



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

Струва ми се, Сенека бе казал: имам по-малко, отколкото се надявах, но може би съм се надявал повече, отколкото е трябвало.

Уместно е да си припомним тази мъдрост през ноември, когато се навършват 30 години от най-голямата геополитическа промяна в света след Втората световна война.

През ноември 1989 стената в Берлин падна и диктаторите в Източна Европа един по един си отидоха. Година след това, на 21 ноември 1990, лидерите на НАТО и Варшавския договор подписаха Парижката харта и отбелязаха окончателния край на Студената война и падането на Желязната завеса. Животът на стотици милиони – включително и на българите – буквално за няколко дни се промени из основи. Но три десетилетия по-късно някогашният патос и ентузиазъм все по-често отстъпват място на разочарование и апатия. За повечето източноевропейци Голямата промяна донесе много по-малко, отколкото те се надяваха. Дали защото

са се надявали на повече, отколкото е трябвало, оставям на вас да прецените. Но ноември 1989 ни даде една придобивка, която и до днес си остава безспорна и скъпоценна: свободата да пътуваме. За хората от Източна Европа светът стана несравнимо по-малък и по-близък през последния четвърт век. Слава Богу, вече никой не може да ви отнеме тази свобода. И България Ер е на вашите услуги винаги, когато решите да я упражните.

Пожелавам ви приятно – и полезно – пътуване!

Янко Георгиев,
Изпълнителен директор

Dear Passengers,
Welcome aboard *Bulgaria Air*!

I think it was Seneca who said: “I may have less than I hoped for; but perhaps I hoped for more than I ought.”

It is relevant to recall this wisdom in November, when we celebrate 30 years since the greatest geopolitical change in the world after the World War II.

In November 1989 the Berlin Wall was toppled down, and totalitarian dictators of Eastern Europe had left the stage, one by one. An year after, on November 21st 1990, the leaders of NATO and the Warsaw Pact states signed the Charter of Paris and a treaty on conventional forces in Europe, marking the official end of the Cold War and the fall of the Iron Curtain. The life of hundreds of millions – including the Bulgarians - literally changed radically overnight.

Yet three decades later, the former fervour and enthusiasm are increasingly giving way to disillusionment and apathy. For most Eastern Europeans the Big Change brought much less than they hoped for. I'll leave it up to you to decide whether because they hoped for more than they ought to have.

But November 1989 gave us an acquisition that still remains indisputable and precious: the freedom to travel. For the people of Eastern Europe the world has grown infinitely smaller and closer in the last quarter century. Thank God, nobody can take this freedom away from you any more. And Bulgaria Air is at your service anytime you decide to exercise it.

I wish you a pleasant flight!

Yanko Georgiev
CEO



ВЗЕМИ СИ ПОВЕЧЕ СПОМЕНИ ОТ ЛАРНАКА.

от
€ 69

еднопосочна
цена с **чекиран**
багаж

от
€ 140

двупосочна
цена с **чекиран**
багаж



Цената е крайна и включва: всички такси, 1 бр. ръчен багаж до 10 кг + 1 бр. дамска чанта/лаптоп, 1 бр. чекиран багаж до 23 кг, кетъринг на борда, безплатен check-in. Виж всички предложения и резервирай на www.air.bg

България Ер
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg

11 | BUSINESS ECONOMY



32 | Качество и ниска цена са несъвместими понятия

Даниела Авджиева, мениджър на Фабрика за майонеза "Краси", пред Bulgaria ON AIR

36 | Quality And Low Cost Are Incompatible Concepts

12 | Числа и лица Figures & Faces

14 | Петте големи мита за еврото

17 | Five Big Duties For the Euro

22 | Войната на портфейлите

26 | War Of the Wallets

42 | Брак по италиански

44 | Marriage Italian Style

47 | ANALYSIS POLITICS



50 | Преходът, който всички мразят

За цяло поколение събитието на живота им се оказа всъщност самото пътуване от стария към новия свят

52 | The Transition Everyone Hates

54 | От другата страна на "демографската пустиня"

56 | On The Other Side Of The "Demographic Desert"

60 | Защо демонизираме държавата?

64 | Why Demonize the State?

67 | SCIENCE TECHNOLOGY



76 | Непознатата история на автомобила

От волана и стартера до турбото и автоматика: кой ни даде нещата, без които днешните коли са немислими

80 | Automobile's Hidden History

68 | Тайната заплаха на гребната шарка The Secret Threat of Measles

70 | Хартиени кули 72 | Towers of Paper

84 | Сменена самоличност

86 | Changed Identity

87 | TRAVEL LIFESTYLE



92 | Развейте знамената

15-те най-интересни средновековни замъка в Европа, пощадени от тълпите туристи

92 | Put Out More Flags

88 | Афиш Poster

106 | В куфара на Петер Армс In the Suitcase of Peter Aerts

108 | Baby, It's Cold Outside

112 | Ароматни пътешествия

114 | Travels with a Flavour



ГЛЕДАЙТЕ

НА ЖИВО

НА [www.7777.BG](http://www.7777.bg)

СПОРТНИ СЪБИТИЯ ОТ ЦЯЛ СВЯТ
ДОКАТО ЗАЛАГАТЕ

БГ ПЪРВЕНСТВО
СЕРИЯ А
БУНДЕСЛИГА
НБА
ТЕНИС

НАД 50 000 СРЕЩИ



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

Методи Йорганов

Радослав Генчев

"Radix"

АВТОРИ

Бойко Василев

Валери Ценков

Ивайло Петров

Калин Ангелов

Калин Николов

Харалан Александров

ДИЗАЙН

33ND NEW

ИЗДАТЕЛ

ИНВЕСТИТОР МЕДИА ГРУП

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

Виктория Миткова

ТЪРГОВСКИ ДИРЕКТОР

Леа Бакалова

lbakalova@bulgariaonair.bg

РЕДАКЦИОНЕН АДРЕС

1540 София, бул. Брлосел 1

office@bulgariaonair.bg

тел.: 02 448 40 70

www.bgonair.bg

БАНКОВА СМЕТКА

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03

BIC: CECBGB33

Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна

ISSN 1314-2216

EDITOR-IN-CHIEF

Konstantin Tomov

ktomov@bulgariaonair.bg

EDITOR

Cristina Nigohosian

cnigohosian@bulgariaonair.bg

TRANSLATORS

Metodi Yordanov

Radoslav Genchev

"Radix"

CONTRIBUTORS

Boyko Vassilev

Valeri Tsenkov

Ivaylo Petrov

Kalin Nikolov

Kalin Angelov

Haralan Alexandrov

DESIGN

33ND 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.



Най-бързият повод за завист.

Новият свръхмощен Audi SQ8 с 435 к.с. е тук.



audi.bg

Audi SQ8: комбиниран разход на гориво — 7.8 л/100 км, CO₂ емисии — 204 г/км

Показаното в изображението превозно средство може да се различава в някои детайли от актуалните, предназначени за България, доставки. Част от показаното представлява опционално оборудване, което се доставя срещу доплащане.

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

CONTRIBUTORS АВТОРИ



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

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



ВАЛЕРИ ЦЕНКОВ е журналист, бивш главен редактор на BusinessWeek България, директор мултимедия в Българското национално радио, работил е за над гузина други медии в страната. Негови публикации са се появявали в BusinessWeek, Sunday Times, L'Europeo, "24 часа", "Стандарт", списание "Тема" и много други. Интересува се особено от икономика, международна политика, езици и история.

VALERI TSENKOV is a journalist, former BusinessWeek Bulgaria's Editor-In-Chief and Multimedia Director at the Bulgarian National Radio. His work has appeared in publications such as the BusinessWeek, Sunday Times, L'Europeo, Standart News, 24 Hours, Tema, Manager and many others. He specializes in economics and international affairs and his areas of interest focus on health, social landscapes, language and history.



BAYERISCHE MOTOREN WERKE



THE 8

НОВОТО BMW СЕРИЯ 8 ГРАН КУПЕ.

За повече информация и пробно шофиране, моля свържете се с 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

Разход на гориво: 11,5-11,6 л/100 км;
CO₂: 260-265 г/км



GLAMOROUS

2020

NEW YEAR'S
CELEBRATIONS
AT THE GRAND
OF BURGAS



TONI DIMITROVA GLORIA

Drago Draganov
Stefan Ilchev

Host

Warm up Party

60
PRIMÖRETZ
YEARS OF HOSPITALITY

NEW YEAR GALA DINNER with
6-course menu and open bar with drinks

Exclusive entertainment program ➔ Festive brunch on 01.01.2019
Children's entertainment ➔ 3800 m² SPA center

SPECIAL DISCOUNTS
for Early Booking



+359 56 8 12345

WWW.HOTELPRIMORETZ.BG



КЪДЕТО СЕ РОДИ БОГИНЯТА

WHERE THE GODDESS WAS BORN

Девет хилядолетия история, паметници от всевъзможни цивилизации, фантастични плажове и само трийсетина облачни дни в годината – отговорът на въпроса защо да посетим Кипър не е никак труден. Към това добавете добрата храна и обслужването, което в поне един от три случая може да се случи на чист български език.

Колкото до въпроса "кога", той също има лесен отговор. Зимата в Кипър е мека, морето е топло, вечерите – приятно прохладни, а тълпите от загорели и подпийнали туристи вече са си заминали. Елате с нас до това удивително кътче от Европа и бъдете сигурни, че ще ви остави спомени за цял живот.

Nine thousand-year-old history, monuments from all kinds of civilizations, fantastic beaches and only about thirty cloudy days a year – the answer to the question why we should visit Cyprus isn't difficult. You can add the good food and service too, which in at least one in three cases may happen to be in Bulgarian.

Regarding the question "when", it also has an easy answer. Winter in Cyprus is mild, the sea is warm, the evenings – pleasantly cool, and the crowds of tanned and drunken tourists have already gone home. Join us in this amazing corner of Europe and be sure it will leave lifetime memories. ■

Летете с България Ер до Ларнака: от 59 евро за едностранен и от 129 евро за двустранен билет (www.air.bg)

Fly to Larnaca with Bulgaria Air: from 59 EUR one-way and 129 EUR for a return flight (www.air.bg)



Българското
е на мода



B&O

Exist to Create



BEOVISION HARMONY

The ultimate cinematic audio-visual experience.
bang-olufsen.com

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



BANG & OLUFSEN

14 |

ПЕТТЕ ГОЛЕМИ МИТА ЗА ЕВРОТО

FIVE BIG DUTIES FOR THE EURO



32 | **ИНТЕРВЮ: ДАНИЕЛА АВДЖЕВА**
INTERVIEW: DANIELA AVDZHIEVA



42 | **БРАК ПО ИТАЛИАНСКИ**
MARRIAGE ITALIAN STYLE

ЧИСЛА И ЛИЦА FIGURES & FACES

46 800 000 000

лева приходи за хазната са заложили в проекта на Министерство на финансите за държавния бюджет през 2020 година. Това е с около 3 млрд. лева повече спрямо приходите през тази година, като очакванията са разликата да дойде най-вече от събираните данъци. Проектът на министерството предвижда 3.3% ръст на българската икономика през 2020 година.

EN

BGN 46.8 billion are the treasury revenues planned in the Ministry of Finance's draft for Bulgaria's state budget in 2020. This is about BGN 3 billion more than the revenues this year, with the difference coming mostly from the taxes collected. The ministry's project envisages 3.3% growth of the Bulgarian economy in 2020. ■

12.8

милиона евро ще плати китайската Fosun за търговската марка на банкрутирания британски туроператор Thomas Cook. Китайците, които и досега бяха акционери в компанията, ще получат всички защитени имена на компанията, нейните сайтове и софтуер, както и акаунтите ѝ в социалните мрежи.

EN

China's Fosun will pay EUR 12.8 million for the trademark of bankrupt British tour operator Thomas Cook. The Chinese, who until now were shareholders of the company, will receive all the name rights of Thomas Cook, its sites and software, as well as its social network accounts. Thomas Cook, the oldest existing company in the tourism industry, was among the main operators in the Bulgarian tourist market. ■

6050

километра от републиканската пътна мрежа на България ще бъдат платени за товарни автомобили над 3.5 тона, планира Агенция "Пътна инфраструктура". Останалите 14 000 км от републиканската мрежа, както и общинските пътища, остават безплатни. Леките автомобили ще ползват платените пътища със заплащане на винетка, както досега.

EN

kilometers of the Republican road network of Bulgaria will be paid for trucks over 3.5 tons, the Road Infrastructure Agency plans. The remaining 14,000 km of the Republican network, as well as municipal roads, remain free. Passenger cars will continue to use toll roads by acquiring vignette sticker. ■



1 300 000 000

лева е печалбата на българската банкова система за първите девет месеца на годината, показват данните на Българската народна банка. Това е с 4.2% повече спрямо същия период на 2018 година. Активите на българските банки достигат 111.5 милиарда лева. Брутният размер на депозитите е вече 94.5 милиарда лева (ръст от 3%), а на кредитите и авансите - 93 млрд. лева (+2.7%).

EN

BGN 1.3 billion is the profit of the Bulgarian banking system for the first nine months of the year, according to Bulgarian National Bank data. This is 4.2% more than in the same period of 2018. The total assets of Bulgarian banks amount to BGN 111.5 billion. The gross amount of deposits is already BGN 94.5 billion (an increase of 3%), and of loans - BGN 93 billion (+ 2.7%). ■



RENAULT
Passion for life

Новото Renault CLIO

Изживей своя миг



ОТ
219 лева
месец

Предложението е валидно за бизнес клиенти. Промоционалната месечна вноска от 219 лв. с ДДС е изчислена с 0% лихва за версия Life с двигател 1.0 Sce 75, без включено допълнително оборудване и цвят металик, за период от 60 месеца, с 20% първоначална вноска, 25% остатъчна стойност и средногодишен пробег до 15 000 км. Снимката е илюстративна. Среден разход на гориво от 4,2 до 6,0 л/100 км. CO₂ емисии при смесен цикъл от 109 до 136 г/км.

renault.bg

ПЕТТЕ ГОЛЕМИ МИТА ЗА ЕВРОТО

България върви към еврозоната без дори намек за обществена дискусия около ползите и вредите от нея

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

До 30 април 2020 година, "ако процедурата върви по план", България ще може да се присъедини към ERM II, обяви финансовият министър Владислав Горанов в края на октомври. Механизмът на обменните курсове е известен като "чакалнята" на еврозоната - всяка страна, която иска да приеме единната валута, трябва първо да престои минимум две години в него. В момента в ERM II има само една национална валута - датската крона (Дания няма никакво намерение да прави следващата стъпка към еврозоната).

ЕВЕНТУАЛНОТО ВЛИЗАНЕ НА БЪЛГАРИЯ

В еврозоната е вероятно най-значимото и с дългосрочни последици решение, останало в ръцете на българските политици след членството в ЕС и НАТО. Човек би очаквал то да предизвика ожесточени дискусии - особено във време, когато скептицизмът към единната валута постоянно расте. Вместо това гумите на министър Горанов преминаха набързо през новините и отшумяха, без да предизвикат каквито и да било коментари. Изглежда, сякаш целта за влизане в еврозоната е еднотушно приета от всички. На политическо ниво е точно така. "На практика няма сериозен политически фактор в страната, който да не подкрепя това решение", коментира управителят на БНБ Димитър Рагев в интервю за Bulgaria ON AIR. Но няма и обществена дискусия - въпреки че единственото независимо проучване на общественото мнение по въпроса, проведено от изследователската компания Estat през пролетта, показва, че 64% не подкрепят замяната на лева с ев-

ро, а 58% смятат, че единната валута би довела до поскъпване на живота.

ВЪПРОСЪТ ЗАЩО НИКОЙ у нас, поне привидно, не се интересува от еврото, е много интересен (както и въпросът защо политиците толкова държат на него, но това е отделна тема). Едното обяснение е, че еврото се приема от обществото като естествена следваща стъпка от геополитическия избор на страната. Бълга-

рия е задължена да приеме единната валута от Маастрихтския договор - само че без определен за целта срок. Същия ангажимент имат Швеция, Полша, Чехия, Унгария, Румъния... Но те нямат никакво намерение да го спазят в обозримо бъдеще. Преди въпросът за приемането на еврото бе "колко късно", а днес е по-скоро "дали изобщо", коментира Томаш Холуб, вицегубернор на Чешката народна банка. Според полския централен банкер Адам Глапински приемането на еврото е равнозначно на загубата на суверенитет,

а унгарският му колега Дьорд Матолчи дори написа един коментар за The Financial Times със заглавие: "Време е да признаем, че еврото беше грешка", и настоя, че Европа трябва да потърси изход от "капана на еврото". "Еврото е вероятно валутата с най-много недостатъци след аржентинската и венесуелската", коментира и Гордън Кер, основател на Cobden Partners, през Bloomberg TV Bulgaria. Краят му вече се вижда, той може да настъпи след три или пет години, прогнозира Кер.





На този фон в България продължаваме да слушаме само един го бола познат аргумент: че така и така търпим всички негативи на еврото покрай обвързания с него валутен борд, значи по-добре би било да имаме достъп и до позитивите. Този аргумент се повтаря в непроменен вид още отпреди 2007. Само че междувремето някои от тези позитиви се оказаха твърде спорни; а други, които действително биха били от полза в онази епоха, в днешната силно променена икономическа и парична среда могат спокойно да се окажат във вреда.

АРГУМЕНТ №1: ЩЕ ПАДНАТ ЛИХВИТЕ

Дълги години това бе най-силният коз "за" еврозоната: влизането в нея ще понижи лихвите по кредитите и ще осигури на банките и бизнеса по-евтино финансиране. Това обещание е вече напълно лишено от смисъл: след десет години на количествени облекчения от ЕЦБ лихвите са на дъното и дори клонят към отрицателни стойности. Нещо повече, тези десет години са на път да развенчаят самото схващане, че евтините пари стимулират икономиката. На теория ниските лихви трябва да окужат бизнеса да взема заеми. Но когато лихвите станат отрицателни, бизнесът започва да ги третира като сигнал за бъдеща несигурност, и всъщност инвестициите намаляват, обясни подуправителят на БНБ Калин Христов на конференцията The Next Big Thing, организирана от Bloomberg TV Bulgaria. В същото време банките все по-трудно могат да оценяват риска при кредитирането. "Днес сякаш всеки може да получи кредит, а когато лихвеният процент е близо до нула, всеки инвестиционен проект изглежда добър. Това е потенциал за бъдещи проблеми в обслужването на кредитите", предупреждава Христов. В същото време общодостъпните и евтини кредити позволяват на

задлъжнели и непроизводителни предприятия - т. нар. "зомби компании" - да продължат да кретат, пречейки на развитието на по-ефективните начинания.

Що се отнася до гражданите, отрицателните лихви имат няколко негативни ефекта. Първо, те пренасочват спестителите към имоти и други материални активи, което напомня грастично цената им. Каква е ползата от по-евтиния ипотечен кредит, ако цената на апартамента, който ще купим с него, е скочила с 30%? И второ, отрицателните лихви, вместо да насърчат потреблението, карат по-възрастните работещи да спестяват повече - защото иначе надеждите им за прилична пенсия ще бъдат подядени. Младите пък са напълно обезкуражени да спестяват. "Младите поколения се чувстват лишени от възможността да се погрижат за зрялата си възраст чрез надеждни носещи лихви инвестиции", писаха осем бивши европейски централни банкери, начело с Отмар Исинг, в много критичен меморандум срещу ЕЦБ.

АРГУМЕНТ №2: КРЕДИТНИЯТ РЕЙТИНГ ЩЕ СЕ ПОВИШИ

Ако се съди по изявленията и на трите основни международни рейтингови агенции, този ефект изглежда сигурен. И Moody's, и Fitch ясно намекаха, че гледат позитивно на евентуалното българско членство в еврозоната.

Но също толкова сигурно изглежда, че ефектът ще е краткотраен. В крайна сметка кредитният рейтинг зависи най-вече от провежданата политика, а не от членството във валутни съюзи.

Fitch например в момента дава на България рейтинг BBB с положителна перспектива. В еврозоната има немало страни с по-нисък - не само Гърция (BB-) и Кипър (BB+), но и Италия и Португалия (BBB със стабилна перспектива). В същото време Полша, която не е в ►

► еврозоната, има рейтинг А-, а Чехия - АА-. Повишаването на кредитния рейтинг и достъпът до евтин паричен ресурс крият и един много сериозен морален риск: да сложат край на нужните реформи и да позволят на политиците да се "разпищовят". За последното има множество примери, макар никой да не е по-убедителен от гръцкия. "Създаването на еврото доведе до много бързо увеличаване на дълга в много страни. Без еврото Гърция никога нямаше да изпадне в кризата, в която изпадна", подчертава Гордън Кер. В този смисъл сега действащият валутен борд има дисциплиниращ ефект. "Механизмът на нашия валутен борд ни дава голямо предимство, че не можем да купуваме правителствен дълг, което е един от основните фактори правителствата да са фискално дисциплинирани", коментира Калин Христов. "Според мен присъединяването към еврозоната ще бъде тотално бедствие за страната", предупреди още през 2017 проф. Стив Ханке, бащата на българския валутен борд. "Вие ще станете точно като Гърция – без каквато и да е фискална дисциплина".

АРГУМЕНТ №3: БАНКОВАТА СИСТЕМА ЩЕ СТАНЕ ПО-СТАБИЛНА

Това схващане се основава най-вече на факта, че в ЕRM II, а после и в еврозоната, надзорът над най-големите български банки ще се осъществява от ЕЦБ, вместо от БНБ. И на неосъзнатата увереност на българите от времето на ранния преход, че хората от другата страна на Желязната завеса са по-компетентни и по-морални от тях самите. Ако развитието на глобалната политика напоследък изобщо е доказало нещо, то е, че хората са еднакви навсякъде. Истината е, че след катастрофата през 1996-1997 българският банков надзор е бил обект на критики само веднъж: около случая с КТБ (при който ставаше дума повече за политически машиниции, отколкото за недоглеждания на регулатора). В същото време в Западна Европа се наложи правителствата системно да спасяват банки; на практика почти целите банкови системи на страни като Германия, Белгия и Великобритания бяха по същество национализирани. След кризата бе създаден Единен надзорен механизъм, но и той бе критикуван остро за множество казуси: с испанската Santander, с поне три италиански банки, със скандалите за пране на пари в Deutsche Bank и в Danske Bank...

Разбира се, има известна логика в твърденията, че местният надзор може да е податлив на влияние от местни корпоративни и политически интереси. Но също толкова основателни са опасенията, че единният надзор е податлив на несравнимо по-мощното влияние на големите транс-

"Около 1 милиард лева - печалба от спестяванията и заемите на българите и българските фирми - напускат страната всяка година"

национални корпорации и финансови групи. И в същото време е значително по-малко зависим и контролируем от общественото мнение в отделните държави-членки.

Влизането в еврозоната крие и друг, много сериозен риск за българската банкова система: то ще позволи на големите международни банки, опериращи в България, безпрепятствено да изтеглят капитал навън. В разгара на гръцката криза БНБ наложи забрана на банките да изнасят дивиденди, опасявайки се най-вече от подобни ходове на закъсалите гръцки банки, но не само от тях. След това обаче забраната отпадна и в момента около 1 милиард лева - печалба от спестяванията и заемите на българите и българските фирми - напускат страната всяка година. В условията на еврозоната всякакви пречки пред това ще отпадат.

АРГУМЕНТ №4: ЕВРОТО ЩЕ СТИМУЛИРА ТЪРГОВИЯТА

Още едно теоретично схващане, което практиката направи на пух и прах. Създаването на еврозоната в някои случаи не само не е увеличило търговията между държавите, а я е намалило чувствително, както доказва професорът от Принстън Ашока Моди в нашумялата си книга "EuroTragedy: A Drama in Nine Acts". Добър пример е търговията между Германия и Испания, тръгнала надолу след 2001 година. В същото време много сериозно расте търговията между Германия и страни извън еврозоната - Чехия, Словакия, Унгария и особено България. Между другото един от аргументите срещу валутния борд у нас през годините бе, че той пречи да водим активна политика с валутата си и да обезценяваме лева, за да повишим конкурентността си.

Истината е, че плаващата валута не показва кой знае какви предимства след последната голяма криза. Даже напротив: тогава България и Литва, с валутен борд и фиксиран курс, прекараха само една година в рецесия, докато Румъния и Хърватия с техните плаващи валути - по две. Унгария, Латвия и Румъния дори бяха принудени да

потърсят помощ отвън, което България избегна. В наши дни е просто илюзия, че една малка страна с отворена икономика може да води самостоятелна парична политика срещу ЕЦБ или Федералния резерв.

Има и друго: възможността да обезценяваш валутата и да повишаваш конкурентоспособността са по същество евфемизми. Никой не желае да каже на глас какво се крие зад тях: конкурентоспособността се повишава, като се намалят реалните доходи на хората. Обезценката на валутата е на практика кражба от гражданите. Понякога тя наистина води до положителни ефекти за икономиката - също както Черната чума и световните войни са имали стимулиращ ефект. Въпреки това малко хора съзнателно биха избрали такъв сценарий.

АРГУМЕНТ №5: ЩЕ СПЕСТЯВАМЕ ОТ ОБМЕНА

Това е единствената несъмнена, сигурна полза от приемането на еврото: на пътуващите българи и на опериращия в еврозоната български бизнес няма да им се налага да губят пари от валутния обмен.

Но спрямо мащабите на икономиката този ефект е миниатюрен (и все повече спадат заради растящия дял на безкасовите плащания). И напълно ще бъде компенсиран от друго класическо последствие от навлизането на еврото: закръглянето на цените нагоре. Статистиката е категорична, че никъде смяната на валутата не предизвиква чувствителна инфлация. Но това се отнася до голямата потребителска кошница. Безброй гребни неща - от вестника и кафето до фризьорските услуги - неизменно тръгват нагоре, както показва опитът на Литва, Латвия, Словакия. Неслучайно дори в Германия в първите години прекръстиха еврото на teuro - скъпо.

ДРУГОТО, КОЕТО ОБЩЕСТВЕННОТО МНЕНИЕ

В България сякаш не разбира добре, е, че възраженията срещу еврото не са възражения срещу Европейския съюз. Членството в него може да се окаже най-доброто геополитическо решение на България за последния век. Без него икономическото развитие на страната вероятно щеше да е сходно с това на Молдова или Беларус. България при всички случаи трябва да продължи да използва предимствата на единния пазар.

Но нека не забравяме, че Европейският съюз не е едно монолитно цяло, нито ненарушим набор от правила. Европейският съюз е динамична система - една непрекъсната дискусия и избор между различни идеи и визии. България трябва най-после да прецени кои от тези идеи са най-подходящи за интересите ѝ, и да участва активно в тази дискусия. Внимателното обмисляне на въпроса за еврото е добра първа крачка. ■



THE FIVE BIGGEST MYTHS ABOUT THE EURO

Bulgaria is headed towards the eurozone without even a hint of public discussions about the pros and cons

Bulgaria could join the ERM II by April 30, 2020 "if the procedure goes according to plan," Finance Minister Vladislav Goranov said in end-October. The Exchange Rate Mechanism is known as the eurozone's waiting room, as each country wishing to adopt the single currency has to stay in it for a minimum of two years. There is currently only one currency in the ERM II - the Danish krone, (Denmark has no intentions of making the next step towards the eurozone).

BULGARIA'S POSSIBLE JOINING of the eurozone is probably the decision with the most significance and long-term impact remaining in the hands of Bulgarian politicians after this country's EU and NATO memberships. One would expect it to cause heated debates, especially in times when skepticism towards the single currency is on the rise. Instead, Minister Goranov's words quickly went through the news and blew over without causing any comments whatsoever. The goal of joining the eurozone seems to be accepted unanimously. This is precisely the case on the political level. "In practice, there is no political factor in the country that does not support this decision," Bulgarian National Bank Governor (BNB) Dimitar Radev said in a Bulgaria ON AIR interview. There is also no public debate, despite the fact that the only survey on the matter, conducted this spring by the Estat opinion research company, shows that 64% of respondents do not favor replacing the lev with the euro, while 58% believe that the euro would increase the cost of living.

THE QUESTION WHY NO ONE in this country is interested in the euro, even ostensibly, is a very interesting one (as well as the question why the politicians are so eager about it, but that is a different topic). One possible explanation is that the euro is seen by the public as the next natural step of this country's geopolitical choice. Bulgaria is obliged to adopt the single currency by the Maastricht Treaty, but there is no specific deadline for this. Sweden, Poland, Czechia, Hungary, Romania have the same obligation. However, they have no plans of meeting it anytime soon. If the question about the euro's adoption was "when", now it has rather become "if at all", said Czech Central Bank Board Member Tomas Holub. According to Polish central banker Adam Glapinski, the euro's adoption equates to loss of sovereignty, while his Hungarian colleague Gyorgy Matolcsy (Дьорг Матолчю) even wrote a commentary for the Financial Times under the headline "We need to admit the euro was a mistake", and insisted that Europe seeks a way out of the "euro's trap". Cobden Partners founder Gordon Kerr told Bloomberg TV Bulgaria that the euro is the currency with the most flaws after Argentina's and Venezuela's. Its end is near and it may come in three or five years, Kerr projects. In light of this, people in Bulgaria continue to hear the same old argument - that since Bulgaria is subjected to all the euro's cons stemming from the currency board, which is pegged to it, therefore it would be better to have access to the pros as well. This argument has been repeated unchanged since 2007. Meanwhile, how-

ever, some of these pros turned out to be quite disputable, while others were beneficial back in those days, but given the current state of affairs, they may actually turn out to be harmful.

ARGUMENT No. 1: INTEREST RATES WILL FALL

This was the strongest argument in favor of the eurozone for many years. Entering it would reduce loan interest rates and offer cheaper financing to banks and businesses. This promise is stripped of any meaning today. After ten years of quantitative easing by the European Central Bank, interest rates are at the bottom and are even approaching negative values. What's more is that these ten years are about to debunk the idea that cheap money stimulate the economy. In theory, low interest rates should encourage businesses to take out loans. When interest rates become negative, however, businesses start treating them as a sign of future insecurity, which reduces investments, BNB Deputy Governor Kalin Hristov said during The Next Big Thing conference, organized by Bloomberg TV Bulgaria. Meanwhile, it is becoming increasingly difficult for banks to assess loan risks. Today it seems anyone can take out a loan, and when interest rates are approaching zero, every investment project looks good, Hristov said, adding that this may create future problems related to loan servicing. The readily available and cheap loans allow indebted and non-working enterprises, the so called "zombie companies", to continue scraping by, while being an obstacle for the development of more efficient enterprises. ►

► As far as the public is concerned, the negative interest rates have a few adverse effects. First, they redirect savings towards property or other material assets, which pumps up their price. What would be the use of a cheaper mortgage loan if the property's purchase price has gone up by 30%? And second, instead of encouraging consumption, the negative interest rates force the older working people to save more, because otherwise their hopes for a decent pension would be destroyed. The young generation, on the other hand, is completely discouraged to save money. The young generations feel deprived of the opportunity to secure their old age through reliable, interest-bearing investments, eight former European central bankers, led by Otmar Issing, wrote in a very critical of the ECB memorandum.

ARGUMENT No. 2: THE CREDIT RATINGS WILL INCREASE

If one takes into account the three main international ratings agencies, this effect seems inevitable. Both Moody's and Fitch clearly hinted that they view positively Bulgaria's possible eurozone membership.

What also seems inevitable is that this effect will be short-lived. After all, the credit ratings depend mostly on the policies conducted and not on membership in currency unions.

Fitch, for example, currently gives Bulgaria a BBB rating with a positive outlook. There are quite a few countries in the eurozone with lower ratings - not only Greece (BB-) and Cyprus (BB+), but also Italy and Portugal (BBB with a stable outlook). Meanwhile, Poland, which is not in the eurozone, has a rating of A-, and Czechia AA-. Increasing the credit ratings and providing access to cheaper monetary resources hides a very serious moral risk - putting an end to the necessary reforms and allowing politicians to spend money like water. There are numerous examples of the latter, although none are more striking and Greece's. According to Gordon Kerr, the euro's creation led to a very fast debt growth in many countries. Without the euro, Greece would have never fallen in the crisis in which it did. In that sense, the current currency board has a disciplining effect. Kalin Hristov contributed by explaining that the currency board's mechanism offers a huge advantage - the inability to buy government debt, which is one of the main factors for keeping governments fiscally disciplined. According to Prof. Steve Hanke, who is considered to be the father of Bulgaria's currency board, joining the eurozone will be a total disaster for Bulgaria, which will end up exactly like Greece - without any fiscal discipline whatsoever.

ARGUMENT No. 3: THE BANKING SYSTEM WILL BECOME MORE STABLE

This notion is rather based on the fact that supervision of Bulgaria's biggest banks will be conducted by the ECB instead of BNB, first in the ERM II and then in the eurozone. It is also based on peo-

ple's subliminal belief, dating to the early transition period (from communism to democracy), that the people on the other side of the Iron Curtain are more competent and have higher morals than themselves. If the development of global policy has come to prove anything at all in recent years, it is precisely that people are the same everywhere. The truth is that after the catastrophe of 1996-1997, Bulgaria's banking supervision has been the subject of criticism only once - the Corpbank case (which was rather the result of political machinations than poor supervision by the regulator). Meanwhile, the European Single Supervisory Mechanism has been sharply criticized over numerous cases - the Spanish Santander, at least three Italian banks, the money laundering scandals in Deutsche Bank and Danske Bank...

Of course, there is certain logic behind the claim that the local supervision might become susceptible to influence by local corporate or political interests. There is also the well-founded fear that the Single Supervision may become susceptible to the much more powerful influence of big international corporations and financial groups. At the same time, it is significantly less dependent and subject to control by public opinion in the different member states. Entering the eurozone hides another very serious risk for the Bulgarian banking system - it will allow big international banks, operating in Bulgaria, to take their capital abroad unimpeded. In the midst of the Greek crisis, BNB imposed a ban on banks to transfer dividends abroad, fearing such moves by the strapped Greek banks. Subsequently, however, this ban was lifted and currently around 1 billion

"The EU is a dynamic system, one of constant discussions and choices"

leva leave this country each year in the form of profits from the loans and savings of Bulgarian companies and citizens. There will not be any obstacles to this in the eurozone.

ARGUMENT No. 4: THE EURO WILL STIMULATE TRADE

This is yet another theoretical idea that has been debunked. The establishment of the eurozone in some cases not only failed to increase trade between countries, but managed to markedly reduce it, just as Princeton Professor Ashoka Mody proved in his book *EuroTragedy: A Drama in Nine Acts*. A good example is the trade between Germany and Spain, which went downhill after 2001. At the same time, trade was increasing between Germany and countries outside the EU, like Czechia, Slovakia, Hungary, and especially Bulgaria. By the way, one of the main arguments against the currency board

in Bulgaria throughout the years was that it serves as an obstacle to conducting active policies with the Bulgarian lev and devaluating it in order to increase competitiveness.

The truth is that the floating currency did not show many advantages after the last big crisis. On the contrary, back then Bulgaria and Latvia, with a currency board and fixed exchange rate, spent only one year in a recession, while Romania and Croatia, with their floating exchange rates, spent two. Hungary, Latvia and Romania were even forced to seek help from abroad, which Bulgaria avoided. Today it would be an illusion for a small country with an open economy to be able to conduct an independent monetary policy against the ECB or the Federal Reserve. There is another thing - the possibility to devalue a currency and increase competitiveness are euphemisms by nature. No one dares to say out loud what hides behind this. Devaluating a currency is in practice stealing from the citizens. Sometimes it can impact the economy positively, just like the Black Plague and the world wars had a stimulating effect. Despite of this, very few people would consciously opt for such a scenario.

ARGUMENT No. 5: WE WILL SAVE FROM THE EXCHANGE

This is undoubtedly the only sure benefit to come from the euro's adoption. Travelling Bulgarians and Bulgarian businesses operating within the eurozone will no longer have to lose money from exchanging currencies.

Compared to the scale of the economy, however, this effect is miniscule. It will be fully compensated by another classic effect from adopting the euro - rounding up the prices upwards. The statistics speak unequivocally that changing currencies does not cause tangible inflation anywhere. This is true for the large consumer basket. Countless of small things, ranging from newspapers and coffee to haircuts, go up in price. This is evident by the experience of Lithuania, Latvia, Slovakia. It was no coincidence that in Germany, in its first years the euro was called *teuro* (expensive in German).

THE OTHER THING WHICH SEEMS to have been misunderstood by the public is that objecting to the euro is not objecting to the European Union. Bulgaria's EU membership may turn out to be its best geopolitical decision in the past century. Without it, this country's economic growth would probably be comparable to Belarus's or Moldova's.

