За разлика от обикновените кондензатори, тук няма диелектрик. Вместо това двете пластини са потопени в електролит и разделени от много тънък изолиращ слой. Капацитетът на суперкондензатора всъщност се увеличава с нарастването на площта на тези пластини, и с намаляването на разстоянието между тях. За да се повиши повърхността, в наши дни те се покриват с порести материали - примерно въглеродни нанотръбички (толкова миниатюрни, че в 1 кв. см се събират 10 милиарда от тях). Разделителят може да е дебел само една молекула слой графен.



За да разберете разликата, най-добре си представете електричеството като вода - обикновеният кондензатор е като хартиена салфетка, която може да поеме ограничено количество. Суперкондензаторът е по-скоро като кухненска гъба.

БАТЕРИИТЕ: ПЛЮСОВЕ И МИНУСИ. Батериите имат един съществен плюс - висока енергийна плътност, което им позволява да съхраняват относително големи количества енергия в малък обем.

Те обаче имат и много минуси - високо тепло, ограничен живот, бавно зареждане и относително бавно отдаване на енергията. Освен това за производството им се използват токсични метали и други опасни вещества. Батериите са ефективни

само в тесен температурен диапазон, затова често се налага те да се охлаждат или подгряват - а това намалява иначе високия им КПД.

СУПЕРКОНДЕНЗАТОРИТЕ: ПЛЮСОВЕ И МИНУСИ. Суперкондензаторите са значително по-леки от батериите, животът им е на практика неограничен, за производството им не са необходими никакви опасни вещества, зареждат се и отдават енергията почти мигновено.

Понеже в тях почти няма вътрешно съпротивление, те не изразходват енергия, за да функционират - коефициентът им на полезно действие е 97-98%. Суперкондензаторите функционират без съществени отклонения в целия диапазон между -40 и +65 градуса по Целзий.

Минусът е, че съхраняват значително по-малко енергия от литиево-йонните батерии.

Дори и най-съвършените съвременни свръхкондензатори не могат изцяло да заместят батериите при задвижването на електромоделите. Но много учени и частни компании работят върху усъвършенстването им. Във Великобритания Superdielectrics например работи с материал, по начало създаден за производство на контактни лещи.

Skeleton Technologies работи с графен - алотропна форма на въглерода под формата на единичен слой атоми, която е 100 пъти по-здрава от високоекостната стомана, но само с 1 грам от нея могат да се покрият 2000 квадратни метра. Компанията инсталира графенови суперкондензатори в обикновени дизелови вановете и постигна 32% икономия на гориво. ■

Суперкондензаторите са значително по-леки от батериите, животът им е на практика неограничен, за производството не са необходими опасни вещества, зареждат се и отдават енергията почти мигновено

WILL WE FREE OURSELVES FROM THE BURDEN OF BATTERIES?

Lamborghini Sian is the first proof of how supercapacitors
could turn out to be a much better solution

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

When Lamborghini gets around to making a hybrid, you can rest assured that it won't be just a more powerful version of the Toyota Prius.

SIAN, THE DEBUT of the Italian company's move towards electrification, is the first mass-produced automobile (for as long as 63 units can be called mass production) that uses supercapacitors instead of lithium-ion batteries. Many physicians and engineers believe precisely this, and not the lithium-ion batteries, to be the future of large-scale electric mobility. Sian uses such supercapacitors (we shall probably say supra-capacitors) in order to store electrical energy and release it to its small electric motor. Even compared to the most advanced batteries, supercapacitors are charged and release energy much faster. In addition, they can cope with many more charging and discharging cycles, without compromising their capacity.

IN THE CASE WITH SIAN, the supercapacitors are powering a single 25 kW electric motor, integrated into the gearbox. It can either provide an additional boost to the 6.5 liter 785 hp V12 engine, or move the sports car alone at low speeds, like when parking.

Since the charging happens exceptionally fast, this hybrid does not need to be plugged into an electrical outlet or a charging station. Supercapacitors are fully charged every time the car comes to a standstill. Hybrids with batteries also utilize regenerative braking, but it is slow and only partially extends the driving range. The supercapacitor has another huge advantage - its weight. Since it releases its energy faster and more efficiently, in mere milliseconds (at about the speed of a camera flashlight), it has the same effect as a much larger battery. The Lamborghini Sian's whole system - electric motor plus the capacitor, adds only 34 kg to the vehicle's gross weight, while contributing 33.5 hp to the power output.

SUPERCAPACITORS HAVE DISADVANTAGES AS WELL compared to batteries. They store energy much less efficiently than batteries. If the Sian is not driven for a week, the capacitor would not have retained an iota of electrical energy. This problem, too, has possible solutions. Lamborghini are working jointly with the Massachusetts Institute of Technology (MIT) on the creation of a purely electric model driven by supercapacitors - the infamous Terzo Millennio (Third Millennium) concept car.

Lamborghini, which is owned by the Volkswagen Group, is actually far from being the only company to experiment in this field. Peugeot's hybrid models have been utilizing supercapacitors for years, just like Toyota's and Honda's hydrogen fuel cell cars. They are being installed on buses and trucks by Chinese and Korean manufacturers. And to top things off, last year Tesla bought one of the world's leading supercapacitor makers

- Maxwell Electronics, which is a sure sign that at least Elon Musk believes they have a future.

HOW DO BATTERIES WORK? The technology behind batteries is one of the things we take for granted, without giving much thought to the way they function. Most people imagine that when charging a battery, we just "pour" electricity into it, like water into a container. The battery, however, does not just store electricity directly, but merely produces it when needed through a chemical reaction between two electrodes and a liquid that separates them, often called an electrolyte. The chemicals in this reaction turn into other substances, releasing energy in the process. When they finish their transformation, the reaction stops, meaning that the battery is now drained. Rechargeable batteries allow for this reaction to be reversed, meaning that when charged, the energy initiates the opposite process of replenishing the starting chemicals. This can be repeated hundreds and even thousands of times, but inevitably the process leads to losses, while parasitic substances form around the electrodes. That is why batteries have a lifespan of between 3,000 and 5,000 recharging cycles.

HOW DO CAPACITORS WORK? There are no chemical reactions happening inside the capacitor. The positive and negative charges are fully produced by static electricity. There are two metal conductor plates inside the capacitor, separated by an electrically insulating material called a dielectric. Charging can be likened to rubbing a balloon on one's wool sweater in order to create static electricity that can stick the balloon to a surface. The positive and negative charges are accumulated in the plates, while the dielectric that separates them prevents an electric current, thus acting as means to store the energy. A capacitor can be charged and recharged even a million times, without losing any of its capacity.

WHAT ARE SUPERCAPACITORS? The regular capacitors have too small of an energy storage capacity - usually measured in microfarads (one millionth of a farad). That is what prompted the invention of supercapacitors back in the 1950s. Their biggest industrial variants, made by com-

panies like Maxwell Technologies, have a capacity reaching up to a few thousand farads, which roughly translates into 10-20% of the lithium ion battery's capacity.

How do supercapacitors work? Unlike regular capacitors, they don't have a dielectric. Instead, the two plates are immersed in an electrolyte and separated by a very thin insulating membrane. The capacity of supercapacitors increases proportionally to the surface area of these plates, and the reduction of the distance between them. In order to increase the area, they are covered with porous materials, such as carbon nanotubes (which are so small that a square meter can fit 10 billion of them). The membrane's layer could be as thin as a single molecule of graphene. To help visualize the difference, you can compare the regular capacitor to a napkin that can absorb a limited quantity of water, and the supercapacitor to a sponge.

BATTERIES: PROS AND CONS. Batteries have a significant advantage - high energy density, which allows them to store relatively high quantities of energy within a small volume. Their disadvantages, however, are many - increased weight, limited life, slow charging and relatively slow release of energy. In addition, their production utilizes toxic metals and other hazardous materials. Batteries are efficient only within a small temperature range, requiring their warming or cooling, which in turn decreases their otherwise high energy conversion efficiency.

SUPERCAPACITORS: PROS AND CONS. Supercapacitors are substantially lighter than batteries, their lifespan is practically unlimited, their production does not involve the use of hazardous substances and they can be charged and discharged instantaneously.

Since they have almost no internal resistance, they do not require energy to function, bringing their energy conversion efficiency to 97-98%. Supercapacitors can function without significant deviations in the -40C to 65C temperature range. Their disadvantage is that they can store much less compared to lithium ion batteries.

Even the most modern and advanced supercapacitors cannot completely replace batteries when it comes to electric vehicles. Many scientists and private companies, however, are working to perfect them. In the UK, for example, Superdielectrics is working on a material, initially created for making contact lenses. Skelton Technologies is working with graphene - an allotrope of carbon, in the form of a single layer of atoms, which is 100 times stronger than high-strength steel, with a single gram of the substance being sufficient to cover a surface area of 2,000 square meters. The company has installed graphene supercapacitors in regular diesel-fuel vans, achieving fuel savings of 32%. ■

The technology behind batteries is one of the things we take for granted, without giving much thought to the way they function



Throughout Europe for you

GLS transports over 430 million parcels per year throughout Europe.

Every day more than 14,000 employees and about 19,000 vehicles are on duty for 220,000 customers.

For you in Bulgaria in cooperation with



ЧЕСТИТ РОЖДЕН ДЕН, "ХЪБЪЛ"

HAPPY BIRTHDAY, HUBBLE

Точно преди 30 години, през 1990, в орбита бе изстрелян космическият телескоп "Хъбъл". Построен от NASA с помощта на европейската аерокосмическа агенция ESA, той коренно промени разбиранията ни за вселената. Отложен от катастрофата на совалката "Чалънджър" и после почти отписан заради микроскопична, но фатална грешка при калибрирането на огледалото, "Хъбъл" успя да преодолее всички препятствия и да ни покаже космоса такъв, какъвто никога не го бяхме виждали.

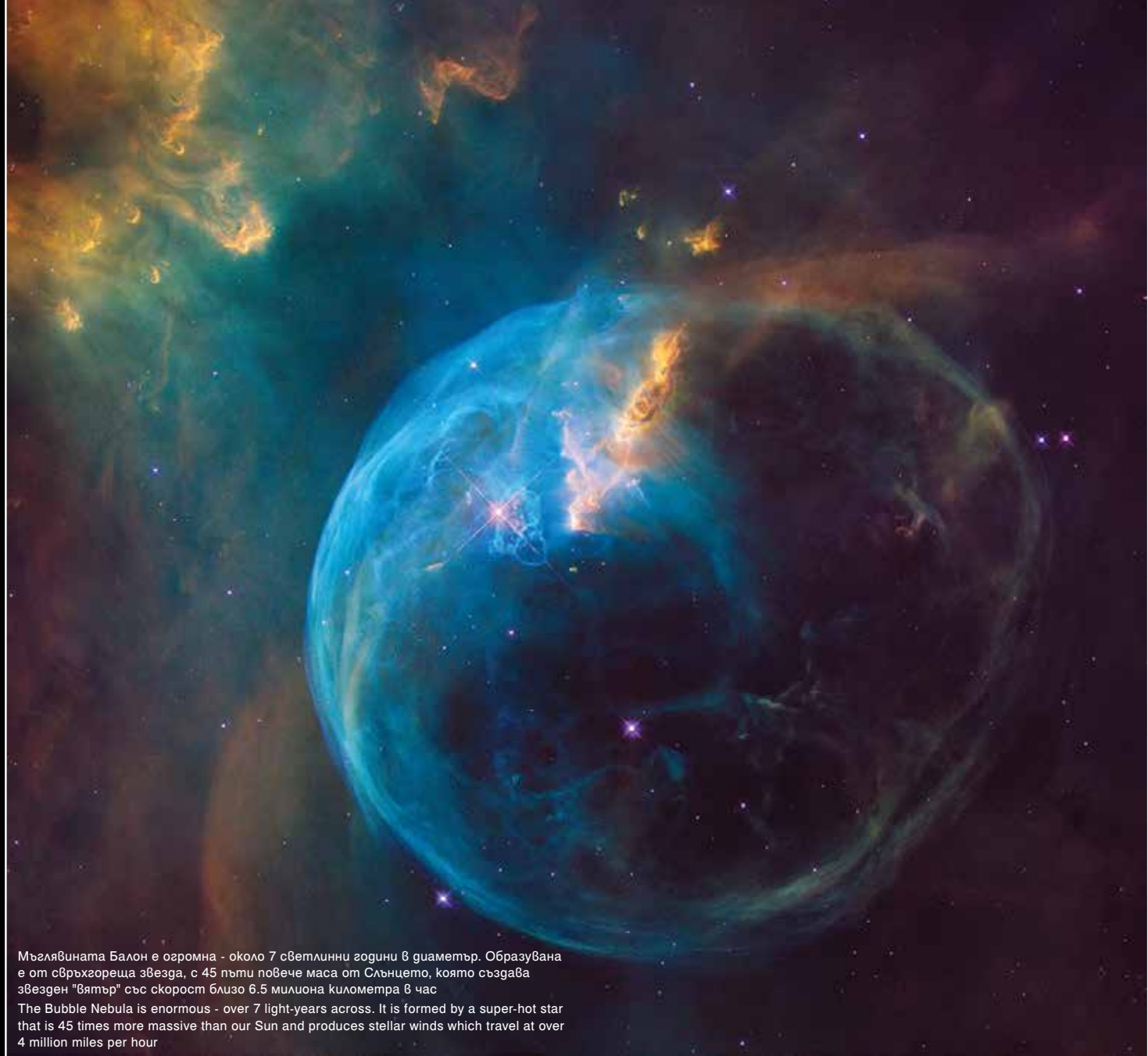
Back in 1990, the Hubble Space Telescope was launched into orbit. Built by NASA with contributions from ESA, it has fundamentally changed our understanding of the Universe.

Delayed by the Challenger shuttle disaster and then almost written off because of a microscopic yet fatal error during the calibration of its mirror, Hubble managed to overcome all the obstacles and show us the Cosmos in a way never seen before.

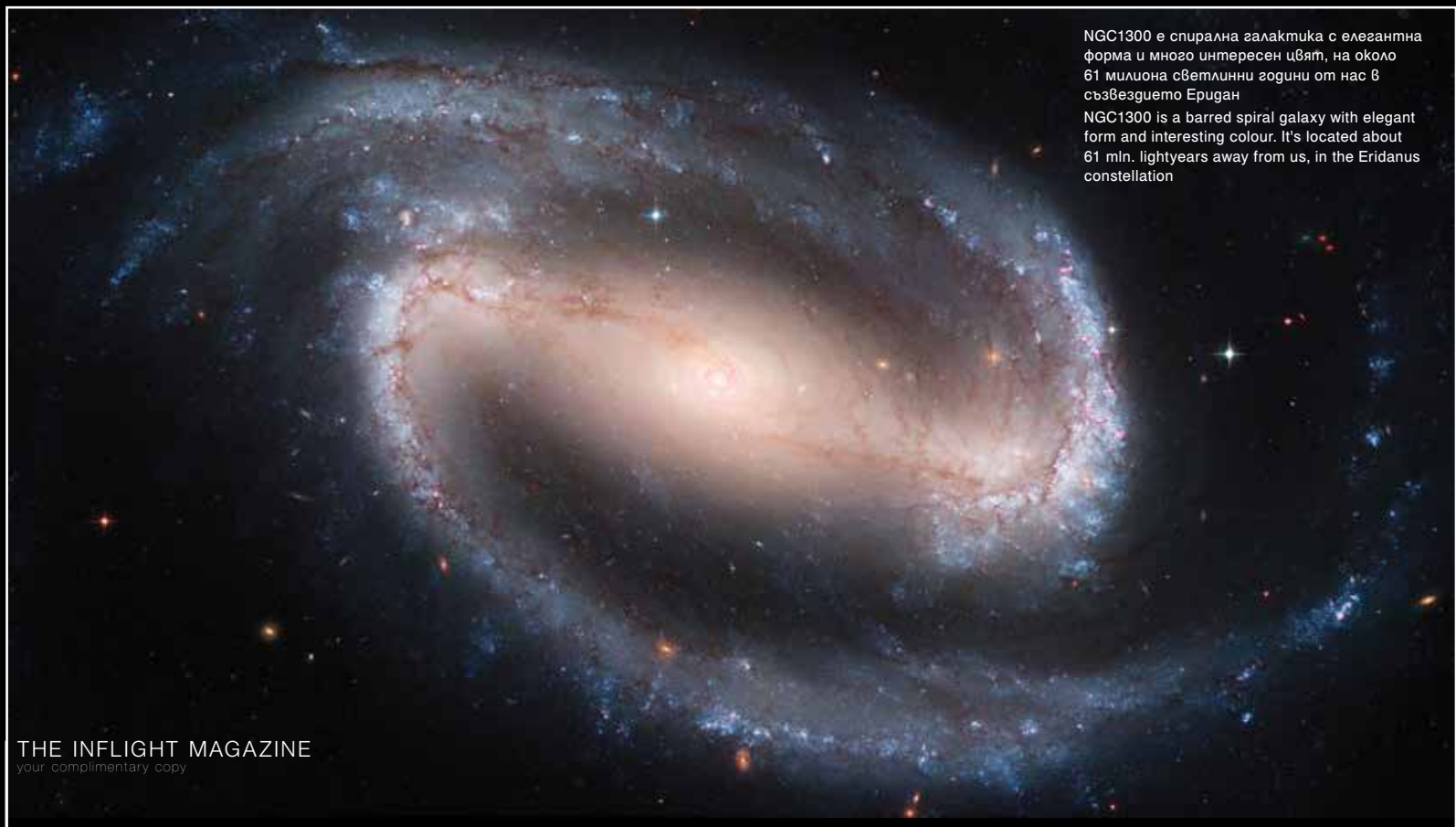


Тази космическа "гъсеница", наречена IRAS 20324+4057, е всъщност протозвезда в много ранен етап от еволюцията си. Тя все още събира материал от обграждащия я облак от газ

This caterpillar-shaped knot, called IRAS 20324+4057, is a protostar in a very early evolutionary stage. It is still in the process of collecting material from an envelope of gas surrounding it



Мъглявината Балон е огромна - около 7 светлинни години в диаметър. Образувана е от свръхгореща звезда, с 45 пъти повече маса от Слънцето, която създава звезден "вятър" със скорост близо 6.5 милиона километра в час
 The Bubble Nebula is enormous - over 7 light-years across. It is formed by a super-hot star that is 45 times more massive than our Sun and produces stellar winds which travel at over 4 million miles per hour



NGC1300 е спирална галактика с елегантна форма и много интересен цвят, на около 61 милиона светлинни години от нас в съвездието Еридан
 NGC1300 is a barred spiral galaxy with elegant form and interesting colour. It's located about 61 mln. lightyears away from us, in the Eridanus constellation



Галактиката Сомбреро (NGC 4594). Това е една от най-големите мозайки, конструирани от отделни снимки и наблюдения на "Хъбъл"

The galaxy NGC 4594, also known as the Sombrero Galaxy. This is one of the largest mosaics ever assembled from Hubble observations



Мъглявината Южен краб има необичайната форма на пясъчен часовник заради намиращата се в нея двойна звезда. Единият ѝ компонент е вече избухнал като нова и се е превърнал в бяло джудже

The hourglass-shaped Southern Crab Nebula is created by an uneven binary star system. In that system, one star has already exploded and turned into a white dwarf



"Сълбовете на съзиданието", може би най-прочутата снимка на "Хъбъл". Показва част от мъглявината Орел, в която тези подобни на пръсти структури от космически газ, дълги по пет светлинни години, са всъщност инкубатори на нови звезди
The Pillars of Creation, Hubble's most famous target, shows a part of the Eagle Nebula in which finger-like structures tower five light-years tall



Мъглявината Вестерлунд 2 е дом на някои от най-горещите и ярки звезди в Млечния път. Някои от тях са толкова гигантски, че задействат звездни ветрове с ураганна сила, които оформят тези интересни очертания в облака от прах и газ на мъглявината
The Verterlund 2 nebula is host to some of the hottest and brightest stars in our galaxy. Some of these stars are so large that they unleash hurricane-force stellar winds that carve shapes into the dust and gas of the nebula



"Охлюв" е планетарна мъглявина на около 655 светлинни години от Земята, родена от относително малка звезда, която отделя външните си слоеве към края на еволюцията си
The Helix Nebula (NGC 7293) is a planetary nebula formed by low-mass star, which sheds its outer layers near the end of its evolution



Това космическо бижу е планетарната мъглявина IC 418, наричана още Спирограф. Намира се на около 2000 светлинни години от Земята.
This cosmic jewel is the planetary nebula IC 418, also known as the Spirograph Nebula. It is located about 2,000 light-years from Earth



Най-детайлният портрет на Юпитер до момента. Можете да видите и прочутото Голямо червено петно - чудовищна буря, която се вихри вече няколко века
This portrait of Jupiter is the most detailed to date. You can see the bright Great Red Spot, an enormous storm that has been raging for centuries

ЕЛЕКТРОНЕН ПОТОК

Renault Zoe срещу Peugeot e208: тези френски електромобили са лъвовете в града и мишлетата извън него

Текст **КОНСТАНТИН ТОМОВ** / Фотография **КОЛЕЛА**



Само допреди две-три години сравнение между двата най-важни градски модела на Peugeot и Renault щеше да опира до неща като вътрешно пространство, удобство и икономичност. Днес единственото, което ни вълнува, е докъде ще успеем да стигнем с тях.

ЗАПОЗВАЙТЕ СЕ с Peugeot e208 и с новото Renault Zoe: двамата от главните кандидати да осъществят електрическата революция в градовете на Европа. По странна ирония на съдбата те се опитват да го сторят, именно като престанат да бъдат градски коли.

В далечната зора на електрическата ера - тоест преди десетина години - идеята на повечето производители бе електромобилът да има малка и относително лека батерия. Такава кола би струвала по-евтино, би се зареждала по-често, но и по-бързо, и би покривала ежедневните ни нужди в града.

После обаче дойде Tesla и показа, че електромобилът може да бъде бърз и да изминава стотици километри с едно зареждане. И понеже това очевидно се хареса повече на публиката, всички други трябваше да ги последват.

В РЕЗУЛТАТ ПОЛУЧАВАТЕ ТЕЗИ ДВЕ суперминита, всяко от които струва колкото два или даже три бензинови аналога. Renault Zoe години наред беше сред най-достъпните електромобили. Но новата, 55-киловатчасова батерия вдига цената до 61 600 лева за средно ниво на оборудване. А колата, която тестваме, отскача до 71 750 лева с допълнителните екстри. Но пък те са доста приятни: над 9-инчова мултимедия, аудиосистема от Bose, задна камера и асистент, който може да паркира вместо вас.

При Peugeot батерията е 50 киловатчаса, а цената - 70 800 лева. Но e208 се предлага само в най-високото ниво на оборудване и почти всички глезотии са включени в цената. Ще доплатите само 1200 лева за специален цвят, и евентуално още 1500 за ▶



Renault Zoe		Peugeot e208
136 k.c.	максимална мощност	136 k.c.
150 км/ч	максимална скорост	150 км/ч
9.5	секунди 0-100 км/ч	8.1
395 км	автономен пробег	340 км

Electric Flow

Renault Zoe versus Peugeot e208: these two French electric cars thrive in the city and languish outside of it

By KONSTANTIN TOMOV / Photography WHEELS

Just a couple of years ago, comparing Peugeot's and Renault's two top urban models would involve aspects like interior space, comfort and efficiency. The only thing we care about today is how far we can get with them.

MEET THE Peugeot e208 and the new Renault Zoe - the two main candidates to carry out the electric revolution across Europe's cities. The irony here is that they are trying to accomplish this by ceasing to be urban cars. During the distant dawn of the electric vehicle era, some dozen years ago, the idea of most carmakers was for electric cars to have a small and relatively light-weight battery. Such a car would cost less, would have to be charged more frequently, but in less time, and would meet daily driving needs in the city. Then came Tesla and showed that the electric car can be fast and cover hundreds of kilometers with a single charge, and since this was obviously liked by the people, all the rest had to follow suit.

AS A RESULT, YOU HAVE THESE TWO superminis, each of which costs as much as two or even three gasoline-powered analogues. For years, the Renault Zoe was among the most affordable electric cars. However, its new 55-kWh battery brings up the price to 61,600 leva for an average trim level. The car we tested sells for 71,750 leva thanks to its additional options. They are quite nice, however, and include a multimedia system display of over 9 inches, a Bose audio system, rear view camera and a park assist that can park the car for you.

The Peugeot's battery capacity is 50 kWh and the price - 70,800 leva. The e208, however,

is only offered with the highest trim level, and the price includes almost all the bells and whistles. You would only have to pay an additional 1,200 leva for a special color and possibly another 1,500 leva for a glass roof.

ACTUALLY, THE PRICE IS NOT THE ONLY thing that is similar between the Zoe and the e208. If we look at the numbers, we would see that these cars are almost identical. Both are a little over 4 meters long, both have batteries of the same type and similar capacity, and both have a maximum power of 136 hp. In reality, however, they have next to nothing in common.

The exterior is the first big difference. If you look at the two parked next to each other, the Zoe will probably seem smaller, but it is almost 5 cm longer. This illusion comes from the fact that it is quite taller, standing 35 cm above the Peugeot.

Of the two, the e208 feels much more like a normal car, likely because it was designed as such. Some years ago, the Zoe was among the first electric cars and its creators' idea was to make it feel like something special and unique. Today's car is very different from its ancestor made several years ago, but it has retained the feeling of uniqueness.

PURPOSEFULLY, RENAULT have left the Zoe's exterior almost untouched, not counting the new generation LED headlights. The interior, on the other hand, has been completely revamped. The instruments are fully digital. The vertical information system is more user-friendly and is compatible with Android Auto and Apple Car Play. In spite of the huge touch screen, the climate control has physical buttons. The dashboard is covered in plastic

that is quite soft, although when it comes to the doors, the budget plastic solution is still in place. The driver's position remains high, which will likely appeal to most people. The seat cannot be adjusted down, but the wheel can be regulated sufficiently to compensate for this. The rear seat is suitable for adults as well, while the trunk's capacity is 338 liters - a little bit more than the e208.

THE CONTEST, HOWEVER, IS UNDOUBTEDLY won by the Peugeot when it comes to the interior design. Both the materials and shapes used speak of a higher-class vehicle. Just as the special 3D effect of the instrument panel does. The Zoe, however, feels roomier. Its ride is just a bit more comfortable, likely because of the smaller wheels. Its competitor is much more dynamic, as the Peugeot's 0-100 km/h acceleration

is almost 2 seconds better. All of this, however, is relatively unimportant, because the truly intriguing question for most buyers is how long the battery will last.

NOBODY CAN GIVE AN EXACT ANSWER to this question. According to the new WLTP tests, the e208's range is 340 km on a single charge, while the Zoe's is 395 km. This is only valid under average temperatures and when driving in the city, which is where these two cars thrive, as they're quiet, don't pollute and their acceleration leaves everyone else behind at the traffic light. While kings of the city, once taken outside of it, these two little cars suddenly start languishing.

PART OF THE PROBLEM IS PSYCHOLOGICAL, as people imperceptibly step off the gas pedal when they know that the nearest charging station is no longer just a few blocks away, that descending a hill too quickly will decrease its range, while doing so slowly will increase it. Another part of the problem is very real, as every serious acceleration would eat away from the battery range, just as driving at speeds higher than 80 km/h and driving uphill would.

During our test drive, we covered a range of 160 km from Sofia to Chelopech and back, with a battery charged at 95% of its capacity. After that, the Peugeot was left with a range of 100 km, compared to the Renault's 161 km. We believe that driving in real conditions outside the city would result in a range of around 270 km for the e208 and around 330 km for the Zoe. This is pretty good, as it means that these cars are suitable for longer trips, but not completely carefree. They remain city cars above all, where they are more agile, cheaper to run and far more pleasant to drive than the rest. Given all of this, do they really need such large and expensive batteries? Don't ask us. The answer to this question is completely up to the clients. ■



Renault Zoe		Peugeot e208
136 hp	maximum power	136 hp
150 km/h	top speed	150 km/h
9.5	0-100 km/h acceleration	8.1
395 km	range	340 km

► стъклен покрив.

ВПРОЧЕМ ЦЕНАТА НЕ Е ЕДИНСТВЕНИЯТ показател, по който Zoe и e208 си приличат.

Ако гледаме само числата, това са две почти идентични коли. И двете са малко над 4 метра дълги, и двете имат еднотипни и сходни като капацитет батерии, и двете имат абсолютно идентична максимална мощност от 136 конски сили.

В действително обаче между тях няма нищо общо.

Първата голяма разлика е във външния вид. Ако ги погледнете една до друга, Zoe вероятно ще ви се стори по-малкото - но всъщност е с почти 5 сантиметра по-дълго. Заблудата идва от доста по-голямата му височина - 35 сантиметра над Peugeot-то.

От двете именно 208 в доста по-голяма степен се усеща като нормална кола. Може би защото е замислена като такава. Преди доста години Zoe беше един от първите масови електромобили, и идеята на създателите му беше да внушава чувството за нещо специално, за нещо различно. Днешната кола е доста променена от онази отпреди 7-8 години. Но тя е запазила това усещане.

НЕСЛУЧАЙНО В RENAULT почти не са пиляли външния вид на Zoe, ако не броим добавените светодиодни фарове от ново поколение. Но за сметка на това са го променили коренно отвътре. Приборите са изцяло дигитални. Вертикалната информационна система е по-удобна и лесна за ползване, отколкото досега, и работи с Android Auto и Apple Car Play. Напук на големия сензорен екран, има и физически контролери за климатика. Таблото е облицовано в доста мека пластмаса, макар че по вратите си остава досегашното бюджетно решение.

Позицията на шофьора си остава високо, което вероятно ще се хареса на повечето хора. Седалката не може да се смъква надолу, но пък воланът се регулира достатъчно, за да компенсират.

Задната седалка е приемлива и за възрастни хора, а багажникът побира 338 литра - малко повече от e208.

СЪСТЕЗАНИЕТО ОБАЧЕ НЕСЪМННО се печели от Peugeot, когато става дума за вътрешен дизайн. И материалите, и формите говорят за автомобил от по-висок клас. Както и специалният триизмерен



Преди доста години Zoe беше един от първите масови електромобили, и идеята на създателите му беше да внушава чувството за нещо специално, за нещо различно

ефект на приборите през шофьора. Zoe обаче се усеща по-просторно.

Освен това вози една идея по-комфортно, вероятно и заради по-малките джанти. Но пък конкурентът му е доста по-динамичен - разликата в ускорението от 0 до 100 км/ч при двете е почти две секунди в полза на Peugeot.

Всичко това обаче са маловажни детайли. Истински важното за мнозинството клиенти е друго: за колко километра стига батерията.

ТОВА Е ВЪПРОС, НА КОЙТО НИКОЙ не може да даде точен отговор. Според новите тестове WLTP, e208 може да измине 340 километра с едно зареждане. Zoe е способно на 395 км. Но това важи само при умерени температури. И само в града.

Това е царството на тези две машини. Тук те имат морално превъзходство над останалите - защото не цапат и не шумят. А също и моментално ускорение, което остава всички други назад по светофарите. В града електромобилите са царе. Извън града внезапно се преобразяват в срамежливи мишлета.

ЧАСТ ОТ ПРОБЛЕМА Е ПСИХОЛОГИЧЕ-

СКА - човек неусетно отпуска газта, когато знае, че най-близката зарядна станция не е на няколко пресечки разстояние. И че спуснатият бързо склон ще му стопи пробега, а спуснатият бавно ще го увеличи.

Другата част от проблема си е напълно реална. Всяко по-сериозно ускорение изядва от обхвата. Както и движението със скорости над 80 километра в час. Както и изкачването по хълмове.

В нашия тест, при заредени на 95 процента батерии, изминахме по 160 километра от София до Челопеч и обратно. След тях на Пежото му оставаха още 100 километра автономия. На Реното - 161 километра. Смятаме, че в реални условия извън града можете да разчитате на около 270 километра от e208, и на около 330 при Zoe.

Това е доста добър показател. С тези автомобили може да се пътува. Но не и напълно безгрижно.

Те си остават преди всичко машини за града, където са по-пързави, по-евтини за експлоатация и далеч по-приятни от всички останали. Нужни ли са им тогава толкова големи и скъпи батерии? Не питайте нас. Отговорът на този въпрос зависи само от клиентите. ■

94 | **БЪЛГАРИЯ В 10
СПОКОЙНИ СЪПКИ**
BULGARIA IN 10 CALM STEPS



86 | **ИНТЕРВЮ: ШАН ЕВЪНС, KOSHEEN**
INTERVIEW: SIAN EVANS, KOSHEEN

106 | **И ИЗГРЯВА ЗВЕЗДА**
A STAR IS BORN



АФИШ



КУЛИНАРИЯ

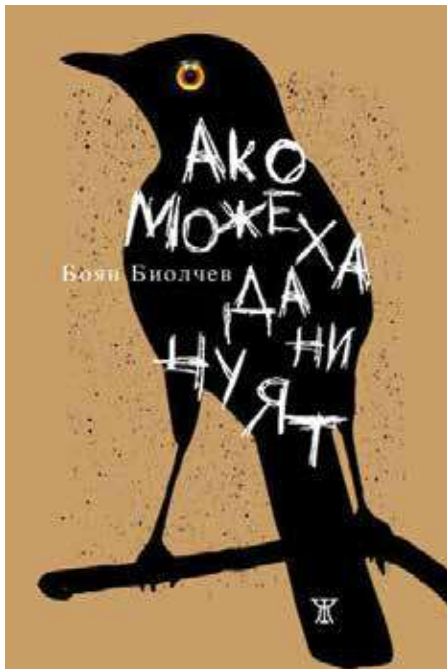
STREET FOOD & MUSIC FESTIVAL // Тази свежа комбинация от непринудена храна и улични концерти този път ще зарадва жителите на Пловдив. Организаторите обещаваат да доведат на централния площад в града някои от най-добрите съвременни готвачи в страната, а музикалната програма включва една от най-популярните генс формации от 90-те - Capella, както и събралите се отново на сцена български "Джанго Зе" и "Обратен ефект".

23-26 юли, Пловдив

CULINARY

STREET FOOD & MUSIC FESTIVAL // This fresh combination of casual food and street concerts will this time delight the residents of Plovdiv. The organisers promise to bring to the central square of the city some of the best contemporary chefs in the country, while the music program includes one of the most popular dance groups of the 90s - Capella, as well as the reunited Bulgarian Django Ze and Counter-effect.

23-26 July, Plovdiv



ПРОЗА

АКО МОЖЕХА ДА НИ ЧУЯТ // "Човек като мълчи, какво като знае и десет езика", казва героят в един от разказите на Боян Биолчев. Следвайки тази философия, именитият български писател и филолог (и дългогодишен ректор на Софийския университет) предлага нова колекция от разкази, под редакцията на Здравко Дечев. Ето ви още един цитат от нея: "Главата ни е като свраче гнездо от несдъвкани мъдрости. Но животът винаги е с една поука преди нас".

Издателство "Жанет 45

PROSE

IF THEY COULD HEAR US // 'If one is silent, what if he speaks ten languages,' says the hero in one of the stories of Boyan Biolchev. Following this philosophy, the famous Bulgarian writer and philologist (and long-time rector of Sofia University) offers a new collection of short stories, edited by Zdravko Dechev. Here is another quote from the book: 'Our head is like a crow's nest of half-chewed wisdom. But life is always a lesson ahead of us.'

Janet 45 Publishing House



КЛАСИКА

МУЗИКА В КВАДРАТ 500 // Емблематичните вечери със Софийската филхармония в гвореца Врана тази година няма да се състоят, но почитателите на класическата музика могат да се утешат с поредицата концерти на открито в атриума на софийската галерия "Квадрат 500". Програмата продължава до 7 август и включва струнни квартали, духов квинтет и очарователния дамски флейтов квинтет "Флаутисимо". Това е и удобен повод да видите експозицията в галерията, събрала най-добрите съвременни български художници.

Квадрат 500, до 7 август

CLASSICAL MUSIC

MUSIC IN SQUARE 500 // The emblematic evenings with the Sofia Philharmonic Orchestra at Vrana Palace will not take place this year, but fans of classical music can take comfort in the series of open-air concerts in the atrium of the Sofia Square 500 Gallery. The program lasts until 7 August and includes string quartets, a wind quintet and the Flutissimo charming women's flute quartet. This is also a convenient occasion to visit the exhibition at the gallery, which brings together the best contemporary Bulgarian artists

Square 500, until 7 August

POSTER

ФЕСТИВАЛ

SPICE MUSIC FESTIVAL // Фестивалната програма в Европа за това лято бе опустошена от карантинните мерки. Един от малкото светли лъчи е Spice Music в Бургас, който ще се проведе според плана на 7-9 август, при всички възможни мерки за сигурност. Към Kosheen, Bomfunk MC, Lou Bega, Corona, Sonique и C+C Music Factory се присъединиха и Technotronic. Специално за феста на сцената се завръщат и популярни български имена - от "Антибиотика" до братя Аргирови.

7-9 август, Бургас

FESTIVAL

SPICE MUSIC FESTIVAL // The festival program in Europe this summer was devastated by the lockdown. One of the few bright rays is Spice Music in Burgas, which will be held according to schedule on 7-9 August, with all possible safety measures. Kosheen, Bomfunk MC, Lou Bega, Corona, Sonique and C+C Music Factory will be joined by Technotronic. Especially for the festival, popular Bulgarian names are returning to the stage - from Antibiotica to the Argirov brothers.

7-9 August, Burgas



КИНО

TENET // Футуристична шпионска история, в която главният герой работи за тайнствена организация, стремяща се да предотврати Третата световна война. На изпълнителя на главната роля Джон Дейвид Уошингтън (The BlackKlansman) партнират Кенет Брана, Робърт Патинсън, Елизабет Дебики и самият сър Майкъл Кейн. Но главната причина да видите този филм е името на режисьора: някой си Кристофър Нолан.

По кината от 12 август

CINEMA

TENET // A futuristic spy story in which the protagonist works for a mysterious organisation seeking to prevent World War III. The lead actor, John David Washington, (The BlackKlansman) is partnered by Kenneth Branagh, Robert Pattinson, Elizabeth Debicki and Sir Michael Kane himself. But the main reason to see this film is the name of the director: a Christopher Nolan...

In theatres from 12 August



МУЗИКА

ВАРНЕНСКО ЛЯТО // Един от най-старите и реномирани фестивали за класическа музика и танци на Балканите се провежда и това лято. През юли програмата включва две много интересни гостувания: на 6-и Жерар Пуле, Жорж Плудермахер и Доминик дьо Виленкур представят прочути творби от Бетовен, Дебюси и Равел. А на 31 юли гостува Камерният оркестър "Ференц Лист", под диригентството на Ищван Вардай и със солист Станислав Ушев.

Варна, Фестивален и конгресен център

MUSIC

VARNA SUMMER // One of the oldest and most prestigious festivals of classical music and dance in the Balkans is held this summer as well. In July, the program includes two very interesting guest appearances: on 6 July Gerard Poulet, Georges Pludermacher and Dominic de Villencourt present famous works by Beethoven, Debussy and Ravel. And on 31 July, the Ferenc Liszt Chamber Orchestra, conducted by István Várdai and with soloist Stanislav Ushev, will have a performance.

Varna, Festival and Congress Centre



В БЪЛГАРИЯ ИМА МНОГО МИСТИКА

Шан Евънс от Kosheen през Bulgaria ON AIR THE INFLIGHT MAGAZINE

Текст **КОНСТАНТИН ТОМОВ** / Фотография **SHUTTERSTOCK**



Шан Евънс и Kosheen ще свирят на SPICE Music Festival в Бургас, 7-9 август 2020
Sian Evans and Kosheen will be playing at SPICE Music Festival in Burgas, Bulgaria (August 7-9)



Шан, бяхте изолирана с пет кучета и котка по време на карантината. Как се справихте, продуктивен ли беше този период?

Лабрадорът ми Лаура роди пет женски кученца точно преди да ни затворят. В първите седмици това поглъщаше цялото ми време, двете с Лаура спяхме в кухнята при бебетата. Беше доста емоционално. Запазихме едно, а останалите вече намериха чудесни домове и любящи собственици. Сви-рех им музика, за да успокоявам кученцата и Лаура.

Разказвате, че навремето сте написали Hide U, първия голям хит на Kosheen, като израз на желанието си да защитите малкия си тогава син. Смятате ли, че светът стана по-безопасен за децата ни? Оптимист ли сте, или песимист?

Вярвам, че трябва да се застъпим за нашите младежи. Те живеят в странен и опасен свят. Надявам се да сме ги подготвили за това, но ми се струва, че трябва да положим повече усилия и да ги покреляме повече отвсякога.

Иска ми се да спомогна за една нова линия за комуникация между възрастните и младите. Можем да научим толкова много едни от други! С изолацията идват страхът и самотата, които могат да бъдат преодолени, само ако протегнем ръце към другите. Аз обичам да говоря с хората и не се колебая да се намеся, ако някой ми изглежда изгубен. Една усмивка и няколко думи понякога са всичко, което е необходимо, за да помогнеш.

Докато изграждаме ново общество си, всеки от нас има роля, която да изиграе, и богатства, които да предложи - не непременно пари, но храна, опит и разбиране.

Имате много опит от клубните сцени в Източна Европа - дори още преди дебютния ви успех с Resist. Различна ли е публиката тук в сравнение с Великобритания или Западна Европа?

Изтокът винаги е бил страхотен за нас. Посрещаха ни с отворени обятия и все още усещам тези ръце, разперени към мен. Изтокът има дълга памет, и непобедима любов към онези, които разпознае като свои.

През 2001 бяхте първата западна група, свирила в Югославия след ерата Милошевич. Как се чувствяхте, докато пътувахте към страна, току-що излязла от война? И кои бяха най-паметните ви концерти, ако сега погледнете назад?

Ние сме музиканти, не политици. Където има нужда от нас или желание да ни видят, ние отиваме. И не бихме се поколебали да прекосим и военни зони, за да помогнем на

Плейлистата на Шан Евънс напоследък

Yves TOMAS - PILOT
BC Camplight - Shortly After Takeoff
Radio Tarifa - Rumba Argelina
Talking Heads - Fear of music
Aldous Harding
Christine and the Queens



хората да си припомнят, че са свободни души. Музиката и танцът са най-могъщите неща, с които да излекуваме раните от войните.

Специално участието на Exit беше фантастично за нас. Няхаме представа, че някой ни слуша по тези места - тогава цялата музика там бе на черния пазар и не знаехме, че албумът ни се продава. И изведнъж на сцената се изправихме пред хиляди хора, които ни познаваха и обичаха музиката ни. Беше откровение. Помня, че казах: "организирайте ни турне ВЕДНАГА!".

Какво ви хрумва, когато чуete за България?

Виждам природата. Хълмове и гори... В тази страна има много мистика - магична, женствена и често мрачна. Харесвам приказките и обичаите. Много от съвременните ни приказки всъщност идват от Балканите. Интересувам се от историята на тези приказки, които някога са били разказвани на децата, за да ги научат на морал. И са толкова уместни дори и днес.

Казахте преди време, че отношенията ви с Дарън Бийл и Марк Морисън, другите двама съоснователи на Kosheen, са били неспасяемо увредени от напрежението и липсата на мениджмънт. Кои са най-големите заплахи за един усиял, постоянно пътуващ музикант? Поддържате ли контакт с Дарън и Марки днес?

Дори не мога да ви опиша колко напрежени могат да бъдат работните взаимоотношения, когато си постоянно на път. Концертите, дългите пътувания и раздялата с близките хора си вземат своето. И досега ясно помня онези ранни години, и колко депресирана се чувствах. Не бяхме подготвени за такъв живот и той ни пречупи. Отношенията ни се развалиха и дори най-близките ни не можеха да разберат защо не сме щастливи от успеха си. Отвън изглеждаше, че светът е в краката ни, но отвътре буквално се разпадахме.

Алкохолът и наркотиците бяха изключително достъпни и не се грижехме особено за себе си. Аз бях единствената жена в автобуса ни и прекарвах много време сама. Синът ми бягаше от училище и се замесваше във всевъзможни неприятности, които няхах контрола да предотвратя. Той наказваше отсъствията ми с бунтовно поведение и отказваше да разбере, че работя, за да му осигуря по-добър живот. Сега той е чудесен човек с обещаваща кариера пред себе си, току-що издаде първия си сингъл - PILOT на Yves Tomas. Неговата музикалност е отражение на онова, което е преживял. Тъкмо това е красотата на музиката: тя говори направо от сърцето. Превръща болката в красота. Изкуството е истинската алхимия.



Аз искам да продължа да пиша и да свиря. Дарън и Марк се опитаха да ми попречат. Надявам се един ден да видят, че това е истинското ми призвание, моята задача в живота - и че така опазвам Kosheen живи в сърцата и умовете на хората, които ни издигнаха.

"Някога се появява група, която не просто пренебрегва правилата, а ги пренаписва", казва за вас страницата на Вашите издател. Още ли сте склонна да пренаписвате правилата? Как еволюира музиката ви от времената на 'Resist' и 'Kokopelli'?

Какво ви казах, аз обичам хубавите истории. Надявам се песните ми да разказват такива истории. Пиша за човешките състояния, за връзките помежду ни. Аз съм емоционална жена, способна на емпатия, и се надявам да вдъхновя слушателите си да изразят себе си чрез моите песни.

Имахте много успешни съвместни проекти с DJ Fresh, включително и с хита Hot Right Now, който написахте за Рита Ора и с който тя стигна номер 1 в класациите. Странно ли бе да слушате своя музика, изпълнена от други?

Някога една песен може да дойде от теб, но не ЗА теб. Рита даде криле на Hot Right Now. Това бе хубаво усещане.

Много хора смятат, че с компютрите, Big Data и способностите на услуги като Shazam да измерват човешките реакции почти на мига, творчеството сякаш е

елиминирано от музикалния процес. Стана ли музиката по-монотонна и еднотипна напоследък?

Тъкмо обратното. Музиката се лее по-свободно отвсякога. Когато бях млада, трябваше да се занимаваш с едно или с друго. Сега параметрите са напълно отворени и всеки е свободен да прави, каквото поиска. Работя с млади хора, които имат Джони Мичъл в плейлистите си.

Работехте върху симфонична адаптация на целия албум Resist, който догодина навършва 20 години. Как се развива този проект?

За съжаление трябваше да го отложим. Музиката бе написана и концертите бяха заявени, но сега трябва преди всичко да сме търпеливи. Аз съм твърдо решена да сбъдна тази мечта.

Музикалната индустрия винаги е била пословечно несправедлив бизнес. Сега, когато самият ѝ бизнес модел е разтърсен от тенденции като онлайн споделянето, виждате ли шанс за положителна промяна? Какво бихте променили вие в този бизнес, ако имаште властта да го сторите?

През последното десетилетие темпото става все по-бързо и по-бързо. Творците имат нужда да се развиват и узряват на спокойствие, на сигурно място. Искане ми се да можехме да създадем такова място. Тогава ще бъдем удивени на какво са способни артистите, когато имат времето и пространството да творят свободно. ■



Sian Evans' playlist nowadays:

Yves TOMAS - PILOT

BC Camplight - Shortly After Takeoff

Radio Tarifa - Rumba Argelina

Talking Heads - Fear of music

Aldous Harding

Christine and the Queens

THERE IS A MYSTIQUE TO BULGARIA - MAGICAL, FEMALE AND OFTEN DARK

Sian Evans, Kosheen lead singer, talks to THE INFLIGHT MAGAZINE

Sian, you were isolated with five dogs and a cat during the quarantine, how has that worked for you? Was it a productive period?

My Labrador Lyra gave birth to 5 female puppies just before we were locked down.

It was 24/7 for the first few weeks and Lyra and I slept in the kitchen with the babies.

What an emotional journey it was! We have kept one and the others went to fine homes and loving owners. I played music to settle the babies and calm Lyra.

You say you have written 'Hide U' as an expression of your will to protect your young son. Do you feel the world has become safer for our kids nowadays? Are you an optimist or a pessimist?

I believe we need to stand up for our young people. They are living in a strange and dangerous world. I hope that we have prepared them to navigate these days but feel we need to step up and support them more

than ever.

I want to encourage a line of communication between us elders and the youth. We can both learn so much from each other.

With the isolation will come fear and loneliness which can only be countered if we reach out. I am a talker and I will not hesitate to step in if I see someone looking lost. A smile and a few words is all it takes sometimes to help.

We are rebuilding our communities and each of us has a role to play and riches to offer, maybe not money but food, experience and understanding.

You have a lot of experience from the Eastern Europe club scene, even before the global success of 'Resist'. Is it different from the crowds in the UK, or Western Europe?

The East has been great for us. We were welcomed with open arms, those arms are still wrapped around me. The East has a long memory and unfailing love for what they champion as their own.

Back in 2001, Kosheen was the first western band to perform in post-Milosevic Yugoslavia. What were you thinking travelling to a country that has just emerged out of a war-like situation? Looking back, which were Kosheen's most memorable shows for you?

We are musicians not politicians, where there is a need/want for us we will go. We would cross war zones to bring a show that will go some way to help people remember they are free spirits. Music and dance is the most powerful thing we can do to heal the damage of war.

Exit was an amazing show for us. We were not aware of selling any records in this territory, as all music was on the black market at this time! When we took to the stage to thousands of people who knew and loved our music it was a revelation. I was like "Book a tour NOW!!!!".

What springs to mind when you hear about Bulgaria?

I see the countryside. Rolling hills and forests... There is a mystique to this country, magical, female and often dark. I love folk law and stories. Many of our modern fairy tales come from the Balkans. I have been looking into the history of those tales.

They were told to children to teach them a moral code. They are still relevant today.

I remember you saying that your relationship with Darren Beale and Mark Morrison, the other two Kosheen founders, was broken down 'irreparably' due to pressures and the lack of management. What is the greatest pressure for a successful, constantly travelling musician? Do you keep any contact with Darren and Markee nowadays?

I cannot describe to you how intense a working relationship on the road can be.

The highs of the shows the long journeys and the separation from your beloveds takes its toll.

I became very depressed and still now have flash backs of these early years. We weren't prepared and it broke us. Our relationships were strained and even family struggled to see why we weren't on top of the world. From the outside we had the world at our feet, but from the inside we were falling apart.

Drink and drugs were freely available and we didn't take care of ourselves. I was the only woman on the tour bus and spent a lot of time alone. My son was skipping school and getting into all sorts of trouble that I had no control to prevent. He punished my absence with rebellious behavior and didn't understand I was working for him to have a better life.

He is an amazing man with an incredible career ahead of him in the business, he has just released his first EP (PILOT Yves Tomas). His musicality is a reflection of the struggle he has endured.

This is the beauty of music, it speaks from the heart. Turning pain into beauty. Art is true Alchemy.

I want to keep writing and performing. D&M have tried to prevent me doing so. I hope they will one day see that it is my calling and my purpose and that by continuing to do so will keep KOSHEEN alive in the hearts and minds of the people who put us where we needed to be in the beginning.

"Once in a while, a band comes along that doesn't just ignore the rule book, but rewrites it", claims your label's official page on Kosheen. Are you still keen on rewriting the rules? How has your music writing evolved since the times of 'Resist' and 'Kokopelli'?

As I said earlier I am in love with stories. I hope that my songs tell a story. I write about the human condition and our relationships to ourselves and each other.

I am an empathic emotional woman and hope to inspire my listener to express themselves through my songs.

You had very successful collaborations with DJ Fresh, including the 'Hot Right Now' No1 hit that you wrote for Rita Ora. How did it feel

at first to listen to your music being performed by others?

Sometimes a song can come from you but not be OF you. Rita embraced HRN and gave it wings. That is a good feeling x

Many people think that with all the computers, Big Data and the ability of services like Shazam to measure public's response instantly, creativity has been forced to step back from the music process. Has music really become more monotonous recently?

Quite the opposite. Music is free flowing now. When I was a youth you were either into this or that, now the parameters are blown wide open. I work with young people who have Joni Mitchel on their playlists.

You were working on a classic adaptation of the whole 'Resist' album, which turns 20 net year. Tell us how that's evolving so far?

It has ground to a halt unfortunately. The scores are written and the gigs were booked but we have to be patient. I knew it was going to be a long game and I am determined to fulfill this dream. We will just have to keep focused and edge towards this concept.

Music industry has always been a notoriously unfair business. Now that its core model is being rewritten by trends like online sharing, do you see a positive change? What would you change in this industry should you have the power?

I don't see music as a bubble gum industry. It isn't "one in one out". However over the past decade it has become faster and faster. Artists need to unfold, develop and mature in a safe place. I wish we could make this place. I believe we would be astounded by what the artists will unfurl if they had the time and space to do so. ■

By KONSTANTIN TOMOV

Kavident

DENTAL CLINIC



DENTAL CLINIC KAVIDENT

www.kavident.com

+359 887 925 737

+359 2 495 06 20

Sofia, Bulgaria, Rikardo Vakarini 10A str.

Лято 2020 в к.к. Св. Св. Константин и Елена

Специални цени! Нощувка със закуска!



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

**РЕЗЕРВИРАЙ
СЕГА НА:**

+359 52 817 700

Цени от 145лв на стая

www.astorgardenhotel.com



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

+359 52 817 760

www.villachinka.com



С цени от
142 лв.
на стая

 **Graffit** Gallery Hotel



www.graffithotel.com

Варна



T: +359 52 989 900



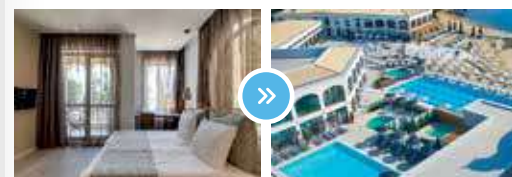
reservations@graffithotel.com

Сега с нова резервационна система!

Запази директно и вземи **-10% отстъпка** с код **SUM2020** до 30.06.2020



www.hotelprimorski.com



**HOTEL
PRIMORSKI**



С цени от 120 лв.
на стая

Резервирайте сега и вземете
безплатен вход за водна зона в
AQUAHOUSE Thermal & Beach!

к.к. Св. Св. Константин и Елена



FLY
GOOD
FEEL
SAFE

България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg

БЪЛГАРИЯ В 10 СПОКОЙНИ СТЪПКИ

BULGARIA IN 10 EASY STEPS

Встрани от тълпите и близо до
природата: няколко добри идеи за
особеното лято 2020

Away from the crowds and close to
nature: some good ideas for the special
summer 2020

Текст КАЛИН НИКОЛОВ, МАРГАРИТА СПАСОВА
By KALIN NIKOLOV, MARGARITA SPASOVA



Меандрите на река Арда
The meanders of Arda river

2020 година обърка безброй неща до момента, така че със сигурност е посегнала и на вашите планове за лятната ваканция. Видимо ще е нужно време, за да се съвземат международните пътувания от шока на коронавируса и карантинните мерки. Но това съвсем не означава, че трябва да се лишаваме от заслужения отпих през лятото. Напротив - днешната ситуация може да се окаже рядък шанс да излезем от познатото русло и да се обогатим с преживявания и места, за които иначе не бихме се сетили. Колкото до намаляването на рисковете до минимум, малко страни ще ви предложат толкова добри възможности като България с нейната очарователна природа и множеството прелестни дестинации встрани от утъпканите пътища. В същото време тя е и от южноевропейските страни, които най-добре се предпазиха от епидемията - с около 1100 случая на милион души към средата на юли, България е далеч от страни като Испания (6500 на милион), Португалия (4650), Италия (4 028), Турция (2559) или Черна гора (2049). Но дори и така за много хора обичайните шумни партита по морето вероятно са позагубили привлекателността си. На тях предлагаме една спокойна и далеч от тълпите ваканция из България, в 12 безгрижни и интересни стъпки.

2020 has confused countless things so far, so it has certainly encroached on your summer vacation plans. It will obviously take time for international travel to recover from the coronavirus shock and the lock-down. But this does not mean that we should deprive ourselves of a well-deserved rest in the summer. On the contrary - today's situation may be a rare chance to get out of the routine and enrich ourselves with experiences and places that we would not otherwise think of. As for reducing the risks to a minimum, few countries will offer you such good opportunities as Bulgaria with its charming nature and many beautiful destinations away from the beaten tracks. At the same time, it is one of the southern European countries that best protected themselves from the epidemic - with about 1,100 cases per million people by mid-July, Bulgaria is far from countries like Spain (6,500 per million). Portugal (4,650), Italy (4,028), Turkey (2,559) or Montenegro (2,049). Even so, for many people the usual noisy seaside parties have probably lost some of their appeal. We offer them a quiet vacation in Bulgaria away from the crowds, in 12 carefree and interesting steps.





СИНЕМОРЕЦ SINEMORETS

Най-южното курортно селце по българското крайбрежие е само на десетина километра северно от границата с Турция в Резово. Разположено е в сърцето на Природен парк "Странджа" и край устието на Велека - най-чистата, красива и богата на риба река в България.

Допреди петнайсетина години това бе здрямало селце без всякакви хотели, в които се отпегляха предимно артисти и художници. Днес мястото е позастроено, но без да загуби напълно пасторалната си атмосфера.

Една от забележителностите е северният плаж - "Косата", където Велека се влива в Черно море. Оттук започва и една от най-красивите екопътеки в България - десетина километра по извивките на реката. Ако не ви се ходи, поне се разходете с лодка - лонгосните гори край реката и вировете, обсапени с разцъфнали водни лилии, са наистина паметна гледка.

Друга интересна местност е Силистар - защитен район в парка Странджа около пет километра южно от селото. Ако дойдете тук преди августовския пук, ще можете да се насладите на един невероятно красив и девствен плаж само за себе си. По-късно през лятото и тук побеждава комерсиалният дух, но местността си остава все така красива.

The southernmost resort village on the Bulgarian coast is only ten kilometres north of the border with Turkey at Rezovo. It is located in the heart of the Strandzha Nature Park and near the mouth of the Veleka - Bulgaria's cleanest and most beautiful river rich in fish.

Until fifteen years ago, this was a dormant village without any hotels, where mostly artists and painters retired. Today the place is built up, but without completely losing its pastoral atmosphere. One of the landmarks is the northern beach - Kosata, where the Veleka flows into the Black Sea. Here starts one of the most beautiful eco-trails in Bulgaria - ten kilometres along the curves of the river. If you don't feel like walking, at least take a boat ride - the dense forests along the river and the pools, strewn with blooming water lilies, are a truly memorable sight.

Another interesting place is Silistar - a protected area in the Strandzha Park about five kilometres south of the village. If you come here before the

August peak, you will be able to enjoy an incredibly beautiful and pristine beach just for yourself. Later in the summer, the commercial spirit prevails here as well, but the area still remains beautiful.

КРАЙНИЯТ СЕВЕР

THE FAR NORTH

Варна, Свети Константин и Златни пясъци успешно задържат по-голямата част от посетителите на Северното българско черноморие, и малцина намират сили да продължат по-нагоре. Наградата за упоритите са няколко много спокойни кътчета. Като например Шабленската тузла - рядко красиво солено езеро, отделено от морето с живописна пясъчна коса. Сравнително малко хора знаят, че до красивия фар на нос Шабла има рибарско селище със свой собствен скътан малък плаж, както и кръчмичка с леген- гарна рибена чорба.

менни градежи в Европа и сравнително запазеното селище от 54-и век преди Христа (моест отпреди почти 7500 години).

В този район ще откриете и някои от най-просторните и девствени пясъчни плажове в България - до къмпинг Космос и край Езерец.

Varna, St Constantine and Golden Sands have successfully retained most of the visitors to the northern Bulgarian Black Sea coast, and few find the strength to continue further north. The reward for the stubborn ones are a few very quiet places. Such as the Shabla Tuzla - a really beautiful salt lake, separated from the sea by picturesque sand strip. Relatively few people know that next to the beautiful lighthouse on Cape Shabla there is a fishing village with its own small beach, as well as a pub serving fabulous fish soup.

The caves near Tyulenovo are a magnet for climbers. And just before the border with Romania is Lake Durankulak - a protected natural area and paradise for both ornithologists and history buffs. The large island in the middle of the lake is known as the 'European Troy' because of its Palaeolithic finds, the first stone buildings in Europe, and the relatively well-preserved settlement of the 54th century BC (that is, almost 7,500 years ago). In this area you will find some of the most spacious and pristine sandy beaches in Bulgaria - next to the Cosmos camping and near Ezerets.

ДЕВЕТАШКОТО ПЛАТО

THE DEVETASHKO PLATEAU

Тази местност, погледена между областите Ловеч, Велико Търново и Габрово, е все още неоткрита от тълпите туристи, макар да е необикновено богата на забележителности и хубави гледки.

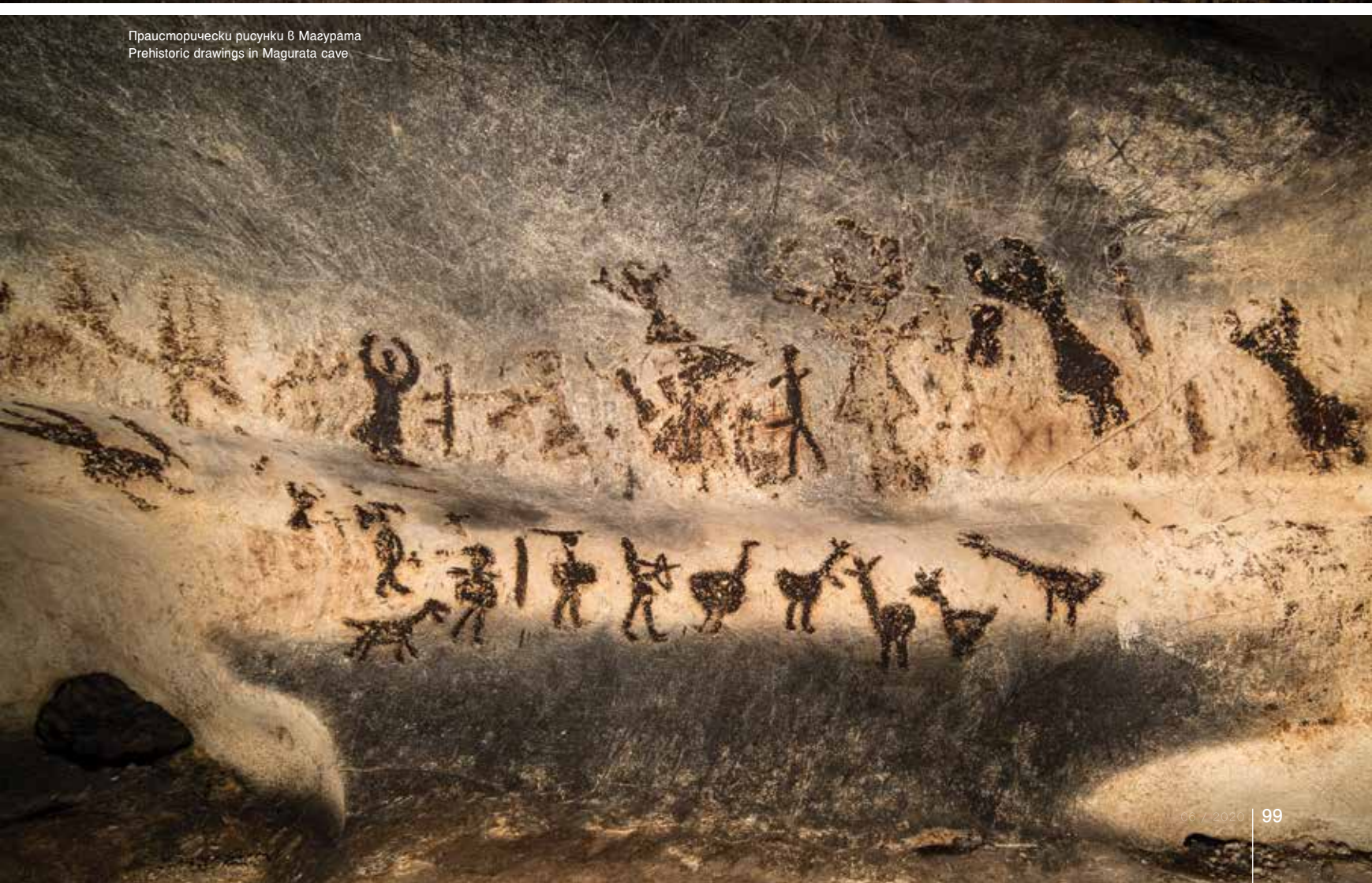
Повечето посетители се ограничават с Деветашката пещера - живописен природен феномен с множество отвори в покрива, където са снимани половин дузина холивудски продукции (включително "Недосегаемите" на Силвестър Сталоун), и прелестните Крушунски водопади. Но освен тях в това плато ще откриете още множество пещери и няколко много зрелищни каньона. Ако те събудят страстта ви към спелеологията, струва си да се отклоните ►



Пещерите край Тюленово са магнит за катерачите. А непосредствено преди границата с Румъния е Дуранкулашкото езеро - защитена природна зона и рай както за орнитолозите, така и за любителите на историята. Големият остров настред езерото е известен като „Европейската Троя“ заради находките си от палеолита, първите ка-



Деветашката пещера
Develashka cave



Праисторически рисунци в Магурата
Prehistoric drawings in Magurata cave



Синеморец
Sinemoretz



► и го още две пещери, от двете страни на платото - Бачо Киро, до Дряновския манастир, дълга 3.5 км, и Съевата гунка, край Ябланица, която е доста по-къса, но много красива заради сложните сталактити и сталагмити.

This area, divided between the districts of Lovech, Veliko Tarnovo and Gabrovo, is still undiscovered by the crowds of tourists, although it is unusually rich in sights and beautiful vistas. Most visitors go as far as the Devetashka Cave - a picturesque natural phenomenon with many openings in the top, where half a dozen Hollywood productions were filmed (including The Untouchables by Sylvester Stallone), and the beautiful Krushunski Falls. But in addition to them in this plateau you will find many caves and several very spectacular canyons. If they awaken your passion for speleology, it is worth deviating to two more caves, on both sides of the plateau - Bacho Kiro, near the Dryanovo Monastery, 3.5 km long, and Sueva Dupka, near Yablanitsa, which is much shorter but very beautiful because of its complex stalactites and stalagmites.

МАГУРАТА MAGURATA

България е доста богата на пещери - от прословутата Проходна, от чиито свог Ви гледат сякаш очите на Бога, до Дяволското гърло в Родопите, което ще вдигне адрена-

лина и на закоравели авантюристи. Но ако трябва да изберем една, това ще е Магурата, на 17 км от Белоградчик. Общата дължина на нейните открити за посетители галерии е 2.5 км. Някои зали поразяват с огромните си размери - Триумфалната, Тронната зала с езерото, Галерията с рисунките и Слънчевата зала.

Спорно е кога точно древните хора са избрали да оставят разказ за Богинята Майка, природата, зверовете, човека и летоброенето върху стените на просторната пещера, скътана във варовиковата Рабишка могила. Тук, в коридора на Славата с дължина 240 метра, могат да се видят навярно най-старите шедеври на първобитното изкуство на Балканите и в Европа. Най-ранните рисунки датират от времето на късния палеолит, други се отнасят към неолита и бронзовата епоха.

Едно от разклоненията на пещерата е своеобразна изба за производството на пенливо вино, което отлежава при оптимални естествени условия - тъмнина, влажност и постоянна температура от 12 градуса. Виното отлежава тук три години, преди да смае с вкус и цвят познавачите на светския блясък.

Bulgaria is quite rich in caves - from the famous Prohodna, from the vault of which the eyes of God look at you, to the Devil's Throat in the Rhodopes, which will raise the adrenaline of hardened adventurers.

But if we have to choose one, it will be Magurata, 17 km from Belogradchik. The total length of its galleries open for tourists is 2.5 km. Some halls amaze with their huge size - the Triumphal Hall, the Throne Hall with the lake, the Gallery of Paintings and the Sun Hall.

It is debatable when exactly the ancient people chose to leave a story about the Mother Goddess, nature, the beasts, man and the chronology on the walls of this spacious cave, snuggled in the limestone Rabishka hillock. Here, in the Corridor of Glory with a length of 240 metres, you can see probably the oldest masterpieces of primitive art in the Balkans and Europe. The earliest paintings date from the late Palaeolithic, others date to the Neolithic and Bronze Ages. One of the branches of the cave is a kind of cellar for the production of sparkling wine, which matures under optimal natural conditions - darkness, humidity and a constant temperature of 12 degrees Celsius. The wine matures here for three years before astonishing connoisseurs of worldly splendour with taste and colour.

ИСКЪРСКОТО ДЕФИЛЕ THE ISKAR GORGE

Проломът, който река Искар си е пропразвила през Стара планина, е необикновено богат на забележителности. Сред най-красивите е село Лакатник, на около един час път от София. Местността е наречена така заради приликата със сгънат лакът. Срещу гара Лакатник се намира кар-



Дяволският мост край Ардино
Devil's Bridge near Ardino

стовият извор Житолуб, образуван от две подземни реки под пещера Темната гунка, в подножието Лакатнишките скали. Скалните феномени с височина до 250 м възбудят въображението с причудливите си форми – кули, пирамиди и естествени обелиски, сред които има над сто пещери и пропасти. Най-дълбоката сред тях е Темната гунка (9 км). Лакатнишките скали са много популярни сред алпинистите, с над 300 маршрута. Няма как да пропуснете Алпийската поляна и сгушената в отвесните скали червена къщичка на заслон „Орлово гнездо“, построена през 1938.

Любопитно място е и разположената сред огромна малинова плантация хижа Тръстена, чието малиново вино напоследък придобил национална известност.

The gorge that the Iskar River has made through the Balkan Range is unusually rich in sights. Among the most beautiful is the village of Lakatnik, about an hour's drive from Sofia. The area is so named because of its resemblance to a bent lakut (elbow). Opposite Gara Lakatnik is the karstic spring Zhitolyub formed by two underground rivers beneath the Dark Hole Cave at the foot of the Lakatnishki rocks. Rock phenomena up to 250 m high excite the imagination with their bizarre shapes - towers, pyramids and natural obelisks, among which there are over a hundred caves and precipices. The deepest among them is the Dark Hole (9 km). The Lakatnik rocks are very popular among climbers, with over 300

routes. You can't miss the Alpine Meadow and the red house nestled in the sheer cliffs of the Eagle's Nest shelter, built in 1938.

The huge raspberry plantation hut Trastenaya is another curious place to visit, whose raspberry wine has recently gained national fame.

СТРАШНОТО ЕЗЕРО И МАЛЪОВИЦА THE SCARY LAKE AND MALYOVITSA

Заради асфалтовия път и построения лифт Седемте рилски езера често приличват на оживена софийска улица. Но ако все пак копнеее за спокойствието на планината, добра алтернатива е Страшното езеро - не по-малко красиво, макар и по-непопулярно. До него се стига за около 3-4 часа, но не и през зимата – тогава има опасност от лавини. Пътеката минава покрай хижа Малъовица, която не препоръчваме особено, и след едно доста стръмно изкачване ще ви отведе до езерото, на 2575 метра надморска височина. Водата е непрогледно тъмна дори при хубаво време, а в нея се оглеждат най-страшните рилски зъбери. На брега има каменен заслон, оборудван с печка, наробе и маса. Планинарите винаги оставят по нещо, когато си тръгват – лекарства, бисквити, свещи, бутилка ракия... От същия изходен пункт (спортната база над Говедарци) може да се опитате да покорите връх Малъовица или да се качите до Елениното езеро, откъдето при хубаво време се виждат Мусала и върховете на Пирин.

Due to the asphalt road and the lift, the Seven Rila Lakes often look like a busy Sofia street. But if you still long for the tranquillity of the mountains, a good alternative is the Scary Lake - no less beautiful, though less popular. It can be reached in about 3-4 hours, but not in winter - then there is a danger of avalanches. The trail passes by the Malyovitsa Chalet, which we do not recommend, and after a rather steep climb will take you to the lake, at 2,575 metres above sea level. The water is opaquely dark even in good weather, and the most terrible Rila ridges can be seen in it. On the shore there is a stone shelter equipped with a stove, plank-beds and a table. Mountaineers always leave something when they leave - medicines, biscuits, candles, or bottle of plum brandy... From the same starting point (the sports base above Govedartsy) you can try to conquer Malyovitsa peak or climb to Elenino Lake, from where Mount Musala and the peaks of Pirin can be seen in fair weather.

ДОЛЕН DOLEN

Няколко са добре съхранените възрожденски селца из Родопите, които могат да ви дават ясна представа за живота по тези краища преди Освобождението на България от османска власт. Ковачевица е най-известното, но също така и най-посещаваното. Ако искате да избегнете тълпите обаче, спокойно можете да се насочите към Долен. Този защитен архитектурен резерват край ►



**ПАРК ЦЕНТРАЛЕН БАЛКАН
CENTRAL BALKAN PARK**

Един от трите национални парка в България, обхващащ най-атрактивната част на Стара планина и включващ девет природни резервата. Тук можете да видите и най-впечатляващите водопади в страната. До Райското пръскало, рекордър по височина на Балканите (124.5 метра) се стига след около 5 часа ходене по горска пътека, която започва от село Паниците (на 8 км от Карлово). Имайте предвид, че хижа Рай, която е точно под водопада, често е пълна и е добре да си запазите места предварително.

До самия връх Ботев е по-лесно да се стигне от северната страна, откъм Априлци. Пригответе се за 7-8 часа ходене по доста стръмна пътека. Гледката на Северния джендем обаче си струва усилията, накрая за награда можете да пиунете ледена вода направо от Видимското пръскало - втория най-висок водопад в България. Ако група ухилени бабки ви изпреварят с богря стъпка, не се учудвайте - мястото е любимо на старите планинари.

Ако катеренето по върхове не е представата ви за приятна ваканция, можете да се насладите на очарователните планински селца като Гумошник или Валевици, както и да се разходите сред сърнички и муфлони в ловното стопанство "Лъгът".

One of the three national parks in Bulgaria, covering the most attractive part of the Balkan Range and including nine nature reserves. Here you can see the most impressive waterfalls in the country.

The Paradise Sprinkler, with a record-breaking height in the Balkans (124.5 metres), can be reached after about 5 hours of walking along a forest path that starts from the village of Panitsite (8 km from Karlovo). Keep in mind that the Paradise chalet, which is just below the waterfall, is often full and it is good to book it in advance.

Mount Botev is easier to reach from the northern side, from Apriltsi. Get ready for 7-8 hours of walking on a rather steep path. The view of the Northern Djendem, however, is worth the effort. As a reward you can drink ice water directly from the Vidimsko Sprinkler - the second highest waterfall in Bulgaria. If a group of grinning grannies overtake you with a brisk step, do not be surprised - the place is a favourite with elderly mountaineers.

If climbing peaks is not your idea of a pleasant vacation, you can enjoy the charming mountain villages such as Gumoshtnik or Valevtsi, as well as take a walk among deer and mouflons in the Lugut hunting farm.

► Сатовча (внимавайте да не го объркате със селото със същото име в Смолянска област) е построен върху развалините на по-стари древнотракийски и древноримски селища. С днешното си име вече е съществувал през 1444 година. По живописните каменни улички са заснети множество филми, включително обичаята от поколения българи "Капитан Петко Войвода".

There are several well-preserved Revival villages in the Rhodopes, which can give you a clear idea of life in these parts before the Liberation of Bulgaria from Ottoman rule. Kovachevitsa is the most famous, but also the most visited. However, if you want to avoid the crowds, you can safely head to Dolen. This protected architectural reserve near Satovcha (be careful not to confuse it with the village of the same name in the Smolyan region) is built on the ruins of older ancient Thracian and Roman settlements. With its current name it already existed in 1444. Numerous films have been made on the picturesque cobbled streets, including Captain Petko Voivoda, beloved by generations of Bulgarians.

МЕАНДРИТЕ НА АРДА THE MEANDERS OF THE ARDA

Местностите южно от гигантския язовир Кърджали остават сравнително слабо познати, а всъщност крият много тайни. Фантастичните меандри на река Арда между Стар читак и Рибарци си заслужават отбивката гори и само заради фиуда ви в Instagram. Край Башево можете да си направите една изключително красива разходка до останките от средновековната крепост Кривус. Малко по-южно, до село Дядовци, е прочутият Дяволски мост, построен преди пет столетия по заповед на османския султан Селим I. Несравнимо по-древно е тракийското светилище край Ардино, наричано днес Орлови скали, макар исторически правилното му название да е "Гарванов камък". Този кутов комплекс се състои от няколко стръмни скали с около стотина трапецовидни обредни ниши, изгълбани в тях. Впечатляващи са, дори и да не си гадате веднага сметка, че предхождат Христа с поне пет столетия.

The areas south of the giant Kardzhali dam remain relatively little known, but in fact hide many secrets. The fantastic meanders of the Arda River between Star Chitak and Ribartsi are worth a detour, even if only because of your Instagram feed. Near Bashevo you can take an extremely beautiful walk to the remains of the medieval fortress of Krivus. A little further south, near the village of Dyadovtsi, is the famous Devil's

Bridge, built five centuries ago by order of the Ottoman Sultan Selim I. Incomparably older is the Thracian sanctuary near Ardino, now called Eagle Rocks, although the historically correct name is Garvanov Kamuk. This shrine complex consists of several steep cliffs with about a hundred trapezoidal ritual niches carved into them. They are impressive, even if you do not immediately realise that they precede Christ by at least five centuries.

УСТРА USTRA

Тази ослепително бяла крепост, на няколко километра от рогопското граче Джебел, е построена от Византия в зората на X век и според някои сведения съвсем скоро след това е завладяна от войските на цар Симеон. При наследника му Петър отново е византийско владение. Оттам нататък сведенията са оскъдни. Има спекулации, че е била във властта на Иван Асен II, но те не са доказани. В една византийска хроника четем само, че през 1254 година жителите на крепостта, които хронистът нарича "единородци с българите", предали укрепението на цар Михаил II Асен.

Устра е една от най-добре съхранените средновековни крепости в България, но все пак не очаквайте чудеса. От дългата някога 113 метра крепостна стена са оцелели отделни фрагменти. От триетажните наблюдателни кули стоят само основите. Жилищните помещения и цистерните са добре очертани, но празни.

И все пак това е достатъчно, за да си представим как е изглеждала Устра през българския Златен век, като отчаян и последен византийски страж пред напора на Симеон Велики. Стените са били почти три метра дебели и на места са се издигали на осем метра.

Впрочем разходката готук си заслужава дори и само заради гледките. На 1114 метра надморско равнище, Устра е може би най-високата крепост в България, и от стените ѝ можете да видите Източните Родопи в цялата им прелест.

This dazzling white fortress, a few kilometres from the Rhodope town of Djebel, was built by Byzantium at the dawn of the tenth century and according to some sources was soon conquered by the troops of King Simeon. Under his successor, Peter, it was again a Byzantine possession. From then on, information is scarce. There is speculation that it was part of the domain of King Ivan Assen II, but it has not been proven. In a Byzantine chronicle we read



Малка църква в Централен Балкан
Small chapel in Balkan mountains



Резерватът Сребърна
Srebarna lake



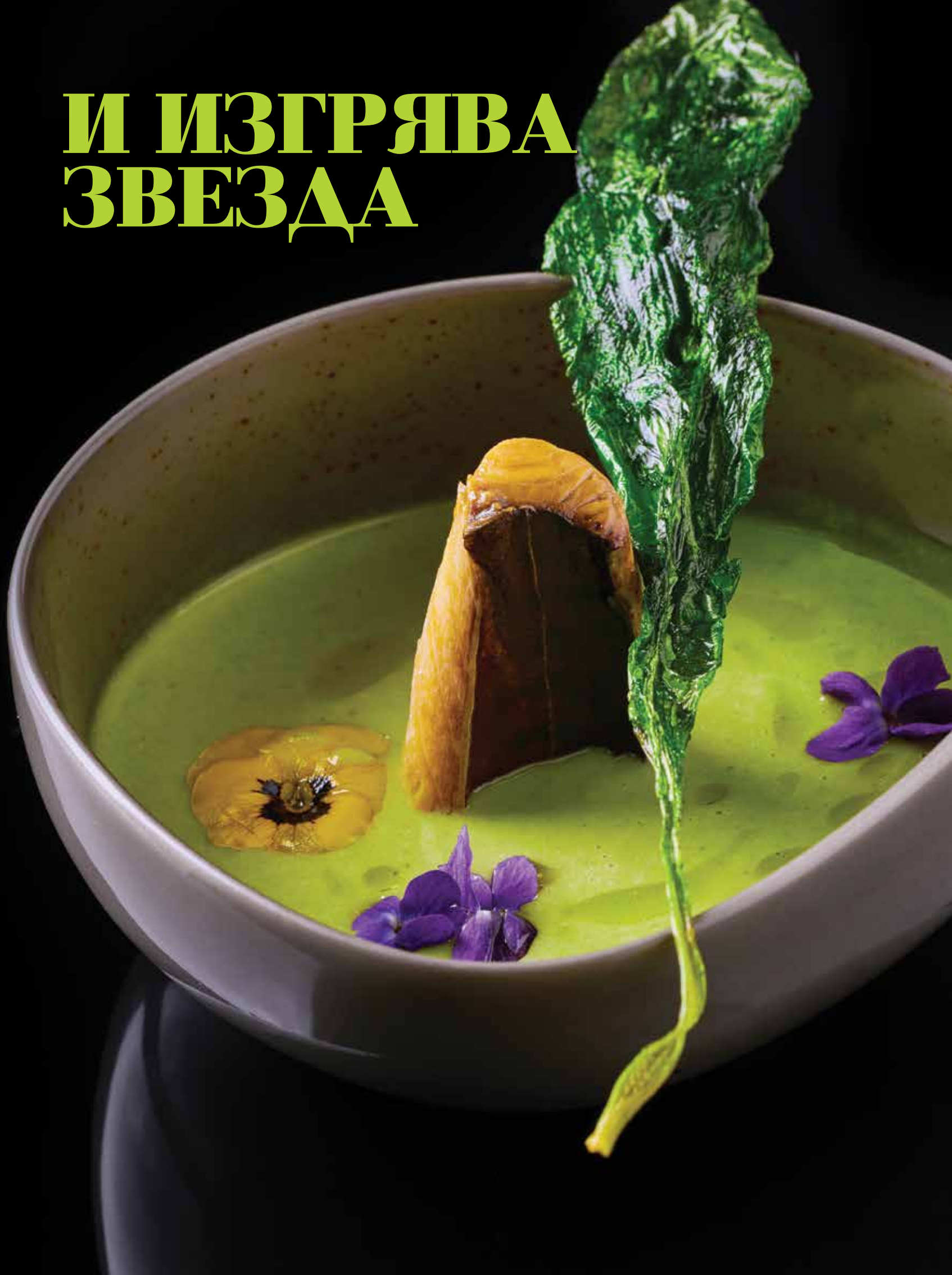
only that in 1254 the inhabitants of the fortress, whom the chronicler calls 'one tribe with the Bulgarians', handed over the fortification to King Michael II Assen.

Ustra is one of the best preserved medieval fortresses in Bulgaria, but still do not expect miracles. Individual fragments of the once 113-meter-long fortress wall have survived. Of the three-storey observation towers, only the foundations stand. The living quarters and water tanks are well defined but empty.

Still, this is enough to imagine what Ustra looked like during the Bulgarian Golden Age, as a desperate and last Byzantine guard before the war efforts of Simeon the Great. The walls were almost three meters thick and in places rose eight metres.

By the way, the walk so far is worth it just because of the vistas. At 1,114 meters above sea level, Ustra is probably the highest fortress in Bulgaria, and from its walls you can see the Eastern Rhodopes in all their glory. ■

И ИЗГРЯВА ЗВЕЗДА



Суховатият стил, дълбоката тайнственост и неумолимостта на инспекторите превърнаха Guide Michelin в модерната кулинарна библия

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

В живота и на най-великите готвачи настъпват тежки мигове. Обикновено - по едно и също време на годината. Хора като Ален Дюкас, Гордън Рамзи и Жоел Робюшон изкарват десетки милиони евро годишно от кулинарния си гений, но това не им пречи да си губят съня заради една нищо и никаква червена книжка - слабо илюстрирана, ситно отпечатана, с лаконични до сухост текстове. Тази книжка е Guide Michelin, прословутия пътеводител на френския производител на автомобилни гуми.

СЪЗДАДЕН ОТ АНДРЕ МИШЛЕН още през 1900 година, гидът първоначално е бил за улеснение на все още редките по онова време автомобилисти - с указания къде могат да си залепят спуканата гума, откъде да се сдобият с гориво и, в добавка, къде да хапнат и да пишат, ако решат да се разхождат извън града. Един век по-късно предназначението на "Червената книга", както я наричат всички, не се е променило особено. Но значимостта на кулинарната ѝ секция вече надхвърля всякакви представи.

На никаква цена не можете да попаднете вътре - това не е рекламен справочник. Селекцията и оценяването на ресторантите е задача на армия от анонимни инспектори, забулени в тайнственост. Едва преди две години корпорацията за пръв път позволи на един от тях да даде интервю за американски ТВ канал, при това сниман в сянка и без да се назовава името му - като информатор от организираната престъпност.

В ГИДА ПОПАДАТ САМО ОНЕЗИ ресторанти, които инспекторите сметнат за достатъчно качествени. Най-забележителните получават допълнителни звезди - една, две или три (най-високата оценка). За едно заведение получаването на звезда от Michelin се измерва със стотици хиляди евро повишение на оборота. Притежаването на три звезди вече изстрелва собствениците в съвсем друга лига, превръщайки ги в световни знаменитости. Споменатият Ален Дю-

кас - първият готвач в историята, получавал по три звезди с три различни ресторанта - днес печели над 60 милиона евро годишно.

ПРИ ТОВА ПОЛОЖЕНИЕ НЕ Е ЧУДНО, че всеки собственик на ресторант трепери в навечерието на публикуването на гига. Разбираемо е и защо изборът на инспекторите предизвиква толкова спорове и обвинения - според някои критерият е твърде завишен, клони към снобизъм; според други Michelin открито фаворизира вече наложените имена като Дюкас, присъждайки звезди дори на онези техни ресторанти, които не се отличават с чак такова качество. Но като цяло, независимо от упреците, оценката на френския справочник се радва на всеобщо уважение. Както обясни наскоро прочутият готвач Алън Мърчисън пред The Guardian, "всеки инспектор на Michelin, когото съм срещал, може да ми цитира по памет и с детайли всяко ястие, което съм му приготвял преди три или пет години. Тези хора наистина са професионалисти".

СИМВОЛИТЕ

В Guide Michelin заведенията се оценяват с няколко различни символа - за по-голяма яснота и за икономия на място. Най-важните:

- 1 звезда: "много добра кухня в своята категория".
- 2 звезди: "отлична кухня, заслужава си да се отклоните".
- 3 звезди: "изключителна кухня, заслужава специално да пътувате до там".
- Bib Gourmand: бележи ресторанти, предлагащи "добра храна на умерена цена" (с различен таван за различните страни, но обикновено около 35 евро на човек). Bib е съкращение от Bibendum, официалното име на прословутото човече от гуми на Michelin.
- Вилица и лъжица: оценява (от 1 до максималното 5) нивото на комфорт в ресторанта.
- грозде: за ресторанти, предлагащи "интересни по някакъв начин" селекции вина и други напитки. ■

A STAR IS BORN

The dry style, deep secrecy and implacability of the inspectors has transformed the Michelin Guide into the modern culinary Bible

Difficult moments occur in the lives of the greatest chefs also – usually at the same time of year. People like Alain Ducas, Gordon Ramsey and Joel Robuchon make tens of millions of Euros annually from their culinary genius, but that does not preclude their losing sleep over an unassuming, unimpressive red booklet – only slightly illustrated, printed in small print, and with concise and dry texts. This booklet is the Michelin Guide, the proverbial tourist guide from the French automobile tire manufacturer.

CREATED BY ANDRE MICHELIN BACK IN 1900, the guide was originally intended to make life easier for the still rather few car

drivers – with information about where they can patch their flat tires, where they can purchase fuel and, as an additional piece, where they could eat and drink if they decide to take and out of town trip. A century later the purpose of the Red Book, as it is known, has not changed much. But the significance of its culinary section has passed all expectations long ago.

You cannot buy your way in no matter the price – it is not an advertisement reference guide. The selection and evaluation of restaurants is the task of an army of anonymous inspectors, veiled in secrecy. The corporation finally allowed one of them to give an interview

to an American TV station only two years ago, but shot in silhouette and without mentioning his name – like an informant against organized crime.

ONLY THOSE RESTAURANTS, WHICH the inspectors regard as well qualified, are included in the guide. The most remarkable receive additional stars – one, two or three (the highest grade). For an eating establishment, receiving a star from Michelin can amount to hundreds of thousands of Euros in increased revenue. Having three stars means the owners are being propelled into a completely different league, transforming them into worldwide celebrities. The aforementioned Alain Ducas, the first chef in history to receive three stars at three different restaurants, receives more than 60 million Euros annually now.

Under such circumstances it is no wonder that restaurant owners tremble on the eve of the guide's publication. It is also understandable why the inspectors' choices cause so many arguments and accusation; according to some, the criteria are too high and tend toward snob-biness.

ACCORDING TO OTHERS, MICHELIN openly favors already established names like Ducas, awarding stars to restaurants of theirs which have not stood out with such quality. But, in general, regardless of the rebukes, the grades from the French reference guide enjoy universal respect. As the famous chef, Allen Murchison, recently explained to The Guardian, "Every one of Michelin's inspectors, who I have met, could recite from memory and in detail every dish I had prepared for him three or even five years ago. These people are true professionals".

SYMBOLS

Restaurants are graded using a variety of symbols in the Michelin Guide for greater clarity and economy of space. The most important are:

- 1 star: "very good cuisine in its own category".
- 2 stars: "excellent cuisine, deserving of your visit".
- 3 stars: "exceptional cuisine, worth making a special trip to visit".
- Bib Gourmand: notes restaurants, which offer "good food at a moderate price" (this limit varies from country to country, but normally around 35 Euros per person). Bib is an abbreviation for Bibendum, the official name of the famous Michelin tire man.
- fork and spoon: grades (from 1 to a maximum of 5) the level of comfort in the restaurant.
- grapes: for restaurants offering a selection of wine or other drinks which are "interesting in some way". ■



Ипотечен кредит

ДОМ

за теб

От Вкъщи
по-хубаво няма

- Изключително промоционална лихва
- Безплатна имуществена застраховка



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg



АРОМАТНИ ПЪТЕШЕСТВИЯ

Европа е родината на сиренето и си струва да тръгнете на път, дори и само за да опитате най-любопитните му разновидности

Текст КРИСТИНА НИГОХОСЯН / Фотография SHUTTERSTOCK

НАВАРА: RONCAL

Това твърдо сирене е истински рекордьор – рецептата му не се променяла близо 3 хилядолетия от времето, когато няколко села по едноименната долина в провинция Навара, Испания решават да сирят овче мляко. Произвежда се единствено между декември и юли от суровото мляко на породите „раса“ и „лача“. Оформя се на твърди пити, покрити със сивкава плесен, понякога намазани със зехтин. Има силен аромат на масло и сладък билков вкус, върви чудесно със совињон блан.

АВСТРИЙСКИ АЛПИ: ALP-BERGKÄSE

От така наречените планински сирена, тези от Алпите се славят с едно важно предимство – фактът, че щастливите крави прекарват цялото лято по местните пасища. Сиренето се произвежда в хижите на стопаните, а не в мандри. Млякото се загрява в меден казан, под който горят цепеници, а искри и парченца въглен попадат в него – с това се обяснява дълбокият му дървесен аромат. За ентусиазираните да опитат повече алпийски сирена има специално организирани турове сред местните производители.

БЕЛГИЯ: HERVE

Това е единственото белгийско сирене със защитено географско наименование. Произвежда

се от вече 8 века в едноименния регион на изток от Лиеж и е покрито с твърда ядлива кора, която го пази от вредното влияние на соления морски въздух. Допълнителен екзотичен вкус му добавя практиката обвивката да бъде обливана в дестилиран алкохол или бира. Както повечето трайни сирена, и Herve може да се похвали с различен вкус в зависимост от времето, когато го опитвате – мек и гладък, докато зрее, и леко пикантен, когато вече е готово.

ЧЕРНИ ВИТ: ЗЕЛЕНО СИРЕНЕ

Зеленото сирене е поредният български преедент – широко известно сред любителите на млечните деликатеси по света и почти напълно непознато в родината си. Нещо повече – няма да го намерите в нито един магазин в България. Единственият шанс да го опитате е на някои от изложенията на фондация Slow Food, която всъщност е и причината в малкото тетевенско село да се възобнови домашното производство на това сирене. Прави се от млякото на тетевенска овца и се оставя да зрее в дървени качества за цялото лято. Постепенно саламурата се отцежда, а сиренето остава на сухо. Наесен се прехвърля в изби с постоянна влага и температурата, от които се получава и характерната зелена плесен. На вкус е меко ►

► и ароматно, най-добре го съчетайте с българско червено вино.

СЕВЕРНА ХОЛАНДИЯ: ВЕЕМСТЕР

Характерният вкус на това популярно холандско полутвърдо сирене се дължи на условията, в които живеят кравите. А именно – пасища върху високоминерализирани почви, буквално отвоювани от морето и разположени на 6 метра под морското равнище. Веемстер се произвежда от 1901, а вариантът му Х-О зрее цели 26 месеца, за да добие аромат на карамел и уиски. Ако това ви се струва прекалено, пробвайте класически Веемстер – може без угризения да го сложите в сандвича си и да го хапвате с бутилка Amstel.

САРДИНИЯ: CALCAGNO

Това ръчно правено сирене се нуждае от мляко от обазнена овца, пасла по склоновете на италианския остров, и от зреене в продължение на 1-2 години в пещерите на Кастелчивита. Ако всичко дотук ви звучи много сложно, имайте предвид, че calcagno всъщност е разновидност на пекориното, но е по-ароматно и сладникаво. Когато узрее, сиренето добива гладка структура и характерна коричка. Най-добре го тествайте с пресен хляб и младо червено вино.

АЗОРСКИ ОСТРОВИ: SAO JORGE

Не е лесно да намерите сирене от краве мляко в Португалия, страната на козите. Но Азорският архипелаг, макар и част от иберийската държава, се различава по доста неща от континента. Разположен навътре в Атлантическия океан, той може да се похвали с висока влажност, вулканична почва и приятен топъл климат през цялата година. Sao Jorge обаче се произвежда само през лятото от непастъризирано мляко, сродно е с чедъра и притежава леко пикантен вкус, което го прави подходящо както за салати, така и за проста вечеря с прясна багета. И чаша виньо верде, разбира се.

КОРНОУЛ: CORNISH YARG

Фермер на име Грей вероятно е човекът, изобретил това полутвърдо сирене някъде през XVII век. Самото име на сиренето е фамилията му, изписана наобратно. Произвежда се от пастъризираното мляко от крави порода холшайн, оформя се на ръка и се завива или в листа от коприва, или в див чесън. Копривата, първоначално използвана, за да предпази сиренето, му придала лек привкус на гъби. Впоследствие измислили и варианта с дивия чесън, който също допринесъл с аромата си. По време на зреенето cornish yarg се пръска с пеницилинова гъбичка, от която се получава характерната му плесен. Комбинирайте го с бургундско или бордо. ■



НАЙ-ДОБРИТЕ МЕСТА В ЕВРОПА, КЪДЕТО ДА ПАЗАРУВАТЕ СИРЕНЕ

ЛОНДОН: La Fromagerie, 30 Highbury Park

Напомня старовремска английска кухня, а собственичката Патриша Майкълсън ще ви отдели нужното внимание.

ПАРИЖ: Alleosse, 13 Rue Poncelet

Собственикът е специалист по зреещите сирена, а персоналът познава всеки един от продуктите, които се предлагат.

СТОКХОЛМ: Östermalmshallen, 31 Nybrogatan

Освен сирена, в този деликатесен магазин шведите се отбиват за гъши гроб и прясна риба.

ЛЮЦЕРН: Farmer's Market Moosstrasse

Съботният фермерски пазар в Люцерн предлага богато разнообразие от сирена от малки мандри от цяла Швейцария.

БАРСЕЛОНА: Quimet & Quimet, 25 Calle Cabañas

Това всъщност е тапас бар, в който може да си купите и сирене за вкущи. Но гарнитурата към сирената винаги ще ви изненада.

МИЛАНО: Peck, 9 Via Spadari

Това е роътът на изобилието, що се отнася до млечни деликатеси. Тук буквално може да намерите всичко.



американска
принцеса



ПРЕМИЕРНИ СЕРИАЛИ
ПРЕЗ ЮНИ

www.bgonair.bg



МОРСКИ ТЮЛЕНИ:
ШЕСТИ ОТРЯД

TRAVELS WITH A FLAVOUR



Europe is the home of cheese and it is worth traveling just to try some of its most interesting varieties

By CRISTINA NIGOHOSIAN / Photography SHUTTERSTOCK

NAVARRRE: RONCAL.

This hard cheese is a record holder whose recipe has not changed since the 13th century when several villages in the Roncal valley in the Spanish province of Navarre decided to make cheese from sheep's milk. It is produced only from December to July from the raw milk of Rasa and Lacha sheep breeds. The hard wheel-shaped cheese is covered with a layer of greyish mold, which is occasionally coated with olive oil. It has a strong buttery flavour and a sweet herbaceous taste that goes well with a Sauvignon Blanc.

AUSTRIAN ALPS: ALP-BERCKÄSE

Among the mountain cheeses, those from the Alps boast an important advantage, the fact that happy cows graze on local pastures all summer long. The cheese is made in alpine huts rather than in dairies. The milk is heated in a copper cauldron hanging over burning logs, and sparks and tiny embers land in it, explaining its deep woody flavour. For those eager to try more alpine cheese varieties, special tours are organised among local producers.

BELGIUM: HERVE

This is the only Belgian cheese with a that is protected. Made for eight centuries in the same-named municipality east of Liege, it is covered with a hard edible rind, which protects it from the harmful effects of the salty sea air. Sousing the rind with distilled alcohol or beer lends it an even more exotic taste. Like most durable cheeses, Herve's taste and flavor depend on the time you try it: soft and smooth while ripening, and slightly spicy when aged.

BULGARIAN CHERNI VIT: GREEN CHEESE

Green cheese is yet another Bulgarian product known worldwide among dairy lovers, but almost completely unknown in its own country. You will not find this cheese in a single shop in Bulgaria. Your only chance to try it is at a Slow Food Foundation exhibition, which is actually the reason why the production of this cheese was revived in a small village in the Teteven municipality. It is made from the milk of the Teteven sheep and left to mature in wooden casks all summer long. Gradually

the brine evaporates and the cheese dries out. In autumn it is moved to cellars which have a constant humidity and temperature, producing the typical green mold. The taste is soft and fragrant, and is best combined with a Bulgarian red wine.

NORTH HOLLAND: BEEMSTER

The characteristic taste of this popular Dutch semi-hard cheese is due to how the cows are bred. The cows are raised on pastures with high mineralized soil, reclaimed from the sea and located six metres below sea level. Beemster has been made since 1901, and its X-O variety is left to age for no less than 26 months in order to develop a flavor of caramel and whiskey. If this seems a bit too much, try the classic Beemster. You can safely put it into your sandwich and enjoy it with a bottle of Amstel beer.

SARDINIA: CALCAGNO

This handmade cheese uses milk from an ewe that has grazed on the slopes of the Italian island and then is matured in the Castelcivita caves for 1 to 2 years. If all this sounds too complicated remember that Calcagno is actually a variety of Pecorino, but sweeter and with more flavor. When ripe, the cheese has a smooth texture and distinctively marked rind. It is best to try this cheese with fresh bread and young red wine.

THE AZORES: SAO JORGE

It is no easy task to find a cheese made from cow's milk in Portugal, the land of goats. But the Azorean archipelago, although part of the Iberian state, differs greatly. Situated deep inside the Atlantic Ocean it has high humidity, volcanic soil and a pleasantly warm climate throughout the year. However, Sao Jorge cheese is made only in the summer from unpasteurized cow's milk, similar to Cheddar, and has a slightly spicy taste which makes it suitable for salads, as well as for a simple dinner with a freshly baked baguette. And a glass of Vinho Verde, of course.

CORNWALL: CORNISH YARG

A farmer by the name of Gray is supposedly the man who invented this semi-hard cheese sometime in the 17th century. Yarg is the inventor's surname spelled backwards. It is made from the pasteurized milk of Holstein Friesian cows, it is shaped by hand and wrapped in nettle leaves or wild garlic. The nettles, originally used for preserving, impart a delicate mushroom flavor. A variety wrapped in wild garlic leaves was invented later. While maturing, Cornish Yarg is given a light spraying of penicillium candidum white mould, which gives it its typical appearance. Enjoy it with a burgundy or bordeaux. ■

THE BEST PLACES IN EUROPE TO BUY CHEESE:

LONDON: La Fromagerie, 30 Highbury Park

Reminiscent of an old world English kitchen. Its owner, Patricia Michelson, will surround you with the attention you desire.

PARIS: Alleosse, 13 Rue Poncelet

The owner is an expert in maturing cheeses, and the staff is familiar with all the products on offer.

STOCKHOLM: Östermalmshallen, 31 Nybrogatan

Besides the cheese, the Swedes drop into this delicatessen for pâté de foie gras and fresh fish.

LUCERNE: Farmer's Market Moosstrasse

Saturday's Farmer's Market in Lucerne offers a wide variety of cheeses made in small dairy farms across Switzerland.

BARCELONA: Quimet & Quimet, 25 Calle Cabañas

This is actually a tapas bar where you can also buy cheese to take home, but the extras that go with the cheeses are bound to surprise you.

MILAN: Peck, 9 Via Spadari

This is the horn of plenty when it comes to dairy treats. Here you will literally find everything.

Тел. : 0700 89 050, 0890 170 170
 Сайт: WWW.TOPRENTACAR.BG
 Офиси на летище: София, Пловдив, Варна, Бургас

phone: +359 700 89 050, +359 890 170 170
 website: WWW.TOPRENTACAR.BG
 Airport offices: Sofia, Plovdiv, Varna, Burgas

След ситуацията на пандемия, когато всеки търси сигурност и индивидуално пространство, наемането на автомобил стана още по-предпочитан начин на транспорт. Ето няколко важни стъпки, на които да обърнете внимание при избор на рентакар компания:

1. Потърсете компания за коли под наем в интернет.
2. Проверете отзивите за нея.
3. Вижте с колко офиса разполага.
4. Разгледайте какви коли предлагат.
5. Резервирайте предварително онлайн.
6. Вземете застраховка.
7. Насладете се на пътуването!



After the pandemic situation, when everyone is looking for security and individual space, renting a car became an even more preferred mode of transportation. Here are some important steps to look for when choosing a car rental company:

1. Search for a car rental company on the Internet.
2. See what the reviews for the company are.
3. Check how many offices it has.
4. Read about what cars it has.
5. Book in advance online.
6. Get insurance.
7. Enjoy the trip!

При българската компания за коли под наем Top Rent A Car това е лесно. Сайтът е интуитивен, с възможност за предплащане на резервациите, с подробна информация за наема и видеа на самите коли. Автомобилите са чисто нови, обслужването е на високо ниво, изградена е мрежа от 14 офиса в цялата страна, извършва се доставка до хотел и мултиезична поддръжка на клиенти по телефона 24/7. Политиката на фирмата за „Гарантиране на автомобил“ дава сигурност на клиентите и вдъхва доверие. Доказателство за това са ревютата на над 200,000 доволни клиенти.



За да се уверите, посетете www.toprentacar.bg и резервирайте своята кола онлайн.

With the Bulgarian car rental company Top Rent A Car this is easy. The site is intuitive, with the possibility of prepayment for reservations, with detailed information about the rental and videos of the cars themselves. The cars are brand new, the service is at a high level, it has a network of 14 offices built throughout the country, delivery to a hotel and multilingual customer support by phone 24/7. The company's policy of "Guaranteed make and model" gives customers security and confidence. Proof of this are the reviews of over 200,000 satisfied customers



You can see for yourself at www.toprentacar.bg and book your car online.

Ендопротезиране БЕЗ преливане на кръв

Частна малка болница - по-малко риск от вируси!

Търсите ли болница с високо световно ниво на ортопедична помощ, където да направите ендопротезиране на Вашата става? Ортопедична болница „Витоша“ е специализирана в ендопротезиране на тазобедрена и колянна става.

- Ендопротезиране без кръвопреливане
- Лечение в спокойна обстановка, където липсва стресът на голямата болница и пациентът се чувства уютно
- По договор с НЗОК
- Възможност за ВИП-пакет

Прилагаме нов метод за ендопротезиране, без загуба на кръв. Методът позволява бързо раздвижване и минимален риск от усложнения. След операцията, само нашите пациенти могат да извършват това, което е забранено в други болници:

- Могат да се движат без ограничения
- Могат да седят на ниско(!) Не е необходимо да повдигат с 20 см мебелите и wcs-инията в къщи, както ги задължават в други болници!
- Могат да лежат на една страна.

Ендопротезиране без кръвопреливане. Помислете - когато се прави секс се ползва презерватив за предпазване от 2-3 мл семенна течност, а какъв е рискът ако ви прелеят 500 мл чужда кръв, и то директно във вените!

Главен лекар е Д-р Орлин Филипов, г.м., специалист по ендопротезиране и реконструктивна ортопедия; има специализации по ендопротезиране и е работил в Израел. Автор е на книга „Surgical treatment of femoral neck fractures“ (изд. Nova science publ., NY, USA, 2019); автор е на десетки научни трудове, много от които публикувани в топ-5 реномирани ортопедични списания в света, JAAOS (САЩ); Injury (Великобритания); AOTS (Германия) и др.. Д-р Филипов е член на 4 международни ортопедични асоциации: AO Trauma; SICOT; Küntscher society; AAOS (American Academy of Orthopedic Surgeons) и BOTA.



Joint replacement WITHOUT blood transfusion in Bulgaria

Private small hospital - less risk of viruses!

Are you looking for a hospital with a high world-class level of orthopedic care where you can have a joint replacement?

Vitosha Orthopedic Hospital specializes in hip and knee joint replacement.

- Joint replacement without blood transfusion
- Treatment in a relaxed environment where the stress of a large hospital is lacking and the patient feels more comfortable
- Option for VIP package

We apply a new method without blood loss. The method allows rapid recovery and minimal risk of complications. Immediately after surgery, only our patients can perform what is prohibited in other hospitals:

- They can move without restriction
- They can sit low (!) It is not necessary to lift furniture and toilet plates by 20 cm at home, as they are required in other hospitals!
- Can lie on one side

Total hip replacement without blood transfusion! Think about it - when people have sex, they use a condom to protect themselves from 2-3 ml of semen, and what is the risk for you if you pour 500 ml of foreign blood directly into your veins!



The senior surgeon is Dr Orlin Filipov, MD, PhD, specialist in hip and knee joint replacement and reconstructive orthopedics; he has specialised in orthopedics for over 18 years, working in Bulgaria and around the World. He is the author of the book "Surgical treatment of femoral neck fractures" (ed. Nova science publ., NY, USA, 2019); he has written many scientific papers which have been published in the world's top 5 renowned orthopedic journals, JAAOS (USA); Injury (UK); AOTS (Germany), etc. Dr. Filipov is a member of 4 international orthopedic associations: AO Trauma; SICOT; Küntscher society; American Academy of Orthopaedic Surgeons (AAOS) and BOTA.

Погрижи се за тези, **КОИТО ОБИЧАШ**



СЛЕДЕТЕ НИ, ЗА ПО-ДОБРИ ЦЕНИ



БЕЗПЛАТНА ДОСТАВКА НАД 50 ЛВ. ЗА ЦЯЛАТА СТРАНА



СЪБИРАЙТЕ БОНУС ТОЧКИ

apteka.puls.bg



ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

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



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:

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина* до 118 см) + дамска чанта/лаптоп

ТАКСИ ЗА РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

- Вътрешни полети – 15 евро на посока;
- Международни полети – 20 евро на посока**.

- > В случай на по-тежък, по-обемен или допълнителен чекиран багаж, се прилагат стандартните условия на „България Ер“.
- > Регистриран багаж може да бъде закупен преди полет на летище или чрез издателя на билета.
- > Притежанието на карти CCB Club, карта Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и „България Ер“, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен чекиран багаж по тарифа без багаж.

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

** За пътуване от Лондон – 20.00 GBP, от Цюрих – 20 CHF, от Тел Авив – 20 USD.

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

По международни и вътрешни линии:

БИЗНЕС КЛАСА

- 2 броя ръчен багаж с общо тегло до 15 кг (размери до 55x40x23 см всеки) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 2 броя регистриран багаж до 32 кг и до 158 см* всеки.

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

- 1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина* до 118 см) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 1 брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см*.

Изключения

- **ЗЛАТНА КАРТА FLY MORE**
- **БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КАРТА VISA PLATINUM ОТ ЦКБ**
- **БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КОБРАНДИРАНА КАРТА „БЪЛГАРИЯ ЕЪР И ЦКБ“**
- **ЧЛЕНОВЕ НА ПРОГРАМАТА CCB CLUB**
- **МОЛЯЩИ*****

2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки, за полети, при които опериращ превозвач е авиокомпания „България Ер“.

• БЕБЕТА ОТ 0-2 ГОДИНИ

В случай че тарифата, по която е издаден билетът на възрастния, 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 максималната 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 Ер“ или карта Visa Platinum от ЦКБ, е необходимо да се свържете с нас на тел.: +359 2 4020 400 или на e-mail: callfb@air.bg за преиздаване на билета с право на 2 броя безплатен багаж.

TARIFFS WITHOUT CHECKED BAGGAGE

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

ECONOMY CLASS

1 piece of hand baggage up to 10 kg and with dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)* + 1 personal item / laptop bag

FEES FOR CHECKED BAGGAGE CARRIAGE

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

- Domestic flights – EUR 15 per direction;
- International flights – EUR 20 per direction**.

- > 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.
- > 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/.

** For travel from London – 20.00 GBP, from Zurich – 20 CHF, from Tel Aviv – 20 USD.

TARIFFS WITH CHECKED-IN BAGGAGE

Each passenger with a ticket purchased in a tariff that includes checked baggage is allowed to transport in the luggage compartment of the airplane free baggage allowance as follows:

International and Domestic flights

BUSINESS CLASS

- 1 piece of hand baggage up to 10 kg and with dimensions; 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)* + 1 personal item / laptop bag;
- 2 pieces of checked baggage up to 23 kg or 1 piece up to 32 kg, up to 158 cm* each.

ECONOMY CLASS

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

Exceptions

- **GOLD CARD FLY MORE**
- **TICKETS PAID WITH VISA PLATINUM CARD BY CCBANK**
- **TICKETS PAID WITH CO-BRANDED CARD BULGARIA AIR / CCBANK**
- **MEMBERS OF THE CCB CLUB PROGRAM**
- **SEAMEN*****

2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each* for flights operated by Bulgaria Air.

• 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.

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.

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

ПЪТНИКЪТ МОЖЕ ДА ПРЕВОЗВА И ПОВЕЧЕ ОТ БЕЗПЛАТНАТА НОРМА БАГАЖ СРЕЩУ ДОПЪЛНИТЕЛНО ЗАПЛАЩАНЕ *

Такси за свръхбагаж

МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг * – 50 евро;
За големина на багажа между 158 см и 203 см – 70 евро;
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 кг до и 158 см – 50 евро;
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до и 158 см – 100 евро.

За пътуване от Лондон посочените тарифи са съответно 50/70/100 GBP, от Цюрих 50/70/100 CHF, от Тел Авив 50/70/100 USD.

ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг * – 20 евро;
За големина на багажа между 158 см и 203 см – 30 евро;
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 кг до и 158 см – 20 евро;
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до и 158 см – 50 евро;
*Багаж с тегло над 32 кг може да се превозва само като карго.

Специални категории багаж

СПОРТНА ЕКИПИРОВКА

Превозът на спортна екипировка не влиза в нормата на безплатния чекиран багаж. Таксува се 50 евро в посока, като допълнително парче чекиран багаж. Максимални размери до 23 кг и до 203 см сумарна дължина.

Изключение: За всички директни полети, оперирани от „България Еър“:
• Безплатен превоз на един чифт ски/сноуборд екипировка

ВЕЛОСИПЕДИ

Приемат се за превоз в специална опаковка (картон или специален калъф). Максимални размери на опаковката 160 x 90 x 25 см. Изисква се предварително потвърждение на услугата в резервацията.

Международни линии: 70 евро в посока. **Вътрешни линии:** 30 евро в посока.

ОРЪЖИЕ

Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси се извършва съгласно изискванията на Международната асоциация за въздушен транспорт /IATA/. Не се потвърждава на codeshare полетите на „България Еър“. Превозът на огнестрелни оръжия не може да бъде потвърден в случаите, когато авиокомпания „България Еър“ е партньор по полет. Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси, различни от спортно оръжие и боеприпаси, е забранен. В някои случаи превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси за ловни и спортни цели може да бъде разрешен. Пътникът трябва да се свърже с „България Еър“ и да предостави информация за вида на оръжието, серийния му номер и припасите, които се внасят в резервационната система. Всички огнестрелни оръжия и боеприпаси се приемат само като багаж за транспортиране в багажниците на самолета и в никакъв случай в салона с пътниците. Трябва да са разделно и подходящо опаковани, като теглото на мунициите не бива да надвишава 5 кг. Пътникът трябва да има всички документи, изисквани от закона и подзаконовите актове, приложими за превоз за съответната държава. „България Еър“ си запазва правото да откаже превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси.

- Ловни пушки и патрони – комплект до 15 кг: макс 50 евро в посока;
- Ловни пушки и патрони – при общо тегло над 15 кг: макс 70 евро в посока;
- Късо огнестрелно оръжие (пистолет): макс 20 евро в посока.

Ловната пушка и патроните се считат за едно парче регистриран багаж и се таксуват с еднократна такса за обслужване. Този вид багаж не се включва в безплатната норма и максата се прилага независимо от това дали пътникът има друг чекиран багаж.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В ПЪТНИЧЕСКАТА КАБИНА /PETC/

- Максимално тегло на животното и клетката – до 8 кг*;
- Максимални размери на клетката – 48 x 35 x 22 см;
- Не се включва в безплатната норма багаж и се заплаща такса от 60 евро в посока.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В БАГАЖНИКА /AVIH/

- Без ограничение в теглото на животното;
 - Максимални размери на клетката – 110 x 65 x 70 см;
 - Не се включва в безплатната норма багаж, заплаща се такса:
- при тегло на животното и контейнера до 32 кг - 100 евро в посока
при тегло на животното и контейнера над 32 кг - 140 евро в посока**

Важни уточнения за превоза на домашни любимци:

- Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията. За потвърждение е необходимо да се свържете с Центъра ни за обслужване на клиенти на телефон: +359 2 402 0400 или по e-mail callfb@air.bg;
- Приемат се за превоз само кучета и котки;
- „България Еър“ не приема за превоз животни до и от Великобритания;
- Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго (напр. Американски питбул териер, Стафордширски бултериер, Американски стафордширски териер, Бултериер, Американски булдог, Дого Аржентино, Кангал (Анатолийска овчарка), Кавказка овчарка, Ротвайлер, Родезийски риджбек, Доберман, Кане Корсо и др.)

*за полети FB1431/1432 до и от Париж, където опериращ превозвач е Air France, максималното тегло за превоз на PETC е 6 кг.

** Животни с тегло с контейнера над 32 кг не се приемат за превоз до/от Брюксел.

* За смесени превози с участието на „България Еър“ и други партньорски авиокомпани в маршрута могат да бъдат прилагани други условия за багаж

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.

*** 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.

THE PASSENGER MAY CARRY MORE THAN THE FREE BAGGAGE ALLOWANCE AT ADDITIONAL COST *

Excess baggage fees

INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* – EUR 50;
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 70;
Extra piece – second bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 50;
Extra piece – third bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 100.

For travel from London the indicated fares are respectively 50/70/100 GBP, from Zurich 50/70/100 CHF, from Tel Aviv 50/70/100 USD

DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* – EUR 20;
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 30;
Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 20;
Extra piece – third bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 50;
* Baggage with weight over 32 kg may only be carried as cargo.

Special categories of baggage

SPORT EQUIPMENT

Transportation of sport equipment is not included in the quota of checked baggage. It is charged as an extra piece of checked baggage – EUR 50 in direction.

The equipment must be of maximum weight and total dimensions 23 kg and 203 cm.

Exception: for all flights operated by Bulgaria Air:

- Free carriage of 1 piece of ski / snowboard equipment.

BICYCLES

Accepted for carriage in special packaging (cardboard or a special case). Maximum size of package 160 x 90 x 25 cm. This service requires pre-confirmation in the reservation.

International flights: EUR 70 per direction. **Domestic flights:** EUR 30 per direction.

FIREARMS

Carriage of firearms and ammunition is carried out according to the requirements of the International Air Transport Association /IATA/. It is not confirmed on codeshare flights of Bulgaria Air. Carriage of firearms and ammunition other than sport weapons and ammunition is prohibited. In some cases, carriage of firearms and ammunition for hunting and sporting purposes may be permitted. The passenger should contact Bulgaria Air and provide information on the type of weapon, its serial number and the ammunition, which will be entered into the reservation system. All firearms and ammunition will be accepted only as baggage and must be transported in the luggage compartment of the airplane and under no circumstances in the passenger cabin. They must be suitably packed separately and the weight of the ammunition should not exceed 5 kg. The passenger should have all documents required by law and regulations applicable to carriage for the particular state. Bulgaria Air reserves the right to deny carriage of firearms and ammunition.

- Hunting rifles and cartridges – total weight up to 15 kg: fee EUR 50 per direction;
- Hunting rifles and cartridges – total weight over 15 kg: fee EUR 70 per direction;
- Short-barrel firearms (pistol): fee EUR 20 per direction.

Hunting rifles and cartridges are regarded as one piece of registered baggage and are charged with one-time fee for service. This type of baggage is not included in the free allowance and the fee is applied regardless of whether the passenger has other checked-in baggage.

PETS IN THE PASSENGER CABIN /PETC/

- Maximum weight of the animal and the cage – up to 8 kg*;
- Maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and a fee of EUR 60 per direction applies.

PETS IN THE HOLD /AVIH/

- No limitation in the weight of the animal;
- Maximum dimensions of the container – 110 x 65 x 70 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and the following fees apply:

At the weight of the animal and container up to 32 kg – EUR 100 per direction;

At the weight of the animal and container over 32 kg – EUR 140 per direction.

Important information for live animal transportation:

- Pets transportation (both PETC and AVIH) is a subject to compulsory confirmation from the Airline. For confirmation please contact our Customer Service Centre at +359 2 402 0400 or by e-mail: callfb@air.bg;
- Only dogs and cats are accepted for transport;
- Bulgaria Air does not accept animals to and from Great Britain;
- Fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo (example: American Pit Bull Terrier, American Staffordshire Terrier, Staffordshire Bull Terrier, Bull Terrier, American Bulldog, Dogo Argentino, Karabash (Kangal), Anatolian Shepherd Dog, Caucasian Ovcharka (Caucasian Shepherd Dog), Rottweiler, Rhodesian Ridgeback, Doberman, Cane Corso, etc.).

* For flights FB1431/1432 to and from Paris where operating carrier is Air France, the maximum weight of PETC is 6 kg.

** Animals weighing over 32 kg together with the container are not accepted for carriage to / from Brussels.

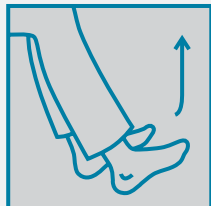
* For partner flights involving Bulgaria Air and other partner airlines, other luggage conditions may apply.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

FIT TO FLY

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



ХОДИЛА

10 пъти

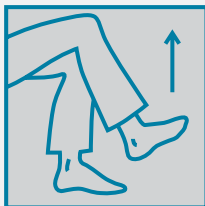
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



КОЛЕНЕ

30 пъти

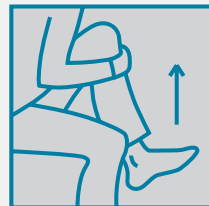
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



РАМЕНЕ

5 пъти

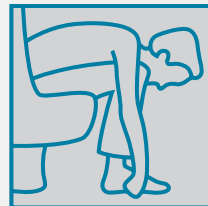
Поставете ръцете на бедрата и започнете да описвате кръгови движения с раменете.



КРАКА

10 пъти

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



ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

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

FEET

10 times

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

ANKLES

15 times

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

KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

SHOULDERS

5 times

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

LEGS

10 times

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

BACK AND ARMS

15 times

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

ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

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

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

RELAX!

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

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

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

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

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

DURING THE FLIGHT

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

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

КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

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

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

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

REDUCING JETLAG

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

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

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

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

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

ВАШЕТО ЗДРАВЕ

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

ВАШИЯТ БАГАЖ

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

СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

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

ВАШАТА СИГУРНОСТ

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

ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

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

ПУШЕНЕТО

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

УПЪТВАНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

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

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

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

ПРИ ПРИСТИГАНЕ

Пазете багажите 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, 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 да възможност да се причини нараняване. Сред забранените предмети са:

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брагви, секири, сатъри, томахапки / 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 / кнки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тоязи / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, съзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

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

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

Dear passengers,

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

all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, hatchets, meat cleavers; machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers, crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators / gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas / turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.



ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ
FLYING WITH PETS

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

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг,

а размерите на клетката 48 x 35 x 22 см. За услугата се заплаща такса от 60 евро в посока.

При превоз на домашни любимци в багажното отделение /AVIH/ няма ограничение в теглото на животното, а максималните размери на клетката са 110 x 65 x 70 см. При общо тегло до 32 кг се заплаща такса 100 евро, а над 32 кг – 140 евро в посока.

Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията.

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки, като единствено до и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

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

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

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.

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.

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.



UPGRADE TO BUSINESS CLASS
UPGRADE DO BIZNES KLASA

Upgrade до бизнес класа, за да е перфектно

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

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

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

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

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

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

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

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

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

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

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

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

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

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

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



ПОВЕЧЕ КОМФОРТ
MORE COMFORT

Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или запазете своето предпочитано място, близо до изхода за всички типове самолети на България Еър срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за всички директни полети, изпълнявани от авиокомпанията!

Можете да заявите и

заплатите своето предпочитано 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 (някои от

местата с повече пространство се намират до тълпи), например хора с физически, психически и слухови увреждания, възрастни хора, деца и бебета (със или без придружител) и пътници с наднормено тегло.

*** За Тел Авив таксата е в щатски долара, за Лондон в паунда, за Цюрих в швейцарски франка.**

Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to guarantee more in-flight comfort!

How? Just book your seat with extra leg space and more comfort for the price of 20 EUR per flight or book your preferred seat near the exit for all types of Bulgaria Air airplanes for the price of 10 EUR per flight. The service is available for all direct flights operated by the

airline!

You can request and prepay your preferred seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat for you and to save time at the airport. It should be considered that

here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

*** For Tel Aviv the fee is in USD, for London in GBP, for Zurich in CHF**



ПРЕВОЗ НА НЕПРИБРУЖЕНО ДЕТЕ
UNACCOMPANIED MINOR

Пътуване на деца без придружител

Доверете се на услугата на „България Еър“ за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете по време на полет!

• За деца на възраст между 3 и 5 г. осигуряваме ескорт – стюард, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

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

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 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 възползвате от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на callfb@air.bg.

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

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

Unaccompanied minors flying

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

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

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

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

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

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

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

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

THE FACE OF

Bulgaria Air

National Carrier **www.air.bg**



Airbus A320-214



Airbus A319-112



Boeing 737-300



Embraer 190-100



CODESHARE PARTNERS

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



SOFIA – MOSCOW
VARNA / BURGAS – MOSCOW



SOFIA – PARIS / VARNA
PARIS – NICE / LYON / BORDEAUX



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



SOFIA – MADRID
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE



SOFIA – AMSTERDAM



SOFIA – PRAGUE
PRAGUE – BUDAPEST / COPENHAGEN / DUSSELDORF /
HAMBURG / GÖTEBORG / REYKJAVIK



SOFIA – ATHENS / LARNACA / VARNA / BURGAS
ATHENS – BEIRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI
LARNACA – TEL AVIV



SOFIA – LARNACA / PRAGUE / ZÜRICH / VARNA /
BURGAS
LARNACA – BEIRUT / TEL AVIV



SOFIA – BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNA
BELGRADE – KIEV / NICE / HELSINKI



SOFIA – BUCHAREST

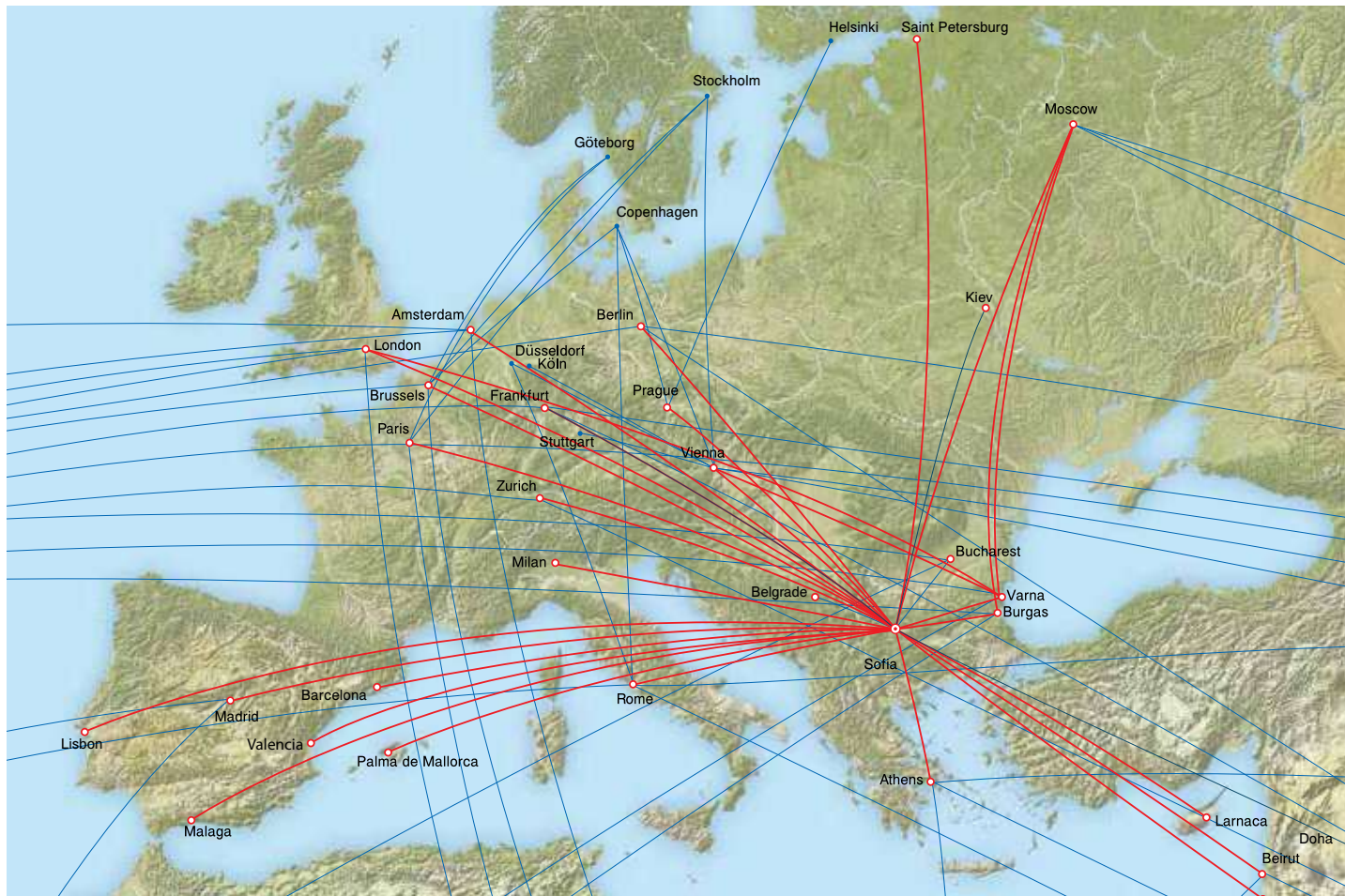


SOFIA – DOHA / VARNA / BURGAS



SOFIA – KIEV / VARNA

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 отговарят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.



INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

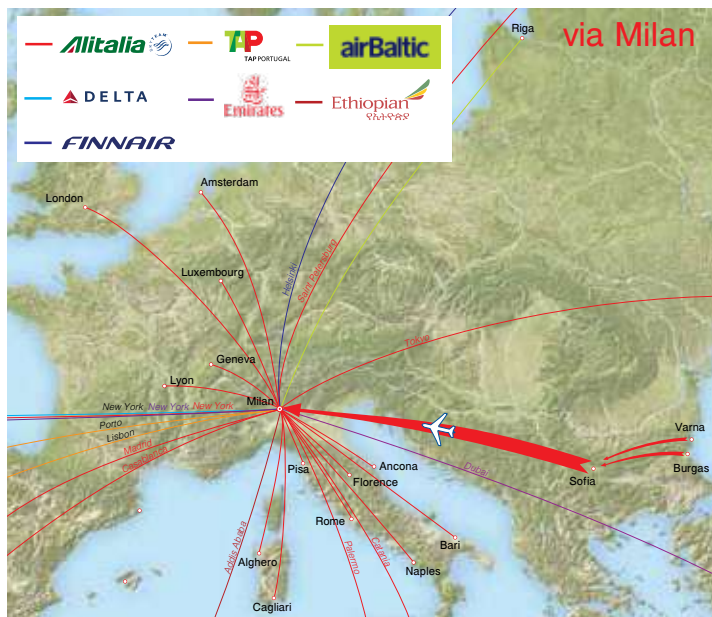
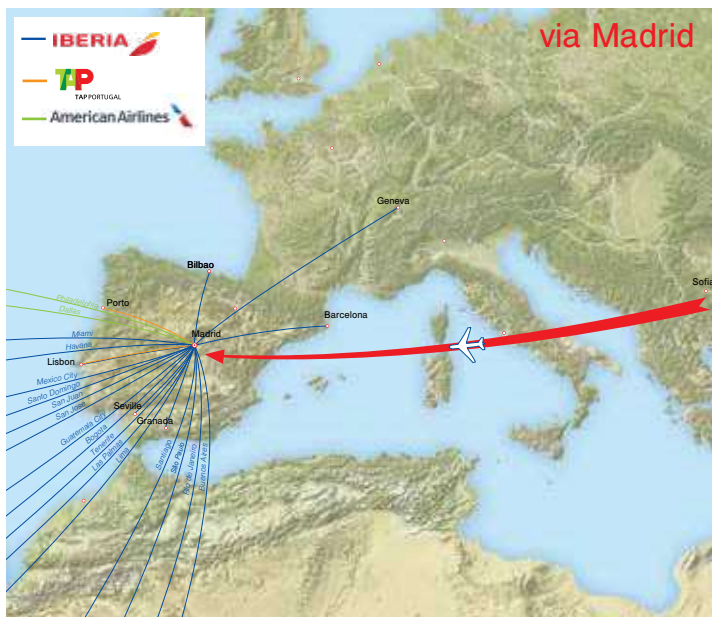
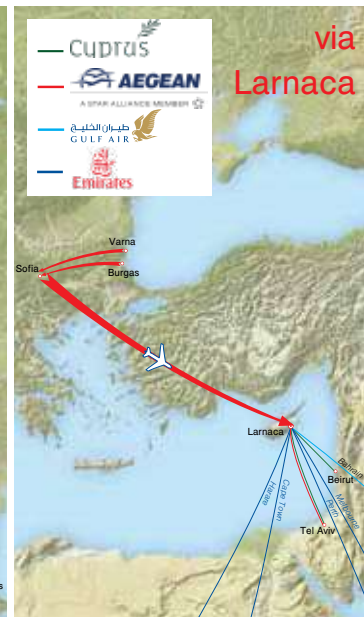
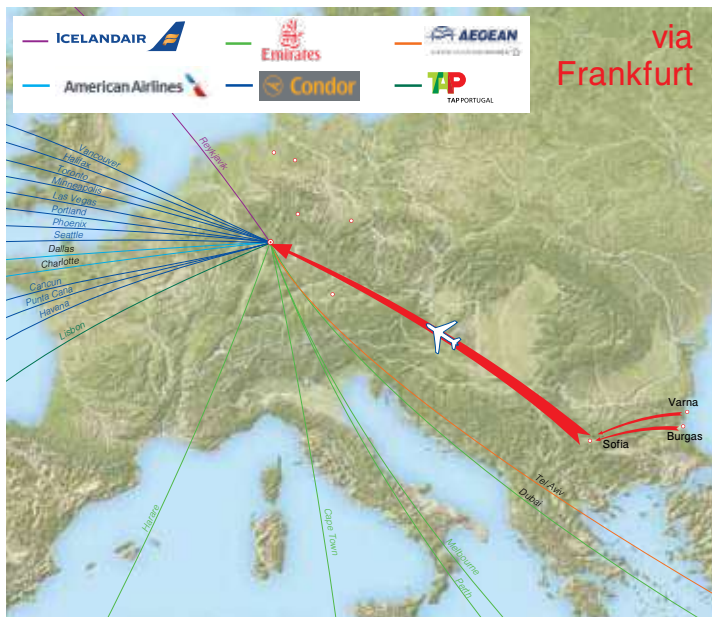
The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



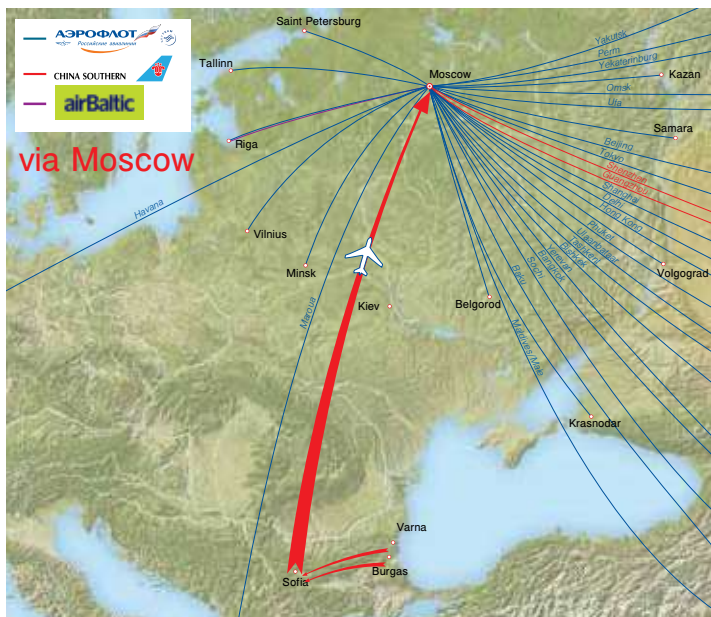
Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.
Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.



Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде га ни намерите?

BULGARIA AIR: Where to find us?

SOF BOJ VAR 	Customer Service Center 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Every day 08:00-22:00 Local Time</i>	phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg
	Head office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i>	fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg
	Sofia City Office 2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>9:00-12:00/12:30-17:30 Local Time</i>	e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg
	FLY MORE Office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working hours:</i> <i>Every day: 10:00 - 19:00</i> <i>Lunch time: 13:00 - 14:00 Local Time</i>	phone.: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg
	Varna Airport Office Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Monday - Friday and Sunday:</i> <i>07:00-21:00 Local Time</i> <i>Saturday:</i> <i>03:00-18:00 Local Time</i>	phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg
	Varna City Office 55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 09:00-20:00 Local Time</i> <i>Saturday 10:00-18:00 Local Time</i>	phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg
	Bourgas Airport Office Bourgas airport, Terminal 2 Departures, floor 2 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>(between June and September)</i>	phone: +359 56 900 155 fax: +359 56 870 132 e-mail: boj@air.bg www.air.bg
BRU 	Belgium, Brussels <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>10:00-19:00 Local Time</i>	phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg

LCA 	Cyprus, Nicosia "Louis Aviation" - 11 Lemesos Avenue, 2112 Nicosia, P.O. Box 21301, 1506 Nicosia, Cyprus.	phone: +357 225 88 182 fax: +357 223 76 606 e-mail: bulgariaair@louisgroup.com www.air.bg
BER 	Germany, Berlin Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-18:00 Local Time</i>	phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg
LON 	United Kingdom, London Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:30 - 17:30 Local Time</i>	phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg
MOW 	Russia, Moscow City Office 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and September)</i>	phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg
	Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> <i>Opens 2 hours before flight</i>	e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg
TLV 	Israel - Tel Aviv Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> <i>Sunday - Thursday:</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i>	phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg
USA 	Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 9am - 5pm,</i> <i>Saturday - Sunday 9am - 1pm (EST)</i>	phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg
VIE 	Austria, Vienna Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Thursday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>Friday</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i>	phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg