



Уважаеми пътници, Добре дошли на борда на *България Ер*!

Последните две столетия ни научиха да вярваме в прогреса: когато човечеството се изправи пред проблем, то измисля нови и технологии и средства, за да се справи с него. Така е и с глобалното затопляне. Независимо от тревожните факти огромното мнозинство от нас вярват, че науката ще ни даде решенията, преди да е станало твърде късно. Независимо дали става дума за слънчева енергия, електрически автомобили или нещо друго.

Но покрай тази сяпа вяра често пропускаме обратните тенденции. Техническият прогрес ни дава по-чисти източници на енергия; но успоредно с това той ни дава и все повече консуматори за тази енергия. Манията по свързаността и по "интернет на нещата" означава чисто и просто, че в близко бъдеще дори енергийно пасивните доскоро вещи - огледалото в банята и гардеробът - ще станат потребители на енергия. Да не говорим за зараждащите се нови индустрии, които ще ги произвеждат.

През 2018 въпреки огромните усилия за повишаване на енергийната ефективност глобалното потребление на енергия се е повишило осезаемо. Свързаните с енергетиката парникови емисии са нараснали с 1.7%, или с 1.25 гигатона - госта повече от сумарните емисии на авиационния сектор. Приносът на енер-

гийната ефективност за понижаването им е едва 0.3 гигатона, на възобновяемата енергетика - едва 0.2 гигатона. Има само един начин да спрем влошаването на ситуацията: и той е да спрем със сяпата вяра, и да започнем да преценяваме трезво плюсовете и минусите на всяка нова технология. Затова новият ни брой е посветен именно на онези аспекти на бъдещето, за които обикновено не се замисляме - от енергетиката (разговорът ни с Карел Крал от CEZ, стр. 26) до автомобилите (с шефа на развойната дейност на BMW Клаус Фрьолих, стр. 72).

Желая ви приятен полет!

Янко Георгиев,
Изпълнителен директор

Dear Passengers,
Welcome aboard *Bulgaria Air*!

The last two centuries have taught us to believe in progress: when mankind faces problems, it invents new technologies and means to deal with them. It's the same with global warming. Regardless of the alarming facts, the vast majority of us believe that science will give us the solutions before it is too late. Regardless of whether it is solar energy, electric cars or something else.

But, alongside this blind faith, we often overlook the opposite trends. Technical progress gives us cleaner energy sources, but at the same time it also gives us more and more consumers of this energy. The craze for connectivity and the "Internet of things" simply means that in the near future even previously energy-passive things – your bathroom mirror or wardrobe – will become energy consumers. Not to mention the emerging new industries that will produce them.

In 2018, despite the huge efforts to increase energy efficiency, global energy consumption rose tangibly. Energy-related greenhouse gas emissions grew by 1.7% or 1.25 gigatonnes – far more than the total emissions of the aviation sector. Energy efficiency contributed only 0.3 gigatonnes to their decline, and renewable energy only 0.2 gigatonnes.

There is only one way to stop the situation from worsening: and that is to forget about blind faith and start to soberly judge the pros and cons of every new technology. This is why our latest issue is dedicated to those aspects of the future we usually don't think about – from energy (our interview with CEZ CEO Karel Kral, page 26) to cars (with BMW Group Head of Development Klaus Fr hlich, page 72).

I wish you a pleasant flight!

Yanko Georgiev
CEO



ЦЕНИ ОТ 537 € ЗА ДВУПОСОЧЕН БИЛЕТ

НЮ ЙОРК
МАЯМИ
САН ФРАНЦИСКО
ЛОС АНДЖЕЛИС
ТОРОНТО



13 | **BUSINESS
ECONOMY**



35 | **ANALYSIS
POLITICS**



59 | **SCIENCE
TECHNOLOGY**



87 | **TRAVEL
LIFESTYLE**



26 | **България трябва да следва европейското развитие**

Карел Крал, регионален мениджър на ЧЕЗ за България, пред The Inflight Magazine

42 | **Клоуни на власт**

Комедията е най-добрата политика, ни казва опитът на фигури като Йон Гнар

72 | **11 неща, които не ни казват за утрешните автомобили**

Бързото зареждане е мит, водородът няма да стигне до леките коли и защо 5G е от толкова голямо значение

98 | **Американски прелести**

Футбол срещу бейзбол, еспreso срещу американо, равни оли срещу хотдог: Европа и Америка са като различни планети

30 | **Bulgaria Should Develop in the Same Direction as Europe Estate Market**

44 | **Clowns in Power**

76 | **11 Things They Don't Tell us About the Cars of Tomorrow**

98 | **American Beauty**

14 | **Числа и лица
Figures & Faces**

36 | **Magrip срещу Airbnb
Madrid vs. Airbnb**

60 | **Квантови двигатели
Quantum Engines**

88 | **Афиш
Poster**

16 | **Само Германия ли печели от еврото?**

38 | **Решава народът
40 | The People Decide**

62 | **Моят дом, моята крепост**

90 | **Майорка: Зимата на нашето доволство**

18 | **Does Germany Alone Gain from the Euro?**

48 | **Демократични игри
52 | Democratic Games**

66 | **My Home, My Fortress**

94 | **Mallorca: The Winter of our Content**

20 | **Проучване: Две трети от българите не искат еврото
Survey: Two-thirds of Bulgarians do not Want the Euro**

80 | **Диамант колкото хотел "Риц"**

84 | **A Diamond as Big as Ritz**

106 | **Райска градина**

102 | **The Picasso Method**

112 | **Тежък физически труд**

114 | **Hard Physical Work**

Viva!

CASINO

AT

SOFIA HOTEL BALKAN
THE LUXURY COLLECTION



BLACKJACK
AMERICAN ROULETTE
RUSSIAN POKER
CARIBBEAN POKER
TEXAS POKER
NOVO POKER
MAJOR POKER
NEWEST SLOT MACHINES



OPEN 24/7 FREE ENTRANCE & BAR



SOFIA HOTEL BALKAN
5, Sveta Nedelja Square 1000 Sofia Bulgaria
+359 (2) 981 5747; info@groupviva.com
www.vivacasino.biz

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg

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

РЕДАКТОР

Кристина Нигохосян

cnigohosian@bulgariaonair.bg

ПРЕВОДАЧИ

Албена Манафска

"Pagukc"

АВТОРИ

Бойко Василев

Валери Ценков

Димитър Къосемарлиев

Доника Ризова

Ивайло Петров

Калин Ангелов

Калин Николов

ДИЗАЙН

BRAND NEW

ИЗДАТЕЛ

ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

Виктория Миткова

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

ISSN 1314-2216

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03

BIC: CECB BG SF

Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна

EDITOR-IN-CHIEF

Konstantin Tomov

ktomov@bulgariaonair.bg

EDITOR

Cristina Nigohosian

cnigohosian@bulgariaonair.bg

TRANSLATORS

Albena Manafska

"Radix"

CONTRIBUTORS

Boyko Vasilev

Valeri Tsenkov

Dimitar Kyossemarliev

Donika Rizova

Ivaylo Petrov

Kalin Angelov

Kalin Nikolov

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

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.



Радостта
от шофирането

НЕ ТЕХНОЛОГИИТЕ УПРАВЛЯВАТ. УПРАВЛЯВАШ ТИ.

НОВОТО BMW СЕРИЯ 3

BMW Серия 3 Седан:
Разход на гориво в л/100 км (комбинирано): 4,9-7,4
CO₂ емисии в г/км (комбинирано): 127-167

За индивидуална оферта и пробно шофиране, моля, обърнете се към вашия BMW дилър.

М Кар

4003 Пловдив
бул. Карловско шосе
тел.: 032/ 906 996
www.bmw-mcar.bg

М Кар Варна

9023 Варна
бул. Вл. Варненчик 320
тел.: 052/ 739 860
www.bmw-mcarvarna.bg

М Кар Плевен

5800 Плевен
кв. Дружба 1
тел.: 064/ 870 007
www.bmw-mcarpleven.bg

М Кар София

1407 София
бул. Черни връх 53
тел.: 02/ 45 17 800
www.bmw-mcarsofia.bg

EASTER HOLIDAYS AT

60
PRIMORETZ
YEARS OF HOSPITALITY

*Book now
your special time!*

+359 56 8 12345 / info@hotelprimoretz.bg
www.hotelprimoretz.bg



DESTINATION BURGAS
SEA GARDEN



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.



ДОНИКА РИЗОВА е журналист и PR, дългогодишен водещ в телевизия Bulgaria ON AIR, а преди това - в Българското национално радио и радио "Дарик". Носител на много награди, включително от фестивала "Българската Европа". Член е на настоятелството на Фондация „За нашите деца“. От над година живее на остров Майорка.

DONIKA RIZOVA is a journalist and PR, a long-time host at Bulgaria ON AIR TV, and before that - at the Bulgarian National Radio and Radio "Darik". Winner of many awards, including from the "Bulgarian Europe" festival. She is a member of the Board of Trustees of the Foundation 'For Our Children'. Since 2018, she is living in Mallorca.

ЛЕТЕТЕ С НАС ДО РИГА, ВИЛНЮС И ТАЛИН FLY WITH US TO RIGA, VILNIUS AND TALLINN



Националният превозвач Bulgaria Air разшири портфолиото си от дестинации чрез ново споразумение с латвийската авиокомпания Air Baltic. Благодарение на него можете удобно да пътувате до трите прибалтийски столици - Рига (от 125 евро), Вилнюс и Талин (от 138 евро).

Предимство за пътниците е голямото разнообразие от трансферни пунктове: полетите могат да се изпълняват с връзки през Амстердам, Париж, Брюксел, Лондон, Цюрих, Милано, Рим, Москва, Берлин, Виена, Франкфурт, Ларнака, Барселона, Прага и Одеса. Можете да резервирате своите билети в офисите на компанията и на www.air.bg.

The national flag carrier Bulgaria Air extended its portfolio of destinations through a new agreement with the Latvian airline Air Baltic. Thanks to it you may travel conveniently to the three Baltic capitals - Riga (from 125 EUR), Vilnius and Tallinn (from 138 EUR). An advantage for the passengers is the large variety of transfer points: the flights may be implemented via connections through Amsterdam, Paris, Brussels, London, Zurich, Milan, Rome, Moscow, Berlin, Vienna, Frankfurt, Larnaca, Barcelona, Prague and Odessa.

You may book your tickets in the offices of the company and at www.air.bg.



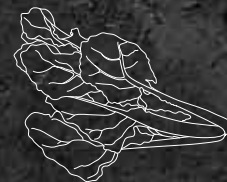
СЛЕДВА МОЯТА
ИНТУИЦИЯ:
TWIST PAD FIRE®



СТРАСТ ЗА ГОТВЕНЕ ОТ 1877

НАШИТЕ ИНТУИТИВНИ ГОТВАРСКИ ПЛОТОВЕ С TWIST PAD FIRE®

Дори и често да се нагорещява по време на готвене: С нашите готварски плотове вече действат с един пръст. С магнитния Twist Pad Fire® можете интуитивно да контролирате гъвкавия си индукционен плот само с едно завъртане: Просто изберете зоната за готвене и нивото на температурата и потвърдете с върха на пръста - готвенето може да бъде така детска игра.



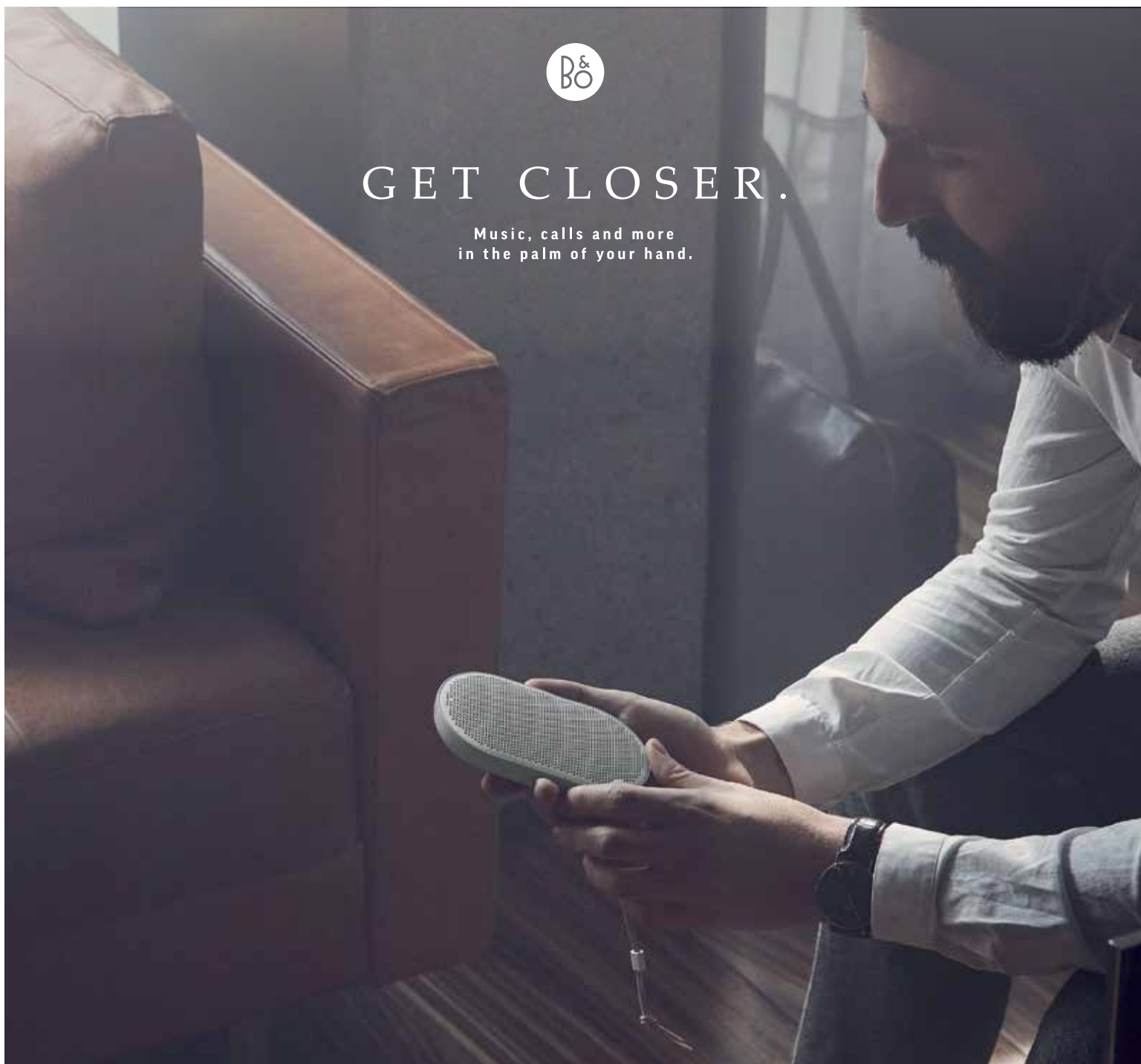
Повече за нашите индукционни плотове на: neff-home.com/bg или Facebook и YouTube.  

*Промоцията важи за уреди, закупени в партньорската мрежа в периода: 1 март – 30 юни 2019 г.



GET CLOSER.

Music, calls and more
in the palm of your hand.



BANG & OLUFSEN

BANG & OLUFSEN BULGARIA – 10, OBORISHTA STR., 1504 SOFIA, BULGARIA
TEL. +359 2 8073757
EMAIL: sofia@beostores.com



16 | САМО ГЕРМАНИЯ ЛИ
ПЕЧЕЛИ ОТ ЕВРОТО?

DOES GERMANY ALONE GAIN FROM THE EURO?

14 | ЧИСЛА И ЛИЦА
NUMBERS & FACES



26 | ИНТЕРВЮ: КАРЕЛ КРАЛ
INTERVIEW: KAREL KRAL



ЧИСЛА И ЛИЦА FIGURES & FACES

1 000 000 000

евро ще е минималната инвестиция на Volkswagen Group за изграждането на нов завод в Югоизточна Европа, като според DPA изборът на локация е сведен до България или Турция. Представители на VW са били в София по време на визитата на германския президент Щайнмайер и са инспектирали детски градини и други условия за бъдещия ръководен персонал. Планът е заводът да произвежда модели на марките Skoda, Seat и Volkswagen.

EN

euro will be the minimum amount of the investment Volkswagen Group is going to make in the construction of a new plant in Southeast Europe. According to DPA, the plant will be located either in Bulgaria or in Turkey. VW representatives arrived in Sofia during the visit of Germany's President Steinmeier and surveyed kindergartens and other facilities for the members of the future plant management. According to the plan, the plant will be manufacturing models of Skoda, Seat, and Volkswagen. ■

5

оферти са подадени в конкурса за концесия на "Летище София" и ще бъдат отворени на 9 май. Кандидатите до момента са "Фрапорт България", която управлява летищата във Варна и Бургас, и четири консорциума: между британската Manchester Airport Group и китайската BCEG, между инвестиционния фонд Meridiam и Flughafen Munchen, между швейцарската Sauerwein&Schaeffer и Copenhagen Airports, и между френската Aeroports de Paris и турската TAV Havalimanlari. Прогнозната стойност на концесията е 3.9 милиарда евро.

EN

offers were submitted in the competition for the Sofia Airport concession and will be opened on May 9. The candidates who applied so far include Fraport Bulgaria, manager of the airports in Varna and Burgas, and four consortiums: one that unites the British Manchester Airport Group and the Chinese BCEG, one between Meridiam investment fund and Flughafen Munchen, a consortium formed by the Swiss Sauerwein&Schaeffer and Copenhagen Airports, and another one between the French Aeroports de Paris and the Turkish TAV Havalimanlari. The planned amount of the concession is 3.9 billion euro. ■

9 000

български превозвачески компании с максимум до 5 камиона ще отпадат от бизнеса, ако предложеният от френския президент Макрон пакет "Мобилност" бъде приет в сегашния му вид, твърди Георги Цанов от Съюза на международните превозвачи пред Bloomberg TV Bulgaria. Най-потърпевши от пакета ще бъдат България, Полша и Румъния, смята Цанов.

EN

Bulgarian freight companies with fleets of up to 5 trucks will be pushed out of business if the Mobility package proposed by French President Macron is adopted in its current version, Georgi Tsanov from the Union of International Carriers told Bloomberg TV Bulgaria. Bulgaria, Poland, and Romania will suffer the most from the measures in the package, he added. ■

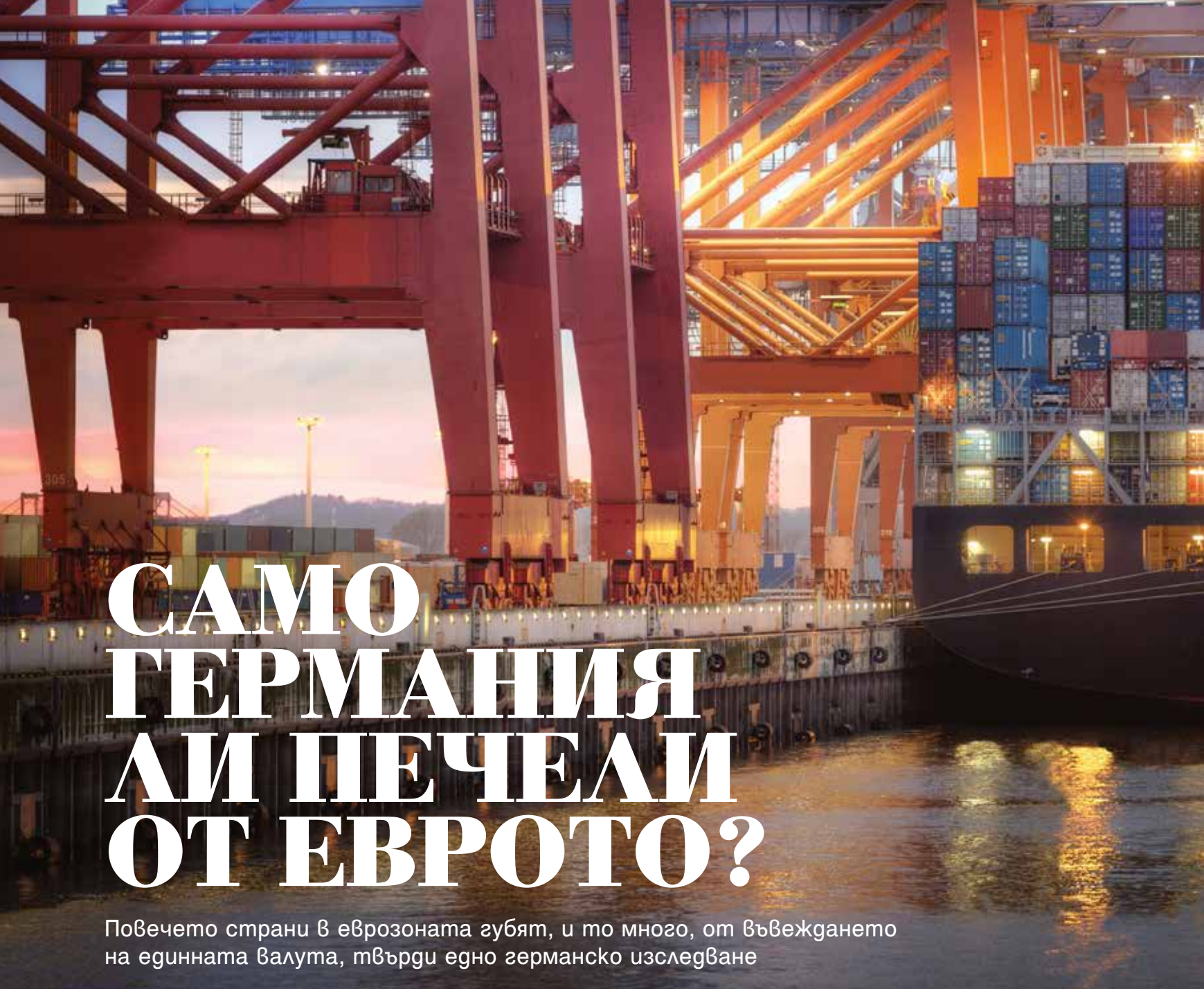


9 200 000 000

лева е износът на България за първите два месеца на 2019 година - с почти 11% повече от същия период на 2018, показват данни на Националния статистически институт. Външнотърговското салдо на страната за януари е положително (174 млн. лева), а вносът е намалял със 7.4% на годишна база.

EN

levs is the amount of Bulgaria's export for the first two months of 2019 - almost 11% above the export reported for the same period of 2018, according to figures from the National Statistics Institute. Bulgaria's foreign trade balance was positive in January (amounting to 174 million levs), and its import went down 7.4% on an annual basis. ■



САМО ГЕРМАНИЯ ЛИ ПЕЧЕЛИ ОТ ЕВРОТО?

Повечето страни в еврозоната губят, и то много, от въвеждането на единната валута, твърди едно германско изследване

"Еврото трябваше да донесе просперитет за всички, да задълбочи солидарността и европейската интеграция. Всъщност направи точно обратното, забавяйки растежа и сеейки разногласия". Думите са на Джоузеф Стиглиц, лауреат на Нобелова награда за икономика, бивш съветник на Бил Клинтън и професор в Университета Columbia. Стиглиц и други икономисти със сходни възгледи от години настояват, че единната валута отнема на европейските страни основните инструменти за корекции в икономиката (лихвите и валутните курсове), и че облагодетелства богатия Север за сметка на по-бедния европейски Юг.

ДОСЕГА КРИТИЦИТЕ НА ЕВРОТО като Стиглиц трябваше да си служат основно с логически аргументи, срещу също такива аргументи на привържениците на единната валута. Но през февруари бе публикувано едно изследване, което за пръв път

претендира да измерва реалния ефект от въвеждането на евро. И което показва, че от появата на единната валута видимо са спечелили само две държави: Германия (в огромна степен), и Холандия (в по-малка). Почти всички останали, начело с Франция и Италия, са загубили - и то са загубили много, в мащаби от порядъка на стотици милиарди годишно. Най-любопитното е, че самото изследване е германско.

НЕГОВИ АВТОРИ СА д-р Матиас Кулас и Алесандро Гаспароти, анализатори от Центъра за европейска политика (CEP) във Фрайбург. Самият CEP е част от Stiftung Ordnungspolitik - либерална фондация, посветена на доразвиването на идеите на икономисти като Валтер Ойкен и Фридрих фон Хайек.

Изследването се нарича "20 години от евро: Печелившите и губещите" (20 Years of the Euro: Winners and Losers). За двете ге-

сетилетия след въвеждането си през 1999 (като междубанково платежно средство) еврото преживя много, отбелязват Кулас и Гаспароти. Включително и голямата криза от 2009, след която се наложи пет от тогавашните 17 държави в еврозоната - Гърция, Ейре, Испания, Португалия и Кипър - да бъдат спасявани с инжекции на обща стойност 404.8 милиарда евро, а президентът на ЕЦБ Марио Драги трябваше да обещае да направи "каквото и да е нужно", за да запази единната валута. Само че това не реши проблема с различната конкурентност на страните от еврозоната, произлизаща от факта, че те вече не могат да обезценяват валутите си при нужда. "От въвеждането на еврото насам тази ерозия на международната конкурентоспособност води до по-нисък растеж, до ръст на безработицата и до намаляващи данъчни приходи", пишат Кулас и Гаспароти. Това води до все по-остри спорове за ползите и вредите



от еврото.

ПРОБЛЕМЪТ Е, ЧЕ НЯМА ясни числа, с които да се борава в тези спорове. Като цяло еврозоната не е образец за бурно икономическо развитие. Както отбелязва Джоузеф Стиглиц в новата си книга ("Евротото: Как общата валута застрашава бъдещето на Европа"), през 2000 година икономиката на САЩ бе едва с 13% по-голяма от тази на еврозоната; през 2016 е вече с 26% по-голяма. "Ако една страна се справя зле, обвинете страната. Но ако много страни се справят зле, обвинете системата", подчертава Стиглиц.

Разбира се, невъзможно е да се каже доколко тази разлика е само по вина на еврото. Разсъжденията как биха се развили страните от еврозоната, ако не бяха в еврозоната, са в най-добрия случай хипотетични. Но Кулас и Гаспероти смятат, че са намерили сравнително достоверен начин да предви-

дят това развитие, като елиминират ефектите от политически и социални фактори, несвързани с единната валута.

Те наричат подхода си "метод на синтетичния контрол". Най-общо това означава, че всяка от осемте изследвани страни от еврозоната е поставена в контролна група с още осем страни извън нея, подчиняващи се на сходни икономически тенденции (инфлация, промишлено производство, внос и износ, и т. н.). По развитието на икономиките, несвързани с еврото, авторите пресмятат как биха се развили и тези на европейските страни, ако не бяха въвели единната валута. Изследваният период е от 1980 до 2017 година.

ЕТО ГИ И РЕЗУЛТАТИТЕ: само две от осемте изследвани държави са спечелили забележимо от въвеждането на еврото. За Германия тази полза се изчислява на 1.9 трилиона евро за периода 1999-2017, или средно по 23 000 долара на човек. За Холандия ефектът е 346 милиарда евро, или по 21 000 евро на човек. Донякъде изненадващо, изчисленията показват, че и Гърция за момента е на плюс от еврото (2 млрд. евро, по 190 евро на човек). Но тенденцията при гърците не е обнадеждаваща: те са спечелили много от въвеждането на еврото през първите няколко години, но от 2011 губят от него, и то с бързо темпо.

На другия полюс са Франция, която според изследването е загубила над 3.59 трилиона евро заради ограниченията на единната валута (по 56 000 евро на човек) и особено Италия, загубила 4.33 трилиона евро (по 73 605 евро на човек).

Изследователите публикуват и пресмятанията си за ефектите само през 2017 година: 280 милиарда евро ползи за Германия, 19 милиарда за Холандия, но 41 милиарда щети за Гърция, 67 милиарда за Испания, 374 милиарда за френската икономика и цели 530 милиарда евро загуби за италианската.

В БЪЛГАРИЯ, КОЯТО Е НА ПРАГА на ERM II и би трябвало да е най-заинтригувана от споровете около еврото, докладът на СЕР мина напълно незабелязан. Но в други страни той предизвика буря. Чешкият премиер Андрей Бабиш го размаха като аргумент защо страната му не иска да влиза в еврозоната (с изключение на Дания и Великобритания, всяка от страните в ЕС е задължена да приеме еврото, но това не е обвързано със срокове). "Не искам еврото. А онези от вас, които го искат, нека видят анализа на германския СЕР... Кои страни са спечелили от еврото и кои не са? Мисля, че ще бъдете изненадани", писа Бабиш в Twitter.

Някои икономисти оспориха методиката на Кулас и Гаспероти като недостатъчно надеждна. Дори Европейската комисия

в характерния си високопарен стил заяви, че "добрата аналитична работа и солидната методология са задължителни, за да се оценяват причините за различни политики и развитието на брутния вътрешен продукт на една страна", намеквайки, че методологията на СЕР е "слаба". Други анализатори подчертаха, че е трудно да се вадят заключения от съпоставката с икономики, толкова различни от европейските (в контролните групи на изследването попадат не само Великобритания, Швейцария, Швеция и Австралия, но и страни като Бахрейн и Барбадос).

Самите автори ни най-малко не спорят. Кулас и Гаспероти изрично подчертават, че "недостигът на надеждни емпирични данни" прави анализа им труден, и съвсем не настояват, че методът им е съвършен - а само, че "далеч превъзхожда" други методи, използвани за същата цел досега.

ИМА И АНАЛИЗАТОРИ, ВЪЗРАЗЯВАЩИ срещу самата теза, че невъзможността за девалвация на валутата е проблем за някои европейски икономики. Леонид Бершигски например писа в Bloomberg Opinion, че при толкова взаимосвързани икономики като европейските, и особено онези от порядъка на Чехия, Унгария и Словакия, девалвацията на валутата не би имала особен икономически ефект. "Когато износът на една страна съдържа голям дял внесени компоненти, не е ясно какво може да се спечели от понижаването на обменния курс", казва Бершигски, и допълва, че девалвацията не е убедителен аргумент за политици като Бабиш срещу еврото. "По-правдоподобна причина би било, че еврозоната също не е без проблеми: при липсващата хармонизация на фискалните политики не е ясно дали тя може да се справи с шокове, по-големи по мащаб от този с Гърция", подчертава Бершигски.

ГОЛЕМИЯТ ВЪПРОС В ЕВРОЗОНАТА днес е как да се коригират недостатъци в обменните курсове като този, който притиска Италия. "Отговорът на Германия е да прехвърли товара върху слабите икономики, вече страдащи от висока безработица и нисък растеж. Знаем накъде води това: още болка, още страдания, още безработица, и още по-слаб растеж", писа Стиглиц в една статия за международния Project Syndicate, отпечатана от The Guardian. Альтернативата според Нобеловия лауреат е тежестта да се поеме от богатите държави чрез по-високи заплати и потребление, стимулирани от държавни инвестиции. Германия и другите северни страни могат да спасят еврото "с повече хуманност и повече гъвкавост" - но няма признаци да искат да го направят, казва в заключение Джоузеф Стиглиц. ■

Does Germany Alone Gain from the Euro?

Most eurozone countries lose, and much at that, from the introduction of the single currency, a German study claims

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK

"The euro was supposed to bring shared prosperity, which would enhance solidarity and advance the goal of European integration. In fact, it has done just the opposite, slowing growth and sowing discord." This is the opinion of Joseph Stiglitz, recipient of the Nobel Memorial Prize in Economic Sciences, former adviser to Bill Clinton and Professor at Columbia University. Stiglitz and other economists with similar views have insisted for years that the single currency deprives European countries of the main economic adjustment tools (interest rates and exchange rates), and that it favours the rich North at the expense of the poorer European South.

UNTIL NOW, CRITICS OF THE EURO like Stiglitz had to come up with logical arguments against such arguments by the supporters of the single currency. But in February a study was published which for the first time claims to measure the real effect of the introduction of the euro. And which shows that only two countries have gained visibly from the adoption of the single currency: Germany (to a huge extent) and the Netherlands (to a lesser extent). Almost all others, headed by France and Italy, have lost – and a

lot at that, in the order of hundreds of billions annually. Oddly enough, the study itself is German.

ITS AUTHORS ARE Dr. Matthias Kullas and Alessandro Gasparotti, analysts at the Centre for European Policy (CEP) in Freiburg. The CEP itself is part of the Stiftung Ordnungspolitik – a liberal foundation dedicated to further develop the ideas of economists such as Walter Eucken and Friedrich von Hayek.

The study is titled '20 Years of the Euro: Winners and Losers'. In the two decades since its introduction in 1999 (as bank money), the euro experienced a lot, Kullas and Gasparotti note. Including the big crisis of 2009, after which five of the then 17 eurozone countries – Greece, Ireland, Spain, Portugal and Cyprus – had to be saved with financial injections for a total 404.8 billion euros, and the President of the European Central Bank Mario Draghi had to promise to do "whatever it takes" to preserve the single currency. However, it did not solve the problem of the divergent competitiveness of the eurozone countries, arising from the fact that they can no longer devalue their curren-



Еврото забави растежа и пося разногласия, настоява Джоузеф Стиглиц
The Euro has slowed growth and sowed disagreement, claims Joseph Stiglitz

ЕФЕКТЪТ ОТ ЕВРОТО ВЪРХУ ПРОСПЕРИТЕТА 1999-2017 IMPACT OF EURO INTRODUCTION ON PROSPERITY 1999-2017

	В евро на жител / in Euro per inhabitant	общо, млн. евро / overall, mln. Euros
Германия / Germany	+ 23 116	+ 1 893
Холандия / Netherlands	+ 21 003	+ 346
Гърция / Greece	+ 190	+ 2
Испания / Spain	- 5 031	- 224
Белгия / Belgium	- 6 730	- 69
Португалия / Portugal	- 40 604	- 424
Франция / France	- 55 996	- 3 591
Италия / Italy	- 73 605	- 4 325

ЕФЕКТЪТ ОТ ЕВРОТО ВЪРХУ ПРОСПЕРИТЕТА ПРЕЗ 2017 IMPACT OF THE EURO ON PROSPERITY IN 2017

	В евро на жител / in Euro per inhabitant	общо, млн. евро / overall, mln. Euros
Германия / Germany	+ 3 390	+ 280
Холандия / Netherlands	+ 1 116	+ 19
Белгия / Belgium	- 920	- 10
Испания / Spain	- 1 448	- 67
Гърция / Greece	- 3 850	- 41
Португалия / Portugal	- 5 482	- 56
Франция / France	- 5 570	- 374
Италия / Italy	- 8 756	- 530

Изчисления на CEP / Calculations CEP

cies if needed. "Since introduction of the euro, an erosion of international competitiveness leads to lower economic growth, a rise in unemployment and falling tax revenues," say Kullas and Gasparotti. This leads to ever more heated disputes about the pros and cons of the euro.

THE PROBLEM IS THAT THERE ARE NO clear-cut figures that can be cited in these disputes. Overall, the eurozone is not a model of rapid economic development. As Stiglitz says in his latest book 'The Euro: How a Common Currency Threatens the Future of Europe', in 2000 the US economy was only 13% larger than the Eurozone, by 2016 it was 26% larger. "If one country does poorly, blame the country; if many countries are doing poorly, blame the system," he says.

Of course, it is impossible to say how far the euro alone is to blame for this difference. Arguments as to how eurozone countries would develop if they weren't in the eurozone are, at best, hypothetical. But Kullas and Gasparotti believe they have found a fairly reliable way to predict this development by eliminating the effects of political and social factors not related to the single currency.

They call their approach "the synthetic control method". Basically, this means that each of the eight studied eurozone countries is placed in a control group with another eight non-eurozone countries, subject to similar economic trends (inflation, industrial production, import and export, etc.). Based on the development of the non-euro economies, the authors calculate how the economies of the European countries would have developed if they had not introduced the single currency. The studied period is from 1980 to 2017.

HERE ARE THE RESULTS: only two of the eight examined countries gained noticeably from the introduction of the euro. For Germany this gain is estimated at 1.9 trillion euros for the 1999-2017 period, or an average of 23,000 euros per capita. For the Netherlands the gain is 346 billion euros, or 21,000 euros per capita. Somewhat surprisingly, the estimates show that even Greece has gained from the euro for now (2 billion euros or 190 euros per capita). But the trend among the Greeks is not promising: they gained much from the introduction of the euro in the first few years but have been losing a lot since 2011, and at a fast pace at that.

On the other end of the spectrum we have France, which according to the study has lost over 3.59 trillion euros due to the single currency (56,000 euros per capita) and especially Italy, which lost 4.33 trillion euros (73,605 euros per capita).

The researchers also publish their calculations of the effects of the introduction of the euro on GDP in 2017 alone: 280 billion euros gain for Germany, 19 billion euros for the Netherlands, but losses of 41 billion euros for Greece, 67 billion euros for Spain, 374 billion euros for France and 530 billion euros for Italy.

IN BULGARIA, WHICH IS ON THE THRESHOLD OF ERM II and should be most concerned with discussions about the euro, the CEP report went completely unnoticed. In other countries, however, it caused a stir. Czech Prime Minister Andrej Babiš waved it as an argument why his country does not want to enter the eurozone (with the exception of Denmark, every EU country is obliged to adopt the euro, but this is not tied to deadlines). "I don't want the euro. And all of you who want it, come see the analysis of the German CEP... Which countries have gained from the euro and which haven't? I think you'll be surprised." Babiš tweeted recently.

Some economists have disputed the method of Kullas and Gasparotti as insufficiently reliable. Even the European Commission, in its characteristically inflated style, said that "good analytical work and solid methodology are compulsory to evaluate the reasons for different policies and the development of a country's GDP," suggesting that the CEP methodology is "poor". Other analysts have pointed out that it is difficult to draw conclusions from comparisons with economies that differ greatly from the European (besides the UK, Switzerland, Sweden and Australia, the study's control groups also included countries like Bahrain and Barbados).

The authors themselves do not argue with this. Kullas and Gasparotti state explicitly that "the lack of reliable empirical data" makes their analysis difficult and they do by no means insist that their method is perfect – just that it is "far superior" to other methods used so far for the same purpose.

OTHER ANALYSTS OBJECT to the very idea that the impossibility to devalue the national currency is a problem for some European economies. Leonid Bershidsky, for example, wrote in Bloomberg Opinion that in such interconnected economies as the European ones, and especially those of the Czech Republic, Hungary and Slovakia, currency devaluation would not have any particular economic impact. "When a country's exports contain a large share of imported inputs, it's not clear if much can be gained by driving down the exchange rate," says Bershidsky and adds that devaluation is a convincing argument against the euro for politicians like Babiš. "One plausible reason could be that the eurozone isn't without its problems: Absent fiscal policy harmonization, it's not clear it can deal with shocks that are larger than Greece-sized," Bershidsky says.

THE BIG QUESTION IN THE EUROZONE today is how to correct exchange-rate misalignments like the one affecting Italy. "Germany's answer is to put the burden on the weak countries already suffering from high unemployment and low growth rates. We know where this leads: more pain, more suffering, more unemployment, and even slower growth," Stiglitz wrote in an article for the international Project Syndicate, published by The Guardian. The alternative, the Nobel Prize winner says, is that the rich countries bear the brunt through higher wages and consumption, stimulated by government investment. Germany and the other countries in northern Europe can save the euro "by showing more humanity and more flexibility" – but there are no signs of them wanting to do so, Stiglitz concludes. ■



Beratungs-und
Orga-Control

BOC
BULGARIA

YOUR TRUSTED PARTNER
with 40 years of experience
**IN CORPORATE &
FIDUCIARY SERVICES**

Tax & Auditing ✓
Gold transactions ✓
Private Banking ✓
Setting up companies ✓

Besides all fiduciary services, we offer to our clients an E-TRADE MANAGER „STARTRADE“. With this tool doing business is easier, you can monitor all your global business operations anywhere, anytime.

BERATUNGS-UND ORGA-CONTROL brings you the know-how and a global exchange transactions network to help you make tax savings and assist in your business.



www.boczug.com

(+41) 41 711 29 01
Nordstrasse 1
CH-6302
Zug, SWITZERLAND

(+359 2) 805.71.76
53-55 Blvd. Tofleben
Business center Regus
Sofia, BULGARIA



Повечето италианци винят
евро за поскъпването
на основни стоки, макар
статистиката да отчете
минимална инфлация след
въвеждането му
Most Italians blame the euro
for rising costs of living,
although statistics showed
minimal inflation after its
introduction

Проучване: Две трети от българите не искат еврото

Survey: Two-thirds of Bulgarians do not Want the Euro

Почти две трети от българите не искат замяната на лева с евро, а 58% смятат, че преминаването към едната европейска валута би довело до сериозно поскъпване на живота, показват резултатите от проведено в края на март социологическо проучване.

Анкетата "Нагласи към приемането на еврото" е извършена от изследователската и консултантска компания Estat. В нея участват 1000 пълнолетни българи, интервюирани в домовете им.

Според донякъде изненадващите резултати 61.5% от запитаните вярват в стабилността на лева като валута, а 64.3% - тоест дори повече - не подкрепят подмяната му с еврото. Твърдо "за" еврото са едва 23.1% от анкетираните. Делът на еврооптимистите е по-висок сред младите хора и сред жителите на големите градове, начело със София (37%). В селата подкрепата за еврото пада до 16%.

Четири пети от запитаните смятат, че въвеждането на еврото ще има ефект върху цените - 20.7% предвиждат леко поскъпване, а 57.8% - голямо поскъпване.

"Очевидно е, че мнозинството от населението не споделя ентузиазма на правителството по отношение приемането на европейската валута", отбелязва в коментара си към резултатите компанията Estat. "Наложително е евентуалните плюсове от тази мярка да бъдат адекватно комуникирани с населението като цяло, както и с отделни целеви групи в качеството им на потребители, стопански субекти и ползватели на финансови услуги".

Българското правителство и Българската народна банка подадоха молба за членство в механизма ERM II, известен като "чакалнята на еврозоната", и трябва по-късно през тази година да получат отговор. Ако България влезе във валутния механизъм, ще трябва да престои поне две години в него, преди да бъде приета в еврозоната. ■

Almost two-thirds of Bulgarians do not want a replacement of the lev with the euro, and 58% believe that a changeover to the single European currency would lead to a marked rise in the cost of living, show the results of a sociological survey conducted at the end of March. The survey on Attitudes to the Adoption of the Euro, was conducted by the Estat research and consulting company. It involved 1,000 adult Bulgarians, interviewed in their homes.

According to the somewhat surprising results, 61.5% of the respondents believe in the stability of the lev as a currency, and 64.3% - i.e. even more - do not support its replacement with the euro. Only 23.1% of the respondents are firmly in favour of the euro. The share of euro-optimists is higher among young people and big city dwellers, headed by Sofia (37%). In the countryside support for the euro drops to 16%. Four-fifths of the respondents think that the introduction of the euro will have an impact on prices - 20.7% anticipate a slight rise in prices, 57.8% - a big rise.

"It is obvious that the majority of the population does not share the government's enthusiasm for the adoption of the European currency," Estat says in its assessment of the results. "It is imperative that the potential benefits of this measure are adequately communicated to the population as a whole, as well as to individual target groups in their capacity of consumers, business entities and users of financial services."

The Bulgarian government and the Bulgarian National Bank have applied for membership in the Exchange Rate Mechanism (ERM II), commonly known as the Eurozone "waiting room", and are expecting an answer later this year. If Bulgaria enters ERM II, it will have to stay in it for at least two years before being admitted to the Eurozone. ■



5 000 000

Reasons to Celebrate

С пожелание за много топлина и блясък през най-вълшебния сезон на годината!
Нека 2019 даде летящ старт към много повече поводи за празнуване!



Wishing you much warmth and sparkle during the most magical holiday season!
May 2019 give a flying start to an even greater number of reasons to celebrate!



Ulrich Hepp
Chief Executive Officer



Rossen Philipov
Chief Financial Officer



Nikolay Sekalov
Chief Coordination Officer



ИМОТИДЕ

с Христо Николов



Всяка
неделя 21:00

**Bloomberg
TV Bulgaria**

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



БЪЛГАРИЯ ТРЯБВА ДА СЛЕДВА ЕВРОПЕЙСКОТО РАЗВИТИЕ

Карел Крал, регионален мениджър на ЧЕЗ за България,
nreg The Inflight Magazine

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Скоро се навършват 15 години от стъпването на ЧЕЗ в България. За това време компанията инвестира около 2 милиарда лева в страната. Какво смятате, че успехите да постигнете за тези години, и каква е причината

гнес групата да продава българския си бизнес?

Всъщност инвестициите на ЧЕЗ в България вече са над 2.2 милиарда лева, от които почти 1.3 милиарда са директни инвестиции в мрежата, без да смятаме придобиването на дялове през 2005 година. Заедно с осигуровки, данъци и платени дивиденди на държавата като миноритарен собственик до 2012, приносът на ЧЕЗ към българската икономика е почти 3 милиарда лева.

Какво свършихме за 15 години? Много неща. Не само повишихме качеството на мрежата, но променихме и начина, по който дружеството работи с клиенти, с държавата, общините и така нататък.

Колкото до причината да продаваме бизнеса, не мога да коментирам в детайли, защото това е решение на мажоритарния собственик от Прага, което е свързано с цялостната стратегия на групата. Но не е тайна, че през тези 15 години невинаги сме били удовлетворени от решенията на държавните органи тук. Знаете, че ЧЕЗ заведе арбитражно дело срещу България. Решението за продажбата отчасти е свързано и с това. Но и стратегията на Групата ЧЕЗ като цяло се променя - към инвестиции основно в пазари, по-близки до Чехия, и във вятърни паркове, други възобновяеми източници, ESCO компании. През последните две години придобихме едно голямо ESCO дружество в Германия, други енергийни проекти в Полша, ветрогенераторни паркове в Германия и Франция и така нататък.

Преди три години разговаряхме с вас за предстоящата либерализация на пазара на електроенергия в България.

Изпълниха ли се очакванията, свързани с нея?

С една дума - не.

Открито е казано, когато стъпи на българския пазар през 2005, групата ЧЕЗ очакваше либерализацията в страната да се случи бързо. Енергийната стратегия на България предвиждаше либерализацията да стартира от 2007. Опитът ни от Чехия и други пазари показваше, че ще отнеме около пет години пазарът да бъде напълно либерализиран, което в случая означаваше до 2011. Но дори и днес той все още не е. Макар че формално има такава възможност, при почти всички битови и някои бизнес клиенти цената е напълно регулирана. Според нас това трябва да се промени. България няма как да избегне либерализацията, рано или късно. Регуляторът трябва да контролира само естествените монополи - преносната и разпределителните мрежи, а крайната цена да се определя от пазара. Сега съществен дял от произведена енергия е насочена към регулирания пазар и свободната му част не може да работи пълноценно. Предстоят още много стъпки, за да се освободи пазарът - не само от страна на производството, но и за потребителите, включително да се разработят критерии и механизми за защита на уязвимите клиенти от държавата.

Как изглеждат цените на електричеството в България днес, сравнени със съседни или близки пазари?

Трябва да сме внимателни за кои компоненти на цената говорим, и дали става дума за цени за бита, или за промишлеността. Последните данни на Европейската комисия, които съм виждал, са за 2017 година. Според тях крайната цена за битовите клиенти в България е най-ниската в Европейския съюз. Това вече не е така за стопанските клиенти.

За да говорим за цените обаче, първо трябва да погледнем компонентите им. Те са основно три: производствената цена на електроенергията, цената за разпределение и ▶

► пренос - така наречените мрежови услуги, и накрая всички различни такси - зелена енергия, кафява енергия, ДДС и така нататък.

По компонента, който най-много ни засяга - мрежовите услуги - цената и за битовите, и за бизнес клиентите в България е една от най-ниските в Европейския съюз, ако не и най-ниската. Крайната цена за промишлеността е по-висока, защото все още има кръстосано субсидиране между стопански и битови клиенти. Но за битовите цената е наполовина от средната за ЕС, и три пъти по-ниска от тази в Чехия.

Защо това е важно? Защото цената на мрежовите услуги определя качеството на услугите, инвестициите и развитието на мрежите, и в крайна сметка гарантира сигурността на снабдяването.

Инвестициите ни в мрежа в Западна България са средно малко над 50 милиона евро годишно, за 2.2 милиона абонати. В Чехия при 3 милиона абонати годишните ни инвестиции, признати от регулатора и включени в цената, са 400 милиона евро, или осем пъти по-високи. Тази разлика неизбежно се отразява на възможностите за развитие на мрежата и иновации.

Доколко тази политика на България да насърчава ниските цени за бита за сметка на цените за промишлеността е обичайно явление?

Там, където има либерализиран пазар, такава практика не съществува. Там цените не са свързани със социални аргументи, а се определят от профила на потребителя и услугата, която му е нужна. Обикновено съотношението е обратното - цената за големите стопански клиенти е по-ниска от тази за битовите, защото битовият клиент има малко потребление, но по-високи фиксирани разходи, и като профил на потребление е по-скъп за обслужване от голям промишлен клиент с, да кажем, 10 мегавата потребление. Но подпомагането на уязвимите клиенти не трябва да става чрез цените на електрическата енергия.

Години наред различни политици представяха визии за България като енергиен център на региона. Вътрешното потребление обаче спада в последните години, без енергийната ефективност да се е подобрила кой знае колко. Междувременно много от съседите ни, които са основни купувачи на българска електроенергия, усилено изграждат собствени мощности. Има ли бъдеще българската енергетика като износител?

Въпросът тук е накъде върви Европа и може ли България да се развива като самотен остров, игнорирайки общите тенденции. Аз съм убеден, че не може.

Ясно е, че фокусът в Европа е върху развитието на възобновяемите източници - било вятър, било соларни, било други. Ако погледнем целите на ЕС за емисиите, ясно е, че рано или късно традиционното производство на енергия от въглища и газ трябва да отпадне. Но какъв ще е правилният микс на производство-

то след това? Разбира се, че ВЕИ ще имат основен дял. Какви обаче ще са допълнителните мощности за моментите, когато няма вятър или слънце? Едната възможност е ядрената енергетика, но по този въпрос има големи разминавания между различните държави в ЕС. Някои са категорично против нея, като Австрия или Германия. За тях единствената възможност остава природният газ, но и това производство не е без емисии, така че то е само междинно, преходно решение. Други държави са за ядрената енергия - Чехия, Унгария, Франция... В Стратегията на Европейския съюз има място за ядрени централи. Но какви ще бъдат: с реактори от сегашното поколение три и половина, с малки модулни реактори от нов тип или, да речем, с ядрен синтез? По-скоро бих заложил на последните. Другата възможност е да се развият технологиите за съхранение на електроенергията - примерно чрез батерии, Power-to-Gas или нещо друго. Има и някои първи опити за ниско емисионно използване на въглища, газифициране на въглищни централи... Непрекъснато четем за нови изобретения. Затова съм голям оптимист за новите технологии и съм убеден, че ако България следва тези тенденции, ще може да остане нетен износител и в бъдеще.

В такава непредсказуема среда как могат да се планират големи проекти в енергетиката?

В последните петнайсетина години технологиите в енергетиката се развиха много повече, отколкото за целия период от Втората световна война дотогова. Навремето, когато се строеше нова мощност, беше много лесно да се планира за 30-40 години напред. Енергийният сектор беше един от най-стабилните и предвидимите. Днес е трудно да се предвиди какво ще стане дори след 10 години. Но изглежда, че нещата вървят към т. нар. distributed generation, децентрализирана генерация. Големите мегаватови производители, които разпращат електроенергия през мрежата, ще останат в миналото. Вместо тях ще има значително по-малки, но по-многобройни производители, които ще бъдат присъединени или към далекопреносната, или, по-скоро,

"Обикновено съотношението е обратното - цената за големите стопански клиенти е по-ниска от тази за битовите"

директно към мрежите за средно и ниско напрежение.

Не става дума само за вилите със соларни панели по покривите, но и за хотели, училища, заведения, които ще произвеждат енергия. Цените на фотоволтаиците паднаха с 86% за последните десет години. Очаквам това да се случи и с цените на батериите.

Развитието на електромобилите също ще промени мрежите. От една страна, ще ни трябвават мощности да ги зареждаме. Но от друга, електромобилите могат и да отдават енергия към мрежата, когато има нужда. Това значи цялата мрежа да се дигитализира. Днес нашият диспечер знае откъде да прекрати храненето, когато се налага ремонт в някоя подстанция или някъде по мрежата. Но ако в този район има фотоволтаици с акумулаторни батерии, или електромобили, които връщат енергия в мрежата, ние трябва да го знаем.

Това ще изисква много големи инвестиции.

Някои експерти смятат, че и сега състоянието на мрежата в България е критично и спешно са необходими инвестиции. Преувеличени ли са такива оценки?

Нека разделим двете неща. Чувал съм такива изказвания, че мрежата е в лошо състояние, че сме изправени пред криза и че една по-студена зима ще остави България без ток. Това не е вярно. През последните 15 години и ние, и колегите ни от другите разпределителни дружества инвестирахме сериозно в мрежата. Всяка година подменяме част от 110-киловолтовата мрежа в София - една критична и стратегическа инфраструктура. Заменяме старите маслени кабели с нови, сухи. До голяма степен реконструирахме мрежата на средно напрежение. Работим и по мрежата на ниско. Така че мрежите в България далеч не са в критично състояние. Разбира се, има силно обезлюдени райони, в които мрежата е много слабо натоварена. В някои случаи - едва около 10% от мощността ѝ. Има и райони, като например околностите на София, където усилено се строи и мрежата трябва да се развива, но и към момента има достатъчно капацитет. Вторият аспект е дали мрежата е подготвена за бъдещето. Тук отговорът е "не". Но България не е единствена в това отношение. На всички оператори в Европа им предстои да инвестират много в дигитализация.

В момента мрежата се състои от стотици елементи и се управлява от хора-диспечери. В бъдеще елементите ще станат милиони. Без съответен софтуер с изкуствен интелект във всеки елемент, такава мрежа не може да се управлява.

Това е част от нашите програми за бъдещето. Тази година искаме да започнем пилотен проект за автоматизация на мрежата. Става дума за нещо, по което ще се работи в следващото десетилетие. Но работата трябва да се започне сега, защото след пет години ще бъде късно.

Споменахте, че ВЕИ технологиите поевти-

"Очакванията са към 2035 година цената на тон емисии да стигне 250 евро - десет пъти над сегашната. Това означава край на традиционните въглищните централи"



няха драстично. България бе сред първите страни в ЕС, изпълнили квотите си за възобновяема енергия - всъщност дори преди поставените срокове. Сега мнозина отчитат това като грешка: технологиите са въведени на доста по-висока цена, отколкото биха стрували днес. Съгласен ли сте с такава оценка?

Подобна дискусия тече навсякъде и е малко като въпроса кое е дошло първо: яйцето или кокошката. Без тези ранни инвестиции при високи цени на технологиите, те не биха се развили, и не биха поевтинели. Необходимо е първо да се стигне до масово производство, за да може себестойността да тръгне надолу. Друг е въпросът как са въвеждани схемите за подпомагане на ВЕИ и дали инвеститорите не са били „свърхсубсидирани“. Но това е въпрос към държавните институции.

Квотите за парникови емисии поскъпнаха от около 5-6 евро на тон преди година и половина до над 25 евро. Как се отразява това върху производството на енергия?

В Германия например за последната година увеличението в цената на едро на електроенергията е над 25%. Основният принос за това поскъпване е на квотите за емисии. По-малък дял идва от повишените цени на природния газ.

И това е Германия, една от страните с най-висок дял на възобновяемите източници...

В Германия, а и в Чехия, Полша и Гърция, въглищните централи също имат висок дял. В страните, където въглищата и природният

газ доминират, и ефектът е по-остър. Това основно води до по-големи колебания в цената на едро, като в някои часове се наблюдават дори отрицателни цени.

Ако доскоро в цената на един мегаватчас енергия от "Марица Изток 2" делът на квотите е бил около 10 лева, сега доближава 50 лева, много скоро може да достигне и 80... При това очакванията са тази тенденция да се задълбочи и към 2035 година цената на тон емисии да стигне 250 евро - десет пъти над сегашната. Това означава край на традиционните въглищни централи. Те просто няма как да произвеждат при такива условия. Дори и тези на природен газ няма да се справят.

Квотите са и факторът, който вече превръща възобновяемите източници в абсолютно пазарно конкурентни. Досега имаше два основни начина да се подкрепя зелената енергия - чрез гарантиране на преференциални цени, като в България или Чехия, или чрез зелени сертификати, както подходи например Румъния. Но по-актуално сега е провеждането на търгове. Държавата казва: имаме нужда от 200 мегавата инсталирана мощност от слънце. Инвеститорите предлагат проектите си и казват цена на мегаватчас. Най-евтината печели. По този начин в Германия цената на тока от соларните паркове падна до около 47 евро за мегаватчас, почти колкото тази на конвенционалната енергия. Ветропарковете все още остават по-скъпи, около 70 евро.

С последните предлагани промени в Закона за енергетиката, България прави своите първи стъпки в тази посока. Те предвиждат провеждане на конкурс за производство на енергия по

високоефективен комбиниран способ. Наскоро гледах един анализ на IRENA, Международната агенция за възобновяема енергия, според който Югоизточна Европа има потенциал за около 700 гигавата инсталирана мощност. За България се падаят към 30 гигавата за вятърни централи, и IRENA пресмята, че при сегашните цени на технологиите цена от 74 евро на мегаватчас за най-добрите локации ще е достатъчна, за да имат инвеститорите нормална възвръщаемост.

Между другото вятърната енергия поевтинява с увеличаването на размерите на генераторите. В нашия парк в Румъния ветрогенераторите са по 100 метра, но вече се произвеждат и 150-метрови. Разбира се, никой не иска да има вятърна централа в задния си двор...

Така е, но и никой не иска да е съсед на ТЕЦ.

Да. Едно от възможните решения е ветропарковете да се строят в морето.

Стандартният подход в енергетиката винаги е бил да се изграждат големи, национални мрежи. Сега, с възможността за местна генерация, има ли смисъл да се говори за малки, местни мрежи?

И да, и не. Вероятно в бъдеще ще възникват малки местни мрежи от затворен тип, произвеждащи само за собствените си нужди. Но и те ще бъдат присъединени към националните мрежи като един вид застраховка - ако се случи нещо, да има откъде да получават енергия. Това ще повдигне един интересен въпрос за ценообразуването. България в момента е ►

BULGARIA SHOULD DEVELOP IN THE SAME DIRECTION AS EUROPE

Karel Kral, Country Manager of CEZ Group Bulgaria,
talks to The Inflight Magazine

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAILO PETROV

CEZ entered the market in Bulgaria nearly 15 years ago. During that time the company has invested about 2 billion leva in this country. What do you think you've managed to achieve during these years, and why is the CEZ Group now selling its Bulgarian business?

In fact, CEZ's investments in Bulgaria already exceed 2.2 billion leva, of which almost 1.3 billion are direct investments in the grid, not counting the acquisition of shares in 2005. If we add to this the social insurance, taxes and dividends paid to the state as a minority share holder, the company's contribution to the Bulgarian economy approximates 3 billion leva.

What have we achieved in 15 years? A lot of things. Besides improving the quality of the network, we have also changed the way in which the company works with customers, the state, the municipalities and so on.

I cannot comment in detail on the reason for selling the business because this is a decision of the majority owner in Prague, which is related to the Group's overall strategy. But it is no secret that during these 15 years we have not always been happy with the decisions of your state bodies. As you well know, CEZ filed a request for arbitration against Bulgaria. The decision to sell is partly linked with this, too. But the Group's strategy as a whole is changing as well – towards investments mainly in markets closer to the Czech Republic, in wind farms, other renewable sources and ESCO compa-

nies. Over the last two years we have acquired one big ESCO company in Germany, others in Poland...

Three years ago we talked to you about the forthcoming liberalisation of the electricity market in Bulgaria. Has it lived up to expectations?
The simple answer is no.

Frankly, when CEZ Group stepped on the Bulgarian market in 2005, it expected the liberalisation to happen quickly. The energy strategy of the government was planning to start it in 2007. Our experience back home, and in other countries, showed that it would take about five years for the market to become fully liberalised. That is, sometime by 2010-2011. But even today it still isn't liberalised – for the domestic and some business customers the price is fully regulated. We think that this should change. Sooner or later, Bulgaria will have to liberalise. The regulator should only control the natural monopolies – the transmission network and the distribution networks, whereas the final price will be determined by the market. Right now, most of the electricity produced goes to the regulated market and the liberalized part of the market cannot function properly. A lot remains to be done, but the most important thing is to liberalise the customers market and not just the producers market.

How do current electricity prices in Bulgaria compare to neighbouring or nearby markets?

We must differentiate between the various price components and between prices of domestic and

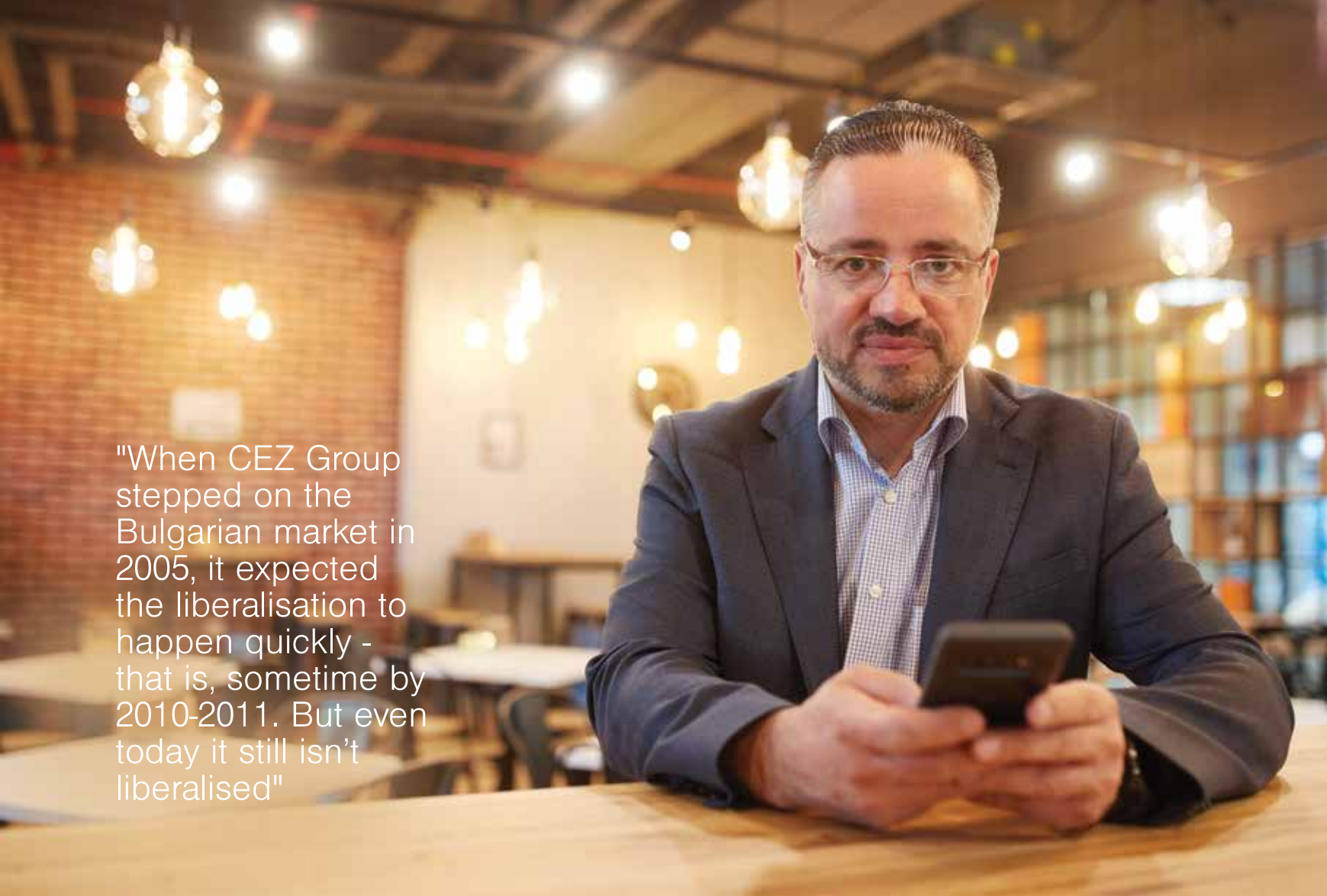
industrial electricity. According to the latest European Commission figures I've seen, for 2017, the final price for domestic customers in Bulgaria is the lowest in the European Union. This is no longer the case for business customers.

Before we can discuss prices, however, we must first take a look at their components. They are basically three: the production cost of electricity, the distribution and transmission charges (also known as network services), and, finally, all the various surcharges – for green energy, brown energy, VAT and so on.

Regarding the component that concerns us most – network services – the price for both domestic and business customers in Bulgaria is one of the lowest in the European Union, if not the lowest. The end price for industry is higher because there is still cross-subsidizing between business and domestic customers. But for domestic customers the price is half the EU average, and a third of that in the Czech Republic.

Why is this important? Because the cost of network services determines the quality of the grids, the investments in them and their development.

Our network investments in Western Bulgaria average just over 50 million euros per year, for 2.2 million customers. In the Czech Republic, where we have 3 million customers, our annual investments, recognized by the regulator and included in the price, are 400 million euros, or eight times more. This difference inevitably affects the condition of the grid.



"When CEZ Group stepped on the Bulgarian market in 2005, it expected the liberalisation to happen quickly - that is, sometime by 2010-2011. But even today it still isn't liberalised"

Is Bulgaria's policy to encourage low domestic prices at the expense of industry prices commonplace?

There is no such practice in a liberalised market. Prices there do not depend on social arguments but are determined by the customers' profile and the service they need. The ratio is usually reversed: the price for big business customers is lower because domestic customers' consumption is low but their fixed costs are higher, and are more expensive to service than a big industrial customer with, say, 10 megawatt consumption.

For years, different politicians have been envisioning Bulgaria as the region's energy centre. But then, domestic consumption has been decreasing in recent years without energy efficiency improving significantly. Meanwhile, many of our neighbours, the main buyers of Bulgarian electricity, are busy building their own capacities. Does the Bulgarian energy sector have a future as an exporter?

The question here is where Europe is going and whether Bulgaria can develop as a lone island, ignoring the common trends. I am convinced that it can not.

Europe clearly focuses on the development of renewable sources – be it wind, solar, or other. Looking at the EU's emission targets, it is clear that the traditional production of electricity from coal and gas has to be abandoned sooner or later. But what will be the right production mix after that? Of

course, renewables will have a major share. But which will be the supplementary capacities at times when there is no wind or sun? One option is nuclear power, but the EU countries are poles apart on this issue. Some, like Austria and Germany, are dead set against it. For them the only remaining option is natural gas, but this production is not emission-free either, so that it is only an intermediate, transitional solution. Other countries favour nuclear power – the Czech Republic, Hungary, France... The strategy of the European Union leaves room for nuclear power plants. But it is unclear whether they will have the current Generation 3.5 reactors or reactors of a new type, let's say using nuclear fusion. Another possibility is to develop electricity storage technologies – for example, through batteries, Power-to-Gas or something else. Overall, I'm really optimistic about these new technologies and I'm sure that if Bulgaria adopts them early it will hold its position as a net energy exporter.

How can major energy projects be planned in such an unpredictable environment?

In the last 15 years or so, energy technologies have advanced far more than during the entire period since WWII until then. In the past, when a new capacity was built, it was very easy to plan for 30-40 years ahead. Today it is difficult to predict what will happen even in 10 years' time. But it seems that things are progressing towards the so-called distributed generation. Large megawatt producers which dispatch electricity over the grid will become

a thing of the past. They will be replaced by much smaller but more numerous producers which will be connected either to the long distance transmission network or directly to the medium and low voltage grids.

I'm not talking only about weekend houses with solar roof panels, but also about hotels, schools, restaurants that will generate electricity. Photovoltaics prices have dropped by 86% in the last ten years. I expect the same to happen to battery prices.

The development of electric vehicles will also change the networks. On the one hand, we will need capacities to charge them. But, on the other, EVs can also supply energy to the grid when needed. This means digitizing the whole network.

At present, our dispatchers know where to cut power supply when a substation is in need of repairs. But if there are PVs or EVs in the area that are returning energy to the grid, we have to know it. This will require huge investments.

Some experts think that even now the grid in Bulgaria is in a critical condition and in urgent need of investments. Are such opinions exaggerated?

Let's separate the two things. I've heard statements to the effect that the grid is in a bad condition, that a crisis is imminent and that a cold winter will leave Bulgaria without electricity. That's not true. In the last 15 years we, as well as our colleagues in the other distribution companies have invested heavily in the grid. Every year we replace part of the ►

► 110-kV network in Sofia, which is a critical and strategic infrastructure. We are replacing the old oil-filled cables with new, dry-core cables. We have largely reconstructed the medium voltage network. We are also busy working on the low voltage network. So networks in Bulgaria are by far not in a critical condition. Of course, there are some sparsely populated areas where sometimes only about 10% of the network capacity is utilized. There are also areas as, for example, the outskirts of Sofia, where construction is booming and the grid has to be reinforced. But even there it is not overloaded at the moment.

The second aspect is whether the grid is ready for the future. Here the answer is "no". But Bulgaria is not alone in this respect. All operators in Europe will soon have to invest a lot in digitization.

The network now consists of hundreds of elements and is controlled by human dispatchers. But in future there will be millions of elements. Without AI matching every element, such a network cannot be controlled.

This is part of our future programmes. This year we want to launch a pilot network automation project. This is something we will have to work on over the next ten years. But we must start now. In five years' time it will be too late.

You mentioned that the price of renewable energy technologies has plummeted. Bulgaria was among the first countries in the EU to meet its renewable energy targets – as a matter of fact, even ahead of the deadline. Many are now seeing this as a mistake: the technologies were implemented at a much higher price than they would cost today. Do you agree with this?

This is a bit like the question of which came first: the chicken or the egg. Without these early investments in pricey technologies, they would not have developed and would not have become cheaper. Mass production is what pushes costs down.

It is entirely different question how the incentives were introduced and whether some producers were 'oversubsidized'...

The price of emission allowances has surged from about 5-6 euros per tonne a year and a half ago, to over 25 euros at present. How does this impact electricity production?

In Germany, for example, electricity prices have grown by more than 25% over the last year. This was largely due to the more expensive emission allowances and, to a lesser extent, to the increased natural gas prices.

And that's Germany, one of the countries with the largest share of renewables...

Germany also has a large share of coal plants, as well as Poland, Czechia and Greece. In countries where coal and natural gas have a larger share, the effect is more acute. Until recently, the share of allowances in the price of electricity produced by the Maritsa East 2 Thermal Power Plant was about 10 leva per MWh, now it is close to 50 leva. Moreover, this trend is expected to deepen and the emission price to reach 250 euros per tonne by 2035, tenfold the present one. This spells the end of coal-

"The network now consists of hundreds of elements and is controlled by human dispatchers. But in future there will be millions of elements"

fired power plants. They simply cannot produce under such conditions. Not even plants running on natural gas will be able to cope.

Allowances are also what make renewable sources absolutely competitive on the market. So far, there have been two main ways to support green energy – by guaranteeing feed-in tariffs, as in Bulgaria and the Czech Republic, or through green certificates, as, for example, Romania has done. But the current trend is to do it by competitive bidding. The state says: we need 200 MW solar installed capacity. Investors submit their projects and name a price per megawatt-hour. The lowest price wins. Thus in Germany the price of solar electricity has dropped to about 47 euros per MWh, almost the same as that of conventional energy. Wind electricity is still more expensive, at about 70 euros.

I've recently seen an analysis of the International Renewable Energy Agency (IRENA), according to which Southeast Europe has the potential for about 700 gigawatt installed capacity. Of these, the share of wind farms in Bulgaria is about 30 GW, and IRENA estimates that at the current cost of technologies, a price of 74 euros per MWh will be enough to guarantee a normal return on investment.

Incidentally, increasing turbine size makes wind power cheaper. In our wind farm in Romania the wind turbines are 100 metres, but 150-metre ones are now also available. Of course, nobody wants to have a wind farm in his backyard...

That's true, but then nobody wants to live next door to a thermal power plant either.

Yes. The solution is to build wind farms offshore.

The standard approach in the power industry has always been to build large, national grids. Now, with the possibility for local generation, is there any point in talking about small, local networks?

Both yes and no. Small local closed-type networks, producing energy only for their own needs, will probably appear in future. But they, too, will be connected to national grids as a kind of insurance – to ensure supply if something happens. This will raise an interesting question about pricing. Bulgaria is lagging behind in this respect at present. Domestic customers pay entirely according to their consumption. You use 100 kWh, you

pay for 100 kWh. Business customers also pay a negligible access charge. But once local networks start to develop, the lump-sum charge for connection will be much larger, the access charge will be much higher, and the consumption itself will take up a smaller share. Imagine a weekend house in the mountains today. You stay there for only a few days a year and you pay only what you consume during that time. But cable maintenance, infrastructure, and meter readings generate costs throughout the year, not only during these few days. Under the current system, the cost of this maintenance is transferred to other consumers with a higher consumption. In the future this will change. People must get used to the fact that the access charge is not a kind of source of pure profit for the companies, but that it is necessary for the functioning and development of the grid.

I don't expect you can comment on the potential buyers of the CEZ assets, at least not until the binding bids are opened in April. But what policy would you expect the next owner to pursue? And what legacy will CEZ leave after 15 years in Bulgaria?

What strategy will be pursued by the new owner – if there is one, which is still uncertain for the time being – is up to the new owner alone. But I am convinced that our plans benefit everyone – both the majority owner and the pension funds, which are minority shareholders. No matter who the owner is, it will have to continue with these digitization and network development projects. Not a single electricity distribution company in Europe can avoid this. What we will leave behind? I regret that the public image of CEZ does not reflect our actual achievements. We brought here international experience, expertise and billions of investments in the development of the grid. And I don't mean just replacing cables and pylons. We've changed the very way in which the company works, we've changed the focus of customer relations, we introduced new service centres, e-invoicing... We set up a Consumer Council where we regularly meet with representatives of consumer organisations. We also set up the office of the CEZ Energy Ombudsman, which can be approached by people who are dissatisfied with the standard procedure by which their problems have been solved. We are working in an entirely different way with the municipalities, with which we are jointly planning the development of the networks. We've shifted the company's way of thinking towards sustainable development. We have focused on education – we have many internship and scholarship programmes, we work with schools and universities. We've organised tree planting and bird protection programmes.

I've already mentioned the Group's new priorities. They involve the development of energy services, for which we set up the CEZ ESCO Bulgaria company. The idea is to bring more added value to customers through energy efficiency, energy management of buildings, lighting, heating or cooling solutions. We have experience in both solar roof panels and batteries. We have over 10 million euros available for investment in energy efficiency projects. That's the future. ■

С поглед към твоето бъдеще

Пенсионно осигуряване

Животозастраховане

Общо и здравно застраховане



CASINO SOFIA



LIVE GAMES

AMERICAN ROULETTE
BLACK JACK
CARRIBBEAN POKER
THREE CARD POKER
CASINO TEXAS POKER

POKER ROOM

TEXAS HOLD`EM POKER
OMAHA POKER
CHINESE POKER

phone INFORMATION POKER ROOM
+359 878 170 161

SLOTS

PREMIER SERIES
WMS MULTI GAME
SUPER GAMINATORS
RISE OF RA
MEGA JACK
CAT 4 CASH
HOT GAME
ELECTRONIC
ROULETTE

CASINO OFFERS VERY ATTRACTIVE CONDITIONS
AND BONUSES FOR THE PLAYERS,
FREE FOOD, DRINKS AND TRANSPORT
FOR THE GOOD PLAYERS CASINO OFFERS
FREE ACCOMMODATION IN THE HOTEL

HOTEL INTERCONTINENTAL SOFIA

4, NARODNO SABRANIE Sq.

e-mail: casinosofia@cebs.bg

www.casino-sofia.bg

free line +359 (0)800 18 800

phone: +359 2 980 10 60

► назад в това отношение. Битовите клиенти плащат изцяло според потреблението си. Ползваш 100 киловатчаса, плащаш 100 киловатчаса. За стопанските има и такса достъп, която не е съществена. Но ако се тръгне към развитието на местни мрежи, тогава със сигурност ще има много по-голяма фиксирана сума за присъединяване, много по-голяма такса достъп, и по-малък дял за самото потребление. Представете си гнес една вила в планината. Посещаваме я само няколко дни през годината и плащате само потреблението си за тези дни. Но поддръжката на кабелите, инфраструктурата, както и отчитането, генерират разходи през цялата година, не само през тези няколко дни. При сегашната система цената на тази поддръжка се прехвърля върху останалите потребители, които имат по-голяма консумация. Но в бъдеще това ще се промени. Хората трябва да свикнат, че таксата достъп не е някакъв източник на чиста печалба за дружествата, а е нужна за функционирането и развитието на мрежата. Мрежовите оператори ще имат същите приходи, само разпределението на средствата ще е различно.

Предполагам, че не бихте могли да коментирате кандидатите за активите на ЧЕЗ, поне до отварянето на обвързващите оферти през април. Но каква политика бихте очаквали да води следващият собственик? И какво наследство остава ЧЕЗ след 15 години в България?

Каква стратегия ще следва новият собственик - ако го има, защото за момента това още не е ясно - зависи само от него. Но съм убеден, че нашите планове са в полза на всички - и на мажоритарния собственик, и на пенсионните фондове, които са миноритарни акционери, както и на клиентите. Които и да е собственик, ще трябва да продължи с тези

"Ако се тръгне към развитието на местни мрежи, тогава ще има много по-голяма фиксирана сума за присъединяване, много по-голяма такса достъп, и по-малък дял за самото потребление"

проекти за дигитализация и развитие на мрежата. Нито едно електроразпределително дружество в Европа не може да избегне този път. Какво наследство ще оставим? Ние донесохме тук международен опит, експертиза и милиардни инвестиции в развитието на мрежата. Но не става дума само за помяната на кабели и стълбове. Променихме самия начин, по който работи дружеството, променихме фокуса на отношенията с клиентите, въведохме нови центрове за обслужване, електронни фактури... Създадохме потребителски съвет, в който редовно се срещаме с представители на потребителските организации. Създадохме и офиса на енергийния омбудсман на ЧЕЗ, където могат да се обърнат хората, недоволни от решаването на

проблемите им чрез стандартния процес. Работим по съвсем друг начин с общините, с които заедно планираме развитието на мрежите. Променихме начина на мислене на дружеството в посока устойчиво развитие. Фокусирахме се върху образованието - имаме много стажантски и стипендиантски програми, работим с училища и университети. Изпълнихме програми за засаждане на дървета, за защита на птиците. Споменах вече за новите приоритети на групата. Част от тях е развитието на енергийни услуги, за което създадохме дружеството "ЧЕЗ ЕСКО България". Целта ни е да донесем още добавена стойност за клиента чрез енергийна ефективност, енергиен мениджмънт на сградите, решения за осветление, отопление или охлаждане. Имаме опит и в покривните солари, и в батериите. Имаме над 10 млн. евро, приготвени за инвестиране в проекти за енергийна ефективност. Това е бъдещето. ■



42 | **КЛОУНИ НА ВЛАСТ**
CLOWNS IN POWER

38 | **РЕШАВА НАРОДЪТ**
THE PEOPLE DECIDE



48 | **ДЕМОКРАТИЧНИ ИГРИ**
DEMOCRATIC GAMES





БЕРЛИН СЕ БУНТУВА ЗА ЖИЛИЩА

BERLIN IN REVOLT FOR PROPERTIES

Гневна тълпа, която настоява да се изземат имотите на едрите собственици на жилища: звучи като гледка, която бихте очаквали в Петроград през 1917. Но всъщност се случва в Берлин през 2019.

Като цени на наемите Берлин още е далече от рекордите на Париж или Лондон. Независимо от това обаче жилищата поскъпнаха в пъти в последните години и неслучайно движението, настояващо да се спре "лудостта с наемите", набира все повече подкрепа. Лидерите му настояват градът да изкупи принудително имотите на всички компании, държащи по над 3000 отделни жилища, за да прекрати спекулативното поскъпване. Подобна мярка би засегнала над четвърт милион имота - около една шеста от целия жилищен фонд в германската столица. Според пресни социологически анкети близо половината жители на града подкрепят такъв ход.

Според някои експерти вината е на местните власти, които не успяха да предвидят огромния прилив на нови жители в последните две десетилетия. В началото на миналото десетилетие градът имаше над 150 000 празни жилища. Но само от 2013 насам в Берлин са се преместили 280 000 души. Урбанизацията се засилва и като цяло в големите германски градове в момента не достигат почти 2 милиона жилища. Въпросът е само дали планът да се изкупят с градски средства имоти за поне 5 милиарда евро е реалистичен в и без това тежко задлъжнялия Берлин.

An angry crowd insisting on the seizure of the properties of large-scale home-owners: it sounds like a view one would expect to see in Petrograd in 1917. In fact, it is taking place in Berlin in 2019. As far as rent prices are concerned, Berlin is still far from the records held by Paris and London. Nevertheless, house prices have grown several times in recent years and logically the movement insisting on stopping the "rent frenzy" has been gaining so much popularity. Its leaders insist that the city buy up by force the properties of all companies that individually control over 3000 residences, so that the speculative growth of prices comes to an end. A measure of the kind would affect more than 250,000 properties - about a sixth of the entire residential fund of the German capital. According to recent sociological surveys, nearly a half of the Berlin citizens support such a move. Experts comment that all this is the fault of the local authorities who failed to foresee the huge influx of new residents in the past two decades. At the beginning of the past decade there were more than 150,000 vacant residences in the city. But since 2013 alone 280,000 new people have moved to Berlin. The urbanization is gathering speed and there is a shortage of almost 2 million residences in the large German cities as a whole right now. The point is whether or not it is realistic to expect that properties worth 5 billion euro could be bought up with municipal funds in the heavily indebted Berlin. ■

МАДРИД СРЕЩУ AIRBNB

MADRID VS. AIRBNB

Схемите за споделяне и краткосрочни наеми от типа на Airbnb преобрази туризма в последните години. Но в някои европейски градове те вече изкривяват имотния пазар и принуждават местните хора да се изнасят в покрайнините. Испанската столица Мадрид направи поредния опит да се противопостави на тази тенденция, като забрани отдаването чрез Airbnb на имоти, които нямат самостоятелен, независим вход. Според експерти това зачерква над 90% от сега регистрираните в платформата жилища. През миналата година 1.2 милиона туристи са ползвали Airbnb в Мадрид. Според кметството това е основният фактор за поскъпването на наемите като цяло с над 7.2%.

Accommodation sharing and short-term renting services like Airbnb have changed the tourism industry in recent years. However, there are European cities where they have already distorted the property market, forcing local people to move out to the suburbs. Spain's capital Madrid has just made one more attempt to oppose this trend by banning the renting of properties that lack an independent entrance via Airbnb. This move actually disqualifies more than 90% of the houses that are currently registered in the platform, experts comment.

Last year 1.2 million tourists used Airbnb in Madrid. According to the municipality, that was the major reason why rent prices as a whole have gone up over 7.2%. ■



Ипотечен кредит **ДОМ ЗА ТЕБ**

*От Вкъщи
по-хубаво няма!*

- Ниска лихва
- Честен подход и прозрачни условия
- Безплатна имуществена застраховка



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg



Улична табела в
Лютри, в швейцарския
кантон Во, напомня на
гражданите, че е ден
за гласуване
A street sign in Lutry,
in the Swiss canton of
Vaud, reminds the citi-
zens it is day for voting

РЕШАВА НАРОДЪТ

Пряката демокрация не е вълшебна приказка - и дори уж
успешният швейцарски опит го потвърждава

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Пряката демокрация лесно може да се разкаже като приказка с щастлив край.

Да я озаглавим „чудото Пикасо“. През 1967 една колекционерска фамилия рязко закъсва и изплаща загубите с картини от своята базелска сбирка. Но когато решава да продаде още две картини с автор Пабло Пикасо, Базел дава отпор. И както си му е редът в Швейцария, въпросът стига до референдум.

ПРЕДШЕСТВАТ ГО ГРАНДИОЗНИ дебати. Художници, студенти, политици, дори футболисти са категорични: „да дадем 6 милиона франка от общите пари, но да запазим картините“. Младежта събира средства с карнавал. Всичко е купон и рокендрол: 60-те са в разгара си. В крайна сметка народът казва „да“ на Пикасо с преднина от 5000 гласа. Двете картини остават в Базел.

Но приказката не свършва тук. „Най-трогнат се оказва самият Пикасо“, ми разказа Нина Цимер от Базелския музей. „Тоу вече е на 86 и е докоснат по особен начин: гражданите, младите, са излезли на улицата, за да купят неговото изкуство“. Разтърсен, Пикасо кани тогавашния музеен директор да дойде при него в ателието и да из-

бере подарък - още една картина за Базел. Директорът се колебае между две. Съпругата на Пикасо, Жаклин, казва: „Дай му ги и двесте!“ Тогава Пикасо добавя още една, че и няколко рисунки отгоре. „Накрая се получава пълна торба с подаръци – тъкмо за Коледа“.

ВИЖДАТЕ ЛИ? НАРОДЪТ Е ЗРЯЛ и може да решава; даже да бръкне в собствения си джоб. Швейцарската пряка демокрация изобилства с подобни примери – и затова има толкова почитатели. „Тя живее от участието на хората“, ми каза един активист, когото заварих да събира подписи в Берн. „Живее от спора, в който можем да не сме съгласни с другия. Времето в общите работи е много добре инвестирано. Ако живеем само, за да консумираме, без да правим нещо за общността, рано или късно ще закъсаме.“

И те го правят.

В ШВЕЙЦАРИЯ РЕФЕРЕНДУМИТЕ са факт от 150 години – и времето, този най-добър законодател, ги е настроило така, че да овластят народа, без да го тласкат към безотговорност. Включват всички нива – от общината до държавата. И вървят в комплект

с други швейцарски особености: безплатна обществена работа, склонност към доверие и консенсус; присъствие на всички партии в управлението (т.н. „магическа формула“). Швейцарците непрекъснато усъвършенстват системата. Те знаят: Народът е суверен. Но като всеки суверен може да сбърка. И да се поправи. Допитване, което навремето е дало един резултат, днес може да даде друг. През 1959 Швейцарската конфедерация отказва на жените изборно право. Но през 1971 им го дава.

В ЖИВОТА ОБАЧЕ НЕВИНАГИ има хепиенд, нито универсално приложими рецепти. Затова швейцарците госта внимателно предлагат своята формула на чужденци. Въобще, работи ли тя извън Швейцария?

Честният отговор е – не винаги. Най-рисковото нещо с референдумите е това, че избирателите могат да гласуват за едно, след като са въбесени на друго. През 1978 австрийските избиратели бяха ядосани на канцлера Бруно Крайски - и взеха, че забраниха ядрената енергетика, само защото Крайски мислеше иначе. В резултат на това Австрия затвори завинаги вече построената ядрена електроцентрала Цвентендорф.

ВЪВ ВРЕМЕНА НА ИСТЕРИЯ не се чуват фактите. Разбра го по трудния начин и Дейвид Камерън, който предизвика референдума за Брекзит през 2016, за да го загуби, а с него - и себе си. Обърнете внимание! Това бе едва третият британски референдум. Или, както ми каза през 2018 швейцарската президентка Дорис Лойтхард: „В Обединеното кралство подценених факта, че демокрацията не е машина: натискаш копчето и - „Хајде, отивайте да си дадете гласа“. Ние гласуваме четири пъти годишно, десетилетия наред. Имаме опит, изградена култура. Без нея не можеш да организираш референдуми от гъжд на вятър и да казваш току така: „Ето, сега имате право да си кажете гумата“. Пряката демокрация трябва да се е превърнала в начин на живот; тя е непрекъсната дискусия. Не може да се инжектира отгоре. Много време иска“. Интересно какво мислят за това онези британци, които смятат, че с един нов референдум могат да поправят грешката на предишния.

КОГАТО НЕ СИ СВИКНАЛ С РЕФЕРЕНДУМА и изведнъж го прицелиш в най-важния въпрос, заприличваш на вегетарианец, внезапно проял стегове. От това се умира. Затова за страни като България швейцарците съветват да се почне „сърс захранване“ – от общините; по местни, всекидневни въпроси.

Но дори швейцарците намират проблеми в пряката демокрация. Наблюдатели забелязват, че все повече инициативи идват от партиите, особено от популистката десница. През 2009 тя спря строежа на минарета; през 2014 – ограничи масовата имиграция, при това с едва 28.2% излезли до урните. И на двете допитвания народът я послуша. Шегобийци са опитват да лансират инициативи като „да премахнем чужбина“ или „мъжете са излишни“.

ПО ПРИНЦИП ТОВА НЕ Е ЛОШО. Ако системата носи на критика и усъвършенстване, значи е добра. За нас, които не сме швейцарци, урокът е важен. Пряката демокрация не е като десетте Божии заповеди, нито универсално ренде за всякакви грапабини. Не прилича и на бърбек – трансплантираш го и живееш нов живот. Тя е по-скоро хапче: взима се по малко, но често и дълго.

Защото светът се променя. Даже „Чудото Пикасо“ не се повтори през 2015. Тогава същата колекционерска фамилия пак закъса - и този път продаде в Катар картина на Гоген. Говори се, за 300 милиона, 50 пъти повече от двете картини на Пикасо през 1967. Такава сума днес Базел не може да отдели.

Да, пряката демокрация може да се разкаже като приказка. Но приказка без край, в която отговорни граждани всеки ден пишат продължението. ■



“Great deals from Europcar Bulgaria”

moving *John's* way

from
€ **13**
per day*

N°1
IN EUROPE

Benefit from an exclusive offer when you rent a car

Car & Van rental | Operational Leasing | Chauffeur Services

Discover Bulgaria with a rental car from Europcar. For reservations or further information on innovative leasing solutions please contact us at office@europcar.bg, by phone on +359(0)700 18 688, online at europcar.bg or through our Facebook page [EuropcarBulgaria](https://www.facebook.com/EuropcarBulgaria).

*daily rate for economy car group for 7+ day rental

The People Decide

Direct democracy is not a fairy tale – even the supposedly successful Swiss experience confirms it

By BOYKO VASILEV / Photography SHUTTERSTOCK

Direct democracy can easily be told as a fairy tale with a happy ending. Let's call this tale the "Picasso Miracle". In 1967 a family of art collectors suddenly found itself in a tight money squeeze and was forced to cover the losses by selling paintings from its Basel collection. But when it decided to sell two more Picassos, Basel said no. And, as is the custom in Switzerland, the issue was taken to the people in a referendum.

IT WAS PRECEDED BY A HEATED debate. Artists, students, politicians, even football players were adamant: "Let's pay 6 million Swiss francs from the public purse, but keep the paintings." The young staged a carnival to raise further money. Everything was partying and Rock 'n' Roll: the Swing-ing Sixties. Ultimately, the people said "yes" to Picasso by a majority of 5,000 votes. The two paintings remained in Basel.

But the fairy tale does not end here. "Picasso himself was overwhelmed," Nina Zimmer from the Basel Museum told me. "By that time he was already 86 and particularly moved; the citizens, the young had taken to the street to buy his art." Stunned, Picasso invited the then museum director to his studio to choose a gift – another painting for Basel. The director hesitated between two. Picasso's wife, Jacqueline, said: "Give him both!" So Picasso added one more, and several drawings to boot. "In the end he got a bag full of gifts – just in time for Christmas."

SEE? THE PEOPLE IS MATURE and can decide; even dip into its own pocket. Swiss direct democracy abounds in examples of this kind, which explains why it is so popular. "It thrives on people's participation," an activist, who was collecting signatures in Bern, told me. "It thrives on the dispute in which we may disagree with the other. The time spent on a common cause is a very good investment. If we live only to consume, without doing anything for the community, sooner or later we're in for trouble."



And so they do it.

REFERENDUMS IN SWITZERLAND have been held for 150 years – and time, the best lawmaker, has tuned them to empower the people without tempting it to be irresponsible. They span all levels, from municipal to federal. And they go hand in hand with other Swiss peculiarities: gratuitous community service, a tendency for trust and consensus, representation of all parties in government (the so-called "magic formula"). The Swiss keep refining the system. They know: the people is the sovereign. But like any sovereign, it can be wrong. And it can correct itself. A plebiscite which produced one result in the past may yield another today. In 1959 the Swiss Confederation denied women the right to vote. But in 1971 it granted it.

IN REAL LIFE, HOWEVER, THERE'S NOT ALWAYS a happy ending, nor are there any universal recipes. That's why the Swiss are wary to recommend their formula to foreigners. In fact, does it work outside Switzerland? The honest answer is – not always. The riskiest thing about referendums is that people can vote for one thing because they are infuriated by something else. In 1978 Austria's voters were angry with Chancellor Bruno Kreisky and ended up banning nuclear power just because Kreisky thought otherwise. As a result, Austria decommissioned the already built Zwentendorf Nuclear Power Plant for good.

IN TIMES OF HYSTERIA the facts tend to be ignored. David Cameron, too, learnt this the hard way. He caused the Brexit referendum in 2016 only to lose it, and got lost in the process himself. Mind you: this was only the third British referendum! Or, as Swiss President Doris Leuthard told me in 2018: "In the United Kingdom they underestimated the fact that democracy is not a machine: you push the button and 'off you go to cast your vote!' We have been voting four times a year for decades. We have amassed the experience, the culture. Without it you cannot organise a referendum once in a



blue moon and just say: 'Well, now you can have your say'. Direct democracy must have become a way of life, it is a continuous discussion. It cannot be injected top down. It takes a lot of time." I wonder what the Britons who assume that they can right the wrong of their previous referendum by a new one would say about this.

WHEN YOU'RE NOT USED TO REFERENDUMS and suddenly call one to tackle the most important question, you resemble a vegetarian who suddenly starts eating steaks. You can die from it. That's why the Swiss advise countries like Bulgaria to start gradually with small steps, from the municipalities; on local, everyday issues.

But even the Swiss find fault with direct democracy. Observers note that ever more initiatives come from the parties, especially from the populist Right. In 2009 it stopped the construction of minarets, in 2014 it restricted mass immigration, and that with a turnout of only 28.2%. In both referendums the people went along with the populist views. Quippers try to initiate referendums on "let's abolish abroad" or "let's do away with men".

IN PRINCIPLE, THAT'S NOT A BAD THING. If the system lays itself open to criticism and improvement, it is a good one. To us, who are not Swiss, the lesson is important. Direct democracy is not like the Ten Commandments, nor a cure-all. It is not like a kidney – you have a transplant and get a new lease of life. It is more like a pill: taken in small doses, but often and for a long time.

Because the world is changing. Even the "Picasso Miracle" was not repeated in 2015. Then the same family of collectors was again in trouble – and this time it sold a Gauguin in Qatar. The price is rumoured to have been \$300 million, 50 times more than what was paid for the two Picassos in 1967. Basel cannot cough up so much money today.

Yes, direct democracy can be told as a fairy tale. But a fairy tale without end, which responsible citizens continue to write every day. ■



World Luxury
Spa
Awards
WINNER 2015

RAMADA

BY WYNDHAM
SOFIA CITY CENTRE



★★★★★
VICTORIA SPA

THE REAL ASIAN SPA

www.victoria-spa.com

Victoria spa is the biggest spa in Sofia, situated
in Ramada Princess hotel on 3500 sm.
There are on your disposal:

INDOO R SWIMMING POOL ; CHILDREN POOL;
VITAMIN BAR; FITNESS CENTER & SPORTS HALL
FOR GROUP CLASSES; FINNISH SAUNA, SALTED
SAUNA, STEAM BATH; TURKISH BATH HAMMAM
WITH ORIENTAL PEELING / kese /; 8 LUXURY
MASSAGE ROOMS WITH JAKUZZIES; COSMETICS;
V.I.P SPA APARTMENT; HAIR DRESSERS SALOON
WITH MANICURE & PEDICURE; SUN BED; MORE
THEN 150 DIFFERENT MESSAGES AND SPA
RITUALS; INTERNATIONAL SPA TEAM FROM BALI,
THAILAND AND THE PHILIPPINES;
5 STARS SERVICE

tel.: 0895 79 29 38



КЛОУНИ НА ВЛАСТ

Комедията е най-добрата политика, ни казва опитът
на фигури като исландеца Йон Гнар

Текст ВАЛЕРИ ЦЕНКОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

"Спрете политическия цирк и направете нещо реално, за да помогнете на икономиката", призова неотдавна американските конгресмени бившият президент Барак Обама. Засега няма признаци някой да го е послушал. От Вашингтон през Лондон до Рим, светът изглежда парализиран от все по-сериозното политическо противопоставяне. Възможно ли е обаче изходът от тази патова ситуация да дойде от истинския цирк, и от подмяната на политическите палячовци с истински клоуни?

РАЗСТОЯНИЕТО ОТ КОМЕДИЯТА до политиката отдавна вече не е толкова голямо. В Бразилия един клоун стигна до поста на сенатор. В Италия цялата политическа система бе пометена от комика Беле Грило и неговото Движение 5 звезди. На други места комедийните партии засега са предимно с развлекателни функции, като шведската "Доналд Дък" (която се бори за по-високи тротоари и за безплатен алкохол), или белгийската младежка NEE, чиято лидерка Таня Дерво навремето привлече избиратели с обещанието за 40 000 свирки. Във Великобритания "Официалната чудовищна блънуваща смахната партия", основана от покойния рок музикант Скрийминг Лорд Съч, навърши 55 години - макар че, честно казано, функциите ѝ напоследък сякаш са иззети от парламентарните сили. В САЩ има Партия на изненадите, в Канада - Партия на носорозите, и така нататък. Българската действителност пък роди "Конституционно управление за републиката" (ще ви спестим абревиатурата), чиито основен лозунг гласеше „Нищо не ви убеждаваме, за да не ви излъжем“. Нейните създатели признаваха, че са били вдъхновени от „исландския модел“ и директно

копират политическите послания на бившия кмет на Рейкявик Йон Гнар.

ФЕНОМЕНЪТ ГНАР. Преди десетилетие Исландия стана първата държава, обявила фалит, отхвърляйки спасителните пояси на МВФ и Световната банка. Сътресенията на кризата срутиха и обичайните политически сили, разчиствайки терена за най-неочаквания човек - страдащия от дислексия комик-пънкар Йон Гнар, основател на "Най-добрата партия" (Besti Flokkurinn). С тази уж комична формация Гнар спечели кметските избори в столицата Рейкявик и само за един мандат, продължил до 2014, преобърна представите за антисистемни политици. Прочутият лингвист Ноам Чомски призна, че му е почитател, както и поп-иконата Лейди Гага.

Йон Гнар е разностранна личност - „професионален неудачник по рождение“, както сам казва. Баща му е комунист, майка му - чистачка в болница. Самият Йон като дете страда от дислексия и е бил с диагноза "умствена изостаналост".

По-късно се увлича по пънка и напуска училище, за да стане басист на групата "Сополив нос" (Ripplu Nose). Започва да пише песни и се сближава с членовете на групата Sugarcubes, в която свири бъдещата световна знаменитост Бьорк. За да си плаща сметките, работи като таксиметров шофьор и като монтажник в цех на Volvo. Все пак пробива в радиото, като започва да води радио шоу, в което се превъплъщава в бензинджия-марксист. Увлеча се по анархизма, сюрреализма и философията. Спругата му Йохана е най-добрата приятелка на Бьорк, двамата имат общо пет деца. ►



Clowns in Power

Comedy is the best politics, the experience of figures such as the Icelander Jón Gnarr is telling us

By VALERI TSENKOV / Photography SHUTTERSTOCK

"Stop the political circus and actually do something to help the economy", the former president Barack Obama has recently called on the American Members of Congress. For the time being there are no indications that anyone has listened to him. From Washington through London to Rome, the world seems paralyzed from the ever more serious political confrontation. Is it however possible for the way out of this stalemate to come from the circus proper, and from the substitution of the political jesters with true clowns?

THE DISTANCE BETWEEN COMEDY and politics has long since stopped being so big. In Brazil a clown reached the post of a senator. In Italy the entire political system was swept away by the comedian Beppe Grillo and his Five Star Movement (Movimento 5 Stelle). In other places the comedy parties are for the time being primarily with entertainment functions, such as the Swedish "Donald Duck" (which is fighting for higher pavements and free alcohol), or the Belgian youth NEE, the leader of which, Tania Derveaux, was once attracting electors with the promise of 40 000 blowjobs. In Great Britain the "Official Monster Raving Loony Party", established by the late rock musician Screaming Lord Sutch, has reached the age of 55 - although, in all honesty, lately its functions seem to have been seized by the parliamentary forces. In the USA there is a Surprise Party, in Canada - a Rhinoceros Party, and so on. And the Bulgarian reality gave birth to "Constitutional Governance of the Republic" (we will spare you the abbreviation in Bulgarian), the main slogan of which was: "We are not convincing you of anything, in order for us not to lie to you". Its creators were admitting that they have

been inspired by the "Icelandic model" and are directly copying the political messages of the former Mayor of Reykjavik Jón Gnarr.

THE GNARR PHENOMENON. A decade ago Iceland became the first country that declared bankruptcy, rejecting the life-belts offered to it by the IMF and the World Bank. The turmoil of the crisis also toppled the usual political forces, clearing the way for the most unexpected person - the dyslexic comedian-punk rocker Jón Gnarr, founder of "the Best Party" (Besti Flokkurinn). With this as if comic formation Gnarr won the mayoral elections in the capital Reykjavik and only within a single mandate, which lasted until 2014, upset the notions for anti-system politicians. The famous linguist Noam Chomsky admitted that he is his admirer, as did the pop icon Lady Gaga.

Jón Gnarr is a versatile person - "a born professional failure", as he himself says. His father is a communist, his mother - a cleaner in a hospital. Jón himself was suffering from dyslexia as a child and was diagnosed with "mental retardation". Later he was taken up with punk rock and left school in order to become a bass player of

the band "Runny Nose". He started writing songs and became close with the members of the band Sugarcubes, in which the future World celebrity Björk was playing. In order for him to pay his bills, he was working as a taxi driver and as a fitter in a Volvo workshop. However, he made his way in radio, with him starting to host a radio show, in which he assumed the role of a Marxist gas pumper. He is taken up with anarchism, surrealism and philosophy. His wife Jóhanna is Björk's best friend, the two have a total of five children.

GNARR WAS NOT AT ALL INTERESTED in politics until 2008, when Iceland slipped into a financial crisis (the debts were reaching 64 billion dollars, or 202 000 dollars per capita). In a single night the Icelandic krona was devaluated by 50 per cent, the unemployment rate jumped from 1.4% to 9.5%. Every sixth Icelander turned out to be a bank debtor and the protests in front of the Parliament became a part of daily life. But instead of throwing saucepans and frying pans at the building like his friends did, Gnarr decided to use a much more efficient weapon - the joke. He registered "the Best Party" against a fee of 37 dollars. "After I consorted with bankers, politicians and businessmen, I said to myself: why don't I, instead of trying to attract them for the theatre, try bringing the theater nearer to them" - he relates in his book "How I Became the Mayor of a Large City in Iceland and Changed the World". The election messages of Jón Gnarr are cynical and witty. "I make no secret of the fact - I am standing for the post in order to receive a good salary as a mayor for the least possible amount of work done and in order to be able to use the summer residence of the mu-

Йон Гнарр / Jón Gnarr



nicipality near the sea", Jón kept saying in front of the inhabitants of Reykjavik, and was winning ever more supporters. The following promises were part of the election program: to furnish a polar bear for the zoo, to set up a Disneyland on the airport and to hand out free bathrobes to the guests of the indoor pools in Reykjavik. And in the end, he invariably concluded with: "We are solemnly pledging that we will not keep any election promise! The other parties are secretly corrupt, we are promising you to be openly corrupt!" This unusual but sincere approach won him 38% of the votes. In order to govern, he had to form a coalition - his main condition was for the coalition partner to have watched his favourite television series *The Wire*. The condition turned out to be an unfeasible one, therefore Gnarr compromised greatly for the first time - he coalesced with the social democrat Dagur Eggertsson, who explicitly promised to watch the series "after that".

BUT THE GOVERNANCE OF THE CLOWN was not a comic one at all. Even though he dressed like a transvestite and introduced a "obligatory hugs day" in the city-hall, Gnarr did not hesitate to do important work. The finances of the city were stabilized, 88 kilometers of bicycle

lanes were constructed, the municipal energy company was rescued at the price of serious redundancies... In the program for budget cuts Gnarr dismissed his own father-in-law as well. He refused to have dinner with NATO generals, because he did not approve of their "bellicosity", and put a ban on alliance aircraft refueling at the local airport.

"I have never pretended to be something I'm not. I was trying to take the best possible decisions", he later wrote in his book. The well-known political scientist Prof. Gunnar Kristinsson unexpectedly agrees: "Although they were a party of jesters, they made very serious politics".

Gnarr held his post for a full mandate - only the third mayor, who has achieved this for the last 120 years. After that he refused to stand for again and led the election campaign of the social democrats, winning the vote for Dagur Eggertsson (We suppose the former coalition partner has kept his promise regarding *The Wire*). People are asking Gnarr if he would return to his former profession, but he invariably replies, that he has never left it: "our entire life is actually a comedy". "I just think that so many belief systems—whether that means Marx, Jesus or your iPhone—will eventually let you down", Jón Gnarr says. "Everything becomes ridiculous sooner or

later, and our whole existence is comical. People think I'm joking when I say I believe in laughter, but I'm not."

MANY SERIOUS MINDS think that comedy has its place in politics. Formations such as "the Best Party" are an obvious satire and a warning for the ruling elites. Of course, their slogans are often absurd. But there are reasonable demands as well. The already mentioned party of Lord Sutch for example played a role for the reducing of the voting age in Great Britain.

Many years before the upsurge of Gnarr, in 2000, the psychologist John Meyer wrote "Humor as a Double-Edged Sword". Humor is a key political skill, Meyer asserts, attributing precisely to it the successes of a figure such as Ronald Reagan. "When the news is bad, when the situation is a hopeless one and no way out is being seen, the humor and the joke are giving the impression that all is not lost, that things may be brought under control". Meyer is quoting the famous joke that Reagan told about the problems in the fight against crime: "We have at our disposal the entire technological potential to send a man on the Moon and return him back on Earth. But we cannot guarantee the same person a safe walk in the park". ■

Spring is calling


BULGARIA
MALL

©  /BulgariaMall

ДОСИЕТАТА ЗОП

Новата веб базирана информационно-справочна система на АПИС

Системата съдържа уникална колекция от събрани, обработени и свързани данни, извлечени от **протоколите на възложителите**, публикувани в повече от 5 000 профила на купувача, заедно с пълния набор от документи в Регистъра на обществените поръчки.

Единствено в ДОСИЕТАТА ЗОП достигате до детайлно обработена и систематизирана информация за **всички участници** в обществените поръчки – както за изпълнителите, така и за класираните, некласираните или отстранените от участие фирми и сдружения.

Уникални предимства на системата:

- **Идентифициране** (разпознаване на ЕИК/Булстат) на **всички кандидати**, подали оферти за участие в поръчките – фирми, сдружения и обединения с участниците в тях, **включително подизпълнителите и третите лица**;
- Информация за кандидатствалите по обособени позиции, класираната и **правните основания за отстраняване**;
- Достъп до пълното досие на поръчката с **възможност за търсене** в документите от профила на купувача – протоколи, доклади на комисиите, решения на възложителите за класиране или прекратяване – за поръчките след 15.04.2016 г.

Чрез ДОСИЕТАТА ЗОП получавате още:

- Известяване за **нови обществени поръчки** и за **нови документи** по обявени поръчки;
- Богат набор от възможности за **справки по различни критерии**;
- Директна връзка с **досиетата** на фирми и организации в системата АПИС Регистър+.

Продуктът Досиетата ЗОП е ценен помощник при подготовката и провеждането на процедури за обществени поръчки и е предназначен за:

възложителите, изпълнителите и консултантите по обществените поръчки.

Осигурява **прозрачност** при възлагането и изпълнението на обществените поръчки чрез достъп до **документите на комисиите** – от приемането на офертите на кандидатите, оценяване на възможностите им съгласно изискванията на възложителите, класиране на участниците, мотиви за отстраняване на участници, до избор на изпълнител/изпълнители (за поръчките с обособени позиции).

Досиетата ЗОП дава информация относно:

- Справки за участието на кандидатите, подали оферти във всички поръчки;
- Намиране на **информация за сходни поръчки** по различни критерии – освен от известните начини за справки в АОП, така и търсене по допълнителни критерии като:
 - търсене по стойност на поръчката – по прогнозна и стойност по договора;
 - информация при производство по обжалване;
 - поръчки с изменения в договорите;
 - **пълнотекстово търсене** във всички документи на поръчките, както и търсене само в протоколи, доклади и други документи от профила на купувача;
 - **за поръчките по чл. 20, ал. 3** (под праговете) – дават се освен участниците, подали оферти, също и класираните се, откъдето се вижда **кой е изпълнителят**.

- Намиране на **специфична информация в протоколите** от работата на комисиите на възложителите по хода на поръчката.

При съвместно ползване на новия продукт с информационната система за фирмите и организациите – „**Апис Регистър+**“, може да се види търговското досие на всяка фирма, да се получи информация за брой персонал/служители, получени лицензи и сертификати, както и да се направи справка за икономически свързаните с нея лица.

Цитираните правни текстове отвеждат в продукта „**Апис Право**“ и свързаните с него продукти на Апис.

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

Сертификат по ISO 9001 – 2015

"Обещаваме ви тържествено, че няма да изпълним нито едно предизборно обещание!"

► **ГНАР ИЗОБЩО НЕ СЕ ИНТЕРЕСУВА** от политиката до 2008, когато Исландия затъва във финансова криза (длъговете достигат 64 милиарда долара, или по 202 000 долара на глава). За една нощ исландската крона се обезценява с 50 процента, безработицата скача от 1.4% на 9.5%. Всеки шести исландец се оказва длъжник на банките и протестите пред парламента се превръщат в ежедневие. Но вместо да хвърля тенджери и тигани по сградата като приятелите си, Гнар решава да използва много по-ефективно оръжие – шегата.

Срещу такса от 37 долара регистрира „Най-гобратата партия“. „След като обхувах с банкери, политици и бизнесмени, си казах: защо, вместо да се опитвам да ги привличам за театъра, не се опитам да доближа театъра до тях“ – разказва той в своята книга „Как станах кмет и променех света“. Изборните послания на Йон Гнар са цинични и духовити. "Няма да крия от вас – кандигатирам се, за да получавам хубава заплата като кмет за възможно най-малко свършена работа и за да мога ползвам лятната резиденция на общината край морето", повтаря Йон пред жителите на Рейкявик и печели все повече привърженици. В предизборната програма фигурират следните обещания: да докара бяла мечка за зоопарка, да разположи Дисниленд на летището и да раздава безплатно хавлии на гостите на закритите басейни в Рейкявик. И накрая неизменно завършва: "Обещаваме ви тържествено, че няма да изпълним нито едно предизборно обещание! Другите партии са скрито корумпирани, ние ви обещаваме да бъдем открито корумпирани!".

Този необичаен, но искрен подход му носи 38% от гласовете. За да управлява, трябва да състави коалиция - главното му условие е коалиционният партньор да е гледал любимия му сериал The Wire. Условието се оказва неизпълнимо, затова Гнар прави първия голям компромис - коалира се със социалдемократата Дагюр Егерсон, който изрично обещава да изгледа поредицата "след това".

НО УПРАВЛЕНИЕТО НА КЛОУНА съвсем не е комично. Макар да се облича като трагедия и да въвежда "ген на загължителните

прегръдки" в кметството, Гнар не се колебае да върши сериозна работа. Финансите на града са стабилизирани, построени са 88 км велоалеи, с цената на сериозни съкращения е оздравена общинската енергийна компания... В програмата за бюджетни съкращения Гнар уволнява и собствения си тъст. Отказва да вечеря с генерали от НАТО, защото не одобрявал тяхната "войнственост", и забранява самолети на алианса да презареждат на местното летище.

"Никога не съм претендирал, че съм нещо, което не съм. Опитвах се да вземам възможно най-добре решения", пише по-късно в книгата си. Известният политолог проф. Гунар Кристинсон неочаквано се съгласява: "Въпреки че бяха партия на смешници, те правеха много сериозна политика".

Гнар изкарва пълен мандат - едва третиият кмет, постигнал това за последните 120 години. След това отказва да се кандигатира пак и вместо това ръководи изборната кампания на социал-демократите, спелечвайки вота за Дагюр Егерсон (допускаме, че бившият коалиционен партньор е изпълнил обещанието си за The Wire).

Питат Гнар дали ще се върне към предишната си професия, но той неизменно отвърща, че никога не я е напуснал: "целият ни живот е всъщност комедия". "Всяка система от вярвания - без значение дали говорим за Маркс, Исус или вашия iPhone - в един момент ще ви изневери", казва Йон Гнар. "Рано или късно всичко става абсурдно, и цялото ни съществуване е комично. Хората мислят, че се шегувам, когато казвам, че вярвам в смеха. Но не се шегувам".

МНОГО СЕРИОЗНИ УМОВЕ смятат, че комедията има място в политиката. Формации като "Най-гобратата партия" са очевидна сатира и предупреждение за управляващите елити. Често лозунгите им са абсурдни, разбира се. Но има и разумни искания. Примерно роля за снижаването на възрастта за гласуване във Великобритания изигра споменатата вече партия на Лорд Съч.

Доста години преди възхода на Гнар, през 2000, психологът Джон Майер написа "Хуморът като нож с две остриета". Хуморът е ключово политическо умение, твърди Майер, отдавайки именно на него успехите на фигура като Роналд Рейгън. "Когато новините са лоши, когато ситуацията е безнадеждна и изход не се вижда, хуморът и шегата създават впечатлението, че не всичко е загубено, че нещата могат да бъдат овладени". Майер цитира прочутата шега на Рейгън за проблемите в борбата с престъпността: „Разполагаме с целия технологичен потенциал да пратим човек на Луната и да го върнем на Земята. Но не можем да гарантираме на същия човек безопасна разходка в парка“. ■



ДЕМОКРАТИЧНИ ИГРИ

Доктрината "Монро" изглеждаше мъртва с края на Студената война. Ще я възродят ли Тръмп и Магуро?

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK, АРХИВ

В "Любопитни факти за страните по света" под номер 1 за Венесуела ще прочетете, че това е страната с най-големи успехи в международните конкурси за красота (печелила е седем пъти "Мис Вселена" и шест пъти - "Мис Свят"). Факт номер 3 е, че Венесуела има най-големите доказани нефтени залежи на планетата. Познайте кой от тези любопитни факти е свързан с настоящата международна криза, в чието сърце

е тази страна - една от най-старите все още съществуващи демокрации в света.

РАЗБИРА СЕ, ТЪКМО СПОРЪТ дали Венесуела все още е демокрация, е в основата на сегашната криза. Съединените щати и още над 50 национални правителства, включително и българското, я смятат за пропаща диктатура, в която демократичните процеси са неспасяемо опорочени от прези-

дента Николас Магуро. Тези правителства признават за държавен глава председателя на венесуелското народно събрание Хуан Гуайдо и призовават Магуро да се оттегли възможно най-бързо. Според тях некомпетентното управление на президента е довело страната до ръба на разрухата, до глад и недостиг на основни стоки, и е прогонило над 1 милион души в чужбина в последните две години. Поддръжниците на Гу-



аюо цитират социологически проучвания, според които 90% от гражданите искат Магуро да сдаде властта, и настояват, че масовите протести се потискат със сила от властите.

В ДРУГИЯ ЛАГЕР СА ПОДДЪРЖНИЦИТЕ на Магуро (включително и държави като Китай, Русия, Турция и Куба), според които сегашната криза е старателно оркестрирана от външни сили, начело със САЩ. Тези външни сили преследват собствените си политически интереси, както и икономическите интереси на петролните гиганти, гва пъти подложени на национализация във Венесуела (веднъж от Карлос Андрес Перес през 70-те и втори път от Уго Чавес през 2007). А венесуелската опозиция, на-

чело с Гуайдо, охотно служи на целите им, след като от години отказва да участва в нормалния демократичен процес и създава впечатление, че Магуро е избран манипулатор.

ВСЪЩИНСКАТА ТРАГЕДИЯ НА ВЕНЕСУЕЛА днес е, че и двете страни изглеждат прави. Залогът наистина се върти около колосалните петролни богатства на страната, към които апетити имат и САЩ, и Русия, и Китай, и още кой ли не. А това е сигурна гаранция, че проблемите няма как да се решат с разумен компромис, от който най-малко биха страдали тези 31.5 милиона души с венесуелско поданство (по данни на преброяването от 2016). Всъщност все възможно изглежда да се стигне до военна интервенция на Вашингтон: нещо, на което Латинска Америка не е била свидетел повече от едно поколение. Президентът Тръмп многократно настоя, че "всички опции са отворени", и се обърна към венесуелските военни с апел да се опълчат на Магуро, и с предупреждение, че ако изберат да му останат верни, "няма да намерите убежище, нито изход. Ще загубите всичко". Държавният секретар Майк Помпео обяви, че в подкрепа на Магуро са се намесили не само Куба, но и "Хизбула" и Иран. За мнозина, както отбелязва The Economist, това прозвуча като възкресяване на прословутата "доктрина Монро" - най-влиятелната политическа концепция в Западното полукълбо за последните век и половина.

ДОКТРИНАТА "МОНРО" НОСИ името на Джеймс Монро, петия президент на САЩ, който пръв я провъзгласява през 1823 година. Горкият Монро не заслужава тази санка върху името си: първо, защото доктрината всъщност е формулирана не от него, а от държавния му секретар Джон Куинси Адамс (бъдещия шести президент); и второ, защото между оригиналната идея, вложена в тази доктрина, и начините, по които тя е използвана след това от щатската външна политика, няма нищо общо. Ето я и тази оригинална идея: всяка намеса на европейските колониални империи срещу независимите вече държави в Северна или Южна Америка ще се разглежда "като израз на неприятелско отношение срещу Съединените щати", постановяват Монро и Куинси Адамс на 2 декември 1823. Вашингтон просто подкрепя освободителните гвижения на бившите испански и португалски колонии. В Европа декларацията е заклеена ("нов бунт на американците", казва принц Метерних), но Великобритания мълчаливо я подкрепя, защото независима Латинска Америка отваря нови възможности за нейната разрастваща се търговска империя, ограничавана преди това от меркантилиз-

ма на Испания. Южноамериканските лидери, от Боливар до Морено, приветстват декларацията. Но някои остават подозрителни. "Трябва да сме много предпазливи", пише чилийският министър и де факто лидер Диего Порталес на свой приятел, "защото за американците от Севера единствените истински американци са те самите".

ДЪЛГИ ГОДИНИ ДЕКЛАРАЦИЯТА на Монро си остава празни думи. САЩ или нямат силата, или им липсва желание да се ангажират с конфликти на юг. Не се намесват, когато Великобритания си връща Фолклендските острови, и после Белиз. Пасува и при френската блокада срещу Аржентина. Но в края на XIX век Вашингтон е готов за по-активна външна политика. И поводът услуживо е даден от... Венесуела, която иска подкрепата им в териториалния си спор с Великобритания. През 1895 тогавашният държавен секретар Ричард Олни преформулира доктрината Монро така: "Съединените щати са на практика суверен на този континент, и тяхната воля е закон за поданиците, върху които простират своята намеса" (Бисмарк нарича това "необикновена наглост"). Новата концепция бързо е впрегната в действие. Вашингтон се намесва във войната на Куба за независимост - печелейки пътът от Испания Пуерто Рико, Филипините и Гуам. После Тийдър Рузвелт още веднъж разширява обхвата на доктрината, като обявява правото на САЩ да се намесват при "скандални и хронични нарушения от страна на латиноамерикански страни", за да предотвратят намесата на европейските им кредитори. Това е именно прословутата "идеология на Големата тояга" на Рузвелт (от любимата му фраза "говори тихо и носи голяма тояга").

ПРЕЗ XX ВЕК САЩ СА ЗАМЕСЕНИ в над 40 принудителни смени на режими в латиноамерикански държави, и в още доста голям брой неуспешни опити, пише историкът Джон Коутсуърт в статия за списанието на Харвардския университет. Сред най-паметните са Гватемала през 50-те години, Бразилия през 60-те и Чили през 70-те. В някои случаи се стига дори до пряка военна намеса - в Доминиканската република (1916), Гренада (1983), Панама (1989). След края на Студената война този подход изглеждаше остарял. През 2013 тогавашният американски държавен секретар Джон Кери обяви, че "ерата на доктрината Монро свърши". Защо сега изведнъж тя изглежда възкресена? Отговорите на това са няколко. Първо, защото ситуацията в Южна Америка като цяло се промени в сравнение с 2002, когато бе последният сериозен опит ▶



► за преврат във Венесуела (опит, за който бе доказано, че в ЦРУ са знаели предварително, но в който администрацията на Буш категорично отрече да има пръст). Тогава Уго Чавес се радваше на горещото одобрение на огромното мнозинство в страната; в почти цяла Южна Америка, начело с Бразилия, на власт бяха лявоцентристки или откровено леви правителства, които го подкрепяха.

Днес от тази лява вълна са останали само отломки - в Еквадор, Боливия и Уругвай. В останалите южноамерикански страни на власт е десницата, включително и в Бразилия.

ОТ ДРУГА СТРАНА, МАДУРО днес има повече международна подкрепа, отколкото имаше Чавес, и причината е съвсем проста: и други се интересуват от венесуелския нефт. Китай е най-големият кредитор на страната, с над 60 милиарда долара вземания, и изглежда твърдо решен да ги защити. Русия има около 17 милиарда долара кредити; нещо повече, вземанията на "Роснефть" от венесуелската петролна компания PDVSA са обезпечени с 49.9% от гела на последната в американската Citgo - тоест при несъстоятелност руският държавен гигант ще сложи ръка върху компания с три рафинерии и 3500 бензиностанции на

територията на САЩ, която доскоро държеше около една десета от целия американски пазар на горива. Съвсем разбираемо тази перспектива не предизвиква радостен трепет във Вашингтон.

НЕ БИВА ДА СЕ ПОДЦЕНЯВАТ И ЛОБИТАТА на големите петролни компании, които пострадаха от национализациите на Чавес. През 2007 той иззе активите на ExxonMobil (по онова време най-голямата компания изобщо в света) и на ConocoPhillips, след като те отказаха да отстъпят контролния пакет на PDVSA. Венесуела плати 255 милиона долара компенсации на Exxon, както и над 420 милиона долара на други две американски компании, чиито газови концесии

Китай е най-големият кредитор на Венесуела, с над \$60 милиарда вземания. Русия има \$17 милиарда

бяха отнети. Но това не намали особено гнева на споменатите корпорации. Сега те са готови да предявят съдебни иски. "Хищниците са се наредили и чакат само пляката да бъде предоставена", коментира петролният експерт Васил Начев пред Bloomberg TV Bulgaria.

Впрочем важно е да се отбележи, че САЩ си остават основният клиент на PDVSA - тъй като добиваният от тях петрол е твърде лек, рафинериите се нуждаят от тежкия венесуелски петрол, за да работят нормално. Добивите на Венесуела намаляха драстично в последните години (от почти 3.3 милиона барела дневно в пика при Чавес до едва около милион), но доставяните към САЩ количества си остават стабилни - около 500 000 барела дневно, обяснява Начев. Вашингтон обаче отпразда достъпа на Мадуро до приходите от тези продажби; те се пазят в отделна сметка, достъп до която ще има евентуалното демократично правителство на Гуайдо.

УПРЕЦИТЕ СРЕЩУ МАДУРО, че е довел страната до най-лепкавото възможно икономическо благо, изглеждат основателни. Венесуела си остава почти изцяло зависима от петрола; 96% от износа ѝ и половината ѝ фискални приходи се пада на него. Затова и големият срив в международните ►

ХИРУРГИЧНИ РЕЗУЛТАТИ С НЕОПЕРТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

Топдерматологът г-р Катя Паскова, собственик на столичната Derma Vita Clinic, с експертно мнение по темата

Борбата с излишните мазнини често е продължителна и най-вече изтощителна, като понякога имате късмет, но ако през повечето време ви се иска да счупите огледалото, трябва да се информирате за иновациите в естетичната медицина, които със сигурност ще ви помогнат. Вече не е задължително да се подлагате на хирургични процедури за добър резултат.

„За ефективната безопасна промяна е необходимо правилно да се дефинира проблемът и коя терапия е най-подходяща според индивидуалните нужди,” коментира г-р Катя Паскова. В практиката си тя откроява два основни проблема в оформяне на силуета, които не се повлияват от диетата и спорта. Първият проблем е с мазните натрупвания в т.нар. „мастни джобове”. Това са задържани от тъканта мазнини, които не се повлияват от традиционните методи. Ефективно решение за тях е технологичният апарат Clatuu, специално създаден за елиминиране на мазните натрупвания чрез контролирано охлаждане на клетките. „Нашите телесни клетки са чувствителни към ниски температури и биват унищожени след охлаждане до определени градуси. Основната цел на това лечение е **криоли-**



Dr. Paskova
DERMA VITA CLINIC

полиза, която представлява разпадане на мастната тъкан, без да се увреждат заобикалящите тъкани,” споделя г-р Паскова. Терапията е позната като неоперативна липосукция заради отличните резултати, които редуцират мазнините още с първата процедура.

Вторият сериозен проблем е отпуснатата кожа. „С годините кожата ни спира да произвежда нужното количество колаген и се отпуска и набръчква не само в зоните на лицето, но и в различни зони на тялото. Иновация в естетичната медицина е възможността да се прилага познатата **HIFU лифтинг технология** и за всички зони на тялото, освен за лицето,” споделя още г-р Паскова.

Апаратът Ultraformer III е световен лидер в повдигане и стягане на кожата, като достига до най-дълбокия SMAS слой, покриващ мускулите, като едновременно със стимулирането на колагена, технологията позволява да топим мазнини. Така едновременно премахваме мазнините, стягаме и повдигаме третираната зона без да нарушаваме цялостта на кожата. Резултати са видими до 90 дни след процедурата, а терапията е най-добрата алтернатива на оперативния лифтинг.

The fight with excess fat is often lengthy and exhausting, sometimes you are lucky, but if most of the time you want to break the mirror, you should be informed about innovations in aesthetic medicine that will surely help you. It is no longer necessary to undergo surgical procedures for a good result.

"For the effective, safe change, it is necessary to define the problem properly and which therapy is best suited to individual needs," said Dr. Katya Paskova. In her practice, she highlights two major problems in shaping the silhouette that are not affected by diet and sport. The first problem is the fat accumulation in the so-called "Fat pockets". These are fat-retained fats that do not respond to traditional methods. An effective solution for them is medical device Clatuu - specifically designed to eliminate fat deposits by controlling cell cooling. "Our body cells are sensitive to low temperatures and they are destroyed after cooling down to certain degrees. The main purpose of this treatment is lipolysis, which is breaking down the fat tissue

SURGICAL RESULTS WITH NON - SURGICAL PROCEDURES

The topdermatologist Dr. Katya Paskova, owner of Derma Vita Clinic, with expert opinion on the topic

without damaging the surrounding tissues," comment Dr Paskova. The therapy is known as non-operative liposuction because of the excellent results that reduce fat with the first procedure.

The second serious problem is the loose skin. "Over the years, our skin stops producing the right amount of collagen - it's relaxes and wrinkles, not just in the areas of the face, but also in the areas of the body. Innovation in aesthetic medicine is the ability to apply the fam-

ilar **HIFU lifting technology** to all areas of the body" shares Dr. Paskova. The Ultraformer III is the world leader in lifting and tightening the skin, reaching the deepest SMAS layer covering the muscles, while simultaneously stimulating collagen, the technology also allows to melt fats. Thus, at the same time, we remove fat, tighten and lift the treated area without offense the skin surface. Results are visible up to 90 days after the procedure and the therapy is the best alternative to the operative lifting.

Democratic Games

The Monroe Doctrine seemed dead after the end of the Cold War. Will Trump and Maduro revive it?

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK, ARCHIVES

In "Interesting Facts about Countries Around the World" the first item about Venezuela tells you that this is the country with the greatest successes in international beauty pageants (winning Miss Universe seven times and Miss World six times). Fact number 3 is that Venezuela has the largest proven oil reserves in the world. Guess which of these interesting facts is related to the current international crisis around Venezuela – one of the oldest still existing democracies in the world.

OF COURSE, THE QUESTION of whether Venezuela is still a democracy is at the heart of the current crisis. The United States and more than 50 other national governments, including Bulgaria, consider it a failing dictatorship in which democratic processes have been irreversibly corrupted by President Nicolas Maduro. These governments recognize the President of the Venezuelan National Assembly, Juan Guaido, as the head of state and urge Maduro to step down as soon as possible. In their view, the President's incompetent government has led the country to the brink of ruin, famine and a shortage of basic goods, and has driven more than one million people abroad in the last two years. Guaido's supporters cite polls according to which 90% of citizens want Maduro to relinquish power and insist that mass protests are suppressed by force by the authorities.

THE OPPOSITE CAMP CONSISTS OF MADURO'S supporters (including countries like China, Russia, Turkey and Cuba) which claim that the current crisis is carefully orchestrated by foreign powers, headed by the US. These foreign powers pursue their own political interests as well as the economic interests of the oil giants, twice subjected to nationalization in Venezuela (first by Carlos Andres Perez in the 1970s and a second time by Hugo Chavez in 2007). Venezuela's opposition, headed by Guaido, willingly serves their goals after refusing for years to participate in the normal democratic process and

creates the impression that Maduro is manipulating the elections.

VENEZUELA'S REAL TRAGEDY today is that both sides seem right. What is actually at stake is the country's huge oil wealth, which attracts the appetite of the US and Russia and China and you name it. This is a sure guarantee that the problems cannot possibly be solved by a reasonable compromise that would be most sparing for the 31.5 million Venezuelan citizens (according to the 2016 census). In fact, military intervention by Washington seems increasingly more likely: something Latin America has not witnessed for more than one generation. President Trump has repeatedly stated that "all options are open", and appealed to the Venezuelan military to oppose

Maduro, warning: "If you choose this path, you will find no safe harbor, no easy exit, and no way out. You will lose everything." US Secretary of State Mike Pompeo announced that besides Cuba, Hezbollah and Iran had also intervened in support of Maduro. For many, as noted by The Economist, this sounds like a revival of the famous Monroe Doctrine – the most influential political concept in the Western Hemisphere for the last century and a half.

THE MONROE DOCTRINE IS NAMED after James Monroe, the fifth president of the United States, who first proclaimed it in 1823. Poor Monroe does not deserve this shadow over his name: first because the doctrine was actually not formulated by him, but by his Secretary of



State John Quincy Adams (the future sixth president), and, second, because there is nothing in common between the original idea embedded in this doctrine and the ways in which it was used afterwards in US foreign policy.

The original idea was: further efforts by European colonial empires to take control of any independent state in North or South America would be viewed as "the manifestation of an unfriendly disposition toward the United States", Monroe and Quincy Adams declared on 2 December 1823. Washington simply supported the liberation movements of the former Spanish and Portuguese colonies. In Europe, the doctrine was denounced (Prince Metternich called it a "new act of revolt" by the US), but Britain tacitly approved it because independent Latin America opened up new opportunities for its growing trade empire, previously limited by Spain's mercantilism. South American leaders, from Bolivar to Moreno, welcomed the doctrine. But some remained suspicious. "We have to be very careful: for the Americans of the North, the only Americans are themselves," Chilean minister and de facto leader Diego Portales wrote to a friend.

FOR MANY YEARS, THE MONROE DOCTRINE was practically a dead letter. The US lacked either the power or the desire to engage in conflicts in the South. It took no action when the British

1854

е годината, в която Венесуела забранява робството (4 години преди Португалия и 11 преди САЩ). През 1863 страната отменя и смъртното наказание - една от първите в западното полукуло.

is the year in which Venezuela abolished slavery (4 years before Portugal and 11 years before the US). In 1863, the country also abolished the death penalty - one of the first in the Western Hemisphere.

77.5

милиарда барела са конвенционалните запаси от петрол на Венесуела. Освен тях страната има 235 милиарда барела доказани залежи на свърхтежък петрол в басейна на Ориноко, и 4.2 трилиона куб. метра залежи на природен газ. billion barrels is the total of Venezuela's conventional oil reserves. In addition, the country has 235 billion barrels of proven extra-heavy crude oil reserves in the Orinoco Basin, and 4.2 trillion cubic metres of natural gas reserves.

reasserted their sovereignty over the Falkland Islands, and later Belize. Nor did it do anything against the French blockade against Argentina. But at the end of the 19th century, Washington was ready for a more active foreign policy. The reason was obligingly supplied by Venezuela, which sought to involve the US in a territorial dispute with Britain. In 1895, the then Secretary of State Richard Olney redefined the Monroe Doctrine as follows: "The United States is practically sovereign on this continent, and its fiat is law upon the subjects to which it confines its interposition." (Bismarck called it "uncommon insolence"). The new concept was quickly put into action. Washington intervened in Cuba's war for independence - winning Puerto Rico, the Philippines and Guam from Spain along the way. Later, Theodore Roosevelt further expanded the scope of the doctrine by asserting the right of the US to intervene in cases of "flagrant and chronic wrongdoing by a Latin American Nation" to preempt intervention by European creditors. This was Roosevelt's famous "Big Stick ideology" (because of his favourite phrase "to speak low and carry a big stick").

IN THE 20TH CENTURY, THE US WAS INVOLVED in over 40 regime changes in Latin American countries, and in quite a large number of unsuccessful attempts, historian John ▶

The world needs more Diplomats! Rediscover rum. Discover Diplomatico!

SAGAX
САГАКС ЕАД

VINOPOLY
WINE | COFFEE | GOURMET | CIGARS

ENOTECA
WINE & COFFEE

COHIBA
ATMOSPHERE
SOFIA

LA CASA DEL HABANO

Premium
CIGARS & TOBACCO

T. +359 2 950 55 50
E: sagax@sagax.bg
www.sagax.bg

► Coatsworth wrote in an article for Harvard Magazine. Some of the most memorable ones are Guatemala in the 1950s, Brazil in the 1960s and Chile in the 1970s. In some cases there was even direct military intervention – in the Dominican Republic (1916), Grenada (1983) and Panama (1989).

After the end of the Cold War, this approach seemed outdated. In 2013 the then US Secretary of State John Kerry said that the "era of the Monroe Doctrine is over". Why does it now suddenly seem revived?

There are several answers to this.

First, because the situation in South America as a whole has changed in comparison with 2002, which saw the last major attempted coup in Venezuela (a coup of which the CIA was proven to have had prior knowledge, but in which President George W. Bush's administration denied any involvement). At the time Hugo Chavez enjoyed widespread support in the country; almost throughout South America, headed by Brazil, power was in the hands of centre-left or left-wing governments which backed him.

Today only fragments remain of this leftist wave – in Ecuador, Bolivia and Uruguay. In the other South American countries, including Brazil, the right wing is in power.

ON THE OTHER HAND, MADURO now enjoys more international support than Chavez simply because others, too, are interested in Venezuela's oil. China is the country's largest creditor and seems firmly resolved to recoup the over \$60 billion it has lent the country. The debt to Russia approximates \$17 billion; moreover, Rosneft's re-

ceivables from Venezuelan oil company PDVSA are backed by 49.9% of the latter's stake in the US Citgo. This means that, in case of insolvency, the Russian state giant will take over a company with three refineries and 3,500 petrol stations in the US which until recently controlled about one-tenth of the entire US fuel market. Understandably, Washington is not amused by this prospect.

THE LOBBIES OF THE BIG OIL COMPANIES

which were hit by Chavez' nationalization should not be underestimated either. In 2007, he seized the assets of ExxonMobil (at that time the world's largest company) and of ConocoPhillips, after they refused to cede PDVSA's control package. Venezuela paid \$255 million in compensation to Exxon, as well as over \$420 million to two other US companies whose gas concessions had been withdrawn. But this did not really appease the said corporations. They are now ready to file claims. "The predators are lining up, waiting for the prey," oil expert Vasil Nachev commented on Bloomberg TV Bulgaria.

However, it is important to note that the US remains PDVSA's main client – since the oil it mines is too light, the refineries need the heavy Venezuelan oil to work normally. Venezuela's oil production has shrunk dramatically in recent years (from a peak of nearly 3.3 million barrels of oil per day under Chavez to only about one million bopd), but the quantities supplied to the US remain stable – about 500,000 bopd, Nachev explains. However, Washington cut Maduro's access to revenues from these sales, they are kept in a separate account, to which a possible democratic government of Guaido will have access.

MADURO'S CRITICS, who blame him for having dragged the country into the stickiest possible economic quagmire, apparently have a point. Venezuela remains almost completely dependent on oil; it accounts for 96% of the country's exports and half its fiscal revenues. This is why the crashing oil prices in 2014 opened up big cracks in the economy. GDP has been almost halved since then. Annual inflation exceeds 1.7 billion percent according to unofficial data (official data are no longer published), which means that 1,000 euro savings in bolivars at the beginning of the year would be worth only about 6 eurocents at the end of it. Basic goods, including foods, are lacking in the shops. Some studies claim that the average Venezuelan has lost between 5 and 10 kg in weight in the last two years. Maduro's supporters say that these effects are exaggerated. They claim that food shortages are triggered artificially by the big food monopolies, which are controlled by opposition leaders. And hyperinflation is mainly due to the financial war against Venezuela, which prevents the country getting cheap loans, as well as to the US dollar exchange rate, deliberately distorted by money smuggling operations (Paraguay recently seized almost nearly 30 tonnes of Venezuelan bolivar notes). There may be some truth in these objections. But this does not change the situation for ordinary people in the country, forced to live for years in the suffocating embrace of inflation.

DOES THIS MEAN THAT THE OPPOSITION enjoys nationwide support? Not really. The dissatisfaction with Maduro, to whatever degree, coexists with continued support for the late Chavez ►



Maduro's critics, who blame him for having dragged the country into the stickiest possible economic quagmire, apparently have a point

представя

"Най-доброто
за нас може да
предстои"

"За дните,
изпълнени
със свободно
време"

"Няколко
истории,
в които всеки
иска да
участва"

"Мечтите
нямат
възраст"

25
години



НЕОБИЧАЙНИТЕ ПЕНСИОНЕРИ

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

ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“: ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.
КЪМ 31.12.2018 Г. – С НАД 418 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И БЛИЗО 1.3 МИЛИАРДА ЛЕВА УПРАВЛЯВАНИ НЕТНИ АКТИВИ
В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН WWW.FSC.BG).
ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.

*ПОСОЧЕНИТЕ РЕЗУЛТАТИ НЯМАТ ПО НЕОБХОДИМОСТ ВРЪЗКА С БЪДЕЩИ РЕЗУЛТАТИ.

С грижа за Вас!

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

► цени през 2014 отвори дебел пукнатини в икономиката. Брутният вътрешен продукт се е стопил почти наполовина оттогава. Годишната инфлация надхвърля 1.7 милиона процента по неофициални данни (официални вече не се публикуват), което означава, че ако сте имали 1000 евро спестявания в боливари в началото на годината, в края те струват около 6 евроцента. В магазините липсват основни стоки, включително и хранителни. Някои изследвания твърдят, че средният венесуелец е загубил между 5 и 10 kg от теглото си в последните две години. Привържениците на Магуро твърдят, че тези ефекти се преувеличават. Според тях недостигът на храни се предизвиква изкуствено от големите хранителни монополи, които са под контрола на лидери от опозицията. А главната причина за хиперинфлацията е в активната финансова война срещу Венесуела, която отрязва възможностите на страната да получава евтини заеми, а също и в обменния курс с щатския долар, деформиран съзнателно от контрабандни парични операции (наскоро Парагвай залови близо 30 тона нелегално изнесени венесуелски боливари). В тези възражения може би има известна истина. Но това не променя ситуацията за обикновените хора в страната, принудени да живеят вече години в задушаващата прегръдка на инфлацията.

ОЗНАЧАВА ЛИ ТОВА, ЧЕ ОПОЗИЦИЯТА се радва на всенародна подкрепа? По-скоро не. Недоволството срещу Магуро, каквато и да е степенята му, съжителства с все така жива подкрепа за покойния Чавес и левите му политики. Говорейки за тирания и диктатура, някои западни наблюдатели пропускат факта, че за мнозинството венесуелци периодът между 1999 и 2014 е вероятно най-благополучният в живота им. Въпреки петролното и газовото богатство на родината си те никога не са се радвали на особено охолство. Нито пък на особено спокойствие, защото преди Чавес националната история е низ от икономически сътресения, потушавани с кръв бунтове, преврати и импийчмънт на най-популярния президент заради корупция. Много от социалните политики на Чавес бяха спорни и вероятно начинът, по който той се опита да управлява нефтодобива, е в основата на днешните проблеми. Но с петролните пари той успя да намали дела на бедните от 49% до 32%; да намали наполовина детската смъртност; да даде на 60% от населението достъп до безплатно здравеопазване. Днес грамотните във Венесуела са 96%, един от най-високите показатели в целия регион. А коефициентът Gini, който измерва неравенството в доходите, пада от .495 през 1998 година до 0.39 през

ВЕНЕСУЕЛА или ВЕНЕЦУЕЛА? THE NAME VENEZUELA

Всъщност и двете наименования са правилни - посвоему. На испански Венесуела се произнася "Бенесуела". Но името е дадено от Америго Веспучи и произхожда от италианското "Венециола" (Veneziola) - малката Венеция.

In Spanish, the name Venezuela is pronounced "Benesusela". But the country was given its name by Amerigo Vespucci and comes from the Italian word "Veneziola" which means little Venice.

2011, което нареди Венесуела на второ място в цялото Западно полукълбо - след Канада, но пред Коста Рика, Уругвай, Чили и САЩ (за България коефициентът е 0.402). Държавата построи жилища за над два милиона души, обитавали гомогава бараки.

ТРУДНО Е ДА СЕ КАЖЕ какво от тези постижения е оцеляло до днес. Но починалият от рак през 2013 Чавес и сега има общата и почитта на широки кръгове от населението. Които съответно не одобряват особено онези лидери на днешната опозиция, участвали в неуспешния преврат срещу него през 2002.

Докато армията остава лоялна към Магуро, днешната патова ситуация ще се запази - затова и Foreign Policy отбеляза, че единственият "път към промяна включва военните под някаква форма".

Но военната интервенция във Венесуела едва ли ще е толкова проста като последната американска намеса в Латинска Америка - в Панама през 1989. Тогава операцията продължи само пет седмици, американските части дадоха 23 жертви, а скрилият се в посолството на Ватикана диктатор Мануел Нориега се предаде, след като три дни бе обстрелван... с подбрани рок нарчета (Led Zeppelin, Black Sabbath, Kiss) от мощни уредби.

Но Панама бе малка страна с едва 20-хилядна и неособено подготвена армия. Венесуелската надхвърля 70 000, и освен това притежава някои модерни оръжия, като руските зенитни комплекси "Бук", "Печора" и "Антеу 2500". Да не говорим, че директна намеса на Щатите би предизвикала протестна вълна в цяла Латинска Америка, както и непредвидими реакции от Китай и Русия. Трудно е да се каже кой ще спечели от таква противопоставяне. Сигурно е само кой губи: онези 31 милиона души във Венесуела, които живеят върху най-голямото богатство на планетата - в нарастваща мизерия. ■

► and his left-wing policies.

Speaking of tyranny and dictatorship, some Western observers omit the fact that for the majority of Venezuelans, the period between 1999 and 2014 was probably the most prosperous in their lives. Despite the country's oil and gas wealth, they have never enjoyed any particular affluence. Or much peace and quiet either – Chavez' rule was preceded by a string of economic upheavals, blood-drenched rebellions, coups and impeachment of the most popular president for corruption.

Many of Chavez' social policies were controversial and the way in which he tried to manage oil production is perhaps at the heart of today's problems. Yet with the oil money he managed to reduce the share of the poor from 49% to 32%, to halve child mortality, to give 60% of the population access to free healthcare. The adult literacy rate in Venezuela today is 96%, one of the highest in the entire region. And the Gini coefficient, a measure of income inequality, dropped from .495 in 1998 to 0.39 in 2011, ranking Venezuela second in the entire Western Hemisphere – after Canada, but ahead of Costa Rica, Uruguay, Chile and the US (the coefficient for Bulgaria is 0.402). The state built housing for over two million people who had previously lived in shanties.

IT IS DIFFICULT TO SAY which of these achievements has survived until today. But Hugo Chavez, who died of cancer in 2013, still enjoys the love and respect of wide circles of the population. Naturally, they do not particularly approve of those leaders of today's opposition who participated in the failed coup against him in 2002. While the army remains loyal to Maduro, the present stalemate will be preserved: Foreign Policy, too, noted that "For now, the most viable path to change involves the military in some way."

But military intervention in Venezuela is unlikely to be as simple as the last American involvement in Latin America – in Panama in 1989. The operation lasted only five weeks, the US troops suffered 23 casualties, and dictator Manuel Noriega, who was hiding in the Vatican embassy, surrendered after being blasted for three days with... rock music (Led Zeppelin, Black Sabbath, Kiss) from powerful speakers.

But Panama was a small country with a rather untrained army of just 20,000. The Venezuelan army is over 70,000 strong and is moreover equipped with some state-of-the-art weaponry, such as the Russian-made Buk, Pechora and Antey-2500 anti-aircraft missile systems. Let alone that a direct US intervention would trigger a protest wave across Latin America, as well as unpredictable reactions by China and Russia. It is difficult to say who would come out the winner in such a confrontation. Only the loser is certain: those 31 million people in Venezuela who live on the planet's greatest wealth – in growing misery. ■



СПЕСТЯВАШ, ДОКАТО ПЪТУВАШ

ВЗЕМИ СВОЯТА
VISA CCB-BULGARIA AIR ОТ ЦКБ
СЪС СПЕЦИАЛНИ УСЛОВИЯ

- Дълъг гратисен период при пазаруване и теглене на пари в брой
- Безплатна застраховка при пътуване в чужбина
- Отстъпка от пълната стойност на самолетния билет при заплащането му с карта Visa "CCB-Bulgaria Air" в България или на www.air.bg:
 - 5% отстъпка при плащане с Visa Gold "CCB-Bulgaria Air"
 - 3% отстъпка при плащане с Visa Classic "CCB-Bulgaria Air"
- 5% отстъпка при покупка на стоки с картата на борда на самолетите
- Безплатен превоз на два багажа, всеки с тегло до 23 кг.

Допълнителна информация за кредитни карти Visa "CCB-Bulgaria Air" можеш да получиш на тел.: *5050 или 02 9266 500

www.ccbank.bg



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg

ЗАСТРАХОВКА

ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ

Пролетна промоция

**ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ НА ПРОМОЦИОНАЛНА
ПРОЛЕТНА ЦЕНА! С 20% отстъпка до 31 май 2019 г.**



ЗАСТРАХОВАТЕЛНО
АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО
Армеец
www.armeec.bg

Винаги с вас!



80 | **ДИАМАНТ КОЛКОТО
ХОТЕЛ "РИЦ"**

A DIAMOND AS BIG AS RITZ

62 | **МОЯТ ДОМ, МОЯТА КРЕПОСТ**
MY HOME, MY FORTRESS



72 | **УТРЕШНИТЕ АВТОМОБИЛИ**
THE CARS OF TOMORROW





ИДВА ЛИ ВРЕМЕТО НА КВАНТОВИТЕ ДВИГАТЕЛИ?

IS IT TIME FOR QUANTUM ENGINES?

Бразилски физици за пръв път в историята успяха да създадат квантов двигател, който дава повече мощност от конвенционалния си аналог. Резултатите от експеримента им бяха публикувани в края на март в авторитетното *Physical Review* и потвърдени от други учени. "Те показват убедително, че квантовата машина се справя по-добре от класическата. Това е изключително важна стъпка напред", коментира Марк Мичисън, физик от Trinity College.

В същността си устройството на Роберто Сера и колегите му от Университета Санту Андре е топлинен двигател, донякъде сходен с двигателя с вътрешно горене. Но вместо топлинното разширяване на газове да задвижва бутала, при него чрез лазер се стимулира електрон в диамантен кристал да прескача между различни енергийни нива, излъчвайки електромагнитни вълни.

Според квантовата механика понякога обектите могат да се окажат в т. нар. суперпозиция (свърхпозиция), при която са в две или повече квантови състояния едновременно. Представете си буталото на автомобила, което е едновременно в горен и долен такт. Тази суперпозиция позволява на електрона да отдели повече енергия, отколкото е способен да произведе класически двигател.

Не разчитайте обаче скоро подобно нещо да се озове под капака на колата ви. Учените още не са наясно с ефективността на квантовия си двигател, и освен това предупреждават, че ефектът се проявява най-добре при леки натоварвания.

Екипът на Сера обаче има друг трик, който би заинтригувал автомобилната и авиационната индустрии. Те предлагат да се използва квантов ефект, за да се намали триенето, което при класическите двигатели с вътрешно горене поглъща голяма част от енергията и снижава много ефективността им.

For the first time ever Brazilian physicists succeeded in creating a quantum engine that provides more power than its conventional analogue. The results from the experiment were announced by the prestigious *Physical Review* magazine in late March and were also confirmed by other scientists. "They've shown very convincingly that the quantum engine performs better than the classical one. This is an extremely important step ahead", commented Mark Mitchison, physicist from Trinity College.

In essence, the device invented by Roberto Serra and his colleagues from the University of Santo Andre is a heat engine which is in a way similar to the internal combustion engine. But instead of applying heat expansion of gases to move the pistons, it uses a laser to cause an electron within a tiny defect of a diamond crystal to jump between energy levels. And instead of moving pistons, the quantum machine outputs its power in electromagnetic waves.

According to quantum mechanics, sometimes objects may turn out in the so called superposition, in which they appear in two or more quantum conditions at the same time. Imagine a car engine's piston that is simultaneously in the up and down positions. That superposition results in much increased power output.

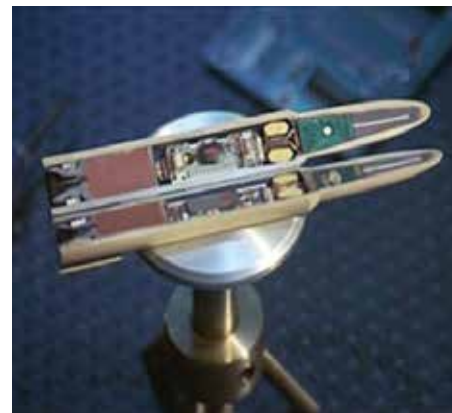
But don't count on seeing that invention beneath the bonnet of your car any time soon. The scientists are not yet fully aware of the efficiency of their quantum engine and they also warn that the effect is best seen in cases of light pressure. However, the team led by Serra has another trick that might interest the car and aviation manufacturers. They suggest that quantum effect be used to reduce the friction which consumes a large part of the energy provided by classical internal combustion engines and significantly decreases their efficiency. ■

ПЕНТАГОНЪТ ПОКАЗА САМОНАСОЧВАЩ СЕ КУРШУМ

THE PENTAGON SHOWED A SELF-AIMING BULLET

Старата приказка за омагьосания куршум, който не пропуска целта, вече е реалност. DARPA, изследователската агенция към Пентагона, вече има готов за демонстрации прототип на новите муниции калибър .50, наречени EXACTO. С оптични сензори и въградена насочваща система, те могат да проследяват движеща се цел и да коригират траекторията си по време на полет. Според агенцията това ще улесни много работата на снайперистите в трудни зони като Афганистан.

The old talking about the haunted bullet that never misses a target has become reality now. DARPA, the Pentagon's research agency, is ready to demonstrate a prototype of the new .50 caliber ammunitions called EXACTO. Due to optic sensors and a built-in directing system, it is able to trace a moving target and correct its route mid-air. The invention will be of much help to snipers in difficult areas like Afghanistan, the agency commented. ■





МОЯТ ДОМ, МОЯТА КРЕПОСТ

"Умните" къщи вече са реалност, или съвсем скоро ще бъдат. Какви предимства и капани крие това?

Текст КРИСТИНА НИГОХОСЯН / Фотография SHUTTERSTOCK

„Автоматизиран“, „дигитализиран“, „свързан“ – всяко от тези определения ще е по-точно от вече наложилото се "умен" дом (smart home). Те обясняват принципа на устройствата, които ни отменят у дома и улесняват живота ни. Но за да станат жилищата ни наистина "умни", ще трябва да мине още известно време. Вероятно не много, ако съдим по факта, че за пръв път за smart homes се заговори преди нищожните 8 години с появата на термостата Nest.

ФАКТ Е, ЧЕ SMART HOMES са главната тема на последните издания на най-престижното изложение за потребителска електроника в света - Consumer Electronics Show в Лас Вегас. Там показаните технологии в сферата далеч надхвърлят контролирането на температурата в дома и дистанционното включване на лампите, и навлизат в сфери като фитнес екипировка и здравословен начин на живот. Преди да стане наистина „умен“, един дом трябва да разполага с

цялостна система, която да свързва различните дигитални устройства и да позволява централизирано командване. Докато чакаме този момент да дойде, поглеждаме към някои от тенденциите в сферата.

ГЛАСОВИ АСИСТЕНТИ. Siri на Apple, Cortana на Microsoft и Google Assistant съществуват от доста време (измерено спрямо скоростта, с която се развиват технологиите). Едва след появата на Alexa през 2014 обаче се заговори за гласови асистенти, които ни помагат да управляваме процесите в дома си. Асистентът на Amazon е толкова популярен, че на последното CES голяма част от смарт устройствата бързаха да обявят, че са съвместими с него. Някои компании представиха продукти, чиито гласови асистенти са вградени, като Lenovo Smart Screen или пък LG Instaview – хладилник с асистент на вратата си, който може да помолим да ни пусне музика от Spotify например. ►





► **КАЧЕСТВО НА ВЪЗДУХА.** Детекторите за пушек и гори тези за силно токсичния, но без мирис въглероден оксиг, отдавна са на пазара. Новите продукти в областта включват и такива, които следят чистотата на въздуха, нивата на въглероден двуокис, радон и летливи газове, и предупреждават, когато те достигнат опасни стойности. Guardian пък се нарича системата на компанията Elexa, която не изисква специална инсталация и следи за течове в дома. При случай на земетресение или груг катаклизъм, Guardian автоматично спира водоснабдяването в жилището.

СВЪРЗАНИ УСТРОЙСТВА. Един от най-полезните и забавни аспекти на автоматизацията на дома е свързаността му. Устройствата дотолкова стават зависими едно от друго, че имаме чувството, че домът ни е жив. За някои това може да звучи малко стряскащо, но нас ни се струва изключително функционално да имаме хладилник, който ни предлага какво да сготвим в зависимост от съдържанието в него. Или такъв с вградена камера, на която през приложение на телефона си може да „надникнем“ и да видим дали млякото е свършило и трябва ли да купим ново. Ще можем да включим фурната на път от офиса през телефона си,

Прогнозите са, че до 2020 година пазарът на продукти за домашна сигурност ще достигне 47 милиарда долара

за да загрее навреме за вечеря. Миялната машина и техническата ѝ изправност пък вече не е наша грижа, а на самия уред, който изпраща сигнал до сервиза, когато нещо в него се повреди. Разбира се, докато всички тези екстри станат масово достъпни, ще мине известно време.

СИСТЕМИ ЗА СИГУРНОСТ. Сигурността остава голямата въпросителна при дигитализацията на домовете ни. Само си представете, че всяка дейност въщи е

свързана с WiFi и може да се ръководи от разстояние – няма начин да не се стигне до злоупотреби и дори престъпления. На всички в технологичния бранш им е ясно колко е важно да се осигури максимална защитеност на системите в един „умен“ дом – прогнозите са, че до 2020 година пазарът на продукти за домашна сигурност ще достигне 47 милиарда долара. Alexa на Amazon и Google Assistant остават предпочитания начин да ръководим системите за сигурност в дома като заключването на вратите, включването на охранителните камери и проверяването на записите от тях.

КАКВО ДА ОЧАКВАМЕ ОТ ДОМОВЕТЕ НА БЪДЕЩЕТО? Няма да е достатъчно да са свързани и дигитализирани, а наистина да станат умни – да могат да предугаждат предпочитанията ни, да усетят емоциите ни и да активират подходящия сценарий от дейности, за да задоволят моментните ни нужди. За целта домът ще трябва да може да разпознава собствениците си, да събира и анализира данни, да разчита на „умни“ материали, които реагират на движение и натиск, постоянно да се адаптира и да действа наистина умно, за да ни отмени във все по-голяма част от всекидневните ни задачи. ■

My Home, My Fortress

"Smart" homes are already a reality, or they will be quite soon. What advantages and traps does this conceal?

By CRISTINA NIGOHOSYAN / Photography SHUTTERSTOCK

„Automated“, „digitalized“, „connected“ – each of these definitions will be more precise than the already established “smart” home. They are describing the principle of the devices, which are assisting us at home and are making our lives easier. But in order for our homes to become really “smart”, some more time has to pass. Probably not much, judging from the fact that people started talking about smart homes before the paltry 8 years with the appearance of the Nest thermostat.

IT IS A FACT THAT SMART HOMES are the main topic of the latest editions of the most prestigious exhibition for consumer electronics in the world - Consumer Electronics Show in Las Vegas. There the technologies shown in this field go well beyond controlling the temperature in the home and a remote on/off switching of the lamps, and are entering areas such as fitness equipment and healthy lifestyle. Before becoming truly “smart”, a home has to have at its disposal a comprehensive system at its disposal, which is to connect the various digital devices and to permit a centralized controlling. While we are waiting for this moment to come, we take a look at some of the trends in the sphere.

VOICE ASSISTANTS. Apple’s Siri, Microsoft’s Cortana and Google Assistant are in existence for quite some time now (measured as compared to the speed with which technologies are developing). However only after the appearance of Alexa in 2014 people started talking of voice assistants, which help us manage the processes in our home. Amazon’s assistant is so popular that during the last CES a large part of the smart devices were in a hurry to announce that they are compatible with it. Some companies presented products, the voice assistants of which are in-built, such as Lenovo Smart Screen or LG Instaview – a refrigerator with an assistant on its door, which we may ask

to play us some music from Spotify for example.

AIR QUALITY. Smoke detectors and even the ones detecting the highly toxic, but odourless carbon monoxide have already been on the market for a long time now. The new products in the field include ones that monitor the air quality, the carbon dioxide, radon and volatile gases levels, and are giving a warning, when they reach dangerous levels. And Guardian is the name of the system by the Elexa company, which does not require a special installation and is watching for leakages in the home. In case of an earthquake or another cataclysm, Guardian automatically stops the water supply in the home.

CONNECTED DEVICES. One of the most useful and amusing aspects of the automation of the home is its connectedness. The devices become so dependent from one another, that we have the feeling that our home is alive. To some this may sound a bit scary, but to us it seems extremely functional to have a refrigerator, which is suggesting what to cook depending on its contents. Or one with an in-built camera, by means of which we may through an app on our telephone “take a peep” and see if we have run out of milk and if we should buy a new one. We

may turn on the oven on our way back from the office through our phone, in order for it to warm up on time for dinner. The dishwashing machine and its good technical working order is no longer our concern, but rather that of the device itself, which is sending a signal to the service-station when something in it breaks down. Of course, it will be some time before all these extras become fully available.

SECURITY SYSTEMS. Security remains the big question mark with the digitalization of our homes. Just imagine that every single activity at home is connected through WiFi and can be controlled at a distance – there is no way for this not to result in misuse and even crimes. Everyone in the field of technology is aware of the fact how important it is to ensure a maximum level of protection of the systems in a “smart” home – the prognoses are that up until 2020 the market for home security products will reach 47 billion dollars. Amazon’s Alexa and Google Assistant remain the preferred way of managing the security systems in the home such as the locking of the doors, the switching on of the security cameras and the checking of the records from them.

WHAT ARE WE TO EXPECT FROM THE HOMES OF THE FUTURE? It will not be enough for them to be connected and digitalized, but rather to become truly smart – to be able to foresee our preferences, to feel our emotions and to activate the suitable scenario of activities, in order to satisfy our momentary needs. For this purpose the home will have to be able to recognize its owners, to collect and analyze data, to rely on “smart” materials, which react to motion and pressure, to constantly adapt itself and to act truly smartly, in order to assist us in an ever larger part of our day-to-day tasks. ■



110 111 1100 011000 110101 110100 101 011 101 110 110 110010 110010
101 100 100 100 107 011 101 101 101 100 101 011 101 101 101 101
110 110 010 010 01 110 110 1100 1101 101 101 101 101 101 101
00 00 1100 10 1101 101 00 01 110 110 110

101100 1100 000 011001 101 101 101 100011 110011 101100
110 110 110010 0001 100 011 011 110 00 110 110 110 110 110
101 101 101 101 101 101 101 101 101 101 101 101 101 101 101
110011 101100 011011001 100110 1011000011 110011 110 11000

международна конференция

ОБРАЗОВАНИЕ И БИЗНЕС

10-то юбилейно издание

НАРОДЕН ТЕАТЪР
„ИВАН ВАЗОВ“ 13.05.19

www.edu-business.info

ON
AIR БЪЛГАРИЯ

Генерални партньори:



Специални партньори:



ЦЯЛАТА КРАСОТА НА ЕВРОПА В ЕДИН ГРАД.

ЛИСАБОН

от
€ **89**



еднопосочна
цена

от
€ **169**



двупосочна
цена

Цената е крайна и включва: всички такси, 1 бр. ръчен багаж до 10 кг + 1 бр. дамска чанта/лаптоп, кетъринг на борда, безплатен check-in. Чекиран багаж може да се заплати преди полет на летище или в офис на издателя на билета. Цена на първо парче багаж до 23 кг - 20 евро на посока.

Авиокомпанията предлага цени и с включен чекиран багаж.

Вижте всички предложения и резервирайте на www.air.bg

България Ер
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg

11 НЕЩА, КОИТО НЕ НИ КАЗВАТ ЗА УТРЕШНИТЕ АВТОМОБИЛИ

Бързото зареждане е мит, водородът няма да стигне до
леките коли и защо 5G е от толкова голямо значение за
автопилотите

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография КОЛЕЛА, BMW

Електричество, автономно управление, свързаност: вече няма съмнение, че това ще са трите стълба на утрешната мобилност. Но повечето производители говорят за тях чрез маркетинговите си отдели, с добре познатата ни сяпа вяра в светлото бъдеще, и старателно премълчавайки недостатъците и трудностите. През изминалата седмица в Мюнхен обаче "КОЛЕЛА", автомобилното предаване на Bulgaria ON AIR, имаше възможност да обсъди тези въпроси с един от най-пословично прямите хора в индустрията - шефа по развойната дейност на BMW Клаус Фрьолих.

ВСЕКИ ДОПЪЛНИТЕЛЕН КМ ОБСЕГ СТРУВА СОЛЕНО. Днес масово производителите (включително и BMW) обещават 400, 500, дори 600 км пробег с едно зареждане за електромоделите си. Но хората не осъзнават, че големият пробег е луксозна опция, обяснява Клаус Фрьолих. "Основният, най-голям компонент в цената на електромодела е батерията", подчертава той. Най-големите батерии ще са в бъдеще това, което са днес най-добре оборудваните версии с мощни двигатели. "Еквивалентът на 316 дизел занаят ще е кола с пробег около 300 км и един двигателен мост. Докато 600 км пробег и два двигателни моста ще е нещо като M4 - най-скъпата възможна опция".

Досега това не се забелязваше много, защото първите поколения електромобели не бяха в достатъчно големи производствени серии. "Разходите по разработването им бяха милиарди, така че производителите можеха спокойно да ги подаряват без пари, нямаше да има голяма разлика върху счетоводните баланси". Но сега обемите нарастват и електромоделите трябва да започнат да печелят пари.

БЪРЗОТО ЗАРЕЖДАНЕ Е БАЛОН. Няма никакъв смисъл да се преследват 800 или 1000 километра обсеги, защото това би направило зареждането на батериите мъчително бавно, обяснява Клаус Фрьолих. "Заради вътрешното съпротивление на клетките зареждането не може да бъде твърде бързо. Зареждането за минути, за което четем често в пресата, е фантазия... Напълно възможно е, но то убива батериите, състарява ги преждевременно. А понеже батерията е най-скъпата част, това би означавало след 3-4 години да изхвърлите цялата кола". В потвърждение на това подмяната на батериите за Tesla Model S по каталог струва 40 000 долара. Според Фрьолих при изследваните батерии на конкуренти пикът, след който клетките започват да се зареждат по-слабо, идва още на втората година, ако се използват интензивно бър-

зи зарядни станции. Целта на сега изграждащите се в Европа подобни колонки е да осигурят опции за спешни случаи, а не за ежедневна употреба.

ЩЕ СТИГНАТ ЛИ СУРОВИНИТЕ? Едно от основните притеснения при очаквания бум на електромоделите е, че това ще оскъпи драстично използваните за тях суровини. BMW например предплаща отсега на миннодобивни компании за разработването на нови находища на литий и кобалт, нужни за батериите. "Между 2025-2030 година те ще ни изплатят инвестицията със суровини, с фиксирани тавани на цените и с ангажименти добивът им да е екологично устойчив", обяснява Фрьолих. Проблем са и така наречените "редки земни елементи" (диспрозий, европий, лантан, неодим, гадолиний и пр.), 95% от добива на които е в ръцете на Китай. "Трудно е да се постигне високоефективно електрическо задвижване без тях, но ние трябваше да го направим, защото ако я няма ефективността, ви трябва по-голяма батерия - а това добавя стотици и хиляди евро към цената".

КАКВО ЩЕ ПРАВИ АВТОПИЛОТЪТ, КОГАТО НЯМА ВРЪЗКА? Автономното управление от ниво 4 и 5 (при което можете да правите нещо друго, докато колата се кара

"Разходите по разработването на първите електромобили бяха милиарди, така че производителите можеха спокойно да ги подаряват без пари, нямаше да има голяма разлика върху счетоводните баланси"

сама) се нуждае от постоянна връзка с голям капацитет. Затова за производителите е изключително важно новото поколение 5G свързаност. "5G вече е много бързо в Корея, Япония, Китай, докато Европа е много назад. Еврокомисията още работи върху регулациите за WLAN комуникация, което е пълна безсмислица и никога друг в света не го прави", казва Фрьолих. 5G ще позволи автомобилът непрекъснато да получава информация в реално време, да бъде дистанционно поддържан и предпазван от повреди - в сервиза ще научават веднага, щом някой компонент започне да показва признаци на износване. Освен това така ще има връзка и с пешеходците, които също ще имат 5G, защото подменят мобилните си устройства най-много на две години.

Какво става обаче, ако се озове на място без обхват? Тогава системите на автомобила трябва да буферират цялата информация, която им е нужна, за да работят офлайн. "Ако автопилотът отказва непрекъснато, защото телекомите не са си свършили работата, клиентите ще обвиняват не тях, а BMW", подчертава Фрьолих.

АВТОНОМНОТО УПРАВЛЕНИЕ ЩЕ СЕ ПОЗАБАВИ. Още след две години на пазара вече ще се предлага ниво 4. Но това не значи, че то ще е масово. Според Фрьолих никога

не може да предвиди какви пазарни дялове ще постигнат нива 2, 3, 4 и 5. До голяма степен това зависи и от регулаторите. Например дори и днес BMW предлага ниво 2, напълно освобождаващо ръцете на шофьора, в Америка и Китай. Но в Европа заради регулациите сте длъжни да държите ръцете си на волана.

Другият мит е, че с появата на автопилотите катастрофите ще изчезнат. На пътя все така ще има неавтоматизирани участници в движението - по-старомодни автомобили, велосипедисти, пешеходци.

АВТОНОМНОТО УПРАВЛЕНИЕ ЩЕ Е МНОГО СЪППО. Другата голяма пречка пред автопилотите е високата им себестой-

ност. "Най-важната ни задача е да намалим цената, защото първото поколение на ниво 3, което скоро ще предложим, ще е може би най-скъпата опция, която можеш да избереш", признава Клаус Фрьолих. Първоначално системата ще се предлага в автомобили от високия ценови сегмент, като бъдещото iNext и Серия 7. "Но ако искаме да го направим реалистична опция и за Пета серия, или Трета серия, трябва да намалим себестойността с поне 50%", казва технологичният шеф на BMW. Фрьолих признава, че вече сложил колегите си от борда на директорите да изпробват ниво 4 - "За щастие всички оцеляха, иначе щях да стана много известен".

НЯМА ДА ИМА РЕВОЛЮЦИЯ В БАТЕРИИТЕ. Периодично в печата се появява съобщение за научен пробив, който ще замени скъпите литиево-йонни батерии с нещо по-ефективно. Обикновено никога повече не чуваме за него. Фрьолих също е скептичен. "Честно казано, засега литиево-йонната технология с течен електролит продължава да е във възход, и енергийната плътност се подобри". BMW работи и върху батерии с твърд електролит (т. нар. solid state), но те ще са готови за пазара не по-рано от 2030 година. "Може би ще имаме малки опитни серии с твърд електролит още около 2025, ▶

"Първото поколение на ниво 3 на автономност ще е може би най-скъпата възможна опция"



"Дизелът ще изчезне напълно от по-малките сегменти, и освен това броят на дизеловите двигатели ще намалее - вместо 8-9, ще предлагаме до 4"

► но те все още няма да са по-добри от литиево-йонните".

НЯМА ДА ДОЧАКАМЕ ЛЕКИ КОЛИ НА ВОДОРОД. BMW, чрез партньорството си с Toyota, бе сред пионерите в разработването на водородни горивни клетки. Но Клаус Фрьолих не вярва, че те ще стигнат до масово приложение при леките автомобили - първо, защото литиево-йонните батерии вече се справят с проблемите с обсега, и второ, защото водородната технология се нуждае от много място (най-вече заради резервоара, където водородът се съхранява при 700 бара налягане).

"Виждам обаче потенциален пазар при лекотоварните и товарните автомобили", признава Фрьолих. Това би решило основния проблем на водорода - инфраструктурата. "Горивните клетки могат да обслужват куриерски фирми или вериги магазини, да речем, които ще се нуждаят само от няколко служебни зарядни станции на своя територия", обяснява шефът на BMW. При товарните превози ще е нужно да се изградят станции само по основните пътища, и

то през 300-400 км, което действително ще намали драстично огромната цена за изграждане на водородна инфраструктура.

ДИЗЕЛЪТ ЩЕ ОЦЕЛЕЕ В ЕВРОПА. В последните години делът на дизела рязко намалел в Европа, но сега този спад сякаш приключва, смята Клаус Фрьолих. Причината е, че онези клиенти, които преди са се колебаели между дизел и друго задвижване, вече са направили прехода. От друга страна, новите WLTP тестове за емисиите изместваха много бензинови агрегати по-нагоре в данъчните таблици и ги направиха твърде скъпи. "Ще имаме стабилен процент дизели в следващите години, защото и регулаторите вече осъзнават, че резкият отказ от тях е лоша идея. Но дизелът ще изчезне напълно от по-малките сегменти, и освен това броят на дизеловите двигатели ще намалее - вместо 8-9, ще предлагаме до 4".

БРОЯТ НА ДВИГАТЕЛИТЕ ЩЕ НАМАЛЕЕ РЯЗКО. В момента, може би за пръв път в историята, няколко основни автомобилни региона в света се развиват всеки

по свой път. "Ако вземем за пример Седма серия, днес за Китай ми трябва поне 2-3 версии с електрическо задвижване. В Европа ми е нужен поне един дизел, и поне един плъз-ин хибрид. За САЩ ми трябва поне три бензинови мотора, включително и V8... Като добавим Русия, Южна Африка и така нататък, излиза, че трябва да разработя 15 различни задвижвания за една кола. Не мога да си го позволя, съжалявам. Ще трябва да ги намалим", признава Фрьолих.

BMW ЩЕ ПРОДАВА И ТЕХНОЛОГИИ. Както навремето на компютрите пишеше "Intel Inside", така занаятчийски по групи автомобили може да пише "BMW Inside", смята Фрьолих. "Ние вече получаваме заплащане от групи производители, защото разработваме технологии за тях. В бъдеще това ще се засили... Много производители не могат да си позволят да инвестират във всички тези неща: дизел, бензин, плъз-ин хибриди, батерии, свързаност, 5G, автономно управление, botnet архитектури... Те трябва или да ги купуват от някого, или да си отидат". ■



11 THINGS THEY DON'T TELL US ABOUT THE CARS OF TOMORROW

Fast charging is a myth, hydrogen will not be used in cars,
and why 5G is so important to autopilots

By KONSTANTIN TOMOV / Photography BMW, KOLELA

Electricity, autonomous driving, connectivity: it already goes beyond doubt that these will be the three pillars of tomorrow's mobility. However, most car manufacturers are talking about them through their marketing departments, with the implicit belief in the bright future we know so well, while carefully ignoring any shortages or difficulties that might arise. Yet, last week in Munich KOLELA had the chance to discuss these issues with one of the people best known for their directness in the car industry - BMW Chief of Engineering, Klaus Froehlich.

EACH EXTRA KM OF RANGE COSTS A LOT.

Today manufacturers all together (BMW included) are promising 400, 500, even 600 km of range with a single charging of their electric cars. But people fail to realize that a long run is a luxurious option, Klaus Froehlich explained. "The cost driver number one for an electric car is its battery", he underlined. The biggest batteries will one day be what the best equipped

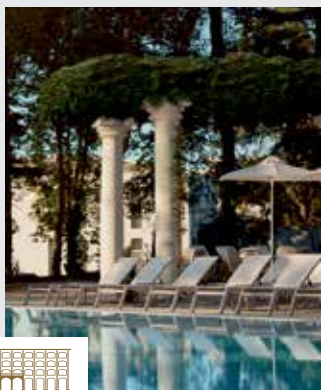
versions with powerful engines are today. "The equivalent of a 316 diesel will then be a car with 300 km range and one drive-axle. And a 600 km range and two drive-axes will be a kind of M4 - the most expensive option possible".

So far this has not been that obvious, because the first generations of electric vehicles were not produced in sufficiently large numbers. "Their development cost billions, so producers could well be giving them away, there would be no big difference on their accounting balances". But the numbers are already growing and electric cars will have to start making money.

FAST CHARGING IS A BUBBLE. There is no point in trying to achieve a 800 or 1000 km of range, as it would make battery charging painfully slow, Klaus Froehlich explained. "Because of the internal cell resistance charging cannot be done too quickly. Charging within minutes which we often see talked about in the media is fantasy... It is possible indeed, but it will kill the bat-

tery, it will age it. And because the battery is the most precious part in the car, that would mean you should scrap the car in 3 or 4 years". As a confirmation, replacing the batteries for Tesla Model S costs 40,000 dollars in the company's price list. According to Froehlich, when batteries of competitive companies were studied, the peak after which the charging power drops significantly comes no later than the second year, if fast charging stations are used intensely. The stations of this kind that are currently under construction in Europe are intended as an option for emergency and not for everyday use.

WILL RAW MATERIALS BE SUFFICIENT? One major concern when it comes to the expected boom of electric cars is that it would make the raw materials used significantly more expensive. For example, BMW is already prepaying the mining companies to explore new fields of lithium and cobalt needed for the batteries. "Between 2025 and 2030 they will pay off our investment ►



Морска СПА ваканция
Кулинарно пътешествие
Романтична почивка
Бизнес пътуване

Sea SPA vacation
Culinary Journey
Romantic Holiday
Business Trip

Classy. Sea SPA. Holiday.

к. к. Св. Св. Константин и Елена
Sts. Constantine and Helena Resort
т: +359 52 817 700
www.astorgardenhotel.com

Monty *by Andre Takev*



**AQUA
HOUSE**
THERMAL & BEACH



health. wellness. spa.

Reservations:
+359 52 812 812
info@aquahouse.bg
www.aquahouse.bg
Sts. Constantine and Helena Resort



65 Knyaz Boris I Blvd.
9000 Varna,
Bulgaria

T: +359 52 989 900
reservations@graffithotel.com
www.graffithotel.com



Graffit Gallery Hotel



Vote for us! | Гласувайме за нас!

26th Annual World Travel Awards

Europe's Leading Design Hotel
2019 Nomination

Bulgaria's Leading Boutique Hotel
2019 Nomination

26-ти Световни туристически награди

Номинация за най-добър дизайн хотел
на Европа 2019

Номинация за най-добър бутиков хотел
на България 2019

Go to www.worldtravelawards.com/vote

Register your profile and/or log in

Select Europe | Bulgaria

Select the category Bulgaria's Leading Boutique Hotel and / or Europe's Leading Design Hotel

Vote for Graffit Gallery Hotel till 28th April 2019

Thank you !

Посетете www.worldtravelawards.com/vote

Създайте свой профил от Register или влезте в профила си през Login

Изберете Europe | Bulgaria

Изберете Bulgaria's Leading Boutique Hotel и / или Europe's Leading Design Hotel

Гласувайте за Graffit Gallery Hotel до 28 април 2019г.

Благодарим Ви!

► in raw materials, in fixed price ceiling, and in a commitment to make their production environmentally sustainable", Froehlich said. There is also a problem with the so called "rare Earth elements" (dysprosium, europium, lanthanum, neodymium, gadolinium, etc.), 95% of which are produced in China. "It is difficult to achieve highly-efficient electric driving without them, but we had to do it because if efficiency is missing, you would need a larger battery - which would add hundreds and thousands of euro to the price".

WHAT WILL THE AUTOPILOT DO WHEN THE CONNECTION IS MISSING. Autonomous driving of level 4 and 5 (which allows you to do something else while the car is driving by itself) needs constant connection with significant capacity. That is why manufacturers find the new generation 5G connectivity so important. "5G is already very fast in Korea, Japan, China, while Europe is very, very late. The European Commission is still working on the regulations of the WLAN communication, which is a complete nonsense and nobody in the world is doing that", Froehlich said. 5G will allow the car to constantly receive information in real time and be maintained and protected against damages from a distance - the service-station will be notified as soon as any component begins to show signs of wearing. Besides, this will provide connection with the pedestrians who will be equipped with 5G too as they update their mobile devices every two years at most. But what will happen if you end up in a place with no connection? In that case the car systems will have to buffer the entire information they need in order to operate offline. "If the autopilot stops working frequently because the telecoms have not done their job, customers will not blame them but BMW", Froehlich underlined.

AUTONOMOUS DRIVING WILL BE DELAYED. Level 4 will be offered on the market as soon as two years from now. But that doesn't mean that it will be very popular. According to Froehlich, nobody could foresee what market shares levels 2, 3, 4 and 5 will reach. It depends on the regulators to a great extent, too. For example, BMW is already selling hands-free level 2 in America and China. But in Europe you are obliged to touch the steering wheel all the time because of the regulations.

The other myth is that autopilots will put an end to the car accidents. But in fact the traffic will still involve non-automated participants - more outmoded vehicles, cyclists, pedestrians.

AUTONOMOUS DRIVING WILL BE QUITE EXPENSIVE. The other significant obstacle facing autopilots will be their high cost price. "Our most important topic is cost reduction, because the first generation of level 3 that we are going to offer soon will probably be the most expensive option you can choose", Klaus Froehlich admitted. Initially, the system will be launched in cars



"The European Commission is still working on the regulations of the WLAN communication, which is a complete nonsense"

from the high price segment, such as the future iNext and 7 Series. "But if we want to make it a realistic option for 5 Series or 3 Series, we have to cut cost dramatically - perhaps by 50%", BMW technology director said. He confessed he already put his colleagues from the Board of Directors to test level 4: "Fortunately, they all survived, otherwise I would be very famous".

THERE WILL BE NO REVOLUTION IN BATTERIES. Every now and then the media make us aware of a new scientific achievement promising to replace the expensive lithium-ion batteries with a more efficient alternative. Usually we never hear about it again. Froehlich is sceptical, too. "Honestly, the lithium-ion technology that uses liquid electrolyte keeps making headway and the energy density improved". BMW is also working on batteries with solid electrolyte (the so called solid state), but they will not be ready for the market until 2030. "We may have small test series with solid electrolyte as soon as 2025, but they will not perform better than the lithium-ion batteries yet".

HYDROGEN-DRIVEN CARS ARE HIGHLY IMPROBABLE. BMW, through its partnership with

Toyota, was among the pioneers in the development of hydrogen fuel cells. Still, Klaus Froehlich does not believe they will be used in cars on a large scale - first, because lithium-ion batteries are already coping with the range issues, and second, because the hydrogen technology needs a lot of space (mostly because of the tank where hydrogen is stored at pressure of 700 bars).

"But I see a clear market in the light-duty and heavy-duty vehicles area", Froehlich admitted. That would solve hydrogen's basic problem - infrastructure. "Fuel cells may serve postal services or supermarket chains, for example, that will only need 2 or 3 hydrogen fuel stations on their company area", BMW's manager explained. As far as freight transportation is concerned, stations will only be needed along the main roads every 300 to 400 km, which will indeed reduce drastically the enormous price for construction of hydrogen infrastructure.

DIESEL WILL SURVIVE IN EUROPE. In the recent years the share of diesel shrank a lot in Europe, but now this drop seems to be stopped, Klaus Froehlich said. The reason is that customers who used to hesitate between diesel and another type of drive have already made the transition. On the other hand, the new WLTP emissions tests moved a lot of petrol aggregates up in the tax tables and made them too expensive. "We are going to have a stable share of diesel engines in the coming years, because even the regulators are already realizing that a sudden rejection is a bad idea. But diesel will disappear entirely from the smaller segments, and what is more, the number of diesel engines will decrease - rather than 8-9 we are going to sell up to 4".

THE NUMBER OF ENGINES WILL FALL SHARPLY. Right now, maybe for the first time in history, the few major car regions in the world are having their own roads of development. "Let's take 7 Series, for example - for China alone I now need at least 2 or 3 electricity-driven versions. In Europe, I need at least one diesel and at least one plug-in hybrid. For the USA I need at least 3 petrol engines, including V8... Add Russia, South Africa, etc. and it turns out that I would have to develop 15 different drivings for one car. I'm not able to afford it, I'm sorry. We'll have to cut the number", Froehlich admitted.

BMW WILL BE SELLING TECHNOLOGIES, TOO

Just like we were used to seeing Intel Inside labels on the computers, we may soon see BMW Inside written on other car brands, too, Froehlich said. "We are already being paid by other manufacturers, because we develop technologies for them. In the future this will expand... Many producers cannot afford to invest in all those things: diesel, plug-in hybrids, batteries, connectivity, 5G, autonomous driving, botnet architectures... They have to buy it from someone else or go". ■



ДИАМАНТ КОЛКОТО ХОТЕЛ "РИЦ"



Rolls-Royce Cullinan е най-скъпият и, разбира се, най-люксовият 4x4 автомобил в света

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография КОЛЕЛА

На 25 януари 1905 в мините на Трансваал, в Южна Африка, човек на име Фред Уелс открил нещо като парче стъкло, с размери 10 на 6 см. Това всъщност бил най-големият диамант, намиран някога. Дали му името Кълинан, в чест на собственика на мината. 112 години тази дума се свързваше изцяло с диамантите. Докато не се появи това.

ЗАПОЗНАЙТЕ СЕ С ROLLS-ROYCE CULLINAN - най-люксовият и скъп SUV на планетата.

Ако и вие като нас не одобрявате съвсем масовата SUV лудост, тази кола отначало може да ви подрази. Но истината е, че такъв автомобил има много повече смисъл с емблемата на Rolls-Royce, отколкото с тези на Porsche, Lamborghini или Ferrari. Просто тук не се налага да изневерявате напълно на всичко, с което свързате любимата марка. Като поведение, излъчване и въздействие Cullinan не е много по-различен от Ghost или Phantom. Това е просто един свръхлюксов автомобил, който е станал малко по-висок и практичен.

ДОРИ И СПОСОБНОСТТА МУ ДА СЕ ДВИЖИ ИЗВЪН АСФАЛТА не е нещо ново за Rolls-Royce. В края на краищата компанията е по-стара от асфалтовите пътища, да не говорим за прословутия Лорънс Арабски, който воювал срещу Османската империя с осем бронирани бройки Silver Ghost. Външният вид на Cullinan предизвиква поляри оценки - някои го харесват, други го смятат за една от най-неугледните коли на пазара. ►

► Но самата логика на такива оценки е грешна: за разлика от всички други компании в луксозния сегмент, целта на Rolls-Royce никога не е била да привлича погледи отвън. Целта му е да осигури на пътника вътре в него максималното възможно спокойствие и удобство. В това отношение, както ще видим, Cullinan е истински, стопроцентов Rolls-Royce.

ДИЗАЙНЕРИТЕ НЕ СА СЕ И ОПИТАЛИ да му придадат по-динамичен фасон. И са били прави. Макар че, между нас казано, тази кола никак не е бавна.

Под колосалния капак има също толкова колосален двигател: V12 с обем 6.75 литра, с 563 коня мощност и с ускорение от 0 до 100 км/ч, което... няма никакво значение. В тази марка не питате за такива неща. Но понеже така и така стана дума: 5.2 секунди.

Излиза, че с тази 2.7-тонна грамада, висока метър и осемдесет, можете да биете на правата Lamborghini Diablo или Aston Martin Rapid. Благодарение на туин турбото максималният въртящ момент е смайващите 850 нютонметра. Дайте по-рязко газ, и ще превърнете висококачествената магистрала Тракия в детска хармоника.

НО ОТ ROLLS-ROYCE СА ПРАВИ, че това не е спортна кола. Cullinan може да бъде бърз, и дори доста пъргаз, благодарение на завиращите задни колела. Но не иска. Както във всеки друг Ролс, и тук газта, воланът и скоростната кутия са настроени да работят плавно, а не динамично. Нямаме опция за ръчна смяна на предавките, нито пък различни режими за движение извън пътя, като при Range Rover. За сметка на това автоматикът получава постоянно информация от GPS навигацията и подготвя предавките съобразно пътя пред вас.

Между другото може да чуете отнякъде, че тази кола е всъщност близък на новото BMW X7. Не е вярно. Двете споделят някои отделни компоненти, най-вече системата за задвижване на четирите колела, макар тази тук да е значително подсилена. Но извън това става дума за съвсем различни автомобили. Cullinan е построен върху изцяло алуминиевата платформа, създадена за Phantom, и щеше да е чувствително по-лек, ако не бяха над стоте килограма допълнителна шумоизолация. От Continental са разработили за него и специални гуми с поглъщаща вибрациите пяна. Резултатът е почти катедрална тишина в купето. Няма да чуете дори свистенето на вятъра, макар че, между нас казано, Cullinan е аеродинамичен горе-долу колкото НДК.

Всички врати се затварят автоматично с натискането на бутон. Освен това са удължени така, че да покриват праговете и да ви попречат да изкаляте панталона си, ако



571

к. с. максимална мощност
hp max power

850

Нм максимален въртящ момент
Nm maximum torque

5.2

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

15

л/100 км среден комбиниран разход
l/100 km average combined
consumption

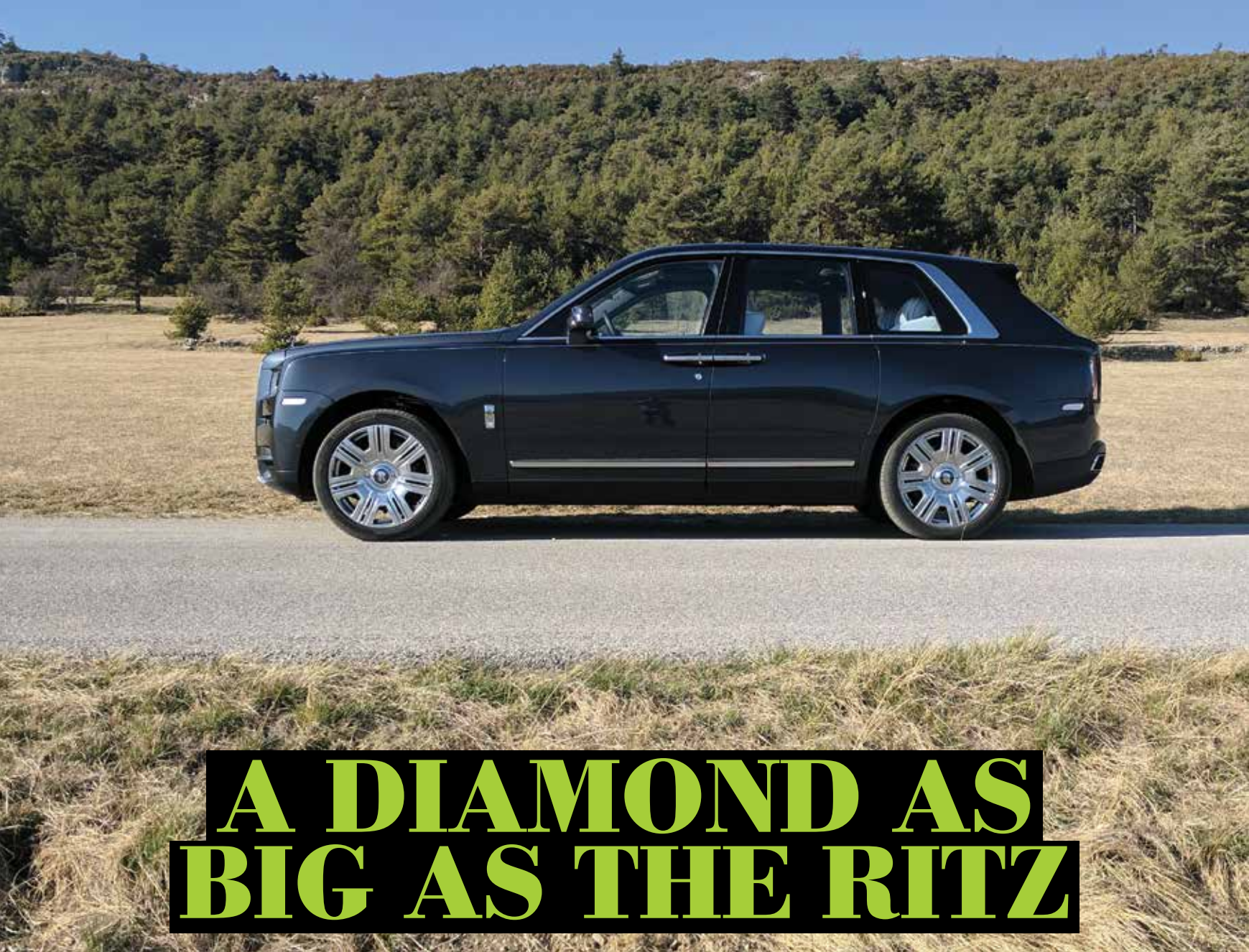
сте карали в калта. Впрочем окачването се повдига с 4 см за офроуд, а дълбочината на газене е 54 см - с 4 повече от Land Rover Defender.

ОБЗАВЕЖДАНЕТО Е ТОЧНО КАКВОТО ОЧАКВАТЕ от най-луксозната марка в света: скъпо гърво, метал, първокласни кожи и колосален списък от възможности за персонализация. Като например тюркоазените

нотки в нашата тестова кола, които се простират чак до ръчно изрисуваната линия отвън и до чадърите във вратите. Екстра са дори гумените стелки под краката ни - нещо нечувано досега за Rolls-Royce. Иначе стандартно бихте получили дебели килимчета от овча кожа.

Разбира се, правилото тук е: колкото по-персонално, толкова по-скъпо. Цената на Cullinan започва от около 290 000 евро, почти двойно повече от Bentley Bentayga. Но повечето поръчани бройки клонят по-скоро към 400 хиляди. И между другото се чака почти година.

МОЖЕТЕ ДА СИ ВЗЕМЕТЕ КОЛАТА със стандартна задна седалка, или с две кресла като нашия тестов модел. В конзолата между тях се крие гарафа за уиски, за жалост празна в нашия случай, и хладилно отделение за шампанско със специални чаши. Задните места предлагат също масажна функция, сгъваеми масички и вградени телевизори. Между тях и багажника има специална стъклена презграда, за да не пътувате в едно и също пространство с багажа си. Багажникът побира почти 600 литра, освен ако не го свиете с още някоя глезотия, като например електрически седалки за пикник. Между другото диамантът Cullinan, разделен на няколко отделни камъка и шлифован, днес е част от съкровищата на британската корона. Дали и автомобилният му аналог ще стигне дотам? Честно казано, никак не бихме се учудили. ■



A DIAMOND AS BIG AS THE RITZ

The Rolls-Royce Cullinan is the most expensive and, naturally, the most luxurious 4x4 in the world

By KONSTANTIN TOMOV / Photography KOLELA

On 25 January 1905, in the mines in Transvaal, South Africa, a man named Fred Wells discovered something like a piece of glass, approximately 10 cm long and 6 cm wide. In fact, it was the largest diamond ever found. It was named Cullinan, in honour of the mine's owner. For 112 years this word was associated exclusively with diamonds. Until this appeared.

MEET THE ROLLS-ROYCE CULLINAN – the most luxurious and expensive SUV on earth. If you, like us, do not quite approve of the mass SUV craze, this car may well annoy you at first. But the truth is that such a car makes a lot more sense with the Rolls-Royce emblem, than with those of Porsche, Lamborghini or Ferrari. Here you simply don't have to completely betray all

that you associate with your favourite brand. In terms of behaviour, appeal and impact, the Cullinan differs little from the Ghost or Phantom. This is simply an ultra-luxury car that has grown a bit taller and more practical.

EVEN ITS OFF-ROAD CAPABILITY is nothing new for Rolls-Royce. After all, the company is older than asphalt roads, not to mention the famous Lawrence of Arabia, who fought the Ottoman Empire with eight armoured Silver Ghosts. When it comes to Cullinan's external appearance, opinion is divided – some like it, others consider it one of the most unsightly cars on the market.

But the very logic of such opinions is wrong: unlike all other companies in the luxury segment, Rolls-Royce never aimed to draw attention on

the outside. Its aim was to provide passengers inside with as much ease and comfort as possible. In this respect, as you will see, the Cullinan is a true, one hundred percent Rolls-Royce.

THE DESIGNERS DID NOT EVEN TRY to give it a more dynamic appearance. And they were right. Although, between you and me, this car is by no means slow.

The colossal hood hides a just as colossal engine: V12 with 6.75-litre capacity, 563 horsepower and an acceleration from 0 to 100 km/h which... does not matter in the least. You don't ask about such things with this brand. But now that we've mentioned it: 5.2 seconds.

It turns out that this 2.7-tonne and 1.80 m high mammoth can beat the Lamborghini Diablo or Aston Martin Rapid on a straight stretch of road.



Thanks to the twin turbo, maximum torque is an astonishing 850 Newton metres. Push harder on the gas and you will turn the high-quality Trakia motorway into a kid's accordion.

BUT ROLLS-ROYCE IS RIGHT that this is not a sports car. The Cullinan can be fast, and even quite agile thanks to the turning rear wheels. But it doesn't want to be. As in any other Rolls, here too, the throttle, steering wheel and gearbox are tuned to work smoothly, rather than dynamically. There's no option for manual gear change, nor for different off-road modes as in the Range Rover. Instead, the automatic transmission constantly receives GPS navigation data and selects gear ratios depending on the road ahead.

By the way, you may hear that this car is actually the twin of the new BMW X7. Not so. The two vehicles share some separate components, especially the four-wheel drive system, although this one is significantly reinforced. But apart from that, we're talking about two very different cars. The Cullinan is built on the all-aluminium platform, created for the Phantom, and would have been a lot lighter had it not



been for the more than 100 kg of additional sound insulation. Continental has also developed special foam-filled vibration damping tyres for it. The result is absolute silence inside the cabin. You won't even hear the whistling of the wind although, between you and me, the Cullinan is just about as aerodynamic as the National Palace of Culture.

All doors close automatically at the push of a button. They are extended to cover the side skirts and prevent you from getting your trousers dirty if you've been driving in the mud. As a matter of fact, the suspension is raised by 4 cm for off-road, and wading depth is 54 cm – 4 cm more than the Land Rover Defender.

THE INTERIOR MATERIALS ARE EXACTLY WHAT YOU'D EXPECT from the most luxurious brand in the world: expensive wood, metal, top quality leather and an endless list of personalisation options. As, for example, the turquoise accents in our test car, which extend to the hand-crafted line outside and to the umbrellas in the doors. Even rubber floor mats come as extras – previously unheard of for Rolls-Royce. In the standard version you would get thick sheep-

skin rugs.

Of course, the rule here is: the more personalized, the more expensive. The price of the Cullinan starts at about 290,000 euros, almost double that of the Bentley Bentayga. But most of the ordered units come close to 400,000 leva. And, by the way, you'll have to wait for almost a year.

YOU CAN GET YOUR CAR with the standard rear seat, or with two individual reclining chairs like our test model. The console between them contains a drinks cabinet with refrigerator, champagne flutes, whisky glasses and a decanter - regrettably empty in our case. The rear seats also feature a massage function, folding tables and built-in TVs. A special glass partition separates them from the boot so that you won't travel in the same space with your luggage.

The boot holds almost 600 litres, unless you reduce it by adding yet another whim, like electric picnic seats, for example.

Incidentally, the Cullinan Diamond, cut into several separate stones and polished, is now part of the British Crown Jewels. Will its automobile equivalent make it there as well? Frankly, it would not surprise us at all. ■



90 |

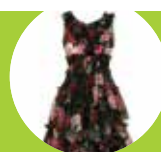
МАЙОРКА: ЗИМАТА НА НАШЕТО ДОВОЛСТВО

MALLORCA: THE WINTER
OF OUR CONTENT

98 | АМЕРИКАНСКИ ПРЕЛЕСТИ
AMERICAN BEAUTY



106 | РАЙСКА ГРАДИНА
THE GARDEN OF EDEN



АФИШ

Събитията
и нещата, за
които ще се
говори през
април



КЛАСИКА

КАТРИН ТРОТМАН // Може да е едва на 27 години, но мецосопраното Катрин Тротман вече е едно от най-значимите имена на съвременната оперна сцена. Французиката е завършила Conservatoire National Supérieur de Musique et Danse в Париж и е пляла редом с Роланго Вилъзон, Андреа Бочели и Олга Перетятко. За рецитала си в България излиза на сцената с гръцкия пианист Каролос Зуганелис, както и с Орлин Горанов.

12 април, Софийска опера и балет



КНИГА

ЛИТЕРАТУРЕН ОБЯД И ДРУГИ РАЗКАЗИ // Ако оставим настрана любопитния факт, че синът на Ейлиш ни Гуивна е женен за българка, трябва да знаем, че писателката е един от важните гласове в съвременната ирландска литература. Първата ѝ книга на български е сборник от 12 разказа, подбрани от нея и преводача ѝ Димитър Камбуров. Темите ѝ се простират от семейните отношения и литературата в Дъблин до ирландските митове и преживяванията ѝ в България.

Издателство ICU



КОНЦЕРТ

BULLET FOR MY VALENTINE // Започнали някога с кавъръ на Nirvana и Metallica, тези четирима уелсци бързо се наложиха като едно от най-оригиналните имена на европейската метал сцена. В България ще представят шестия си студийен албум Gravity, излязъл през 2018. В него Мат Тък (вокал, китара), Майкъл Пагжет (беквокали и китара), Джейми Матиъс (бас) и Джейсън Боуд (ударни) продължават да експериментират, съчетавайки тежък рок с електронни елементи.

7 април, Зимен дворец на спорта, София

EN

CLASSIC

CATHERINE TROTTMANN // She may be only 27 years old, but the mezzo-soprano Catherine Trottmann is already one of the most significant names of the modern Opera scene. The Frenchwoman has graduated from the Conservatoire National Supérieur de Musique et Danse in Paris and has sung along with Rolando Villazón, Andrea Bocelli and Olga Pereyatko. For her recital in Bulgaria she is going up on the stage with the Greek pianist Karolos Zouganélis, as well as with Orlin Goranov.

12th of April, Sofia Opera and Ballet

BOOK

LITERARY LUNCH AND OTHER STORIES // Leaving aside the curious fact that Éilís Ní Dhuibhne's son is married to a Bulgarian woman, we should know that the writer is one of the important voices in modern Irish literature. Her first book in Bulgarian is a collection of 12 stories, selected by her and her translator Dimitar Kamburov. Her topics range from the family relationships and the literature in Dublin to the Irish myths and her experiences in Bulgaria.

ICU publishing house

CONCERT

BULLET FOR MY VALENTINE // Having once started with covers of Nirvana and Metallica, these four Welshmen quickly established themselves as one of the most original names of the European metal scene. In Bulgaria they will be presenting their sixth studio album Gravity, which came out in 2018. In it Matthew Tuck (vocals, guitar), Michael Paget (backing vocals, guitar), Jamie Mathias (bass guitar) and Jason Bowld (drums) continue experimenting, combining heavy rock with electronic elements.

7th of April, Winter Sports Palace, Sofia

Events and
things that
will be
discussed in
April

POSTER

ФЕСТИВАЛ

ПРОЛЕТЕН ФЕСТИВАЛ НА НАУКАТА // Химия, астрономия, физика, социология, роботика, технологии, география, геология, етнография, изследвания от различни научни институти са темите на втория фестивал на науката в столицата. Той събира на едно място учени и изследователи, технологични компании, бизнеси, организации, образователни институти, иновативни start-up-и, които в рамките на два дни ще покажат открити уроци, уъркшопи, експерименти и демонстрации.

13 – 14 април, НДК, София

КИНО

ЖЕНА НА ВОЙНА // "Исландско кино" едва ли е термин, който извиква някаква ясна представа в главата ви. Но лесно можете да коригирате това с тази любопитна смесица от комедия, драма и трилър, която бе показана на фестивала в Кан и след това спечели наградата на публиката в Трьомсø. Героинята е диригент на хор, който се опитва да се пребори със замърсяващ природата промишлен гигант, и в същото време се стреми да осинови сираче от Украйна.

По кината през април

РОКЕНДРОЛ

RICHIE RAMONE // Барабанистът Ричи Рамон става част от популярната пънк-рок група The Ramones през 1983. Има над 500 участия на сцена и пише някои от най-добрите парчета в албумите Animal Boy, Too Tough to Die и Halfway to Sanity. Той е единственият барабанист на групата, който се изявява и като вокал. В тази му роля ще го чуем и в София. В групата му са още Клеър Мистейк (вокали, китара) и Глен Гилбърт (китара).

4 април, Клуб „Строежа“, София

EN

FESTIVAL

SPRING FESTIVAL OF SCIENCE // Chemistry, Astronomy, Physics, Sociology, Robotics, Technologies, Geography, Geology, Ethnography, studies from various scientific institutes are the topics of the second festival of science in the capital city. It brings together scientists and researchers, technological companies, businesses, organisations, educational institutes, innovative start-ups, who/which within the framework of two days will demonstrate to us open lessons, workshops, experiments and demonstrations.

13th – 14th of April, National Palace of Culture, Sofia

CINEMA

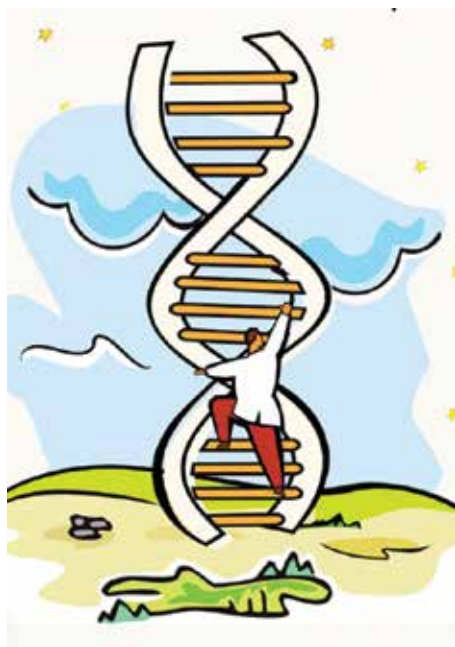
WOMAN AT WAR // "Icelandic cinema" is hardly a term, which brings up some clear idea in your mind. But you may easily correct that with this curious mix between a comedy, a drama and a thriller, which was shown at the Cannes Festival and won after that the audience award at Tromsø. The protagonist is a choral conductor, who is trying to defeat an industrial giant which is polluting the environment, and is at the same time striving to adopt an orphan child from Ukraine.

In cinemas in April

ROCK AND ROLL

RICHIE RAMONE // The drummer Richie Ramone became a part of the popular punk rock band The Ramones in 1983. He has over 500 stage appearances and wrote some of the best tracks in the albums Animal Boy, Too Tough to Die and Halfway to Sanity. He is the only drummer of the band, who is also showing his worth as a vocal. We will hear him in this role in Sofia as well. Clare Mistake (vocals, guitar) and Glenn Gilbert (guitar) are also in his band.

4th of April, „Stroezha“ Club, Sofia



Текст: КРИСТИНА НИТОХОСЯН / ВЪ: КРИСТИНА НИГОНОСИАН

МАЙОРКА: ЗИМАТА НА НАШЕТО ДОВОЛСТВО

10 неща, които ще ви накарат да се
влюбите в най-големия испански остров

Текст ДЕНИКА РИЗОВА / Фотография SHUTTERSTOCK



Нај-големият испански остров буквално се задържа от туристи от май до октомври. Неслучайно все повече хора решават да го видят извън сезона. Тази "мода" възниква още от френската писателка Жорж Санд, която водела тук през зимите болния от туберкулоза свой любим Фредерик Шопен (климатът на Балеарските острови е изключително благотворен за гробовете), и покрай това написала романтичната "Зима в Майорка".

В началото на януари прочетох заглавие в един от най-старите вестници в Палма: "Цъфнаха багемовите гървета. Зимата гоиде". С нея идва и спокойствието. Вярно е, че част от заведенията не работят и че морето е твърде прохладно за къпане. Но за сметка на това в тези уж "прохладни" месеци Майорка тъне в разкоша на цъфналите гървета и цветя, радва се на дневни температури около 20 градуса и на цели 10 ресторанта със звезда "Мишлен".

МНОГО КЛАСАЦИИ определят този остров като предпочитаното място за живот от англичани, германци и скандинавци. Да не говорим за звездите (от всякакви националности). Тук са имената на Ричард Брансън, Майкъл Дъглас, Клаудия Шифър, Михаел Шумахер, Дитер Болен и Христо Стоичков. Островът е родното място на тенисиста Рафаел Нагал и певицата Конча Буика. С неговата история са свързани имената на Жоан Миро, Антонио Гауди и Робърт Грейвс. Тук е официалната лятна резиденция на испанската кралска фамилия, което води до доста височайши посещения. Напълно е възможно по уличките на Палма да се сблъскате с Кейт Мос, Шарън Стоун, Брад Пит или Парис Хилтън. Още по-вероятно е да се сблъскате с някой шампион по колоездене, защото повечето водещи отбори в този спорт избират криволичещите планински пътища на Майорка за подготовка преди важни състезания. Но ако и това не ви е достатъчно убедително, ето десет неща, които можете да правите в Майорка по всяко време на годината.

ДА СЕ ЗАГУБИТЕ В СТАРИЯ ГРАД НА ПАЛМА. Животът тук се върти между катедралата, арабските бани и магазина на "Барса".



Палма / Palma



Валдемоса / Valdemossa

Катедралата, наричана галено от майоркините La Seu - "Светлината", е най-високият готически храм в Испания, втората по височина църква в Европа и се слави с най-голямата розета в света, наречена „Готическо око“. Строежът на храма отнел около 400 години, а всеизвестен факт е, че е реставриран от самия Гауди. 61 впечатляващи витража създават възхитителни картини по пода на храма (catedraldemallorca.org). Впрочем цялата историческа градска част зад катедралата е очарователна с малките си, тесни и живописни улички, притегателно място за любителите на виното, тапасите и футбола. Само на метри един от друг са магазините на вечните врагове "Барселона" и "Реал" (Магруг), както и, разбира се, на вечно колебалецния се между гивизиите отбор на "Майорка".

НА ГОСТИ НА ПИРАТИТЕ В САНТАНИ. Името на този 700-годишен град, жертва на различни пиратски атаки през вековете, идва от латинското San Agnini. Тук може да видите впечатляващата скала-арка в морето Es Pontas, а в близост са пещерите в националния парк Mondrago S'amarador.

ПОРТОКАЛИТЕ НА СОЙЕР. Малкото старинно градче Сойер е популярно с най-вкусните портокали на Средиземноморието. Градините му са осигурявали плодове за Франция и Италия. Днес можете да пиите пряно изцеден сок или специфичния тукашен портокалов сладолед в кафенетата на живописния площад. Между масите преминава ретро трамвай, който свързва центъра с пристанището. "Гран хотел" е идеалното място за обяд. В градината му ще се почувствате като в друга епоха.

АРТ СПИРКАТА - ВАЛДЕМОСА. Това място неслучайно е в списъка на световното културно наследство на ЮНЕСКО. Историята му е свързана с имената на Шопен и Жорж Санд, които живеят тук за кратко, но допринасят много за популярността на малкото каменно градче.

Валдемоса е и родното място на покровителката на острова Света Каталина Томас. Всички къщи тук имат на фасадите си керамични плочки, илюстриращи част от



чудесата на светицата.

КАКТУСИ, ПАЛМИ, МАСЛИНИ В JARDIN BOTANICO. Най-дългата ботаническа градина в Европа се намира в Ses Salines. До нея можете да стигнете с автобус от центъра на столицата или с автомобил по красивия южен бряг на острова.

ПО ЕДИН ПЛАЗ ЗА ВСЕКИ ДЕН. Плажове на Майорка, включени в тазгодишния пътеводител, са точно 284 - горе-долу по един за всеки слънчев ден в годината. Един от най-елегантните плажове е Formentor, а Sa Canova е сред най-популярните места за нудисти в света. В залива на Alcudia има пясъчни плажове с прекрасен карибско син цвят на водата, заведения за хранене с вкусна пая и отлична паркинг система. Моят най-любим е Playa de Muro.

ВОДЕН СВЯТ. Palma aquarium е най-посещаваната забележителност на острова, вероятно защото има един от най-дълбоките басейни за акули в Европа (25 метра). Можете дори да плувате в компанията на зловещите хищници. Ако това ви се струва твърде екстремно, просто се полюбувайте през илюминаторите на екзотичните корали, риби, медузи и всякакви морски опитатели.

НА ЛОВ ЗА ПЕРЛИ. Прочутите перли Majorica са блян за всяка жена още от 1890 година. Можете да посетите фабриката за перли в Манакор, където перлите на Средиземноморието могат да се купят със специални отстъпки или да се поръча уникален накит. Реплики на бижутата, разбира се, има във всяко магазинче за сувенири на острова.

МОДЕРНО ИЗКУСТВО В СЪРЦЕТО НА ГРАДА. Es Baluard, Музеят за модерно изкуство, се намира в близост до портата на Света Каталина в Палма. От терасата му се открива смайваща гледка към града и пристанището, а музеят е културно средище за артисти от цял свят и предпочитано място за арт активности на деца и младежи. Често инсталациите му провокират дебати и гръмки заглавия в медиите.

ПУСНЕТЕ КОТВА В ПОРТ АДРИАНО. Майорка е дом на несметно количество яхти, но всяко от многобройните пристанища има свой облик и наситен със събития живот. В Порт Адриано всеки ден е изненада. Пристанището често е сцена на фламенко изпълнения, на паради на ретроавтомобили, на изложби на скулптури и картини, на концерти на популярни джазмени. ■

ESTIL
TRAVEL IN STYLE

www.estil.bg

All types of luggage!

Shops:
Sofia, Plovdiv, Varna, Burgas,
Stara Zagora, Bansko

MALLORCA: THE WINTER OF OUR CONTENT

10 things that will make you fall in love with the
largest Spanish island

By DONIKA RIZOVA / Photography SHUTTERSTOCK

The largest Spanish island is literally choking with tourists from May to October. It is no accident that ever more people are deciding to see it outside the season. This "vogue" actually dates as far back as the French writer George Sand, who took there in winters her ill with tuberculosis beloved Frédéric Chopin (the climate of the Balearic islands is particularly beneficial for the lungs), and in passing she wrote the romantic "A Winter in Mallorca".

At the beginning of January I read a headline in one of the oldest newspapers in Palma: "The almond trees burst into flower. Winter came". With it comes the tranquility as well. It is true that a part of the places of entertainment are closed and the sea is too cool for bathing. But in spite of this during these as if "cool" months Mallorca is rolling in luxury of the blossoming trees and flowers, it enjoys daytime temperatures of around 20 degrees and as many as 10 restaurants with a "Michelin" star.

A LOT OF RANKINGS are defining this island as the place preferred for living by people from England, Germany, Scandinavia. Not to mention the stars (from all kinds of nationalities). Here is where the mansions of Richard Branson, Michael Douglas, Claudia Schiffer, Michael Schumacher, Dieter Bohlen and Hristo Stoichkov are located. The island is the birthplace of the tennis player Rafael Nadal and the singer Concha Buika. The names of Joan Miró, Antoni Gaudí and Robert Graves are connected with its history. Here is where the official summer residence of the Spanish royal family is located, which leads to quite many royal visits. It is quite possible to bump into Kate Moss, Sharon Stone, Brad Pitt or Paris Hilton. It is even more probable to bump into some cycling champion, because most leading teams in this sport are choosing the winding mountain roads of Mallorca for training before important competitions. But if even this is not convincing enough for you, here are ten things, which you may do in Mallorca at any time of the year.

GETTING LOST IN THE OLD TOWN OF PALMA. Life here revolves around the cathedral, the Arab baths and the "Barça" Store. The cathedral, endearingly called by Mallorcans La

Seu - "The Light", is the tallest Gothic temple in Spain, the second tallest church in Europe and is famous for the largest rosetta in the world, called the "Gothic eye". The construction of the temple took around 400 years, and it is a well-known fact that it was restored by Gaudí himself. 61 impressive leadlight windows are creating charming pictures on the floor of the temple (catedraldemallorca.org). As a matter of fact the entire historic part of the city behind the cathedral is enchanting with its small, narrow and picturesque streets, a place of attraction for the lovers of wine, tapas and football. The stores of the eternal enemies "Barcelona" and "Real" (Madrid), as well as, of course, that of the eternally vacillating between the divisions team of "Mallorca", are just metres away from each other.

VISITING THE PIRATES IN SANTANYI. The name of this 700 year old town, victim of various pirate attacks through the centuries, comes from the Latin San Angini. Here you may see the impressive Es Pontàs rock arch in the sea, and the caves in the Mondrago S'amarador national park are nearby.

THE ORANGES OF SOLLER. The small ancient town of Soller is popular with the most delicious oranges of the Mediterranean. Its gardens have been providing fruits for France and Italy. Today you may drink freshly squeezed juice or taste the specific local orange ice-cream in the cafes on the pictur-

esque square. A retro tram is passing between the tables, which is connecting the centre with the port. The "Gran Hotel" is the ideal place for lunch. In its gardens you will feel as if you are in another age.

THE ART STOP - Valldemossa. It is no coincidence that this place is a UNESCO World Heritage Site. Its history is connected with the names of Chopin and George Sand, who have lived here for a while, but have largely contributed to the popularity of the small stone village.

Valldemossa is also the birthplace of the patron of the island Saint Catalina Thomás. All houses here have ceramic tiles on their facades, illustrating a part of the miracles of the saint.

CACTI, PALMS, OLIVES IN JARDIN BOTANICO.

The longest botanic garden in Europe is located in Ses Salines. You can reach it by means of a bus from the centre of the capital city or with an automobile along the beautiful southern coast of the island.

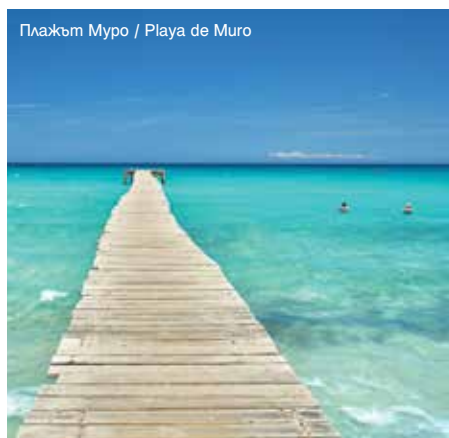
A BEACH FOR EACH DAY. The beaches of Mallorca, included in this year's guidebook, are precisely 284 - more or less one for each sunny day in the year. Formentor is one of the most elegant beaches, and Sa Canova is among the most popular spots for nudists in the world. There are sand beaches in the bay of Alcudia with a magnificent Caribbean blue colour of the water, catering establishments with savoury paella and an excellent parking system. My most favourite one is Playa de Muro.

WATERWORLD. Palma aquarium is the most visited landmark on the island, probably because it has one of the deepest pools for sharks in Europe (25 metres). You may even swim in the company of the sinister predators. If this seems too extreme to you, just admire through the portholes the exotic corals, fish, jellyfish and all kinds of sea creatures.

ON THE HUNT FOR PEARLS. The famous Majorica pearls are a dream for every woman since as far back as 1890. You may visit the pearl factory in Manacor, where the Mediterranean pearls may be bought with special discounts or a unique piece of jewelry may be ordered. Replicas of the jewelry may of course be found in each gift shop on the island.

MODERN ART IN THE HEART OF THE CITY. Es Baluard, the Museum of modern art, is located close to the Santa Catalina Gate in Palma. There is an amazing view towards the city and the harbour from its terrace, and the museum is a cultural center for artist from all over the world and a preferred place for art activities of children and young people. Its installations are often provoking debate and loud headlines in the media.

CAST ANCHOR IN PORT ADRIANO. Mallorca is home to an uncountable amount of yachts, but each of the numerous ports has its own appearance and life filled with events. In Port Adriano each day is a surprise. The port is often a stage for flamenco performances, for vintage car parades, for exhibitions of sculptures and paintings, for concerts of popular jazzmen. ■



Плажът Муро / Playa de Muro



LAST MINUTE OFFER

Prices from 60.80 BGN

per person per day
All Inclusive Ultra
valid from 1.05 till 31.05.2019

Prices from 74.80 BGN

per person per day
All Inclusive Ultra
valid from 1.06 till 15.06.2019

Atlas Hotel
Golden Sands Resort, Varna
Tel.: +359 52 811 777
reservations@atlashotel.bg
www.atlashotel.bg



Astera Hotel & SPA
Azalia Hotel Balneo & SPA

SPECIAL DEAL

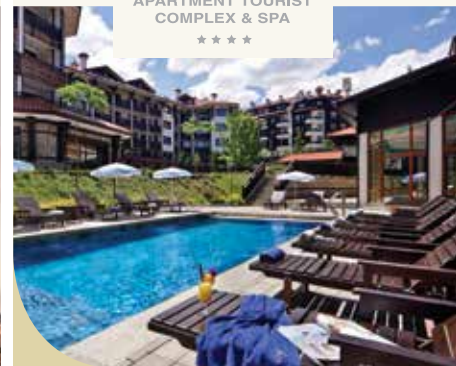
Prices from **69 BGN** per person per day,
based on ALL INCLUSIVE ULTRA

The offer is valid from 1.05 till 31.05.2019

Astera Hotel & SPA
Golden Sands Resort, Varna
Tel.: +359 52 359 777
reservations@asterahotel.com
www.asterahotel.com



Azalia Hotel Balneo & SPA
Sts. Constantine and Helena Resort, Varna
Tel.: +359 52 358 777
reservations@azaliahotel.com
www.azaliahotel.com



LET'S GO TO SPA

Price: 18.00 EUR per person

THE PRICE INCLUDES:
4 hours free SPA center
and Aquapark

A main dish from the
restaurant menu /a glass of
wine or beer/mineral water

10% off for SPA
therapies and massages

Astera Bansko Apartment Tourist Complex & SPA
Bansko, area of Gramadeto, str. Strazhite 8
Tel.: +359 749 86 140, Mob.: +359 882 39 90 89
e-mail: reservations@asterabansko.com
www.asterabansko.com



Carpe Vita
complex

STS. CONSTANTINE AND HELENA

Оазис спокойствия и комфорта
300 М ОТ БЕРЕГА МОРЕЯ

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

+359 885 190390 | +359 888 603351

3-ТЕ БАЛТИЙСКИ ГРАЦИИ ТЕ ОЧАКВАТ!

БЛАГОДАРЕНИЕ НА СПА СПОРАЗУМЕНИЕТО НИ С AIR BALTIC,
НА ВАШЕ РАЗПОЛОЖЕНИЕ СА 3 НОВИ ДЕСТИНАЦИИ.



РИГА

от
€ **125** ✈️
еднопосочна
цена

ТАЛИН

от
€ **138** ✈️
еднопосочна
цена

ВИЛНЮС

от
€ **138** ✈️
еднопосочна
цена

България Ер
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg

АМЕРИКАНСКИ ПРЕЛЕСТИ AMERICAN BEAUTY

Футбол срещу бейзбол, еспreso срещу американо, равиоли срещу хотдог: Европа и Америка са като две различни планети. Но никъде разликите не са толкова големи, колкото при автомобилите

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография КОЛЕЛА

Едва десетина часа полет делят Европа и Америка. Но ако се съди по някои културологични особености, двете места спокойно можеха да са на различни планети. Футбол срещу бейзбол. Късо еспreso срещу еднолитрово кафе. Равиоли срещу хотдог. Лорънс Оливие срещу Брус Уилис. В Европа мерим в метри; от татък Океана - в ярдове. Европейците предпочитат тигана, американците - микровълновата печка. Тук университетите са предимно безплатни, там са баснословно скъпи. В Щатите улиците носят номера вместо имена, футболът се играе с ръце, а месецът се пише преди датата.

НО НИКЪДЕ РАЗЛИКИТЕ НЕ ЛИЧАТ толкова очебийно, колкото при автомобилите. Убеждаваме се още при първия си контакт с Америка: пред офиса на компанията за коли под наем на летището в Лос Анджелис. Любезният служител изчезва някъде и след малко докарва нашата кола: 5-метров Cadillac Escalade. Но нашият водач категорично поклаща глава: твърде малък е. След малко младежът се връща с дългата версия, която вече се простира над 5.60 метра.

В градове като София, Париж или Рим подобен автомобил ще ви докара до самоубийство. Тук е със съвсем нормални размери, даже по пътя около нас има къде-къде по-внушителни силиуети. В което няма нищо чудно: пътищата са широки, навсякъде има места за паркиране, а бензинът, макар в Калифорния да е по-скъп, не надхвърля 95 цента за литър. Почти навсякъде можеш да стигнеш с автомобил; всъщност за повечето калифорнийски градове това е единствената форма на транспорт. Видяхме дори библиотеки с drive-in, където можеш по телефона да си поръчаш книга и после да я вземеш от специално гише, без да излизаш от колата. **DELANO**

Другата смайваща в началото разлика е в спокойствието по пътя. Трафикът е неизменно тежък, но без нерви и демонстрации. Може би причината е, че тук автомобилът е неизменна част от живота на всеки вече над половин век. А може и, както ни каза при друго пътуване един полски колега, спокойствието и любезността да се обясняват с факта, че никога не знаеш колко голяма пушка има онзи в другата кола.

Football versus baseball, espresso versus Americano, ravioli versus hotdog: in many ways Europe and America are like two different planets. But nowhere are the differences bigger than in cars

By KONSTANTIN TOMOV / Photography KOLELA

Only about a ten-hour flight divides Europe and America. But, judging by some cultural features, the two places could easily be on different planets. Football versus baseball. Short espresso versus one-litre coffee. Ravioli versus hotdog. Laurence Olivier versus Bruce Willis. In Europe we measure in metres, across the Atlantic - in yards. Europeans prefer the frying pan, Americans the microwave. Here the universities are mostly free, there they are incredibly expensive. In the States, the streets have numbers instead of names, football is played with hands, and the month is written before the date.

BUT NOWHERE ARE THE DIFFERENCES as striking as in cars. Our first contact with America immediately confirms this outside the office of the rental car company at Los Angeles Airport. The friendly employee disappears somewhere and reappears shortly with our car: a 5-metre Cadillac Escalade. But our driver categorically shakes his head: it's too small. In a minute the young man returns with the long version which exceeds 5.60 metres.

In cities like Sofia, Paris or Rome, such a car will drive you crazy. Here its size is quite normal, there are actually much bigger cars around us on the road. And no wonder: the roads are wide, there are parking spots everywhere, and petrol, although more expensive in California, does not exceed 95 cents per litre. You can get almost anywhere by car; in fact, in most towns in California this is the only means of transport. We even saw drive-in libraries, where you can order a book by phone and then pick it up from a special desk without getting out of your car.

The other initially stunning difference is the calmness on the road. We've seen enough videos about road scandals in the US. But there is no trace of any in real life. The traffic is invariably congested, but without nerves and remonstrations. Perhaps the reason is that cars here have been an inevitable part of life for more than half a century. Or perhaps, as a Polish colleague told us on another trip, the calmness and courtesy are explained by the fact that you never know how big a gun the guy in the other car has.



ПЪРВАТА СПИРКА Е ВСЪЩНОСТ ПОСЛЕДНА

THE FIRST STOP IS
ACTUALLY THE LAST

Целта на нашето американско пътешествие, кръстено Continental Tire Performance Tour, е именно да сравни тези два свята: автомобилна Америка и автомобилна Европа. Continental е от малкото компании, които успяват да се справят еднакво добре и в двата свята. Най-големият германски производител на гуми и автомобилни системи има сериозен пазарен дял отвъд океана, собствен развоен и технологичен център в Сан Хосе, а също и партньорства с някои от най-любимите икони на автомобилна Америка.

Но преди да стигнем до тях, започваме пътуването си оттам, където в миналото най-често пътуванията са завършвали: кея на Санта Моника, финалната точка на Route 66. Легендарното шосе, свързващо Изтока и Запада на Америка и обезсмъртено от Джон Стайнбек в "Гроздовете на гнева", отдавна вече не съществува. Но оцелелите отсечки от него са истински туристически атракции.

Колкото до самия прословут кеј на Санта Моника, той слабо се отличава от, да речем, Слънчев бряг. Същите китайски джунджурии, безвкусни хотдози, бездарни художници и гледачки, които от един поглед върху гланта ви (и 10-доларовата банкнота в нея) ще ви предрекат цялото бъдеще - стига да не питате за неща като борсови котировки.

THE PURPOSE OF OUR AMERICAN TRIP, called Continental Tire Performance Tour, is to compare these two worlds: automotive America and automotive Europe. Continental is one of the few companies that manages to do equally well in both worlds. The biggest German manufacturer of tyres and automotive systems has a considerable market share across the Atlantic, its own technical centre in San Jose, as well as partnerships with some of the most celebrated icons of automotive America.

But before getting to them, we start our journey from where trips most often ended in the past: Santa Monica Pier, the end of Route 66. The legendary highway, linking America's East and West and immortalised by John Steinbeck in "The Grapes of Wrath", has long stopped existing. But its surviving road stretches have become a real tourist attraction.

As for the famous Santa Monica Pier itself, it differs little from, say, our own Sunny Beach. The same Chinese trinkets, tasteless hotdogs, untalented painters and fortune-tellers who, by taking one look at your palm (and the 10 dollar note in it), will tell you your whole future – as long as you don't ask about things like stock quotes.



Санта Моника - края на Route 66
Santa Monica Pier, where Route 66 ends





По американските стандарти тези са "среден размер"
By American standards, those are 'mid-size'



Лос Анжелис, алеята на славата Grammy
Los Angeles, the Grammy Walk of Fame

Защо ли ни звучи познато?
Does that sound familiar?



СПИРКА 2: ТЪРМАЛ / STOP 2: THERMAL

Според справочниците Търмал е градче в околностите на Палм Спрингс, в долината Коучела (онази с прочутия едноименен фестивал). В истинския живот Търмал е просто едно парче от пустинята със старателно проектирани улици, по които тук-там стърчи по някоя самотна къща. Единствената забележителност тук е шофьорската школа на BMW Performance - внушителен комплекс от писти и тренировъчни полигони, на който ще прекараме втория си ден на американска земя.

Гледайки към прилежно строените и обути в германски гуми спортни M2, M3 и M4, човек би могъл да си помисли, че е някъде в околностите на Мюнхен, стига да не бяха две отчетливи разлики. Едната е безоблачно синьото небе и температурата, която в 10 сутринта в средата на януари вече е над 20 градуса. "Втората е, че и ние не сме германци", казват широко ухилените ни инструктори. И действително не са: вместо два часа лекции за безопасност, последван от пет минути каране, тук е обратното,

а главното указание, което получаваме, е "гавай, колкото можеш". Дори в живота на един автомобилен журналист рядко се случват такива дни.

Впрочем места като това са единствените в Америка, където може да се кара наистина бързо. Контролът по шосетата е безмилостен, а максималната скорост в Калифорния е 70 мили в час (113 км/ч). На някои магистрала най-лявата лента е достъпна само с допълнително заплащане. На други е разрешена само за автомобили с повече от двама пътници - мярка да се насърчи споделянето и да се икономисват емисии.

TRAVEL GUIDES WILL TELL YOU THAT THERMAL is a town in the vicinity of Palm Springs, in the Coachella Valley (the one with the famous same-named festival). In real life, Thermal is just a piece of the desert with neatly designed streets on which the odd house rises here and there. The only point of interest is the BMW Performance Driving School – an impressive complex of racing tracks and training grounds where

we will spend our second day on American soil. Looking at the orderly lined up M2, M3 and M4 sports cars shod in German tyres, you may think you're somewhere in the vicinity of Munich, were it not for two distinct differences. One is the cloudless blue sky and the temperature which at 10 o'clock in the morning in mid-January already exceeds 20 degrees Celsius. "The second is that we are not Germans either," our broadly smiling instructors say. And they really aren't: instead of two hours of lectures on safety, followed by five minutes of driving, things here are the other way around, and the main instruction we get is "step on the gas as much as you can". Even in the life of an automotive journalist such days are rare.

By the way, places like this are the only ones in America where you can drive really fast. Road control is ruthless, and the speed limit in California is 70 mph (113 km/h). On some highways the leftmost lane may only be accessed at an additional cost. On others it can be used only by cars carrying more than two passengers – a measure aimed to promote car sharing and cut down on emissions.

СПИРКА 3: БЪРБЕНК STOP 3: BURBANK

Централата на West Coast Customs в Бърбенк отдалеч изглежда просто като модерен офис или магазин. Докато не се вгледаш и не забележиш, че го вхожда всъщност има огромна "стена на славата", като в Холивуд.

В известен смисъл мястото е точно това: автомобилният еквивалент на филмова столица. Дори името му да не ви говори нищо, няма как да не сте мяркали някое от нашумелите реалити програми с него: като Pimp My Ride по MTV, преведено от някой неизвестен гений като "Пич, оправи ми колата". Или като Street Customs по Discovery.

За четвърт век през ръцете на това ателие са минали автомобили за суперзвезди като Шакил О'Нийл, Снууп Дог, Каръл Шелби, Джей Лено, Конан О'Брайън, Силвестър Сталоун, Джъстин Биър и Парис Хилтън. Дори и сега залите на новия цех в Бърбенк, Калифорния са пълни с поръчки на големи имена: от Will.I.Am, лидера на Black Eyed Peas, до прословутото семейство Кардашиан.

Собственикът Райън Фридлингхаус, започнал някога с малък заем от дядо си, днес е телевизионна звезда и мултимиллионер. Но като всеки самосъздал се американец си остава достъпен и общителен, и с удоволствие ни разказва за пътя си към върха. Смята, че тъкмо скромното начало му е дало шанс. "Ако бях започнал с повече пари, вероятно нямаше да съм днес тук. Когато нямаш много, това само те кара да работиш повече и по-усилено. И ми позволява наистина да ценя онова, което имам днес". Големият пробив за West Coast идва, когато с тях се свързва суперзвездата от NBA Шакил О'Нийл, с няколко необичайни поръчки. "Първият ми проект, и всъщност първият ми клиент изобщо, който промени всичко, беше Шак", спомня си Райън. "Той ни тласна да направим неща, които никога преди не са били правени. Предизвика ни, и това ни накара да работим по-здраво. Мисля, че колата беше Ferrari - той искаше да ѝ отреже покрива. Дори не бях докосвал Ферари преди това. И изведнъж трябваше просто да отреже покрива на кола за сто хиляди долара".

FROM AFAR, THE HEADQUARTERS OF WEST COAST CUSTOMS in Burbank, California, look just like a modern office or store. Until you notice that there is actually a huge "wall of fame" next to the entrance. Just like the walk of fame in Hollywood. In a certain sense, this is exactly what this place is: the automobile equivalent of a movie capital. Even if its name means nothing to you, you're bound to have seen one of the reality programmes that are shot here: like Pimp My Ride on MTV, or Street Customs on Discovery.

In a quarter of a century, this studio has seen the cars of superstars like Shaquille O'Neal, Snoop Dogg, Carroll Shelby, Jay Leno, Conan O'Brien, Sylvester Stallone, Justin Bieber and Paris Hilton. Even now, the premises of the new workshop in



Burbank are packed with the orders of celebrities: ranging from Will.I.Am, lead member of The Black Eyed Peas, to the famous Kardashians.

The owner, Ryan Friedlinghaus, who started off with a small loan from his grandfather, is now a TV star and multimillionaire. But like any self-made American, he is approachable and friendly, and happy to tell us about his way to the top. He thinks that it was the modest beginning that gave him a chance. "If I had started with more money, I probably wouldn't be here today. When you don't have much, it only makes you work harder and harder. And it really allows me to appreciate what I have today."

The big breakthrough for West Coast came when NBA superstar Shaquille O'Neal placed some unusual orders. "My first project, and actually my first ever client, who changed everything, was Shaq," Ryan remembers. "He pushed us to do things that had never been done before. He challenged us, and that made us work harder. I think the car was a Ferrari - he wanted to cut off its roof. I had not even touched a Ferrari before and suddenly I was to simply chop off the roof of a hundred thousand dollar car."

СПИРКА 4: КОРОНА STOP 4: CORONA

Централата на West Coast Customs е несъмнено страшно интересно място, но накрая златните автомобили и голф-количките Rolls-Royce ни доуоуха в повече. За щастие след-

ващата ни дестинация ни връща в сърцето на чистото инженерство от старата школа - фабриката на Стив Салин в Корона, Калифорния.

Салин е от живите икони на американския автомобил спорт - силен състезател, мерил през 80-те сили с Жил Вилньов, Кеке Розберг и Боби Рейхал в сериите „Формула Атлантук“. След това е основател на една от най-успешните компании за спортни машини в Западно полукулобо. В автомобилната Зала на славата го приеха едновременно с Каръл Шелби, а History Channel наскоро го обяви за един от тримата най-значими създатели на състезателни коли заедно с Енцо Ферари и Фердинанд Порше.

Стив прави най-различни неща тук: от силно модифицирани версии на Ford Mustang и Chevy Camaro до собствената си спортна кола Saleen S1. Но нас ни вълнува друга: прословутата S7, с която Салин разтърси състезателния свят в началото на миналото десетилетие. И колата, която продуцентите на филма "Всемогащия Брус" избраха за лично возило на Господ. "С този автомобил имаме повече победи от Ferrari, Lamborghini и McLaren, взети заедно", казва ни с гордост Стив. Докато си говорим с него, на горния етаж дизайнерите и инженерите на Saleen вече работят върху второто поколение. Засега е обвито в тайна, макар Салин да намеква, че вероятно ще бъдат намесени и електромотори. Но едно е сигурно: и тази кола, като всяка друга в кариерата на този човек, ще е толкова бърза, колкото изобщо е възможно.



Стив Салин и прочутата S7
Steve Saleen and the famous S7
На лявата страница: Райън Фридлингаус и част от проектите на WCC, Включително голф количка Rolls-Royce
Left page: Ryan Friedlinghaus and couple of WCC projects including a Rolls-Royce golf cart



THE HEADQUARTERS OF WEST COAST CUSTOMS ARE UNDOUBTEDLY a very interesting place, but in the end we had enough of Rolls-Royce gold cars and golf carts. Luckily, our next destination brought us back to the heart of pure old school engineering - Steve Saleen's factory in Corona, California.

Saleen is a living icon of American motorsports – a strong racing driver who in the 1980s competed with Gilles Villeneuve, Keke Rosberg and Bobby Rahal in the Formula Atlantic series. He went on to found one of the most successful sports car companies in the Western Hemisphere. He was inducted in the Mustang Hall of Fame along with Carroll Shelby, and History Channel recently named him as one of the three most important racing car makers along with Enzo Ferrari and Ferdinand Porsche.

Steve makes all sorts of things here: from greatly modified versions of the Ford Mustang and Chevy Camaro to his own Saleen S1 sports car. But we are interested in another racing car, the famous S7 with which Saleen shook the racing world in the beginning of the last decade. And the car which the producers of "Bruce Almighty" chose as God's own vehicle. "With this car we have scored more victories than Ferrari, Lamborghini and McLaren taken together," Steve proudly tells us. While we are talking to him, on the floor above Saleen's designers and engineers are already busy working on the second generation. It is still shrouded in secrecy, although Saleen hints that electric motors are likely to be involved. But one thing is certain: this car, too, just like any other in this man's career, will be as fast as humanly possible.

EAU THERMALE
Avène

успокояваща по природа



Красива
и защитена в града

B-Protect SPF 50+
МНОГО ВИСОКА СЛЪНЦЕЗАЩИТА



- ✓ UV защита
- ✓ Защита от замърсяване
- ✓ Разкрасяваща грижа

www.avene.bg

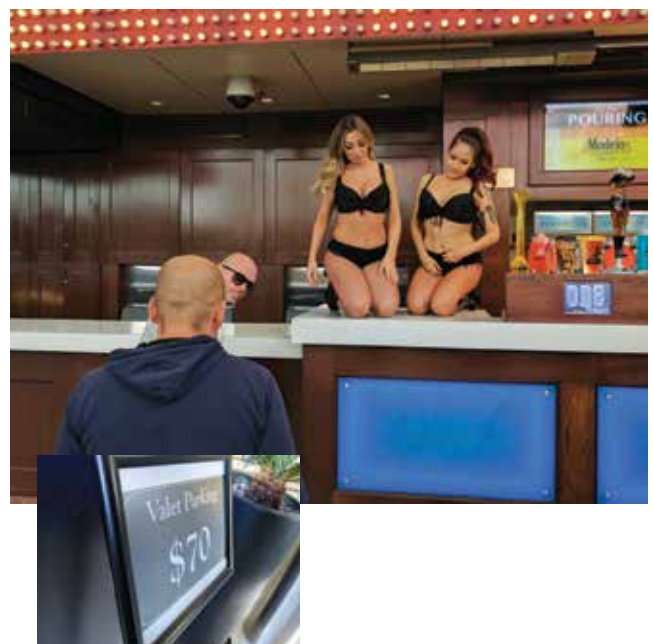
 [avenebg](https://www.facebook.com/avenebg)



Автономно паркиране и интелигентни
улични лампи от Continental
Autonomous parking and intelligent street
lights by Continental



Лас Вегас:
Всичко се
продава, всичко
е бизнес
Las Vegas: eve-
rything is for sale,
everything is good
business



СПИРКА 5: ЛАС ВЕГАС
STOP 5: LAS VEGAS

Чък Паланюк казваше, че Лас Вегас е съвсем такъв, какъвто би го направил Господ, ако имаше пари. А също и, бихме добавили, ако неударимо си падаше по куча. Но ние не сме тук заради бутафорните имитации на Париж и Венеция, заради казината и клубовете. Причината да дойдем е Consumer Electronics Show - най-голямото в света изложение за потребителска електроника. Тук има всичко: от най-новите поколения смартфони и телевизори до налудничащи хрумвания като микровълнова печка с вградена камера, която сама качва ястията в инстаграм, или пък робот, който да потупва кучето ви вместо вас (ако се нуждаете от робот, за да се грижи за кучето вместо вас, за какво ви е могава куче?).

Но в същото време CES отдавна е ключова локация и за автомобилната индустрия, която именно тук, а не на салоните в Детройт или Ню Йорк, показва най-интересните си идеи за бъдещето.

Hyundai показва как ще се управляват автомобилите след 10 години; китайската Byton демонстрира автомобилна мултимедия с 48-инчов екран - по-голям от домашния ви телевизор; в Bell са създали летящо такси; Audi обединява сили с Disney, за да предложи кино-салон в купето; Continental в партньорство с швейцарската ANYmal предлага куче-робот, което може да оставя пратки до прага и дори да позвъни на вратата. А също и улични лампи, които следят за проблеми по пътя или за свободни паркоместа, и могат да пратят информацията директно на колата ви.

Има две фундаментални причини тези технологии да се показват за пръв път именно тук. От една страна, Америка е огромен и платежоспособен пазар; от друга, това е мястото, където новостите се сблъскват с най-малко спънки от страна на регулаторите. Именно тук започнаха изпитанията на безпилотни автомобили преди близо десетилетие; и именно тук, в градчето Уолнът Крик в Калифорния, функционира първото интелигентно кръстовище в света. При него изкуственият интелект в автомобила е в непрекъсната връзка и получава данни от настилката, от светофарите, от камерите на пешеходните пътеки, от другите коли, дори от пешеходците и колхозчиците. Системата може да ви предупреди за пресичащи хора и препятствия, още преди да сте ги видели, и освен това може да адаптира светлостта към трафика, намалявайки престоя и емисиите. В утрешния

свят, в който над две трети от човечеството ще се тълчат в големите градове, подобни технологии ще са не лукс, а незаобиколима необходимост. И могава вече големите разлики между Америка и Европа ще станат с една по-малко.

CHUCK PALAHNIUK ONCE SAID THAT "LAS VEGAS IS SORT OF like how God would do it if he had money." And, we would add, if he had had an irresistible penchant for kitsch. But we are not here for the fake imitations of Paris or Venice, for the casinos or clubs. Our reason for coming here is the Consumer Electronics Show - the world's largest exhibition of consumer electronics. Here you have everything: from the latest generation smartphones and televisions to crazy ideas like a microwave with integrated camera that uploads your dishes on Instagram, or a robot to pat your dog instead of you (if you need a robot to take care of your dog, why do you need a dog in the first place?).

At the same time, CES has also long been a key location for the automotive industry, which is showing its most interesting ideas for the future right here rather than in the showrooms of Detroit or New York. Hyundai demonstrates how cars will be driven in 10 years; the Chinese Byton presents a 48-inch screen for your car - bigger than your TV at home; Bell has come up with a flying taxi; Audi joins forces with Disney for a cinema screen inside the car; Continental partners with the Swiss ANYmal to present a robot dog that can deliver packages to your doorstep and even ring the doorbell. As well as street lamps that look out for problems on the road or for free parking spots, and can send the information di-

rectly to your car.

There are two basic reasons why these technologies are shown here for the first time. On the one hand, America is a huge and solvent market, on the other, this is the place where novelties face the least obstacles by regulators. This is where driverless cars began being tested nearly a decade ago, and this is where, in the town of Walnut Creek, California, the first intelligent intersection started operating. Here the car's AI is fed data from the road surface, traffic lights, pedestrian cameras, other cars, and even from pedestrians and cyclists. The system can alert you to obstacles and people crossing the road even before you've seen them, and it can also adapt traffic lights to the traffic, thus reducing waiting time and emissions. In tomorrow's world in which more than two-thirds of humanity will be crammed in the big cities, such technologies will no longer be a luxury but an inevitable necessity. That's when there will be one less big difference between America and Europe. ■



Velvet

 Velvet Night Club  velvet.club  0876 391 374
0885 182 145

www.velvet.bg | bul. Pencho Slaveykov 12A, Sofia

Бъди различен, дори в сферата на забавленията! Излез от стереотипите! Стани част от проекта стриптийз клуб VELVET... Еротични вечери с красиви и запомнящи се момичета! Нощен клуб и стриптийз бар VELVET София е мястото, където удоволствието никога не свършва. Сам избираш как да продължиш партито! Нашите момичета ще осъществят всичките Ви идеи. Забавлението при нас е от най-висок клас. Посетителите ще се насладят на танците на някои от най-красивите стриптизьорки и танцьорки в София. За Вашето добро настроение ще се погрижат 30 красиви, артистични и предизвикателни момичета. Всяка от тях е ангел с адски пламък в очите, способна да завладее вниманието Ви с индивидуална програма и зашеметяващи танци.

Be different, even in the field of entertainment! Get out of stereotypes! Become part of Strip Club Project VELVET... Erotic nights with beautiful and memorable girls! Night club and Strip bar VELVET Sofia is a place where pleasure never ends. You choose how the party goes on! Our girls will make all your dreams come true. We offer high class entertainment. The visitors will enjoy the dances of some of the most beautiful, artistic and seductive dancers. We have 30 girls with angelic look and flame in their eyes, capable of capturing your attention with an individual program and amazing dances, they will take care of your well-being.

1.



2.



3.



4.



РАЙСКАТА ГРАДИНА

Няма нищо революционно в десените на цветя за пролетта, но пък са толкова романтични

Рози, теменужки, макове, фини флорални бродерии и абстрактни цветни десени – цветята са навсякъде в пролетно-летните колекции за 2019, дори и при мъжките. Оказва се, че няма нищо по-лесно да сме модерни с актуалния цветен десен. Няколко са правилата, според които да го носим.

НЕ Е ЗАДЪЛЖИТЕЛНО да съчетавате риза или топ на цветя с подобиен цвят от останалата част от тоалета. Джинсова пола или бели джинси ще свършат работа и ще стоят по-елегантно.

НЕ ПРЕКАЛЯВАЙТЕ с аксесоарите - ограничете се до чанта и чифт обеци. В противен случай ще се изгубите в прекалено много детайли.

СЪЩОТО ВАЖИ и за грима. Бледа устни и малко руж са перфектният "придружител" на цветята. Яркото червило минава за аксесоар, така че си спестете грижи такива, ако изберете него.

НЕ РИСКУВАЙТЕ с тоалет от две части на цветя, освен ако не сте майстор в рисковите съчетания. Същото важи и за комбинирането на флорален и графичен принт в един ден. Ако все пак искате да сте гръзко облечени, нека цветовете на принтовете, които съчетавате, да са от една гама.

АКО РОМАНТИЧНИТЕ МАКОВЕ или ярките рози ви попадат, но не се чувствате комфортно да изглеждате като цъфнала леха, има разрешение. Изберете чанта на цветя или пък обеци с маргаритки - ще бъдете в тенденциите, без да изневерите на себе си.

ЗАЛОЖЕТЕ НА ИЗЧИСТЕНА линия и гребен флорален принт, ако работите в офис. Откажете се и от всякакви прекалено момичешки елементи като волани, панделки и дантели. Цъфнали цветя на черен или тъмносин фон стоят госта по-строго и "работно" от такива на светъл. ■

1. Dolce & Gabbana
2. The Vampire's Wife
3. Richard Quinn
4. Altuzarra
5. Alexander McQueen
6. Attico
7. Valentino
8. Dries Van Noten
9. Isabel Marant Étoile



THE GARDEN OF EDEN

There is nothing revolutionary in the flowered designs for the spring, but they are so romantic

Roses, pansies, poppies, sheer floral embroideries and abstract colourful designs - flowers are everywhere in the spring/summer 2019 collections, even with men's collections.

It turns out that there is nothing easier than being fashionable with the current floral design. The rules according to which we are to wear it are several.

IT IS NOT OBLIGATORY to combine a flowered shirt or top with a similar colour from the rest of the dress. A denim skirt or white jeans will do the job and will suit more elegantly.

DO NOT OVERDO IT with the accessories - limit yourself to a handbag and a pair of earrings. Otherwise you will get lost in too many details.

THE SAME APPLIES to makeup as well. Pale lips and a little bit of rouge are the perfect "companion" to the flowers. Bright lipstick counts as being an accessory, so save yourself other ones, if you choose it.

DO NOT TAKE CHANCES with a dress comprising of two flowered parts, unless you are a master of risky combinations. The same is true with regard to combining a floral and a graphic print in the same day. If you still want to be boldly dressed, let the colours of the prints that you are combining be of one tonality.

IF THE ROMANTIC POPPIES or the bright roses are to your liking, but you don't feel comfortable looking like a blossoming flowerbed, there is a solution. Choose a flowered handbag or earrings with daisies - you will be in the trends, without being untrue to yourself.

STAKE ON CLEAN lines and a small floral print if you are working in an office.

Opt out of any too girlish elements such as flounces, ribbons and lace.

Blooming flowers on a black or dark blue background are looking much more austere and "business like" than those on a light one. ■

БЪЛГАРИЯ СУТРИН

с Гергана Венкова и Златимир Йочев



Всеки
делник

06:30 - 09:30

ON
AIR



www.bgonair.bg

В куфара на Симеон Донев

Симеон Донев е старши директор „Маркетинг“ и член на управителния съвет на телекомуникационната компания А1. Нещата, които винаги носи със себе си по време на път:

Apple iPad Pro: независимо дали ще проверя важните новини, ще напиша спешен имейл, ще гледам любимия отбор, ще прочета две страници от някоя книга или просто ще запечатам интересен момент с камерата – Apple iPad Pro върши чудесна работа за всичко.

Apple Pencil: отлично допълнение към таблета, с което записвам всекидневните задачи и идеи. Не бих се върнал обратно към хартията - свободата да можеш с няколко движения да споделиш записките си с някого или да ги категоризираш както искаш, те прави по-продуктивен.

B&O Beoplay H9i Black: тези безжични слушалки са последната ми придобивка. Фен съм на музиката и дори когато съм извън България, не пропускам да чуя най-новите плейлисти в А1 Xplore Music.

Nike Air Max 90: дори при пътуванията по работа намирам място за удобни кецове, защото човек може да усети пулса на непознатия град, само когато се слее с хората в него и преброи колкото може повече.

Вратовръзка: в контраст с кецовете, вратовръзката идва на помощ в моментите, в които „по грехите посрещат“. Но отдавна е излязла от клишето за строга елегантност и позволява да внесем свеж цвят дори при най-сериозната среща.

TOM FORD Tobacco Vanille: качественият парфюм е това, което те кара да се чувстваш добре - както и хората около теб. Залагам на класически аромати, които не се натрапват. ■

TOM FORD Tobacco Vanille: a quality fragrance is what makes you feel good – as well as the people around you. I bet on classic, unobtrusive scents. ■



In the Suitcase of Simeon Donev

Simeon Donev is Senior Marketing Director and Member of the Management Board of telecommunication company A1. The things he always travels with:

Apple iPad Pro: regardless of whether I am keeping up with the latest news, writing an urgent email, watching my favourite sports team, reading a couple of pages in a book or just capturing a particular moment with the camera, the Apple iPad Pro does a great job of everything.

Apple Pencil: a perfect addition to the tablet for jotting down daily tasks and ideas. I would never go back to paper – the freedom to be able to share your notes with someone with a few movements or to categorise them as you want makes you more productive.

B&O Beoplay H9i Black: these wireless headphones are my most recent acquisition. I am a music fan and even when I'm not in Bulgaria I always listen to the latest A1 Xplore Music playlists.

Nike Air Max 90: even on business trips, I find a place for comfortable trainers because you can feel the beat of an unknown city only when you mix with its people and move around as much as possible.

Necktie: in contrast to trainers, a tie comes in handy at times when you have to look the part. But it has long since broken with the cliché of stern elegance and allows us to bring fresh colour even to the most serious of meetings.

Samsonite

BY YOUR SIDE



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



GET IT ON
 Google Play

Download on the
 App Store





ТЕЖЪК ФИЗИЧЕСКИ ТРУД

Няколко новаторски фитнес уреда обещават да направят тренировката ви по-интересна, или поне по-кратка

Текст КРИСТИНА НИГОХОСЯН / Фотография SHUTTERSTOCK

Ходенето на фитнес е несъмнено полезно, но и често ужасно скучно занимание. Не е лесно човек да намери мотивацията да полага тежък физически труд, който при това е еднообразен и се случва в компанията на други, също толкова отегчени хора. Затова напоследък технологиите се опитват всячески да направят процеса малко по-вълнуващ. Или поне госта по-кратък.

БОЙНИ ВЪЖЕТА. Виждаме ги от известно време в програмите на различни знаменитости и фитнес звезди. Двете дълги въжета са по-тежки и плътни от нормалните и дават възможност за забавно изпълнение на кардио частта от тренировката ви. Другото хубаво при тях е, че работят едновременно за няколко мускулни групи и развиват почти цялото тяло. Още нещо като плюс – могат да се ползват както за тренировка в зала, така и навън.

ПЛЪЗГАЧИ. Две прости подложки, които правят упражнения като „планински катерач“, лицеви опори и „обърнати“ коремни преси по-мобилни и забавни. Гладката страна се използва върху грапави повърхности като килими, а релефната – за гладки основи. Най-добрата страна на плъзгачите? Цената ми – едва около 10 долара.

КЛИН С ВГРАДЕНИ ТЕЖЕСТИ. Продукт на изследванията на Рехабилитационния център към Нюйоркския университет, тази греха цели да осигури максимална фитнес активност на пациентите за минимално време. Може да не е много приятен за обличане, но клинът Physiclo увеличава натоварването и наистина намалява времето ви за тренировка.

ФОУМРОЛЕР. Простичък, евтин и ефикасен, фоумролерът помага за освобождаване на напрежението от мускулите и намаляване на



стреса. Той действа директно на фасцията – ципата от съединителна тъка, която обвива и разграничава отделните мускули. Когато стресът или мускулното напрежение се натрупат, фасцията се схваща и става твърда. Под нея се намират нервите и лимфните възли, което обяснява защо няколко минути масаж с фоумролера ще облекчат не само мускулите, но и цялостното ви напрежение. Хора с различна физическа активност и на различна възраст могат да се възползват от предимствата му.

ТЕЖЕСТИ ЗА РЪЦЕ И КРАКА. Простичък и не много атрактивен уред, който обаче добавя необходимата доза сериозност на упражненията у дома. Простите упражнения като вертикални повдигания на краката, „мелница“ и раменни преси например стават една идея по-сложни и ефикасни с тежестите. Другият им голям плюс е скромната им цена.

БЮРО-КОЛЕЛО. С Unity Bike Desk чуденето дали да си говорите работата или най-после да отидете на фитнес отпада. Уредът на Lifespan Fitness комбинира и двете – поставяте компютъра на плота му, докато безшумно въртите педалите. Идеята не е нова, на точно това изпълнение дава допълнително място не само за лаптоп, но и за телефон, документи и дори чаша кафе. Кукички от долната страна позволяват да окачите чанта или върхна греха, а височината на самото бюро се регулира. Цената му обаче е доста по-висока от тази на обикновен велоергометър – около 500 долара. ■

KAMA SUTRA
Night club

**ADVENTURES
FOR GENTLEMAN**

bul. Kniaz Aleksandar Dondukov 19, 1000 Sofia Center
+359 877 69 40 99 | www.barkamasutra.com
Facebook: Kama Sutra Erotic Bar

EROTIC BAR

THE ART OF SEDUCTION IN SOFIA CITY

- * OVER 20 GORGEOUS GIRLS IN SOFIA
- * BREATH-TAKING STRIPTEASE SHOWS
- * ACROBATIC DANCERS
- * PROFESSIONALLY CHOREOGRAPHED SHOWS
- * PREMIUM BEVERAGES AND FIRST CLASS SERVICE

0877 948 375 eroticbarsofia@gmail.com
Cherni Vrah Blvd 31
eroticbarsofia

Hard Physical Work

Several innovative fitness machines are promising to make your workout more interesting, or at least shorter

By CRISTINA NIGOHOSEYAN / Photography SHUTTERSTOCK

Going to the gym is undoubtedly wholesome, but also often quite a boring pursuit. It is not easy for one to find the motivation to do heavy physical work, which is moreover monotonous and is taking place in the company of other people who are just as bored. Therefore lately technologies are trying by all possible means to make the process a little bit more exciting. Or at least quite shorter.

BATTLE ROPES. We have for some time been seeing them in the programs of various celebrities and fitness stars. The two long ropes are heavier and denser than the normal ones and provide an opportunity for an amusing performance of the cardio part of your workout. The other good thing with them is that they are working simultaneously for several muscle groups and are developing almost the entire body. One more thing that is a plus - they may be used for a workout both indoors and outside.

SLIDERS. Two simple pads, which are making exercises such as "mountain climber", push-ups, and "reverse" crunches more mobile and fun.

The smooth side is used on rough surfaces such as carpets, and the relief side - for smooth bases. The best side of sliders? Their price - only around 10 dollars.

TIGHTS WITH BUILT-IN WEIGHTS. A product of the research of the Rehabilitation Center with the New York University, this article of clothing aims at providing a maximum fitness activity to the patients in a minimum amount of time. They may not be very pleasant for putting on, but the Physiclo tights are increasing the resistance and are truly reducing the time you are spending for a workout.

FOAM ROLLER. Simple, cheap and efficient, the foam roller helps relieve the tension in the muscles and reduce the stress. It is acting directly on the fascia - the membrane of connective tissue, which envelops and separates the individual muscles. When stress or muscle tension accumulate, the fascia becomes numb and hard. Under it is where the nerves and lymph nodes are located, which explains why several minutes of massage with the foam roller will relieve not only the muscles, but your overall stress as well. People

with various physical activity and of various ages may take advantage of its benefits.

WEIGHTS FOR HANDS AND LEGS. A simple and not very attractive device, which however adds the necessary dose of seriousness to the exercises at home. The simple exercises such as vertical leg lifts, "windmill" and shoulder presses for example are becoming a bit more complex and efficient with the weights. Their other big plus is their modest price.

DESK-BIKE. With Unity Bike Desk the wandering whether to finish your work or to go to the gym at last is no more. The machine by Lifespan Fitness combines both - you put the computer on its raft, while you are silently pedaling. The idea is not new, but precisely this version provides additional space not only for a laptop, but also for a telephone, documents, and even a cup of coffee. Hooks on the underside allow you to suspend a handbag or an upper garment, and the height of the desk itself is adjustable. Its price however is much higher than that of an ordinary stationary bicycle - around 500 dollars. ■



Медицински комплекс „Доверие“

1632 София ж.к. Овча Купел 2, ул. Фридрих Грюнгер 2
1756 София, ж.к. Изток, ул. Лъчезар Станчев 5
тел.: 02 40 36 100; 02 40 36 143
www.mbal.doverie.bg, info@mbal.doverie.bg

МК „Доверие“ вече разполага с апаратура за текар терапия - иновативна система за терапия, която въздейства на организма с високочестотни електромагнитни вълни и затопяне в дълбочина. За разлика от много други апарати, Текар ТК терапия образува ендогенна топлина, съчетана с електромагнитно поле, която достига в дълбочина. Резултатът е намаляване на болката и възпалението, разнасяне на отоците, мускулна релаксация, добра тъканна регенерация. Ефектът, който постига, е моментално затопяне на третиранията зона в дълбочина, обезболяване на болезнената зона, възстановяване на нормалното движение на ставите и повишаване на микроциркулацията, което ускорява възстановителния процес. Терапията е приложима както при остри състояния, така и при хронични дълго лекувани и неповлияни се от лечението травми, и оплаквания.



Doverie Medical Complex

1632 Sofia, Ovcha Kupel 2 district, 2, Friedrich Grünanger Str.
1756 Sofia, Iztok district, 5, Lachezar Stanchev Str.
Tel. 02 40 36 100; 02 40 36 143
www.mbal.doverie.bg, info@mbal.doverie.bg

MC Doverie already has a device for tecar therapy. - an innovative therapy system that affects the body with high-frequency electromagnetic waves and deep warming. Unlike many other Tekar TC treatments, it forms endogenous heat combined with an electromagnetic field that reaches in depth. The result is a reduction in pain and inflammation, spreading of edema, muscle relaxation, good tissue regeneration. The effect it achieves is instantaneous warming of the treated area in depth, analgesia of the painful area, restoration of normal joint movement and increased microcirculation, which speeds up the recovery process.

Therapy is applicable both in acute conditions and in chronic long-treated and untreated traumas and complaints.

Център по дентална медицина „Св. Георги“

www.dc-st-george.com, dc_st.george@abv.bg
тел.: 0886 129 213, 0898 526 082
ул. К. Иричек 20, София, България

ИМПЛАНТОЛОГИЯ
ПАРОДОНТОЛОГИЧНО ЛЕЧЕНИЕ
ЛАЗЕРНА ТЕРАПИЯ

В център по дентална медицина "Свети Георги" ще откриете уютна атмосфера и висококвалифицирани дентална помощ и грижи, безболезнени процедури и манипулации, необходими за вашето успешно лечение. Центърът разполага с най-висококачествени и модерни апаратури:

- Nd:Yag лазер - за лечение на различни пародонтологични заболявания;
- Er:Yag лазер - за лечение на кариеси;
- диоден лазер;
- апарати за пиезохирургия;
- микроскоп;
- рентгенови апарати за панорамни и секторни снимки и др.

Д-р Георги Цалов - стоматолог с над 35 години трудов стаж, специализира в сферата на оралната хирургия, имплантологията, естетичната дентална медицина и пародонтологията.

Д-р Силвия Цалова се специализира в областта на микроскоп-асистираната ендодонтия, лазерната дентална медицина, естетичните възстановявания и детската дентална медицина. Заповядайте при нас, за да постигнем заедно перфектни резултати!

Запишете час онлайн на www.superdoc.bg



ЦЕНТЪР ПО ДЕНТАЛНА МЕДИЦИНА
"СВЕТИ ГЕОРГИ"

Dental Center "St. George"

www.dc-st-george.com, dc_st.george@abv.bg
cell phone: +359 886 129 213, +359 898 526 082
20 K. Ilichek Str., Sofia, Bulgaria

IMPLANTOLOGY
PERIODONTICS
LASER DENTISTRY

At dental center "St.George" you will find cosy atmosphere and highly qualified dental help and care, painless procedures and manipulations, which is a must for your successful treatment.

The dental center has the latest and highest quality equipment such as :

- Nd : Yag laser - treatment of various periodontal diseases
- Er : Yag laser - treatment of hard tissue and caries diseases
- Diode laser
- Piezosurgery equipment
- Microscope
- Panoramic / sector X-ray

Georgi Tsalov MD - a dentist with over 35 years of work experience, specializes in the field of oral surgery, implantology, aesthetic dental medicine and periodontology.

Sylvia Tsalova MD - specializes in the field of microscope-assisted endodontics, laser dental medicine, aesthetic restorations and pediatric dentistry.

You're more than welcome to visit us and achieve great results together!

Book your appointment on www.superdoc.bg

Bedroom Premium Club

София, ул. Лега 2
телефон: 0888 764 422, 0888 860 666
e-mail: reservation@bedroom.bg
www.bedroom.bg

bedroom
PREMIUM CLUB

Bedroom Premium Club

2, Lege Street, Sofia, Bulgaria
Phone: +359 888 764 422, +359 888 860 666
e-mail: reservation@bedroom.bg
www.bedroom.bg

Bedroom Premium Club е емблема на нощния живот в България с 13-годишна история. Това е мястото с най-доброто авангардно шоу и еуфорична атмосфера в София. Клубът налага забавление от ново измерение с неповторимият си дизайн и изяви на световноизвестни гуджеи.

Bedroom Premium Club отговаря на най-високите европейски стандарти – първокласно обслужване, перфектен звук, мултимедийно шоу, екстравагантни танцови спектакли, VIP зона, служители, паркиращи автомобилите.

Bedroom Premium Club е ненадминат по своя интериорен дизайн - античен храм, в който бъдещето е добавено към миналото с нови архитектурни елементи в синтетичен модерен растер, екрани с 3D video mapping, метални перфорирани пана. Използвани са над 6 вида висококачествени материали - дърво, метал, камък, стъкло, естествена кожа, натурален текстил. Акцент в интериора е таванът на клуба - уголемена проекция на картината "Shhh", в която са събрани забранени образци от еротичното изкуство.

Клубът притежава динамично осветена сцена с интегриран catwalk, който дава възможност за разгръщане на мащабна балетна хореография. Традиционно в програмата участват над 15 артисти, които превръщат всяка вечер в неповторимо изживяване.

Bedroom Premium Club създаде собствена публика и издигна нощния живот в България до най-високи стандарти!



Bedroom Premium Club is an emblem of nightlife in Bulgaria with a 13-year history. This is the place with the best avant-garde show and euphoric atmosphere in Sofia. The club establishes itself with amusement of a new dimension with its unique design and the appearances of world-famous DJs. Bedroom Premium Club complies with the highest European standards - first class service, perfect sound, multimedia show, extravagant dance spectacles, VIP zone, employees who are parking the automobiles. Bedroom Premium Club is unmatched in its interior design - an ancient temple, in which the future is added to the past with new architectural elements in a synthetic modern raster, screens with 3D video mapping, metal perforated panels. Over 6 types

of high quality materials have been used - wood, metal, stone, glass, leather, natural textiles. An accent in the interior is the ceiling of the club - a magnified projection of the "Shhh" painting, in which forbidden specimens of erotic art have been brought together.

The club has a dynamically lit stage with an integrated catwalk, which provides an opportunity for the implementation of large-scale ballet choreography. Over 15 artists are traditionally participating in the programme, who are transforming each night into a unique experience.

Bedroom Premium Club created a public of its own and raised the nightlife in Bulgaria to the highest standards!

Лили Фам – модерен азиатски бар-ресторант в сърцето на София

София, ул. Славянска 29
тел.: 0896 840 507
www.lilipham.com



Lili Pham – a modern Asian Bar&Dinner at the heart of Sofia

29, Slavyanska Str., Sofia, Bulgaria
phone: +359 896 840 507
www.lilipham.com

Лили Фам предлага традиционна азиатска кухня с модерни нотки. Менюто ни е елегантен подбор на най-познатите специалитети от Виетнам, Тайланд и Китай. Ние сме единственото място, което предлага дим сум на пара, голям избор от азиатски супи, пресни летни ролца, сандвичи бан ми, патица по пекински и оригинални френски десерти.

Но Лили Фам е различен не само заради храната - той навява шепот от времена, когато хубавата храна е била задължително придружена от качествените вина, елегантни разговори и внимателно обслужване. Лили Фам е място за споделяне на добра храна и хубави емоции - отворени сме да ви посрещнем за частните ви събития, за питие след работа или мързеливи бърнчове през уикенда.

В бара на Лили Фам може да се насладите на авторските коктейли на талантиливите ни бармани, докато разпускате в края на деня или като увертюра към вечеря с приятели.

Lili Pham serves traditional Asian dishes with a modern twist. The menu represents an elegant selection of most known specialties from Vietnam, Thailand and China. We are the only ones proposing Dim Sums served on a steam trolley, a variety of Asian soups, fresh summer rolls, Bahn-mi sandwiches, Peking duck in two services and original French desserts.



But Lili Pham is not unique only for the food - it offers whispers of a bygone time when meals were accompanied by fine wines, witty conversations and attentive service. Lili Pham is a place to share food and good vibes with friends - we open our doors for your private events, after work drinks or lazy weekend brunches.

At Lili Pham Bar you can enjoy the signature cocktails of our talented bartenders as a celebration of the end of the day or as an opening to a dinner with friends.



Spaghetti Kitchen

София, ул. 6-и септември №9
www.spaghetti-kitchen.com
office@spaghetti-kitchen.com
Facebook: SPAGHETTI.KITCHENBG
+ 359 890 5 66666

Spaghetti Kitchen*Bar

София, площад Св. Неделя 3
www.spaghetti-kitchen.bar
office@spaghetti-kitchen.bar
Facebook: SPAGHETTI.KITCHENBG
+ 359 89 304 66 66



Spaghetti Kitchen

9, 6th of September Str., Sofia, Bulgaria
www.spaghetti-kitchen.com
office@spaghetti-kitchen.com
Facebook: SPAGHETTI.KITCHENBG
+ 359 890 5 66666

Spaghetti Kitchen*Bar

3, Sveta Nedelya Square, Sofia
www.spaghetti-kitchen.bar
office@spaghetti-kitchen.bar
Facebook: SPAGHETTI.KITCHENBG
+ 359 89 304 66 66

Spaghetti Kitchen е повече от място за хранене. Това е социално убежище, в което общуването е издигнато на различно ниво. Всеки елемент от иновативната среда – от архитектурата на пространството до дизайна и вкуса на ястията, стимулира мисленето и разширява представите за собствените ни възможности. Менюто, основано на италианската кухня и американската традиция в храната на грил, е обогатено с привкус от Изтока и с модерни препратки към националната традиция. Авторските десерти, приготвени в Spaghetti Kitchen, добавят към преживяването необходимите сладки нотки. Това е място, идеално за социални поводи. То ви осигурява интимност, но и ви кара да се чувствате част от голямото приключение, наречено Spaghetti Kitchen.



Spaghetti Kitchen is more than a place to have a meal at. This is a social refuge, in which communication has been elevated to a different level. Each element from the innovative environment – from the architecture of the space to the design and the taste of the dishes, stimulates thinking and broadens the notions of our own capabilities. The menu, based on the Italian cuisine and the American tradition in grilled food, has been enriched with a flavor from the East and modern references to the national tradition. The original sweet courses, prepared in Spaghetti Kitchen, are adding the necessary sweet notes to the experience. This is an ideal place for social occasions. It provides you with intimacy, but also makes you feel a part of the great adventure, called Spaghetti Kitchen.

Spaghetti Company

Сердика център, бул. Ситняково №48
тел. 02/ 841 28 18
Mall Bulgaria 102 ет 3 до кино Арена
бул. Витоша 150, тел: 02/ 88 10 100
Работно време: *понеделник - неделя от 10:00 до 00:00 ч.*
spaghetticompany@mail.bg

Pizza, pasta, modernista и ТИ!

Мястото, известно с изключителна италианска кухня. Обстановката, която вдъхновява срещите, които винаги оставят у теб чувството, че си в сърцето на града!

Всеки от ресторантите Spaghetti Company носи свое собствено усещане. Независимо къде те отведат пътищата на София, в ресторантите от веригата намиращ себе си сред изискана и творческа обстановка, модерен дизайн и оригинална италианска кухня, специално създадена под черпак на Маестро Марко Лукиари.

Домът на италианската кухня е наблизо. Тук е, за да намиращ винаги себе си, приятели, делови партньори или нови срещи. Кухнята ни е палитра от италиански вкусове. Към това добавяме специална селекция от вина, музика и събития. Можеш да споделиш тук всяко късно сутрешно кафе, работен обяд, лежерен следобед или дълга вечеря. И всеки път ще бъде различно.

И както казва нашият главен готвач Марко Лукиари – „Има неща, за които няма сезони“. Има и такива места. Spaghetti Company е едно от тях.



Pizza, pasta, modernista and YOU

The place, famous for exquisite Italian cuisine. The atmosphere, inspiring meetings that always leave you feeling in the heart of the city!

Each of the Spaghetti Company restaurants brings its own touch. No matter where Sofia roads take you, in the restaurant chain you find yourself amongst elegant and creative atmosphere, modern design and original Italian cuisine especially prepared by Maestro Marco Luchiar's ladle.

The home of Italian cuisine is nearby. It's right here, so you can always find yourself, friends, business partners or new encounters. Our cuisine is a palette of Italian flavours. We add a special selection of wine, music and events. Here you can share every late morning coffee, business lunch, a casual afternoon or a long dinner. It will be different each time.

As our chef Marco Luchiar says – "There are things of no particular season". There are such places. Spaghetti Company is one of them.

Spaghetti Company

SERDIKA CENTER, 48 Sitnyakovo Blvd
phone: +359 2/ 841 2818
Mall Bulgaria 102 floor 3 near Arena cinema
150 Vitosha Blvd., phone: +359 2/ 88 10 100
Working time: *Monday-Sunday 10:00 am – 12:00 pm*
spaghetticompany@mail.bg

ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕР

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

Авиокомпания България Ер въвежда по линиите си правила за превоз на багаж за билети, издадени след 2 май 2011 г. Системата **PIECE CONCEPT** се базира на броя, теглото и размерите на чекирания багаж.



ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

Класа на обслужване	Норма на безплатен багаж	Такси за багаж
Икономична класа	1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55х40х23 см (сумарна дължина до 118 см)* и 1 дамска чанта/лаптоп	Първи брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см*: • Вътрешни полети – 15 евро на посока • Международни полети – 20 евро на посока

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

1. По международни и вътрешни линии

Класа на обслужване	Норма на безплатен багаж
Бизнес класа	2 броя с общо тегло до 15 кг. (размери 55х40х23см всеки) и 1 дамска чанта/лаптоп 2 броя чекиран багаж до 32 кг. до 158 см* всеки**
Икономична класа	1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55х40х23 см (сумарна дължина до 118 см)* и 1 дамска чанта/лаптоп 1 брой чекиран багаж до 23 кг и до 158 см*

2. Изключения

Вид карта	Пояснения
Златна карта FLY MORE	2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**
За билети заплатени с карта VISA Platinum от ЦКБ	2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**
За билети заплатени с кобрандирана карта България Ер и ЦКБ	2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**
За членове на програмата „CCB Club“	2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**
Моряци	2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**
Бебета от 0-2 години	В случай, че тарифата по която е издаден билета на възрастният, придружаващ бебето позволява 1 брой чекиран багаж до 23 кг, то бебето има право на 1 брой чекиран багаж до 10 кг. Превозът на бебешки колички се извършва безплатно, но те следва задължително да се предават и получават непосредствено при качване/слизване на/от самолета. Авиокомпанията не носи отговорност за щети в резултат на транспортиране по багажните ленти, в случай, че количката не е предадена/получена на/от самолета.

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

** Ако билетите Ви са заплатени в сайта на компанията, както и в случаите на: притежание на златна карта FLY MORE, членство в програмата CCB Club, или за билети, заплатени с кобрандирана карта от ЦКБ и България Ер или карта Visa Platinum от ЦКБ, е необходимо да се свържете с нас на тел.: +359 2 4020 400 или на е-мейл: callfb@air.bg за преиздаване на билета с право на 2 броя безплатен багаж. Притежанието на карти CCB Club, Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и България Ер, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен допълнителен чекиран багаж по тарифа без багаж. Правото на два броя багаж за притежатели на златна карта FLY MORE и CCB Club и за билети, заплатени с кобрандирана карта България Ер и ЦКБ и карта Visa Platinum от ЦКБ, е само за полети, при които опериращ превозвач е авиокомпания България Ер.

ПЪТНИКЪТ МОЖЕ ДА ПРЕВОЗВА И ПОВЕЧЕ ОТ БЕЗПЛАТНАТА НОРМА БАГАЖ СРЕЩУ ДОПЪЛНИТЕЛНО ЗАПЛАЩАНЕ.

3. 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
За големина на багажа между 203 см* и 280 см*	100 евро
Допълнителна бройка - втори багаж до 23 кг до 158 см*	50 евро
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до 158 см*	100 евро

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

4. Такси за свръхбагаж - 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
За големина на багажа между 203 см* и 280 см*	40 евро
Допълнителна бройка - втори багаж до 23 кг до 158 см*	20 евро
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до 158 см*	50 евро

5. Специални категории багаж

Спортна екипировка	Превоза на спортна екипировка не влиза в нормата на безплатния чекиран багаж. Таксува се 50 евро в посока, като допълнително парче чекиран багаж. Екипировката трябва да е с максимални размери до 23 кг и до 203 см* Изключения: Безплатен превоз на 1бр. ски/сноуборд екипировка за всички директни полети, оперирани от България Ер.
Велосипеди	Приемат се за превоз в специална опаковка (картон или специален калф). 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 Ер. Превозът на огнестрелни оръжия не може да бъде потвърден в случаите, когато авиокомпания България Ер 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 Ер 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 Ер си запазва правото да откаже превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси. • Ловни пушки и патрони – комплект до 15 кг: такса 50 евро в посока. • Ловни пушки и патрони- при общо тегло над 15 кг: такса 70 евро в посока. • Късо огнестрелно оръжие (пистолет): такса 20 евро в посока. Лобната 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 таксата се прилага независимо от това дали пътникът има друг чекиран багаж.
Домашни любимци в пътническата кабина /PETC/	Приемат се само кучета и котки. България Ер не приема за превоз животни до и от Великобритания. При пътуване с домашен любимец /куче или котка/, е необходимо при закупуването на билет да свържете с авиокомпанията за потвърждение. Максимално тегло на животното и клетката – до 8 кг. За полети FB1431/1432 до и от Париж, където опериращ превозвач е Air France, максималното тегло е 6 кг. Максимални размери на клетката – 48 x 35 x 22 см. Не се включва в безплатната норма багаж. Заплаща се такса от 50 евро в посока.
Домашни любимци в багажника /AVIH/	Приемат се само кучета и котки. България Ер не приема за превоз животни до и от Великобритания. 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 - 80 евро в посока • при тегло на животното и контейнера над 32 кг - 120 евро в посока Изключения: • Животни с тегло с контейнера над 32кг не се приемат за превоз до/от Брюксел. • Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго (напр. Американски питбул териер, Стафордширски бултериер, Американски стафордширски териер, Бултериер , Американски буюдо, Додо Аржентино, Кангал (Анатолийска овчарка), Кавказка овчарка, Ротвайлер, Родезийски риджбек). Условия за превоз на живи животни в багажника на самолетите /AVIH до 32 кг./ • Транспортният контейнер трябва да е достатъчно голям, за да може животните да стоят в естествената си позиция, да могат да се обърнат и легнат; • Транспортният контейнер трябва да е проектиран така, че да не пропуска течности, напр. обилчовани с абсорбиращ материал като например одеяло; • Контейнерът трябва да е устойчив на опити за излизане. Препоръчват се здрави пластмасови или дървени контейнери от безвреден и нетоксичен материал. Не се допускат клечки от телени мрежи; • За да се избегне нараняване на животното, вътрешността на контейнера не трябва да има остри ъгли, ръбове или пирони; • Транспортните контейнери трябва да имат вентилационни отвори от четирите страни.

За смесени превози с участието на България Ер и други партньорски авиокомпани в маршрута могат да бъдат прилагани други условия за багаж.

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

All passengers of Bulgaria Air are entitled to free carriage of cabin baggage and checked baggage (in the luggage compartment of the airplane) depending on the chosen tariff. Free allowances for pieces and weight of baggage may vary depending on the travel class (business or economy) and the tariff on which the ticket has been issued. Baggage transportation on regular lines also conforms to some general rules and the policy of Bulgaria Air, which you should consider.

Bulgaria Air introduces rules for baggage carriage on its destinations for all tickets, issued after May 2, 2011. The **PIECE CONCEPT** system is based on the quantity, weight and dimensions of the checked-in baggage.



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:

Class of service	Allowance for free of charge baggage	Fees for checked baggage carriage
Economy class	1 piece hand baggage up to 10 kg and dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)* and 1 personal item/laptop bag	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

TARIFFS WITH CHECKED-IN BAGGAGE

Each passenger who bought a ticket in a tariff that includes checked baggage, is allowed to transport in the luggage compartment of the airplane free baggage allowance as follows:

1. International and Domestic flights

Class of service	Норма на безплатен багаж
Business class	2 pieces with a total weight up to 15 kg (dimensions 55x40x23cm each) and 1 personal item/laptop bag 2 pieces checked baggage up to 32 kg, up to 158 cm* each**
Economy class	1 piece hand baggage up to 10 kg and dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)* and 1 personal item/laptop bag 1 piece checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm*

2. Exceptions

Card type	Explanations
Gold card FLY MORE	2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**
For tickets paid with VISA Platinum card by CCBank	2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**
For tickets paid with co-branded card Bulgaria Air / CCBank	2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**
For members of the 'CCB Club' programme- free checked-in baggage	2 pieces of 23 kg. Third piece is charged as third excess baggage**
Seamen	2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**
Infants 0-2 years of age	If the fare of the ticket of the adult who is accompanying the baby allows 1 piece checked baggage up to 23 kg, the baby is entitled to 1 piece checked baggage up to 10 kg. Transportation of baby carriages is free of charge, but it is mandatory to hand them over/to receive them immediately before embarkation / disembarkation of the aircraft. The aviation company shall not be responsible for damages resulting from transportation on baggage belts, in case the carriage has not been handed over/received at the aircraft.

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

** If your tickets are paid in the company's website, as well as in the cases of: possession of gold card FLY MORE, membership in CCB Club, or tickets paid with co-branded card from CCB and Bulgaria Air or Visa Platinum card from CCB you need to contact us by phone +359 2 4020 400 or e-mail callfb@air.bg to reissue the ticket entitled to free 2 pieces of luggage. Possession card CCB Club, Visa Platinum CCB, co-branded card from CCB and Bulgaria Air, and Gold Card FLY MORE entitle the additional free checked baggage on tariff without luggage. The right to two pieces of luggage for holders of Gold Card FLY MORE and CCB Club and tickets paid with co-branded card CCB and Bulgaria Air and Visa Platinum card from CCB is only on flights where the operating carrier is Bulgaria Air.

THE PASSENGER MAY CARRY MORE THAN THE FREE BAGGAGE ALLOWANCE AT ADDITIONAL COST.

3. 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
Baggage dimensions between 203 cm and 280 cm	EUR 100
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

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

4. Excess baggage fees – Domestic flights

Baggage weight between 23 kg and 32 kg	EUR 20
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm	EUR 30
Baggage dimensions between 203 cm and 280 cm	EUR 40
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

5. 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 dimensions 23 kg and 203 cm* Exception: Free carriage of 1 piece of ski / snowboard equipment for all flights operated by Bulgaria Air.
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. • Hunting rifles and cartridges – total weight over 15 kg: fee EUR 70. • Short-barrel firearms (pistol): fee EUR 20. 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.
Pets in the passenger cabin /PETC/	Only dogs and cats are accepted. Bulgaria Air does not accept for carriage live animals to and from Great Britain. If traveling with a pet /dog or cat/, please be advised to contact the airline for confirmation at the time of purchase of your ticket. Maximum weight of the pet and the cage – up to 8 kg. For flights FB1431/1432 to/from Paris, where operator is Air France, the maximum weight of the pet and the cage is 6 kg. Maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm. Not included in the free baggage allowance. A fee of EUR 50 per direction applies.
Pets in the hold /AVIH/	Only dogs and cats are accepted. Bulgaria Air does not accept for carriage live animals to and from Great Britain. Without limitations in the weight of the pet. Maximum dimensions of the cage - 110 x 65 x 70 cm. Not included in the free baggage allowance, a fee apply as follows: • for total weight of the pet and the container up to 32 kg - EUR 80 per direction • for total weight of the pet and the container above 32 kg - EUR 120 per direction Exceptions: • Animals weighing over 32kg together with the container are not accepted for carriage to / from Brussels. • 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). Conditions of carriage of live animals in the aircraft hold /AVIH/ • The transport container must be large enough for the animal to stand in its natural position, to turn around and to lie down; • The transport container must be designed to be leakproof, e.g. lined with absorbent material such as blankets; • The container must be escape proof. We recommend sturdy plastic or wood containers made from harmless and non-toxic material. Wire-mesh cages are not allowed; • To prevent the animal from injuring itself, the interior of the container must not have any sharp corners, edges or nails; • Transport containers must have ventilation holes on at all four sides.

For partner flights involving Bulgaria Air and other partner airlines, other luggage conditions may apply.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

FIT TO FLY

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.

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. Загържете така 15 секунди.



Гръб и ръце

15 пъти

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

EN

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 Ер са с безпречна поддръжка и могат да устоят на всякаква турбуленция
- Опитайте да се отпуснете – вдишвайте дълбоко през носа и задръжките въздуха няколко секунди, преди да го издишате

EN

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 aircraft 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

EN

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 по лета си легнете един час по-рано или по-късно
- Не прекалявайте с тежката храна и не пийте твърде много алкохол или кафе вечерта преди полета
- Яжте богати на протеин храни в подходящи за новата часова зона отрязъци от денонощието
- Когато пристигнете на избраната от вас дестинация, направете си кратка разходка
- Прекарайте поне 30 минути на дневна светлина

EN

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

YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

Вашето здраве

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

Вашият багаж

Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма ви. Да седнеш в креслото уморен и загъхан, 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. Оставте си достатъчно време за формалности, пазаруване и отвеждане към самолета. Времето за регистриране на пътниците е различно на различните летища и може да варира според дестинацията. Добре е да се информирате предварително за часа, в който трябва да сте на летището.

Вашата сигурност

Запознайте се с изискванията за сигурност и ги спазвайте.

Не се съгласявайте да пренасяте чужд багаж.

Не оставяйте багажа си без надзор.

Слагайте ножове, ножици и остри предмети в куфара, който предавате за транспортиране в багажника на самолета. Ако са в ръчния ви багаж, летищните служби за сигурност ще ви забранят да ги качите в самолета.

Вашият ръчен багаж

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

Пушенето

Пушенето в самолета е опасно. Забранено е на всички

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 на България Ер.

Bulgaria Air wishes you a safe and comfortable journey. Our highly trained flightdeck 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.

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 убедомявате 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.

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.

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 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

Уважаеми пътници,

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

- всякакви видове огнестрелно оръжие;
- катапулти и харпун;
- имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки;
- оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане;
- пожарогасител;
- електрошокови уреди;
- брадви, секири, сатъри, томахаки;
- лъкове, къси копия;
- всякакви заострени метални предмети,

- които могат да послужат за нараняване;
- ножове, независимо от предназначението им;
- саби, мечове;
- бръснари, скалпели;
- ножици, с режеща част по-дълга от 6см;
- бормашины, отвъртки, клещи, чукове;
- кънки за лег;
- всички видове спортни стикове, бухалки, щекли и тояги;
- 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, разреждател и аерозолна боя;
- напитки с над 70% съдържание на алкохол;

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

From 6 November 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.

НОВИ ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА ДЕЦА

От 1 юли 2012 година авиокомпания България Ер променя правилата за превоз на непридружени деца

За **НЕПРИДРУЖЕНО ДЕТЕ (UNACCOMPANIED MINOR - UM)** се смята дете, от 3 до 12 години, което по време на полета не се придружава от родител/настойник или друг пътник-придружител. Деца до 3 години не могат да ползват услугата непридружено дете

ПРИ УСЛУГАТА ПРЕВОЗ НА НЕПРИДРУЖЕНО ДЕТЕ (UM) служители поемат детето от изпращача на отправното летище, придружават го по време на всички летищни формалности и го предават на посрещача. Услугата е задължителна за деца на възраст от 3 до 5 години и възможна при поискване за деца с навършени 5 години.

ФОРМУЛЯР – ИНФОРМАЦИЯ ОТ РОДИТЕЛ/НАСТОЙНИК: Задължителен документ, в който се вписва пълна информация за детето, както и имената, адресите и телефони на изпращача и посрещача.

ЕСКОРТ – Стюардеса, която пътува с детето и се грижи за него по време на полета. За да бъде осигурен ескорт, агентът, създател на резервацията на детето, внася SR UMNR с неговата възраст и рождена дата, както и информация за посрещача и изпращача – имена, телефон за връзка и пълнен адрес. Запитването се прави поне две седмици преди полета. В рамките на 3 дни служителите от отдел Спейс контрол дават отговор на молбата. При потвърждение Спейс Контрол запазва място на стюардесата на желания полет и уведомява агента, който създава EMD в резервацията на детето в размер на дължимата сума за тази услуга.

ЗАДЪЛЖИТЕЛНАТА ИНФОРМАЦИЯ за потвърждаване на услугата UMNR включва три имена, възраст и рождена дата на детето; три имена, телефон за връзка и пълнен адрес на посрещача и изпращача. Непридруженото дете трябва да носи със себе си валиден паспорт. За вътрешните полети паспортът може да бъде заменен с акт за раждане – оригинал или нотариално заверено копие.

- Авиокомпания България Ер не приема непридружени деца, трансфериращи на летище София. Изключения се правят само при предоставени контакти на трансферния пункт.
- Деца до 3 години не се приемат за превоз без придружител.
- Деца, навършили 5 години, се приемат за превоз без придружител и се обслужват по реда за непридружени деца – UM.

ЗАПЛАЩАНЕ ЗА ПРЕВОЗА на непридружени деца: за всяко непридружено дете, независимо от възрастта, се събира UM такса в размер на 40 евро на отсечка за международни полети и 20 евро за вътрешни линии, като за София – Лондон таксата е 50 евро, а за Лондон – София 50 паунда. Една стюардеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно, като се заплаща една UM такса за двете деца.

Допълнителни условия:

- от 3 до навършване на 5 години: за детето се заплаща пълната тарифа за възрастен пътник без детско намаление, плюс 50% от едноръчната тарифа в М класа за стюардесата-придружител. Всички дължими летищни такси за маршрута по билета също се събират;
- от 5 до 7 години: плаща се 100% от тарифата за възрастен пътник;
- от 8 до 11 години: плаща се детски билет с приложимото по съответната тарифа детско намаление;
- по желание на родителите, деца от 12 до 18 години могат също да ползват услугата UM срещу заплащане на UM таксата.

NEW RULES FOR TRANSPORTING CHILDREN

From the 1st of July 2012, Bulgaria Air is changing its rules regarding transporting unaccompanied children.

AN UNACCOMPANIED MINOR (UM) – is any child of 3 to 12 years of age who is not accompanied by parent/guardian or another passenger-companion on the same flight. Children of less than 3 years of age may not use the service for unaccompanied minor.

THE SERVICE "TRANSPORT OF AN UM" means that employees of Bulgaria Air take the child from the person that escorts him or her to the departure airport, accompanies the child through all airport formalities, and brings him to the person that will collect the child at the destination. The service is mandatory for children between 3 and 5 years old, and optional for children who have already turned 5 years.

FORM – INFORMATION FROM THE PARENT/GUARDIAN: A mandatory document that contains full information about the child, as well as names, addresses and telephone numbers of the persons who will be escorting the child to the departure airport and from the destination airport.

ESCORT – A flight attendant who travels with the child and cares for him or her during the flight. To provide an escort, Bulgaria Air requires the travel agent that books the flight for the child to submit SR UMNR with the child's age and date of birth, as well as information about the person who will deliver the child to the departure airport, and the person who will collect him or her from the destination airport – their full names, telephone numbers and full addresses. This service should be requested at least two weeks prior to the flight. Staff members from the Space Control Department will reply to your inquiry within 3 business days. Upon confirmation, Space Control books a place for the flight attendant on the desired flight and informs the travel agent who issues an EMD on the child's reservation in the amount of the sum payable for the service.

MANDATORY INFORMATION for the confirmation of the UMNR service includes the child's full name, age and date of birth, as well as the full names, telephone numbers and complete addresses of persons delivering the child to the departure airport and those who are collecting him or her at the destination airport. The UM must have a valid passport on him/her. For domestic flights the passport may be replaced by a birth certificate or a copy of it certified by a Notary.

- Bulgaria Air does not accept unaccompanied minors who transfer at Sofia Airport. Exceptions are made only when contact information has also been submitted for the persons who will take care of the child at the point of transfer.
- Children under 3 years of age cannot travel unaccompanied.
- Children who have turned 5 are permitted to travel unaccompanied and are served according to the rules for unaccompanied minors.

THE PRICE FOR THE TRANSPORT OF UM SERVICE:

For an unaccompanied child, regardless of age, a UM fee of EUR 40 per international flight segment and EUR 20 for domestic flights is collected, for Sofia - London the fee is EUR 50 and for London - Sofia GBP 50.

One flight attendant can escort two children from the same family simultaneously - brothers and sisters traveling together, and in that case one UM fee is collected for both children.

Additional conditions:

- For children between 3 and 5 years old: the price is the full adult tariff without a children's discount, plus 50% of the one-way tariff per segment in M class for the escorting flight attendant. All applicable airport fees for the route of the flight are also collected;
- Age 5 - 7: the customer pays 100% of the tariff for an adult passenger;
- Age 8-11: the customer pays a children's tariff (with the applicable child discount from the respective tariff);
- Upon parental request, children aged between 12 and 18 years old may also make use of the UM service if the UM fee is paid.



THE FACE OF

Bulgaria Air

National Carrier **www.air.bg**



Airbus A320-214



**Airbus A319-112
Airbus A319-111**



Boeing 737-300



Embraer 190-100



CODESHARE PARTNERS

Co-operative and marketing abetments with other airlines are an integral part of Bulgaria Air operating policy. Code sharing agreements enable travelers to take advantage of a greatly enhanced spectrum of global destinations with the minimum of procedural inconvenience.



SOFIA – MOSCOW

Both airlines operate codeshare flights between Bulgaria and Russia.

VARNA/BOURGAS – MOSCOW

Jointly operated services using Bulgaria Air aircraft and crew.



SOFIA – PARIS

Both parties operate and have a seat exchange programme.



SOFIA – ROME

Both parties operate and have a seat exchange programme.

SOFIA – MILAN

Jointly operated services using Bulgaria Air aircraft and crew.



SOFIA – MADRID, MADRID – LAS PALMAS,
MADRID – TENERIFE

Jointly operated services using Bulgaria Air aircraft and crew.



SOFIA – AMSTERDAM

Jointly operated services using Bulgaria Air aircraft and crew.



SOFIA – BUCHAREST

Jointly operated services using Tarom aircraft and crew.



SOFIA – PRAGUE, PRAGUE – BUDAPEST

Jointly operated services using Bulgaria Air aircraft and crew.



SOFIA – BELGRADE

Jointly operated services using Air Serbia aircraft and crew.



A STAR ALLIANCE MEMBER

SOFIA – ATHENS

Both parties operate and have a seat exchange programme.

SOFIA – VARNA, SOFIA – BURGAS, SOFIA – LARNACA

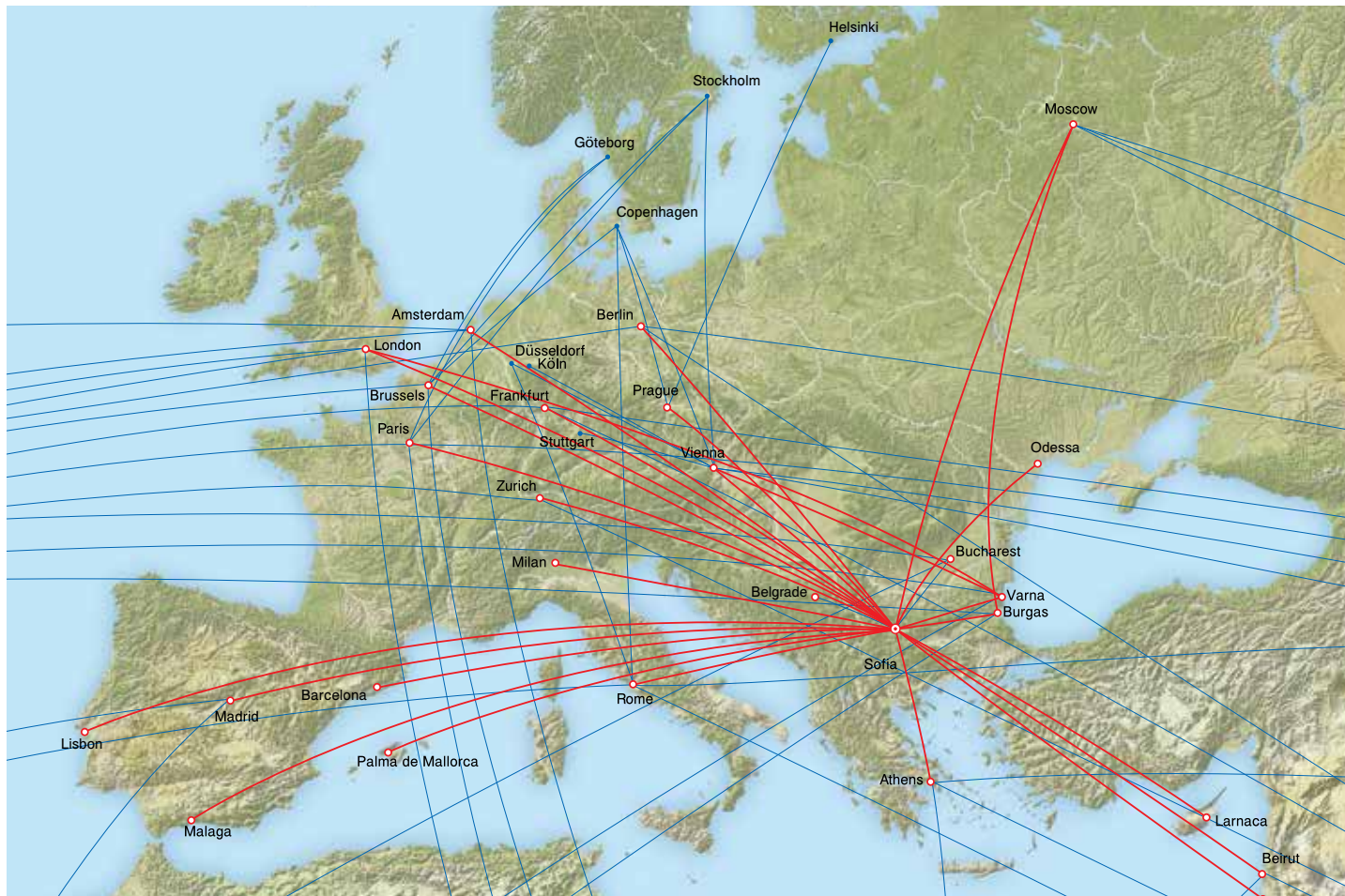
Jointly operated services using Bulgaria air aircraft and crew.

ATHENS – LARNACA, ATHENS – BEIRUT, ATHENS – TEL AVIV,

ATHENS – EREVAN, ATHENS – NICE, LARNACA – TEL AVIV

Jointly operated services using Aegean aircraft and crew.

Дестинации Destinations



CODESHARE PARTNERS

Code share партньорството позволява на авиокомпаниите да предлагат на своите пътници повече полети до дадената дестинация при облекчена процедура за резервация, както на собствените полети, така и на полетите на партньора по маршрута.

The Code share partnership enables airlines to provide for their valuable customers more frequencies to each particular destination at facilitating booking procedure, on every own operated or marketing flight en route.

SPA PARTNERS

Special prorate agreement е сред основните търговски договори, предоставящи на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отзоворят 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.

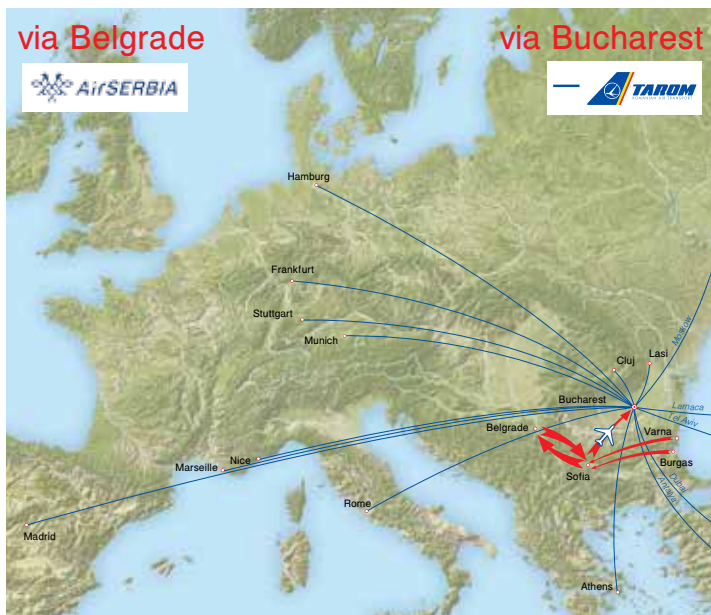
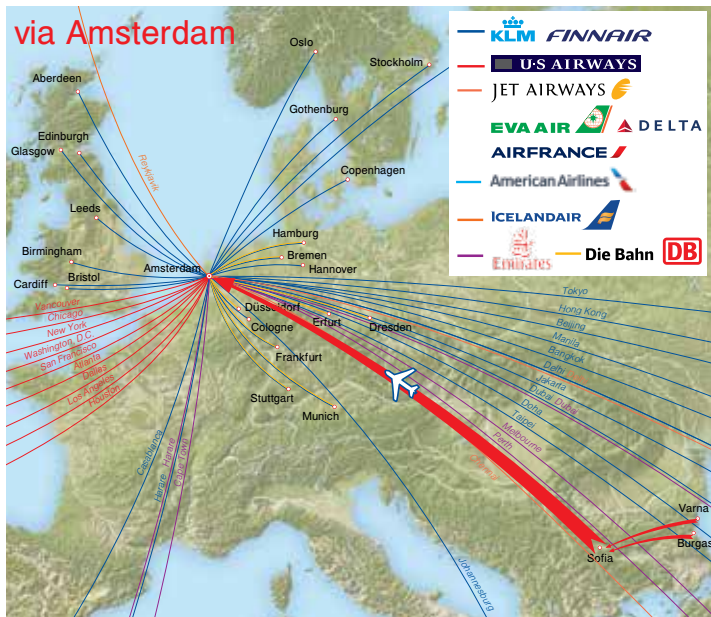
INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двамата авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

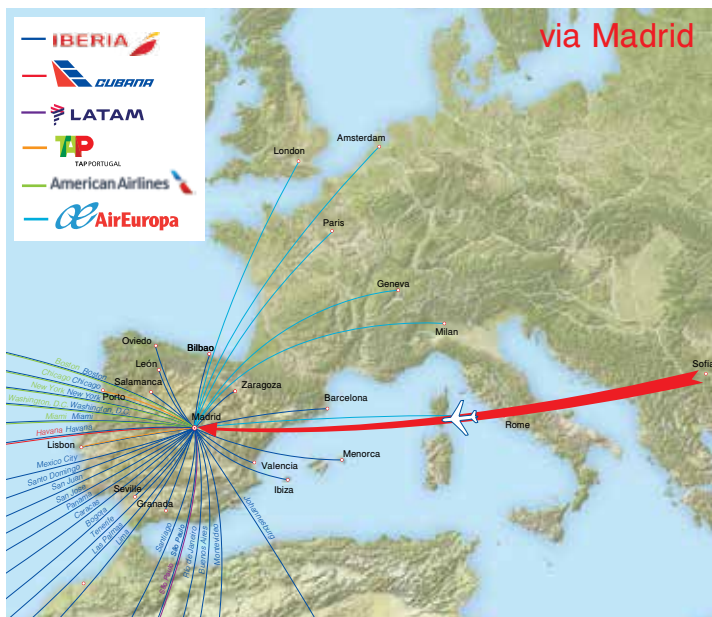
The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



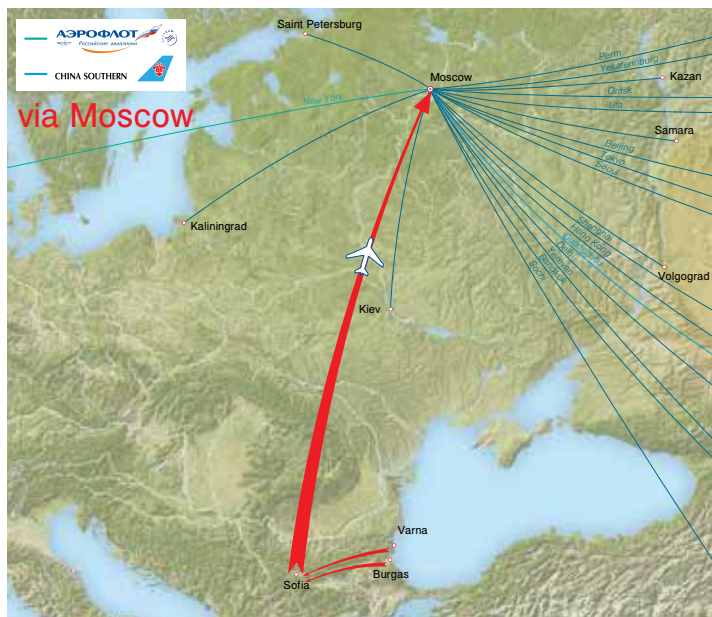
Летете до всяка точка на света с България Ер и партньори.
Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до всяка точка на света с България Ер и партньори.



Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕР: Къде да ни намерите?

BULGARIA AIR: Where to find us?

SOF BOJ VAR 	Customer Service Center 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Every day 08:00-22:00 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: 09:00-12:00/13:00-18:00</i> <i>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</i> <i>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