But let us not forget that the EU is not a single monolithic entity, nor is it an indestructible set of rules. The EU is a dynamic system, one of constant discussions and choices between different ideas and visions. Bulgaria must finally decide which of these ideas are most suitable for its interests, and participate actively in this discussion. Carefully considering the question about the euro would be a good first step. ■



ЦКБ Сила
пенсионноосигурително
акционерно дружество



С грижа за вас!

ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“: **ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г. КЪМ 30.09.2019 Г. – С НАД 418 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1.4 МИЛИАРДА ЛЕВА УПРАВЛЯВАНИ НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: WWW.FSC.BG). ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.**

*Посочените резултати нямат по необходимост връзка с бъдещи резултати.



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

ДАННИТЕ СА НОВОТО ЕЛЕКТРИЧЕСТВО

Кристоф Де Мил, главен финансов директор и ръководител „Иновации“ на Кей Би Си Груп в България

Г-н Де Мил, вие сте изпълнителен директор "Финанси" и иновационен лидер на Кей Би Си Груп в България. Можете ли да обясните какво означава иновация в банковия и застрахователния сектор?

Означава няколко неща. На първо място ние като сектор трябва да се приспособяваме към поведението на потребителите. Потребителите искат непосредствено взаимодействие, която да е налична 24 часа в денонощието и 7 дни в седмицата, и очакват пакетно обслужване. Второ, секторът трябва да модернизира съществуващите стари сървърни системи (тъй като те често не са готови да включат иновативни решения за директно взаимодействие с потребителите) и да установи управление, обучение и ръководство в компаниите, които да стимулират и подпомагат новаторското мислене. Не на последно място ние трябва – в процеса на въвеждане на иновации – да не се отказваме от нашите основни силни страни: близостта на физическите клонове и личното отношение към клиентите (голяма част от тях оценяват това много високо), професионалните ни знания и съвети, дискретността и доверието. Трябва да се стремим към „иновации с човешко лице“.

Колко важни са иновациите във финансовия сектор?

Ключови са. За всички банки и застрахователни дружества в сектора те са от жизненоважно значение. Преди всичко, защото желанието на нашите клиенти е и финансовите услуги (както много други услуги, с които те са свикнали) да бъдат предлагани чрез иновативни, дигитални и подходящи решения.

Второ, поради това че в нашия сектор навлизат все повече и повече нови участници – както такива, свързани с технологични иновации, така и големи технологични компании. Потребителите, особено по-младите поколения, ясно показват, че те нямат проблеми с това да обмислят закупуването на банков и застрахователни продукти от например Google, Facebook и Amazon, ако те предлагат по-добри решения от тяхната традиционна банка или застрахователно дружество.

И трето, защото те вече са реалност. Така че незнанието би било неразумно. Преди 5 години 5% от продажбите на банков и застрахователни продукти в Кей Би Си се осъществяваха по дигитален път. Само 5 години по-късно този процент е 40%. Така че иновациите са тук и се развиват удивително бързо.

Какво е бъдещето на банковото дело? В операциите вече са интегрирани роботите; използваме мобилните си телефони за банков превод. Какво още можем да очакваме в банковия сектор?

Дигитализирането на нашите услуги ще продължи и в бъдеще. Клиентите ценят високо нашите консултантски услуги и човешко лице, но в същото време те искат да могат да купуват всички наши продукти и по дигитален път.

Второ – вярвам, че ще станем свидетели на тенденцията „отвъд банкирането и застраховането“ (или платформизация). Участниците във финансовия сектор ще предлагат все повече и повече небанкови услуги, осъществявани по дигитален път. Това отговаря на желанието на клиентите да имат „обслужване на едно гише“ и в дигиталния свят. Хората са уморени от многото приложения и оценяват високо едно приложение, което съчетава множество услуги.

Мултибанкирането (предлагането на възможността да управлявате вашите сметки в множество банки с 1 приложение), което бе стартирано от ОББ, е ясен пример, но само първа стъпка. Днес в Кей Би Си клиентите могат да купуват дори автобусни билети чрез своето приложение за банкиране. Като предлага тази възможност, Кей Би Си към момента е вторият най-голям продавач на автобусни билети след самата автобусна компания. Защо? Заради удобството.

В ДЗИ ние използваме дронове, за да прелитаме над земеделска земя с цел измерване на щетите след буря. Защо да не монтираме сензор на дрона, който също така анализира степента на напояване на земята и който да дава съвети на нашите земеделци относно това как и къде

да напояват?

Не на последно място данните са от ключово значение. Данните са новото електричество. Съчетаването на иновативна технология с данни, изчислителна мощност и изкуствен интелект ще създаде цяло едно ново измерение в обслужването на клиенти и потребителското изживяване. Хората искат да получават предложения, които са от практическо значение за тях. Данните са от ключово значение!

Очаквате ли дигитализацията на банковите услуги да постави под съмнение сигурността на банковите сметки и операции?

Със сигурност съществуват рискове. Вярвам, че всеки е запознат със случая на злоупотреба с данни от страна на Facebook и много други. Регулаторите се опитват всячески да поставят тези злоупотреби под контрол. Въпреки това от нашия сектор зависи да даваме пример в тази област. Защото ако има една силна страна, която нашият сектор е изградил през толкова много десетилетия, тя е доверието. Нашата сфера на дейност е доверието. Така че секторът трябва да прави максимално възможното, за да запази тази безопасност и сигурност за нашите клиенти. Това е например причината, поради която ние в Кей Би Си взехме ясно решение, че искаме да използваме нашите данни „умно“ с цел да предлагаме на клиентите много по-добри и персонализирани решения. В същото време решихме, че нито един проект, свързан с данни, няма да бъде възлаган на външни изпълнители. Правим това сами и сме изградили на вътрешно ниво уменията и екипите за това. Сигурността и безопасността на данните на нашите клиенти за нас са от първостепенно значение.



DATA IS THE NEW ELECTRICITY

Interview with Christof De Mil, CFO and Innovations Leader of KBC Group in Bulgaria

Mr. De Mil, you are the CFO and Innovations Leader of KBC Group in Bulgaria. Can you explain what does innovation mean in the banking and insurance industry?

It means several things. Firstly, we as an industry need to adjust to the customer behavior. Customers want immediate consumption, available 24/7 and they appreciate more and more the all-in-one experience. Secondly, it means the industry should modernize the existing old-fashioned back-end systems (as they are often not ready to plug-in innovative front-end solutions) and set-up governance, training and guidance in the companies which stimulate and facilitate an innovative mindset. Last but not least we should – in the process of innovation – not throw away our core strengths: our proximity and personal relationship with our customers (many of them value that very much), our professional knowledge and advice and our discretion and trust. So we should go for “innovation with a human touch”.

How important is innovation in the financial industry?

Innovation in the financial industry is absolutely key. For all banks and insurance companies in the sector it is – over time – of existential importance. First of all because it is our customers' wish that also the financial services (as many other services they are already used to) are offered through innovative, digital and relevant solutions. Secondly, because more and more new players are entering our industry – both Fintechs and Bigtechs – and consumers (especially the younger generations) clearly indicate they have no problems considering buying banking and insurance products from e.g. Google, Facebook and Amazon if they offer better solutions than their traditional bank or insurance company. And thirdly, because it is already a reality. So ignorance would be unwise. 5 years ago, for example, 5% of sales of banking products in KBC was concluded through digital channels. Today, only 5 years later, that percent-



age stands at 40%. So, it is there and it goes amazingly fast.

What is the future of banking? Robots are already integrated in the operations; we use our mobile phones for bank transfers? What else can we expect in the banking industry?

Well, obviously digitalization of our services will further continue. Customers appreciate our advisory services and human touch, but at the same time they just demand that they can buy all our products also through digital channels. Secondly, I believe we will see a trend of “beyond-banking-and-insurance” (or platformification). Players in the financial industry will offer more and more non-banking services through their digital channels. It fits in the desire of cli-

ents to have a one-stop-shop also in the digital world. People are tired of all the apps around and appreciate an app which offers multiple services at once. Multi-banking (offering the possibility to manage your accounts of multiple banks in 1 app), which UBB launched, is a clear example, but only a first step. Today in KBC, clients can buy e.g. bus tickets through their banking app. By offering so, KBC is by now the second largest seller of bus tickets (next to the bus company itself). Why? Convenience.

In DZI we use drones to fly over agricultural land to measure the damage after a storm. Why would we not install a sensor on the drone which also analyses the fertilization of the land and give our farmers advice on how and where to fertilize their land?

Last but not least, Data is key. Data is the new electricity. Mixing innovative technology with data, computing power and AI will create a whole new dimension in customer service and experience. People want to receive offers which are relevant to them. Data is core!

Do you expect the digitalization of banking services to challenge the security of bank accounts and operations?

Well, surely there are risks. I believe everybody knows the story of the Facebook data misuse case and many others. Regulators are trying their best to get those abuses under control and avoid things from derailing. Nonetheless it is up to our industry to play an example role in this. Especially us, because if there is one strength that our industry has built up over so many decades, it is Trust. We are in the business of trust. So our industry should and is doing its utmost best to keep that security and safety for our customers. That is e.g. why we in KBC clearly decided that we want to use our data smartly in order to offer our clients far better and more personalized solutions. However, we also decided that no data-project will ever be outsourced. We do this ourselves and we have built the skills and teams for that internally. The safety and security of our clients' data is a non-negotiable for us.

ВОЙНАТА НА ПОРТФЕЙЛИТЕ

Големият сблъсък във финансовия свят днес е на стартъпите срещу традиционните банки, на гъвкавото мислене срещу старите навици

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Наи-деструктивната сила на планетата вече не е водородната бомба, а комбинацията от програмист с фланелка на "Междузвездни войни" и венчър капиталист със смартфон. Този не особено забавен, но много актуален виц добре илюстрира ефектите, които дигитализацията причинява в онези икономически сектори, в които е нахлула. А сега, по всичко личи, под прицела ѝ е финансовата индустрия.

ВСЪЩНОСТ ДИГИТАЛИЗАЦИЯТА отгавна вече е навлязла във финансите: от електронните платежни системи до онлайн банкирането. Но в последните години, вместо просто да оптимизират отделни услуги, новите технологии се целят в самото

сърце на бизнеса с пари - опитвайки се да го преместят от материалния в дигиталния свят. "Силициевата долина идва", писа в едно госта разтревожено обръщение към акционерите Джими Даймън, главният изпълнителен директор на JPMorgan Chase. Това бе в края на 2014. Пет години по-късно още не можем да си представим в пълна степен потенциала на финансовите дигитални технологии; но в същото време е и достатъчно ясно, че те няма просто да изметат терена от всички стари играчи и да започнат на чисто. Първо, защото традиционните компании в сектора - банки и други - няма да се дадат лесно, а и финансовите регулатори по начало са предпазливи и консервативни. И второ, защото за да се случи дигиталната трансформация, стари

и нови играчи ще трябва заедно и с обединени усилия да се справят с най-сериозното препятствие на хоризонта: киберсигурността.

КОЛКОТО ДО ПОТЕНЦИАЛА НА FINTECH компаниите, числата говорят най-красноречиво. През 2013 стартъпите в този сектор привлякоха общи инвестиции от 4 милиарда долара (данни на Goldman Sachs). През 2014 вече бяха 12 милиарда, през 2017 - 50.8 милиарда, а през 2018 - 111.8 милиарда (според KPMG).

В някои отношения намесата им бе революционна. Доста топли вирчета, в които банки и други класически финансови компании се плацикаха щастливо от десетилетия, са на път да изчезнат.



Много добър пример са международните парични трансфери между частни лица, които според Световната банка доближават 10 трилиона долара годишно. Това е много съществен сегмент и за България: около една четвърт от всички самоопределящи се като българи живеят и работят зад граница, и прашат средства на роднините си. И по този начин създават един от най-важните парични потоци в българската икономика, трайно надвишаващ по размер преките чуждестранни инвестиции в страната. Според БНБ през 2018 частните трансфери от чужбина са почти 1.17 милиарда евро (Световната банка ги оценява дори на 1.94 млрд. евро).

ДОСКОРО ТЕЗИ ТРАНСФЕРИ задължително

минаваха през банки или други традиционни финансови компании, които прибираха солидни комисиони - от 3 до цели 25%. Това бе така, защото, за да осъществяват подобни трансфери, банките от две различни страни трябваше да разкрият "кореспондентски" сметки една в друга. Ако случайно искате да преведете пари до страна, чиито банки нямат такива отношения с вашата банка, се налага да се използват междинни "спирки" - всяка от които добавя своя процент към таксите.

Но това се променя бързо. Както каза един от създателите на TransferWise пред The Economist, в един свят, който става все по-малък с технологии като Skype и WhatsApp, "защо парите да продължават да се превозват на магаре"?

Създадена от двама естонци в Лондон през 2011, TransferWise днес държи около 15% от всички изходящи парични преводи от Великобритания, обработвайки 46 млрд. долара годишно. Стотици други стартъпи правят същото, предлагайки такси от порядъка на 2% - или дори много по-ниски.

Българската компания за електронни портфейли iCard например предлага трансфери чрез SEPA срещу фиксирана такса от 1 евро, без значение от сумата. "Българските банки също предлагат SEPA, но при тях то е завоалирано като стандартен банков превод в евро. Това ни прави изключително конкурентни в ценово отношение", обяснява изпълнителният директор Явор Петров пред Bulgaria ON AIR. ►

► **РАЗБИРА СЕ, ПРОГРЕСЪТ** не е съвсем безпрепятствен. На доста места стартъпите се сблъскват с неумолните надзорни органи - отчасти, защото традиционните финансови играчи имат мощни лобита, и отчасти, защото безконтролното разпространение на дигиталните финанси ще подрони всички досегашни усилия за борба с прането на пари.

В Съединените щати например, които са несъмненият глобален лидер в дигиталните технологии, за новите играчи е доста трудно. Европейски мобилни банки като Raisin и N26 са принудени да работят чрез местни, щатски банки, за да имат достъп до пазара.

В Европа ограниченията са по-малко, но ги има. Въведената преди година нова директива на ЕС за платежните услуги трябваше да повиши конкуренцията и да отвори вратите за небанковите институции, но успехите ѝ са само частични. "До известна степен директивата успя", коментира Явор Петров. "Появиха се няколко компании, които не са банки - включително и нашата - които започнаха да предлагат финансови продукти в по-голям мащаб. Но много стартъпи, възникнали с цел да

"В Китай хората смятат за свой доставчик на финансови услуги не банката, а Alipay или WeChat. Мислят си, че техният чат е и тяхна сметка"

се възползват от директивата, не успяха. Причината е, че компании като iCard, или като Revolut, да речем, имат много стабилна екосистема, с всички необходими финансови и платежни функции. Докато един проходящ стартъп няма такава екосистема. Това означава, че или трябва да предлага много ограничен брой услуги, или да сключи договор с поне три, или дори пет, доставчици на финансови услуги. Кое-то, разбира се, никак не е ефективно като цена".

НЕ Е СЛУЧАЙНО, ЧЕ FINTECH напредва най-бързо именно там, където се наблюдава комбинацията от по-пасивни регулатори и по-слаби традиционни банки - най-вече в Китай. Само допреди петнайсетина години в китайската финансова система все още широко се използваша сметала. Днес Китай е най-големият пазар на дигитални плащания в света - с приблизително толкова, колкото се пада и на всички останали държави, взети заедно. В големите градове, където само преди пет години беше проблем да намериш работещ банкомат, днес е проблем да платиш за нещо в брой. Вместо това китайците ползват дигитални портфейли в Alipay или в чата WeChat, и плащанията се случват с позабравените вече в Европа QR кодове. В заведенията просто сканирате QR кода със смартфона си, и плащането е осъществено. Собственият ви QR код превръща телефона ви в платежна карта. Днес 67% от всички притежатели на смартфони в Китай ги използват като платежни средства.

Три четвърти от световния пазар на онлайн заеми също се пада на китайски компании. В ранглистата на KPMG за най-обещаващите финансови стартъпи четири



СТРАСТ ЗА ГОТВЕНЕ ОТ 1877

ГОТВЕНЕТО СВЪРЗВА

Открийте нови възможности с Home Connect

NEFF винаги е бил фокусиран върху хората и иска да вдъхнови кулинарите да бъдат още по-креативни. Съвременните технологии и разнообразните партньорства откриват очарователни възможности за това и обединяват отделните уреди в едно цялостно кулинарно изживяване. С Home Connect фурната, хладилникът, аспираторът и други могат да бъдат свързани чрез WLAN и управлявани през смартфон, таблет или гласова команда. Готвенето е още по-забавно с уредите на NEFF, които могат да се управляват интуитивно от всяко място.



от петте водещи имена са от Китай, като класираната на първо място Ant Financial днес има същата пазарна капитализация като швейцарската банка UBS.

"НА БАНКИТЕ ИМ ПРЕДСТОИ да изиграят една трудна игра, най-вече защото се състезават с малки бизнеси, специализирани в предлагането на един определен продукт. И то специализирани много добре", обяснява Питър Барон, главен изпълнителен директор на TBI Bank, пред Bulgaria ON AIR. "Една банка - която е финансовият еквивалент на супермаркет - е трудно да бъде много добра във всички услуги. Разбира се, на много места банките са защитени от регулациите. Но като гъвкавост определено изостава".

В същото време обаче за стартапите е почти невъзможно да функционират без банки. Дори и при най-иновативните решения за онлайн или мобилни плащания е необходима банкова сметка. "Няма значение как ще я наречеш: банкова сметка, google акаунт или нещо друго. Но неизбежно ще ти трябва едно такова "гърненце", където да стоят парите ти", пояснява Барон. "Да се твърди, че няма да има текущи сметки, е

идеалистично. Те може да са различни по природа, например да са базирани на блокчейн технология... В Китай хората смятат за свой гостагички на финансови услуги не банката, а Alipay или WeChat. Мислят си, че техният чат е и тяхна сметка, но той не е. За да се случва всичко това, в края на регулата все пак има банкова сметка".

ИМА И ОЩЕ ЕДНА ПРИЧИНА стартапи и традиционни банки да работят ръка за ръка: сигурността. Дигитализацията отваря хиляди нови врати за престъпниците. Според Георги Ганев от IBM България уязвимостите в свързаните устройства за интернет на нещата са скочили с 5400% само за последната година. Всъщност ситуацията днес е такава, че ако една компания бъде атакувана, системите ѝ със сигурност ще бъдат хакнати, обясни Ганев по време на конференцията The Next Big Thing, организирана от Bloomberg TV Bulgaria. Хакерите разполагат с все повече инструменти, а компаниите не са достатъчно подготвени за това. "Трябва да инвестираме в образованието на хората в компаниите", коментира Ганев. "Образователната ни система изостава значително. Не подготвяме

хората за новите предизвикателства, за използването на новите технологии по най-добрия начин", съгласява се и Славоу Музилек, генерален мениджър за Централна и Източна Европа в Universal Robots.

В интерес на истината, финансовият сектор е най-добре защитен от киберпосегателства - вероятно защото от самото начало е най-вероятната им цел и вече има доста опит в тази област. Но независимо от това за първото полугодие на 2019 броят на потребителите, чиито финанси са били атакувани от злонамерен софтуер, расте със 7% на годишна база по данни на компанията за интернет сигурност Kaspersky Lab. При корпоративните потребители ръстът е над 15% спрямо същия период на 2018.

СЛЕД ВСИЧКО КАЗАНО сценарият "новите технологии срещу старите порядки" изглежда напълно нереален. Истинският въпрос днес е не дали стартапите ще надделят над традиционните банки, а колко ефективно и гъвкаво двете ще си партнират, за да се справят с проблемите и да използват огромните нови възможности. ■

60+
български
телевизионни
канала!



English
Club
TV



NETERRA.TV

Интернет телевизията на българите в чужбина

Вземи безплатно за 48 часа
като сканираш QR кода!*



*Промоцията не важи за територията на Р. България



WAR OF THE WALLET

Today's big clash in the financial world is not between startups and traditional banks, but between flexible thinking and old habits

By KALIN NIKOLOV / Photography SHUTTERSTOCK

The most destructive force on the planet is no longer the hydrogen bomb, but a combination between a computer programmer wearing a Star Wars T-shirt and a venture capitalist with a smart phone. This joke may not be that funny, but it is very topical and does an excellent job in illustrating the effects digitalization has on the economic sectors it breaks into. Now it seems the finance industry is next.

DIGITALIZATION HAS ACTUALLY long entered the world of finance - from the electronic payment systems to online banking. In recent years, however, instead of merely optimizing different services, the new technologies are aiming for the core of the money business, trying to move it from the physical to the digital world. "The silicon valley is coming," JP Morgan's CEO Jamie Dimon wrote in an anxious address to shareholders.

This was in end-2014. Five years later, the potential of digital technologies in finance is still difficult to fully grasp. Meanwhile, it is pretty clear that they will not just sweep away all the old players and start from scratch. First, because

the traditional companies in the sector - banks, etc., will not give up easy, and financial regulators are innately conservative and cautious. And second, because, in order for the digital transformation to occur, old and new players will have to join their efforts and face together the biggest challenge on the horizon - cybersecurity.

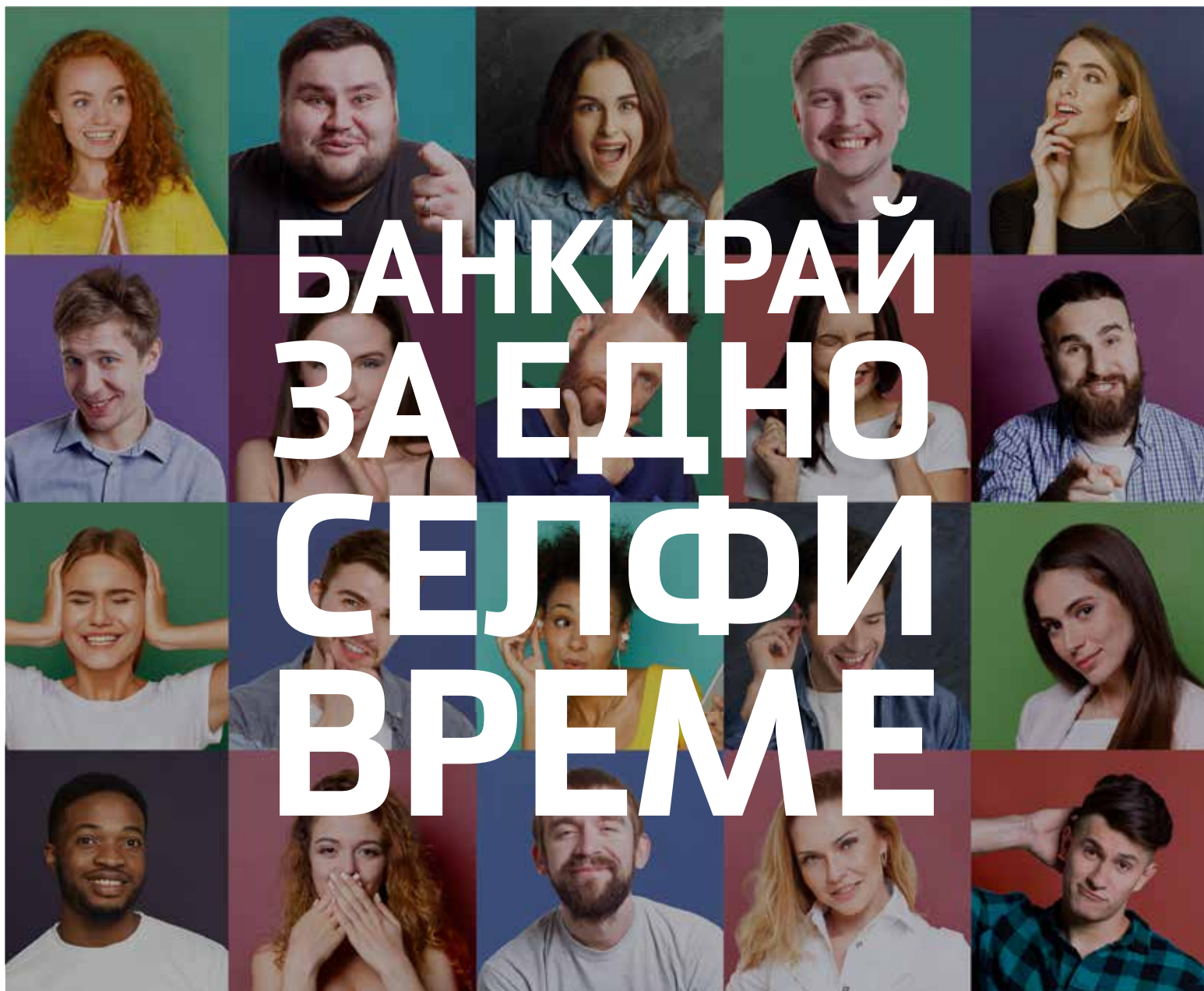
AS FOR THE POTENTIAL OF FINTECH companies, the numbers speak best. Startups in the sector attracted total investments of USD 4 billion in 2013. This amount went up to USD 12 billion a year later, USD 50.8 billion in 2017 and USD 111.8 billion in 2018 (according to KPMG). To a certain extent, their intervention was revolutionary. Quite many cushy spots, which had been occupied by banks and classical financial companies for decades, are on their way to extinction.

A very good example is money transfers between individuals, which according to the World Bank are approaching USD 10 trillion annually. This is also a very significant segment in Bulgaria, as around a quarter of all who identify as Bulgarians are working and living abroad and sending money to their relatives back home.

They are thus creating one of the most important monetary flows in the Bulgarian economy, which sustainably exceeds direct foreign investments. According to the Bulgarian National Bank, private money transfers from abroad added up to almost EUR 1.17 billion in 2018 (according to the World Bank, the sum is even EUR 1.94 billion).

UNTIL RECENTLY, THESE TRANSFERS had to go through banks or other traditional financial companies, which used to collect hefty fees ranging from 3% all the way up to 25%. This was so, because, in order for such transfers to be made, the two banks had to open "correspondent" accounts in each other. In case one wishes to transfer money to a country where the bank does not have such relations established with their own bank, intermediary "stops" would have to be used, which charge their own fees.

This, however, is changing quickly. As one of TransferWise's founders told The Economist, "in a world made smaller by Skype and instant messaging, why does money still go on a donkey?" Established in London by two Estonians back in 2011, TransferWise currently processes around ►



Открий своята сметка и банкирай изцяло дигитално



Бързо



Удобно



Сигурно



ProCredit Bank

DIRECT

► 15% of the UK's outgoing money transfers, going through around USD 46 billion annually. Hundreds of other startups are doing the same, offering fees in the vicinity of 2% or even much less.

The Bulgarian digital wallet company iCard, for example, offers transfers via SEPA for a fixed EUR 1 fee, regardless of the sum. "Bulgarian banks also offer SEPA, but treat it as a standard wire transfer in euro. This makes us exceptionally competitive price-wise," the company's CEO Yavor Petrov tells Bulgaria ON AIR.

PROGRESS, OF COURSE is not free of obstacles. Often times startups come across the implacable supervisory bodies - partly because the traditional players in the finance sector have powerful lobbies, and partly because the uncontrolled spread of digital finance will undermine all efforts made so far to combat money laundering.

In the US, which is undoubtedly the global leader in digital technologies, things are quite difficult for the new players. European mobile banks, like Raisin and N26, are forced to work via local US banks in order to gain access to the market.

Restrictions in Europe are fewer, but still exist. The new EU directive concerning payment services, which was introduced a year ago, was supposed to increase competition and open the doors for non-banking institutions. Its success, however, was only partial. "It succeeded to a degree," Yavor Petkov says. "A few companies emerged that are not banks, including ours, which started offering financial products on a larger scale. Many startups that emerged in order to take advantage of the directive, however, failed. The reason is that companies like iCard or Revolut, for example, have a very stable ecosystem with all the necessary financial and payment functions. A recently emerged startup does not have such an ecosystem. This means that it would either have to offer a very limited array of services, or sign a contract with at least three, or even five, financial service providers. This, of course, is not efficient price-wise," he notes.

IT IS NO COINCIDENCE THAT FINTECH companies make progress where there is a combination between rather passive regulators and weaker traditional banks - mostly in China.

Only 15 years ago, the Chinese financial system was still widely employing abacuses. Currently, China is the biggest market for digital payments in the world, its share being about as big as that of all other countries combined. In large cities, where just five years ago finding an ATM was a problem, it is now difficult to pay for something in cash. Instead, the Chinese are using Alipay or WeChat digital wallets, while payments are made via QR codes, which are becoming a thing of the past in Europe. When in a restaurant, for example, one can just scan the QR code with their smartphone and make the payment.



Your personal QR code turns your phone into a debit card. Today, 67% of smartphone owners in China use their devices to make payments. Three-quarters of the global market for online loans is also taken up by Chinese companies. Four of the five top companies on KPMG's most promising financial startups list are Chinese, with Ant Financial being at the top. Its market capitalization today is equal to that of the UBS Swiss bank.

"BANKS HAVE QUITE A DIFFICULT GAME TO PLAY, namely because they are competing with small businesses that are specialized in the provision of one particular product. And they are specialized incredibly well," TBI Bank CEO Petr Baron tells Bulgaria ON AIR. "For a bank - being the financial equivalent of a supermarket - it is difficult to employ a one-size-fits-all approach and be great at everything. Of course, in many regions banks have been protected by regulations. But in terms of agility, they are clearly losing out," he says.

Meanwhile, it is next to impossible for startups to function without banks. Even the most innovative online or mobile payment solutions require a bank account. "You might call it a bank account, a Google account or something else. But you are still going to need such a 'pot', because your money needs to be stored somewhere," Baron explains. "To say there will be no such accounts is idealistic. They might differ in nature and could be based on block chain, for instance. In China, for example, people do banking by using chat applications. In a sense, customers perceive Alipay or WeChat as their financial service provider, not a bank. They think that a messenger service is their account, but it is not. To make all that happen, at the end of the line there is still a bank account".

THERE IS ANOTHER REASON for startups and traditional banks to be working together - security. Digitalization opens thousands of new doors for criminals. According to Georgi Ganey of IBM Bulgaria, the vulnerability of connected devices on the Internet of things has increased by 5,400% in the last year alone. The current situation is such that if a company is attacked, its security systems will surely be hacked, Ganey says during The Next Big Thing conference, organized by Bloomberg TV Bulgaria. Hackers have a growing number of tools at their disposal, while companies are not sufficiently prepared for that. "We must invest in educating people from the companies," he comments. According to Ganey, the education system is lagging behind quite a lot. "We are not preparing people for the new challenges, for using new technologies in the best way possible," contributes Slavoj Musilek, Universal Robots' General Manager for Central and Eastern Europe.

Quite frankly, the financial sector is the best protected one from cyber-attacks. This might be due to the fact that it had been the target from the very start and quite substantial experience has been gained in that field. Regardless, the number of users whose finances have been targeted by malware in the first half of 2019 has gone up by 7% year-on-year, according to data from the Kaspersky Lab online security company. This increase is over 15% for corporate clients compared to the like period of 2018.

THAT BEING SAID, the "new technologies vs old habits" scenario seems very likely. The real question here is not whether startups will manage to overpower traditional banks, but to what extent the two will manage to achieve an efficient and flexible collaboration, in order to face the challenges and take advantage of the vast new opportunities. ■

Обединявайки страст към технологиите и истински вдъхновено инженерство, Melexis проектира, разработва и доставя иновативни решения в сферата на микроелектрониката. Основана в Белгия, понастоящем компанията има офиси в 19 страни по света, а Melexis България е най-голямото представителство в структурата.

От 2000 г., когато Melexis стъпи на българския пазар, до днес екипът се разрасна над 10 пъти, като разработи над 65 нови продукта и достави над 5 млрд. чипа в световен мащаб. Компанията е в процес на реализация на сериозен инвестиционен план в размер на 75 млн. евро. Той включва нова сграда, с която се разширява производственото пространство и развойната дейност, както и складовата база.

Новата сграда ще следва философията за отворен и достъпен начин на общуване между колегите. Гъвкавият работен процес предполага обособени пространства за самостоятелна работа, екипна работа, brainstorming сесии, неформални срещи, изнесени работни места извън офиса. Интериорният дизайн е базиран на модела activity based working, целящ да



стимулира креативността и ефективността.

Пространствата ще бъдат просторни и светли със зелени корнери и комфортни зони за работа, съответстващи максимално на начина, по който са организирани дейностите на екипите от различните отдели. Визията на служителите за сградата ще на-

мери отражение в дизайна, за да се доближи максимално до техните очаквания и нужди. Сградата ще бъде от ново поколение и в крак с последните технологични тенденции в офисите по света, като автоматизирана система за управление, "умно" следене на температурата, сила на осветлението и повторна консумация на енергия, и топлина.

THE OFFICE OF THE FUTURE

Combining a passion for technology with truly inspired engineering, Melexis designs, develops and delivers innovative micro-electronic solutions. Founded in Belgium, the company nowadays has offices in 19 countries around the world. Melexis Bulgaria is the largest site in the structure.

Since 2000, when Melexis entered the Bulgarian market, the team has grown more than 10 times, developing over 65 new products and delivering over 5 billion chips worldwide. The company is in process of execution a serious investment plan of EUR 75 million. It includes a new building that will expand the

production space, R&D, as well as the warehouse facilities.

The open space concept will facilitate the teams working together, having fast access to each other. The flexible workflow requires separate spaces for individual work, teamwork, brainstorming sessions, informal meetings, open-air workspaces. The activity-based working model that aims at boosting the creativity and the effectiveness of the teams inspires the interior design.

The spaces at the office will be spacious and bright, designed with green corners and comfortable working areas that correspond to the way teams in different departments organize their everyday work. The vision of the employees about the office will be reflected in the overall design, meeting their needs and expectations. The new building will be a new generation type, facing the latest technology trends for office spaces such as automated management system, intelligent temperature and light monitoring reuse of energy and heat.





INVESTOR FINANCE FORUM

8th annual investment and forex conference

29.11.19

INTER EXPO CENTER

Main topics:

- Overview on the investment ecosystem
- What to expect for the global financial markets
- Financial markets regulations
- FX strategies
- Blockchain
- Cryptocurrency
- ETFs
- Capital Markets
- Alternative investments
- Investor's psychology
- FINTECH
- Fund Investing

View details, speakers and agenda on the website

financeforum.investor.bg

Organized by:



Main partners



In partnership with:



**FUND OF
FUNDS**

FUND MANAGER OF
FINANCIAL INSTRUMENTS
IN BULGARIA

денят се познава по —————   www.bgonair.bg

БЪЛГАРИЯ СУТРИН



с Гергана Венкова и Златимир Йочев

ВСЕКИ ДЕЛНИК
06:30 - 09:30



КАЧЕСТВО И НИСКА ЦЕНА СА НЕСЪВМЕСТИМИ ПОНЯТИЯ

Даниела Авджиева, мениджър на Фабрика за майонеза "Краси",
прег Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Госпожо Авджиева, как се развива пазарът на майонезни продукти в България? Какви резултати очаквате през 2019 година?

За страната като нашата пазарът на майонеза е сравнително голям. И е стабилен. Не очакваме огромни ръстове, защото населението на страната се изнася и намалява. Но все пак за първите девет месеца на годината имаме около 3.5 процента увеличение в сравнение със същия период на 2018, което си е повод за гордост, защото дори още не сме навлезли в традиционно най-силния си период през декември.

Разчитаме на нашите верни потребители, които в класацията "Любима марка" за пети пореден път доказаха, че нашият продукт е предпочитан пред останалите.

През тази година компанията отбелязва четвърт век от създаването си. Какви са плановете ви оттук нататък? Каква е стратегията за следващите 25 години?

Плановете ни са изцяло позитивни. Главната стратегия на фирмата е да поддържа качеството на продукта, което остана непроменено през всичките тези 25 години. Искаме и занапред хората, когато отидат в магазина и посегнат за кофичка майонеза "Краси", да бъдат убедени, че тя ще е такава, каквато я познават.

Наскоро в САЩ разкриха как кампаниите срещу мазнините и яйчените продукти са били финансирани от захарната индустрия. След две десетилетия, в които мнозина смятаха яйцата за ►



► едва ли не опасни, изведнъж се оказа, че те са една от най-добрите храни. Дойко колко уязвими са сектори като вашия от подобни атаки в епохата на социалните мрежи и т. нар. "пост-истина"?

Когато е качествена, майонезата е много добър продукт, не е вредна за здравето. Най-големият дял суровина в майонеза "Краси" е слънчогледовото олио, което съдържа голямо количество ненаситени мастни киселини и спомага за понижаване на лошия холестерол в организма. Колкото до яйцата, те съдържат изключително полезни вещества - витамини от група В, омега-3 мастни киселини, и са отличен източник на протеини. Яйцата носят енергия и щастие на организма, хранят мозъка. А заклеяването им толкова дълго време бе най-вече за сметка на храни, съдържащи голямо количество захари. На практика страхът от холестерола ни тласна към наднормено тегло, към една истинска епидемия от затлъстяване, особено при погростващите.

Това са все проблеми, предизвикани от погрешна или недостатъчна информация. Подобрят ли се нещата в това отношение днес, когато информацията е по-достъпна от всякога? Или още повече се влошават?

Не мога категорично да заявя, че има подобрение, залива ни непроверена информация. Надявам се, че хората са достатъчно разумни сами да решават за себе си. Освен това живея с надеждата, че един ден стандартът на българския потребител ще бъде достатъчно добър, за да може той да избира според качеството, а не според цената. Днес за съжаление много хора у нас са принудени да избират това, което им е по-добра, а не онова, което смятат за полезно.

Традиционно свързваме майонезата, както и други яйчени продукти, с риска от салмонелоза. В Европа не е имало случаи на напращане със заводска майонеза от 60-те години, ако не греша. Но съществува ли още този риск за домашните продукти, или в заведенията?

Да, има такъв риск. Не и в нашето производство обаче, защото ние работим с топлоустойчив жълтък.

Много от гигантите в световната хранителна индустрия са започнали от майонезата и след това са навлезли в други сектори. Вие имате ли интерес към разработването на други продукти, или предпочитате да се фокусирате в областта, в която имате най-добра експертиза?

За момента по-скоро второто. Ние сме утвърдени в производството на майонеза. Не



мисля, че един производител може да бъде много добър в няколко области едновременно.

Какви други предимства може да има един местен производител, изправен пред конкуренти от огромен мащаб като Unilever или Kraft-Heinz?

Следим развитието на другите компании, разбира се. Но ние не се състезаваме с никого. Интересува ни основно националният ни пазар, и голямата част от производството ни е предназначено за него. Впрочем преди години имаме оферта за закупуване на "Майонеза Краси" именно от един от тези международни гиганти. Но

Най-качествено без съмнение е слънчогледовото олио, но то е и най-скъпо. Затова и "Краси" е най-скъпата българска майонеза.

Като говорим за традиционните български вкусове, променят ли се нагласите на клиентите?

Българинът е по-скоро консервативен във вкусовете си. Основният ни продукт си остава традиционната трапезна майонеза в полистироловата кофичка. Разширили сме гамата с нискомаслени майонези, както и с майонези с различни аромати и подправки. Но българинът по-скоро се придържа към познатото, към националното.

"Когато човек види намалена цена, трябва да се замисли откъде идва тя. Почти винаги е от пониженото качество. Виждам със много стоки, произведени специално за такива акции - те почти винаги са с променен състав. Голямата опаковка винаги е с по-лошо качество... Аз лично не купувам стоки в промоция"

ние вярваме в старата приказка: по-добре да си на котката главата, отколкото на лъв опашката. Ние сме фокусирани върху българския пазар, и работим за българския потребител.

Износът ви за чужбина е най-вече за гържави с голяма българска диаспора - САЩ, Испания, Кипър и така нататък. Имате ли интерес и към други пазари, примерно на Балканите?

Рецептата на нашия продукт е изключително съобразена с българския вкус, и е пригодена към нашата кухня. Естествено, имаме интерес към нови пазари и не бихме пренебрегнали интерес от тях. Но нашата майонеза е различна на вкус от онези, с която са свикнали в Западна Европа, да речем. Там използват основно рапично или соево олио, но вкусът му е много различен, и за да го прикрият, почти във всички майонези използват горчица. Освен това западните майонези са с изключително висока масленост - 70-80 процента. Като добавите към това и овкусяването, винаги се усеща една тежест.

Основното предимство на рапичното олио е, че е по-евтино. У нас преди години някои производители пробваха дори с палмова маслина, и мисля, че все още я използват за големите опаковки, големите бутилки.

Димитър Консулов, основателят на компанията, неведнъж е повдигал темата за евентуални защитни квоти за износа на хранителни суровини, а също и за задължителни минимални квоти за българска продукция в търговските вериги. Сега сме в епоха, в която дори стожери на свободната търговия като САЩ залагат на протекционизма. Какво би могла да направи България в такава среда?

Г-н Консулов очевидно е бил далновиден, щом и Доналд Тръмп следва такава политика днес. Такива мерки същност биха помогнали на всички, защото не е тайна, че сега най-добрата реколта слънчоглед не остава в България, а заминава за Турция. Там с тази първокласна суровина се произвежда и най-доброто олио, докато олиото, което се прави у нас, няма същото качество. Неведнъж ни се е случвало да връщаме цистерни с олио, защото киселинността му не отговаря на стандартите ни. Това ни принуждава да внасяме олио от Централна Европа. За съжаление близо десет години вече българските производители на слънчогледово олио са затворена страница за нас.

За нашия продукт е много важно олиото да е с високо качество, защото то е основната съставка в майонезата.

Заради стандартите си за качество отказ-

ваме да произвеждаме майонеза за собствени марки на търговските вериги. Защото тях ги интересува едно-единствено нещо - цената. А ние не сме склонни на никакви компромиси с продуктите. Ниската цена и качеството са несъвместими понятия.

Това важи и при всякакви промоции, акции и отстъпки. Когато човек види намалена цена, трябва да се замисли откъде идва тя. Почти винаги е от пониженото качество. Виждам със много стоки, произведени специално за такива акции - те почти винаги са с променен състав. Голямата опаковка винаги е с по-лошо качество. Загледайте се в съдържанието - разликата може да е 2% от някоя съставка, или дори половин процент, но я има. Защото по-ниската цена все отнякъде трябва да се компенсира. Аз лично не купувам стоки в промоция.

Друго обяснение за отстъпките е изтичащ или изтекъл срок на годност. Подмяната на етикети не е нещо нечувано в търговската мрежа. Преди време ми се е случвало да си купя на 31 октомври бисквити, които според етикета са произведени на 1 ноември. В бъдещето.

Ако съпоставите днешното производство с технологията от 1994, големи ли са разликите? В много сектори предвиждат революционни промени покрай автоматизацията и роботизацията, засяга ли това и хранително-вкусовата промишленост?

Има автоматизация на отделни модули в производствената линия. Предстои ни изграждане на нов производствен цех, така че може да се случи и роботизацията.

Как оценявате бизнес средата в България?

Допускам, че във всеки отделен сектор има различни фактори, които влияят върху темповете за развитие. Но общи проблеми са човешкият ресурс, недостигът на квалифицирани работници, административната тежест, корупцията.

Проблемът с работната ръка в България и с нейната квалификация става все по-остър. Как се справяте вие с него?

Мога да се похваля, че във фабриката нямаме текучество на персонала. Главната причина хората при нас да напускат е, че вече са достигнали пенсионна възраст. Или излизат в майчинство, което ни създава известни усложнения, разбира се, но е нещо прекрасно. И увеличава броя на потребителите ни, в рамките на шегата.

Иначе действително от контактите с гоставчици и клиенти забелязваме липсата на качествен, добре подготвен човешки ресурс. Но ние нямаме такъв проблем. ■

QUALITY AND LOW COST ARE INCOMPATIBLE CONCEPTS

Daniela Avdzhieva, Manager of Krassi Mayonnaise Factory,
talks to Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

Mrs. Avdzhieva, how is the market for mayonnaise products developing in Bulgaria? What results do you expect in 2019?

For a country like ours, the mayonnaise market is relatively large. And stable at that. We do not expect huge growth because the population is leaving and decreasing. However, during the first nine months of the year, sales were up around 3.5 percent on the same period of 2018, which is quite something because we are not even in our traditionally strongest period in December.

We rely on our loyal customers, who, for the fifth time in a row, have proved that our product is preferred over others.

This year, the company marks a quarter of a century since its inception. What are your plans from now on? What is the strategy for the next 25 years?

Our plans are completely positive. The main

company strategy is to maintain the quality of the product, which has remained unchanged throughout these 25 years. We also want people, when they go to the store and reach for Mayonnaise Krasi, to be convinced that it will be as they know it.

Recently in the US, it was revealed that the campaigns against fat and egg products had been funded by the sugar industry. After two decades in which many considered eggs almost dangerous, they suddenly turned out to be one of the best foods. How vulnerable are sectors like yours to similar assaults in the age of social networking and the so-called "post-truth"?

When it has high quality, mayonnaise is a very good product and is not harmful. The highest substance proportion in Mayonnaise Krasi is sunflower oil, which contains a large amount of unsaturated fatty acids and helps

to reduce bad cholesterol in the body. As for eggs, they contain extremely useful substances like B vitamins and omega-3 fatty acids, and are an excellent source of protein. Eggs carry energy and happiness to the body nourishing the brain. And branding them for so long was mostly at the expense of foods containing a lot of sugar. In practice, the fear of cholesterol has pushed us to overweight, to a real pandemic of obesity, especially in adolescents.

These are all problems caused by incorrect or insufficient information. Are things improving in this regard now that information is more accessible than ever? Or they get worse?

I cannot say that there is a clear improvement: we are flooded with unverified information. I hope people are smart enough to decide for themselves. Also, I live with the hope that



one day the Bulgarian consumers' purchasing power will be good enough for them to choose quality, not price. Unfortunately, many people in our country are currently forced to choose what they can pay for and not what they consider useful.

Mayonnaise as well as other egg products are traditionally associated with the risk of salmonellosis. In Europe factory mayonnaise poisoning has not been registered since the 1960s, if I'm not mistaken. But is there still any risk for household products or in eateries?

Yes, there is such a risk. Not in our production, however, because we work with heat-resistant yolk.

Many of the global food industry giant started with mayonnaise and then entered other sectors. Are you interested in devel-

oping other products or do you prefer to focus on the niche where you have the best expertise?

Right now it is the latter. We are well established in the production of mayonnaise. I don't think a manufacturer can be very good in several areas at a time.

What other benefits can a local manufacturer have over large competitors such as Unilever or Kraft Heinz?

Certainly we follow the development of other companies. But we don't compete with anyone. We are mainly interested in the home market, and most of our production is meant for it. Incidentally, years ago we had a takeover offer from one of these multinationals. But we believe in the old adage: it's better to be a cat's head than a lion's tail. We are focused on the Bulgarian market and work for the Bulgarian consumer.

You export abroad mostly to countries with a large Bulgarian diaspora - USA, Spain, Cyprus and others. Are you interested in new markets, such as the Balkans?

The recipe of our product is very consistent with the Bulgarian palate and is adapted to our cuisine. Of course, we have an interest in new markets and would not turn down offers. But our mayonnaise has a different taste from the one Western Europe is used to, for example. They add mostly rapeseed or soybean oil, but its taste is very different, and to cover it up, they put mustard in almost all mayonnaise. In addition, Western mayonnaise is extremely high in fat – 70 - 80 percent. Add to this the flavouring and it tastes a bit heavy.

The main advantage of rapeseed oil is that it is cheaper. Years ago in this country, some manufacturers tried even palm oil, and I think they still use it for the big packs, the big bottles. Sunflower oil is undoubtedly of the highest ►

► quality, but it is also the most expensive one. That is why Krasi is the most expensive Bulgarian mayonnaise.

Speaking of traditional Bulgarian flavours, have customers' attitudes changed?

The Bulgarian is rather conservative in his tastes. Our main product remains traditional table mayonnaise in a polystyrene packaging. We have expanded the range with low-fat mayonnaise as well as mayonnaise with different flavours and spices. But the Bulgarian rather adheres to the familiar, to the national.

Dimitar Konsulov, the company founder, has repeatedly raised the issue of possible safeguard quotas for the export of food commodities, as well as mandatory minimum quotas for Bulgarian products in retail chains. We are now in an era in which even free trade pivots like the USA rely on protectionism. What could Bulgaria do in such an environment?

Mr Konsulov was obviously farsighted, since Donald Trump is pursuing such a policy today. Similar measures would actually help everyone, because it is no secret that currently the best sunflower harvest does not stay in Bulgaria, but goes to Turkey. The best oil is produced there from this first-class raw material, while the oil produced in Bulgaria does not have the same quality.

We frequently turn back cooking oil tanks because the oil acidity does not meet our standards. We are thus compelled to import oil from Central Europe. Unfortunately, over the past ten years the Bulgarian producers of sunflower oil are a closed page for us.

It is very important for our product that the oil is of high quality because it is the main ingredient in mayonnaise.



Because of our quality standards, we refuse to produce mayonnaise for the own brands of retail chains. Because they are interested in just one thing - the price. And we are not inclined to compromise on products. Low cost and quality are incompatible concepts.

This also applies to any promotions and discounts. When one sees a reduced price, one has to think about where it comes from. Almost always from poor quality. I have seen many products made specifically for such promotions – they almost always have modified ingredients. Large packaging is always of inferior quality. Look at the content - the difference may be 2% of a given ingredient, or even half a

percent, but it is there. Because the lower price has to be compensated for somehow. I personally do not buy any promotional items. Another explanation for the discounts is the expiry date. Replacing labels is not something unheard of on the market. Some time ago I bought cookies on October 31, which according to the label were produced on November 1. In the future.

If you compare today's production with technology from 1994, are there any big differences? Many sectors will see revolutionary changes along the lines of automation and robotics. Does this affect the food industry as well?

There is automation of certain modules along the production line. We are about to build a new production facility so robotics may happen.

How do you assess the business environment in Bulgaria?

I assume that there are different factors in each sector that affect the pace of development. But among the common problems are human resources, the shortage of skilled hand, the administrative burden, and corruption.

The problem with the Bulgarian workforce and its qualifications is becoming ever more alarming. How do you handle it?

I can boast that we have no staff turnover at the factory. The main reason why people in our facilities leave is because they have already reached retirement age. Or are on maternity leave, which creates some complications, of course, but it's something wonderful. And, on a funny note, it increases the number of our consumers. Otherwise, we really notice the lack of quality, well-prepared human resources from the contacts with suppliers and customers. But we have no such problem. ■

С поглед към твоето бъдеще

Пенсионно осигуряване

Животозастраховане

Общо и здравно застраховане



**ШАМПОАНЪТ МОЖЕ
ДА СТАНЕ...**



МАСТЪРКА ДА БРА! ЕКСКАРЗИЯ.



mastercard.



Може да участваш и за:



10 РОБОТА



20 ФИТНЕС ГРИВНИ
FITBIT



30 ДИГИТАЛНИ
ФОТОРАМКИ

В кампанията участват регистрирани плащания, извършени в периода от 21.10.2019 г. до 29.12.2019 г. с карти Mastercard® от ЦКБ, издадени преди 21.10.2019 г. Транзакциите за теглене на пари в брой и парични преводи не участват в кампанията.



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg

БРАК ПО ИТАЛИАНСКИ



Съюзът между Peugeot-Citroen и Fiat-Chrysler показва новата посока на автомобилната индустрия

Първо те игнорират, после ти се смеят, после се борят с теб, и след това печелиш. По навик приписваме тези гumi на Ганди, макар той никога да не ги е изричал буквално. Но те добре илюстрират какво се случи с идеите на Серджо Маркионе за бъдещето на автомобилната индустрия. Ако не си беше отишъл ненадейно от усложненията след претърпяна операция миналата година, сега бившият главен изпълнителен директор на Fiat Chrysler щеше да празнува последната фаза. Сделката за сливането на FCA и френската група PSA Peugeot Citroen е триумф за възгледите на Маркионе, че консолидацията и общите платформи са единственият начин големите автомобилни производители да оцелеят. А фактът, че имаше толкова други кандидати за подобно сливане с FCA, означава, че идеите на покойния италианец, приемани с насмешки само допреди 3-4 години, днес са общоприети.

ОБЕДИНЕНИЕТО МЕЖДУ PSA И FCA създава четвъртия най-голям автомобилен производител в света, с пазарна капитализация около 50 милиарда долара и с 8.7 милиона продадени коли годишно (повече от General Motors, Hyundai-Kia и Ford, но по-малко от Volkswagen Group, Renault-Nissan и Toyota). Под шапката на новото обединение са общо 15 марки, от Fiat, Lancia и Opel до Jeep, Alfa Romeo и Maserati.

Двете компании ще имат общ борд на директорите, с петима представители на FCA и шестима от PSA в него. Председател на този борд ще е Джон Елкан, наследникът на клана Аниели, който е главен акционер във Fiat-Chrysler. Изпълнителен директор с гарантиран петгодишен мандат ще е шефът на Peugeot-Citroen Карлос Тавареш.

ИМЕННО ТАВАРЕШ Е И ЕДИН ОТ ГЛАВНИТЕ КОЗОВЕ, убедили акционерите на двата гиганта да си стиснат ръцете. С него FCA отново ще има начело визионер със смела стратегия, вместо да се лута без ясна посока, както в месеците след смъртта на Маркионе. Но между двамата има и една съществена разлика. Маркионе бе предимно човек на финансите, умело жонглиращ с паричните потоци (благодарение на неговата ловкост Fiat успя да купи Chrysler с парите на самия Chrysler, плащайки за американския гигант под 4 милиарда долара - около осем пъти по-малко, отколкото бе платил Daimler десетилетие по-рано). Той никога не се е интересувал прекалено от продукта, и хладнокръвно замрази всякаква развойна дейност във Fiat с обяснението, че на този етап европейският пазар не заслужава подобни разходи.

Тавареш също е майстор в оптимизирането на разходите, но освен това е и инженер по образование, автомобилен ентузиаст и дори пилот-любител. 61-годишният

португалец, възпитаник на Ecole Centrale в Париж, направи кариера в Renault, където бързо се издигна до дясна ръка на Карлос Гон. Но Тавареш нямаше търпение да застане на върха и дори го призна в едно интервю, което доведе до бързата му раздяла с Renault-Nissan. Няколко седмици по-късно Peugeot-Citroen го представи като новия си главен изпълнителен директор. Мнозина се подсмиваха язвително, защото PSA бе в много тежко състояние, спасена от фалит само с цената на спешни финансови инжекции от френското правителство и китайската Dongfeng, и без кой знае колко светли перспективи.

ДВЕ ГОДИНИ ПО-КЪСНО PSA отчете най-голямата печалба в цялата си история и днес се радва на марж, по-висок дори от тези на германските премиум производители (8.7%). Междувременно Тавареш направи още един ход, посрещнат първоначално с присмех: купи Opel. Дори онези анализатори, които му симпатизираха, трудно откриваха смисъл в тази сделка. Германската компания никога не бе носила печалба на предишния си собственик General Motors; тя бе обременена с огромни дупки в пенсионните си схеми, с производства в страни с твърде скъпа работна ръка, и почти лишена от собствено технологично know-how, защото по-голямата част от разработките на инженерите на Opel останаха собственост на GM.

На Тавареш му стигна само година, за да изведе Opel на печалба, да разработи нова стратегия за марката и да прехвърли цялото производство върху платформи на PSA. Налуничавият доскоро ход днес изглежда гениален.

ПОДОБЕН ЕФЕКТ ТЪРСЯТ днес и във Fiat-Chrysler. Под ръководството на Маркионе италиано-американският алианс изненада анализаторите, като госта бързо успя да изплати колосалните си дългове. Но безмилостното оряване на разходите остави и тежко наследство. Днес печалбата на концерна идва почти изцяло за сметка на пикапите на RAM и SUV моделите на Jeep. Самата марка Chrysler е в лошо състояние, с тежко орявана моделна гама. На отсामната страна на океана групата загуби основния си актив - златната кокошка Ferrari, която Елкан и Маркионе отделиха от групата. Възраждането на Alfa Romeo и превръщането ѝ в сериозен конкурент на Mercedes, BMW и Audi засега не се случва. Славната някога Lancia е сведена само до един модел (Ypsilon) и до един пазар (италианския). Fiat след над десетилетие без сериозни инвестиции има много остаряла гама, крепяща се най-вече на най-малките модели 500 и Panda. Те все още се продават нелошо, но в сегмент с много малка добавена стойност. За най-популярните в Европа класове B и C италианците на практика нямат адекватен продукт.

СЛИВАНЕТО С PSA МОЖЕ да спаси италианците. Френската група разполага с модерна модулна платформа, наречена CMP, подходяща не само за широка гама от модели, но и за всякакви задвижвания - с вътреш-

но горене, хибридно или чисто електрическо. Новото поколение на Opel Corsa вече мина на тази платформа; сега наред са Fiat и може би Lancia. Изпълнителният директор на FCA Майк Менли ясно намекна, че компанията иска да се откаже от най-малките модели в сегмент A - Panda и 500, и да убеди клиентите да се прехвърлят върху малко по-големи автомобили. Това ще е трудна задача: още от първото "Cinquecento" през 1957 марката Fiat се свързва преди всичко с тези автомобили. Те са емблематични в старинните, тесни градове на Италия и Южна Европа като цяло. Но в днешната ситуация те са също нарастващ товар за производителите си. Новите изисквания на ЕС за безопасност и емисии повишават чувствително разходите за производство в сегмент, в който и без това маржът на печалба е нищожен. Неслучайно други компании вече се оттегляха от A-сегмента: Opel заряза своите Adam и Karl, Ford се откажа от Ka, дори Volkswagen обмисля да спре иначе успешния Up!

НОВИТЕ ЕВРОПЕЙСКИ СТАНДАРТИ за емисиите като цяло се очертават като основния проблем пред новата група. Тавареш, който е начело и на ACEA, браншовата организация на европейските автомобилни производители, още през пролетта предупреди, че те могат да сричат дори най-големите компании в сектора и да ги поднесат наготово на китайските им конкуренти. "Ефектът е очевиден. Те създават троянски кон на китайците в Европа", обясни португалецът в интервю за Le Journal de l'Auto. В същото време европейските правила за конкуренцията не биха позволили на друг европейски производител да се наме-

си. Натискът за преминаване към електро-мобили също е в полза на китайците, които доминират в производството на литиево-ионни батерии.

КИТАЙ Е ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВО за новия алианс и в друго отношение. На повечето пазари FCA и PSA по-скоро се допълват, отколкото да се конкурират. Основните печалби на Fiat-Chrysler идват от Северна Америка, където французите на практика не присъстват. PSA стои добре в Европа, но също в Близкия изток и Африка. Това дава на алианса достатъчно диференцирано пазарно присъствие, за да е предпазен от локални кризи. С едно изключение: Китай. И двете групи са твърде скромно представени на най-големия автомобилен пазар в света. През миналата година Peugeot продаде 77 000 автомобила там, FCA продаде 66 000, докато Volkswagen продаде над два милиона.

Другата сериозна задача пред Карлос Тавареш е как да спазва обещанието си да не се закриват фабрики, и в същото време да оптимизира малко производствените процеси. В момента FCA и PSA имат общ производствен капацитет от над 14 милиона автомобила годишно - с над 5 милиона повече от нужното. Консултантската компания LMC Automotive прогнозира, че някои заводи все пак ще бъдат жертвувани - най-вече тези с малки обеми, като тези на Fiat в сръбския град Крагуевац, завода за двигатели в унгарския Сентготард или британските заводи на Opel/Vauxhall.

Изобщо превръщането на механичния сбор от PSA и FCA в една ефективна компания никак няма да е лека задача. Но поне едно е сигурно: този път никой не се подсмива на амбициите на Тавареш. ■

Текст: КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография: SHUTTERSTOCK

STARTRADE

your gateway to Bulgaria!

StarTrade is a key partner for companies, willing to import or export through Bulgaria at low tax.

We offer cross-border trade solutions that meets customer's needs thanks to our:

- in-depth knowledge about the local market
- international experience
- online commercial platform
- personalized support in your language

ENJOY A FAVORABLE TAX REGIME

RELOCATE PARTIALLY YOUR BUSINESS TO BULGARIA

SUPPLIER
RESEARCH

COMPANY
REGISTRATION

TAX &
AUDITING

Marriage Italian Style

The Peugeot Citroen – Fiat Chrysler merger signposts
the new road of the automotive industry

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

First you are ignored, then laughed at, then you are fought against and finally you win. These words are usually attributed to Gandhi, though he has never literally spoken them. But they well illustrate what happened to Sergio Marchionne's ideas for the future of the automotive industry. Had he not passed away from the complications of a surgery last year, now the former Fiat Chrysler CEO would have celebrated the final phase. The merger of FCA with the French PSA Peugeot Citroen is a triumph of Marchionne's view that consolidation and common platforms are the only way for

major carmakers to survive. And the fact that there were so many other candidates for such a merger with FCA means that the ideas of the late Italian, derided only 3-4 years ago, are now widely accepted.

THE PSA/FCA MARRIAGE has created the world's fourth largest automaker, with a market capitalization of nearly USD 50 billion and with 8.7 million cars sold annually (more than General Motors, Hyundai-Kia and Ford, but less than Volkswagen Group, Renault Nissan and Toyota). A total of 15 brands, from Fiat, Lancia and Opel to Jeep, Alfa Romeo and Maserati are under the

umbrella of the new merger.

The two companies will have a joint Board of Directors, with five FCA and six PSA representatives on it. The Board will be chaired by John Elkann, the heir to the Agnelli clan, the chief shareholder in Fiat Chrysler. Peugeot Citroen chief Carlos Tavares will be CEO with a five-year term of office will be.

IT WAS TAVARES WHO WAS ONE OF THE MAIN TRUMP-CARDS, which convinced the shareholders of the two giants to shake hands. With him, FCA will once again be headed by ►



Карлос Таваresh (Вгясно) с предишния френски президент Франсоа Оланд
Carlos Tavares (right) with the former French President Francois Hollande

CELEBRATE CHRISTMAS & NEW YEAR AT SOFIA HOTEL BALKAN



NYE PACKAGE

Enjoy elegant **red carpet welcome** with a cocktail, live music, Prosecco and variety of canapes. **Glamorous gala dinner buffet** with large variety of salads, tempting dishes and exclusive desserts, awaits you. Unlimited soft drinks, red and white wine will be at your disposal. Welcome the New Year with sparkling wine at 12 o'clock. We insured that you will spend an unforgettable night with an attractive **Bulgarian folklore show**, DJ and **live band performance**. One of the highlights of the evening is the **Lucky draw** with prizes including stays in 5-star hotels in Europe. Your little ones will be entertained at our magical Kids' corner.

·50% discount for children up to 12 years old;
·10% discount for "early bird" bookings until 1.12.2019 and for groups of 10 and more guests.

PRICE FROM 90 TO 110 EUR PER PERSON

SPECIAL ROOM RATE FOR THE NYE NIGHT INCLUDING THE NYE GALA DINNER: 200 EUR FOR SINGLE ROOM AND 300 FOR DOUBLE ROOM

CHRISTMAS FAMILY PACKAGE

Seasonal discount on bookings made for the period 15.12.2019 to 09.01.2020

Kids stay for free in parent's room

50 % discount on second room when reserved for kids

Please use **"Flying Christmas"** as a reference when booking

Wake up to a beautiful sunrise in a majestic 1950s building like the one that houses Sofia Hotel Balkan. This emblematic hotel, where some of the most important historic events have been held, is part of the Presidential Palace complex and is a fantasy of marble columns, velvet armchairs and curtains, gilded lamps and long antique carpets. The classical 1950's style blends in perfect harmony with the contemporary modernity of the newly refurbished common areas and some of the guest rooms.

The hotel is part of Marriott International and it belongs to The Luxury Collection brand, a curated ensemble of the world's most iconic hotels. It features 185 beautifully appointed, soundproofed guest rooms and magnificent suites with stunning views over the city.



► a visionary with a bold strategy, instead of wandering without a clear direction, as in the months after Marchionne's death. But there is a major difference between the two. Marchionne was mostly a financier, skilfully juggling with cash flows (thanks to his agility, Fiat was able to buy Chrysler with Chrysler funds, paying the US giant less than USD 4 billion - about eight times less than Daimler had paid a decade ago early). He was never too keen on the product, and cool headedly froze any R&D at Fiat, explaining that the European market does not deserve such costs at this stage.

Tavares is also a master at cost optimization, but he is also an engineer, car enthusiast and even an amateur pilot. The Portuguese, 61, a graduate of École Centrale in Paris, made a career at Renault, where he quickly rose to be the right hand of Carlos Ghosn. But Tavares could not wait to get to the top and even admitted it in an interview, which led to his quick divorce with Renault-Nissan. A few weeks later, Peugeot Citroen introduced him as its new CEO. Many laughed outrageously because PSA was in a lamentable state, saved from bankruptcy only at the expense of emergency financial injections from the French government and China's Dongfeng, and without much bright prospects.

TWO YEARS LATER, PSA reported the highest profit in its entire history and today enjoys a margin higher than even the German premium manufacturers (8.7 percent). Meanwhile, Tavares made another move initially greeted with derision: he took over Opel. Even those analysts who sympathized with him struggled to make sense of the deal. The German company had never made a profit for its previous owner, General Motors; it was burdened with huge holes in its retirement schemes, manufacturing in countries with too expensive labour costs, and almost devoid of an own technological know-how, because much of the developments of Opel engineers remained GM-owned.

It took Tavares just a year to bring Opel to profit, develop a new brand strategy and switch all production to PSA platforms. The then maddening move seems brilliant today.

A SIMILAR EFFECT IS CURRENTLY SOUGHT by Fiat Chrysler. Under the leadership of Marchionne, the Italian-American alliance surprised analysts by quickly paying off its debt pile. But the relentless cost cutting has left a heavy legacy. The group's current profit comes almost entirely at the expense of the RAM pickups and Jeep's SUVs. The Chrysler brand itself is in poor condition with a heavily trimmed model range. On this side of the Atlantic, the group lost its main asset, the Ferrari golden hen, which Elkann and Marchionne had separated from the group. The revival of Alfa Romeo and its becoming a serious competitor to Mercedes, BMW and Audi



has not happened yet. The once glorious Lancia was shrunk to just one model (Ypsilon) and one market (Italy). Fiat, after more than a decade of no major investment, has a very outdated range, clinging just on the smallest 500 and Panda. They still sell well, but in a segment with very little added value. For Europe's most popular B and C classes, the Italians have virtually no adequate product.

THE MERGER WITH PSA MAY salvage the Italians. The French group boasts a cutting-edge modular platform called CMP, suitable not only for a wide range of models, but also for all engines - internal combustion, hybrid or electric only. The new generation of Opel Corsa has already passed on this platform; next comes Fiat and maybe Lancia. FCA CEO Michael Manley has made it clear that the company wants to abandon the smallest A models - Panda and 500, and convince customers to switch to slightly larger cars. This will be a daunting task: right from the first Cinquecento in 1957, the Fiat brand has been primarily associated with these cars. They are emblematic of the ancient, narrow cities of Italy and southern Europe as a whole. But in today's situation, they are also a growing burden for their manufacturers. The new EU safety and emissions regulations rocket production costs in a segment where the profit margin is already negligible. It is no accident that other companies have already withdrawn from the A segment: Opel has dropped its Adam and Karl, Ford has abandoned Ka, and even Volkswagen is considering scrapping the otherwise successful Up!

THE NEW EU EMISSION STANDARDS are emerging as a major issue for the new group. Tavares, who also heads ACEA, the European Automobile Manufacturers Association,

warned earlier this spring that they could ruin even the biggest companies in the sector and serve them to their Chinese rivals. "The effect is obvious. They create a Trojan horse for the Chinese in Europe," the Portuguese explained in an interview with *Le Journal de l'Auto*. At the same time, European competition rules would not allow another European manufacturer to intervene. The pressure to switch to electric vehicles is also in favour of the Chinese, who dominate the production of lithium-ion batteries.

CHINA IS A CHALLENGE for the new alliance in another respect as well. In most markets, FCA and PSA rather complement each other rather than compete. Fiat Chrysler's main profit comes from North America, where the French are virtually absent. PSA is doing well in Europe, but also in the Middle East and Africa. This gives the company a sufficiently differentiated market presence to protect it from local crises. With one exception: China. Both groups are very modestly represented in the world's largest car market. Last year, Peugeot sold 77,000 cars there, FCA sold 66,000, while Volkswagen sold over two million.

Another steep task for Carlos Tavares is how to keep his pledge not to close factories and at the same time to slightly optimize production lines. Currently, FCA and PSA have a combined production capacity of over 14 million vehicles annually - over 5 million more than necessary. LMC Automotive predicts that some plants will still be sacrificed - most notably small ones, such as Fiat in the Serbian city of Kragujevac, the engine plant in Szentgotthárd, Hungary or the Opel/Vauxhall British plants.

Generally, converting the mechanical sum of PSA and FCA into an efficient company will not be an easy task. But at least one thing is certain: this time, no one is mocking Tavares' ambitions. ■

50 | ПРЕХОДЪТ, КОЙТО
ВСИЧКИ МРАЗЯТ
THE TRANSITION EVERYONE HATES



54 | ДЕМОГРАФСКА ПУСТИНЯ
A DEMOGRAPHIC DESERT?

60 | ЗАЩО ДЕМОНИЗИРАМЕ ДЪРЖАВАТА?
WHY DEMONIZE THE STATE?



ШАНСЪТ ДА ВИ СЛЕДЯТ В ИНТЕРНЕТ Е 90%

A 90% CHANCE YOU'RE BEING WATCHED ON THE NET

Над девет десети от всички активности в социалните мрежи се наблюдават и регистрират, предупреждава тревожен доклад за свободата в интернет, изготвен от неправителствената организация Freedom House. От 65-те изследвани държави в 40 има "институционализирани програми за слеене в социалните мрежи", констатира докладът. България не е обект на проучването, от географски близките до нас държави в него попадат Турция, Украйна и Унгария.

Най-малко свободната държава по отношение на интернет е Китай. Като изцяло "несвободни" са определени също Русия и Египет. Като цяло 89% от потребителите в интернет, или около 3 милиарда души, попадат под обхвата на някаква програма за наблюдение в мрежата. Съединените щати засега се водят като "свободна" страна в интернет, но докладът изрично подчертава договори като този между щатските имиграционни власти и израелската компания Cellebrite, чиито продукти позволяват слеене в интернет, хакване и подслушване на смартфони. ■

More than nine-tenths of all social networking activities are monitored and registered, warns an alarming report on internet freedom prepared by the Freedom House, an NGO. Of the 65 countries surveyed, 40 have "institutionalized social media monitoring programs," the report found. Bulgaria is not included in the survey.

China is the least free country in terms of internet. Russia and Egypt are also designated as "completely free". Overall, 89% of Internet users, or about 3 billion people, are covered by some network monitoring program.

China is the least free country in terms of internet. Russia and Egypt are also described as "not free". Overall, 89% of Internet users, or about 3 billion people, are covered by some network surveillance program.

The United States are currently considered a "free" country on the Internet, but the report explicitly emphasizes contracts such as that between the US immigration authorities and the Israeli company Cellebrite, whose products allow Internet monitoring, smartphone hacking and tapping. ■

1% ОТ РУСНАЦИТЕ ПРИТЕЖАВАТ 58% ОТ РУСИЯ

1% OF RUSSIANS OWN
58% OF RUSSIA

Русия е страната с най-голяма степен на социално неравенство в света, показва проучване на Credit Suisse Research Institute. Най-състоятелните 1% от населението на страната контролират 58.2% от всичките ѝ богатства - госта над показателя на САЩ, страната на тримата най-богати индивиди в света (35.4%) и двойно над показателя на Германия (30.2%). Само за 12-те месеца от лятото на 2018 до лятото на 2018 броят на милиардерите в Русия е пораснал от 74 на 110. Освен Русия, в петорката по този показател попадат Тайланд, Индонезия, Индия и Турция.

Най-богатите 10% от руското население държат 82.7% от материалните активи на страната, което вече се доближава до показателя в САЩ (76%). В Германия този дял е 65%, в Унгария - 53%, в Румъния - 52%. България не е включена в изследването. ■

Russia is the country with the highest levels of social inequality in the world, according to a Credit Suisse Research Institute study. The richest 1% of the country's population controls 58.2% of all its wealth - well above the figure for the United States, the country of the three richest individuals in the world (35.4%) and twice the indicator of Germany (30.2%). In the 12 months from the summer of 2018 to the summer of 2019, the number of billionaires in Russia has grown from 74 to 110. In addition to Russia, Thailand, Indonesia, India and Turkey are in the top five.

The richest 10% of the Russian population hold 82.7% of the country's tangible assets, which is close to the US figure (76%). In Germany, this share is 65%, in Hungary - 53%, in Romania - 52%. Bulgaria is not included in the survey. ■



В СКЛАДА Ви посреща креативен екип, който улавя моменти, тенденции и брандове, с чувствителност към всеки детайл, за да предложи най-добрите интериорни решения.

Винаги резултат на проучване и изследване, те са изготвени от нас и реализирани в колаборация с нашите партньори.

СКЛАДА

интериорен дизайн, обзавеждане, аксесоари

София, ул. Цар Калоян 10
тел: 02 981 6988 www.sklada.bg



Свещи в памет на покойния Вацлав Хавел на Вацлавске намести в Прага, откъдето започна "Нежната революция"

People light candles in memoriam late Czech president Vaclav Havel in Wenceslas square in Prague, 2011

ПРЕХОДЪТ, КОЙТО ВСИЧКИ МРАЗЯТ

За едно поколение българи събитието на живота им се оказа всъщност самото пътуване от стария към новия свят

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Всеки българин на средна възраст помни къде е бил на 10 ноември 1989 година. Беше петък вечер, когато падна Тодор Живков.

АЗ БЯХ НА КУПОН със съучениците от гимназията. Признавам, не помня нищо героично: „ах“ или „ох“, или „откога чакахме“. После разбрах, че няма как да уловиш момента, в който животът се променя завинаги.

Ние, които изживяхме всичко впоследствие, не можем да бъдем изчерпателни, още по-малко обективни. Близкият поглед и емоцията ни пречат да видим голямото. За него имаме смътно знание, по което никога няма да се разберем. И все пак...

НОВИЯТ СВЯТ. ПРЕЗ 1989 живеехме във Втория свят и мечтаехме за Първия. Само че не ни предупреждаха, че за целта ще минем през Третия. Тежестите на прехода за тъмни съзнания, че целта е постигната. Намерихме се в Европейския съюз - при най-богатите и свободните. За България това бе изстрадана геополитическа победа след цял век поражения.

СТАРИЯТ СВЯТ. Комунизмът изведнъж се превърна в лепкава носталгия. Тук лесни обяснения няма.

Системата „ние се правим, че работим, а те се правят, че ни плащат“ се оказа близка на нашия манталитет. Очевидно късният соц имаше скрити резерви за галавера. И днес е така. Мнозина публично мрънкат, а в частност харчат далеч над декларираните си доходи.

Комунизмът форсира индустриализацията, урбанизацията и масовата просвета. През 70-те България от селска стана градска. Централизираното планиране я застрои с огромни, често безсмислени, но внушителни проекти. Само че тежката индустрия не е икономика, а самосъзнание; закриването ѝ, колкото и нужно да е, нанася травми. В Полша крушението на Гданската корабостроителница, която създаде „Солидарност“, роди най-двусмисления символ на прехода. Днес източноевропейският Хале е по-чист, богат и красив, но повечето му жители още жаят по заводите.

ПО ОБЕКТИВНИ КРИТЕРИИ днес ние сме по-богати, а нашата икономика – по-силна.

Но самочувствието не идва само от числа или икономическа ефективност. СССР и България изградиха първата атомна електроцентрала на Балканите. По съветска програма България се класира шеста в Космоса, преди Франция и Великобритания, Китай и Япония, и даже с двама космонавти. В общественото съзнание някои факти се превръщат в символи и натежават повече от други.

С други думи, много българи спечелиха реално, но загубиха символно. А загубата на статус боли. Таксиметров шофьор, бивш инженер, печели повече днес, отколкото вчера. Няма как обаче да каже на децата си, че е инженер. И защо да е доволен? Глобалните медии и интернет го карат да се сравнява с колегата от Германия, а не с Иванов от втория етаж, който може и да е по-зле.

ПО-СТАРИЯТ СВЯТ. Преди 30 години мнозина идеализираха старата България, отпреди 1944. Смятахме нейните недостатъци – корупция, партизанщина, грубост – за комунистическа пропаганда. Демокрацията обаче елиминира оправданията с комунизма, оголи истинския ни образ и го бутна пред огледалото. И какво се видя там ли? Огромна проблем с морала. С политическия, обществен, личния – го степен да не различаваш добро от зло. Стана ясно, че тук моралните аргументи не работят, а моралните авторитети липсват. Не намерихме сили да осъдим нито комунизма, нито изстъпленията преди 1944 година. Известно утешение е, че не сме сами. Унгарецът, полякът, източният германец също се върнаха към себе си.



ПРЕХОДЪТ МЕЖУ СВЕТОВЕТЕ. Всички мразят прехода. Ако ги питате защо, ще ви отвърнат, че той е игра с белязани карти, които някой разгада без нас: „Американците ни причиниха това, руснаците – онова, пък планът Ран-Ът, пък Сорос, пък КГБ...“. Световната конспирация стана идеологията на недоволството. „Прецакаха ни!“. С този възклик оправдаваме грешките, които направихме сами, понякога с най-добри намерения.

Вижте как от три уж правилни решения сътворихме катастрофата с ромите. Закрихме ТКЗС, излишните фабрики, строителните войски. Бе правилно. Но кой помисли за изключенията? Че една група ще остане с по-малко шансове. И така ще избухне най-големият социален, институционален и криминален проблем на България, заради който демокрацията опротивя на мнозина.

ПОКОЛЕНИЕТО МЕЖДУ СВЕТОВЕТЕ. Това е моето поколение. То направи най-много грешки и постигна най-много успехи през тези три десетилетия. Бе достатъчно възрастно, за да помни стария свят и достатъчно младо, за да изживее прехода пълноценно. Единственото, което вкуси и двата свята във възраст, когато човек е способен на създаване и битка. И последното, което имаше шанса бързо да промени живота си – със скоростта на месеците, не на петилетките.

Всичко вече става по-бавно и трудно. Ето я, дойде онази бавност на нормалния живот, която уж жадувахме. Карьерите са логични, връзкаството процъфтява, тате дава кола, кумът дава гардероб. Няма внезапни обрати и резки полети. Движението замира в каганса на скуката.

ПРЕДЧУВСТВАХМЕ ЛИ ВСИЧКО ТОВА в онази ноемврийска вечер? Със сигурност – не. Когато си на 19, бурите не те плашат. И разумът не е най-силната ти страна. Как да предвидиш, че най-голямото събитие от живота ти ще се окаже пътуването, преминаването, преходът? Онзи странен процеп между световите, който няма дори собствено име. Да, всички го мразят – с онази странна упоритост, с която харесваш живота си. ■

Българи чакат на граничния пункт Калотина. Възможността да пътуваме свободно е най-видимата промяна спрямо 1989

Bulgarians queuing up at the Kalotina border checkpoint. The ability to travel freely is the most visible change since 1989



The Transition Everyone Hates

For a generation of Bulgarians, the event of their lives turned out to be the very journey from the old to the new world

By BOYKO VASSILEV / Photography SHUTTERSTOCK

Every middle-aged Bulgarian remembers where he was on November 10, 1989. It was Friday night when Todor Zhivkov was ousted.

I WAS PARTYING with my high school classmates. I admit, I don't remember anything heroic: "ah" or "oh," or "we've long been waiting for it." Then I realized you couldn't capture the instant when life was changed forever.

We who have experienced everything afterwards cannot be exhaustive, much less impartial. Being witnesses, and emotional ones at that, prevents us from seeing the big thing. We have vague knowledge about it and we will never come to terms with it. Still...

THE NEW WORLD. IN 1989 we lived in the Second World and dreamed of the First World. But we had not been warned that we would go through the Third World for that to happen. The burden of transition

overshadowed the realization that the goal had been achieved. We found ourselves in the European Union – with the the richest and the free. For Bulgaria, this was a long-suffered geopolitical victory after a century of defeats.

THE OLD WORLD. Communism suddenly became a sticky nostalgia. There are no easy explanations here.

The we-pretend-to-work-and-they-pretend-to-pay-us system turned out to be close to our mentality. Apparently, late socialism had hidden reserves for the scammer. And so it is today. Many people grumble in public, but in private spend far beyond their declared income.

Communism forced industrialization, urbanization and mass education. In the 1970s Bulgaria turned urban from rural. Centralized planning built it up with huge, often meaningless, but impressive projects. However, heavy industry is not an economy but a self-awareness: closing it, as it should, causes trauma. In Poland, the collapse of the Gdańsk Shipyard,

which created Solidarity, gave birth to the most ambiguous symbol of the transition. Today, the East German city of Halle is cleaner, richer and more beautiful, but most of its inhabitants still regret the factories.

BY OBJECTIVE CRITERIA today is that we are richer and our economy is stronger. But self-esteem is not just about numbers or cost-effectiveness. The Soviet Union and Bulgaria built the first nuclear power plant in the Balkans. On a Soviet schedule, Bulgaria ranks sixth in space, ahead of France and the United Kingdom, China and Japan, and even with two cosmonauts. In the public mind, some facts become symbols and weigh more than others.

In other words, many Bulgarians won in reality but lost symbolically. And the loss of status hurts. A former engineer turned taxi driver earns more today than he did yesterday. However, he can in no way tell his children that he is an engineer. Why should he be pleased then? Global media and the internet make him compare to his German counterpart, not to Ivanov from the second floor, who may even fare worse.

THE OLDER WORLD. 30 years ago, many idealized the old pre-1944 Bulgaria. We considered its shortcomings - corruption, cliquishness, rudeness - a communist propaganda. Democracy, however, eliminated the justifications with communism, stripped our true image and pushed it in front of the mirror. And what did you see there? A huge moral problem. Covering politics, the public, and the personality - to the extent that you do not distinguish the good from the evil. It became clear that moral arguments do not work here, and moral authorities are missing. We had no guts to condemn either communism or the excesses before 1944. It is cold comfort that we are not alone. The Hungarians, the Poles, the East Germans also returned to themselves.

THE TRANSITION BETWEEN THE WORLDS. All of us hate the transition. If you ask them why, they will tell you that it is a game of marked cards that someone gave out in our absence: "The Americans have caused us this and the Russians - that, the Rahn-Utt plan, then Soros, the KGB ...". World conspiracy has become the ideology of discontent. "We've been hard done!" With this cry, we justify the mistakes we have made ourselves, sometimes with the best of intentions. See how out of three seemingly right decisions we created the Roma disaster. We closed the cooperative farms, the redundant factories, the construction troops. A right decision. But who thought of the exceptions? That a group will be left with less chances. And so the biggest social, institutional and criminal problem of Bulgaria will break out, because of which democracy turned sour on many of us.

THE GENERATION BETWEEN THE WORLDS. This is my generation. It has made the most mistakes and has had the most success in these three decades. It was old enough to remember the old world and young enough to live the transition to the fullest. The only one that savoured both worlds when one is capable of creation and battle. And the last one which had the chance to change its life quickly - at the speed of months, not of five-year plans.

Everything is getting slower and harder now. There it is, the slowness of the normal life that we have apparently longed for. The careers are logical, cronyism is thriving, Dad gives a car, and godfather gives a wardrobe. There are no sudden turns and abrupt flights. The movement fades into boredom.

DID WE EXPECT ALL THIS on that November night? Certainly not. When you're 19, storms don't scare you. And common sense is not your strongest point. How do you predict that the biggest event of your life will be the journey, the passage, the transition? That weird gap between worlds that doesn't even have a name of its own. Yes, everyone hates it - with that weird tenacity you enjoy your life with. ■



"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*

ОТ ДРУГАТА СТРАНА НА "ДЕМОГРАФСКАТА ПУСТИНЯ"

В България започва едно здравословно преоткриване на традицията, загърбена вече 30 години

Текст ХАРАЛАН АЛЕКСАНДРОВ* / Фотография АРХИВ

Много големи територии на България се обезлюдяват: това е добре известен факт и резултат от много ускорената модернизация, през която преминава българското общество, комбинирана с отворения пазар на труда и с масивната миграция.

ЧАСТ ОТ ТАЗИ МОДЕРНИЗАЦИЯ е смяната на икономическия режим, на начина на живот и на ценностите. В този смисъл урбанизацията е синоним на модернизацията: хората избират да живеят в града, по модерен начин, да стават сутрин, да гледат телевизия и да карат коли - а не да слушат птичките, което е прекрасно, разбира се, но не е модерно.

Това отмиране на традиционния начин на живот - селския - се случва у нас буквално за две-три поколения, и затова изглежда толкова драматично.

Има и известно обратно движение - от гра-

да към селото. Този процес, който аз самият наблюдавам и изследвам, тепърва ще се засилва. Но това връщането към селските райони - към красивите селски райони, каквито впрочем има в изобилие в България - е по-скоро форма на туризъм. Или нещо като паралелен живот, сред чист въздух, съобразен с екологичните норми. Тоест той е част от модернизацията, а не ретрадиционализация.

Защото икономиката продължава да е в града. За да си позволиш да си купиш къща в красивите места - можете да проверите как растат цените - трябва да имаш икономика, която не е селска, а градска. За да си позволиш да живееш там, трябва да има поне един член на семейството с творческа професия: от IT специалист до музикант. Трябва да си свързан с някаква мрежа - модерна, в някои случаи глобална, за да си позволиш лукса да живееш в природна среда. Това е вече по-скоро ха-

рактеристика на високата средна класа, отколкото връщане към селския живот.

ПОНЕЖЕ ВЪВЕДОХМЕ темата за модерността, основна характеристика на модерния свят е, че семействата ценят повече индивидуалните успехи, отколкото груповото, колективно оцеляване. Те избират да раждат по-малко деца по-късно през живота си, и да инвестират в тяхното образование и развитие. Днешните семейства имат едно, две, рядко три деца. Този процес е на вълни. Първо се случва с българската етническа част от населението. Започва много изразено някъде преди около сто години, с разпадането на задругата - историята на Гераците, която всички познаваме от училище

Едва през 50-те години, в средата на миналия век, същото се случва с турското население, а в момента госта бързо започва да се случва с ромското - последното, което



запазва ценността на традиционното семейство.

Българската държава прави всичко възможно да го модернизира час по-скоро. Съществува тревога от това, че ромската общност продължава да има повече деца - говоря за автентична тревога, извън националистическата ѝ употреба с политическа цел. Така че вероятно съвсем скоро и ромите ще започнат да имат малко деца и да живеят като българите, и наистина ще имаме едно що-годе хомогенно общество, с изключение на периферията на гетата.

В ТАКАВА СИТУАЦИЯ ВЪПРОСЪТ ЗА "ДЕМОГРАФСКАТА ПУСТИНЯ", който ни звучи така катастрофично, трябва да се разглежда в съвсем нова перспектива. Например хубаво ли е да живееш нашироко, или не? Има много хора, които вярват, че да имаш много пространство е привилегия, а

не грама.

Предполагам, че почти всеки е водил или срещал чужденци из българските балкани. Те не могат да спрат да се възхищават колко пространство има България. Всъщност тази пустош е огромен ресурс. Възможността всеки да има по половин село, както се пада в момента, е нещо, което някога е можела да си позволи само аристокрацията. Помислете за това и ще го оцените. Между другото българските емигранти започват да го оценяват. Живеейки наблъскани в големите космополитни градове, те започват да си дават сметка за рая, който са изоставили. Все повече от тези хора заделят средства - казвам го като човек, който изучава тези общности - за възможността да се върнат, след като се пенсионират. Просто днес икономиката е в големите градове. Ако не разглеждаме България изолирана и затворена, а като част от голяма икономическа система, селата се превръщат в място за почивка. Между другото пълно е с обезлюдени села във Франция, в Германия и особено в Испания. Такъв е модерният свят: в различните етапи от живота си обитаваме различни места, като изключим малката група привилегировани, които могат да живеят на красиви места постоянно.

ЗАЩО ОБАЧЕ РАЖДАОМОСТТА НАМАЛЯВА? Късният модерен свят насърчава индивидуалния живот, подтиква хората да имат по-малко деца, да инвестират повече в собственото си благополучие и потребление. Неща като лукса се издигат в култ, което не се връзва много със саможертвата, която предполага отглеждането на деца.

За щастие тази тенденция е възможно да се обърне, и ми се струва, че това вече започва да се случва в България.

Първата част от прехода нанесе много тежък удар на традиционните патриархални ценности. Идеалът на ранния преход бе "едно Ferrari с цвят червен", ако не греша в цитата. Кое не се губи в посредствено раждане на деца, а ако продаваш наркотици на децата на другите хора. Може би се изразявам рязко, но такава бе тази "чалга" култура. Виждате образите ѝ и ще забележите много секс, но няма да видите деца. Това е култура, основана на личното благополучие и наслаждение, на яростното потребление, на свирепата конкуренция: все неща, които нанесох много тежък удар на традиционната българска общност.

Едва сега, в резултат на консервативната вълна, която преминава през целия свят, ние започваме бавно и леко срамливо да се връщаме към ценностите

на нашите геди. Кои са тези ценности? Солидарността (но не в комунистическия смисъл), грижата за следващите поколения, грижата за собственото развитие, образование и така нататък. Възстановяването им се случва бавно, но започва да се случва.

СЯКАШ ИДВА И КРАЯТ НА неолибералната версия, че голямото икономическо преимущество на България е евтината работна ръка. Това безобразие, превърнато в догма, бе оповестено, ако не се лъжа, при правителството на Иван Костов и след това бе поддържано при всички следващи - включително и тези, доминирани от БСП.

Едва напоследък започва да се възприема един кейнсиански възглед за икономиката, според който държавата, най-вече чрез заплатите в публичния сектор, упражнява натиск върху икономиката и бизнеса за увеличаване на доходите. С идеята, че когато хората са по-заможни, ще потребяват повече и ще се завърти икономическият цикъл. Аз не съм икономист, а и е рано да се каже дали това дава резултат, но то вече е факт като тенденция.

В областта на образователните и културните политики започват да се обмислят варианти, които да подкрепят ценността на семейството. Не говоря за вулгарния патриотизъм, с татуировките на Ботев и Левски по бicepsите и размахването на байраци. Не, вместо това хората съвсем здравословно започват да преоткриват миналото и традицията. Традиция, която всъщност съвсем не е далеч от нас: дядовците и бабите ни, отгледани в нея, още са живи.

МНОГО БЪРЗАТА МОДЕРНИЗАЦИЯ, от една страна, но и близката гистанция с миналото, от друга, днес ни дават шанса да се отнесем зряло и изборително към този ресурс, който представлява традицията. Да проведем този дълго отлаган разговор с нашите възрастни хора. Мисля, че култът към младостта, към успеха, към индивидуализма, която се налага през масовата култура, започва да се разколебава. И предстои младите хора да се обърнат към мъдростта на своите предци - откъд вулгарното патриотарство. Има една здравословно консервативна тенденция, която набира сили в България и има много симпатични прояви: например хората ходят да играят хора и ръченици в читалищата, вместо да се занимават с фитнес. Връщането на такива части от традицията е индикация, че тази общност няма намерение да изчезва и да се затрие така безславно след 1300 години история. ■

* Коментарът е направен в предаването "България Сутрин" по телевизия Bulgaria ON AIR



ON THE OTHER SIDE OF THE “DEMOGRAPHIC DESERT”

Bulgaria is seeing a healthy re-discovering of traditions left behind 30 years already

By HARALAN ALEKSANDROV / Photography ARCHIVE

Vast territories in Bulgaria are becoming depopulated. This is a well-known fact and the result of an overly accelerated modernization the Bulgarian society is going through, combined with the open labor market and large-scale migration.

PARTS OF THIS MODERNIZATION are the changing economic model, way of life and values. In that sense, the process of urbanization is synonymous with modernization – people choose to live modern lifestyles in cities, to get up in the morning to watch TV and drive their cars – instead of listening to the birds, which is wonderful of course, but not modern. This dying out of rural life happened in Bulgaria literally over the course of two-three generations, which is what makes it dramatic. The opposite is also happening to a certain degree – people are leaving cities for rural areas. This process, which I am personally observing and studying, is yet to speed up. This return to the beautiful rural areas, which can be found across the whole of Bulgaria, is rather some form of tourism or a type of parallel and environmentally conscious lifestyle close to nature. In other words, this phenomenon can be viewed as part of modernization itself and not as a form of re-traditionalization. That's because the economy continues to be in the city. In order to afford a house in a beautiful region – the growing prices are evident – there must be an urban and not a rural economy in place. In order for one to afford to live there, at least one family member would have to have an artistic profession, be it in the IT sector or a musician. One must be connected to some type of network, a modern or even a global one, to make the luxury of living close to nature possible. This is rather a characteristic of the upper middle class, than a return to rural living.

SINCE WE STARTED with the topic of modernity, the main feature of the

modern word is that families tend to value individual success more than the group, collective survival. They choose to have fewer children, at a later age, and to invest in their education and development. Today's families have one, two and rarely three children. This is an undulatory process. It happened first with the ethnic Bulgarian population, starting with the collapse of the extended families some hundred years ago. It was only in the 1950s that the same thing started happening with the ethnic Turks, while currently it is picking up speed with the Roma population – the last one to retain the traditional family values. The Bulgarian State does everything in its powers to modernize it as soon as possible. There are concerns that the Roma community continues to have more children, and these are genuine concerns that fall outside the nationalistic use for political purposes. Therefore, it is likely that the Roma, too, will start having fewer children very soon and begin to live like the Bulgarians, which will lead to a somewhat homogenous society, except for the periphery in the ghettos.

GIVEN THIS SITUATION, THE “DEMOGRAPHIC DESERT” QUESTION, which sounds pretty catastrophic, must be viewed in a completely new light. An example would be to ask yourself whether it is good to live in an open space or not. There are many who believe that having plenty of room is a privilege.

I suppose that almost everyone has accompanied or come across foreigners in Bulgaria's mountains. They cannot stop admiring the plentiful space Bulgaria has to offer. In reality, this vastness is a huge resource. The realistic opportunity to own half a village is something that the aristocracy could afford in the past. Think about it and you'll come to appreciate it. By the way, Bulgarian emigrants are starting to do so. Having lived in the big and cramped cosmopolitan cities, they are starting to value the paradise they had left behind. As someone who is studying these communities, I can



World Luxury
Spa
Awards
WINNER 2015

RAMADA
BY WYNDHAM
SOFIA CITY CENTRE

say that more and more of these people are saving for a possible return after retirement. The thing is that the economy right now can be found in the big city. If we do not view Bulgaria as being isolated and closed, but rather as a part of the big economic system, villages will be turning into places for rest and refuge. Speaking of, there are many depopulated villages in France, Germany and especially Spain. This is the modern world – we tend to inhabit different places during the various stages of our lives, except for the small group of privileged people, who can afford to live anywhere.

WHY IS THE BIRTH RATE DECLINING? The late modern world encourages individuality, pushes people to have fewer children and invest more in their own wellbeing and consumption. Things like luxury have acquired a cult-like status, which does not go well with the self-sacrifice required to raise children.

Fortunately, this trend could turn around, and I believe it has already started happening in Bulgaria. The first stage of the transition period (from communism to democracy) dealt a serious blow to the traditional patriarchal values. The ideals during the early transition revolved around “A Red Ferrari”, like the name of a popular song from the time, which is not acquired by having children, but rather by selling drugs to others’ children. This may sound harsh, but the “Chalga” culture of the time was such. If you look at its images, you’ll notice a lot of sex, but no kids. This is a culture based on personal well-being and enjoyment, furious consumption and competition – all things that seriously damaged the traditional Bulgarian community.

It is just now, as a result of the conservative wave that passed through the whole world, that we are starting to slowly and timidly return to our forefathers’ values. What are these values? Solidarity (not in the communist sense), care for the next generations, care for our personal growth, education, etc. They are starting to return, albeit slowly.

IT SEEMS THE END IS NEAR for the neo-liberal idea that Bulgaria’s big advantage is cheap labor. If I am not mistaken, this disgrace, which was turned into a dogma, was announced during Ivan Kostov’s cabinet and was subsequently maintained by all coming governments, including the ones dominated by the Socialists.

It was just recently that a Keynesian economic view has started to be accepted, according to which the state, mostly through wages in the public sector, is exerting pressure on the economy and businesses to increase incomes. The idea is that when people have more wealth, they would increase consumption, which would turn the economic cycle. I am no economist and it is too early to say whether this approach will yield results, but this tendency is already a fact.

Options are starting to be examined in the field of education and cultural policies, which are in support of family values. I am not talking about the vulgar patriotism, involving the wearing of tattoos of national heroes on the arms and waving flags. No, people are instead starting to make a healthy re-discovery of the past and traditions. Traditions that are not that far away, given that many of our still living grandparents were raised by them.

THE OVERLY FAST MODERNIZATION on the one hand, and the relatively short time distance, on the other, give us the chance to treat traditions in a mature and understanding manner and have this long overdue conversation with our elderly. I believe that cults of youth, success and individualism, which are being imposed by mainstream culture, are starting to crack. Young people are yet to turn to the wisdom of their forefathers, excluding the vulgar patriotism. There is a healthy conservative trend picking up speed in Bulgaria, which is manifesting itself in very neat ways, such as the fact that many people prefer to attend traditional dance classes instead of going to the gym. The return of such traditional elements is an indication that this society has no plans to disappear so ingloriously after a 1,300 years-old history. ■

* The comment was made for Bulgaria ON AIR television.

VICTORIA SPA

SPA & FITNESS

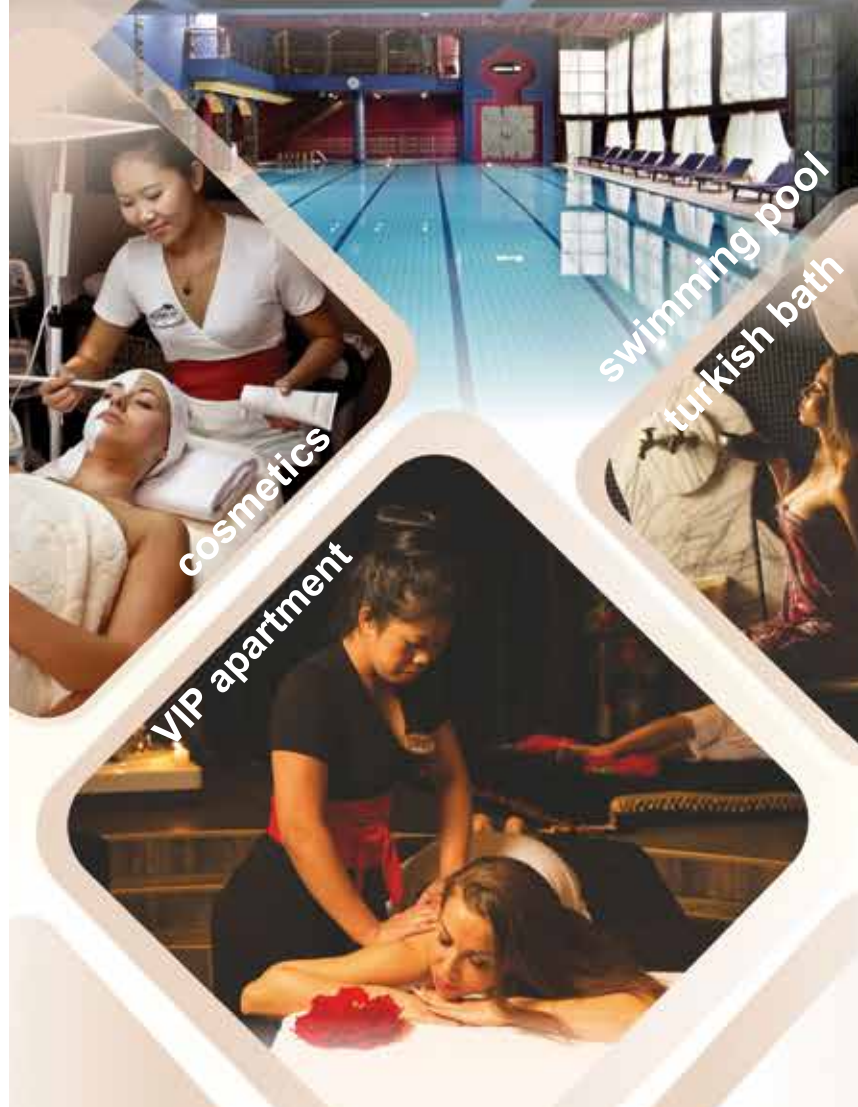
www.victoria-spa.com

Victoria spa is the biggest spa in Sofia, situated in Ramada Princess hotel on 3500 sm.

There are on your disposal:

INDOOR 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



**ЧИСЛАТА
НЯМАТ
НЮАНСИ**

**БИЗНЕСЪТ
ИМА**

*Ние даваме
най-детайлната
картина досега, като
превръщаме числата
в полезни анализи.*

4 ГОДИНИ
**Bloomberg
TV Bulgaria**

bloombergtv.bg  



5 500 000
passengers in 2018

— Together we make it happen! —

ЗАЩО ДЕМОНИЗИРАМЕ ДЪРЖАВАТА?

Мантрата за по-малко намеса на правителството се опровергава напълно от успеха на компании като Google и Apple, невъзможен без държавната подкрепа

Текст ВАЛЕРИ ЦЕНКОВ / Фотография SHUTTERSTOCK



Ако гадем на правителството да управлява Сахара, след пет години ще имаме недостиг на пясък". Този ефектен цитат на Милтън Фридман изигра ключова роля в налагането на един от най-устойчивите митове в съвременната икономическа мисъл: схващането за държавата като бюрократично чудовище, прахосник на данъци и лош стопанин.

ФРИДМАН И КОЛЕГИТЕ МУ от Чикагската икономическа школа впрочем не откриват топлата вода. Максимумът „по-малко държава“ се повтаря отново и отново още от времето на Томас Джеферсън, който през 1814 в писмо твърди, че „най-добре управлява правителството, което управлява най-малко“. Днес същата теза защитават хора в целия спектър от анархисти и нихилисти до нео-либертарианци. В историята на икономическата мисъл правителството постоянно е набезждавано като непродуктивно, разточително, прахосническо, педантично - изобщо повече като вредител, отколкото като съзидател.

Точно обратната теза обаче защитава проф. Мариана Магзукато в книгата си „Държавата предприемач: развенчаване на митовете за публичния срещу частния сектор“. Магзукато твърди, че държавата не само не вреди, но активно развива инфраструктурата, финансира научните изследвания и насърчава иновациите и научните открития, ускоряващи прогреса. Без решителната ѝ роля нямаше да са възможни най-големите технологични пробиви - железопътният транспорт, електричеството, атомната енергетика.

„Да вземем смартфоните на Apple. Всичко,

което ги прави „умни“ - от интернет до GPS технологиите и до тъчскрийна - от самото начало е създадено с публично финансиран изследвания“, отбелязва Магзукато. Същото важи за търсещия алгоритъм на Google, също разработен с публични средства. И биха ли се появили компании като Uber, ако го нямаше публично финансиранят GPS?

РОЛЯТА НА ДЪРЖАВАТА НЕЗАСЛУЖЕНО се подценява, премълчава, изопачава или дори фалшифицира, казва Магзукато. „Държавата всъщност не е пречка, а инвеститор от първа величина“ - пише тя в книгата си. „Американското правителство, например, би трябвало да си уреди дял от печалбата заради помощта при създаването на алгоритъма на Google и с него да финансира иновационен фонд, който да помогне за раждането на следващите компании като Google. Вместо това сме свидетели на „парогия на справедливост“, като технологичните компании, след като са се облажили от държавните инвестиции, след това правят всичко възможно, за да избягнат плащането на данъци“.

Мариана Магзукато е родена в Рим, но е израстнала в Принстън, където баща ѝ е професор по физика. Има докторска степен по икономика от New School for Social Research в Ню Йорк. В момента преподава в Лондон, в реномирания University College London, съветник е на Първия министър на Шотландия, на еврокомисаря по науката и иновациите, и на генералния секретар на Организацията за икономическо сътрудничество и развитие. И е твърд противник на "Брезцит".

Логиката на проф. Магзукато се споделя и

от германските икономисти Михел Раймон и Кристиан Фелбер в тяхната „Черна книга на приватизацията“ „Пълна глупост е да се креши постоянно „по-малко държава“ или да се иска напълно премахването на държавата. Повечето богати и развити икономики демонстрират точно обратното: те са такива не напук на неефективността и разточителството на държавата, а тъкмо защото там държавната квота в икономиката е 45 - 50 процента“, казват Раймон и Фелбер.

ПРЕЗ 1987 ПРОФ. РОБЪРТ СОЛОУ от Масачузетския технологичен институт получи Нобеловата награда за икономика за своята теория, според която 80 процента от икономическия растеж се дължат на иновациите и подобренията в технологиите. Освен това Солоу доказва, че иновациите не идват от самотни гении, които творят в гаража, нито от гениални учени, внезапно споходени от своя „еврика“ момент в научната лаборатория, нито от отчаяно амбициозни малки частни фирми, създали уникален продукт. Не, иновациите са продукт на дълггодишни и постоянно нарастващи инвестиции - и то инвестиции в такива мащаби, че не са по джоба на частния бизнес.

В САЩ главните такива инвеститори в научния прогрес са Агенцията за напреднали изследователски проекти в отбраната (DARPA), аерокосмическата агенция NASA, Националната научна фондация и Националните здравни институти. Чрез тези държавни агенции и институции американското правителство играе ролята на основен катализатор на промените в бизнес средата. ►

► **DARPA НАПРИМЕР ИГРАЕ** ключова роля за технологичното превъзходство на САЩ над СССР по време на Студената война. Агенцията е създадена от президента Дуайт Ајзенхауер на 7 февруари 1958 като отговор на космическата програма на СССР и изстрелването на „Спутник 1“ (4 октомври 1957). Целта е да не бъде допусната „нова технологична изненада“ от СССР. На практика DARPA създава фундамента за модерната IT-индустрия, разработвайки различни електронни компоненти за ракети и самолети, които днес се използват широко от фирми като Apple, Google, Microsoft. Да си част от проектите на DARPA е въпрос на патриотична гордост: неслучайно първият директор на агенцията Рој Джонсън напуска мениджърския си пост в General Electric и заплатата от 160 000 долара годишно - колосални пари за онова време - за да печели по 18 000 долара в държавната агенция.

През следващите десетилетия от тази институция тръгват разработки като проекта ARPANET (от който се появи Интернет), проекта Transit - предшественика на Global Positioning System (GPS), проекта Multics (основа на всички съвременни операционни системи като Windows, MacOS, Linux и пр.) и семейството интернет протоколи TCP/IP, както и десетки други ключови открития.

НА ПРАКТИКА ЦЯЛАТА ПРОДУКТОВА ГАМА

на Apple е базирана върху публично финансирани технологични проекти, а не е плод на техническия гений на Стив Джобс и компания. Дори сензорните дисплеи, с които първият iPhone отвя конкуренцията, са всъщност разработени от държавните институти за нуждите на ЦРУ. Впрочем любопитен факт е, че макар продажбите и печалбата на Apple да растат постоянно от 2007 насам, разходите ѝ за научноизследователски и развойни дейности намаляват. Според анализаторите компанията от Купертино предпочита да се фокусира не върху развитието на нови технологии и компоненти, а върху интегрирането им в иновативен продуктоф гизайн и архитектура.

Малцина знаят също, че алгоритъмът, който лежи в основата на успеха на търсачката Google, е създаден не от мултимилиардерите Лари Пейдж и Сергей Брин (с общо лично състояние от 107.6 милиарда долара), а с финансиране по проект на Националната научна фондация на САЩ. Благодарение на този алгоритъм, и на разработения от DARPA интернет, днес Google получава годишни приходи от 137 милиарда долара от личните ни данни и комуникация.

Добър пример е и Илон Мъск и неговата компания за електромобили Tesla, разви-



та с държавно гарантиран кредит от 465 милиона долара. По-късно Мъск успя да си гарантира допълнително финансиране за своите нови проекти SpaceX и SolarCity, като към 2018 общата сума на федералното участие в бизнес плановете му надхвърли 5 милиарда долара. Космическата програма SpaceX на практика не създава нищо ново, а се възползва от инвестициите на НАСА и от бившия персонал на националната агенция.

НАЦИОНАЛНИТЕ ЗДРАВНИ ИНСТИТУТИ В

САЩ всяка година инвестират по 30 млрд. долара в медицински изследвания и в разработката на лекарства за редки заболявания, към които частните фармацевтични гиганти не проявяват интерес. Но пък частните компании определено проявяват интерес към помощта на държавата. Гигантът Novartis например с позволението на НАСА свободно експериментира с нови медикаменти на борда на Международната орбитална станция - без да плаща нито цент! Но откритията, които правят астронавтите по време на експериментите в космоса, след това се патентоват от Novartis и носят печалба. Според данни на Bloomberg, през последните години компаниите Pfizer и Amgen харчат пог 5% от нетните си приходи за научни изследвания, а огромната част от тези средства се използват за обратно изкупуване на акции или за изплащане на дивиденди на акционерите.

Статистиката сочи, че над 75% от новите лекарствени препарати с приоритетен рейтинг реално са финансирани със средства на Националните здравни институти. Така че данъкоплатците се оказват двойно ошечени от Big Pharma: веднъж финансират с данъците си скъпите научни изследвания и експерименти, а после плащат и високите цени на фармацевтичните компании.

В КНИГАТА СИ МАРИАНА МАДЗУКАТО

предлага нов модел на публично-частно партньорство, при което държавата да получава справедлив дял от печалбата при продажбите на новите продукти, чиято разработка е финансирала. Мадзукато прави любопитно предложение за справяне с проблема със злоупотребата с лични данни от гиганти като Facebook и Google. Те реализират обороти от над \$100 млрд. само от предоставяне на личните данни на своите потребителите за реклама и маркетинг. Мадзукато предлага държавата да създаде публично хранилище, където тези данни да се съхраняват и защитават, а частните компании да плащат такса за достъп до тях. "Самата технология за това събиране е финансирана с парите на гражданите. Защото какво би била Google без Интернет, какво би била Apple или Uber без GPS? Това са иновации, постигнати с пари на гражданите, с държавни пари".

Същата теза защитава и американският политолог и социолог от беларуски произход Евзени Морозов. "Вместо ние да плащаме на Amazon, за да ползваме удобствата на изкуствения интелект - базиран върху нашите лични данни - Amazon трябва да ни плаща на нас", казва Морозов.

Ерик Райнерт, норвежки икономист от Харвард, обяснява изоставането на Европа от Америка в областта на иновациите именно с това, че Европа е приела за чиста монета мантрата за „по-малко държавна“ и следва този принцип в своята политика, докато САЩ действат точно обратното - федералните власти активно финансират иновационните изследвания, налагат протекционистични мерки в защита на своите фирми и постоянно търсят нови пазари за американските продукти. Китай много правилно и прагматично е разгадал американската стратегия и постъпва по същия модел. Поради което неслучайно е най-сериозният конкурент на САЩ за лидерската позиция в икономиката.

В най-успешните икономики ролята на държавата не се ограничава само в инфраструктура и приемане на закони в подкрепа на бизнеса. Държавата е водеща сила в иновационния процес, който позволява на националните компании и икономики да растат стабилно и постоянно. Всъщност държавата поема риска да инвестира в рискови сектори като дигиталните технологии или нанотехнологиите, за да могат после частните компании да превърнат изследванията ѝ в продукти с добавена стойност. А колкото го г-н Фригман, само ще отбележим, че страните, на чиято територия се пада Сахара, са едни от последните по размер на държавните инвестиции в наука и изследвания. ■

ЗАСТРАХОВКА

ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ

**ВСИЧКО, КОЕТО ВИ
ПРАВИ ЕДНО ЦЯЛО.**



Винаги с вас!

**ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ
НА ПРОМОЦИОНАЛНА
ПРАЗНИЧНА ЦЕНА!**

ПОГРИЖЕТЕ СЕ ЗА СПОКОЙСТВИЕТО И СИГУРНОСТТА
НА ВАШИЯ ДОМ И ИМУЩЕСТВО СЪС ЗАСТРАХОВКА
„ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“!

**КАКВИ СА ПРЕДИМСТВАТА, ПРЕДЛАГАНИ
ОТ ЗАД „АРМЕЕЦ“:**

- Защита на дома срещу минимална премия от 10 лв.;
- 20% отстъпка от застрахователната премия;
- Застрахователно покритие, изцяло съобразено с Вашето жилище и имуществото Ви;
- Бърза процедура и експертна консултация при сключване на застраховката;

- Възможност за избор на застрахователните рискове;
- Покритие срещу кражба чрез взлом и кражба с техническо средство до 14 000 лева без опис на имуществото;
- Навременно изплащане на щетите в случай на застрахователно събитие;
- Осигурен денонощен Асистанс център с телефони: 0 700 1 3939 и 0887 922 444.

**КЪДЕ МОЖЕТЕ ДА СКЛЮЧИТЕ
ЗАСТРАХОВКА „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“?**

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

**За допълнителна информация посетете www.armeec.bg
ПРОМОЦИЯТА Е ВАЛИДНА ДО 29.02.2020 г.**



WHY DEMONIZE THE STATE?

For a generation of Bulgarians, the event of their lives turned out to be the very journey from the old to the new world

By VALERI TSENKOV / Photography SHUTTERSTOCK

If you put the federal government in charge of the Sahara Desert, in 5 years there'd be a shortage of sand". This powerful quote by Milton Friedman played a key role for inculcating one of most persistent myths of modern economic thought: viewing the state as a bureaucratic monster and a bad master who wastes taxes.

FRIEDMAN AND HIS COLLEAGUES from the Chicago school of economics did not reinvent the wheel. The "less state" maxim has been around since Thomas Jefferson's time, who wrote in 1814 that "that government is best which governs least". This belief continues to be upheld nowadays by people from the whole spectrum, ranging from anarchists, nihilists and neo-libertarians. Throughout the history of economic thought, the government has been constantly criticized for being unproductive, wasteful, pedantic, and has been generally viewed as rather harmful than constructive. Prof. Mariana Mazzucato upholds the opposite view in her book *The entrepreneurial state*: debunking public vs. private sector myths. She claims that the state is not only harmless,

but actively develops infrastructure, funds research and development, encourages innovations and scientific discoveries, all of which accelerate progress. The biggest technological breakthroughs would not have been possible without its decisive role, like railway transport, electricity, nuclear energy.

"Take Apple's smartphone. Everything that makes this "smart", from the internet to GPS technology to the touchscreen, was, at the outset, due to publicly funded research. Likewise, the science that produced Google's search algorithm, the key to its success, was also publicly funded. And what would Uber be without GPS, publicly financed?" Mazzucato asks.

THE STATE'S ROLE IS UNDESERVEDLY being underestimated, held back, distorted and even falsified, according to Mazzucato. "The state, far from being a hindrance to value creation, or an obstacle, has actually been the investor of first resort," she writes in her book. "The US government, for instance, should have negotiated a share of the upside from helping to invent Google's algorithm - which could have

financed an innovation fund to create the next round of Googles. Instead, we have 'a travesty of justice' as 'the tech companies that have benefited enormously from public investment go to extravagant lengths to avoid paying tax". Mariana Mazzucato was born in Rome, but grew up in Princeton, where her father was a physics professor. She holds a Ph.D. in economics from the New School for Social Research in New York. Currently she teaches at the renowned University College London, is a member of the Scottish Government's Council of Economic Advisers, she advises the European Commissioner for Research, Science and Innovation, as well as the Secretary General of the Organization for Economic Cooperation and Development. Mazzucato is also a hardline Brexit opponent.

German economists Michel Reimon and Christian Felber agree with Mazzucato's logic in their *Black Book of Privatization* (*Schwarzbuch Privatisierung*). According them, constantly demanding "less state" or its complete removal is utter nonsense. Most rich and developed economies are demonstrating exactly the opposite - they are such not despite of the state's ►

COMPASS

I N V E S T

Искате ...



Ние знаем как да го постигнете!

www.compass-invest.eu

☺ София, ул. Георг Вашингтон 19

☎ 02/42 19 518, 02/42 19 517

✉ office@compass-invest.eu

COMPASS INVEST - Твоят личен Инвестиционен съветник.

Компас Инвест АД е лицензирано управляващо дружество от Комисия по Финансов Надзор от 2006 година.

Важна информация: Имайте предвид, че стойността на инвестициите и доходът от тях може да се понижат, не се гарантират печалби и съществува риск да не възстановите пълният размер на вложените средства. Инвестициите не са гарантирани от гаранционен фонд, създаден от държавата, или друга форма на гаранция.

► inefficiency and wastefulness, but precisely because the state's share in their economies is 45-50 per cent, Reimon and Felber claim.

IN 1987, PROF. ROBERT SOLOW from the Massachusetts Institute of Technology was awarded the Nobel Prize in Economics for his theory that 80% of economic growth is due to innovations and technological improvements. In addition to that, Solow proved that innovations do not come from lone geniuses working in their garages, from brilliant scientists who were suddenly stricken by their "eureka" moment in their laboratory, nor from desperately ambitious small businesses who have created a unique product. On the contrary, innovations are a product of long-term and constantly growing investments of a scale exceeding the private sector's abilities.

The main such investors in scientific progress in the US are the Defense Advanced Research Projects Agency (DARPA), the National Aeronautics and Space Administration (NASA), the National Science Foundation (NSF) and the National Institutes of Health (NIH). Through these state agencies and institutions, the American government plays the role of the main catalyst for change in the business environment.

DARPA, FOR EXAMPLE, played a key role for the United States' supremacy over the Soviet Union during the Cold War. The Agency was created by President Dwight Eisenhower on February 7, 1958 in response to the Soviet space program and launching of Sputnik 1 (October 4, 1957). The goal was to prevent "another technological surprise" from the USSR. In practice, DARPA laid the foundations of the IT industry by developing various electronic rocket and aircraft components, which are widely used today by companies like Apple, Google and Microsoft.

Being part of DARPA's projects was a matter of patriotic pride. It was no coincidence that the Agency's first director, Roy Johnson, left his management job at General Electric, which was paying USD 160,000 a year (a colossal sum of money for the time), to work at the Agency for an annual salary of just USD 18,000.

In the following decades, the Agency was developing projects like ARPANET (the Internet's predecessor), Multics (the foundation of all modern operating systems, like Windows, MacOS, Linux, etc.), the TCP/IP Internet protocol suite, among dozens of other fundamental discoveries.

APPLE'S WHOLE PRODUCT RANGE IS IN PRACTICE based on publicly funded technology projects and is not the work of the technological genius Steve Jobs and his company. Even the touchscreens, which helped the first iPhone blow the competition away, had been developed by state institutes for the CIA's



needs. An interesting fact is that while Apple's sales and profits have been constantly growing since 2007, their spending on research and development has been decreasing. According to analysts, the Cupertino-based company prefers to focus not on the development of new technologies and components, but rather on their integration into innovative product design and architecture.

Few people are aware that the algorithm, on which the Google search engine's success is based, was not created by the multibillionaires Larry Page and Sergey Brin (whose combined personal wealth is estimated at USD 107.6 billion) but was funded as part of project by the NSF. Thanks to this algorithm and the Internet developed by DARPA, today Google derives an annual revenue of USD 137 billion from our personal data and communication.

Another good example is Elon Musk and his Tesla electric cars company, which was developed with a USD 465 million government-guaranteed loan. Later on, Musk managed to secure additional financing for his SpaceX and SolarCity projects. The federal funding of his business plans exceeded USD 5 billion as of 2018. The SpaceX space program in practice created nothing new, but rather took advantage of investments from NASA and the Agency's former staff.

THE NATIONAL INSTITUTES OF HEALTH in the US invest USD 30 billion each year in medical research and the development of medications for the treatment of rare diseases, in which private pharmaceutical giants are not interested. The private companies, however, are surely interested in receiving help from the state. For example, the pharmaceutical giant Novartis is experimenting freely with new medications on board of the International Space Station, with NASA's approval, without paying a single penny for this! The discoveries made by the astronauts during the experiments in space are subsequently patented by Novartis for profit. According to Bloomberg data, in recent years Pfizer and Amgen have been spending under 5% of their net revenues on scientific research, while the bulk of these funds are used for share buybacks or for paying shareholders' dividends.

According to statistics, over 75% of new molecular entities with priority rating are actually

funded by the National Institutes of Health. This leaves taxpayers paying Big Pharma twice - first, their taxes are used to fund expensive research and experiments, after which citizens pay the pharmaceutical companies' high prices.

IN HER BOOK, MARIANA MAZZUCATO proposes a new model of public-private partnership, in which the state receives its fair share of the profits made from the new products, whose development it had funded. Mazzucato also has an interesting idea about dealing with the problem of personal data abuse by giants like Facebook and Google. Their revenues, generated by merely offering their users' personal data for marketing and advertisement purposes, exceed USD 100 billion. Mazzucato proposes that the state creates a public repository, where the data can be stored and protected, while private companies are charged a fee to access it. The technology on which this is all based has been funded with taxpayers' money. What would Google be without the Internet, or Apple and Uber without GPS? These are innovations made with the citizens' money in the form of state funding, she notes.

The American political scientist and sociologist from Belarus, Evgeny Morozov, upholds the same view. "Instead of us paying Amazon a fee to use its AI capabilities - built with our data - Amazon should be required to pay that fee to us," he argues.

Erik Reinert, a Norwegian economist from Harvard, explains Europe's lagging behind America in innovations precisely with the fact that The Old Continent has taken the "less state" mantra at face value, and is following this principle with its policies, while the US is doing precisely the opposite - the federal authorities are actively funding innovations research, are constantly applying protectionist measures to protect their companies and are actively seeking new markets for American products. China has managed to figure out the American strategy very correctly and pragmatically and is applying the same model. Therefore, it is no coincidence that it has become the United States' main competitor for the global economic leader position.

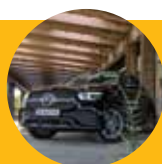
In the most successful countries, the state's role is not limited only to building infrastructure and adopting legislation in support of businesses. The state is the leading force behind the innovative process, which allows national companies and economies to grow in a sustainable and stable manner. Actually, the state takes the risk of investing in high-risk sectors, like digital or nano technologies, so that private companies can later on turn this research into a product with added value. As for Mr. Friedman, let's just say that the countries on whose territories the Sahara Desert is located, rank at the bottom in terms of state funding of science and research. ■



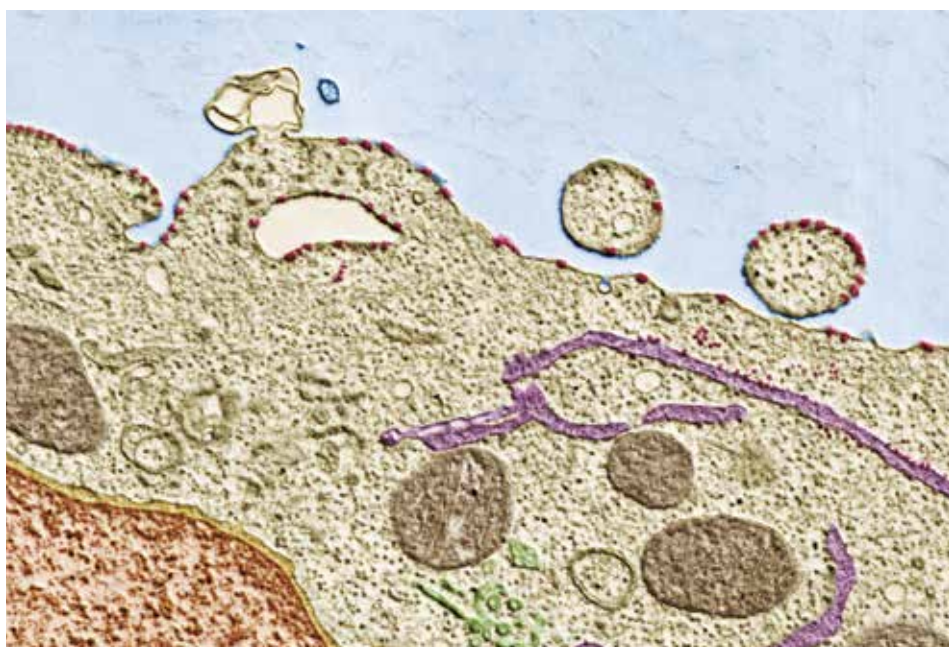
76 | НЕПОЗНАТАТА
ИСТОРИЯ НА
АВТОМОБИЛА

THE AUTOMOBILE'S HIDDEN HISTORY

84 | СМЕНЕНА САМОЛИЧНОСТ
CHANGED IDENTITY



70 | ХАРТИЕНИ КУЛИ
TOWERS OF PAPER



ГОЛЯМАТА ЗАПЛАХА НА ДРЕБНАТА ШАРКА

Български имунолог най-сетне доказва едно дългогодишно подозрение за ефекта от морбили

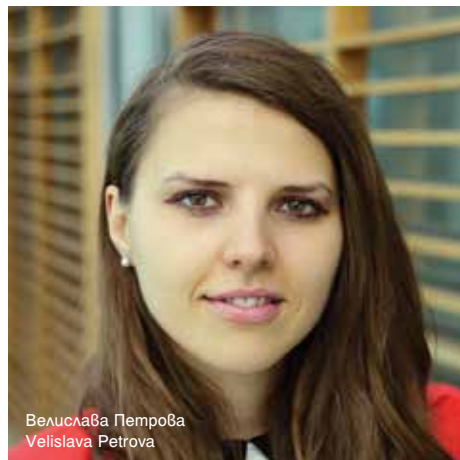
Дребната шарка, или морбили, не само ни разболява, но и саботира отвътре имунната система на организма ни, разчиствайки пътя за други заболявания. Заключението идва от две успоредно публикувани изследвания - едното водено от българката Велислава Петрова от института Wellcome Sanger във Великобритания, а второто - от епидемиолога от Харвардския университет Майкъл Мина.

Вирусът, причиняващ морбили, прониква в клетките на имунната система и един вид "изтрива" паметта им. В резултат левкоцитите вече не разпознават вредни патогени, с които са се сблъсквали в миналото. Това прави преболедалите от шарка много по-податливи на грип, пневмонии, стомашни вируси и така нататък, обяснява Мина, чиито резултати бяха публикувани в авторитетното издание Science.

Подозрения за такъв ефект след морбили се зараждат за пръв път още през 1907 и после косвено се потвърждават през 60-те, когато с въвеждането на ваксината срещу шарка намаляват не само случаите на това заболяване, но и всички други причинители на детска смъртност спадат с около 50%. Сега Петрова и Мина най-после

убедително доказват връзката между морбили и влошения имунитет.

Според различни изследвания ваксината срещу морбили е спасила между 19 и 21 милиона живота между 2000 и 2017 година. Все още тя не е масово достъпна в някои държави от Третия свят - в Конго на-пример тазгодишната епидемия се оказа по-смъртоносна от ебола, отнемайки 4100 живота (предимно деца под 5-годишна възраст). Заради модните напоследък откази от ваксинация заболяването се завръща и в някои европейски държави, където бе на практика заличено. ■



THE SECRET THREAT OF MEASLES

A Bulgarian immunologist has finally proved a longstanding suspicion of the disease's impact

Smallpox, or measles, not only makes us ill but also sabotages the body's immune system from the inside, clearing the way for other diseases. This conclusion is to be found in two studies published simultaneously: one of them has been conducted by Bulgarian Velislava Petrova of the Wellcome Sanger Institute in the UK and the other one, by Michael Mina, a Harvard University epidemiologist.

The measles virus penetrates the immune system cells and "erases" their memory. As a result, leukocytes no longer recognize the harmful pathogens they have encountered in the past. This makes people who have had measles more susceptible to influenza, pneumonia, stomach viruses and others, explains Mina, whose results were published in the authoritative Science journal.

The suspicion of such an effect after measles first arose in 1907 and was then indirectly confirmed in the 1960s, when the measles vaccine was introduced. Not only did the incidence of the disease diminish, but all other causes of infant mortality were at least halved. Now Petrova and Mina have finally proved in a convincing manner the connection between measles and impaired immunity.

According to various studies, the measles vaccine saved between 19 and 21 million lives between 2000 and 2017. It is not yet widely available in some Third World countries. In the Congo, for example, this year's epidemic has turned out to be more lethal than Ebola, claiming 4,100 lives (mostly children under five). Due to the currently trendy refusal of vaccination, the disease is returning to some European countries as well where it has been virtually eliminated. ■

horizont

HOTEL•RESTAURANT•TERRACE BAR•CLUB



АКО ПОСРЕЩАШ УТРОТО
С КАФЕ В ГРАДИНА,

COMPLEX HORIZONT

SEA GARDEN / PRIMORSKI PARK

9000 VARNA, BULGARIA

TEL.: +359 884 75 40 75

HORIZONT.BG



IF YOU GREET THE MORNING
DRINKING COFFEE IN A GARDEN

ЕСЛИ ВЫ ПРИВЕТСТВУЕТЕ УТРО
С ЧАШЕЧКОЙ КОФЕ В САДУ



ЗАЛЕЗА ИЗПРАЩАШ С ЧАША ВИНО
И ПРЕСНИ МОРСКИ ИЗКУШЕНИЯ

ENJOY THE SUNSET WITH A GLASS OF
WINE AND FRESH SEA DELIGHTS

ЛЮБУЕТЕСЬ ЗАКАТОМ С
БОКАЛОМ ВИНА И СВЕЖИМИ
МОРСКИМИ ИСКУШЕНИЯМИ



club horizont

А НОЩТА СИ ПРЕКАРВАШ В ТАНЦИ,
ТВОЙ Е ЦЕЛИЯТ ХОРИЗОНТ.

AND SPEND THE NIGHT IN DANCING
YOURS IS THE HORIZONT.

А НОЧЬ ПРОВОДИТЕ В ТАНЦАХ
ТОГДА ВЕСЬ ГОРИЗОНТ ВАШ.



ХАРТИЕНИ КУЛИ

Прогнозите за „смъртта“ на хартията в дигиталната ера се оказаха силно преувеличени. Съдбата ѝ в XXI век остава сигурна, макар и противоречива

Когато в края на 60-те години производството на хартия започва бавно, но сигурно да намалява, почти пълното ѝ изчезване изглежда въпрос на време. Няколко десетилетия след това сме изцяло в дигиталната ера и отдавна не ни трябва вестник, за да знаем какво се случва – 24-часовият поток от информация е достъпен от най-обикновен телефон. С притесненията за обезлесяването на планетата и изтънелия озонов слой пък идва и все по-рядката употреба на хартия в офисите. Човек би си казал, че хартията съвсем скоро ще стане напълно излишна. Всъщност далеч не е така.

ПРИЧИНАТА ОТНОВО Е ЕКОЛОГИЯТА – от както „пластмасата“ започна да звучи почти като мръсна дума, хартията бавно и славно се завръща като алтернатива на еднократ-

ните синтетични продукти. Пазаруването онлайн пък означава, че стоките, които сме избрали, трябва да пристигнат по някакъв начин до нас. Опаковките им са най-вече картонени. Именно интернет магазините са причината производството на хартия да бележи ръст през последните години. Сред останалите индустрии, на които можем да благодарим, са производството на целулоза за хигиенни продукти (кърпички, тоалетна хартия, т.н.) и, макар и в по-малка степен, целулоза за текстил.

ИМЕННО ТЕКСТИЛЪТ Е БИЛ основна съставка в първоизточника на хартията, създаден в Китай през 105 година преди Христа. Парчета от стари грехи се смесвали с коноп, скъсани рибарски мрежи и кората на черница, накисвали се във вода и се смисли до образуването на паста, която се

разстиляла да изсъхне. Готовите листа първоначално се използвали за опаковане на скъпи за императора и приближените му предмети, но скоро някой се досетил за истинската величина на изобретението. То обаче останало предимно в пределите на Азия в продължение на близо осем века.

ХАРТИЯТА СТИГНАЛА до днешния Близък изток през VIII век и съвпаднала с така наречената „Златна ера на исляма“, продължила до XIII век. В ислямския свят това било време на просвещение и прогрес – учени и изобретатели документирали откритията си в сферата на астрономията, медицината, математиката, инженерството и литературата, докато Европа тънела в Тъмните векове. Все пак и на Стария континент пишели – но за хартия никога не бил чувал, вместо нея използвали пергамент от овчи и кози кожи. Според



но се излива някъде в природата, макар да е силно токсична за рибата и дивата фауна. Друго голямо притеснение е количеството енергия, изразходвана в производството – световната хартиена индустрия консумира 6.4 ексаджаула на година, с което пък допринася за 2% от въглеродните емисии на планетата. Някои от решенията на тези екологични проблеми са пречистването и рециклирането на използваната вода, и заместването на токсичния хлориден диоксид за избелването на хартията с озон. Колкото до енергията – на много места в Европа фабриките за целулоза сами произвеждат половината от нужната им енергия, като изгарят отпадъчните продукти от производството си.

„РЕЦИКЛИРАНЕ“ ПРОДЪЛЖАВА да бъде мантрата на всички производители на хартия и целулозни продукти. С всеки тон преработен хартиен отпадък се спестява отсичането на 17 дървета, а също и 1727 литра гориво, 4 хиляди киловата енергия и 31 822 литра вода. Могат на рециклираните продукти също не е за подценяване – само в САЩ търговията с продукти от преработена хартия се изчислява на 139 милиарда долара. Европа пък държи първенството по рециклиране в света – през 2017 г. 72% от хартията на Стария континент е била преработена.

22 ВЕКА СЛЕД СЪЗДАВАНЕТО СИ, хартията продължава да има светло бъдеще. Сега тя може да се възползва от иновативни технологии и да предложи много повече. В хранително-вкусовата промишленост вече се ползват „умни опаковки“, които контролират средата, в която се транспортира даден продукт, като нивата на влажност и температурата. Вече има разработени и опаковки с дигитални кодове, които позволяват лесно разчитане на произхода и съдържанието им, и представляват допълнителна осигуровка срещу терористични заплахи. Забелязва се неговлям, но пък постоянен растеж в сфери, свързани с производството на хартия, като химикалите за обработването ѝ, ползването на целулоза за производство на текстил, както и създаването на персонализирани продукти като албуми, споменници, възпоменателни книги. Според Енселберт Шрап, корпоративен мениджър в Siemens, отговорен за работата с трима от най-големите производители на целулозни фибри в света, бъдещето на хартията може да е свързано с това на въглеродните влакна. До няколко години последните ще се произвеждат от целулоза – това значително ще намали цената им и ще ги направи устойчив продукт. Хартията определено ще продължи да съществува и в бъдещето, макар и доста променена. ■

проучване на The Royal Society of Publishing, 4.2 милиона овце са били заклани на континента между 1150 и 1850 година за производство на пергамент. Финалното пристигане на хартията на Стария континент не случайно съвпаднало с края на Средновековието и началото на епоха, в която хората на континента започнали да отделят повече време и средства за образование.

2015 се оказа годината, в която за първи път търсенето на хартия за печатни издания (вестници, списания, книги) бележи спад. Търсенето на други видове хартиени изделия обаче расте постоянно – картонени кутии и опаковки, чашки за кафе и други напитки, поздравителни картички, картони за яйца, хартия за печене, хартиени сламки, т.н. „Бъдещето без хартия е толкова вероятно, колкото банята без вода“, казва Джеси Шера, изучавал информационни

технологии до смъртта си през 1982. Хартията се оказва и най-удачният заместител на пластмасовите изделия за еднократна употреба поради простия факт, че първоизточникът ѝ – дърветата, са лесно възобновяеми, а продуктите от нея – годни за рециклиране.

40 % ОТ ДЪРВЕТАТА, КОИТО се изсичат всяка година на Земята, отиват за производство на хартия. Търсенето на хартиени и картонени опаковки расте все повече, което пък поставя нови проблеми пред производителите – да използват по-малко вода и по възможност да я пречистват и употребяват отново. За производството на един-единствен лист А4 отиват между 3 и 14 литра вода. Само в Китай за производството на хартиени изделия за една година се похабят 3.35 милиарда тона вода. Доста често тя не се пречиства, а директно



TOWERS OF PAPER

Reports of the demise of paper in the digital age have been greatly exaggerated. Its fate in the 21st century remains certain, though contradictory

By CRISTINA NIGOHOSEAN / Photography SHUTTERSTOCK

When paper production started declining slowly but steadily in the late 1960s, its near complete disappearance seemed a matter of time. A few decades later, we are completely in the digital age and we have long not needed a newspaper to know what's going on: the round-the-clock information stream is accessible from the simplest phone. Concerns about global deforestation and the depleted ozone layer result in the steadily decreased use of office paper. One would have thought that paper would soon become completely redundant. But this is not the case.

THE REASON IS ENVIRONMENTAL AGAIN. Since "plastic" began to sound almost obscene, paper has been slowly and gloriously returning as an alternative to disposable synthetic products. Shopping online in turn, means that the goods we have chosen must somehow reach us. Their packaging is mostly made of cardboard. It is internet shops that have caused the paper industry to expand in recent years. Other industries we can be grateful to are the production of cellulose for hygiene products (wipes, toilet paper, etc.) and, to a lesser extent, cellulose for textiles.

TEXTILE WAS THE BASIC INGREDIENT in the prototype of paper invented in China in 105 BC. Pieces of old clothes were mixed with hemp, torn fishing nets, and mulberry bark, soaked in water and grinded to form a substance that was spread to dry. The sheets were originally used to pack expensive objects for the emperor and his court, but soon someone foresaw the true value of the invention. However, it did not leave Asia for nearly eight centuries.

PAPER REACHED the present-day Middle East in the 8th century and coincided with the so-called "Islamic Golden Age", which lasted until the 13th century. In the Islamic world, this was a time of enlightenment and progress - scientists and inventors were writing down their discoveries in

astronomy, medicine, mathematics, engineering and literature, as Europe wallowed in the Dark Age.

Still, there were writers on the Old Continent as well, but no one had heard of paper. Sheepskin and goatskin parchment was used instead. According to a study by The Royal Society of Publishing, 4.2 million sheep were slaughtered between 1150 and 1850 for the production of parchment. The advent of paper on the Old Continent logically coincided with the end of the Middle Ages and the beginning of an era in which people on the continent began to devote more time and resources to education.

2015 turned out to be the year in which demand for printing paper (news-papers, magazines, books) fell for the first time. However, demand for other types of paper products is steadily growing - cardboard boxes and packaging, coffee cups and other beverages, greeting cards, egg cartons, baking paper, paper straws, etc. The future of paperless is as likely as is bathing without water, said Jesse Shera, who studied information technology until his death in 1982. Paper also proves to be the most appropriate replacement for disposable plastic products due to the simple fact that trees as its source are easily recoverable and their products recyclable.

FORTY PERCENT OF THE TREES felled every year are used to make paper. Demand for paper and cardboard packaging is growing by the day, which poses new problems for manufacturers - to use less water and, if possible, to purify and reuse it. Between 3 and 14 liters of water go for the production of a single A4 sheet. In China alone, 3.35 billion tonnes of water are annually wasted for the manufacture of paper products. Quite often, it is not purified but is directly poured somewhere around, although it is highly toxic to fish and wildlife. Another major concern is the amount of energy consumed in manufacturing - the global paper industry consumes 6.4 exajoules per year, contributing to 2% of



the planet's carbon footprint. Some of the solutions to these environmental problems are the purification and recycling of used water, and the replacement of toxic chloride dioxide to bleach paper with ozone. As for energy - pulp mills all across Europe produce half of their energy by burning their own waste products.

"RECYCLING" PERSISTS as a mantra of all paper and pulp manufacturers. Each tonne of recycled paper waste saves the logging of 17 trees, as well as 1,727 litres of fuel, 4 thousand kilowatts of energy and 31,822 litres of water. The fashion of recycled products is not to be underestimated either - in the United States alone, trade in recycled paper products is estimated at USD 139 billion. Europe in turn holds is the world's top recycler - in 2017, 72% of the paper on the Old Continent was recycled.

TWENTY-TWO CENTURIES AFTER ITS CREATION, paper continues to have a bright future. Now it can take advantage of innovative technologies and offer much more. In the food industry, smart packaging is already in place to control the environment in which a product is transported, such as humidity and temperature levels. Packages with digital codes have also been developed that make it easy to read the origin and contents, and provide additional security against terrorist threats. A small but steady growth is registered in areas related to paper production, such as chemicals for processing it, the use of cellulose for textile production, and the creation of personalized products such as albums, memory books and volumes. According to Engelbert Schrapp, a corporate manager at Siemens in charge of three of the largest pulp manufacturers in the world, the future of paper may be related to carbon fibre. Within a few years, they will be made from cellulose. This will significantly reduce their cost and make them a sustainable product. Paper will definitely continue to exist in the future, though much changed. ■

DENTAL CLINIC EO Dent



ДЕНТАЛЕН ТУРИЗЪМ В БЪЛГАРИЯ

Подарете си красива усмивка в ЕО Дент и решете своите проблеми със зъбите за една седмица в България. Цялостна грижа - от избелване до имплантология, 3D диагностика, лечение с лазер, фасети и циркониеви конструкции. В ЕО Дент можете да заспите (със специална упойка-седация) и да се събудите с преобразена усмивка.

Всичко това е реалност в дентални клиники ЕО Дент. Над 15 години опит, доверие и сигурност!

ЕО Дент е клиниката, която преобрази усмивките на много известни личности - Силвестър Сталоун, Йордан Йовчев, Катерина Евро, Татяна Лолова, Николета Лозанова и много други.

DENTAL TOURISM IN BULGARIA

Treat yourselves to a beautiful smile at EO Dent and find a solution to your teeth problems during one week in Bulgaria.

Complete care for your smile - from teeth whitening to implant dentistry, 3D diagnostics, laser treatment, veneers and zirconia constructions. In EO Dent you can fall asleep (with special anesthesia) and wake up with transformed smile.

All this is reality in the EO Dent dental clinics. Many years of experience, confidence, and security.

EO DENT is the clinic that has transformed the smile of many celebrities - Silvester Stallone, Yordan Yovchev, Katerina Evro, Tatyana Lolova, Nikoleta Lozanova and many others.



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

f EODent @eo.dent

ТЕЛ АВИВ ЩЕ ТЕ ОЧАРОВА С БЕЗБРОЙ ЗАБАВЛЕНИЯ И ВЕЛИКОЛЕПЕН ПЛАЖ.



ТЕЛ АВИВ | от € 93  еднопосочна цена | от € 192  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. Виж всички предложения и резервирай на www.air.bg

България Ер
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg



СВ. СВ. КОНСТАНТИН И ЕЛЕНА

ТЪРСЕНА, ПРЕДПОЧИТАНА И ЛЮБИМА ДЕСТИНАЦИЯ

Планирате морско, СПА или кулинарно пътешествие? Всичко това е възможно в „Св. Св. Константин и Елена“ - най-старият български морски курорт.

Безспорно най-ценното богатство на курорта са целебните минерални води. Тяхната лековитост е доказана след изследвания на състава им. В Св. Св. Константин и Елена има 7 минерални източника с температура от 40 до 60 градуса. Водите лекуват успешно сърдечно-съдови, бъбречни и жлъчни заболявания,

болести на опорно-двигателния апарат, периферната нервна и ендокринна системи и гинекологични заболявания.

В разположения на самия морски бряг 4-звезден **хотел Балнео & СПА „Азалия“** има уникален медицински СПА център, модерно оборудван с професионална апаратура, в който освен релаксационни и козметични процедури и терапии, са разработени специални лечебни програми.

Комфорт и релакс – това може да намери всеки гост на стилния 5-звезден **хотел Астор Гардън**. С красивите гледки и живописна градина, перфектното обслужване и изискания си интериор, хотел Астор Гардън е оазис за пълноценна почивка, мечтана ваканция и успешно делово пътуване. Освен с елегантността и класните блюда в основния ресторант „Азаро“, гурме ценителите са привилегировани да влязат в кулинарния свят на шеф Андре Токев и авторската му кухня в ресторант „Монти“. Ценителите на изисканата кухня могат да се насладят на истински кулинарен празник в ресторанта на Вила „Чинка“. Той омагьосва не само с великолепната си гледка, но и с вкуса на средиземноморските си ястия и отбрани качествени вина.

Непосредствено до хотел Астор Гардън се намира уникалният **комплекс Аквахаус Термал & Бийч**, който предлага много възможности за спорт, рехабилитация, грижи за здравето и красотата. Термалният комплекс е на самия морски бряг и има 14 открити и закрити басейна и водни съоръжения.

В центъра на курорта „Св. Св. Константин и Елена“ само на 100 метра от плажа е модерният **хотелски комплекс „Приморски“** –



уникално съчетание на атрактивна локация, впечатляваща архитектура и интересни интериорни решения. Като иновативна концепция стилният хотел „Приморски“ е част от мултифункционалния комплекс за търговия, услуги и развлечения – Търговски център „Приморски“.

Заради комбинацията от благоприятен климат, минерална вода, море, калолечебни находища в близост, живописна природа, както и фактът, че е целогодишен, курортът „Св. Св. Константин и Елена“ е търсена, предпочитана и любима дестинация със значимо място на европейската туристическа карта.



НЕПОЗНАТАТА ИСТОРИЯ НА АВТОМОБИЛА

От волана и стартера до турбото и автоматика: кой ни даде нещата, без които днешните коли са немислими



Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография АРХИВ

Ако бях питал клиентите какво искат, щяха да кажат: по-бързи коне. Този цитат, приписван на Хенри Форд, най-вероятно е измислен много след смъртта му от маркетинговия отдел. Но той отлично илюстрира как самотните, изпреварили времето си гении са играли движеща роля в създаването на най-важния технологичен продукт на XX век.

Историята на автомобила продължава вече 134 години - от онзи септемврийски ден на 1885, когато Карл Бенц най-после завършил работата по своя Benz Patent Motorwagen. Но между онази първа серийна кола и днешните модели няма особени прилики: още десетки ключови открития трябва да бъдат направени през годините, за да придобият автомобилите вида, който познаваме днес.

Ето някои от най-важните изобретения и техните автори.

Воланът: Panhard (1894)

Най-ранните автомобили, начело с този на Benz, се управляват с лост, подобен на този в трамваите. Едва през 1894 френската компания Panhard изобретява кръглия волан за една от състезателните си машини, а от 1899 започва да го монтира серийно на всичките си автомобили.

Барабанните спирачки: Renault (1902)

В ранните си години автомобилите спират като велосипеди - доста притеснително предвид в пъти по-голямата им маса. През 1902 Луи Рено измисля решението: барабанните спирачки. Макар днес да са все по-често изместени от дисковите, през целия XX

век те са доминиращата технология при автомобилите.

4x4 задвижването: Spyker (1903)

Холандските братя ковачи Хендрик и Якобус Спайкер се насочват към производството на карети и оттам - към автомобилите. През 1903 се появява техният състезателен модел Spyker 60 HP, признат днес за първия модел със задвижване на четирите колела в историята. Технологиата впоследствие се налага в камините (Oshkosh и Dodge) и във военните автомобили, начело с легендарния Willys Jeep.

Първият лек автомобил с 4x4 е английският Jensen FF (със система, разработена от производителя на трактори Ferguson). През 1974 Subaru най-после прави задвижването



на четирите колела общодостъпно със своя модел Леопе.

Електрическият стартер: Cadillac (1912)

В началото двигателите трябвало да се стартират ръчно, с манивела - не само досадна, но и на моменти опасна процедура. После Чарлс Кетъринг унял да създаде достатъчно компактен електромотор, за да се монтира под капака на автомобилa и да поеме това задължение. За пръв път системата е монтирана от Cadillac през 1912.

Поточната линия: Ford (1913)

Ранните автомобили се сглобяват ръчно, един по един и мъчително бавно, което се отразява и на цената. Противно на всеобщото убеждение, Хенри Форд не е измис-

лил поточната линия - тя отдавна вече съществува в чикагските кланици. Но през 1913 именно Форд решава да приложи конвейера и в автомобилното производство. Това скъсява времето за сглобяването на Model T до едва 93 минути, и фабриката е способна да пуска една готова кола всеки 24 секунди. Благодарение на тази революция, автомобилът изведнъж става достъпен за широките маси.

Монококът: Lancia (1922)

Днес вече почти всички автомобили ползват монокок конструкция - за разлика от тази с рама, при нея основната тежест се носи от самия корпус. Предимствата ѝ са в по-ниското тегло и по-компактните размери. Първата такава кола е Lancia Lambda от 1922 - една от най-значимите

революции в автомобилната история.

Сервоусилването: Pierce-Arrow (1926)

Франсис Райт Дейвис създава първото усилване на волана, на базата на хидравлична система, и го монтира експериментално в модели на отдавна изчезналата американска марка Pierce-Arrow през 1926. През 1951 Chrysler започна серийно да въвежда хидравлично усилване в своя модел Imperial. В наши дни хидравликата е заменена от електромотори.

Независимото окачване: Mercedes (1931)

Някакви зачатъчни опити за създаване на независимо окачване на колелата се появяват още в края на XIX век. Но първата такава система от съвременен тип е въведена от Mercedes през 1931 и представена на ►

► Парижкия автосалон с модела 170.

Предното предаване: Citroen (1934)

Днес то е доминиращата форма на задвижване. Но първият серийен автомобил с предно предаване се появява едва през 1934 и е дело на Citroen: легендарният Traction Avant. Това е и първата масова кола със стоманено шаси, заварено за каросерията.

Мигачите: Buick (1935)

Еггар Уолц, изобретател от Делауеър, предлага първото работещо решение за автомобилни мигачи още през 20-те години. При него ток протича през биметална пластинка, която от нагряването се деформира и прекъсва веригата, после незабавно изстива и отново я свързва. Така се получава мигаща светлина.

Трябва да минат обаче десет години, преди Уолц да убеди голям производител да въведе системата. Това е Buick през 1935.

Климатикът: Packard (1939)

Още през 30-те различни американски компании започват да правят климатици като допълнително оборудване. Но първата кола, в която серийно е вграден климатик, е на Packard през 1939. В онази епоха американската марка е еталон за лукс и сериозен конкурент на Rolls-Royce, но поредица грешни решения след Втората световна война водят до изчезването ѝ.

Автоматикът: Oldsmobile (1939)

Още едно легендарно име, заличено от умственото късозледство на няколко последователни шефове в GM. Но докато съществуваше, Oldsmobile бе марката, в която концернът първо тестваше новите си идеи. Включително автоматичната трансмисия Hydra-Matic, въведена за пръв път през 1939. Първият автоматик в историята е бавен, тежък, скъп и чуплив. Но се оказва достатъчен да положи началото на истинска революция в автомобилостроенето. Въпрос на няколко години е автоматиките напълно да изместят ръчните скоростни в масовите автомобили.

Музика в колата: Chevrolet, Chrysler

В началото на века слушането на радио в автомобил се смятало за изключително опасно, защото отвличало вниманието на шофьора, а самите размери на радиоапаратите правели монтирането им в кола невъзможно. През 30-те обаче Motorola създава компактни приемници, и Chevrolet бързо се възползва.

През 1956 Chrysler монтира в своя Highway Hi-Fi компактен... грамофон. Lincoln Town Car от 1986 е първата кола с вграден CD-плейър.

Електрически стъкла: Packard (1941)

Климатикът не е единствената революция в моделната гама на Packard от началото на 40-те. В модела 180 за пръв път се въвеждат и електрическите стъкла - все още доста тромава и тежка хидравлична система, но клиентите я харесват. През 1951 Chrysler въвежда първите стъкла с електромоторчетата.

Прегпазното стъкло: Tucker (1948)

Дълги години автомобилите ползвали обикновено стъкло, което при удар се натрошава на големи и режещи парчета. Едва през 1948 Престън Тъкър създава специалното безопасно стъкло, което се троши на малки и безопасни късчета. Монтирано е за пръв път в Tucker 48, една от най-напредничавите коли в историята.

Горивната инжекция: Mercedes (1955)

Близо 80 години масовите автомобили ползват карбуратора, изобретен още през 1886 от Готлиб Даймлер и Вилхелм Майбах. Но през Втората световна война за бойните самолети е измислена по-ефективна система - на впръскване на горивото под налягане. След войната няколко производители започват да експериментират с директно впръскване и при автомобилите, например Goliath през 1952. Но първият наистина успешен опит е Mercedes-Benz 300SL от 1955 (с инжекция, разработена от Bosch). Първият серийен автомобил с директно впръскване с електронно управление е Mitsubishi Galant през 1986.

Дисковете спирачки: Citroen (1955)

Дисковите спирачки, при които накладките се притискат към диск, създавайки триене, са много по-ефективни от барабанните. Изчезналата вече британска компания Lanchester разработва концепцията още през 1902, но първият серийен автомобил с нея се появява едва през 1955 - това е митичният DS на Citroen. При него дисковете са само на предните колела. През 1956 Jensen пуска модела 541, с дискове и на четирите колела.

Безстепенната трансмисия: DAF (1958)

Значително по-евтина и проста алтернатива на сложните автоматици, така наречената безстепенна, или CVT, трансмисия е наложена за пръв път от холандската компания DAF. По начало производител на камион през 50-те тя си пробва силите и с леките коли, залагайки най-вече на компактни модели с двуцилиндрови мотори като DAF 600. Шефът ѝ Хуберт Ван Доорн лично създава т. нар. "вариоматик", при който предавателното число се променя чрез система от ремъци и цилиндричен вал.



Първият автомобил на Карл Бенц
The first ever car, created by Karl Benz

И до ден днешен технологията се използва широко, най-вече от азиатските производители.

Темпоматът: Chrysler (1958)

Още в началото на XX век някои автомобили на компании като Wilson-Pilcher и Peerless имат примитивни системи за поддържане на постоянна скорост.

Но съвременният темпомат е изобретен през 1948 от инженер на име Ралф Тийтър (според легендата адвокатът му го возел, постоянно ускорявайки и спирайки, и докарвал Тийтър до бяс). Постепенно системата е доусъвършенствана и се монтира за пръв път в Chrysler Imperial през 1958.

Триточковите колани: Volvo (1959)

Първата кола с предпазен колан е всъщност модел на Nash от 1949, но той минава само през кръста, и освен това е допълнителна опция. През 1958 Saab прави коланите стандартно оборудване. Година по-късно обаче Volvo за пръв път въвежда триточковия предпазен колан, който придържа и горната половина на тялото, и съответно е значително по-полезен при злополука. Шведите патентоват изобретението, но позволяват на конкурентите си да го използват безплатно.

Турбото: Oldsmobile (1962)



се предлага като опция към сериен автомобил при Mercedes-Benz W116.

Автомобилната навигация: Honda (1981)

Днес готолкова сме свикнали с тази технология, че сме се отучили как се разчитат карти. Но първите автомобилни навигации нямат нищо общо с днешните спретнати екранчета. Изобретената от Honda и Stanley система Electro Gyroscator се появява още преди първите GPS сателити. Тя ползва ацетатни листове с картата на Токио, които се монтират ръчно върху екрана и подвижна точка показва локацията ви, ползвайки инерционна навигация като в старите изстребители. Системата е достатъчно точна, но пък шокиращо скъпа.

Едва през 1986 Toyota монтира първата GPS навигация в своя модел Soarer, предназначен за японския пазар.

Head-up дисплеят: General Motors (1988)

Прожектирането на основни данни върху предното стъкло помага на шофьора да не отвлеча вниманието си от пътя. За пръв път такава система създава GM, ползвайки ноу-хау от високотехнологичните си подразделения Hughes и EDS. Първият хед-ъп дисплей е предложен на клиентите с Oldsmobile Cutlass Supreme от 1988.

Електронната стабилизираща система: Mercedes (1995)

Появата на ABS, тракшън контрола и съвременните сензори отвори пътя към създаването на комплексно решение за безопасност: електронната стабилизираща система (ESC, макар че повечето производители имат собствени абревиатури). Първата серийна кола с нея бе Mercedes-Benz S600 през 1995, изпреварвайки само със седмици BMW и Toyota.

Адаптивното окачване: General Motors (2002)

Първите коли с "адаптивно" окачване са на Cadillac и Packard още от 30-те, макар адаптирането да става всъщност с издърпването на една ръчка. Модерното адаптивно окачване с магнитен флуид, което може да се пренастрои за части от секундата, се появява за пръв път в Cadillac STS през 2002.

Двойният съединител: Volkswagen (2003)

В наши дни автоматикът с двоен съединител е предпочитан избор и за семейните коли, и за много от състезателните машини заради изключително бързите смени и плавноста си работа. Volkswagen го разработи и представи за пръв път през 2003 в своя Golf R32. ■

Турбокомпресорите се появяват за пръв път в бойни транспортъори. Но през 1962 напредничавите инженери на Oldsmobile взимат един компресор Garrett и го монтират в своя двигател 215 CID V8, създавайки модела Jetfire. Системата обаче е изключително ненадеждна и производството продължава само две години.

През 1973 BMW прави следващата крачка със своето 2002 Turbo, но ударилата петролна криза попречва на модела да се наложи. За първия наистина успешен турбо автомобил днес смятаме Saab 99 от 1977.

Прекъсващи чистачки: Lincoln (1970)

Чистачките с интервал са изобретени от Робърт Кърнс, който неуспешно се опитва да прогаде изобретението си на Ford и Chrysler. И двете компании го отхвърлят, но после започват да ползват идеята му в серийното производство, като първата кола с прекъсващи чистачки е Lincoln Continental през 1970. Кърнс завежда съдебни дела и след две десетилетия най-после получава 10 млн. долара обезщетение през 1990. Историята нашумя след излизането на филма Flash of Genius.

Контролът на сцеплението: Buick (1971)

Американската компания въвежда първия тракшън контрол, наречен MaxTrac. От днешна гледна точка това е

доста примитивна и ненадеждна система, която прекъсва подаването на искра, ако засече загуба на сцепление. Освен че влияе зле на двигателя, това значително повишава вредните емисии.

Едва през 1987 Mercedes, BMW и Toyota, въведоха контрол на сцеплението от съвременен тип, който ползва спирачките и ограничава впръскването на горивото при нужда.

Въздушните възглавници: General Motors (1973)

Идеята за надуваеми въздушни възглавници, които да предпазват пътниците при катастрофа, не е нова - патентът е още от 50-те. Но едва през 1973 GM успява да я въведе на практика и да започне да я предлага като опция (доста скъпа) в марките си Oldsmobile, Cadillac, Chevrolet и Buick. Днес въздушните възглавници са задължително оборудване в ЕС.

Анти-блокиращите спирачки: Mercedes (1978)

Опитите да се създадат спирачки, които да не блокират, започват още в началото на XX век, а през 60-те години такива системи вече се тестват в различни състезателни машини. Но чак през 70-те Bosch създава ABS в съвременния ѝ вариант, а през 1978 системата за пръв път

AUTOMOBILE'S HIDDEN HISTORY



From the steering wheel to the turbo and the automatic transmission: who gave us the things without which the modern automobile wouldn't be the same

If I had asked people what they wanted, they would have said faster horses". This quote is attributed to Henry Ford but was likely conceived up by the marketing department long after his death. It does an excellent job, however, in depicting how the lonely geniuses, born ahead of their time, have played a pivotal role in the creation of the most important technological product of the 20th century. The automobile's history spans 134 years already, starting on that September day in 1885, when Karl Benz finished building his Benz Patent Motorwagen. There are not that many similarities between the first production automobile and today's cars, however. It took dozens of additional key inventions throughout the years before automobiles started taking their current shape and form. Here are some of the most important devices and their inventors.

The steering wheel: Panhard (1894)

The earliest cars, led by Benz's automobile, were steered with a tiller - a lever visually resembling the ones used on trams. It was only in 1894 that the French company Panhard invented the circular steering wheel for one of its race cars, before

starting to equip all its production automobiles with it as standard in 1899.

Drum brakes: Renault (1902)

In their early years, automobiles employed brakes like the ones used on bicycles - pretty worrisome considering their times-over bigger mass. In 1902, Louis Renault came up with the solution - drum brakes. Although today, these brakes have been largely replaced by disc brakes, they were the dominant technology used in cars throughout the 20th century.

The four-wheel drive: Spyker (1903)

Dutch blacksmith brothers Jacobus and Hendrik-Jan Spijker were first working on carriages before moving on to cars. Their Spyker 60 HP race car was built in 1903, which was considered the first car in history to employ the four-wheel drive system. Subsequently, the technology has been used on trucks (Oshkosh and Dodge) and military vehicles, like the legendary Willys Jeep.

The first four-wheel drive passenger car is the British Jensen FF (with a system developed by the farm tractor manufacturer, Ferguson). **Electric starter motor: Cadillac (1912)**

In the beginning, car engines had to be started manually with a crank handle - not only an annoying, but at times a very risky procedure. Later on, Charles Kettering managed to build an electric motor small enough to be fitted under the hood of a car and take on this job. The system was first installed by Cadillac in 1912.

The assembly line: Ford (1913)

Early cars had to be assembled by hand, one by one and painstakingly slow, which reflected on their price. Contrary to popular belief, Henry Ford did not invent the assembly line - it had been in use long before in Chicago's slaughterhouses. It was precisely Ford who decided to use the conveyor for the purposes of automobile manufacturing. This reduced the time needed to build a Model T down to just 93 minutes, allowing his factory to build a car every 24 seconds. Thanks to this revolution, the car quickly became affordable for the masses.

The unibody construction: Lancia (1922)

Most cars today use the unibody construction - unlike the body-on frame, it supports the load itself. Its advantages are lighter weight and a more com-

BMW 2002 Turbo е първият автомобил с надеждно работещо турбо, провален обаче от Арабската петролна криза

BMW 2002 Turbo was the first car with a reliable turbo compressor, but the project was stalled by the Arab oil crisis



compact size. The first such car was the 1922 Lancia Lambda - one of the most significant revolutions in the automobile's history.

Power steering: Pierce-Arrow (1926)

Francis Wright Davis invented the first power steering, based on a hydraulic system, and installed it experimentally on models of the long-gone American carmaker Pierce-Arrow in 1926. Chrysler started equipping its Imperial model with it in 1951. Today, the hydraulic system is replaced by electric motors.

Independent suspension: Mercedes (1931)

The first attempts at creating an independent automobile wheel suspension date back to the beginning of the 19th century. The first such modern system was introduced by Mercedes in 1931 and presented during the Paris Motor Show with the model 170.

Front-wheel drive: Citroen (1934)

Today, it is the dominant layout used in motor vehicles, where the engine drives the front wheels only. The first mass produced car to feature this system, however, emerged only in 1934 and is

the work of Citroen – the legendary Traction Avant. This is also the first mass produced car with a welded unitary chassis.

Electric turn signals: Buick (1935)

Edgar Walz, an inventor from Delaware, offered the first working solution for automobile turn signals back in the 1920s. The device uses an electrical current following through a bimetallic plate, which becomes deformed by the heat and disconnects the current flow. The plate cools off immediately and reconnects the circuit, flashing the lights. It took over ten years, however, before Walz managed to convince a large automaker to introduce the system and it was Buick that did so in 1935.

Automobile air conditioning: Packard (1935)

Various American companies started offering air conditioning as an additional equipment in the 1930s. The first car to offer an air conditioning unit in its cars, however, was Packard in 1939. Back then, the US carmaker was synonymous with luxury and a serious competitor of Rolls-Royce. A series of wrong decisions after WWII, however, led to its demise.

Automatic transmission: Oldsmobile (1939)

This is another legendary name that was destroyed by a few successive shortsighted GM chiefs. During its existence, Oldsmobile was the brand used by General Motors to test their new ideas. This included the Hydra-Matic automatic transmission, first introduced in 1939. The first automatic car in history was slow, heavy, expensive and unreliable. It proved sufficient, however, to start a true revolution in automobile production.

Music in the car: Chevrolet, Chrysler

Listening to the radio inside the car was believed to be extremely dangerous in the beginning of the last century, because people thought it was distracting the driver, while the mere size of the radio receivers made them next to impossible to fit inside a car. In the 1930s, however, Motorola created compact radio units and Chevrolet quickly took advantage of this. In 1965, Chrysler installed in its Highway Hi-Fi a compact... record player. The 1986 Lincoln Town Car was the first one to feature a compact disc player.

Power windows: Packard (1941)

The air conditioner is not the only revolutionary feature to be introduced by Packard in the early 1940s. The model 180 was the first one to have power windows – still a cumbersome and heavy hydraulic system, but customers liked it. In 1951, Chrysler introduced the first electric power windows.

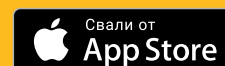
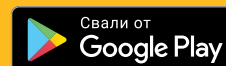
Safety glass: Tucker (1948)

For many years cars were equipped with regular glass, which shattered upon impact into large ►



Offers flying off your phone

Офертите хвърчат от телефона ти



www.mcdonalds.bg   

Научи повече на www.mcdonalds.bg

► sharp fragments. It was only in 1948 that Preston Tucker created the special safety glass that brakes into small harmless pieces. This type of glass was first installed in a Tucker 48, which is considered one of the most progressive cars in history.

Fuel injection: Mercedes (1955)

The carburetor, developed back in 1886 by Wilhelm Maybach and Gottlieb Daimler, was utilized in mass-production cars for close to 80 years. A more efficient system - fuel injection under pressure - was used on aircraft engines during WWII. A few carmakers started to experiment with it after the war, like the Goliath in 1952. The first truly successful attempt was the 1955 Mercedes-Benz 300SL (a fuel injection system developed by Bosch). The 1986 Mitsubishi Galant was the first production vehicle with an electronic fuel injection system.

Disc brakes: Citroen (1955)

Disc brakes, in which the brake pads press against a disc creating friction, are much more effective than the drum brakes. The now defunct British company Lanchester developed the concept in 1902, but the first production car to feature disc brakes came in 1955 – the Citroen's mythical model DS. Its disc brakes were installed on its front wheels only. In 1956, Jensen released the 541 model, which had disc brakes on all four wheels.

The shiftless transmission: DAF (1958)

The continuously variable transmission (CVT), also known as a shiftless transmission, is a much cheaper and simpler alternative to the complicated automatic transmissions. It was introduced for the first time by the Dutch company DAF. Initially a truck manufacturer, DAF tried its luck with passenger cars in the 1950s, betting on compact models with two-cylinder engines, like the DAF 600. DAF chief Hubert van Doorne personally created the so called Variomatic transmission, which uses a belt drive between two adjustable coned pulleys. This technology is widely used to this day, mostly by Asian manufacturers.

Cruise control: Chrysler (1958)

Some cars made by companies like Wilson-Pilcher and Peerless, were utilizing primitive systems for maintaining constant speed at the start of the 20th century. The modern cruise control was invented in 1948 by an engineer named Ralph Teetor (according to legend, his lawyer's driving habit of constantly speeding up and slowing down was driving Teetor crazy). The system was gradually perfected and installed for the first time in the 1958 Chrysler Imperial.

The three-point seatbelt: Volvo (1959)

The first car to have a seat belt was a 1949 model by Nash, but it was merely a lap belt that went over the waist, in addition to being offered as an



option. In 1958, Saab made seatbelts standard. A year later, however, Volvo introduced the three-point seat belt for the first time, which supports the upper torso as well, significantly improving passenger safety during accidents. The Swedes patented their invention but allowed competitors to use it for free.

The turbo: Oldsmobile (1962)

The turbochargers emerged for the first time in armored personnel carriers. In 1962, Oldsmobile's progressive engineers took a Garrett turbocharger and installed it on its 215 CID V8 engine, creating the Jetfire model. The system, however, proved very unreliable and production only lasted for two years. BMW made the next step in 1973 with its 2002 Turbo, but the oil crisis prevented the model from making it big on the market. The 1977 Saab 99 is considered the first truly successful turbocharged production model.

Intermittent wipers: Lincoln (1970)

The non-continuous wipers were invented by Robert Kearns, who failed to sell his invention to Ford and Chrysler. Both companies initially rejected it, only to later start taking advantage of his idea for mass production. The first car fitted with intermittent wipers was the 1970 Lincoln Continental. Kearns filed lawsuits and after two decades was finally awarded USD 10 million in 1990. The story rose to fame following the release of the biographical drama film *Flash of Genius*.

Traction control: Buick (1971)

The American company introduced the first traction control system, named MaxTrac. From today's point of view, it seems as a pretty primitive and unreliable system, which cuts the ignition spark when loss of traction is detected. In addition to being bad for the engine, it also significantly increased harmful emissions. It was only in 1987 when Mercedes, BMW and Toyota introduced modern traction control systems, which use the brakes and restrict fuel

injection when needed.

Air bags: General Motors (1973)

The idea about inflatable airbags that protect passengers during accidents is not new - the patent dates to the 1950s. It was in 1973 when GM managed to introduce it in practice and started offering it as an option (a quite expensive one) in Oldsmobiles, Cadillacs, Chevrolets and Buicks. Today airbags are mandatory equipment in the EU.

Anti-lock braking system (ABS): Mercedes (1978)

The attempts at creating anti-lock brakes date back to the beginning of the 20th century, and by the 1960s such systems were already being tested on various race cars. It was not until the 1970s, however, when Bosch created the modern ABS. It was offered for the first time as an option on a production car with the release of the 1978 Mercedes-Benz W116.

Automotive navigation system: Honda (1981)

We've become so used to this technology that we forgot how to read maps. The first automotive navigations, however, had nothing in common with today's tidy screens. The Electro Gyro-Cator, developed by Honda and Stanley, emerged before the first GPS satellites. It used acetate maps of Tokyo, which were installed manually on the screen, and a moving dot to show the location. This was rather an inertial navigation system like the ones used on older fighter jets. It was accurate enough, but shockingly expensive. Toyota installed the first GPS navigation system in 1986 in its Soarer model, which was made for the Japanese market.

The head-up display: General Motors (1988)

Projecting basic information on the windshield helps drivers keep their eyes on the road. General Motors created the first such system by using the know-how of its Hughes and EDS high-tech departments. The first head-up display was offered to customers with the 1988 Oldsmobile Cutlass Supreme.

Electronic Stability Control: Mercedes (1995)

The emergence of the ABS, traction control and modern sensors paved the path for a complex safety solution: the electronic stability control (ESC, although most manufacturers use their own abbreviations). The first production car to employ the system was the Mercedes-Benz S600 in 1995, which beat BMW and Toyota by mere weeks.

Dual-clutch transmission: Volkswagen (2003)

The dual-clutch transmission (DCT) is the preferred choice for both family sedans and race cars of today due to its exceptionally fast shifting and smooth operation. It was developed by Volkswagen. The first road car with a DCT was the 2003 VW Golf R32. ■



*Посрещнете
2020 година
със стил!*



CAPTAIN COOK
FISH & BEEF RESTAURANT

София
бул. Джеймс Баучер 100,
х-л Маринела
Тел. 088 299 9001

София
пл. Народно събрание 4
Тел. 0882 999 012

Варна
МОРСКА ГАРА,
Тел: 0882 999 002

WWW.CAPTAINCOOK.COM



СМЕНЕНА САМОЛИЧНОСТ



Новият Mercedes-Benz GLE окончателно къса
всякакви връзки със злополучната М-класа

От Mercedes с гордост ще ви кажат, че тъкмо те изобретиха луксозния SUV, като пуснаха оригиналната М-класа през 1997 година.

ТОВА Е САМАТА ИСТИНА - стига за момент да забравите за съществуването на Range Rover. Но гордостта е примесена и с малко гузна съвест. Просто защото след това М-класата си спечели и друга слава: на най-калпавия Mercedes, произвеждан някога. Отначало тя бе замислена като съвместен проект с Mitsubishi. Когато той пропадна, германците набързо я разработиха сами - но

за беда точно в мрачния мандат на Юрген Шремп, който бе решил да увеличи печалбите чрез поголовни икономии.

В резултат този иначе нелошо измислен всъдеход се оказа не само най-ненадеждният Mercedes в класациите на TUV, но и най-чупливият автомобил изобщо, с едни гърди дори пред първата Dacia Logan.

С времето качеството постепенно се върна там, където очакваме да е един Mercedes, но петното върху името си остана. Накрая в Щутгарт не издържаха и просто прекръстиха модела на GLE.

Едва сега обаче новото име получава и нов

автомобил, на който да се лепне.

ВТОРОТО ПОКОЛЕНИЕ НА GLE окончателно къса връзката със злополучния си прародител. То идва на нова платформа, с нова гама от двигатели и, което е най-съществено, с изцяло нов интериор.

При двигателите всъщност изборът не е чак толкова голям, колкото беше доскоро - благодарение на новите екостандарти. Има шестцилиндров редови бензин с хибридна система и 389 коня. Има и 53 AMG, с почти 500. Има два шестцилиндрови дизела, с 270 или 330 коня. Но с нехарактерна за нас

Mercedes-Benz GLE 300d 4Matic

1950

куб. см работен обем
cc capacity

245

к. с. максимална мощност
hp max power

7.2

секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

скромност предпочетохме да тестваме най-разумната версия: с два литра обем, четири цилиндъра, 245 коня и цена, която няма да качи кръвното на счетоводителя ви.

ТОЗИ МОТОР НИ СЕ СТРУВА напълно достатъчен. Новият GLE наистина стои на пътя несравнимо по-стегнато, без помен от пиянското полюляване на предишния. Но си остава типичен Mercedes, който набляга на комфорта, а не на динамиката. Ако все пак се разбързате, 7 секунди от 0 до 100 км/ч не е толкова зле.

Деветстепенният автоматик също се

отнася с леко неодобрение към прекалено спортното шофиране. Но иначе работи съвсем гладко.

Като екстра можете да си поръчате адаптивното въздушно окачване от S-класата, което сканира пътя отпред и реагира превантивно на всякакви неравности. Но и без него GLE вози достатъчно меко. Стига да не се изсилите с 22-цолови джанти, разбира се.

НИКОЙ НИКОГА НЕ Е ВИЖДАЛ подобен автомобил да се движи извън пътя, но ние решихме все пак да го пробваме и останахме приятно изненадани. С 19 сантиметра

минимален просвет, тази кола е далеч от способностите на G-класата. Но не е и паркетен джип. Задвижването на четирите колела ползва едностепенна трансферна кутия и отворен централен диференциал, който може да разпределя въртящия момент поравно между двете оси. На хлъзгав терен компютърът праща спирачни импулси към колелата, които в момента нямат сцепление, и така избягва буксуването.

Новата кола е с почти цяла педя по-дълга, което дава доста повече пространство вътре и позволява при желание да си поръчате и трети ред седалки - макар че те са подходящи само за деца. Багажникът спокойно побира внушителните 630 литра.

НО НАЙ-СИЛНИЯТ КОЗ Е ОТПРЕД. Предишните поколения изглеждаха като работни кончета, на които някой набързо е лепнал по малко кожа и хром, за да имитира лукс. Сега вече имитации няма: отвътре GLE по нищо не отстъпва на луксозните седани на Mercedes.

Материалите са първокласни. Дори бутоните за прозорците са от истински полиран алуминий. Вместо забодена по средата на таблото мултимедия колата получава новата система MBUX с двата 12-инчови екрана, събрани в едно.

Уредите са изцяло дигитални и могат да ви показват каквото поискате, а графиките са просто отлични. Управлението на функциите с този тъч пад все още ни се струва по-неестествено от въртящия се контролер при BMW. Но за компенсация тук получавате един от най-добре функциониращите гласови асистенти.

А също и познатите от E-класата помощници при шофирането, които могат да забават, да спират и дори да изпреварват вместо вас.

КАТО КАЗАХМЕ, ЧЕ ЦЕНАТА няма да уплаши счетоводителя ви, може и малко да послъгахме. Базовата 300d започва от 121 000 лева, което не е точно бюджетно решение. Но пак включва доста серийно оборудване - светодиодни автоматични светлини, автоматичен климатик, мултифункционален волан, кожен салон, камера за задно виждане, двата големи екрана на мултимедията, а също и деветстепенния автоматик.

С доста допълнителни глезотии обаче нашата тестова кола вдига летвата до почти 160 000 лева. За тези пари можете да си купите двайсет и пет оригинални M-класи. Но само в кръга на майтапа, разбира се. ■



CHANGED IDENTITY

The new Mercedes-Benz GLE breaks all ties with the unfortunate M-Class

Mercedes would proudly tell you that they were the ones to come up with the luxury SUV with the release of the original M-Class back in 1997.

THIS IS THE TRUTH ITSELF - for as long as one is willing to forget for a moment about the existence of the Range Rover. This feeling of pride, however, is mixed with some guilty conscience. That is simply because subsequently the M-Class became famous for being the loudest Mercedes ever built.

Initially it was planned as a joint project with Mitsubishi, but after it fell through, the Germans developed it alone. Unfortunately, this happened during the dark times of Juergen Schrempf, who had decided to rack up profits through indiscriminate savings.

As a result, this otherwise decently designed SUV turned out to be not only the least reliable Mercedes in TÜV's ratings, but also the most prone to breaks car in general, ranking higher than the first Dacia Logan.

In time, the quality gradually returned to the level one would expect from a Mercedes, but the reputational damage was done. The managers in Stuttgart couldn't hold it anymore and re-named the model to GLE. It is just now, however, that the new name gets a new car to stick to.

THE SECOND GENERATION GLE broke all ties with its infamous ancestor. It comes on a new platform, a new range of engines and most importantly - with a completely new interior.

The selection of engines is not as big as it was until recently thanks to the new environmental standards. There is an inline-six petrol hybrid engine producing 389 hp. There is also a 53

AMG with close to 500 hp. There are two six-cylinder diesel engines with 270 hp and 330 hp. Our aberrant modesty prompted us to test drive the best-balanced version: the 2 litre, four-cylinder engine with 245 hp and a price tag that wouldn't give your accountant a panic attack.

THIS ENGINE SEEMS completely sufficient. The new GLE handles much better, without a trace of its predecessor's drunken wobbling. Nevertheless, it remains a typical Mercedes where the focus is on comfort and not dynamics. In case you're in a hurry, the acceleration is not that bad, with 0-100 km/h in 7 seconds. The nine-speed automatic transmission is not too receptive to sporty driving, but it is otherwise smooth.

The S-Class's active suspension, which scans the road ahead and preventively reacts to all types of bumps, can be purchased as an extra. Even without this feature, the GLE's ride is sufficiently smooth. For as long as one doesn't put on 22-inch wheels, of course.

NOBODY HAS EVER SEEN such a car driving off-road, but we decided to test it and were pleasantly surprised. With its 19cm ground clearance, this car's capabilities pale in comparison to the G-Class, but it is nevertheless a true SUV. The four-wheel drive system utilizes a single-stage transfer case with an open central differential, which can distribute the torque equally between the two axles. In slippery conditions, the computer sends braking impulses to the wheels that have lost traction, avoiding slippage.

The new car is about 20 cm longer, which offers ample room inside and allows for custom

ordering a third row of seats, although they are only suitable for children. The luggage capacity, however, is astonishing at 630 litres.

THE STRONG SUIT IS THE FRONT. The previous generations looked like work horses with some leather and chrome sprinkled on them to imitate luxury. Imitations are now a thing of the past. The GLE's interior is in no way inferior to Mercedes' luxury sedans.

The materials are first-class. Even the power-window buttons are made of polished aluminum. Instead of a multimedia display perched in the middle of the dashboard, the car is equipped with the new MBUX infotainment system with two 12-inch screens combined into one. The instrument cluster is fully digital and can display pretty much anything with excellent graphics. We found navigating through this touchpad to be rather unnatural compared to BMW's iDrive touch controller. This, however, is compensated by the seamless voice control and the familiar from the E-Class driver assistance systems, which can turn, stop and even overtake.

WE MIGHT HAVE LIED A LITTLE when we said the price wouldn't scare your accountant. The 300d base model starts at 121,000 leva, which is not a budget-friendly choice. It comes, however, with an impressive standard package - LED headlamps with auto highbeam, climate control, multi-function steering wheel, leather seats, rear view camera, the two big multimedia screens and a nine-speed automatic transmission. Getting most bells and whistles, however, jacks up our test car's price up to 160,000 leva. This much money could get you 25 original M-Class SUVs. That was just a joke, of course. ■

By KONSTANTIN TOMOV / Photography WHEELS

ГАЛАКТИКИТЕ НА ТЕКЛА

TEKLA'S GALAXIES

Пловдивската галерия SARIEV отбелязва със специална изложба творчеството на Текла Алексиева, един от най-прочутите български художници-илюстратори. Експозицията включва оригинални рисунки за поредиците "Библиотека Галактика", "Еко" и "Библиотека България". Изложбата ще продължи до 27 декември.

Tekla Alexieva, one of the most famous Bulgarian illustrators, is celebrated with a special exhibition in Plovdiv's SARIEV Gallery. The exposition includes original drawings for the "Library Galactica", "Eco" and "Library Bulgaria" series, and runs until December 27th.



92 | РАЗВЕЙТЕ ЗНАМЕНАТА
PUT OUT MORE FLAGS



112 | АРОМАТНИ ПЪТЕШЕСТВИЯ
TRAVELS WITH A FLAVOUR



АФИШ

Събитията
и нещата, за
които ще се
говори през
ноември



ФЕСТИВАЛ

КИНОМАНИЯ // 33-то издание на есенния кинофестивал по традиция ще предложи най-актуалните и качествени кинозаглавия, както и няколко панорами. Акценти в програмата му са „Дъждовен ден в Ню Йорк“ на Уди Алън, „Болка и величие“ на Педро Алмодовар, както и екранизацията по романа на Георги Господинов „Физика на тъгата“ на Теодор Ушев. Панорамата е на италианския режисьор Франко Зефирели, а откриващият филм - „Засукан свят“ на Мариус Куркински.

14 - 28 ноември, София



КЛАСИКА

МАРИО ХОСЕН // Заг простичкото заглавие „Между два свята“ всъщност се крие един много амбициозен проект на виртуозния цигулар – той изпълнява творби на Паганини в автентична версия на живо за първи път след тяхното оригинално изпълнение през XIX век. В концерта-спектакъл участват швейцарският пианист Адриан Йотикер, солисти певци, балет и музиканти на Камерата Орфика, а гирьгент е Кристиан Шули, директор на Виенския симфоничен оркестър.

25 ноември, НДК, София



КИНО

ПЪЛНО УСКОРЕНИЕ // Филмът на Джеймс Манголд проследява грандиозната битка между Ford и Ferrari за спечелването на най-старата надпревара за спортни коли в света - 24-те часа на Лео Ман - през 1966. Мат Деймън играе автомобилния конструктор Каръл Шелби, а Крисчън Бейл – състезателя Кен Майлс. Двамата впрягат усилия за създаването на революционна за времето си кола за Ford Motor Company, която да пребори доминацията на творенията на Енцо Ферари.

От 15 ноември по кината

EN

FESTIVAL

KINOMANIA // The 33rd edition of the autumn festival will traditionally offer the most current and quality films, as well as several panoramas. Among the accents in its programme are Woody Allen's "A Rainy Day in New York", Pedro Almodóvar's "Pain and Glory", as well as the screen version of Georgi Gospodinov's novel "The Physics of Sorrow" by Teodor Ushev. The panorama is one of the Italian director Franco Zeffirelli, and the opening film – "Zasukan sviat" ("Twisted World") by Marius Kurkinsky.

14th – 28th of November, Sofia

CLASSIC

MARIO HOSSEN // What actually hides behind the simple title „Between Two Worlds“ is a very ambitious project of the masterly violinist – he is performing works by Paganini in an authentic live version for the first time after their original performing during the 19th century. The Swiss pianist Adrian Oetiker, soloist singers, ballet and musicians of Camerata Orphica are participating in the concert-spectacle, and Christian Schulz, Chief Conductor of the Vienna symphony orchestra, is conducting.

25th of November, National Palace of Culture, Sofia

CINEMA

FORD V FERRARI // James Mangold's film follows the monumental battle between Ford and Ferrari for the winning of the oldest sports cars race in the world – the 1966 24 Hours of Le Mans. Matt Damon plays the part of the automotive designer Carroll Shelby, and Christian Bale – that of the professional race car driver Ken Miles. The two are putting to work efforts for the creation for Ford Motor Company of a car that is revolutionary for its time, and that would overcome the domination of Enzo Ferrari's creations.

In cinemas November 15th

Events and
things that
will be
discussed in
November

POSTER

КНИГА

НОРМАЛНИ ХОРА // Ако има категорична сфера, с която ирландците могат да се гордеят (освен уискито), това е литературата. Сали Руни идва от родината на Джоис и Уайлд, макар да ги делят цели епохи. Затова пък съвременниците я определят като „гласа на поколението си“. Романът ѝ „Нормални хора“ спечели престижната награда „Коста“ с психологическото изследване на една връзка, която трябва да се съобрази с възприятията за „нормалност“ на обществото.

Издателство „Еднорог“.

КОНЦЕРТ

БРАЙЪН АДАМС // Минаха много години от първия концерт на Брайън Адамс в България, но публиката добре помни ентусиазираните изпълнения на канадеца. Този път той ще пее в Пловдив, а концертът е част от турнето по промоцията на четиринайсетия му студийен албум Shine A Light. Едноименното парче от него е писано в съавторство с Ед Шиърън, но не това е причината Адамс да заслужава специално внимание.

18 ноември, зала „Колодрума“, Пловдив

ПИАНО

ПИТЪР БЕНС // Пианистът е добре познат на българската публика, която явно е готова да го слуша все повече – той пристига за два концерта в страната. Като част от Новогодишния музикален фестивал ще свири в НДК, а два дни по-късно – във Варна. Познат със своя „кросоувър“ стил, Бенс лесно успява да завладее както почитатели на класиката, така и поп меломаните, заради които е натрупал 250 милиона гледания онлайн.

13 ноември, София, 15 ноември, Варна

EN

BOOK

NORMAL PEOPLE // If there is a categorical field, of which the Irish may be proud (besides whisky), it is Literature. Sally Rooney comes from the mother country of Joyce and Wilde, although they are ages apart. However the contemporaries are defining her as “the voice of her generation”. Her novel “Normal People” won the prestigious “Costa” award with the psychological examination of a relationship which has to conform with society’s perceptions of “normality”.

“Ednorog” publishing house

CONCERT

BRYAN ADAMS // Many years passed since the first concert of Bryan Adams in Bulgaria, but the audience remembers well the enthusiastic performance of the Canadian. This time he will be singing in Plovdiv, and the concert is a part of the tour promoting his fourteenth studio album Shine A Light. The homonymous track in it was co-written with Ed Sheeran, but this is not the reason due to which Adams deserves special attention.

November 18th, “Kolodruma” hall, Plovdiv

PIANO

PETER BENCE // The pianist is well known by the Bulgarian audience, which is obviously ever more ready to listen to him - he is coming for two concerts in the country. As a part of the New Year’s music festival he will be playing in the National Palace of Culture, and two days later – in Varna. Known for his “crossover” style, Bence easily manages to fascinate both admirers of classical music, and the pop music addicts, due to which he has amassed 250 million views online.

13th of November, Sofia, 15th of November, Varna



Текст КРИСТИНА НИГОХОСЯН / Ву КРИСТИНА НИГОХОСЯН

2020



Graffit Gallery Hotel

LET'S BE GLAMOROUS AND BRILLIANT!

1-DAY PACKAGE / 31.12.2019 - 01.01.2020

368 € BASED ON 2 GUESTS IN DOUBLE ROOM

2-DAY PACKAGE / 30.12.2019 - 01.01.2020

630 € BASED ON 2 GUESTS IN DOUBLE ROOM

3-DAY PACKAGE / 29.12.2019 - 01.01.2020

798 € BASED ON 2 GUESTS IN DOUBLE ROOM

DIAMONDS GALA EVE



f @ www.graffithotel.com +359 52 989 900

29.12. Desi Slava
30.12. Alfredo Torres
31.12. Raffi Boghossian

Gumzata Brass Band
Balet Nova / DL
Alex Raeva

SPECIAL NEW YEAR'S PROGRAM FEATURING:

f @

+359 52 817 700

www.astorgardenhotel.com

+359 52 817 760

www.villachinka.com

NEW YEAR'S EVE 2020

at Astor Garden Hotel and Villa Chinka

3-4-5 DAY
PACKAGE AT
ASTOR GARDEN HOTEL

From **870 BGN** per person



ACCOMMODATION AT
VILLA CHINKA

From **464 BGN** per person



Special deal from
31.12.2019 till 02.01.2020

2-days package
for two persons

687 BGN



NEW YEAR 2020

at Hotel Primorski

Sts. Constantine and Helena Resort, Varna

+359 52 810 300

www.hotelprimorski.com

reservations@hotelprimorski.com



HOTEL
PRIMORSKI

The offer includes:

Two overnights at Hotel Primorski
New Year Gala Eve at Villa Chinka Restaurant on
31.12.2019

Luxury SPA brunch and free entrance at
Aquahouse Thermal & Beach
/ 3-hours Thermal Zone on 1.01.2020 /

ПЪТУВАЙ ДО ВИЕНА СЪС СТИЛ.

от
€ 69

еднопосочна
цена с **ръчен
багаж**

от
€ 109

двупосочна
цена с **ръчен
багаж**

от
€ 89

еднопосочна
цена с **чекиран
багаж**

от
€ 128

двупосочна
цена с **чекиран
багаж**



Безплатен кетъринг и чекин – онлайн и на летище!



РАЗВЕЙТЕ ЗНАМЕНАТА

PUT OUT MORE FLAGS

15-те най-интересни средновековни замъка в Европа,
пощагени от тълпите туристи

The 15 most interesting medieval castles in Europe
spared by the crowds of tourists

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



Средновековните замъци: нищо друго не изразява толкова добре романтичното ни увлечение по миналото. Неслучайно и самият Уолт Дисни избра тъкмо замък за своя емблема и за сърце на тематичните си паркове. Но ако търсите по-автентични паметници, Европа е идеалното място. Няколко хиляди замъка са се запазили отлично до наши дни. Някои от тях са световноизвестни: примерно Нойшвайнщайн край Мюнхен, послужил за вдъхновение на Дисни; или Пеня в португалското градче Синтра, омаял някога самия Байрон; или пък покрития със зловеща слава Сант'Анджело в Рим; Бран в Румъния, предполагаемия дом на Дракула, и така нататък.

Но в нашата селекция сме се спрели на по-различни места: на замъци, които не са погълнати от туристическата индустрия, където няма непрекъснато да влизате в чие селфи и където наистина можете да усетите повея на миналото.

Medieval castles: the most eloquent expression of our passion for the past. It wasn't by chance that Walt Disney himself chose a castle for his emblem and a centre of his theme parks. But in case you are looking for more authentic castles, Europe is the perfect place. There are several thousands of castles that have remained in perfect condition until nowadays. Some of them are known all over the world: like Neuschwanstein near Munich which served as inspiration for Disney, Pena in the Portuguese town of Sintra that enchanted Lord Byron, the creepy Sant'Angelo in Rome, Bran in Romania, Dracula's presumed home, and so on.

However, when making our list we selected a different type of places: castles which have not yet been engulfed by the tourist industry, where you will not be always entering another person's selfie and where you can really feel the breath of the past..



Бойнице
Vojnice

ХОЕНЦОЛЕРН HOHENZOLLERN

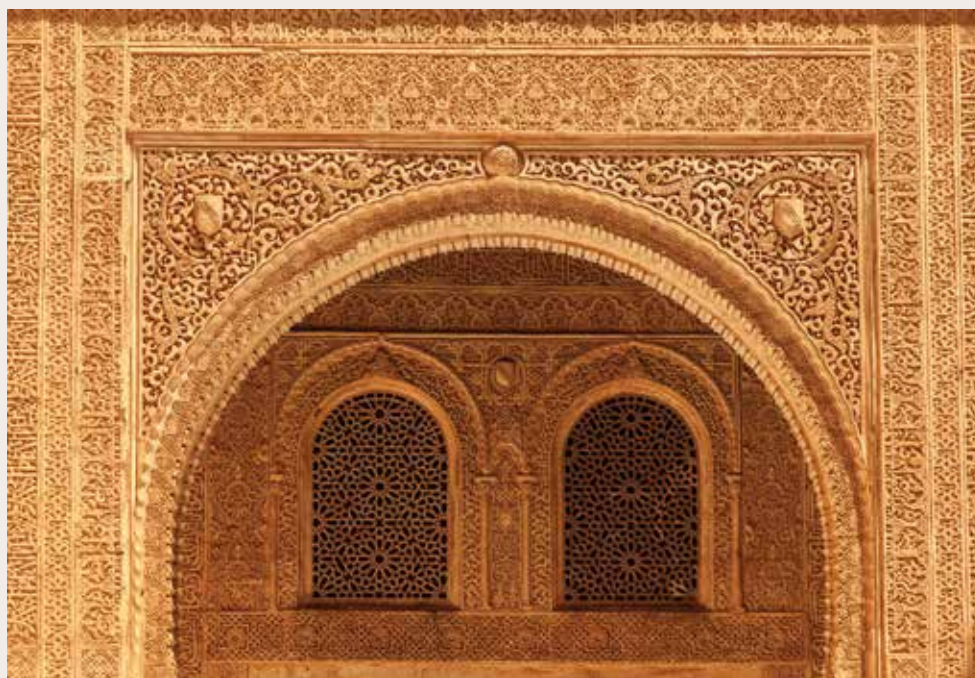
Близко хилядолетие династията Хоенцолерн е сред най-могъщите аристократични родове в Европа (последният ѝ монарх - крал Михайл I - управляваше Румъния до 1947). Родовият замък, на около 50 км от Щутгарт, е построен още в началото на XI век, но след това многократно е разрушаван и възстановяван. Днешният му вариант датира от 1867 година.

In the course of almost one millennium the Hohenzollern dynasty has been among the most powerful aristocratic clans in Europe (its latest monarch, king Michael I, ruled Romania until 1947). The family castle located about 50 km from Stuttgart was built in the early 11th cen-

tury, but was later destroyed and restored many times. In the way it is today it dates back to 1867.

АЛХАМБРА ALHAMBRA

Признаваме, че това място не се вписва напълно в политиката ни да избягваме туристическите атракции. Тук навалицата е толкова голяма, че е най-разумно да си запазите билети авансово онлайн. Но си заслужава саможертвата: някогашният дом на емирите на Гранада е почти без аналог в света. Градините му са приказни, а и очертанията му на фона на заснежената Сиера Невада ще ви осигурят материал за Instagram. Най-смайващ е обаче интериорът: безбройни зали и коридори със стени,



покрита с възможно най-изящната гравюра върху камък. Дори и да не се трогвате чак толкова от орнаменти, Алхамбра ще ви вземе акъла, уверяваме ви.

Yes, this isn't a place one would classify as crowd-free. The throngs are so impressive here that you'd better book your tickets online in advance. But it's worth the sacrifice: the place where the emirs of Granada once lived is almost incomparable to anything throughout the world. Its gardens are fabulous, and its outlines against the snowy Sierra Nevada are absolutely Instagrammable. Yet, it is the interior that will strike you the most: countless halls and corridors with walls covered with the most delicate stone engraving one could imagine. Even if you are not usually touched by ornaments, Alhambra will



Вътрешните стени на Алхамбра са украсени с арабски поеми, изписани в геометрични шарки

Alhambra walls are decorated with Arabic poems, manipulated into geometrical patterns with vegetal background

take your breath away, that is for sure.

БОЙНИЦЕ BOJNICE

Този замък, разположен живописно в меандрите на река Нитра в днешна Словакия, е построен през XII век и дълги години е собственост на унгарските крале. През XIX век от разрухата го спасява милионерът граф Палфи, който финансира мащабна реконструкция, повлияна от замъците по Лоара във Франция. През 1939 Бойнице е откупен от Ян Антонин Бата, собственика на едноименния обуювен концерн, но после ►

АРАГОНСКИЯТ ЗАМЪК CASTELLO ARAGONESE

Ако търсите наистина древни замъци, трудно ще намерите съперник на Арагонския, кацнал върху една скала до остров Иския, в северната част на Неаполитанския залив. Най-старите укрепления тук са издигнати още от Хиерон I, тирана на Сиракуза, през 474 година преди Христа. Всевъзможни завоеватели са владели това късче скала, но днешният му вид и името се дължат на крал Алфонсо V Арагонски, който през 1441 укрепил островчето и го свързал с Иския с каменен мост.

If you are looking for really ancient castles, you could hardly find a match to the Aragon castle which sits on a rock near the island of Ischia in the northern part of the Gulf of Naples. Its oldest defences were built by Hiero I of Siracuse in 474 BC. That piece of rock used to be possessed by many rulers, but its modern looks and name are due to king Alfonso V of Aragon who strengthened the island in 1441 and built a stone bridge that connected it with Ischia.





► социалистическата власт го конфискува и го превръща в музей.

This castle, beautifully located in the meanders of Nitra river in today's Slovakia, was built in the 12th century and was owned by the kings of Hungary for many years. In the 19th century count Palfy, a millionaire, saved it from destruction by financing a large-scale reconstruction influenced by the castles along the Loire. In 1939, Bojnice was bought by Jan Antonin Bata, owner of the Bata shoes concern. However, the socialist rulers confiscated it and made it a museum.

ГРАВЕНСТЕН GRAVENSTEEN

Името буквално означава "графски замък" - от построяването си през 1180 до 1353 година тази каменна грамада в сърцето на днешен Гент е седалище на владетелите на Фландрия. След това е била използвана за какво ли не: съд, затвор, монетен двор и дори като тъкачна фабрика. В края на XIX век е реставриран и днес е музей.

Its name literally means "the Castle of the Counts" - since 1180 when it was built until 1353 this stone pile in the heart of today's Ghent has been the residence of the Flemish rulers. Afterwards it served for a variety of reasons: it was a court, a prison, a mint, and even a textile mill. In the late 19th century it was restored and is now a museum.

ЦАРЕВЕЦ TZAREVETZ

Макар да съществува под днешното си име повече от 13 столетия, и да е страната с най-много археологически находки в Европа след Италия и Гърция, България не може да се похвали със замъци в класическия смисъл. "Докато в Западна Европа замъкът е нещо отделно от града, в българските земи поради характера на системата - същата като във Византия - замъкът е акрополът на самия град. Тоест градът е подножието, а замъкът израства като най-висока част на града", обяснява историкът проф. Христо Матанов. Най-забележителният такъв акропол е Царевец, укрепеният вътрешен град на Велико Търново. През 1185, когато Асен и Петър прекратяват византийската окупация и възстановяват българската държава, това



Кастело ди Фенис
Castello di Fenis

Горен Кьонигсбург е изоставен след Триусетгодишната Война и после построен наново между 1900 и 1908 от германския кайзер Вилхелм II

Haut-Koenigsbourg was abandoned after the Thirty Years' War and then rebuild from 1900 to 1908 by the German kaiser Wilhelm II



място става тяхна столица. Ако имате възможност, непременно изгледайте светлинното шоу на Царевец, което проследява цялата хилядолетна история на крепостта.

Even though it has been existing under its present name for 13 centuries and is the country with the biggest number of archaeological discoveries in Europe following Italy and Greece, Bulgaria has none of these typical castles. "While a castle in Western Europe is usually separate from the city, in Bulgaria - because of the nature of the system which is the same as the one in Byzantium - a castle is the very acropolis of the city", Prof. Hristo Matanov, a historian, explained. The most famous acropolis is Tzarevets, the embattled internal town of Veliko Turnovo. In 1185, when Asen and Peter put an end to the Byzantine occupation and restored the Bulgarian state, that place became their capital city. Should you have a chance, don't miss the light show over Tzarevets which tells the entire millennium story of the fortress.

ДЪНЛОУС DUNLUCE

Това може и да не е най-добре запазеният замък на остров Ирландия, но пък е един от най-живописните - и неслучайно продуцентите на Game of Thrones го избраха за седалище на корабите корсари от дома



Грейджой. Замъкът е построен още през XIII век от местен ирландски владетел, но след това няколко столетия е в ръцете на шотландски завоеватели от кланове МакКуилън и МакДонъл.

Развалините му са кацнали на самия ръб на стръмна базалтова скала на северния бряг на острова, и са достъпни от материка по госта стряскащ мост. Мястото е вдъхновявало кого ли не: от автора на "Хрониките на Нарния" К. С. Лъус до Led Zeppelin.

This might not be the island of Ireland's best preserved castle, yet it is among the most picturesque ones - which is why the Game of Thrones producers chose it for the home of the tough corsairs of the House Greyjoy. The castle was built back in the 13th century by a local Irish ruler, but was then controlled by Scottish conquerors from the clans MacQuillan and Macdonnell in the course of several centuries. Its ruins are situated on the very brink of a steep bank on the northern coast of the island and can be reached from the continent through a scaring bridge. This place has been an inspiration for many: from the author of The Chronicles of Narnia, C.S. Lewis to Led Zeppelin.

ГОРЕН КЪОНИГСБУРГ HAUT-KOENIGSBOURG

Никой не знае кога е бил построен този замък, разположен на един връх в планината Вогеви, в Елзас. Но със сигурност вече е ►

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 продължи 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.



Дънотар
Dunnottar

► съществувал през 1147, когато монаси се оплакали от тиранията на господарите му в писмо до френския крал Луи VII. През 1633, в разгара на чудовищната Тридесетгодишна война, шведските войски го превзели и опожарили, и едва в началото на XX век замъкът бил възстановен по поръчка на германския кайзер Вилхелм. От 1919 до днес Кьонигсбург е на територията на Франция, в него е заснет легендарният филм на Жан Реноар "Великата илюзия".

Nobody can tell when this castle, situated on a top of the Vosges mountain in Alsace, was actually built. However, it was definitely already existing in 1147 when monks complained of the tyranny of its rulers in a letter to king Louis VII of France. In 1633, at the height of the monstrous Thirty Years' war, the Swedish armies conquered it and burned it. It was not until the early 1900s that the castle was restored by order of German Kaiser Wilhelm. Since 1919 Koenigsbourg has been included in the territory of France. It was also where Jean Renoir's legendary movie La Grande Illusion was shot.

ШЕНОНСО CHENONCEAU

По течението на Лоара във Франция има десетки приказно красиви замъци, но дори сред тях Шенонсо изпъква заради факта, че е построен върху водата. Днешната сграда е издигната през 1522, а няколко десетилетия по-късно кралица Катерина Медичи се

влюбва в мястото и го превръща в лична резиденция. През Втората световна война замъкът е бомбардиран и от германците, и от Съюзниците, но днес за щастие е възстановен в оригиналната си прелест.

Along the Loire in France there are tens of fabulously beautiful castles, but even among them Chenonceau stands out due to the fact that it is built on water. Its modern building was constructed in 1522 and several decades later Caterina Medici fell in love with the place and made it her private residence. During World War Two the castle was bombed by both the Germans and the allies, but was fortunately restored in its original charm.

ДЪНОТАР DUNNOTTAR

Кацнал върху мъчнодостъпен скалист полуостров на източния бряг на Шотландия, Дънотар днес е в развалини, но над 12 века е участвал активно в политическия живот на Острова. През XVII век тук шотландските католици укриват короната и другите кралски скъпоценности, за да ги спасят от нашественическата армия на Оливър Кромвел.

Perched on a rocky peninsula on Scotland's east coast which is quite difficult to access, Dunnottar is in ruins today. However, it took an active part in the island's political life for more than 12 centuries. In the 17th century it was here that the ►



**ПРЕДЯМА
PREDJAMA**

Ако пътувате през Словения, горещо ви съветваме да се отбиете до градчето Постойна, прочуто както с едноименната пещера, така и с тази сграда, вписана в "Рекордите на Гинес" като най-големия пещерен замък в света. Построен е най-вероятно в началото на XIII век, а през XVI е дом на Еразъм от Лог - легендарен разбойнически главатар и балкански аналог на Робин Худ. Все още можете да видите тайния тунел, през който Еразъм се снабдявал с провизии при честите обсади.

In case you travel through Slovenia, we very much recommend that you stop by the town of Postojna, both famous for its cave and this building included in the Guinness Records as the biggest cave castle in the world. It was most likely built in the beginning of the 13th century, and in the 16th century it gave shelter to Erasmus of Lueg, a legendary robber baron and a Balkan analogue of Robin Hood. You can still see the secret tunnel through which Erasmus obtained provisions during the frequent sieges.



► Scottish Catholics hid the crown and the other royal jewels in order to save them from Oliver Cromwell's incursive army.

МОШНА **MOSZNA**

Този полски замък, построен през XVII век, е като излязъл от приказките със своите 365 стаи и 99 кули. Намира се край селцето Мошна, в югозападна Полша, близо до чешката граница. Няколко пъти е дострояван, на което се дължи днешната смайваща смесица от барок, неоготика и неокласицизъм. Пораженията в обзавеждането се дължат на краткото владичество на Съветската армия след 1945.

This Polish castle, built in the 17th century, looks like fairy-tale with its 365 rooms and 99 towers. It is located near the small village of Moszna in western Poland, near the Czech border. Its construction was completed several times which explains its present amazing mixture of baroque, neo-Gothic, and neoclassicism. The damages in the equipment were caused by the short domination of the Soviet army after 1945.

МООЗХАМ **MOOSHAM**

Тази леко недодялана грамата недалеч от Залцбург е построена през 1191 година върху останките от римски форт, и днес приютава впечатляващата колекция от картини на граф Йохан Непомук Вилчек. Но повечето посетители се вълнуват от друго: тук между 1675 и 1690 са водени прословутите процеси за вещицство, в рамките на които 139 мъже, жени и деца са изгорени живи. Заради това наричат Мозхам "замъка на вещиците".

This slightly awkward heap not far from Salzburg was constructed in 1191 upon the remains of a Roman fort and is now the home of the impressive collection of paintings owned by Count Johann Nepomuk Wilczek. Yet, most visitors are more excited for another reason: in this place, between 1675 and 1690, the famous hunting of witches and wizards took place and 139 men, women, and children were burned alive. That's why the Moosham castle is called the Witches Castle.

ФЕНИС **FENIS**

Долината на Аоста, свързваща днешните Франция и Италия, е изпъстрена със средновековни замъци, контролирали някога един от основните търговски пътища в Европа. Фенис в едноименното графство е може би най-популярният - не само заради ефектния си външен вид, но и заради богатата колекция от фрески и гоблени. Построен е ►



Царевец
Tzarevets



Шенонсо
Chenonceau





Грабенстен
Gravensteen



Мошна
Moszna



Егер
Eger



Моозхам
Moosham

► най-вероятно в края на XII или началото на XIII век.

The valley of Aosta river that connects today's France and Italy is flecked with medieval castles that once controlled one of Europe's major roads of commerce. Fenis in the small town bearing the same name is probably the most popular one - not just for its attractive appearance but also for the rich collection of mural paintings and tapestry. It was built in the end of the 12th century or the beginning of the 13th one.

ЕГЕР EGER

Тук няма да видите островърхи кули и други архитектурни ефекти: замъкът Егер е чисто функционална крепост, отблъснала турците след героична обсада през 1552 година (според изворите защитниците били около 2300 души, а нападателите - 40 000).

Егер е чисто функционална крепост, отблъснала турците след героична обсада през 1552 година (според изворите защитниците били около 2300 души, а нападателите - 40 000)

Едноименното градче е столица на една от двете най-популярни винарски области на Унгария, и местното "бикавер" (бича кръв) е още една причина да пропътувате стотина километра от Будапеща. Обширните подземия на архиепископския дворец, ползвани някога за съхранение на виното, също не са за пропускане.

You are not going to see spiry towers here: the Eger castle is a purely functional fortress that beat off the Turks after a heroic siege in 1552 (according to the sources, there were about 2300 defendants against 40,000 attackers). The city with the same name is the capital of one of Hungary's two most famous wine-growing regions, and the local Bikaver wine is one more reason you should travel those hundred kilometres from Budapest. The broad basements of the archbishop's castle that were once used to store the wine should not be missed, either. ■

2.12.2019

Sofia, Bulgaria Hall

Sofia Philharmonic Orchestra

Viktoria Mullova Violin

Nayden Todorov Conductor



Works by
Vladigerov
Shostakovich
Stravinsky



Sofia
Philharmonic
Orchestra



Maestro
Nayden
TODOROV

CONCERT AT MUSIKVEREIN VIENNA

*Works by Vladigerov,
Stravinsky and Dvořák*



5 DECEMBER
2019, 7.30 PM

В куфара на Петер Артс

Петер Артс, известен още като Холандския дървосекач, е признат за един от най-великите кикбоксъори в тежка категория за всички времена, а днес подготвя свой собствен отбор Team Aerts. Беше специален гост на SENSHI, популярната верига професионални състезания по бойни спортове в България. Нещата, без които не тръгва на път:

Моят iPad: за работа, развлечение и връзка със света.

Спортна екипировка: Повечето ми пътувания са свързани с турнири, спортни семинари или тренировъчни лагери с бойците от моя отбор. А дори и когато пътувам за удоволствие, спортът е огромна част от живота ми, така че спортният екип винаги намира място в куфара ми.

Чехли: за удобство и отпускане.

Японският ми талисман: имам го от един японски фен, който ми го е купил от тамошен храм.

Учебник: "Японски за заети хора" (Japanese for busy people). Използвам миговете свободното време в самолета, за да уча японски.

Мои снимки и визитки.

Зарядно устройство за iPad и iPhone. ■



In the Suitcase of Peter Aerts

Peter Aerts, also known as "The Dutch Lumberjack", is widely considered to be one of the greatest heavyweight kickboxers of all time, and is currently training a team of his own (Team Aerts). Aerts was special guest of SENSHI, the popular chain of martial arts competitions in Bulgaria. Things he always carries in his suitcase:

My iPad: for work and leisure.

My sportsclothes: most of my trips are connected with travelling for tournaments, sports seminars or training camps with the fighters from my team. And even if it comes to leisure travel, sport is a huge part of my life so sports clothes are something that I always put in my suitcase.

Slippers: for comfort and relaxation.

My lucky charm: I got it from a Japanese fan, who bought it for me in a temple.

My studybook: "Japanese for busy people". I embrace the little free time I get while travelling to learn Japanese.

My photos and businesscards.

Charger for iPad and iPhone. ■

Samsonite

BY YOUR SIDE







BABY, IT'S COLD OUTSIDE

Практичното пухено яке има също толкова практична история, макар дизайнерите в последните години да го вкарват във „високата мода“

Когато през 1939 г. Едгън Бауър излиза на обичайния си зимен риболов край Сиатъл, той едва ли предполага, че случилото му се ще има връзка с модната сцена на 21 век. Той почти не умира от измръзване, когато вълненото му палто подгизва и замръзва от ниските температури. Бауър решава да намери по-адекватно облекло за мокро и влажно време – яке с пълнеж от пух, който не се струпва само в долната част.

ПОЧТИ ПО СЪЩОТО ВРЕМЕ американският дизайнер Чарлз Джеймс експериментира с капитонирана върхна дреха, пълна с пух. Творенията му са далеч от практичността на Бауър – неговото яке следва женските извивки и е от бял сатен. Ще мине много време обаче преди творенията на Бауър и Джеймс да излязат извън нишите си - риболова и висшата мода.

Срещат се някъде по средата чак през 80-те - италианският бранд Moncler от две десетилетия специализира в пухенките и вече е привлякъл вниманието на модната тълпа. Въпрос на време е грехата да стигне до други представители на поп културата – хип хоп изпълнителите в Чикаго и Ню Йорк.

ОСТАНАЛОТО Е ИСТОРИЯ - пухеното яке е носено от Доктор Дре, но и от лейди Даяна. В колекциите си го включват Helmut Lang, Maison Martin Margiela, John Galliano, Junya Watanabe, Balenciaga.

За зима 2019-2020 на пухенката се уповават Iceberg, Fendi, DSquared2, Marni, Ermenegildo Zegna, Dries Van Noten, Rick Owens - едва ли Бауър си е представял подобно нещо, докато е хвърлял въдицата премръзнал 80 години по-рано. ■



- 1. ACNE
- 2. CANADA GOOSE
- 3. MONCLER
- 4. OFF-WHITE



BABY, IT'S COLD OUTSIDE

The practical puffer jacket has a history that is just as practical, although designers have been putting it in “haute couture” during recent years



5. ORLEBAR BROWN
6. THE NORTH FACE
7. AMBUSH
8. STONE ISLAND

When in 1939 Eddie Bauer went out on his usual winter fishing trip near Seattle, he was hardly supposing that what happened to him will have a bearing on the fashion stage of the 21st century. He nearly died of frostbite when his woolen coat became damp and froze due to the low temperature. Bauer decided to seek for a more adequate clothing for wet and humid weather – a jacket with a filling of down, which does not thron only in the lower part.

AT ALMOST THE SAME TIME the American designer Charles James was experimenting with a padded overcoat, filled with down. His works are far from Bauer's practicality – his jacket is follows the curves of the female body and is made of white satin. A long time will pass however before the works of Bauer and James come out of their niches – fishing and haute couture.

They meet somewhere in the middle as late as during the 80s – the Italian brand Moncler had been specializing in puffers for two decades and had already drawn the attention of the fashion crowd. It was a matter of time for the piece of clothing to reach other representatives of pop culture as well – the hip-hop performers in Chicago and New York.

THE REST IS HISTORY – the puffer jacket is worn by Dr. Dre, but also by Lady Diana. Helmut Lang, Maison Martin Margiela, John Galliano, Junya Watanabe, Balenciaga are including it in their collections.

The ones that are relying on the puffer for the Winter 2019-2020 season are Iceberg, Fendi, DSquared2, Marni, Ermenegildo Zegna, Dries Van Noten, Rick Owens – Bauer was hardly imagining such a thing while he was casting his fishing line frostbitten 80 years earlier. ■



Throughout Europe for you

GLS transports over 430 million parcels per year throughout Europe.

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

For you in Bulgaria in cooperation with



STS. CONSTANTINE AND HELENA RESORT VARNA



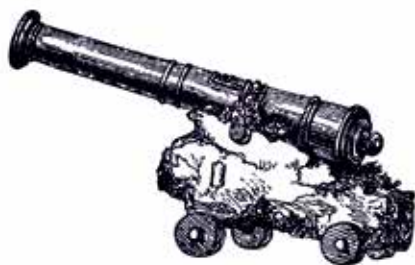
BALCHIK



**ДИРЕКТНО ОТ
ИНВЕСТИТОР**

MY-HOME.BG

+359 888 323 432



Villa Chinka Restaurant Italian chic & Mediterranean taste
@villachinka | #VillaChinka Restaurant Sts. Constantine & Helena Resort +359 882 002 003

**VILLA
CHINKA**
Restaurant
Sts. Constantine and Helena Resort

АРОМАТНИ ПЪТЕШЕСТВИЯ



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

Текст КРИСТИНА НИГОХОСЯН / Фотография SHUTTERSTOCK

НАВАРА: RONCAL

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

АВСТРИЙСКИ АЛПИ: ALP-BERGGÄSE

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

БЕЛГИЯ: HERVE

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

ЧЕРНИ ВИТ: ЗЕЛЕНО СИРЕНЕ

Зеленото сирене е поредният български прецедент – широко известно сред любителите на млечните деликатеси по света

и почти напълно непознато в родината си. Нещо повече – няма да го намерите в нито един магазин в България. Единственият шанс да го опитате е на някои от изложениата на фондация Slow Food, която всъщност е и причината в малкото тетевиенско село да се възобнови домашното производство на това сирене. Прави се от млякото на тетевиенска овца и се оставя да зрее в дървени качества за цялото лято. Постепенно саламурата се отцежда, а сиренето остава на сухо. Наесен се прехвърля в изби с постоянна влага и температурата, от които се получава и характерната зелена плесен. На вкус е меко и ароматно, най-добре го съчетайте с българско червено вино.

СЕВЕРНА ХОЛАНДИЯ: BEEMSTER

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

сложите в сандвича си и да го хапвате с бутилка Amstel.

САРДИНИЯ: CALCAGNO

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

АЗОРСКИ ОСТРОВИ: SAO JORGE

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

КОРНОУЛ: CORNISH YARG

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

Зеленото сирене
е поредният
български
прецедент –
широко известно
сред любителите
на млечните
деликатеси по
света и почти
напълно непознато
в родината си



Travels With a Flavour

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

By CRISTINA NIGOHOSIAN / Photography SHUTTERSTOCK

NAVARRRE: RONCAL.

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

AUSTRIAN ALPS: ALP-BERGMÄSE

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

BELGIUM: HERVE

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

BULGARIAN CHERNI VIT: GREEN CHEESE

Green cheese is yet another Bulgarian product known worldwide among diary lovers, but almost completely unknown in its own country. You will not find this cheese in a single shop in Bulgaria. Your only chance to try it is at a Slow Food Foundation exhibition, which is actually the reason why the production of this cheese was revived in a small village in the Teteven municipality. It is made from the milk of the Teteven sheep and left to mature in wooden casks all summer long. Gradually the brine evaporates and the cheese dries out. In autumn it is moved to cellars which have a constant humidity and temperature, producing the typical green mold. The taste is soft and fragrant, and is best combined with a Bulgarian red wine.

NORTH HOLLAND: BEEMSTER

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

SARDINIA: CALCAGNO

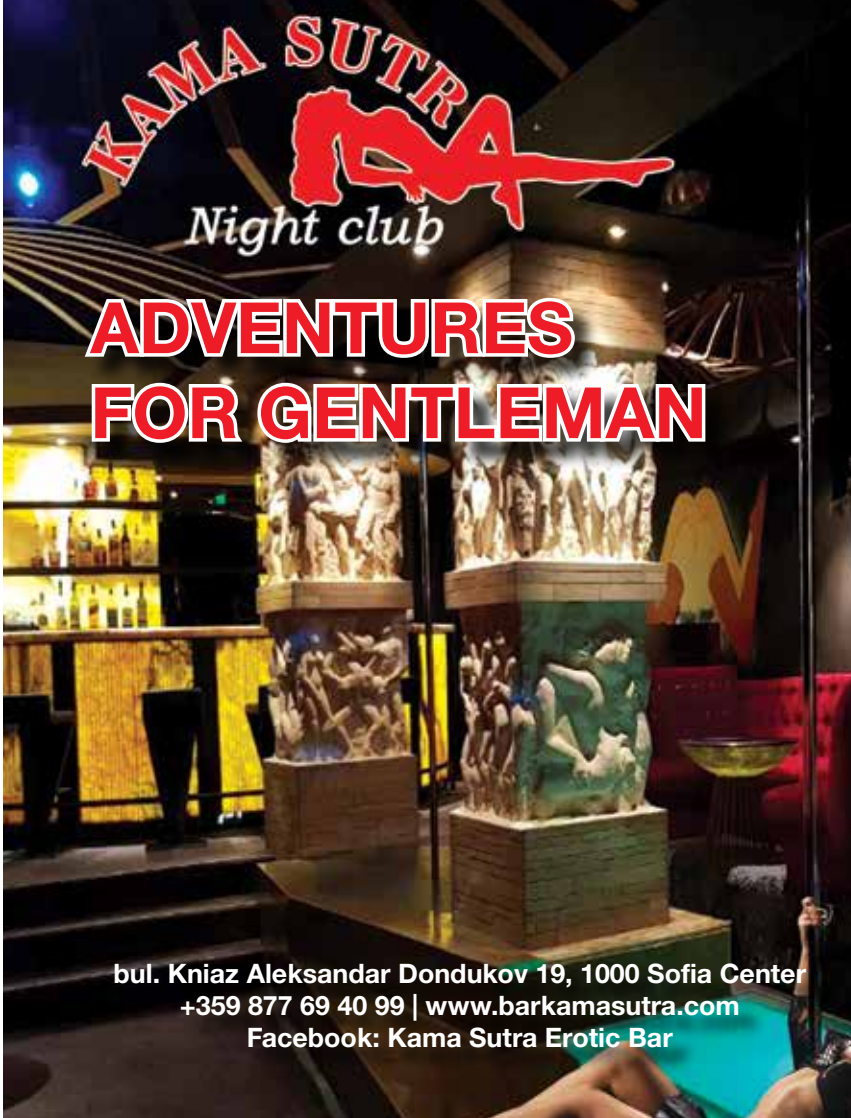
This handmade cheese uses milk from an ewe that has grazed on the slopes of the Italian island and then is matured in the Castelcivita caves for 1 to 2 years. If all this sounds too complicated remember that Calcagno is actually a variety of Pecorino, but sweeter and with more flavor. When ripe, the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

THE AZORES: SAO JORGE

It is no easy task to find a cheese made from cow's milk in Portugal, the land of goats. But the Azorean archipelago, although part of the Iberian state, differs greatly. Situated deep inside the Atlantic Ocean it has high humidity, volcanic soil and a pleasantly warm climate throughout the year. However, Sao Jorge cheese is made only in the summer from unpasteurized cow's milk, similar to Cheddar, and has a slightly spicy taste which makes it suitable for salads, as well as for a simple dinner with a freshly baked baguette. And a glass of Vinho Verde, of course.

CORNWALL: CORNISH YARG

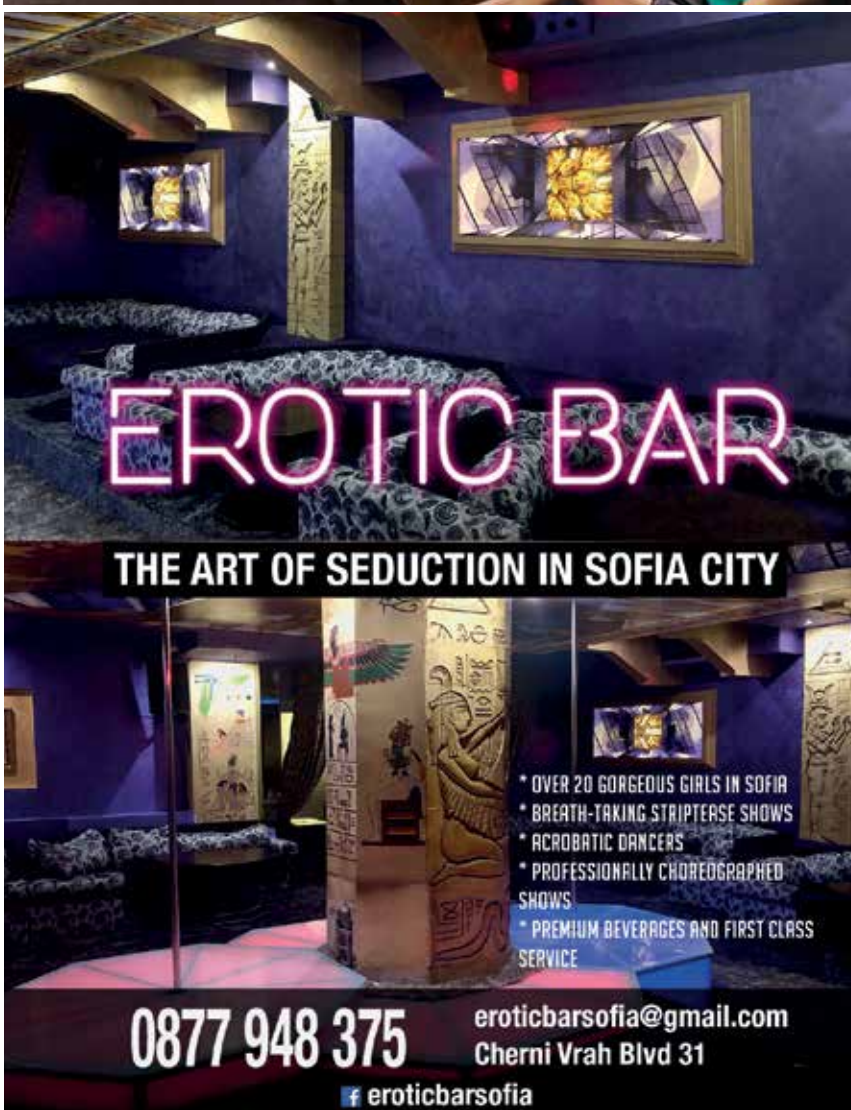
A farmer by the name of Gray is supposedly the man who invented this semi-hard cheese sometime in the 17th century. Yarg is the inventor's surname spelled backwards. It is made from the pasteurized milk of Holstein Friesian cows, it is shaped by hand and wrapped in nettle leaves or wild garlic. The nettles, originally used for preserving, impart a delicate mushroom flavor. A variety wrapped in wild garlic leaves was invented later. While maturing, Cornish Yarg is given a light spraying of penicillium candidum white mould, which gives it its typical appearance. Enjoy it with a burgundy or bordeaux. ■



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
- * AEROBATIC DANCERS
- * PROFESSIONALLY CHOREOGRAPHED SHOWS
- * PREMIUM BEVERAGES AND FIRST CLASS SERVICE

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

Spaghetti Kitchen*Bar

София, площад Св. Неделя 3
www.spaghetti-kitchen.bar
e-mail: office@spaghetti-kitchen.bar
тел.: 089 304 66 66



Spaghetti Kitchen*Bar

3, Sveta Nedelya Square, Sofia
www.spaghetti-kitchen.bar
e-mail: office@spaghetti-kitchen.bar
phone: +359 89 304 66 66

Ако трябва да забодем карфица в центъра на София, ще бъде точно тук – на площад Света Неделя 3, при чисто новият Spaghetti Kitchen*Bar. Отправяйки се към парадния вход, виждаме едно съвсем различно място – интериор на няколко нива и съвсем различни зони с много акценти и детайли, живеещи в пълна хармония. Вкусната обиколка на мястото започва с това, с което обикновено свършваме – десерта. На входа ни посреща витрина с авторски десерти, приготвени на място от майстор сладкарите на Spaghetti Kitchen.

Ако си решил да преоткриеш италианската храна, просто се отдай на прясна паста и добре препечена по ръбчетата пица в Morello фурната. Разбира се, Италия не е самотна на вкусната карта, която стои пред нас. Тръгваме на околосветско пътешествие с японското патешко, норвежка съомга, октопод от Санторини, както и няколко предложения от българската кухня. Зоната с прошуто бара пък е прекрасно място за вино и тапаси. Новаторските коктейли, които се предлагат, са истинско произведение на алкохолното изкуство. Накратко – Spaghetti Kitchen*Bar е мястото, на което можеш да се срещнеш с приятели, да ханнеш хубава храна или да пнеш любимия си коктейл в приятна атмосфера.



If we need to put a pin in downtown Sofia, it will be right here – at 3 Sveta Nedelya Square, at the brand new Spaghetti Kitchen*Bar. Heading for the front door, we see a completely different place – interior on several levels and completely different zones with a lot of highlights and details, living in perfect harmony.

The delicious tour of the place begins with what we usually end with – dessert. A window with original desserts, prepared here by Spaghetti Kitchen's pastry chefs, welcomes us at the entrance.

If you've decided to rediscover Italian food, just indulge in fresh pasta and crispy pizza round the edges in the Morello oven. Italy, of course, is not alone on the delicious map we have in front of us. We set off on a round-the-world trip with Japanese duck, Norwegian salmon, Santorini octopus, as well as a few offers from the Bulgarian cuisine. What's more, the prosciutto bar zone is a great

place for vino and tapas. The innovative cocktails they offer are a real work of the alcoholic art.

In a nutshell – Spaghetti Kitchen*Bar is the place where you can meet friends, eat good food or have your favorite cocktail in a pleasant atmosphere.

Bedroom Premium Club

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



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 изявиите на световноизвестни диджеи.

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 перфориран 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!

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 отвеждат пътищата на София, в ресторантите от веригата намиращ себе си сред изискана и творческа обстановка, модерен дизайн и оригинална италианска кухня, специално създадена под черпака 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.

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. Ilichev Str., Sofia, Bulgaria

ИМПЛАНТОЛОГИЯ
ПЕРИОДОНТИКА
ЛАЗЕРНА ДЕНТАЛНА МЕДИЦИНА

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

ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕР

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

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

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



ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина* до 118 см) + дамска чанта/лаптоп

ТАКСИ ЗА РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

- Вътрешни полети – 15 евро на посока;
- Международни полети – 20 евро на посока**.

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

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

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

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

** За пътуване от Лондон – 20.00 GBP, от Цюрих – 20 CHF, от Тел Авив – 20 USD.

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

По международни и вътрешни линии:

БИЗНЕС КЛАСА

- 2 броя ръчен багаж с общо тегло до 15 кг (размери до 55x40x23 см всеки) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 2 броя регистриран багаж до 32 кг и до 158 см* всеки.

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

- 1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина* до 118 см) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 1 брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см*.

Изключения

• ЗЛАТНА КАРТА FLY MORE

• БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КАРТА VISA PLATINUM ОТ ЦКБ

• БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КОБРАНДИРАНА КАРТА „БЪЛГАРИЯ ЕР И ЦКБ“

• ЧЛЕНОВЕ НА ПРОГРАМАТА CCB CLUB

• МОЛЯЩИ***

2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки, за полети, при които опериращ превозвач е авиокомпания „България Ер“.

• БЕБЕТА ОТ 0-2 ГОДИНИ

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

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

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

TARIFFS WITHOUT CHECKED BAGGAGE

Each passenger who bought a ticket in a tariff that includes only a hand baggage carriage, is allowed to transport in the cabin free baggage allowance as follows:

ECONOMY CLASS

1 piece of hand baggage up to 10 kg and with dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)* + 1 personal item / laptop bag

FEES FOR CHECKED BAGGAGE CARRIAGE

First piece of checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm*:

- Domestic flights – EUR 15 per direction;
- International flights – EUR 20 per direction**.

> In case of heavier, above volumes or additional piece of checked baggage, the standard conditions of Bulgaria Air apply.

> Checked baggage can be purchased before the flight at the airport or through the issuer of the ticket.

> Possession of CCB Club card, Visa Platinum card from CCB, co-branded card from CCB and Bulgaria Air, and FLY MORE gold card does not entitle free checked baggage on tariff without baggage.

* The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the baggage /l+h+w/.

** For travel from London – 20.00 GBP, from Zurich – 20 CHF, from Tel Aviv – 20 USD.

TARIFFS WITH CHECKED-IN BAGGAGE

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

International and Domestic flights

BUSINESS CLASS

- 1 piece of hand baggage up to 10 kg and with dimensions; 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)* + 1 personal item / laptop bag;
- 2 pieces of checked baggage up to 23 kg or 1 piece up to 32 kg, up to 158 cm* each.

ECONOMY CLASS

- 1 piece of hand baggage up to 10 kg and with dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)* + 1 personal item / laptop bag;
- 1 piece of checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm*.

Exceptions

• GOLD CARD FLY MORE

• TICKETS PAID WITH VISA PLATINUM CARD BY CCBANK

• TICKETS PAID WITH CO-BRANDED CARD BULGARIA AIR / CCBANK

• MEMBERS OF THE CCB CLUB PROGRAM

• SEAMEN***

2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each* for flights operated by Bulgaria Air.

• INFANTS 0-2 YEARS OF AGE

If the fare of the ticket of the adult who is accompanying the baby allows 1 piece checked baggage up to 23 kg, the baby is entitled to 1 piece checked baggage up to 10 kg. Transportation of baby carriages is free of charge, but it is mandatory to hand them over / to receive them immediately before embarkation / disembarkation of the aircraft. The aviation company shall not be responsible for damages resulting from transportation on baggage belts, in case the carriage has not been handed over / received at the aircraft.

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

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

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

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

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

Такси за свръхбагаж МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг * – 50 евро;
За големина на багажа между 158 см и 203 см – 70 евро;
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 кг до и 158 см – 50 евро;
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до и 158 см – 100 евро.

ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг * – 20 евро;
За големина на багажа между 158 см и 203 см – 30 евро;
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 кг до и 158 см – 20 евро;
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до и 158 см – 50 евро;
*Багаж с тегло над 32 кг може да се превозва само като карго.

Специални категории багаж СПОРТНА ЕКИПИРОВКА

Превозът на спортна екипировка не влиза в нормата на безплатния чекиран багаж. Таксува се 50 евро в посока, като допълнително парче чекиран багаж. Максимални размери до 23 кг и до 203 см сумарна дължина.

Изключение: За всички директни полети, оперирани от „България Ер“:
• Безплатен превоз на един чифт ски/сноуборд екипировка

ВЕЛОСИПЕДИ

Приемат се за превоз в специална опаковка (картон или специален калъф). Максимални размери на опаковката 160 x 90 x 25 см. Изисква се предварително потвърждение на услугата в резервацията.
Международни линии: 70 евро в посока. **Вътрешни линии:** 30 евро в посока.

ОРЪЖИЕ

Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси се извършва съгласно изискванията на Международната асоциация за въздушен транспорт /IATA/. Не се потвърждава на codeshare полетите на „България 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.
- Ловната пушка и патроните се считат за едно парче регистриран багаж и се таксуват с еднократна такса за обслужване. Този вид багаж не се включва в безплатната норма и таксата се прилага независимо от това дали пътникът има друг чекиран багаж.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В ПЪТНИЧЕСКАТА КАБИНА /PETC/

- Максимално тегло на животното и клетката – до 8 кг*;
- Максимални размери на клетката – 48 x 35 x 22 см;
- Не се включва в безплатната норма багаж и се заплаща такса от 50 евро в посока.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В БАГАЖНИКА /AVIH/

- Без ограничение в теглото на животното;
 - Максимални размери на клетката – 110 x 65 x 70 см;
 - Не се включва в безплатната норма багаж, заплаща се такса:
- при тегло на животното и контейнера до 32 кг - 80 евро в посока
- при тегло на животното и контейнера над 32 кг - 120 евро в посока**

Важни уточнения за превоза на домашни любимци:

- Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията. За потвърждение е необходимо да се свържете с Центъра ни за обслужване на клиенти на телефон: +359 2 402 0400 или по e-mail callfb@air.bg;
- Приемат се за превоз само кучета и котки;
- „България Ер“ не приема за превоз животни до и от Великобритания;
- Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго (напр. Американски питбул териер, Стафордширски бултериер, Американски стафордширски териер, Бултериер, Американски булдог, Дого Аржентино, Кангал (Анатолийска овчарка), Кавказка овчарка, Ротвайлер, Родезийски риджбек, Доберман, Кане Корсо и др.).

*за полети FB1431/1432 до и от Париж, където опериращ превозвач е Air France, максималното тегло за превоз на PETC е 6 кг.

** Животни с тегло с контейнера над 32 кг не се приемат за превоз до/от Брюксел.

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

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

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

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

Excess baggage fees

INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* – EUR 50;
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 70;
Extra piece – second bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 50;
Extra piece – third bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 100.

DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* – EUR 20;
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 30;
Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 20;
Extra piece – third bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 50;
* Baggage with weight over 32 kg may only be carried as cargo.

Special categories of baggage

SPORT EQUIPMENT

Transportation of sport equipment is not included in the quota of checked baggage. It is charged as an extra piece of checked baggage – EUR 50 in direction.

The equipment must be of maximum weight and total dimensions 23 kg and 203 cm.

Exception: for all flights operated by Bulgaria Air:

- Free carriage of 1 piece of ski / snowboard equipment.

BICYCLES

Accepted for carriage in special packaging (cardboard or a special case). Maximum size of package 160 x 90 x 25 cm. This service requires pre-confirmation in the reservation.

International flights: EUR 70 per direction. **Domestic flights:** EUR 30 per direction.

FIREARMS

Carriage of firearms and ammunition is carried out according to the requirements of the International Air Transport Association /IATA/. It is not confirmed on codeshare flights of Bulgaria Air. Carriage of firearms and ammunition other than sport weapons and ammunition is prohibited. In some cases, carriage of firearms and ammunition for hunting and sporting purposes may be permitted. The passenger should contact Bulgaria Air and provide information on the type of weapon, its serial number and the ammunition, which will be entered into the reservation system. All firearms and ammunition will be accepted only as baggage and must be transported in the luggage compartment of the airplane and under no circumstances in the passenger cabin. They must be suitably packed separately and the weight of the ammunition should not exceed 5 kg. The passenger should have all documents required by law and regulations applicable to carriage for the particular state. Bulgaria Air reserves the right to deny carriage of firearms and ammunition.

- Hunting rifles and cartridges – total weight up to 15 kg: fee EUR 50 per direction;
- Hunting rifles and cartridges – total weight over 15 kg: fee EUR 70 per direction;
- Short-barrel firearms (pistol): fee EUR 20 per direction.

Hunting rifles and cartridges are regarded as one piece of registered baggage and are charged with one-time fee for service. This type of baggage is not included in the free allowance and the fee is applied regardless of whether the passenger has other checked-in baggage.

PETS IN THE PASSENGER CABIN /PETC/

- Maximum weight of the animal and the cage – up to 8 kg*;
- Maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and a fee of EUR 50 per direction applies.

PETS IN THE HOLD /AVIH/

- No limitation in the weight of the animal;
 - Maximum dimensions of the container – 110 x 65 x 70 cm;
 - The pet is not included in the free baggage allowance, and the following fees apply:
- At the weight of the animal and container up to 32 kg – EUR 80 per direction;
- At the weight of the animal and container over 32 kg – EUR 120 per direction.

Important information for live animal transportation:

- Pets transportation (both PETC and AVIH) is a subject to compulsory confirmation from the Airline. For confirmation please contact our Customer Service Centre at +359 2 402 0400 or by e-mail: callfb@air.bg;
- Only dogs and cats are accepted for transport;
- Bulgaria Air does not accept animals to and from Great Britain;
- Fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo (example: American Pit Bull Terrier, American Staffordshire Terrier, Staffordshire Bull Terrier, Bull Terrier, American Bulldog, Dogo Argentino, Karabash (Kangal), Anatolian Shepherd Dog, Caucasian Ovcharka (Caucasian Shepherd Dog), Rottweiler, Rhodesian Ridgeback, Doberman, Cane Corso, etc.).

* For flights FB1431/1432 to and from Paris where operating carrier is Air France, the maximum weight of PETC is 6 kg.

** Animals weighing over 32 kg together with the container are not accepted for carriage to / from Brussels.

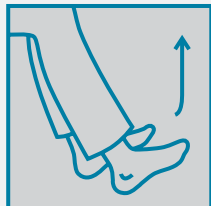
* For partner flights involving Bulgaria Air and other partner airlines, other luggage conditions may apply.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

FIT TO FLY

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



ХОДИЛА

10 пъти

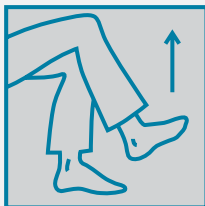
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



КОЛЕНЕ

30 пъти

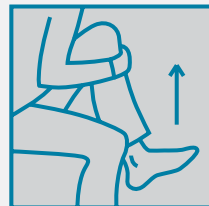
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



РАМЕНЕ

5 пъти

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



КРАКА

10 пъти

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



ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

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

FEET

10 times

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

ANKLES

15 times

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

KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

SHOULDERS

5 times

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

LEGS

10 times

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

BACK AND ARMS

15 times

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

ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

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

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

RELAX!

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

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

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

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

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

DURING THE FLIGHT

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

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

КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

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

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

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

REDUCING JETLAG

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

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

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

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

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

ВАШЕТО ЗДРАВЕ

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

ВАШИЯТ БАГАЖ

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

СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

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

ВАШАТА СИГУРНОСТ

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

ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

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

ПУШЕНЕТО

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

УПЪТВАНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

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

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

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

ПРИ ПРИСТИГАНЕ

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

YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

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

YOUR HEALTH

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

YOUR LUGGAGE

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

YOUR CHECK IN DEADLINE

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

YOUR SECURITY

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

YOUR HAND LUGGAGE

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

SMOKING

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

THE SAFETY BRIEFING

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

YOUR CABIN CREW

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

AT THE DESTINATION AIRPORT

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

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

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

Уважаеми пътници,

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

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

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

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

Dear passengers,

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

all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, hatchets, meat cleavers; machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers, crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators / gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas / turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.



ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ
FLYING WITH PETS

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

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 kg,

а размерите на клетката 48 x 35 x 22 cm. За услугата се заплаща такса от 50 евро в посока.

При превоз на домашни любимци в багажното отделение /AVIH/ няма ограничение в теглото на животното, а максималните размери на клетката са 110 x 65 x 70 cm. При общо тегло до 32 kg се заплаща такса 80 евро, а над 32 kg – 120 евро в посока.

Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията.

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки, като единствено до и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

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

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

When transporting pets in the passenger cabin /PETC/ there are no limitations in the weight of the animal. The maximum dimensions of the container are 110 x 65 x 70 cm.

When transporting pets in the passenger cabin /PETC/ there are no limitations in the weight of the animal. The maximum dimensions of the container are 110 x 65 x 70 cm.

At the weight of the animal and container up to 32 kg, a fee of EUR 80 per direction applies, if the weight is over 32 kg – EUR 120 per direction applies.

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

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

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo.



UPGRADE TO BUSINESS CLASS
UPGRADE DO BIZNES KLASA

Upgrade до бизнес класа, за да е перфектно

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

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

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

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

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

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

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

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

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

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

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

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

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

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

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



SKY SHOP
SKY SHOP

Удоволствието да пазаруваш във въздуха

Спестете време и разнообразете пътуването си. Само на борда на нашите самолети ще откриете любимите си аромати, модни артикули, както и специални подаръци за своите близки,

а за колекционерите предлагаме и специални брандуирани артикули.

Sky Shop Ви предлага и една наистина ексклузивна услуга: можете да направите поръчка на даден артикул предварително, за да сте сигурни, че той ще бъде

доставен на борда и запазен единствено за Вас! За целта направете своята заявка online на сайта ни www.air.bg или на e-mail: dutyfree@air.bg. Услугата не изисква предварително заплащане и е безплатна, като е желателно поръчката да бъде направена до 24 часа преди полета.

The pleasure of shopping in the air

Save time and diversify your trip. Only on board of our aircrafts you will find your favourite fragrances, fashion items and special gifts for your beloved ones from world-famous brands.

For collectors we also offer special branded items.

Sky Shop also offers you an exclusive service: you can order an item in advance to make sure it will be delivered on board and reserved only for you! Just order it online at www.air.bg or via e-mail

at dutyfree@air.bg. The service does not require a prepayment and is free of charge. It is preferable to make the order up to 24 hours before the flight.



ПОВЕЧЕ КОМФОРТ
MORE COMFORT

Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт – срещу такса от **20 евро** на посока*.

Можете да заявите и заплатите своето предпочитано място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.:

+(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Ер“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си гарантирате налично място и да спестите време на летището.

Следва да се има предвид, че има пътници, които не могат да бъдат настанявани на аварийни изходи (някои от местата с повече

пространство се намират до тях), например хора с физически, психически и слухови увреждания, възрастни хора, деца и бебета (със или без придружител) и пътници с наднормено тегло.

*** За Тел Авив таксата е 20 щатски долара в посока, за Лондон – 20 паунда, за Цюрих – 20 швейцарски франка.**

Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to guarantee more in-flight comfort!

How? Just book your seat with extra leg space and more comfort – for a fee of **EUR 20** per direction*.

You can request and prepay your preferred seat by contacting our Customer Service Center at

+(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat for you and to save time at the airport.

It should be considered that here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these

exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

*** For Tel Aviv the fee is USD 20 per direction, for London – GBP 20, for Zurich – CHF 20.**



ПРЕВОЗ НА НЕПРИБРУЖЕНО ДЕТЕ
UNACCOMPANIED MINOR

Пътуване на деца без придружител

Доверете се на услугата на „България Ер“ за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете по време на полет!

• За деца на възраст между 3 и 5 г. осигуряваме ескорт – стюард, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

от еднопосочната тарифа в М класа и двупосочни летищни такси за стюарда-придружител.

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс UM такса в размер на 40 евро на отсечка за международни полети и 20 евро за вътрешни полети. За София – Лондон таксата е 50 евро, а за Лондон – София е 50 паунда.

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от услугата

срещу заплащане на UM таксата. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За да се възползват от услугата, е необходимо да отправят запитването си поне 2 седмици преди полета на callfb@air.bg.

Детето Ви задължително трябва да носи със себе си валиден паспорт.

Една стюардеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една UM такса.

Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 40 in direction for international flights and EUR 20 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 50 and for London – Sofia is GBP 50.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior the flight at callfb@air.bg

Your child must carry a valid passport with him/her. One flight attendant can accompany two children from the same family – brothers and sisters who travel together. For them is paid a single UM fee.

THE FACE OF

Bulgaria Air

National Carrier **www.air.bg**



Airbus A320-214



**Airbus A319-112
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.



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

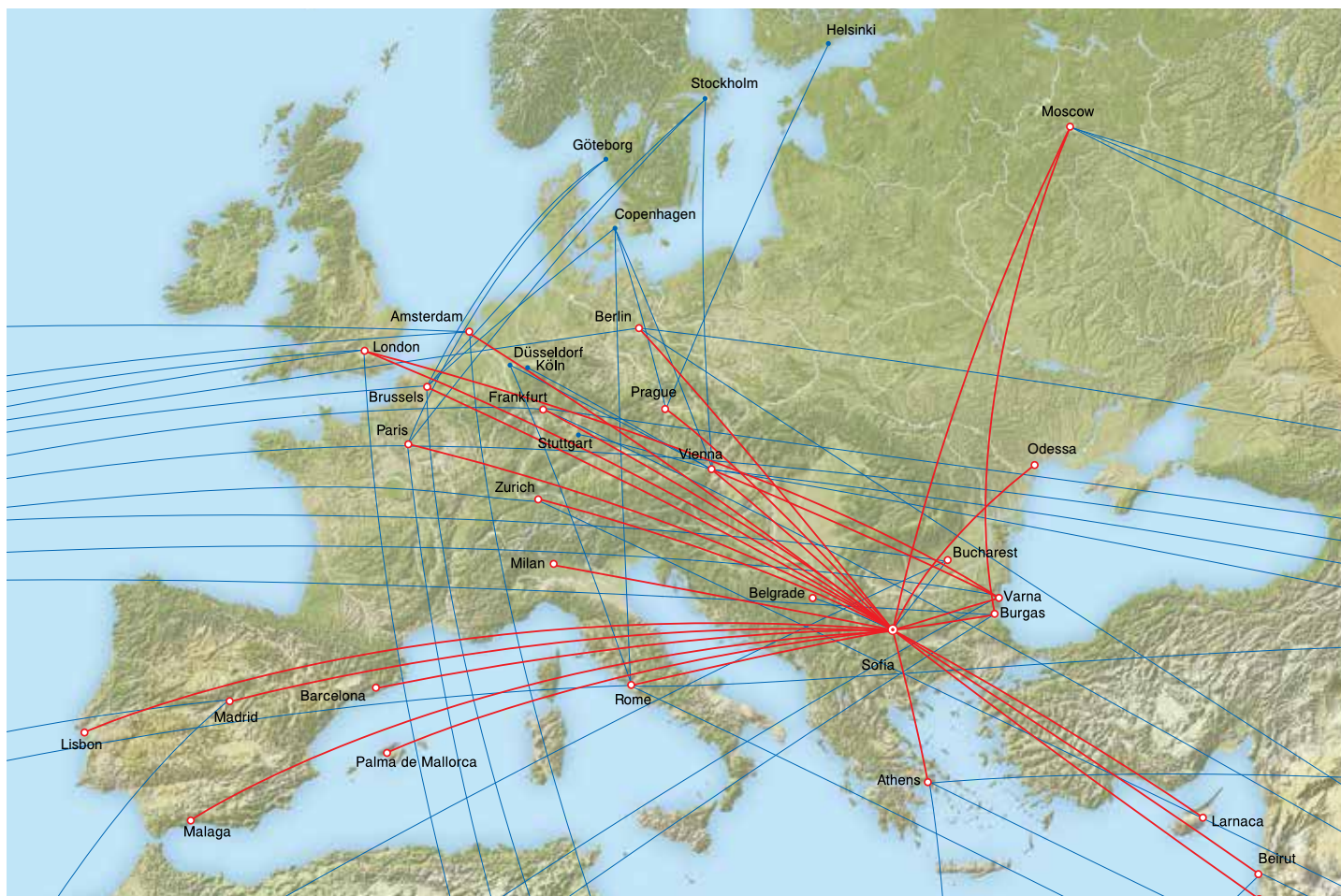
Jointly operated services using Aegean aircraft and crew.



SOFIA – MILAN

Jointly operated services using Bulgaria Air 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.

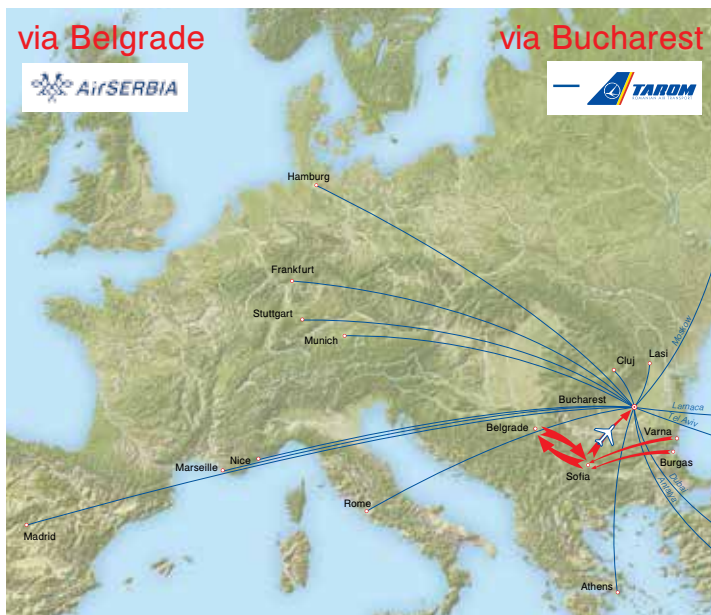
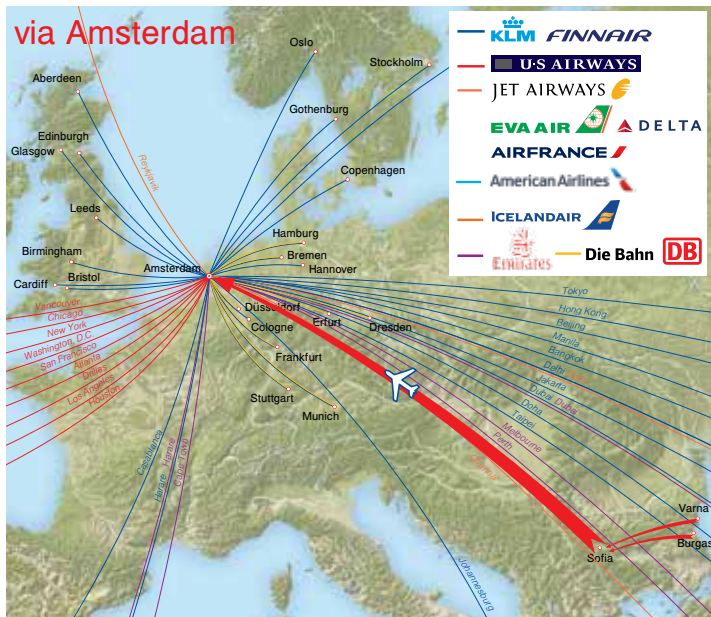
INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двесте авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

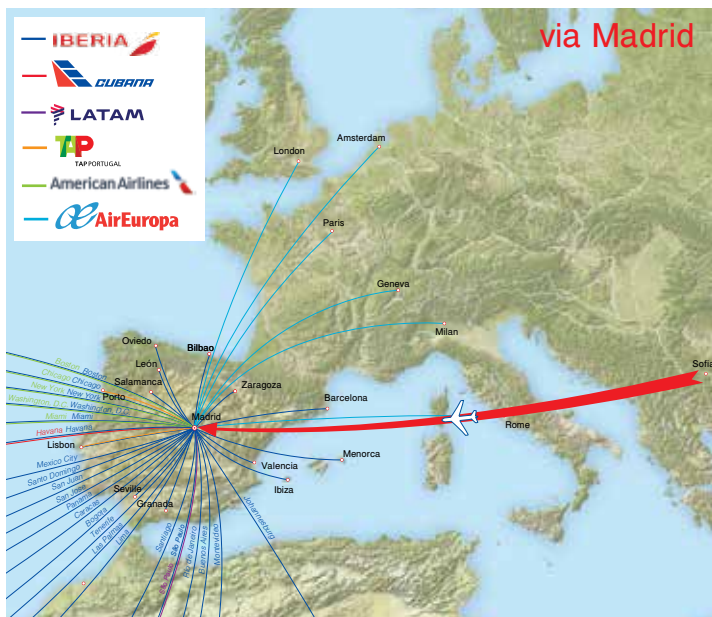
The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



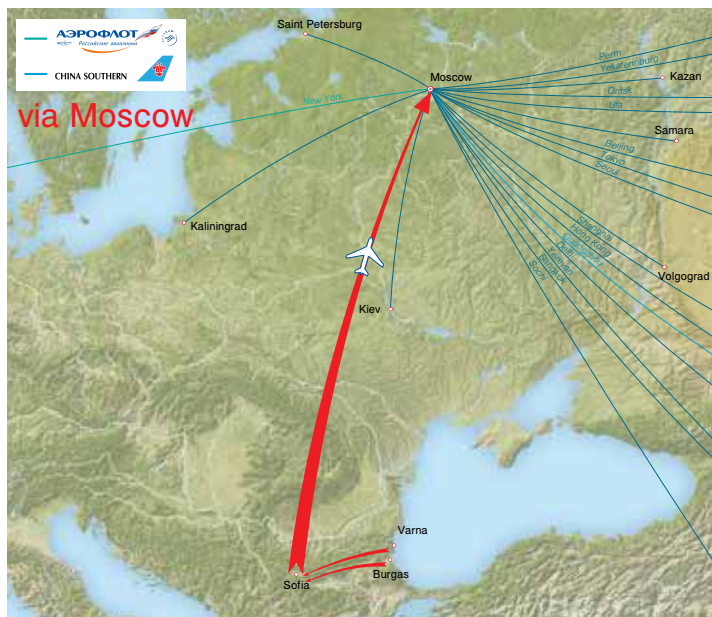
Летете до всяка точка на света с България Ер и партньори.
Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



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: 10:00 - 19:00</i> <i>Lunch time: 13:00 - 14:00 Local Time</i>	phone.: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg
	Varna Airport Office Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Monday - Friday and Sunday:</i> <i>07:00-21:00 Local Time</i> <i>Saturday:</i> <i>03:00-18:00 Local Time</i>	phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg
	Varna City Office 55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 09:00-20:00 Local Time</i> <i>Saturday 10:00-18:00 Local Time</i>	phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg
	Bourgas Airport Office Bourgas airport, Terminal 2 Departures, floor 2 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>(between June and September)</i>	phone: +359 56 900 155 fax: +359 56 870 132 e-mail: boj@air.bg www.air.bg
BRU 	Belgium, Brussels <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>10:00-19:00 Local Time</i>	phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg

LCA 	Cyprus, Nicosia "Louis Aviation" - 11 Lemesos Avenue, 2112 Nicosia, P.O. Box 21301, 1506 Nicosia, Cyprus.	phone: +357 225 88 182 fax: +357 223 76 606 e-mail: bulgariaair@louisgroup.com www.air.bg
BER 	Germany, Berlin Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-18:00 Local Time</i>	phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg
LON 	United Kingdom, London Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:30 - 17:30 Local Time</i>	phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg
MOW 	Russia, Moscow City Office 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and September)</i>	phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg
	Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> <i>Opens 2 hours before flight</i>	e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg
TLV 	Israel - Tel Aviv Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> <i>Sunday - Thursday:</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i>	phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg
USA 	Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 9am - 5pm,</i> <i>Saturday - Sunday 9am - 1pm (EST)</i>	phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg
VIE 	Austria, Vienna Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Thursday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>Friday</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i>	phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg