

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy 05 (118) 2020

ON BULGARIA
AIR

**Bulgaria's
Lion**

ЛЪВЪТ НА БЪЛГАРИЯ

**The Black
Fold**

ЧЕРНОТО БЛАТО

**Coronavirus
Winners**

ПОЛЗИТЕ ОТ КОРОНАВИРУСА

**HOW TO INVEST
IN YOURSELF**

Virginia Nakova, founder of Training Academy
Вергиния Накова, основател, Training Academy

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg





Уважаеми пътници,

Авиокомпанията поднася своите извинения на всички пътници, засегнати от анулациите и промените в разписанията, наложени заради разпространението на коронавирус COVID-19. „България Ер“ осигурява редица възможности за препланиране на самолетните билети и допълнителни комплименти към пътуванията.

Всеки с анулиран полет може да остави своя билет с отворени врати за пътуване до края на годината, или да избере нова директна дестинация от портфолиото на националния превозвач, до която би искал да пътува. Въвежда се и възможност пътник да преотстъпи самолетния си билет на друг, желаещ да пътува.

Всеки, който иска да промени датата на полета си или да преотстъпи мястото си на друг, получава възможност да избере безплатно и една допълнителна услуга: upgrade до бизнес класа, превоз на

1 допълнителен регистриран багаж до 23 kg, избор на седалка с повече пространство, превоз на домашни любимци или на непридружени деца.

Още информация и подробности можете да откриете на www.air.bg в секция Помощ за клиента - Обща информация.

Паралелно авиокомпанията завиши още повече хигиенните изисквания в самолетите си. Преди и след всеки полет пасажерският салон и санитарните помещения се почистват щателно и се третират със специални препарати. В тоалетните са подsigурени топла вода, сапун и дезинфектанти. Качеството на въздуха на борда се гарантира от специални филтриращи системи HEPA, които осигуряват постоянна циркулация на термично обработен въздух до над 200 градуса, ограничавайки евентуално разпространение на каквато и била зараза по въздушен път.

Dear passengers,

Bulgaria Air apologises to all passengers affected by cancellations and timetable changes imposed by the spread of the COVID-19 coronavirus. Bulgaria Air provides a number of options for flight rescheduling and more travel extras.

Anyone with a cancelled flight can leave their ticket open until the end of the year, or choose a new direct destination from the portfolio of the national carrier to which they would like to fly. Passengers can also transfer their flight ticket to other people wishing to travel. Anyone who wants to change the date of their flight or transfer their seat to another person can choose one additional free service: upgrade to business class, transportation of one extra checked luggage of up to 23 kg, choice of an extra space seat, and transportation of pets or unaccompanied children.

You can find more information and details at www.air.bg under the Customer Help - General Information section.

Meanwhile, the airline has further increased the on-board hygiene requirements. Before and after each flight, the cabin and washrooms are thoroughly cleaned and treated with special preparations. The toilets provide hot water, soap and disinfectants. The air quality on board is ensured by special HEPA filtration systems that ensure continuous circulation of heat-treated air up to over 200 degrees, limiting the possible spread of any contagion by air.

Respectfully,

The team of Bulgaria Air



FLY
GOOD
FEEL
SAFE

България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg

**11 | BUSINESS
ECONOMY**



20 | Лъвът на България
За пръв път в 140-годишната си история българският лев е онова, за което са мечтали създателите му: силен и необременен с дългове

25 | The Lion of Bulgaria

- 12 | Числа и лица
Figures & Faces
- 14 | Еврото може и да не дочака България
- 18 | The Euro May Not Last Long Enough for Bulgaria
- 30 | Черното блато
- 34 | The Black Fold
- 37 | Страната на товарните Поршета
- 38 | The Country of Cargo Porsches

**39 | ANALYSIS
POLITICS**



42 | Само силните организации инвестират в хората си
Вергиния Накова, основател на Training Academy, прег Bulgaria ON AIR

46 | Only Sound Organisations Invest in Their People

- 40 | Бум на велосипедите след коронавируса
Bicycle Boom in the Wake of the Coronavirus
- 51 | Промениящият правилата
- 54 | The Game Changer
- 56 | Новите и старите медии
- 58 | New and Old Media

**61 | SCIENCE
TECHNOLOGY**

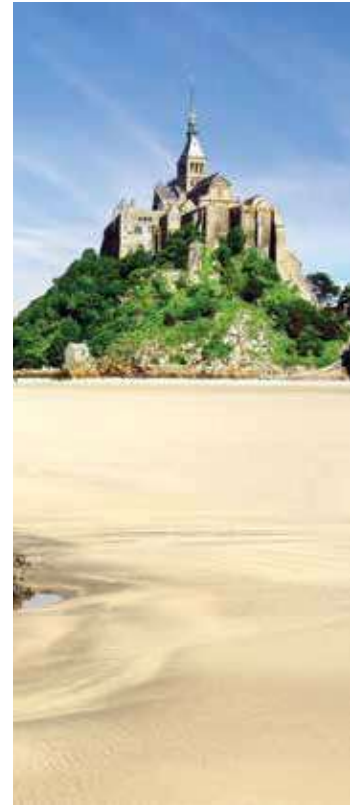


66 | Когато България бе пионер в електро-мобилите
Още през 1969 у нас е създадена кола на ток с цели 240 км пробег

72 | When Bulgaria Was an Electric Car Pioneer

- 62 | Водородният залог на BMW
- 64 | The Hydrogen Bet of BMW!
- 70 | Госпога директори
- 72 | Dear Managers

**75 | TRAVEL
LIFESTYLE**



90 | 20-те най-красиви страни в света
От Италия до Мозамбик и от Нова Зеландия до България, тези дестинации никога няма да ви разочароват

90 | The 20 Most Beautiful Countries in the World

- 76 | Афиш
Poster
- 100 | Един свят не стига
- 102 | The World is Not Enough
- 108 | Цветовете на лятото
The Colours of Summer
- 110 | Цюрих: 12 Вкуса за 12 часа
- 115 | Zurich: 12 Tastes for 12 Hours

THE INFLIGHT MAGAZINE

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

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

ГЛАВЕН РЕДАКТОР
Константин Томов
ktomov@bulgariaonair.bg

ПРЕВОДАЧИ
Методи Йорганов
Радослав Генчев

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

ДИЗАЙН
BRAND NEW DESIGN

ИЗДАТЕЛ
ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
Виктория Мумкова

ТЪРГОВСКИ ДИРЕКТОР
Леа Бакалова
lbakalova@bulgariaonair.bg

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

БАНКОВА СМЕТКА

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

TRANSLATORS
Metodi Yordanov
Radoslav Genchev

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

DESIGN
BRAND NEW DESIGN

PUBLISHER
INVESTOR MEDIA GROUP

CEO
Victoria Mitkova

MARKETING DIRECTOR
Lea Bakalova
lbakalova@bulgariaonair.bg

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

BANK ACCOUNT

IBAN: BG57 2603 0790 1019 1023 03
BIC: CEEBVBGSF
Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна

ISSN 1314-2216

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

CONTRIBUTORS АВТОРИ



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

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



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

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



BMW 8

НОВИТЕ BMW M8 КУПЕ И КАБРИОЛЕТ



За повече информация, моля обърнете се към вашия BMW дилър.

М Кар Варна

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

М Кар Пловдив

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

BMW M8 Купе: Разход на гориво: 11 – 11,1 л/км; CO₂ емисии: 252 – 253 г/км

BMW M8 Кабриолет: Разход на гориво: 11,1 -11,2 л/100км; CO₂ емисии: 254-256 г/км

 /gornabania1

 (02) 957 60 77

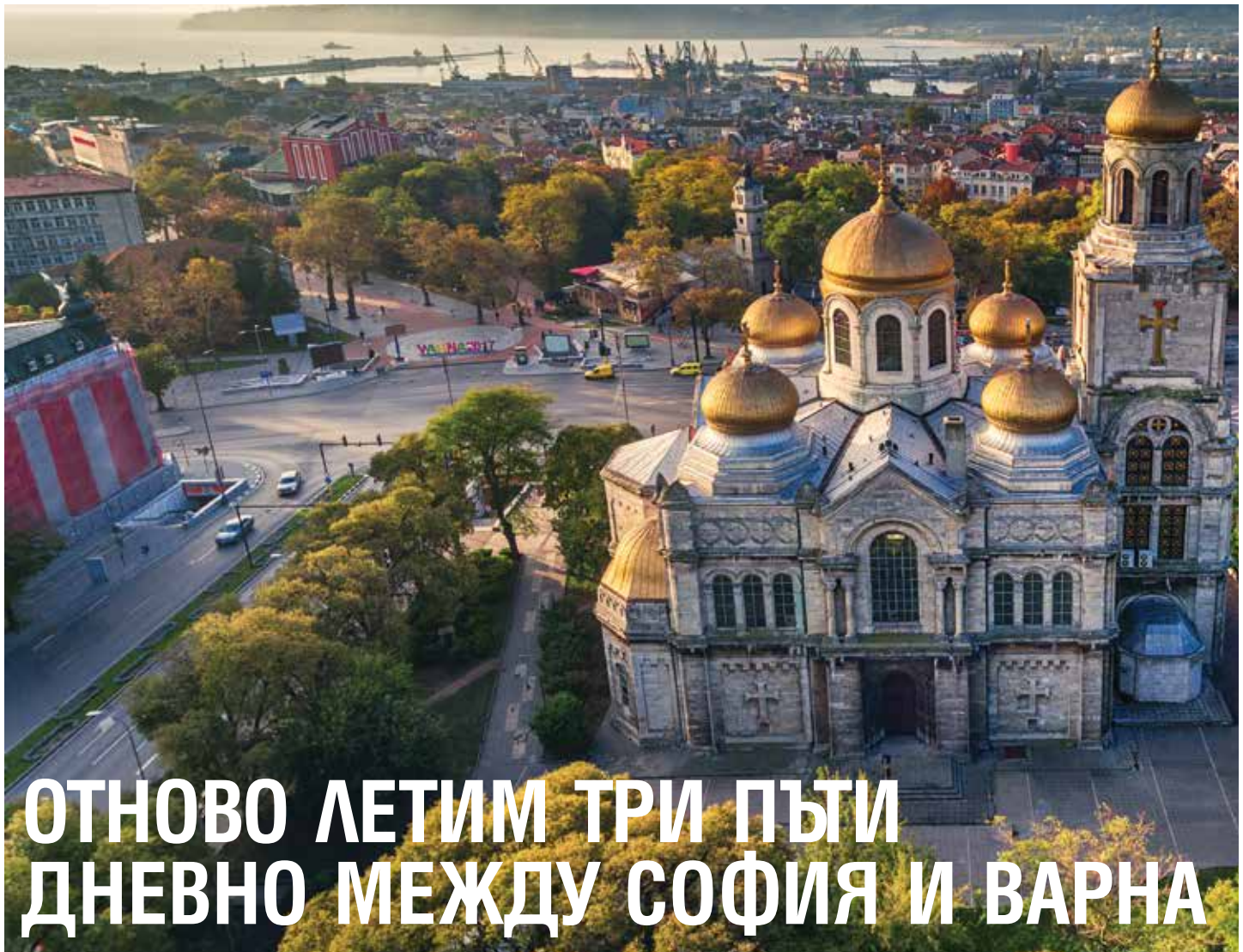
www.gornabania1.bg



Central
Cooperative
Union - Bulgaria



**Walk
on the way
to the health**



ОТНОВО ЛЕТИМ ТРИ ПЪТИ ДНЕВНО МЕЖДУ СОФИЯ И ВАРНА

WE FLY AGAIN SOFIA TO VARNA THREE TIMES A DAY

Националният превозвач „България Еър“ възстановява голяма част от честотите на полетите си между София и Варна. От 25 май авиокомпанията започна да изпълнява два полета дневно по тази дестинация - сутрешен и вечерен.

От 11 юни ще бъде добавена и трета честота в удобен следобеден час.

Паралелно с възстановяването на честотите по вътрешната линия, която е и една от най-търсените от клиентите, националният превозвач постепенно увеличава честотите и по други редовни маршрути, по които мерките срещу Covid-19 наложиха анулиции в предишните месеци.

Авиокомпанията изпълнява всичките си полети при още по-засилени хигиенни и организационни мерки, редовна дезинфекция на самолетите и санитарните помещения в тях. Сигурността, здравето и спокойствието на пасажерите са приоритет за компанията, затова с цел превенция, „България Еър“ въведе и изискване за задължително носене на маски по време на полет както за екипажите, така и за пътниците. Повече за предприетите мерки можете да научите на air.bg.

The national carrier Bulgaria Air restores a large part of the frequencies of its flights between Sofia and Varna. From 25 May, the airline began operating two flights a day to this destination - mornings and evenings.

From 11 June, a third frequency will be added at a convenient afternoon hour.

In parallel with the recovery of the frequencies of this domestic destination, which is also one of the most sought after by customers, the national carrier is gradually increasing the frequencies of other regular destinations, on which the measures to curb Covid-19 imposed cancellations in previous months.

The airline operates all its flights with even stronger hygienic and organisational measures, regular disinfection of the aircraft and sanitary facilities in them. Passengers' safety, health and tranquillity are a priority for the airline, so Bulgaria Air has preventively introduced a requirement for compulsory wearing of masks during the flight for both crews and passengers. More about the measures on air.bg. ■



С ПОГЛЕД КЪМ ТВОЕТО БЪДЕЩЕ!



25 ГОДИНИ НА ВЪРХА

Пенсионно осигуряване
Животозастраховане
Общо и здравно застраховане

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

ЗАСТРАХОВКА

ЗАЩИТЕН ДОМ

ОСИГУРИ СИ БЕЗОБЛАЧНО ВРЕМЕ У ДОМА.

ЛЯТНА ПРОМОЦИЯ С ОТСТЪПКА ОТ 45%.



Винаги с вас!

Застраховка „Защитен дом“ от ЗАД „Армеец“ осигурява пълно застрахователно покритие на гвжимо и недвижимо имущество срещу:

- Пожар, мълния, експлозия;
- Късо съединение и токов удар;
- Природни бедствия;
- Кражба и грабеж, злоумишлени действия на трети лица (вандализъм);
- Земетресение;
- Други рискове, в зависимост от конкретните нужди на застрахования.
- Аварии от ВиК;

Застраховка „Защитен дом“ е на промоционална лятна цена с 45% допълнителна отстъпка от 1 юни до 30 септември 2020 г. За повече информация посетете интернет страницата на дружеството www.armeec.bg или се обадете на националния ни номер 0700 1 39 39. facebook.com/zad.armeec

14 |

ЕВРОТО МОЖЕ И ДА НЕ ДОЧАКА БЪЛГАРИЯ

THE EURO MAY NOT LAST LONG
ENOUGH FOR BULGARIA



20 |

ЛЪВЪТ НА БЪЛГАРИЯ

THE LION OF BULGARIA



30 |

ЧЕРНОТО БЛАТО

THE BLACK FOLD



ЧИСЛА И ЛИЦА FIGURES & FACES

246 780 000

лева е стойността на поръчката за 16 нови моторни влака, обявена от "БДЖ Пътнически превози". Три компании подадоха документи за участие в търга, който е най-мощният у нас от години. Това са консорциум от две фирми на гиганта Siemens, френско-италианската Alstom Ferroviaria и консорциум от три дъщерни дружества на швейцарската Stadler.

EN

is the value of the order for 16 new multiple units, announced by BDZ Passenger Transport. Three companies submitted documents for participation in the tender, which is the largest in this country for years. These are a consortium of two companies of the giant Siemens, the Franco-Italian Alstom Ferroviaria and a consortium of three subsidiaries of the Swiss Stadler. ■

13

милиона пътници са участвали в годишното проучване на Skytrax за най-добрите летища в света, което класира Летище София сред десетте най-добри в Източна Европа.

В световен мащаб за най-добро летище за пореден път е обявено това на Сингапур, следвано от "Ханеда" в Токио и от летището на Доха. От европейските аерогари най-челно е класирана Мюнхенската - на 5-а позиция, а в нашия регион най-добра оценка получава летище "Венизелос" в Атина, 45-о в света.

EN

million passengers took part in Skytrax's annual survey of the best airports in the world, which ranked Sofia Airport among the ten best in Eastern Europe. Singapore has once again been named the best airport in the world, followed by Haneda in Tokyo and Doha Airport. Of the European airports, Munich is the highest ranked - in 5th place, and in our region the best rating is given to Venizelos Airport in Athens, 45th in the world.. ■



25

плажа по българското Черноморие ще предлагат напълно безплатни чадъри и шезлонги през този летен сезон, а в много други таксите ще бъдат минимални (по 1 лев в курорта Албена, 2 лева в Златни пясъци и до 4 лева в Слънчев бряг).

Много международни анализатори очакват слабо засегнатите от коронавируса Гърция и България да привлекат много от традиционните посетители на Испания, Италия и Франция. До края на май България отчете 362 заразени на милион и 20 починали на милион, а Гърция - 280 и 17. За сравнение в Испания заболялите са 6128 на милион, а починалите - 580, а в Италия - съответно 3853 и 553.

EN

beaches on the Bulgarian Black Sea coast will offer completely free parasols and sunbeds this summer season, and on many other fees will be minimal (BGN 1 in the resort of Albena, BGN 2 in Golden Sands and up to BGN 4 in Sunny Beach).

Many international analysts expect Greece and Bulgaria, which are poorly affected by the coronavirus, to attract many of the traditional visitors to Spain, Italy and France. By the end of May, Bulgaria reported 362 infected per million and 20 deaths per million, and Greece - 280 and 17 respectively. For comparison, in Spain the number of cases is 6,128 per million, and the deaths - 580, and in Italy - 3,853 and 553 respectively. ■

9

Българската пенсионна система бе класирана на 9-о място от общо 70 изследвани страни в първото издание на Allianz Pension Index - собствения индекс на най-големия европейски застраховател. Методологията отчита общо 30 различни показателя. Най-високо класирани са пенсионните системи на Швеция, Белгия и Дания. България е единствената страна от Централна и Източна Европа в десетката. Принос за високото класиране обаче имат както добрите показатели на пенсионните фондове у нас, така и относително по-ниската продължителност на живота.

EN

The Bulgarian pension system was ranked 9th out of a total of 70 countries surveyed in the first edition of the Allianz Pension Index - the own index of the largest European insurer. The methodology takes into account a total of 30 different indicators. The highest ranked are the pension systems of Sweden, Belgium and Denmark. Bulgaria is the only country from Central and Eastern Europe in the top ten. However, both the good indicators of the pension funds in this country and the relatively lower life expectancy contribute to the high ranking. ■

Малечко-Палечко и цитрусовото пиле

След като Малечко-Палечко надхитри големия страшен човекоядец и му отмъкна богатствата и бързоходните ботуши, той започна работа в двореца, където беше дясната ръка и бързите крака на царя. Особено похвален и богато възнаграден беше, когато донесе хабер от бойното поле и царят много се зарадва. От този момент нататък, Малечко-Палечко се превърна в най-важната фигура в двореца. Един ден царят бе посетен ненадейно от знатни гости, които трябваше да бъдат посрещнати подобаващо. И тогава царят се сети за вкусното ястие, с което беше нагостен в едно далечно екзотично царство преди много години. Приказно пиле с цитрусова марината и хрупкав хляб. Но как да си спомни рецептата? Та той беше цар! А един цар не може да занимава главата си, която носи тежка корона, и с рецептурната книга на цялото царство. Тогава той повика Малечко-Палечко и му заръча да отиде до неговия добър приятел, владетеля на онова далечно, екзотично царство, в което гощаваха гостите пицно и пребогато. Още не чул задачата, Малечко-Палечко нахлузи бързоходните ботуши и се затича със скоростта на светлината. Върна се толкова бързо, колкото и беше тръгнал. Леко запъхтян, подаде лист хартия на готвачите. И те започнаха да четат рецептата за Печено пиле с цитрусова марината.

Виж цялата рецепта на www.lepoulet.bg



Le
Poulet
Приказно пиле

С доказано френска история

ЕВРОТО МОЖЕ И ДА НЕ ДОЧАКА БЪЛГАРИЯ

Конституционният съд в Германия и обвитите в мъгла действия на Еврокомисията поставят под сериозна заплахата единната валута

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография SHUTTERSTOCK, АРХИВ

Една брадата шега от зората на българския преход гласеше, че България ще влезе в Европейския съюз един ден преди Германия да излезе от него.

Четвърт век по-късно тази шега започва да изглежда все повече като реален сценарий, поне що се отнася до еврозоната. Само броени дни след подновения устрем на българското правителство да влезе в ERM II, прословутата чакалня на евро-то, дойде едно решение на Конституционния съд в Германия, което поставя под въпрос самото оцеляване на единната европейска валута.

НА 5 МАЙ СЪСТАВЪТ НА НАЙ-ВИСШАТА съдебна инстанция в Германия, базирана в Карлсруе (и наричана с типичната немска дума Bundesverfassungsgericht), отсъди, че части от монетарната политика на Европейската централна банка в последните години противоречат на германската конституция. Става дума преди всичко за прословутите програми за количествени облекчения, с които ЕЦБ изсипа - и продължава да изсипва - трилиони за изкупуване на държавни облигации. Според германските конституционни съдии централната банка не е мотивирала нуждата от такава политика, а Европейският съд е превишил правомощията си, като я е одобрил. ЕЦБ има срок до август да оправдае програмата, или ще трябва да продължи схемата без участието на Deutsche Bundesbank, Германската федерална банка.

НА ПРЪВ ПОГЛЕД ТОВА РАЗВИТИЕ може да се стори на мнозина като поредния рунд от спора между спестовния европейски Север и задлъжнелия Юг - спор, в който двете страни периодично си разменят демонстрации на решимост, без от тях да

произлизат кой знае какви последствия.

Но ако се съди по реакциите на замесените, този път е различно. Агенция Reuters вече разкри, позовавайки се на проверени източници, че в ЕЦБ вече се съставят кризисни планове как програмата за количествени облекчения (официално наречена Public Sector Purchase Programme, или PSPP) да продължи и без Германия.

Това крие няколко огромни проблема. Първо, на Deutsche Bundesbank до момента се падат над една четвърт от изкупуваните държавни облигации. И второ, ако федералната банка се оттегли, ще се наложи или ЕЦБ, или групи национални банки да започнат да изкупуват германски дълг - просто защото германските облигации са де факто бенчмарк. Това обаче грастично ще наруши принципа да не се споделя рискът, на който германците държаха изрично, за да разрешат PSPP през 2015.

ИЗОБЩО ПЕРСПЕКТИВАТА ЗА ДЕЙСТВИЯ на ЕЦБ без участието на германската централна банка изглежда шокираща. И дори катастрофална за онези, които вярват, че PSPP е последна презграда пред рухването на евро-то. Граничещата с паниката реакция на Брюксел го потвърждава: новият президент на Еврокомисията Урсула фон дер Лайен стигна дотам да намекне, че може да се стигне до съдебна процедура срещу конституционния съд на собствената ѝ родина. Това би било абсурд на толкова много равнища, че дори е трудно да се обхванат всичките. ЕЦБ ще съди собственения си най-голям акционер - Deutsche Bundesbank; ако въпросът бъде отнесен до висшата европейска съдебна инстанция, на практика ще излезе, че арбитър по спора между Европейския съд и Германския конституционен съд ще бъде... Европейският съд. ▶

УРСУЛА ФОН ДЕР ЛАЙЕН е едва вторият председател на Еврокомисията в историята, който преди това не е служил като министър-председател.

Преди година лидерът на германските социалдемократи Мартин Шулиц се присмя на евродепутатите, че са избрали "най-зле квалифицирания член на германското правителство" за водещата позиция в ЕС. Близките месеци ще гадат на бившия министър на отбраната възможност да опровергае тези мнения - или да ги затвърди.

URSULA VON DER LEYEN is only the second European Commission President in history who has not served as prime minister before. A year ago, the then leader of the German Social Democratic Party, Martin Schultz, laughed at the MEPs for electing the worst-qualified member of the German cabinet to a leadership EU post. The coming months will give the former German defense minister a chance to either debunk this or prove her critics right.



► "И по практически, и по демократични причини това би било лудост", коментира водещият анализатор на The Financial Times Гидиън Рахман. Германия е не само най-голямата страна в ЕС, но и най-големият контрибутор към общия европейски бюджет. А и ефектите от такъв опит в самата Германия ще са пагубни за европейската идея - конституционният съд е най-уважаваната германска институция.

Единственият относително лек изход от ситуацията е или германският съд да отстъпи, и да се остави да бъде убеден в целесъобразността на PSPP, или Германия да промени конституцията си. "Ако Берлин не може да спечели този спор у дома - или в по-широкия контекст на ЕС - тогава Германия трябва да обмисли напускане на единната валута", пише Рахман.

Немалко анализатори обаче виждат в позицията на германските конституционни съдили елемент от един по-голям спор: не дали да има количествени облекчения, а изобщо каква е функцията на Европейския съюз?

ЗА КАКВО СЛУЖИ ЕВРОПА? На това никога не е имало ясен отговор - и то съвсем съзнателно. Прословутите отци-основатели на бъдещия ЕС никога не са искали той да се превърне в суперсила от калибъра на САЩ или Китай. Напоследък фигури като Еманюел Макрон все по-често зоват за по-силна интеграция и за обединение около "европейските ценности" - но какви са тези ценности? Те са едни в Париж и съвсем други - в Берлин (да не говорим за Стокхолм, София или Прага). Всякакви опити за по-голямо сплотяване на това обединение от големи и малки, от бедни и богати, от спестители и потребители, неминуемо ще е за сметка на едни и от полза за други.

Затова и хората като Робер Шуман, архитекта на европейската общност през 50-те, никога не са искали таква сплотяване. Целта им бе да засият търговията и обмяна до такава степен, че да направят войната в Европа невъзможна. Затова и обединена Европа бе изградена само върху три основни принципа, носещи несъмнена полза за всички: свободното движение на хора, услуги и капитал. Дори и те не носят еднакви ползи на всички страни - свободното движение на хора например донесе на държавите от бившия Източен блок най-голямата загуба на население, отчитана някога в мирно време. Но ползите от търговията, свободата на пътуване и засилената конкуренция компенсират дори това.

В ПОСЛЕДНИТЕ ГОДИНИ ОБАЧЕ непрекъснато се засилва натискът към по-тясно свързана Европа, с повече власт за бюро-



През 2000 година в Италия само 9% от населението бе против членството в Европейския съюз. Сега този дял е почти 44%.
In 2000, only 9% of Italy's population was against EU membership. This share has now soared to almost 44%.

Всякакви опити за по-голямо сплотяване на това обединение от големи и малки, от бедни и богати, от спестители и потребители, неминуемо ще е за сметка на едни и от полза за други

кратите в Брюксел. "Повече единство" в представите на политици като Макрон означава нещо като "повече спазване на нашите правила". Първата вълна на "Жълтите жилетки" ясно показва на френския президент, че той не е в състояние да предприеме реформите, с обещанието за които гоиде на власт. Вместо това той сякаш се опитва да изнесе френските проблеми и навън. Апелите за "фискално единство" са тъкмо това. Натоварена с прекомерни данъци и социални разходи, Франция не може да повиши конкурентоспособността си. Изходът: другите да понижат своята. Но всъщност напорът да се наложат единни данъчни правила навсякъде е тъкмо обратното на основополагащите принципи на ЕС. Защото "свободно движение" означава свободна конкуренция между държавите, включително и в областта на облагането. А не принудително уеднаквяване.

СЪБИТИЯТА ОКОЛО КОРОНАВИРУСА обаче отклоняват мощно вода в мелницата



ПЛАНЪТ "ФОН ДЕР ЛАЙЕН" THE VON DER LEYEN PLAN

Държава / State	грантове / Grants	заеми / Loans
Италия / Italy	81.807	90.938
Испания / Spain	77.324	63.122
Полша / Poland	37.693	26.146
Франция / France	38.772	-
Гърция / Greece	22.562	9.436
Румъния / Romania	19.626	11.58
Германия / Germany	28.806	-
Португалия / Portugal	15.526	10.835
Чехия / Czechia	8.586	10.626
Унгария / Hungary	8.101	6.968
Словакия / Slovakia	7.939	4.874
БЪЛГАРИЯ / BULGARIA	9.218	3.151
Хърватия / Croatia	7.365	2.648
Нидерландия / Netherlands	6.751	-
Литва / Lithuania	3.908	2.419
Белгия / Belgium	5.48	-
Словения / Slovenia	2.579	2.492
Швеция / Sweden	4.691	-
Латвия / Latvia	2.894	1.595
Австрия / Austria	4.043	-
Финландия / Finland	3.46	-
Естония / Estonia	1.851	1.441
Кипър / Cyprus	1.433	1.088
Дания / Denmark	2.156	-
Ирландия / Ireland	1.91	-
Малта / Malta	0.35	0.642
Люксембург / Luxembourg	0.17	-

В млрд. евро / Bln euros

на тези "центростремителни" сили. Нати-скът да се дадат повече правомощия на политиките - и на национално, и на общо-европейско ниво - се засилва драстично.

Толкова гръмка обявеният "план" на фон дер Лайен за справяне с икономическите щети след карантините е инструмент в тази посока. Спорно е даже дали гумата "план" е подходяща за него, защото под умело размаханите в медиите таблици кой колко милиарда ще получи, всъщност се крият предимно въпросителни.

Предложението на председателя на Еврокомисията е да се разпределят 750 милиарда евро между членките на ЕС, като две трети от тази сума ще са уж "безвъзмездни" грантове, а остатъкът - под формата на заеми. За България хвърчащото листче предвижда 9.2 милиарда евро грантове, и 3.15 млрд. евро заеми.

Някои политолози побързаха да изтъкват това като знак за преодолените различия в ЕС и даже за зараждащото се величие на Европа като единна суперсила. Нищо не

е по-далеч от истината. "Планът" фон дер Лайен първо трябва да отговори на множество въпроси:

- КОЙ ЩЕ ГАРАНТИРА ЗАЕМИТЕ? Защото става дума именно за заеми, които Европейската комисия да вземе, за да разпредели между държавите. Германия досега се пазеше като от огън от идеята за общо-европейски, гарантиран солидарно дълг. "Те говорят да се позволи на ЕС да заема и да трупа дефицити, за да финансира възстановяването. За много страни това наистина би било прекосяване на Рубикон", коментира пред Bloomberg Паскал Лами, бивш шеф на Световната търговска организация. Германия може би има основания да направи компромис в това отношение: голяма част от нейния нетен принос към европейския бюджет и в миналото в крайна сметка се връщаше обратно в касите на германската индустрия. А и еврото позволява на страната да поддържа мощна експортноориентирана икономика, но в същото време да избягва

нежелано поскъпване на националната валута (като онова, което секна японския растеж). Така че Германия може да оправдае гарантирането на дълг, който да бъде похарчен най-вече от испанци, италианци и французи. Но за повечето други страни в ЕС такива оправдания няма.

- КАК ЩЕ СЕ ВРЪЩАТ ПАРИТЕ? "Безвъзмездните" грантове всъщност не са безвъзмездни - отделните страни след това ще трябва да погасят направения от ЕС дълг. Но за момента никой не знае как ще стана това. Комисията се кани да поиска от правителствата да ѝ предоставят цели потоци от фискалните си приходи, така че да разполага със "собствен" ресурс - примерно постъпленията от различни екотакси, като такса "пластмаса". Но не са много финансовите министри в ЕС, които биха се съгласили без съпротива.

- КОЙ ЩЕ ГИ ВРЪЩА? Остава и логичното притеснение, че ако най-закъсалите не са в състояние да изплащат заемите, тежестта ще падне върху по-дисциплинираните (сред тях е и България, с второто най-ниско съотношение дълг/БВП в съюза). Унгарският премиер Виктор Орбан вече окачестви плана като "абсурден и извратен", "гарантиращ повече средства за богатите, отколкото за бедните", и предупреди унгарските данъкоплатци, че може да им се наложи да плащат дълга, ако други страни в блока не успеят.

- КОЛКО ЩЕ СА ВСЪЩНОСТ ПАРИТЕ? Предложението на фон дер Лайен първо трябва да бъде одобрено. Но дори и това да стане в сегашния му вид, пак не е ясно колко точно ще е помощта. Защото ЕК предвижда да включи парите в новата седемгодишна рамка на единния бюджет. Напълно възможно е една част от помощите да дойдат всъщност за сметка на други, отдавна предвидени бюджетни разходи. Страните от Източна Европа, силно зависими от фондовете за регионално развитие и кохезия, вече изразяват тревога, че парите ще се пренасочат за спасяване на закъсалия европейски Юг. Полша и Унгария вече декларираха, че не са съгласни да са потърпевши за сметка на по-богати страни, чиито колосален дълг бе натрупан не заради коронавируса, а заради години на лошо управление. В този дух се изказа и холандският премиер Марк Рюте. И съвсем основателно. В икономиката въздействието на коронавируса е същото, каквото и в медицината: вреди само там, където има предхождащи заболявания. Затрудненията на Испания, Италия, дори Франция датират много преди него. ■

THE EURO MAY NOT LAST LONG ENOUGH FOR BULGARIA

The Constitutional Court in Germany and the European Commission's obscure actions pose a serious threat to the single currency

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

An old joke from the dawn of Bulgaria's period of transition to democracy was that this country would join the European Union one day before Germany leaves it. A quarter of a century later, this joke is starting to seem more and more realistic, at least when it comes to the eurozone. Mere days after the Bulgarian Government's renewed efforts to enter the ERM II, the notorious eurozone waiting room, a decision came from Germany's Constitutional Court, which puts under question the single European currency's very survival.

ON MAY 5, GERMANY'S TOP COURT, based in Karlsruhe and bearing the typical German word of *Bundesverfassungsgericht* (Federal Constitutional Court), ruled that parts of the European Central Bank's (ECB) monetary policy in recent years contradict the German Constitution. This

mostly concerns the infamous quantitative easing programmes, with which the ECB poured out and continues to pour out trillions for purchasing government bonds. According to the German Constitutional Court justices, the central bank has not provided motives for such a policy, while the European Court of Justice has exceeded its powers by approving it. The ECB has until August to justify the programme, or the scheme will have to continue without the German Federal Bank's (Deutsche Bundesbank) participation.

AT FIRST GLANCE, THIS DEVELOPMENT may seem to many like yet another round of the ongoing dispute between the frugal North and the indebted South - a dispute in which the two countries occasionally exchange demonstrations of resolve without any significant consequences.

If one judges by the reactions of those involved, however, this time things seem to be different. Reuters revealed, quoting reliable sources, that the ECB is already drafting crisis plans about how the quantitative easing program (officially named Public Sector Purchase Programme (PSPP)) can go on without Germany.

This comes with a few significant problems. First, Deutsche Bundesbank has over a quarter of the purchased government bonds. Second, if the German central bank withdraws, either the ECB or other national banks will have to start buying the German debt, simply because German bonds are a de facto benchmark. This, however, will drastically violate the non-shared risk principle, which is something the Germans specifically demanded in order to allow the PSPP back in 2015.

IN GENERAL, THE ECB'S PERSPECTIVE FOR ACTION without the German central bank seems shocking and even catastrophic for those who believe the PSPP to be the last remaining obstacle before the euro collapses. Brussels' panic reaction confirms this - the new European Commission (EC) President Ursula von der Leyen went as far as to imply that things could get to the point of court proceedings against her own country's constitutional court. This would be absurd on so many levels that it would be difficult to describe all. The ECB will sue its own biggest shareholder - Deutsche Bundesbank; if the matter gets referred to a supreme European court, it will practically mean that the arbiter in the dispute between the European Court of Justice and the German Constitutional Court will be... the European Court of Justice.

"For both pragmatic and democratic reasons, it would be lunacy to sue the German government," says The Financial Times' leading analyst, Gideon Rachman. Germany is not just the biggest country in the EU, but also the biggest contributor to its budget. The effects of such an



attempt in Germany itself would be catastrophic for the European idea - the Constitutional Court is the most respected German institution.

The only relatively easy way out of this situation is either for the German court to concede and allow itself to be convinced of the PSPP's expediency, or for Germany to amend its Constitution. "If Berlin cannot win that argument at home - or in the wider EU context - then Germany may have to consider leaving the single European currency," Rachman writes.

Quite a few analysts, however, see an element of a much bigger issue in the position of the German constitutional justices - it is not having quantitative easing or not, but about the function of the European Union as a whole.

WHAT PURPOSE DOES EUROPE SERVE? This question has intentionally never had a clear answer. The notorious founding fathers of the future EU never wanted it to become a superpower like the US or China. Recently, figures like Emmanuel Macron have been calling for stronger integration and unity around "European values" - but what are these values? They are very different in Paris compared to Berlin (let alone Stockholm, Sofia or Prague). Any attempts at bringing closer this union of big and small, rich and poor, frugal and spenders, will invariably be at the expense of some and to the benefit of others. That is why people like Robert Schuman, the architect of the European community in the 1950s, never wanted such cohesion. Their goal was to enhance trade and commerce to a point of making war in Europe impossible. That is why united Europe was built on just three main principles, bringing undoubted benefits to all: the free movement of people, services and capital. Even these do not bring equal benefits to all countries. The free movement of people, for example, led to the biggest population loss ever recorded in the former Eastern Bloc during peace time. The benefits of trade, free travel and increased competition compensate for even such things.

IN RECENT YEARS, HOWEVER, pressure has been constantly increasing towards a more closely connected Europe with more power for the bureaucrats in Brussels. "More unity" in the eyes of politicians like Macron actually means something like "more abidance by our rules". The first wave of the "yellow vests" clearly showed the French President that he is in no condition to undertake the reforms, the promise of which brought him to power. Instead, he seems to be trying to take France's problems outside as well. The calls for "fiscal unity" are precisely that. Burdened by excessive taxes and social spending, France cannot increase its competitiveness. The way out of this is for others to reduce theirs. The push for imposing single tax rules across the board is precisely the opposite of the EU's founding principles, because "free movement" means free competition between states, includ-

Any attempts at bringing closer this union of big and small, rich and poor, frugal and spenders, will invariably be at the expense of some and to the benefit of others. That is why people like Robert Schuman, the architect of the European community in the 1950s, never wanted such cohesion

ing in the field of taxation, and does not entail forceful standardization.

THE EVENTS SURROUNDING THE CORONAVIRUS, however, are adding fuel to these "centripetal" forces' fire. The pressure to give more power to politicians, both on national and European level, is drastically growing. Ursula von der Leyen's loudly announced plan for dealing with the quarantines' economic consequences is an instrument in that direction. Calling it a "plan" is questionable, because the tables circulated in the media, showing who will get how many billions, are riddled with questions. The EC President's proposal is to distribute EUR 750 billion among the EU Member States, two-thirds of which is supposed to be grants, with the rest allocated as loans. The figures for Bulgaria are EUR 9.2 billion in grants and EUR 3.15 billion in loans. Some political scientists were quick to interpret this as a sign that the differences in the EU have been overcome, and even Europe's nascent greatness as a single superpower. This could not be further from the truth. The von der Leyen "plan" must first answer many questions:

- WHO WILL GUARANTEE THE DEBT? This is all about precisely loans, which the EC will take out in order to distribute among the countries. Until now, Germany was fervently avoiding the idea of a common, jointly guaranteed European debt. "They are talking about exceptionally allowing the EU to borrow and run a deficit to finance the recovery. This really would be crossing the Rubicon for member states," former head of the World Trade

Organization Pascal Lamy tells Bloomberg. Germany may have its reasons to make a compromise in that direction: a large part of its net contribution to the European budget in the past was coming back to the German industry. The euro, too, allows the country to maintain a powerful export-oriented economy, while avoiding the unwanted appreciation of national currency (which is what thwarted Japan's economic growth). Therefore, Germany could justify the guaranteeing of a debt, to be spent mostly by the Spanish, Italians and French. There are no such justifications, however, for most other countries in the EU.

- HOW WILL THE MONEY BE PAID BACK? The "gratuitous" grants are actually not gratuitous, as the different countries will subsequently have to pay the debt accumulated by the EU. So far, nobody knows how this will happen. The Commission is preparing to ask the governments to provide to it flows of its fiscal revenue, so that it can have its "own" resources - for example, the revenues generated by various ecotaxes, such as the tax on plastic. There are not many finance ministers in the EU who would agree to such an arrangement without a fight.

- WHO WILL PAY BACK? The logical concern remains that if the most strapped countries are in no state to pay back the loans, the burden will fall on the more disciplined ones (including Bulgaria, which has the second lowest debt/GDP ratio in the EU). Hungary's Prime Minister Viktor Orban already described the plan as absurd and twisted, guaranteeing more funds for the rich than for the poor. He warned Hungarian taxpayers that they may have to pay the debt if other countries in the bloc fail to do so.

- HOW MUCH WILL THE MONEY REALLY BE? Ursula von der Leyen's proposal will have to be approved first. Even if this happens in its current shape and form, it remains unclear how much the aid will be exactly, because the EC plans on including this money in the single budget's new seven-year framework. It is very possible that a part of this aid will come at the expense of other long-planned budget expenditures. Eastern European countries, strongly dependent on regional development and cohesion funds, are expressing concerns that the money will be redirected towards rescuing the troubled European South. Poland and Hungary already declared their disagreement to suffer at the expense of richer countries, whose colossal debt was accumulated not because of the coronavirus, but over many years of poor governance. Dutch Prime Minister Mark Rutte also made well-founded remarks in that direction. The coronavirus' impact on the economy is comparable to that on health - it causes harm only where there are pre-existing conditions. Spain's, Italy's and even France's difficulties can be traced long before the virus. ■

ЛЪВЪТ НА БЪЛГАРИЯ



За пръв път в 140-годишната си история българският лев е онова, за което са мечтали създателите му: силен и необременен с дългове. Защо тогава искаме да се откажем от него?

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография SHUTTERSTOCK, АРХИВ

През февруари 2019 огромни транспаранти по сградата на Полската народна банка и още няколко знакови сгради във Варшава честваха стогодишния юбилей на националната валута - злотата.

В Унгария форинтът ще стане на 74 през август. В Чехия кроната е вече на 102 години (или дори на 128, ако проследим корените ѝ до австро-унгарската крона от 1892). Националните валути на Швеция и Дания, също наречени крони, съществуват в сегашния си вид от 1914.

КАКВО Е ОБЩОТО МЕЖДУ ТЕЗИ ДЪРЖАВИ ЛИ? Те всички са членки на Европейския съюз, но гържат на своите стари и утвърдени национални валути, отказвайки да приемат еврото. Швеция и Дания го отхвърлиха с референдум; Полша обяви, че то би отнело от суверенитета ѝ; Унгария не смята, че въпросът е на дневен ред "в близкото десетилетие". "Вече на 20 години, еврото изпълнява всички функции на добрите пари. Но същото важи и за чешката крона, която е на 100 години", заяви преди време подуправителят на Чешката народна банка Томаш Холуб.

И обратно - всички онези "нови" членки на ЕС, които приеха еврото, го направиха, отказвайки се от валути с твърде скромна история. Литовските литове и латвийските латове са съществували 18 години между



Първата емисия български сребърни левове е отсечена в Санкт Петербург

The first issue of Bulgarian silver levs was cut off in St. Petersburg

двете световни войни и за кратък период след 1993. Словашката крона живя между 1939 и 1945, и после между 1993 и 2008. Словенският молар изкара 16 години след създаването си през 1991. И накрая стигаме до куната, която бе измислена и въведена в Хърватия през 1994, и която сега страната спешно иска да замени с еврото.

Логиката е ясна: онези, които имат стари и утвърдени валути, не искат еврото. Онези, които нямат, го приемат. Има само едно ярко изключение от правилото: България.

БЪЛГАРСКИЯТ ЛЕВ Е ПО-СТАР от всички тези валути: на 4 юни тази година ще отбележим 140 години от деня, в който Второто обикновено народно събрание гласува закона за създаването му ("Закон за правото на резане монети в Княжеството"). Той е преживял успешно локални и световни войни, преврати, национални катастрофи, фалити на държавата, хиперинфлации и банкови кризи, няколко смени на политическото и дори на общественото устройство. И ако погледнем обективните показатели, днес е в най-силната си и стабилна позиция за тези 140 години история.

Франк Дзапа казваше, че за да бъде една държава истинска, тя трябва да има футболен отбор, собствена авиокомпания и собствена марка бира. Това са несъмнени стожери на държавността, но все пак бихме

добавили към тях и националната валута. Само че българската валута някак си никога не е получавала вниманието, което заслужава. Дори фактите около създаването ѝ са обвити в мъгла, а в печата ще откриете само няколко видимо произлизащи от един и същи източник статии, обявяващи, че "Иван Евстратиев Гешов е бащата на българския лев". Но всъщност през 1880 Гешов дори не се намира в Княжеството, а в родиния си Пловдив, като председател на Областното събрание на Източна Румелия. "Бащите" на българския лев са съвсем други.

ЕДВА ЛИ ИМА ДРУГА НАЦИОНАЛНА ВАЛУТА в Европа, въведена при толкова сложни обстоятелства като лева. За България Освобождението е изпълнение на вековна мечта, разбира се; но също така и пълно скъсване с дотогавашната икономическа система. Шокът след 1878 е несравнимо по-тежък дори от шока след 1989. Доста българи са успели да се позамогнат в средата на XIX век, възползвайки се от отварящите възможности войни. Но през 1878 те внезапно загубват основния си клиент - османската държава, и неслучайно над две трети от тях изчезват след Освобождението. Българското земеделие, по това време на толкова примитивно ниво, че дори стоманените плугове са небивала рядкост, също остава без главния си пазар. А българската манифактура няма шанс да се мери с галеч ▶

► по-евтиното западно промишлено производство, което на всичкото отгоре по силата на Берлинския договор се внася у нас със съвсем ниски мита - 8% номинално, а реално - и по-малко, защото се облага договорената, а не пазарната стойност. Вярно, много българи се сдобиват с имоти, работилници, воденици, като откупуват евтино от напускащите турци, или просто се настаниват след тях. Но им липсва капитал за развитие.

КРЕДИТИРАНЕ НА ПРАКТИКА НЕ СЪЩЕСТВУВА,

а дори и състоянията на най-заможните българи са твърде скромни като основа за индустриално развитие. Да не говорим за трогателната неопитност на първите български фабриканти - съчетана обаче с решимост и практичен ум. В "Розата на Балканите" проф. Иван Илчев разказва как навремето Иван Калпазанов, родоначалникът на текстилната индустрия в Габрово, изпраща писмо "до най-старата и най-реномирана фабрика за текстилни машини в Германия". Няма никаква идея коя е тя или какъв е адресът. Добре, че германските пощи са съвестни, проучват и доставят писмото, където трябва. Христо Бобчев, също един от първите фабриканти, отива сам да си купи машините от Манчестър - и нарежда на реверите на сакото му да извезат "Не говоря чужди езици, пътувам за Манчестър". Пристига успешно, скоро машините са доставени и се ражда "Първа английска текстилна фабрика Александър".

Но хора като Калпазанов и Бобчев са изключения. За огромната част от българите (82% селско население към 1880) единственият достъп до пари е чрез лихвари.

"Нуждите на селото се заключаваха само в няколко артикула: покупка на сол за добитък, железария, обработени кожи, отчасти дървен материал и някои други стоки", пише в Юбилейния сборник на Българската народна банка 1879-1929. Но дори и тия скромни нужди са гостатъчни да докарат повечето селяни до просешка тояга, защото лихвите са огромни - от 25% до 50%, че и повече. "Селското население е било обременено с дългове до такава степен, че реколтата е била едвам гостатъчна за покриване лихвите", пишат съставителите на сборника.



Първата българска банкнота, със серийен номер 000001, е съхранена по чудо и до днес и може да се види в Габровския музей

The first Bulgarian banknote, with serial number 000001, is miraculously preserved to this day and can be seen in the Gabrovo Museum

От стари лихварски книги се вижда, че е нещо обичайно при заем от 240 лева за три години да се изплатят 1240. Още през 1864 османското правителство се опитва да ограничи кожодерството със закон, но без особен успех.

ВПРОЧЕМ НЕ САМО КАПИТАЛЪТ

липсва: самите материални пари стават дефицитни. В Пловдив недостигът на гребни монети е толкова остър, че някои търговци започват да си правят собствени тенекиени "марки", с които клиентите да пазаруват в магазините им, както свидетелства изуменият Константин Иречек.

А и когато ги има, монетите са твърде екзотична гледка: в обращение са всевъзможни османски, сръбски и румънски пари, австрийски флорини, френски франкове, германски талери, северноевропейски риксгалери, руски рубли. Срещат се испански песети, американски долари, даже мексикански песо. В употреба

са и множество старинни монети - толкова изтрпани от употреба, че дори не се знае какви са, та се оценяват "на око". "Освобождението на България завари в страната едно смешение от монети, каквото може да съществува само в една първобитна държава, в която не е проникнала никаква цивилизация", пише по този повод руският статски съветник Константин Бух, на когото княз Дондуков-Корсаков е възложил да състави първия Указ на Българската народна банка. Бух разпраща текста до по-именити българи за съгласуване (сред тях Петко Каравелов, Григор Начевич, Тодор Икономов, Марко Балабанов), и през пролетта на 1879 банката е учредена. За неин пръв управляващ е назначен руският чиновник Лудвиг Карбоньор, който за няколко месеца успява да подготви наследника си - родения в Свищов Георги Желязкович, бивш служител на Отоманската банка в Пловдив.

ПЪРВИТЕ ДВА ГОДИШНИ БЮДЖЕТА

на българската държава са съставени във френски франкове. Но през май 1880 правителството на Драган Цанков и финансовото министертство на Петко Каравелов са готови с проектозакона за "правото на резане монети в Княжеството", и на 4 юни Второто обикновено народно събрание го приема. Създава се националната парична единица "лев", разделена на 100 стотинки и приравнена към франка.

Не липсват и спорове, както свидетелства Кирил Божилов ("Бъл-

Парадоксално, но Стефан Стамболов, чиито лик краси днешните ни банкноти от 20 лева, настоява за името "франк", като символ на европейската ориентация на страната.

гария: XX век. Антология"). Как да се казват българските пари? Думата "стотинка" гразни мнозина; някои предлага народното "ботки". Парадоксално, но Стефан Стамболов, чиито лик краси гнешните ни банкноти от 20 лева, настоява за името "франк", като символ на европейската ориентация на страната. "То мисля, че най-хубавите названия са франк и сантим. Какви са тия побългарявания на монетите? Аз желая да бъдат названията също каквито са във Франция", казва Стамболов. Бъдещият министър-председател, когото ще започнем като един от най-големите застъпници на националния интерес в новата история, по онова време е едва 26-годишен.

Разубеждават го. Йосиф Ковачев, учител от Щип и бъдещ кмет на София, казва така: "Ако вземем гумата лев, с това не ще се унижи стойността на нашите монети, а ще бъде повече чест за народа ни, ако употреби историческото си название". Впрочем в Музея за история на София все още се пази една от експерименталните български монети от 10 сантима, насечени през пролетта на 1880.

В СЛЕДВАЩИТЕ ГОДИНИ БНБ започва да сече монети - първо в Бирмингам, после в Петербург и Виена. Но засищането ще отнеме време. Междувременно чуждите сребърни монети остават в обращение чак до 1887, и спомагат да се появи доста сериозно "ажю" между златото и среброто (разлика между официалния и пазарния курс). Бюджетните средства се отпускат по официалния, 23 франка за османска лира, а разплащанията се правят по пазарния - 27-28 франка за лира. Държавните касиери, гоставчици и други подобни са доста благодетелствани.

Не минава и без гафове, разказва проф. Иван Илчев: монетите от 10 стотинки (равни на 20 османски пари), са от хубав бакър, та сарафите дават за тях по 22 пари и ги претопяват. Затова тези монети за нула време изчезват от пазара. През 1885 БНБ отпечатва и първите книжни пари - банкнотата с номер 00001 по някакво чудо е

съхранена до днес и се намира в Габровския музей. Населението, с горчив опит от злополучните османски "каймета", не вярва в книжните пари и те започват да се налагат едва в началото на XX век - в "Десетте тлъсти години" между 1902 и 1912.

ДОРИ И В ЗОРАТА НА XX ВЕК младата българска държава продължава да страда от болезнен недостиг на средства. През 1900 година депозитите в частните банки са едва 5 милиона лева - наполовина по-малко дори от общия им балансов капитал (който е 11 млн. лева). За сравнение в началото на 2020 година депозитите в българските банки са 97.5 милиарда лева, при балансов капитал 14.6 милиарда. Основите на "Десетте тлъсти години" са положени от внушителния облигационен заем, който през 1902 правителството получава от френската банка Paribas. В известен смисъл това е предшественикът на днешния валутен борг - условията по заема налагат строг контрол върху финансовата система в България, стабилизират валутата и в следващото десетилетие левът на практика изпълнява "златния стандарт". "На творчеството и на създаването на цялата култура у нас се сложи основата в 1902 година", пише по-късно Андрей Ляпчев.

Само че такива спокойни периоди са по-скоро изключение в развитието и на лева, и на българската икономика. "... Икономическото ни развитие е осъществено на няколко спазматични тласъка, като само през кратки отрязъци от време стопанството преживява пълноценен подем: 1902-1912; 1924-1929; донякъде втората половина на 30-те години", пише Румен Аврамов в своя труд "Комуналният капитализъм". "През всички останали години България се развива при „извънредни“ обстоятелства. Такива са войните 1912-1918 и техните икономически последици, доминирали целия междувоенен период. Такива са световните стопански кризи от края на XIX век и от 30-те години. Такъв е периодът преди Втората световна война, когато българската икономика е скована от световния протекцио-

низъм и от клиринговите спогодби с основните си партньори. Такива са слабо различимите в обществена памет, но напълно реални остри кризи на платежния баланс през комунистическите години. Такъв е, накрая, днешният преход".

НА ПРАКТИКА ЧАК ДО КРАЯ НА 90-ТЕ ГОДИНИ историята на българските финанси е история за външен дълг и непрекъснато договаряне, разсрочване или рефинансиране на заеми. След "тлъстите години" идва Първата световна война, когато БНБ е принудена да печата пари, обезпечени от т. нар. германски "Военни аванси" - по същество капитали, до които банката няма достъп (понеже са блокирани в германски кредитни институции), които са в неконвертируема и бързо обезценяваща се валута. След войната БНБ има към 1 милиард марки вземания, но те са унищожени напълно от хиперинфлацията в Германия.

В крайна сметка фиксираният курс на лева към марката повлеча и него: обезценката му до началото на 20-те години е 27 пъти. Наг една трета от предприятията в страната не оцеляват; през 1926 националният доход е все още с една четвърт пог този от 1912. Загубата на Добруджа удря по основния експорт - зърното (в следващите години тази роля се пада на тютюна). Тежата и наложите на България репарации - 2.25 милиарда златни франка, изплатими на страните-победителки в течение на 37 години. Това е около около 22% от националното богатство - по-висок дял дори от репарациите, наложени на Германия...

Едва в края на 20-те години българската икономика надига глава, подпомогната от два нови заема - Бежанския (1926) и Стабилизационния (1928), с които страната се освобождава донякъде от диктата на Репарационната комисия и отново получава достъп до капиталовите пазари. Но точно тогава идва Голямата депресия.

СЛЕДВАЩОТО ПРОПАДАНЕ НА ЛЕВА е през Втората световна война и особено през втората ѝ фаза, когато БНБ е принудена да финансира без всякакво обезпечение не само участието на България на страната на съюзниците, но и окупационните съветски войски, ►



Лудвиг Карбоньор /
Ludwig Carbonneur



Георги Желязкович /
Georgi Zhelyazkovich



Иван Ев. Гешов /
Iv. Ev. Geshov

► разположени на нейна територия. През 1947 новата власт прави парична реформа, в която национализира всички банки, изтегля дотогавашните банкноти и позволява на физическите лица да ги обменят за до 2000 лева от новата емисия. И на практика ликвидира спестяванията на гражданите.

В епохата на социализма за финансови кризи не се говори, разбира се - само че това не означава, че ги няма. На социалистическите левчета уверено пише, че са обезпечени "със злато и всички активи на банката", но най-добре пазената тайна е, че БНБ вече няма никакво злато. През 1959 то е откарано в Москва пог предлог, че софийският трезор не е сигурен при ядрена война. Между 1962 и 1964 СССР разпродава българския златен резерв, за да погаси част от дълга на България към две съветски банки, опериращи в Западна Европа - лондонската Moscow Narodny Bank Limited и парижката BCEN-Eurobank.

Следващата криза с българския дълг е в края на 70-те, и е прекратена с разрешението от Москва страната да препродава нефт на международните пазари. После идва новата ескалация на дълга (най-вече на държавните предприятия) през втората половина на 80-те, довела до фактическия фалит на държавата през 1990 с обявения мораториум върху външния дълг; споразумението за уреждането на дълга от 1993; банковата криза и хиперинфлацията от 1996-1997, когато за шест седмици курсът към долара скочи от 500 към 1 до над 3000 към 1; стабилизационното споразумение с МВФ и, най-накрая, въвеждането на валутния борд в България на 1 юли 1997 година.

КАКТО ВИЖДАТЕ, ПЪРВИТЕ 117 ГОДИНИ от историята на българския лев са постоянен низ от заеми, кризи, прегоговаряне на дълг и нови заеми. И почти винаги тези заеми са сключвани спешно, под натиск, без право на особен избор. Както отбелязва Румен Аврамов, зависимостта на българската икономическа политика от кредиторите "променя многократно формите си, но винаги остава определяща за тесните рамки, в които може да се вземат „суверенни" решения".

Но въпреки всичко българският лев е оцелял, което не може да се каже за много други европейски валути с



На социалистическите левчета уверено пише, че са обезпечени "със злато и всички активи на банката", но най-добре пазената тайна е, че БНБ вече няма никакво злато. През 1959 то е откарано в Москва пог предлог, че софийският трезор не е сигурен при ядрена война. Между 1962 и 1964 СССР разпродава българския златен резерв, за да погаси част от дълга на България към две съветски банки

по-големи претенции. Нещо повече: през последните близо 23 години левът се радва на условия, в каквито никога преди не е съществувал за толкова дълъг период. Той е стабилен, подкрепен от паричен съвет, чиито активи в края на април надхвърлиха 54 милиарда лева (рекорден показател), и за пръв път в цялата си история не е обременен от колосален външен дълг. Към декември 2019 държавният дълг в еврозоната спрямо брутния вътрешен продукт бе средно 84.1%. За Гърция той е 177%, за Италия - 135%, за Франция - 98.1%, за Германия - 59.8%, за Чехия - 30.8%. Българският правителствен дълг спрямо БВП е 20.1%. В ЕС единствено Естония

е с по-нисък.

НАЙ-ПОСЛЕ ЛЕВЪТ Е ОНОВА, което създателите му отпреди 140 години са мечтаели да бъде: валута, която няма от какво да се срамува и която позволява вземането на "суверенни решения", по думите на Аврамов (но със строгия контрол, налаган от валутния борд). Парадоксално е, че в точно този дълго чакан момент България може да избере да се откаже от лева. Дали в тази ситуация Стефан Стамболов, който ви гледа от 20-левката, би повторил, че желае "да бъдат названията също каквито са във Франция"? Можем само да гадаем, разбира се. Но силно се съмняваме. ■

The Lion of Bulgaria

For the first time in its 140-year history, the Bulgarian lev is what its creators dreamed of: strong and unencumbered by debt. Why then do we want to give it up?

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK, FILE PHOTOS

In February 2019, huge banners on the seat of the Polish National Bank and several other iconic buildings in Warsaw celebrated the centenary of the national currency - the Zloty. In Hungary, the Forint will turn 74 in August. In the Czech Republic, the Koruna is already 102 years old (or even 128, if we trace its roots to the Austro-Hungarian Krone of 1892). The national currencies of Sweden and Denmark, also called Krona, have existed in their current form since 1914.

WHAT DO THESE COUNTRIES HAVE IN COMMON? They are all members of the European Union, but stick to their old and established national currencies by refusing to adopt the euro. Sweden and Denmark rejected it in a referendum; Poland declared that it would take away its sovereignty; Hungary does not see the issue on the agenda 'in the decade to come'. "Already at 20, the euro fulfils all the functions of good money. But the same goes for the Czech Koruna, which is 100 years old," said Tomáš Holub, the governor of the Czech National Bank, a year ago. On the contrary, all those "new" EU members that adopted the euro did so by giving up currencies with a very modest history. Lithuania's Litas and Latvia's Lats existed for 18 years between the two world wars and for a short period after 1993 and 2008. The Slovak Koruna 'lived' between

1939 and 1945, and then between 1993 and 2008. The Slovenian Tolar was in use for 16 years after its establishment in 1991. Finally, we come to the Kuna, which was invented and introduced in Croatia in 1994, and which the country now urgently wants to replace with the euro.

The logic is clear: those who have old and established currencies do not want the euro. Those who do not, accept it. There is only one clear exception to the rule: Bulgaria.

THE BULGARIAN LEV IS OLDER than all the said currencies: On 4 June, we will celebrate 140 years since the day the Second Ordinary National Assembly passed the law on its creation (Law on the Right to Cut Coins in the Principality). It has successfully weathered local and world wars, coups, national catastrophes, state bankruptcies, hyperinflation and banking crises, several changes in the political and even social order. And if you look at objective indicators, today it is in the strongest and most stable position in 140 years. Frank Zappa said that for a country to be real, it must have a football team, its own airline and its own brand of beer. These are undoubted pillars of statehood, yet we would still add the national currency to them. However, the Bulgarian currency has never received the attention it deserves. Even the facts

surrounding its creation are shrouded in mystery, and in the press, you will find only a few articles apparently coming from the same source, stating that "Ivan Evstratiev Geshov is the father of the Bulgarian Lev." But in fact in 1880 Geshov was not even in the Principality, but in his native Plovdiv, as speaker of the Regional Assembly of Eastern Rumelia. The "fathers" of the Bulgarian Lev are other people.

THERE IS BARELY ANOTHER NATIONAL CURRENCY in Europe introduced in such complex circumstances as the Lev. For Bulgaria, the Liberation is the fulfilment of a centuries-old dream, of course, but also a complete break with the existing economic system. The shock after 1878 was incomparably heavier than the aftershocks of 1989. Many Bulgarians managed to get rich in the middle of the 19th century, taking advantage of the war opportunities. But in 1878, they suddenly lost their main client, the Ottoman Empire, and it was no coincidence that more than two-thirds of them disappeared after the Liberation. Bulgarian agriculture, so primitive at the time that even steel ploughs were a rarity, also remained without its main market. And the Bulgarian manufactory had no chance to compete with the far cheaper Western industrial production, which, on top of everything, under the Berlin Treaty was imported in this country with very low duties - 8% in nominal terms, and in reality - even less, because the agreed value was taxed, not the market value ▶



Petko Karavelov - 4 times Prime Minister of Bulgaria, three times Minister of Finance, and one of the people who deserve to have their portrait on Bulgarian banknotes

► Many Bulgarians acquired property, workshops, mills, buying cheaply from the leaving Turks, or simply taking over after them. But they lacked capital for development.

LOANING WAS PRACTICALLY NON-EXISTENT and even the fortunes of the wealthiest Bulgarians were too modest to boost industrial development. Not to mention the touching inexperience of the first Bulgarian manufacturers – combined, however, with determination and practical mind. In *The Rose of the Balkans*, Prof Ivan Ilchev tells how in the past Ivan Kalpazanov, the founder of the textile industry in Gabrovo, sent a letter 'to the oldest and most renowned factory for textile machines in Germany'. He had no idea what it was or where to mail it. Good that the German Post was conscientious. The letter was studied and delivered correctly. Hristo Bobchev, another pioneer manufacturer, went to buy machines from Manchester, and ordered the lapels of his jacket to be embroidered with I don't speak foreign languages, I'm travelling to Manchester. Soon the machines were delivered and the Alexander First English Textile Factory was born.

But people like Kalpazanov and Bobchev were exceptions. For the vast majority of Bulgarians (82% of them living in villages in 1880) the only access to cash was through moneylenders.

"The needs of the village were reduced to only a few items: the purchase of salt for the livestock, ironware, processed leather, timber and some other goods," reads the Jubilee Collection of the Bulgarian National Bank 1879-1929. But even those modest needs were enough to bring most villagers to begging, because interest rates were huge - from 25% to 50% or more. "The rural population was burdened with debts to such an extent that the harvest was barely enough to cover interest rates," the compilers of the Collection wrote. Old usurious books show that it was common for a loan of 240 Leva for three years to repay 1,240. As early as 1864, the Ottoman government tried to restrict usury by law, but without much success.

BY THE WAY, NOT ONLY THE CAPITAL was missing: material money itself became scarce. In Plovdiv, the shortage of small coins was so acute that some traders started making their own tin "brands" with which customers could shop in their stores, as the astonished Konstantin Jireček testified.

Година		Женева	Ню-Йорк	Женева	Ню-Йорк
1916	максим.	136	—	138	—
	миним.	133	—	134	—
	средно	134.27	—	134.62	—
1917	максим.	154	—	155	—
	миним.	150.50	—	150	—
	средно	152.13	—	151.86	—
1918	максим.	156	—	154	—
	миним.	143	—	148	—
	средно	155.62	—	151.38	—
1919	максим.	225.45	10.97	225.45	10.97
	миним.	225.45	10.97	225.45	10.97
	средно	225.45	10.97	225.45	10.97
1920	максим.	850	46	900	52
	миним.	750	42	830	46
	средно	824.19	45.48	870	59.64
1921	максим.	1.395	91	1.390	86
	миним.	1.225	7	1.270	80
	средно	1.353.71	87.35	1.348	82.60
1922	максим.	3.090	158	3.030	153.50
	миним.	2.790	141	2.860	147
	средно	2.933.04	149.96	2.925.20	149.56

Таблица с валутно-обменните курсове, която дава ясна представа за мащаба на инфлацията след Първата световна война

Exchange rate table that gives a clear picture of the scale of inflation after the First World War



До наши дни са запазени няколко екземпляра от първите, експериментално отсечени български монети - все още наречени "сантими", а не "стотинки"

To this day, several copies of the first experimentally minted Bulgarian coins have been preserved - still called "centimes", not "stotinki"

In 1900, deposits in private banks were a mere 5 million leva - half less than their total balance capital (which was 11 million leva). For comparison, at the beginning of 2020 the deposits in Bulgarian banks were BGN 97.5 billion, with a balance sheet capital of BGN 14.6 billion. The foundations of the "Ten Fat Years" were laid by the impressive bond loan that the government took in 1902 from the French Paribas bank

And when there were any, the coins were a very exotic sight: all kinds of Ottoman, Serbian and Romanian money, Austrian florins, French francs, German thalers, Northern European riksdalers and Russian roubles were in circulation. There were Spanish pesetas, US dollars, even Mexican pesos. Many ancient coins were also in circulation - so erased from use that it was not even known what they were, so they were valued 'by eye'.

"The liberation of Bulgaria found in the country a mixture of coins, which can only exist in a primitive state in which no civilisation has penetrated," wrote the Russian state councillor Konstantin Bukh, whom Prince Dondukov-Korsakov had

assigned the drafting of the first Decree of the Bulgarian National Bank. Bukh sent the text to more prominent Bulgarians for approval (among them Petko Karavelov, Grigor Nachevich, Todor Ikonov, Marko Balabanov), and in the spring of 1879 the bank was established. The first governor was the Russian official Ludwig Carboner, who in a few months managed to prepare his successor, Svishtov-born Georgi Zhelyazkovich, a former employee of the Ottoman Bank in Plovdiv.

THE FIRST TWO ANNUAL BUDGETS of the Bulgarian state were drawn up in French francs. But in May 1880 the government of Dragan Tsankov and the

Ministry of Finance headed by Petko Karavelov were ready with the bill on the "right to cut coins in the Principality", and on 4 June, the Second Ordinary National Assembly adopted it. The national currency was created and called lev, divided into 100 stotinki and equated to the franc.

There were disputes, as testified by Kiril Bozhilov (Bulgaria: 20th century. Anthology). How to call the Bulgarian money? The word stotinka irritated many. Some offered the popular botki. Paradoxically, Stefan Stambolov, whose face adorns today's bills of BGN 20, insisted on the name "franc" as a symbol of the European orientation of the country. "I think the best names are franc and centime. What's the use of these Bulgarianisations of coins? I want the names to be the same as they are in France," Stambolov insisted. The future prime minister, whom we will remember as one of the greatest advocates of the national interest in recent history, was only 26 at the time.

He was dissuaded. Yosif Kovachev, a teacher from Štip and future mayor of Sofia, said: 'If we take the word lev, it will not humiliate the value of our coins, but will be more an honour for our people if it uses its historical name.' By the way, one of the experimental Bulgarian coins of 10 centimes, minted in the spring of 1880, is still kept in the Museum of the History of Sofia.

IN THE FOLLOWING YEARS, the Bulgarian National Bank (BNB) began minting coins, first in Birmingham, then in St Petersburg and Vienna. But saturation took time. Meanwhile, foreign silver coins remained in circulation until 1887, and helped to create a serious agio between gold and silver (the difference between the official and the market rate). Budget funds were allocated on the official 23 francs per Ottoman lira rate, and payments were made on the market one - 27-28 francs per lira. Government cashiers, suppliers and the like were quite favoured.

There were blunders, of course, says Prof Ivan Ilchev: the coins of 10 stotinki (equal to 20 Ottoman pari) were made of good copper, so the cambists gave 22 pari for them and melted them. Consequently, those coins disappeared from the market in no time.

In 1885, the BNB printed the first paper money - the banknote number 00001 was miraculously preserved and is kept in the Gabrovo Museum. The population,

with the bitter experience of the ill-fated Ottoman kaime, did not believe in paper money and it began to be imposed only in the early twentieth century - in the "Ten Fat Years" between 1902 and 1912.

EVEN AT THE DAWN OF THE 20th CENTURY the young Bulgarian state continued to suffer from a painful shortage of funds. In 1900, deposits in private banks were a mere 5 million leva - half less than their total balance capital (which was 11 million leva). For comparison, at the beginning of 2020 the deposits in Bulgarian banks were BGN 97.5 billion, with a balance sheet capital of BGN 14.6 billion. The foundations of the "Ten Fat Years" were laid by the impressive bond loan that the government took in 1902 from the French Paribas bank. In a sense, this was the predecessor of today's currency board - the terms of the loan imposed strict control over the financial system in Bulgaria, stabilised the currency and in the next decade the lev practically met the 'gold standard'. "The foundation of creativity and the creation of the whole culture in our country was laid in 1902," Andrey Lyapchev wrote later.

Such calm periods are rather an exception in the development of both the lev and the Bulgarian economy. "...Our economic development has taken place through several spasmodic impulses, and only in short periods of time the economy experienced a full-fledged rise: 1902-1912; 1924-1929, and to some extent the second half of the 1930s," writes

Rumen Avramov in his work *Communal Capitalism*. "During all other years Bulgaria developed under 'extraordinary' circumstances. Such were the wars of 1912-1918 and their economic consequences, which dominated the entire interwar period. Such were the global economic crises of the late 19th century and the 1930s. And the period before WWII, when the Bulgarian economy was in the grip of global protectionism and the clearing arrangements with its major partners. Also, the less recognisable in public memory, but completely real acute balance of payments crises in the communist years. And not least, today's 'transition'.

UNTIL THE END OF THE 1990s, the history of Bulgarian finance was a history of external debt and continuous negotiation, rescheduling or refinancing of loans. After the 'fat years' came WWI, when the Bulgarian National Bank was forced to print money backed up by the so-called German military advance payments - essentially capital the Bank had no access to (because they were blocked in German credit institutions), which were in a non-convertible and rapidly depreciating currency. After the war, the BNB had about 1 billion marks in receivables, but they were destroyed by the hyperinflation in Germany. In the end, the fixed exchange rate of the lev to the mark also precipitated it into the abyss: its depreciation by the beginning of the 1920s was 27 times. More than a third of the country's enterprises did not survive. In 1926, the ▶

Първите "демократични" български банкноти от 90-те години на XX век, подменени след хиперинфлацията през 1996-1997 и последвалата деноминация
The first "democratic" Bulgarian banknotes from the 1990s, replaced after the hyperinflation in 1996-1997 and the subsequent denomination



► national income was still a quarter below that of 1912. The loss of Dobruja hit the main export - grain (in the following years this role was played by tobacco). The reparations imposed on Bulgaria also weighed - 2.25 billion gold francs, payable to the victorious countries over 37 years (this was about 22% of the national wealth - a higher share even than the reparations imposed on Germany). It was not until the late 1920s that the Bulgarian economy rose to prominence, aided by two new loans, the Refugee Loan in 1926 and the Stabilisation Loan of 1928, which partially freed the country from the Reparations Commission dictate and it regained access to the capital markets. But that is when the Great Depression came.

THE NEXT DECLINE OF THE LEV

was during WWII and especially during its second phase, when the BNB was forced to finance without any security not only Bulgaria's fighting alongside the Allies, but also the occupying Soviet troops stationed on its territory. In 1947, the new government made a monetary reform and nationalised all banks, withdrew the existing banknotes and allowed individuals to exchange them for up to 2,000 leva from the new issue. It thus liquidated the savings of the citizens.

In the age of socialism, financial crises were not talked about, of course, but that did not mean that they did not exist. It was confidently written on the socialist bills that 'gold and the entire bank's assets' secured them, but the best kept secret was that the BNB no longer had any gold. In 1959, it was taken to Moscow on the pretext that the Sofia treasury was unsafe in case of a nuclear war. Between 1962 and 1964, the USSR sold off Bulgaria's gold reserves to repay part of Bulgaria's debt to two Soviet banks operating in Western Europe – the London-based Moscow Narodny Bank Limited and BCEN-Eurobank in Paris.

The next crisis with the Bulgarian debt was in the late 1970s, and was solved through Moscow's permission to resell oil on international markets. Then came the new debt escalation (mostly of state-owned enterprises) in the second half of the 1980s, which led to the de facto bankruptcy of the state in 1990 with the proclaimed moratorium on foreign debt, the 1993 debt settlement agreement, the



At last, the lev is what its creators 140 years ago dreamed of making it: a currency that has nothing to be ashamed of and that allows 'sovereign decisions' to be made

banking crisis and the hyperinflation of 1996-1997, when in six weeks the dollar jumped from 500 to 1 to over 3,000 to 1, the stabilisation agreement with the IMF and, finally, the introduction of the currency board in Bulgaria on 1 July, 1997.

AS YOU SEE, THE FIRST 117 YEARS

of the history of the Bulgarian lev were a constant series of loans, crises, debt renegotiation and new loans. And usually those loans were concluded urgently, under pressure, without the right to have a choice. As Rumén Avramov notes, the dependence of Bulgarian economic policy on the creditors "repeatedly changed its forms, but always remained decisive for the narrow frames, within which 'sovereign' decisions can be taken."

Nevertheless, the Bulgarian lev has survived, which cannot be said about many other European currencies with higher claims. Moreover, for the last almost 23 years the lev has enjoyed conditions in which it has never existed for such a long period. It is stable, backed by a currency

board whose assets at the end of April exceeded BGN 54 billion (a record figure), and for the first time in its history it is not burdened by a colossal foreign debt. In December 2019, the government debt in the Eurozone relative to the gross domestic product averaged 84.1%. For Greece, it was 177%, for Italy - 135%, for France - 98.1%, for Germany - 59.8%, for the Czech Republic - 30.8%. The Bulgarian government debt to GDP ratio was 20.1%. In the EU, only Estonia's is lower.

AT LAST, THE LEV IS WHAT

its creators 140 years ago dreamed of making it: a currency that has nothing to be ashamed of and that allows 'sovereign decisions' to be made, in Avramov's words (but with the strict control imposed by the currency board). It is paradoxical that at this very long-awaited moment Bulgaria can choose to give up the lev. In this situation, would Stefan Stambolov, who is watching you from the 20 leva bill, repeat that he wants 'the names to be the same as in France'? We can only guess, of course, but we strongly doubt it. ■



**Пазарувай,
за да печелиш!**





ЧЕРНОТО БЛАТО

Как най-ценната суровина за последния век и половина изведнъж се превърна в скъпо бreme

By КОНСТАНТИН ТОМОВ / Photography SHUTTERSTOCK

Дори и хората, които познават добре търговията с петрол, вероятно са търкали изумено очи на 20 април, в първите часове на американската борсова търговия. За съвсем кратко цената на сорта WTI (West Texas Intermediate) падна до 5 долара за барел при договорите за бъдеща доставка през май. После падна до 1 долар. След това - до 22 цента. И след това започна немислимото: продавачите започнаха да плащат на купувачите, за да ги отърват от количествата. Първо - центове. После - долари, за да надхвърлят в един момент 40 долара за барел, укротявайки се после на \$37.63 в края на сесията. Извън борсовата търговия, някои рафинерии и собственици на петролопроводи в САЩ предлагаха до 54 долара на барел, за да се отърват от количествата, които нямаха къде да даянат. Както отбеляза BloombergBusinessweek, "чер-

ното злато", най-ценният актив на планетата през последните век и половина, изведнъж спря да бъде актив. Превърна се в бreme.

РАЗБИРА СЕ, ТОВА НЕ ПРОДЪЛЖИ дълго: скоро WTI се върна в положителната територия. Ясно е също, че комбинацията от сринато потребление (заради коронавируса), и свръхпредлагане и задръстване на складовете (заради т. нар. "ценова война" между Русия и Саудитска Арабия), може да не се повтори никога. Независимо от това обаче ефектите от 20 април вероятно още дълго ще отекват в петролния свят, потвърждавайки думите на прочутия трейдър Дан Дикър, който казваше така: "Петролът е калпава инвестиция, защото всъщност изобщо не е инвестиция. Той е по-скоро хазартен залог, с прикачена към него микмакаща бомба". ▶

▶ ОТРИЦАТЕЛНИТЕ ЦЕНИ СА ВЕРОЯТНО

най-красноречивият израз на странното време, в което живеем. На някои места по света, включително в Европа, да си гържиш парите в банка е по-скъпо, отколкото у дома под гюшека. Държавите с либерализиран пазар и голям дял на възобновяемите източници отдавна свикнаха и с цикличните отрицателни цени на електричеството - имаше моменти, в които Германия продаваше мегават за минус 20 евро. Прегледайте си как изглежда този абсурд, ако бъде пренесен върху крайния потребител: колкото повече уреди включиш да работят върху, толкова повече печелиш.

Но при петрола, по ред причини, отрицателните цени бяха нещо немислимо.

Необходимо бе наистина уникално стечение на обстоятелствата, за да се стигне до тях.

И ето го него, това уникално стечение: първо Русия и Саудитска Арабия се нацакват, увеличавайки добива и сваляйки драстично световните цени. Американските шистови производители на петрол започват да трупат запаси и да наемат складови бази, защото при тези ниски цени иначе би трябвало да продават на загуба.

И ПОСЛЕ ИДВА ПАНИЧЕСКАТА РЕАКЦИЯ

на правителствата срещу коронавирусната инфекция: самолетите са приземени, заводите са затворени, автомобилите са паркирани пред къщите. Вечно жадното за петрол човечество изведнъж вече не го иска. Рафинериите отказват да приемат нови количества. В главната база за съхранение на WTI в Къшинг, Аризона, заетостта на резервоарите за брени седмици нараства до 60 милиона барела от общо 76 милиона максимален капацитет - а и остатъкът отдавна вече е резервиран.

Онези, които гържат фючърси с доставка през май, внезапно осъзнават, че трябва спешно да се отърват от тях на 20 април, предпоследния ден на търговията с тях. Защото ако притежаваш такъв фючърс и на 22 април, тогава през май ще станеш притежател на 1000 барела суров петрол, които няма на кого да продадеш и няма къде да складираш.

За експертите в сектора това развитие не беше чак такава изненада - всъщност някои консултанти предупреждаваха, че може да се стигне до отрицателни цени, цяла седмица по-рано. Пазарът се крепеше предимно на по-дребни инвеститори, залагащи, че петролът ще поскъпне. За много от тях 20-те минути на неконтролируемо пропадане на 20 април бяха фатални: тези хора не само загубиха спестяванията си, но и задлъжняха сериозно.

ОБИКНОВЕНАТА ЛОГИКА ПОДСКАЗВА, че



НАЙ-ГОЛЕМИТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ LARGEST OIL PRODUCERS, 2019

Страна / Country	Млн. барели дневно / Mln barrels per day	Дял / Share
САЩ / USA	19.51	19%
С. Арабия / S. Arabia	11.81	12%
Русия / Russia	11.49	11%
Канада / Canada	5.50	5%
Китай / China	4.89	5%
Ирак / Iraq	4.74	5%
OAE / UAE	4.01	4%
Бразилия / Brazil	3.67	4%
Иран / Iran	3.19	3%
Кувейт / Kuwait	2.94	3%
общо / world total	100.63	100%

НАЙ-ГОЛЕМИТЕ ПОТРЕБИТЕЛИ LARGEST OIL CONSUMERS, 2019

Страна / Country	Млн. барели дневно / Mln barrels per day	Дял / Share
САЩ / USA	19.96	20%
Китай / China	13.57	14%
Индия / India	4.34	4%
Япония / Japan	3.92	4%
Русия / Russia	3.69	4%
С. Арабия / S. Arabia	3.33	3%
Бразилия / Brazil	3.03	3%
Южна Корея / S. Korea	2.63	3%
Германия / Germany	2.45	2%
Канада / Canada	2.42	2%
общо / world total	98.7	100%

с предстоящия край на карантинните мерки и отварянето на американската икономика положението постепенно ще се нормализира. Само че обикновената логика никога не е била приложима за петрола. Ти Буун Пикънс, един от легендарните играчи на Уолстрийт, казваше, че при него "не съществува толкова нещо като свободен пазар". Петролните цени са функция както на процесите в икономиката, така и на тези в геополитиката (освен ако не сложим точка на вековната заблуда и най-после не си признаем, че двете са всъщност едно и също). В момента на петролната гъска тече разместване на фигурите, каквото не е виждано от много, много дълги години.

И децата знаят, че световната политика се върти около черното злато. Ако една държава е ощастлива - или може би прокълната - с петролни залежи, тя честичко присъства в новините. Конфликтите в Близкия изток или събитията във Венесуела са постоянно във фокуса на вниманието ни; аналогични конфликти гругаде по света не предизвикват никакъв интерес. И това продължава вече повече от век.

В КРАЯ НА МАЙ 1908 ГОДИНА

еден отчаян англичанин, на име Джордж Рейнълдс, решава за последен път да си опита късмета със сондата край град Масджед-Сюлейман в Персия (днешен Иран). Рейнълдс е пратен от Уилям Д'Арси, който за сумата от 20 000 британски лири е откупил концесията за нефтени проучвания в почти цялата страна. Търсенето започва през 1903, но дълго е без успех и през пролетта на 1908 Д'Арси е пред фалит, заложил дори дома си в Лондон. В началото на май той праща телеграма на Рейнълдс да прекрати сондажите и да се прибира. Рейнълдс моли за последен шанс, от Лондон му нареждат да продължи до 490 метра дълбочина, и после да разпусне екипа си. В 4 часа сутринта на 26 май - сондата е стигнала на 360 метра - внезапно бликва нефт. Този мръсен фонтан с височина двайсетина метра ще предопредели съдбата на Персия през следващото столетие.

Д'Арси и партньорите му от Burmah създават компанията Anglo-Persian Oil, която по-късно ще се превърне в British Petroleum (през 1935 и Персия се прекръства на Иран). За акционерите откритието е равнозначно на колосални богатства. Но не и за иранската държава, която им е отстъпила всички права върху добива в замяна на едва 16% от годишната печалба - а годишната печалба може да се манипулира чрез раздуване на разходите и "инвестициите".

ЕДВА СЛЕД ВТОРАТА СВЕТОВНА ВОЙНА,

когато Британската империя вече се кла-

ти застрашително, Иран започва опити да използва сам богатствата си. През 1951 изключително популярният Мохамед Мосадък идва на власт с обещанието да национализира нефтодобива. Великобритания няма силите да се противопостави - но това в играта се намесват САЩ. През 1953 Мосадък, вероятно най-демократичният лидер, който страната е имала, е свален от власт с организиран от ЦРУ преврат, наречен "операция Аякс". С това започва активният ангажимент на Америка в Близкия изток, който продължава над половин век. Президентът Айзенхауер го оправдава пред Конгреса достатъчно откровено: все пак там, казва той, "са две трети от известните ни запаси от петрол".

Самият статут на световна суперсила е немислим, ако не контролираш близкотоочния нефт. Войната в залива през 1991 бе за кувейтските петролни полета. Покойният Джон Маккейн признаваше, че и нахлуването в Ирак през 2003 е било най-вече, за да се гарантират петролните доставки. Америка, която потребяваше в пъти повече, отколкото произвеждаше, просто нямаше друг избор.

В ПОСЛЕДНИТЕ ДЕСЕТИНА ГОДИНИ обаче нещата се промениха драстично. Старата мечта за американска енергийна независимост, напразно преследвана още от 70-те, внезапно стана реалност заради шистовия бум. За съвсем кратко време Съединените щати станаха най-големият производител на петрол в света, и се превърнаха от голям нетен вносител в износител на горива. Миналия октомври Доналд Тръмп дори провъзгласи настъпването на "Енергийния ренесанс" и заяви, че САЩ са вече "най-великата енергийна суперсила в историята на света".

Но това величие се крепи на доста крехки нозе. Добивът от шисти е чувствително по-скъп, отколкото този от петролните полета на Близкия изток. Светкавично развилата се щатска петролна индустрия се нуждае от високи глобални цени, за да съществува. В същото време обаче новият статут на Америка като износител я превръща в конкурент на доскорошните и петролни съюзници, начело със Саудитска Арабия.

В ПРОДЪЛЖЕНИЕ НА ДЕСЕТИЛИТИЯ този съюз крепеше световния ред. Саудитска Арабия доставяше петрол на САЩ и с приходите купуваше американско оръжие; в замяна САЩ подкрепяха сунитския режим в Рияд срещу големия му враг, шиитския Иран. Никакви вопли на защитници на човешките права не успяваха да вбият клин в тази взаимноизгодна връзка.

Правителството в Рияд се нуждае от международни цени около 80 долара, за да балансира бюджета си. Руската икономика също си остава силно зависима от петрола... Кои са печелившите? Най-вече Китай, главният консуматор на петрол, който използва уникалния шанс да попълни запасите си на безценица



Но днес тя е, ако не изчезнала, то силно охладняла. Много американци видяха убедителното доказателство на 22 април: 40 саудитски супертанкера, плаващи към САЩ, за да разтоварят 40 милиона барела и да превърнат хаоса около WTI в катастрофа. "Това е седем пъти над обичайното месечно количество", писа в Twitter тексаският сенатор и бивш кандидат за президент Тед Крус. "В същото време петролните фючъри се сриват и милиони работни места в САЩ са застрашени. Мо-

ето послание към саудитците: ОБЪРНЕТЕ ТАНКЕРИТЕ, ПО ДЯВОЛИТЕ".

ЩОМ ДОРИ РЕПУБЛИКАНЦИТЕ с гебелови връзки с петролната индустрия са охладнели към Рияд, нещата наистина са се променили много. Преди година Тръмп бе на посещение за затопляне на отношенията и обяви гръмко многомилардни оръжейни сделки като знак, че всичко си е постарому. Но тези сделки го момента си остават само обещания. Нещо повече: някои по-смели анализатори дори виждат за странната ценова война между саудитците и Русия замаскиран съюз на двата най-големи конвенционални производителя срещу новия им конкурент отвъд океана.

Факт е, че с повишаването на добивите и драстичното сваляне на цените Москва и Рияд разклатиха сериозно щатската шистова индустрия. Добивите в САЩ тръгнаха надолу след пика през февруари и според някои прогнози ще слязат под 10 милиона барела на ден - едва половината от нормалното американско потребление. Това би възстановило зависимостта от саудитския нефт.

НО И ТАЗИ ИГРА НЕ МОЖЕ ДА СЕ ИГРАЕ безнаказано. И за Русия, и за Саудитска Арабия (които след коронавируса най-накрая постигнаха договореност да намалят добивите, с 9.7 млн. барела дневно) ниските цени са убийствени. Правителството в Рияд се нуждае от международни цени около 80 долара, за да балансира бюджета си. Руската икономика също си остава силно зависима от петрола. Да не говорим за страни като Ирак или Венесуела, при които това е почти единственото експортно перо. Те са най-категорично губещите от ниските цени. Кои са печелившите? Най-вече Китай, главният консуматор на петрол, който използва уникалния шанс да попълни запасите си на безценица.

Изобщо световният петролен пазар е удивителна главоблъсканица: едно просто действие може да предизвика всевъзможни и често дори противоположни ефекти. Затова и цените на петрола са толкова непредсказуеми. В края на 90-те много авторитетни анализатори говореха за завашщото се "угавяне на света в петрол", и прогнозираха цени от порядъка на 5 долара за барел през следващото десетилетие. Вместо това цените тръгнаха устремно нагоре и в един момент надхвърляха 150 долара за барел. Ще се повтори ли това сега? Или да се подготвим за дълги години на ниски цени? И най-големите експерти не могат да кажат със сигурност. Единственият съвет, който можем да ви дадем, е да помните думите на Дикър: това не е инвестиция. Това е залог. ■

The Black Fold

How the most valuable raw material of the last century and a half has suddenly become an expensive burden

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

Even those who are well versed in the oil trade may have rubbed their eyes in disbelief on 20 April, in the early hours of US stock market trading.

WTI (West Texas Intermediate) May futures fell to USD 5 a barrel in no time with subsequent drops to USD 1 and USD 0.22. Then the unthinkable: sellers started paying buyers to get rid of their stock. First - cents. Then - dollars, to go over USD 40 a barrel at one point, eventually settling to USD 37.63 at the end of the session. Outside the stock market, some refineries and pipeline owners in the US offered up to USD 54 a barrel to get rid of quantities they had nowhere to dump.

As noted by Bloomberg Businessweek, "black gold", the most valuable asset on the planet in the last century and a half, has suddenly ceased to be an asset. It has become a burden.

CERTAINLY, THIS DID NOT LAST LONG: soon WTI got back to positive territory. It is also clear that the combination of ruined consumption (because of the coronavirus), over-supply and congestion of warehouses (because of the price war between Russia and Saudi Arabia) can never be repeated. However, the effects of 20 April are likely to continue to resound in the oil world for a long time, confirming the words

of well-known trader Dan Dicker, who said: "Oil is a lousy investment because it is not an investment. It's just a bet - and it's a bet with a ticking time bomb attached to it."

NEGATIVE PRICES are probably the most eloquent expression of the weird times we live in. In some places around the world, including Europe, keeping your money in a bank is more expensive than hiding it under a mattress. Countries with a liberalised market and a large share of renewables have long become accustomed to cyclical negative electricity prices - there have been times when Germany has been selling a megawatt for EUR minus 20. Imagine what this absurdity would look like if it were passed on to the end user: the more appliances you turn on to work at home, the more you earn.

But for oil, for a number of reasons, negative prices were something unthinkable.

It took a unique set of circumstances to get to them.

And here it is, this unique coincidence: first, Russia and Saudi Arabia are overtrumping each other, increasing yields and drastically lowering world prices. US shale oil producers are beginning to stockpile and lease storage facilities, because at these low prices they would otherwise have to sell at a loss.

THEN COMES THE PANIC RESPONSE of governments against the coronavirus infection: planes are grounded, factories closed, cars parked in front of houses. The ever-oil-thirsty humanity suddenly no longer wants it. Refineries refuse to accept new quantities. At WTI's main storage facility in Cushing, Arizona, tank occupancy has increased to 60 million barrels in a matter of weeks, out of 76 million maximum capacity - and the rest has long been booked.

Those who hold May delivery futures suddenly realise that they need to get rid of them urgently on 20 April, the penultimate day of trading them. Because if you own such futures on 20 April, then in May you will become the owner of 1,000 barrels of crude oil that you have no one to sell to and no place to store.

For experts in the sector, this development was not such a surprise. Actually, some consultants warned that negative prices could have been reached a week earlier. The market was mostly supported by smaller investors, who were betting that oil would rise in price. For many of them, the 20 minutes of free fall on 20 April were fatal: those people not only lost their savings, but also got heavily indebted.

SIMPLE LOGIC SUGGESTS that with the imminent end of quarantine measures and the



opening of the US economy, things will gradually get back to normal. But simple logic has never been applicable to oil. T. Boone Pickens, one of Wall Street's legendary players, said that 'there is no free market for oil.' Oil prices are a function of both economic and geopolitical processes (unless we put an end to the age-old misconception and finally admit that the two are actually the same). There is a shift in the pieces on the oil board, something that has not been seen for many, many years.

Even kids know that world politics revolves around the black gold. If a country is anointed, or perhaps cursed, with oil reserves, it is often featured in the news. Conflicts in the Middle East or events in Venezuela are constantly the focus of our attention; similar disputes elsewhere in the world are of no interest. And this has been going on for over a century.

AT THE END OF MAY 1908, a desperate Englishman named George Reynolds decided to try his luck for last with oil drilling near the city of Masjed Soleyman in Persia (present-day Iran) for the last time. Reynolds was sent by William D'Arcy, who for the sum of GBP 20,000 had bought the concession for oil exploration in nearly the entire country. Drilling began in 1903, but without success, and in the spring of 1908, D'Arcy was

on the verge of bankruptcy and even staked his London home. In early May, he cabled Reynolds to stop drilling and get back home. Reynolds asked for a last chance, from London he was ordered to continue down to 490 metres, and then to disband his team. At 4 o'clock in the morning on 26 May, the oil spurted at 360 metres. This dirty fountain, twenty metres high, would determine the fate of Persia in the next century.

D'Arcy and his Burmah partners set up the Anglo-Persian Oil company, which would later become British Petroleum (in 1935 Persia was renamed Iran). For shareholders, the discovery was tantamount to colossal wealth. But not for the state of Iran, which had ceded all production rights to them in return for a mere 16% of annual profits - and annual profits can be manipulated by inflating costs and 'investment'.

IT WAS ONLY AFTER WW2, when the British Empire was already wobbling, that Iran attempted to use its wealth alone. In 1951, the extremely popular Mohammad Mosaddegh came to power with the promise to nationalise oil production. Britain had no power to oppose it - but then the US intervened in the game. In 1953, Mosaddegh, arguably the most democratic leader the country had ever had,

was overthrown in a CIA-inspired coup called 'Operation Ajax'. That started America's active commitment to the Middle East, which lasted over half a century. President Eisenhower justified it before Congress fairly frankly: Anyway, he says, two-thirds of our known oil reserves are there.

The very status of a global superpower is unthinkable unless you control Middle Eastern oil. The 1991 Gulf War was fought for Kuwaiti oil fields. Late Senator John McCain acknowledged that the invasion of Iraq in 2003 was also primarily to guarantee oil supplies. America, which consumed several times more than it produced, simply had no choice.

HOWEVER, THINGS HAVE CHANGED dramatically in the last decade. The old dream of American energy independence, pursued in vain since the 1970s, suddenly became a reality because of the shale boom. In a very short time, the United States has become the world's largest oil producer, turning from a major net importer into a fuel exporter. Last October, President Trump even announced the coming of the Energy Renaissance and said that the United States is already 'an energy superpower of the world'. But this greatness is supported by rather fragile feet. Shale extraction is much more expensive than that of the Middle East oil fields. The ▶



► rapidly developing US oil industry needs high global prices to exist. At the same time, however, America's new status as an exporter has made it a competitor to its recent oil allies, led by Saudi Arabia.

THIS UNION HAD SUPPORTED the world order for decades. Saudi Arabia was supplying oil to the US and buying US weapons with the revenue; in return, the US supported the Sunni regime in Riyadh against its archrival Shiite Iran. No outcries of human rights activists were able to drive a wedge into this mutually beneficial friendship.

But today, if it has not disappeared, it has cooled a lot. Many Americans saw convincing evidence on 22 April: 40 tankers filled with 40 million barrels of Saudi oil were headed to the US to turn the chaos around WTI into a disaster. "This is SEVEN TIMES the typical monthly flow. At the same time, oil futures are plummeting & millions of US jobs in jeopardy. My message to the Saudis: TURN THE TANKERS THE HELL AROUND," Texas Senator and former presidential candidate Ted Cruz wrote on Twitter.

IF THE GOP MEMBERS with a close connection to the oil industry have cooled down on Riyadh, things have really changed a lot.

A year ago, Trump visited Saudi Arabia to warm up relations and announced a multimillion-dollar gun deal as a sign that everything was the same way. But these deals have remained just promises, so far. What is more, some bold analysts even see a masked alliance behind the strange price war between the Saudis and Russia of the two largest conventional producers against their new competitor overseas.

The fact is that with rising yields and drastic price cuts, Moscow and Riyadh have seriously shaken the US shale industry. Yields in the US went down after the peak in February and are projected to drop below 10 million barrels a day - barely half of normal US consumption. This would restore dependence on Saudi oil.

Who are the winners?
Most notably China,
the major consumer
of oil, which seizes
the unique chance to
replenish its reserves
at no price

BUT THIS GAME CANNOT BE PLAYED with no punishment either. For both Russia and Saudi Arabia, which in the wake of the coronavirus finally agreed to cut yields by 9.7 million barrels a day, low prices are deadly. The Riyadh government needs international prices of around USD 80 to balance its budget. The Russian economy also remains highly dependent on oil. Not to mention countries like Iraq or Venezuela, where this is almost the only export item. They are most definitely the losers of the low prices. Who are the winners? Most notably China, the major consumer of oil, which seizes the unique chance to replenish its reserves at no price.

The global oil market, in general, is an amazing conundrum: a simple action can produce all kinds of, and often even opposite, effects. That is why oil prices are so unpredictable. In the late 1990s, many reputable analysts talked about the impending 'drowning of the world in oil,' and projected prices of around USD 5 a barrel over the next decade. Instead, prices went up sharply and at one point exceeded USD 150 a barrel. Could this happen again? Or shall we get ready for many years of low prices? Even the top experts cannot say for sure. The only advice we can give you is to remember Dicker's words: this is not an investment. It's a bet. ■

Страната на товарните Поршета

Автомобилният парк на България е като никои друг в света

За последния четвърт век най-различни фигури с разнообразна репутация са се опитвали да превърнат България във водеща дестинация за голф - с твърде умерена успеваемост, трябва да признаем. Но в едно друго отношение България наистина е страната на Golf - този модел на Volkswagen е най-разпространеният автомобил у нас - и колкото по-стар, толкова по-често срещан.

АКО СЕ ВЯРВА НА ДАННИТЕ НА МВР за регистрираните превозни средства, общо 468 578 автомобила Volkswagen се движат по пътищата на България. Това е с близо две хиляди машини повече от сбора на всички регистрирани коли от 11-те основни японски производители (Toyota, Honda, Nissan, Mazda, Mitsubishi, Suzuki, Subaru, Daihatsu, Lexus, Isuzu и Infiniti).

Втората и третата позиция също са за германски марки - Opel и Mercedes, а в челната десетка попадат също Audi и BMW. Разбивката по възраст обаче показва, че средно около половината от тези автомобили са над 20-годишни. С относително по-добър дял на машините до 5-годишна възраст могат да се похвалят Renault (7.2%), Toyota (10%) и Skoda (18.2%). Отличникът в това отношение обаче е Dacia, гъщерната марка на Renault, при която почти 39% от регистрираните автомобили са до 5-годишни, 30% са до 10-годишни, и едва 0.8% са на 15 и повече години.

В ИЗВАДКАТА, КОЯТО Bulgaria ON AIR ползва, са включени само леките автомобили, лекотоварните с категория N1 и т. нар. "специални" автомобили (допълнително модифицирани за хладилен превоз, като линейки и т. н.). Трябва да отбележим обаче, че данните на МВР имат някои специфики. Не е съвсем ясно какво минава за "товарен" автомобил при различните марки, защото в тази графа попадат както вановите на Ford, така и модели на Porsche,

регистрирани като N1 с явната цел да се избегнат данъци. В същото време немалко автомобили в луксозния сегмент се движат в България със специфичната германска регистрация SHA, за да спестят данъци, и не се обхващат от статистиката.

НЕ Е ЯСНО СЪЩО каква част от автомобилите с активна регистрация са все още в движение - МВР не отчита дали те са с платени задължителни застраховки и данък МПС, или просто гният в някой двор, а собственикът е забравил да ги отпише от регистъра. По текущи

данни излиза, че в България има 3.293 милиона леки, лекотоварни и специални автомобили.

Сред тях са немалко от позабравените гордостни на социалистическата автоиндустрия. Все още легални са почти две хиляди бройки Trabant, над 1200 Wartburg, 1072 Волги, 244 застави и дори 277 запоржеца. Има също 73 бройки "Булгаррено" с действаща регистрация, както и 68 полски Warszawa.

НАЙ-ЛУКСОЗНИТЕ СЕГМЕНТИ също са добре представени. У нас има цели 4066 регистрирани автомобила Porsche (от тях, естествено, почти 10% са регистрирани като товарни), а водените на отчет Ferrari са точно толкова, колкото и произвежданите в Индия малолитражките Maruti Suzuki - 98. МВР отчита още Maserati - 242, Bentley - 221, Tesla - 125, Rolls-Royce - 65, Lamborghini - 39, Aston Martin - 27.

Дизелът е все още най-популярното двигателно решение при леките автомобили - 1.305 милиона са с такива двигатели, срещу 1.257 с бензинови. Регистрирани са 245 424 коли с газови уредби и 21 504 с метанови. На този фон пренебрежимо малко са бензиновите хибриди (8430), дизеловите хибриди (811) и чистите електро-автомобили (1389). ■

АВТОПАРКЪТ НА БЪЛГАРИЯ BULGARIA'S CAR FLEET

марка / Car make	автомобили / Total number	% под 5 г. / % under 5 years	% над 20 г. / % over 20 years
1. Volkswagen	468 578	2.5%	62%
2. Opel	348 679	1.6%	59%
3. Mercedes-Benz	289 013	3%	45%
4. Ford	199 262	4.7%	48%
5. Renault	196 846	7.2%	52%
6. Peugeot	184 641	5.15%	30%
7. Audi	183 043	2.47%	50%
8. BMW	155 112	4.3%	35%
9. Toyota	139 427	10%	14%
10. Fiat	110 687	1.9%	55%
11. Citroen	108 329	4.3%	38%
12. Nissan	78 446	5%	36%
13. Skoda	69 429	18.2%	19.6%
14. Honda	64 328	2.3%	42%
15. Seat	58 370	2.3%	52%

ОСТАНАЛИТЕ: Mazda - 57 458, VA3 - 50 872, Hyundai - 50 049, Mitsubishi - 48 078, Dacia - 45 854, Suzuki - 42 197, Kia - 35 259, Volvo - 31 017, Alfa Romeo - 21 615, Chevrolet - 21 462, Subaru - 20 530, Land Rover - 16 677, Daewoo - 13 633, Jeep - 11 490, Lancia - 10 529, Daihatsu - 8 365, YA3 - 7 753, Rover - 7 593, ГАЗ - 6 962, Москвич - 6 728, Chrysler - 6 552, MINI - 5 736, SsangYong - 5 181, Great Wall - 4 750, Porsche - 4 066 (от тях 371 са товарни), Lexus - 4 027, Smart - 3 928, Saab - 3 310, Isuzu - 1 568, Jaguar - 2 619, Infiniti - 2 457, Vauxhall - 2 413, Trabant - 1 867, Dodge - 1 522, Wartburg - 1235, Волга - 1 072.

The Country of Cargo Porsches

Bulgaria's car fleet is unlike any other

In the past quarter of a century, various persons with variable reputations have attempted to turn Bulgaria into a leading golf destination, with a very modest success rate, one must admit. In another regard, Bulgaria is truly a Golf country - this model by Volkswagen is the most popular vehicle in Bulgaria - the older it is, the more frequently encountered on the streets.

IF WE TRUST THE INTERIOR MINISTRY'S DATA about the number of registered vehicles, there are a total of 468,578 Volkswagens on Bulgaria's roads. This is close to 2,000 cars

more than the combined number of all registered vehicles made by the eleven biggest Japanese carmakers (Toyota, Honda, Nissan, Mazda, Mitsubishi, Suzuki, Subaru, Daihatsu, Lexus, Isuzu and Infinity).

The second and third place is also held by German makes - Opel and Mercedes, while Audi and BMW are also in the top ten. The breakdown by age, however, shows that around half of these cars are older than 20 years. The makes that can boast a relatively large share of new cars under five years are Renault (7.2%), Toyota (10%) and Skoda (18.2%). The

leader in this regard is Dacia, Renault's daughter company, with almost 39% of all registered Dacia vehicles being less than five years old, 30% being less than ten years and only 0.8% being 15 years old or older.

THE DATA SAMPLE USED by Bulgaria ON AIR only includes cars, N1 category vehicles (light cargo vehicles, like pickup trucks and vans), and the so called "special purpose" vehicles (modified for carrying refrigerated cargo, ambulances, etc.). One must note that the Interior Ministry's data contain some peculiarities. It is not completely clear what constitutes a cargo vehicle between the different makes, because this category includes both vans by Ford and Porsche models, registered as N1 category vehicles, with the obvious purpose of avoiding taxes. Meanwhile, many cars in the luxury cars segment in Bulgaria can be seen driving around with the unique SHA German license plates, also used to avoid taxes, which are not included in the statistics.

IT REMAINS UNCLEAR how many of the registered vehicles are still roadworthy and driven, as the Interior Ministry does not report whether they have the mandatory insurance policies and taxes, or they are merely rotting away in someone's back yard, because their owners have forgotten to deregister them. According to the current data, it turns out that there are 3.293 million cars, light cargo and special purpose vehicles in Bulgaria. These include quite a few forgotten masterpieces of the Eastern Bloc's automotive industry. Almost two thousand Trabants are still road-legal, over 1,200 Wartburgs, 1,072 Volgas, 244 Zastavas and even 277 ZAZ Zaporozhets. There are also 73 Bulgar Renaults with active registrations, as well as 68 Polish-made Warszawas.

THE LUXURY SEGMENT is also well-represented. There are a total of 4,066 Porsches registered in Bulgaria (of course almost 10% of them are registered as N1). The number of registered Ferraris is 98, which is the same as the Indian-made compact Maruti Suzukis driven around Bulgaria. The Interior Ministry also reports 242 Maseratis, 221 Bentleys, 125 Teslas, 65 Rolls Royces, 39 Lamborghinis and 27 Aston Martins.

Diesel engines are still the most popular among cars - 1.305 million vehicles boast such engines, compared to 1.257 million gasoline-powered ones. There are a total of 245,424 cars registered with LPG autogas systems and 21,504 vehicles powered by CNG. Gasoline-powered hybrid vehicles are negligible (8,430) in number. Diesel hybrids are even fewer (811), while the fully electric vehicles registered in Bulgaria add up to 1,389. ■



51 | **ПРОМЕНЯЩИЯТ
ПРАВИЛАТА**
THE GAME CHANGER



42 | **ИНТЕРВЮ: ВЕРГИНИЯ НАКОВА**
INTERVIEW: VERGINIA NAKOVA



56 | **НОВИТЕ И СТАРИТЕ МЕДИИ**
NEW AND OLD MEDIA



БУМ НА ВЕЛОСИПЕДИТЕ СЛЕД КОРОНАВИРУСА

Производството на велосипеди, което е много добре развито и в България, може да е един от големите печеливши покрай коронавируса, коментира агенция Reuters. Повечето правителства в Западна и Централна Европа подготвят различни финансови мерки, с които да окуражат хората да ползват колела вместо обществен транспорт. Все повече хора предпочитат този начин на придвижване дори и без стимул от държавата, ако се съди по резултатите на производители като VanMoof, с 48% ръст в Европа между февруари и април, и с цели 184% ръст на британския пазар.

Великобритания вече има програма за "активно пътуване" на стойност 250 милиона лири (285 млн. евро), голяма част от която е насочена към велосипедния транспорт. Във Франция е заделен фонд от 20 милиона евро за велосипедна инфраструктура, което включва и временно преустройство на автомобилни пътища във велоалеи. Акциите на различни производители на велосипеди поскърпнаха чувствително в последните дни - тези на британската Halfords с цели 26%. В страната едва около 4% от ежедневните пътувания за работа се осъществяват с колело, докато в Холандия делът им е 27%. За България няма официални данни, но едно неофициално

проучване в София преди три години показва около 1.5% дял на хората, които ходят с колело на работа.

В същото време България е един от 15-те най-големи износители на велосипеди в света. По данни от 2018 експортът е бил на стойност 145 милиона долара, повече от тези на Чехия, Румъния и Великобритания. Делът на българските колела от световния пазар е 1.6%. ■

BICYCLE BOOM IN THE WAKE OF THE CORONAVIRUS

Bulgaria is one of the 15 largest exporters in the world

The production of bicycles, which is very well developed in Bulgaria, may be one of the big winners alongside the coronavirus, Reuter's reports. Most governments in Western and Central Europe prepare different financial measures to encourage people to use bicycles instead of public transport. More and more people prefer this way of moving, even without incentives from the state, judging by the results of manufacturers like VanMoof, with 48% growth in Europe between February and April, and as much as 184% growth on the British market.

The UK already has an "active travel" programme worth GBP 250 million (EUR 285 million), much of which is earmarked for cycling. In France, a EUR 20 million fund has been set aside for cycling infrastructure, which includes the temporary conversion of roads into cycle lanes.

Shares of various bicycle manufacturers have risen significantly in recent days - those of the British Halfords by as much as 26%. In the UK, only about 4% of daily business trips are by bicycle, while in the Netherlands their share is 27%. There are no official data for Bulgaria, but an unofficial survey in Sofia three years ago showed about 1.5% share of people who cycle to work.

At the same time, Bulgaria is one of the 15 largest exporters of bicycles in the world. According to data from 2018, exports were worth USD 145 million, more than those of the Czech Republic, Romania and the United Kingdom. The share of Bulgarian bicycles in the world market is 1.6%. ■

НАЙ-ГОЛЕМИТЕ ИЗНОСИТЕЛИ НА ВЕЛОСИПЕДИ THE LARGEST EXPORTERS OF BICYCLES

Китай / China	\$3.3 милиарда (дял 35.5%) / USD 3.3 billion (35.5% share)
Тайван / Taiwan	\$1.5 милиарда (16.2%) / USD 1.5 billion (16.2%)
Холандия / The Netherlands	\$765.4 милиона (8.3%) / USD 765.4 million (8.3%)
Германия / Germany	\$608.3 милиона (6.6%) / USD 608.3 million (6.6%)
Камбоджа / Cambodia	\$446.3 милиона (4.8%) / USD 446.3 million (4.8%)
Португалия / Portugal	\$276 милиона (3%) / USD 276 million (3%)
Италия / Italy	\$235 милиона (2.5%) / USD 235 million (2.5%)
Белгия / Belgium	\$207.6 милиона (2.2%) / USD 207.6 million (2.2%)
Испания / Spain	\$166.1 милиона (1.8%) / USD 166.1 million (1.8%)
Полша / Poland	\$161.2 милиона (1.7%) / USD 161.2 million (1.7%)
Франция / France	\$160.7 милиона (1.7%) / USD 160.7 million (1.7%)
БЪЛГАРИЯ / BULGARIA	\$144.9 милиона (1.6%) / USD 144.9 million (1.6%)
Чехия / Czech Republic	\$111.8 милиона (1.2%) / USD 111.8 million (1.2%)
Румъния / Romania	\$105.8 милиона (1.1%) / USD 105.8 million (1.1%)
Великобритания / Great Britain	\$102 милиона (1.1%) / USD 102 million (1.1%)



Рестартирането на икономиката

не може без потребителите



Да бъдат накарани компаниите да възобновят дейността си и заводите да отворят отново е едно, но да се убедят потребителите да се осмелят да излязат да пазаруват, да се хранят навън, да пътуват или гледат спорт е нещо съвсем друго.

Следете бизнес трендовете онлайн:

bloombergtv.bg

facebook.com/BloombergTVBG

**Bloomberg
TV Bulgaria**

САМО СИЛНИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ ИНВЕСТИРАТ В ХОРАТА СИ

Вергиния Накова, основател на Training Academy, прег Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Гъжо Накова, онлайн платформата на Training Academy съдържа над 300 курса във всевъзможни области - от бизнес лидерство и управление на конфликти до дигитален маркетинг и графичен дизайн. Какво е общото, спойката между тях? Основният ни фокус е върху бизнес и дигитални умения - онези умения, които правят от един човек професионалист в бизнеса. Независимо какъв е този бизнес. Започнахме с акцент върху дизайн, дигитален маркетинг и продажби. Всъщност в началото Training Academy беше създадена с цел да намерим служители за нашето маркетингово студио. През 2016 бяхме направили над 150 интервюта със студенти, завършили бизнес специалности, и нито един не можа да ни каже какви са основните точки на маркетинговия бизнес план...

Хора, учили по четири или пет години...

Точно така. Тогава работехме с големи български брандове и ни трябваша акаунт мениджъри. За мен беше много странно някой, учил толкова време, да не знае как се прави маркетингов план. Съпругът ми казаше: това е нормално, те просто не го учат. Това е удивително. И сега можете да погледнете специалност "Маркетинг" за ниво бакалавър в УНСС - нито един предмет там не включва маркетинг план.

Тогава направихме първия си курс за маркетинг и продажби. За моя най-голяма изненада 90% от участниците в курса бяха собственици на бизнес, а не хора, които искат да се занимават с маркетинг. Това постави началото на Training Academy като учебна институция.

Слушаме най-различни прогнози за ефекта от коронавируса върху икономиката. Някои предричат катастрфални промени. Други смятат, че хората ще излязат от това принудително прекъсване със засилен апетит и за преживявания, и за нови начинания. Как мислите вие? Как ще се отрази тази криза на интереса

към вашите обучения?

Знаете ли, доскоро онлайн обученията бяха много малка част от това, което правим. Ние сме партньори на повечето по-големи компании в България за корпоративни тренинги. Те ни наемат основно за три неща: цялостна учебна програма, изграждане на фирмена култура и създаване на система за привличане на таланти, или employer branding - как да се отличиш от конкурентите си в привличането на кадри.

С началото на кризата през март всички големи компании, изправени пред неизвестността, отложиха не само обученията, но и въобще всички проекти, свързани с човешки ресурси. От друга страна обаче, има компании, за които бизнес кризата бе изключително стимулираща, и това им наложи за кратко време да обучат доста хора. За такива компании създаваме цялостна онлайн платформа за обучение.

Има и още един много съществен ефект. До тази криза хората като цяло не учеха. Те смятаха, че работодателят е длъжен да им осигури работа, да ги обучи и да им плаща заплатата. Просто заради голямото търсене бяха станали лениви и нехайни към своето бъдеще.

Сега обаче трафикът на сайта ни за онлайн обучения е пет пъти по-голям, отколкото преди кризата. Ние и преди предлагаме 300 онлайн курса, но те се ползваха най-вече от корпоративните ни клиенти, които ги купуваха за служителите си, и се налагаше да ги задължават или стимулират с бонуси, за да ги ползват. Никои не искаше да учи по собствена воля.

Сега е точно обратното - вероятно защото повечето хора са притеснени за работата си. Масово се учат основни офис програми - Word, Excel, PowerPoint... Това са 80% от трафика ни.

Канех се да попитам кои са най-популярните ви курсове. Предлагате 10 дни безплатен достъп до тях - при какви условия? ►



► Безплатен достъп има до най-популярните курсове от всички отделни категории - от основни бизнес умения, маркетинг и продажби, дизайн. Иначе месечният достъп до всички курсове е 39.90 лева.

Но ако не ги гледаме по отделни категории, а общо, в момента най-популярните са основните офис програми. Кое е показателно. Наскоро четох едно изследване, според което България е на последно място в Европа по дигитална грамотност - 78% от работещите у нас са всъщност дигитално неграмотни.

Толкова за претенциите да сме технологичен хъб...

Толкова. Много хора не умеят да работят с основни инструменти - Excel, PowerPoint, да не говорим за електронни пощи, Google календар, софтуер за управление на проекти и така нататък. Страшно много трябва да се направи в тази посока. Хубавото е, че много фирми го осъзнаха.

Каква част от вашия модел се основава на партньорства с големи компании от реалния бизнес?

Огромна. Всъщност получи се така, че компаниите, за които ние правехме маркетинг, след време ни наеха да правим и обучения.

Типичните training организации разчитат на психолози, които нямат реален бизнес опит. Те са много добри като обучители, но никога не са работили по реални проекти. Това е най-голямото ни конкурентно предимство - ние работим с компании и имаме точно този бизнес опит, който после можем да предадем на техните служители.

При вас онлайн уроците са съчетани с работа по реални проекти. Какво точно означава това?

Training Academy работи в три основни направления. Едното е като партньор на компании, на които предоставяме обучения и софтуер. Второто е онлайн платформа за най-необходимите бизнес и дигитални умения, така че ако някой започва от нулата, много бързо да стигне до средно ниво.

Третото равнище е за тези, които наистина искат да наградят и да получат практически знания. Това е нашата Бизнес академия - 15 курса, в които минаваме през всички най-важни неща, които един мениджър, предприемач или CEO трябва да знае. Тези 15 курса са в рамките на половин година - с много интензивна работа по проекти, с гост-лектори и ментори, които са мениджъри на най-високо ниво и собственици на компании, и които дават на курсистите



казуси.

Трябва да се прави разлика между тези неща. Онлайн обучението е много добро, когато дава основата. Но работата с ментор, с учител, с група по реален проект няма как да се направи онлайн. Това е мигновътно на българските университети - на присъстващите физически студенти те говорят само теория, без да има кой да ти покаже как се случват наистина нещата.

Работата ви вече прехвърля границите на България, разкажете ни повече за международните си проекти.

Вече от две години работим с международни компании. Всъщност това, което се случва, е, че от партньори на техните български офиси се превърнахме в партньори на самите централи. Работим основно с австрийски и германски компании, и с една френска. Бях много изненадана да разбера, че компании, които са световни лидери в своите сектори, в момента вършат целия си бизнес от България. Те са предимно в IT сектора. Освен това догодина ще пуснем платформата си за онлайн обучения и на английски език.

В началото на прехода в България организационното развитие и усъвършенстването на човешките ресурси за много работодатели бяха някаква едва ли не из-

мишълотина, последна грижа. Промени ли се отношението на бизнеса?

Не мога да говоря като цяло за бизнеса, защото ние сме фокусирани в три основни сектора: IT, финанси и промишлено производство. При производството работим изцяло с български компании, които са извън София. При това - изключително впечатляващи компании. Знаете ли например, че в Силистра е най-големият производител на поточни линии слънчогледово олио в света. Всяка година тази компания подобрява собствения си рекорд за най-голям построен завод - в Китай, в Канада и къде ли не. Тя не е особено популярна у нас, но има огромен оборот, високи технологии и е глобален пазарен лидер, предпочитан доставчик.

Или пък най-големият световен производител на цилиндри за машиностроенето, който е базиран в едно малко градче в Родопите. Това е най-високотехнологичната компания в света в своя сектор.

Това са фирми, които се състезават с най-добрите на световно ниво и за да бъдат номер 1, не само прокукуват им трябва да е на такова равнище, но и техните служители. Те инвестират изключително много в тях.

IT компаниите инвестират, защото това е начин да гадат повече на своите служители. Гладят за специалисти

там е толкова голям, че добрата заплата, масажите в офиса и безплатното кафе вече не са достатъчни, за да привлечеш някого. От едно проучване в края на 2018 сред IT специалистите се оказа, че на второ място сред нещата, които те ценят и които биха ги мотивирали, е възможността за израстване и обучения.

Колкото до банковите и другите финансовите институции, те са предимно западни компании, които си идват със своя модел на управление, в който всеки служител има заложен кариерен план и обучения.

Експертите са единодушни, че с бързото навлизане на роботизацията, изкуствения интелект и т. нар. Индустрия 4.0 човек ще трябва да продължи да учи през целия си живот, за да може да участва в пазара на труда. В този смисъл ще отмере ли класическото висше образование - 4 или 5 години след завършване на училище? Могат ли академии като вашата да станат новата норма в образованието? Или класическите и новаторските системи по-скоро ще се допълват взаимно?

Изпълнителният директор на един български телеком преди време ме попита кое е по-важното: хората да учат в университета, за да попият теорията, или да го прес-

кочат и директно да влязат в практиката. И двете неща са еднакво погрешни. Никой не може да измести университетите, когато става дума за научно-изследователска дейност. Тя е нужна и всъщност жизненоважна за развитието на всеки бизнес.

Но сякаш не е твърде силно застъпена в българските университети - колко от тях развиват сериозна научна дейност?

Така е, и това е много тъжно. В основата на университета би трябвало да бъде научната дейност. Университетите трябва да са средища, в които се инвестира, за да правят изследвания и развоина дейност. Както е по цял свят. Силициевата долина няма да е това, което е, ако там не се намира Станфорд. Със сигурност университетите ще ни трябват и в бъдеще, и ще трябва да бъдат финансирани именно за да извършват научна дейност. Мнението ми за бизнес специалностите е, че те са ненужни, вредни и

тивен случай парите за обучения наистина биха били хвърлени на вятъра. Като в онзи вц за управителя и финансовия директор, които обсъждали такова обучение за служителите. "Това са много пари", казал финансовият директор, "я си представи, че ги обучим и те после решат да напуснат". На което управителят отговорил: "А я си представи, че не ги обучим и решат да останат".

Ние работим с компании, които са водещи в своите сектори на пазарен принцип. Те силно вярват в онова, което правят. Не мога да говоря за другите. Неслучайно ние нямаме много клиенти от строителния бранш, хазарта, селското стопанство...

Нашите клиенти вярват в това, което правят, и знаят, че да инвестираш в хората си е необходимост. За мен впрочем това е един вид лакмус за това колко здрава е една организация, и колко силен е лидерът ѝ: ако тя инвестира в своите служители, дори осъзнавайки, че те може да си търгъзнат след

сионализъм се простира от това да го идеш навреме до това да бъдеш подготвен, да имаш знания.

При мен често идват хора на интервюта и казват: аз за четири години нищо не съм научил в университета...

Не е ли това част от онова схващане от предишната епоха, че някой е дължен да се грижи за теб?

Абсолютно. Затова за онези хора в България, които са знаещи и можещи - и особено ако се научат да се промотират сами - за тях конкуренцията е нищожна.

Ако правим сравнение, минусът на Западна Европа е, че те нямат нужда да бъдат предприемчиви. У нас е наложително да си предприемчив, ако искаш по-добър живот, докато там добрият живот е даденост. Започваш да работиш за някого и след петата година вече не могат да те уволнят... У нас много често хората стартират бизнес напук на предишния си работодател, защото не са получили възможност да се изявят. Това ги мотивира още повече.

Как изглежда от ваша гледна точка по-младото поколение българи?

Когато става въпрос за бизнес умения, и дори за дигитални умения, при нас се обучават основно хора от 35 години нагоре. Това всъщност много ме радва, защото ние нямаме клиенти, които не са мотивирани, които не искат да знаят. Без значение от възрастта, при нас идват най-готините хора в България. Ти можеш да дадеш тези пари, за да идеш на "Витошка" да ядеш и да пиеш кафе. Или може да се качиш на "Витошка" 19, на третия етаж, за да учиш. Въпрос на ценности. Който избира да учи, явно има по-високи ценности.

Между другото мисля, че ние обучаваме грешно децата си. Караме ги да усвояват технически умения, за да се справят в живота - но техническите умения се променят толкова бързо в наши дни, че на практика трябва да се усвояват цял живот.

А бизнес уменията някак си ги свеждаме само до характера на конкретния човек - дали това му се отдава, дали му е интересно, дали има подход... Това е голяма грешка. Мнението да работиш в екип, да си професионалист - това трябва да се залага от най-ранна детска възраст. Децата трябва да знаят какво е краен срок. Да знаят, че, когато са поели отговорност за нещо, трябва да го свършат. Да се учат да работят заедно, и да проявяват лидерски умения.

Днес има много хора, които започват работа, справят се добре, повишават ги, започват да ръководят и изведнъж осъзнават, че им липсва цял набор от задължителни умения. Тогава идват при нас.

Колкото до младото поколение, всъщност ▶49

"Завършили бизнес специалност в икономически университет, и дори не знаят какво съдържа един бизнес план. Имаме ли нужда от такъв тип университети?"

даже пагубни за мисленето и психиката. Технологиите се променят, вече все повече професии се различават силно според сектора - дали работиш в технологична или финансова компания, или в някой стартап. Невъзможно е да се предложат унифицирани образователни решения за тях.

В нашата Бизнес академия се завършва задължително с ясен бизнес план. До момента са завършили над 350 души, като нито един от тях - а голяма част от тях са собственици на бизнес - никога не беше правил бизнес план преди това. Завършили бизнес специалност в икономически университет, и дори не знаят какво съдържа един бизнес план. Имаме ли нужда от такъв тип университети?

Преди доста години, по време на имотния бум, един международен инвеститор описа предприемаческата култура в България така: ако в Германия или Италия човек изведнъж се сдобие с някакви пари, започва да мисли какъв цех или предприятие да създаде. Ако в България човек се сдобие с много пари, си купува скъпа кола и евентуално яхта. Има ли нещо вярно в такъв поглед?

Не мога да преценя, защото компаниите, с които работим, не са от този тип предприемачи. За да инвестираш в образованието на своите служители, трябва много силно да вярваш и в целите, и в хората си. В про-

това, значи това е много силна организация, със силен лидер. Ако не инвестира в хората си, значи не гради бъдеще.

Създадохте Training Academy след прогължителна и успешна корпоративна кариера - скок в неизвестното ли беше това? Честичко слушаме какви са пречките пред създаването на нов бизнес в България - но има ли и предимства в това отношение, в сравнение със Западна Европа например?

Страшно много предимства. В България е много лесно да стартираш, особено ако си кадърен.

По-малка конкуренция?

Значително по-малка конкуренция. И друго: противно на вярванията, българите като цяло са доста лоши търговецци. По-голямата част от нас не обичат да се хвалят, не обичат да говорят добре за себе си - не умеят да се самопродават, така да се каже, както е в Щатите например. Ние сме приучени да работим тихо и да чакаме да ни забележат. В такава среда, ако имаш добра идея и умееш да я представиш, това ти дава огромно предимство.

Второто нещо е, че в България има огромен глас за професионализъм. Този профе-

ONLY SOUND ORGANISATIONS INVEST IN THEIR PEOPLE

Verghina Nakova, founder of Training Academy, interviewed on Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

Ms. Nakova, the online platform of the Training Academy contains over 300 courses in various fields - from business leadership and conflict management to digital marketing and graphic design. What do these have in common, what is the bond between them?

Our focus is on business and digital skills - the skills that make one a professional in business. No matter what this business is. We started with a focus on design, digital marketing and sales. In fact, in the beginning, the Training Academy was established in order to find employees for our marketing studio. In 2016, we conducted over 150 interviews with graduate students from business faculties, but none of them could tell us what the main points of a marketing business plan are...

People who have studied for four or five years...

Exactly. At the time, we worked with big Bulgarian brands and we needed account managers. It was very strange to me that someone who had studied for so long did not know how to make a marketing plan. My husband said: 'This is normal, they just don't study it.' This is shocking. Look at the current specialty 'Marketing' for a bachelor's degree at the University of National and World Economy - no subject there includes a marketing plan.

Then we launched our first marketing and sales course. To my surprise, 90% of the participants in the course were business owners, not people who wanted to do marketing. This marked the beginning of the Training Academy as a training institution.

We hear all sorts of predictions about the impact of the Coronavirus on the economy. Some foresee catastrophic changes. Others believe that people will come out of this

forced lockdown with an increased appetite for both experiences and new endeavours. What do you think? How will this crisis of interest affect your training?

You know, until recently, online training was a very small part of what we were doing. We are partners to many large companies for corporate trainings in Bulgaria. They hire us mainly to do three things: a comprehensive training program, building a company culture and creating a system for attracting talent, or employer branding - how to stand out from your competition in recruiting staff.

Since the onset of the crisis in March, all large companies facing uncertainty have postponed not only training, but also all human resources projects. On the other hand, however, there are companies for which the business crisis is extremely stimulating, and this has forced them to train many people in a short time. For such companies we have a complete online training platform.

There is another very significant effect. Until this crisis, people generally did not study. They felt that the employer was obliged to provide them with work, train them and pay them a salary. It was simply because of the high demand

"There are companies for which the business crisis is extremely stimulating, and this has forced them to train many people in a short time"

that they had become lazy and careless about their future.

However, the traffic on our online training site is now five times higher than before the crisis. We used to offer 300 online courses, but they were mostly used by our corporate clients, who bought them for their employees, and they had to oblige or stimulate them with bonuses in order to use them. No one wanted to study on their own.

Now it is just the opposite - probably because most people are worried about their work. Basic Office programs are widely studied - Word, Excel, Power Point... These constitute 80% of our traffic.

I was about to ask you which your most popular courses are. You offer a 10-day free access to them. Under what conditions?

There is free access to the most popular courses of all different categories - from basic business skills, marketing and sales, and design. Otherwise, the monthly access to all courses is BGN 39.90.

But if we do not look at them in separate categories, but in general, currently the most popular are the main Office programs. Which is indicative. I recently read a study according to which Bulgaria ranks last in Europe in digital literacy - 78% of workers in this country are actually digitally illiterate.

So much for the claims that we are a technology hub...

Yes, so much. Many people do not know how to work with basic tools - Excel, PowerPoint, not to mention e-mail, Google Calendar, project management software and so on. A lot needs to be done in this direction. The good thing is that many companies have realised this.

What part of your model is based on part-



nerships with large real business companies?

A huge part. It turned out that the companies we were doing marketing for hired us over time to do training.

Typical training organisations rely on psychologists who have no real business experience. They are very good as trainers, but have never worked on real projects. This is our greatest competitive advantage - we work with companies and have exactly this business experience, which we can then pass on to their employees.

You combine online lessons with work on

real projects. What exactly does this mean?

The Training Academy works in three main areas. One is as a partner of companies to which we provide training and software. The second is an online platform for the most necessary business and digital skills, so if someone starts from scratch, they can get to the middle level very quickly. The third level is for those who really want to upgrade and gain practical knowledge. This is our Business Academy - 15 courses in which we go through all the most important things that a manager, entrepreneur or CEO needs to know. These six-month courses - with very intensive project work, with guest

lecturers and mentors who are top-level managers and company owners, and who give students case studies. A distinction must be made between these things. Online learning is very good when it provides the foundation. But working with a mentor, with a teacher, with a group on a real project cannot be done online. This is the negative aspect of Bulgarian universities - the attending students are taught only theory without anyone showing you how things really happen.

Your work has already crossed the borders of Bulgaria. Tell us more about your international project.

We have been working with international companies for two years now. In fact, what happened was that from partners in their Bulgarian offices we turned into partners in the headquarters. We work mainly with Austrian and German companies and with a French one as well. I was very surprised to learn that companies that are world leaders in their sectors are currently doing all their business from Bulgaria. They are mainly in the IT sector.

In addition, next year we will launch our online training platform in English.

At the beginning of the transition in Bulgaria the organisational development and improvement of

human resources was almost a contraption and the last concern for many employers. Has the attitude of the business changed?

I cannot talk about business in general, because we are focused on three main sectors: IT, finance and industrial production. In production, we work entirely with Bulgarian companies that are based outside Sofia. And very impressive companies at that. Did you know, for example, that Silistra is the largest manufacturer of sunflower oil production lines in the world? Every year, this company improves its own record for the largest plant built - in China, Canada and elsewhere. It is little known in this ▶

► country, but it has a huge turnover, high technology and is a global market leader, a preferred supplier.

Or the world's largest manufacturer of cylinders for mechanical engineering, which is based in a small town in the Rhodopes. This is the world's technologically most advanced company in its sector.

These companies compete with the best in the world and to be number one, not only their product must be at that level, but also their employees. They invest a lot in them.

IT companies invest because it is a way to give more to their employees. The shortage of professionals there is so great that a good salary, office massages and free coffee are no longer enough to attract someone. A study at the end of 2018 among IT professionals found that the second thing they value that would motivate them is the opportunity to advance and get training.

As for banking and other financial institutions, they are mostly Western companies who come with their management model, in which every employee has a set career plan and training.

Experts agree that with the rapid advent of robotics, artificial intelligence, and the so-called Industry 4.0, one will have to continue to study throughout one's life in order to participate in the labour market. In this sense, will classical higher education die - 4 or 5 years after graduation? Can academies like yours become the new norm in education? Or will the classic and innovative systems complement each other?

The executive director of a Bulgarian telecom asked me some time ago which is more important: people to study at the university and absorb the theory, or to skip it and go directly into practice. Both things are equally wrong.

No one can displace universities when it comes to research. It is necessary and vital for the development of any business.

But this does not seem to be too strong in Bulgarian universities. How many of them develop serious scientific activity?

That's right, and that's very sad. The basis of the university should be scientific activity. Universities should be centres where investment is made to do research and development. As it is all over the world. The Silicon Valley will not be what it is if Stanford is not there.

We will certainly need universities in the future, and they will have to be funded precisely to carry out research. My opinion about business specialties is that they are unnecessary, harmful and even detrimental to thinking and the



"No one can displace universities when it comes to research. It is necessary and vital for the development of any business"

psyche.

Technology is changing, more and more professions are very different according to the sector - whether you work in a technology or financial company, or in a start-up. It is impossible to offer unified educational solutions for them.

In our Business Academy, it is obligatory to graduate with a clear business plan. So far, more than 350 people have graduated, and none of them - most of them being business owners - has ever made a business plan be-

fore. They are graduates of a business major at a university of economics, but they do not even know what a business plan contains. Do we need this type of universities?

Many years ago, during the real estate boom, an international investor described the entrepreneurial culture in Bulgaria as follows: if in Germany or Italy a person suddenly gets some money, he starts thinking about what workshop or enterprise to create. If a person in Bulgaria gets a lot of money, he buys an expensive car and possibly a yacht. Is there anything true in such a view?

I cannot judge, because the companies we work with are not of this type of entrepreneurs. To invest in the education of your employees, you should strongly believe in the objectives, and in the people. Otherwise, the money for training would really be wasted. Like in that joke about the manager and the CFO discussing an employee training. "It's a lot of money," said the CFO, "imagine us training them and then they decide to leave." To which the manager replied: "Imagine that you do not train them and they decide to stay." We work with companies that are leaders in their sectors on a market basis. They strongly believe in what they do. I cannot talk about others. It is no coincidence that we do not have many clients from the construction industry, gambling, agriculture...

Our clients believe in what they do and know that investing in your people is a necessity. For me, by the way, this is a kind of litmus test for how sound an organisation is, and how strong its leader is: if it invests in its employees, even realising that they may leave afterwards, then it is a very sustainable organisation, with a strong leader. If he does not invest in his people, then he is not building a future.

You created the Training Academy after a long and successful corporate career - was it a leap into the unknown? We often hear what the obstacles to starting a new business in Bulgaria are, but are there any advantages in this regard, compared to Western Europe, for example?

There are a number of advantages. It is very easy to start in Bulgaria, especially if you are capable.

Less competition?

Significantly less competition. Also, contrary to the beliefs Bulgarians as a whole are pretty bad in selling themselves. Most of us do not like to brag, we do not like to talk well about

ourselves: we do not know how to sell ourselves, so to speak, as is the case in the United States, for example. We are accustomed to working quietly and waiting to be noticed. In such an environment, if you have a good idea and know how to present it, it gives you a huge advantage.

The second thing is that in Bulgaria there is a hunger for professionalism. This professionalism extends from being on time to being prepared, to having knowledge.

People often come to me for interviews and say: I haven't learned anything at university in four years...

Isn't that part of the idea from the previous era that someone has a duty to take care of you?

Absolutely. Therefore, for those people in Bulgaria who are knowledgeable and capable - and especially if they learn to promote themselves - for them the competition is negligible. By comparison, the disadvantage of Western Europe is that they do not need to be enterprising. In this country it is imperative to be enterprising if you want a better life, while there a good life is a given. You start working for someone and after the fifth year, you can no longer be fired...

In this country very often, people start a business in defiance of their previous employer, because they have not been given the opportunity to express themselves. This motivates them even more.

What does the younger generation of Bulgarians look like from your point of view?

When it comes to business skills, and even digital skills, we train mainly people at 35 and older. This actually makes me very happy because we don't have customers who aren't motivated and don't want to learn. Regardless of age, the coolest people in Bulgaria come to us. You can give your money to go to Vitoshka St to eat and drink coffee. Or you can visit 19 Vitoshka St, on the third floor, to study. A matter of values. He who chooses to study obviously has higher values.

Incidentally, I think we are teaching our children wrong. We make them learn technical skills in order to cope in life - but technical skills are changing so fast these days that they need lifelong learning. And somehow, we reduce business skills only to the character of the particular person - whether it is given to him, whether he apt for this, whether he has an approach... This is a big mistake. The ability to work in a team, to be a professional - this should be at stake from an early age. Children should know what a deadline means. To know that when they have taken responsibility for something, they have to do it. To learn to work together and show leadership skills.

Today, there are many people who start a job,

do well, get promoted, start leading others and suddenly realise that they lack a whole set of required skills. Then they come to us.

As for the younger generation, there are actually many young people who are attracted to digital marketing, technology, photography, and creative specialties in general. These very talented, smart and motivated young people are not as burdened as the previous generations.

For me, the young people in Bulgaria are very powerful and knowledgeable. They only need a new system. It is no coincidence that most of them want to be freelancers - they cannot imagine working in an office for 8-10 hours. They need movement. They are just freer.

It is wrong to try to put them in our mould - the outdated education, the old way of working. See? Now many companies have realised that Home Office is not something so scary...

I even wonder if some of them will not stumble to the other extreme and give up the office altogether...

Maybe yes. I think a balance needs to be found. To take their creativity and desire for freedom, but to put them in a framework that would help them be more productive.

But I do not share the opinion that young people are lazy, disinterested... Probably they said the same about us, and about all generations before. However, you need to make it interesting for young people. Authorities no longer work: that old-fashioned 'you will do it because I say so'. This is obsolete. The work environment will transform a lot, and those who understand people best will survive.

An essential part of your training is dedicated to the so-called soft skills. Are we already beginning to realise their true significance in Bulgaria?

Pretty much so. This also applies to basic business skills - time management, workshops, business etiquette, writing emails, teamwork, and for soft skills - communication, conflict management, stress management.

The idea is that you learn up to a point to be a professional, and then you learn to be more productive, to be able to work in a team, to make the famous synergy happen.

Bulgarians are traditionally great individualists, and we rely on ourselves, on our own knowledge - everything is just 'me' and 'myself'. This cannot be fixed overnight. There is no magic pill. But with the companies we have been working with for a year or two now, we can already see how everything is changing. There is no longer 'me' and 'myself', but 'we' and 'ourselves'. The realisation begins that when the team and the company are well, you will be well. This is a way of thinking Bulgarians must learn. ■

► има много млади хора, които са привлечени от дигитален маркетинг, технологии, снимане, въобще креативни специалности. Това са много талантиливи, умни и мотивирани младежи, които не са обременени като предишните поколения.

За мен младите хора в България са много можещи и знаещи. Само че им трябва нова система. Неслучайно повечето от тях искат да са фриленсъри - те не могат да си представят да работят затворени на едно място по 8-10 часа. Имат нужда от движение. Те просто са по-свободни.

Грешно е да се мъчим да ги вкарваме в нашия калъп - на старото образование, на стария начин на работа. Ето, сега много компании видяха, че home office не е нещо чак толкова страшно...

Чудя се даже гали някои от тях няма да залитнат в другата крайност и да се откажат от офиса въобще...

Може би да. Мисля, че трябва да се намери балансът. Да се вземат техните креативност и желание за свобода, но да се поставят в едни рамки, които биха им помогнали да са по-продуктивни.

Но не споделям мненията, че младите са лениви, незаинтересовани... Вероятно същото са казвали за нас, и за всички поколения преди това. Трябва обаче да направим така, че на младите да им е интересно. Авторитетите вече не работят: онова старомодно "ти ще го направиш, защото аз казвам така". Това е отживелица. Работната среда ще се трансформира много, и ще оцелеят онези, които разбират най-добре хората.

Една съществена част от вашите обучения е посветена на т. нар. soft skills. Започваме ли вече да осъзнаваме истинската им значимост в България?

Много. Това важи и за основните бизнес умения - разпределение на времето, работни срещи, бизнес етикет, писане на мейли, работа в екип, и за soft skills - комуникации, управление на конфликти, контролиране на стреса.

Идеята е, че до един момент ти учиш, за да си професионалист, а след това вече учиш, за да си по-продуктивен, да умееш да работиш в екип, да се случва прословутата синергия.

Българите по традиция сме големи индивидуалисти, и разчитаме на себе си, на собствените си знания - всичко е само "аз", "мен". Това няма как да се поправи за една нощ. Няма вълшебно хапче. Но при компаниите, с които работим вече втора-трета година, вече виждаме как всичко се променя. Няма вече "аз" и "мен", а "ние" и "нас". Започва осъзнаването, че когато екипът и компанията са добре, и ти ще си добре. Това е начин на мислене, който българите трябва непременно да усвоим. ■

Book our flexible rates!

Best offer in case you change your plans up to 24 hours prior to arrival.



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

Classy. Sea Spa. Holiday.

Sts. Constantine and Helena Resort

+359 52 817 700

www.astorgardenhotel.com

reservations@astorgardenhotel.com



www.graffithotel.com

Varna



T: +359 52 989 900



reservations@graffithotel.com

Modern. Classy. Urban.



AZALIA
HOTEL BALNEO & SPA
★★★★

+359 52 358 808

reservations@azaliahotel.com

www.azaliahotel.com

Sts. Constantine and Helena Resort

ПРОМЕНЯЩИЯТ ПРАВИЛАТА

След коронавируса – какво може да се промени за работата и живота ни

Текст АЛЕКСАНДЪР БОЙЧЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Светът в карантин е нерадостно място. Забрани, ограничения, адаптиране към нови обстоятелства – ако досега съвременното глобализирано общество беше свикнало да се справя с асиметричното протичане на кризи и катаклизми, сегашният симетричен удар върху все по-свързания свят изведе на преден план едно – чувството за несигурност към утрешния ден. И докато в момента всички говорят за последствията от карантината в сравнение с миналия период, трябва да погледнем върху света след карантината, който ни предстои да живеем заедно. Нека се концентрираме върху позитивното – както казва Уинстън Чърчил, „по-добре да бъдем оптимисти, защото няма особен смисъл да бъдем нещо друго“. Последните три месеца донесоха промяна в отношението към труда. Можем да приемем, че всички целокупно се намираме в едно огромно, провеждащо се в реално време учение, известно в бизнеса и с термина proof of concept (доказване на концепцията). Доколко сме съвместими с обстоятелства на съвместен труд и производителност, които не изискват да се виждаме лице в лице?

ХИГИЕНА И ОБЩУВАНЕ

Това, което със сигурност ще се промени необратимо, е отношението към личната хигиена. Всеки офис ще бъде оборудван с десетки диспенсъри за дезинфектант, почистването на работното място ще бъде вменено като задължение на работника, а социалната непониманост към хора, които не си мият ръцете след посещение на тоалетната, ще стигне до крайност – спомнете си всички онези мигове, когато виждате някого да излиза от тоалетната на бензиностанцията, без да си пусне водата. Възможно е да разберем, че в определени ситуации се е стигнало до физически сблъсъци.

Това, което ще остане след коронавирусната карантина, е изискването за социална дистанция. Отличителна черта на западната цивилизация открай време е препоръчителното спазване на отстояние между хората на обществени места. Белег на липса на елементарно възпитание бяха опашките, блъскането и т.нар. „дишане“ във врата на другия. За съжаление, като жертва на абсолютната дистанция ще паднат и ръкописките, целувките по бузата между приятели и изобщо голяма част от техниките

за сближаване между индивидите. Това не е непременно лошо, но ще промени рязко начина, по който хората ще се сближават. Това вероятно ще доведе до ренесанс на думите в общуването.

СГРАДИТЕ ЗА ТРУД СТАВАТ СГРАДИ ЗА ДАННИ

Работата в офис ще придобие съвсем ново измерение. По всичко изглежда, че тенденциите от последните пет години - за споделени офиси, сгради с общи удобства за малки екипи или още по-голямо съгъстяване на хората в отворени пространства - ще се окажат грешни и ще бъдат заменени от нов подход. При него споделените ресурси на компаниите ще бъдат не кафемашината, кантината или зоната за почивка (популярна в ИТ средите като „тениса на маса и плейстейшъна“), а облачни ресурси, софтуер за централно управление и възлагане на задачи, както и подходящата техника за работа отвсякъде – лаптопи, слушалки с микрофони, монитори. Някои софтуерни компании от години практикуват този подход, известен още като „дистрибутирана бизнес среда“. Служителите сами ▶

► осигуряват интернет свързаност за себе си, сами придобиват техника за работа, а компанията частично или напълно възстановява тези разходи. Математиката излиза по-изгодна в сравнение с високите фиксирани разходи за офис сгради, офисни консумативи и централизирани ресурси (колко човека познавате, които да НЕ се оплакват от проблеми с паркирането пред офиса?). Сега този „дистрибутиран“ подход ще стане масов за всякакви индустрии – от услуги през производство до земеделие. Пречки пред налагането на тези мерки и предпасти, и сега са генерационните затруднения на по-възрастните работници или техническата неграмотност на някои от по-младите. Но това ще бъде преодоляно.

Офисите от своя страна ще сменят функцията си. Промените в работните процеси ще доведат до необходимост от принципно по-малко квадратура за поддържане на оперативния процес. Офисът на практика ще се превърне, в зависимост от дейността на фирмата, в място за водене на архив, data център на централизираните информационни ресурси и място за подбор на персонал. Но работата като такава ще се върши от компютърен терминал – лаптоп или дори смартфон.

ТРАНСПОРТЪТ ЩЕ СТАНЕ ПО-ИНДИВИДУАЛЕН

Промяната в нуждата да ходим до съвместни пространства ще промени и отношението към общественя транспорт. На практика скъпи инфраструктурни проекти като метро, високоскоростни влакове или по-големи летища ще станат незащитими в стопанския смисъл. Намалването на човешкия поток ще ориентира хората много повече към по-компактни и прагматични начини на придвижване – лек автомобил, велосипед, мотоциклет. Автомобилът, от своя страна, ще бъде ограничен чрез мерки за екология, защото сегашната ситуация демонстрира колко скъпо и безмислено е да паркираме купчини ламарини пред домовете си. Същевременно градският транспорт ще трябва да се развие в посока на по-динамични разписания с по-честа поява на по-малки превозни средства. Добрият стар трамвай ще изживее ренесанс там, където общинските власти имат разум и визия за много по-голямата полза от наземен релсов транспорт – особено в контекста на предстоящото спадащо значение на вътрешноградската скоростна пътна инфраструктура и изчезващата нужда от шестлентови булеварди.

КУЛТУРА И СПОРТ ЗА ВСЕКИ - У ДОМА

Тревогата около събирането на обществени места ще промени спорта, културния афиш и шопинга. За спорта тази криза е въз-

Промяната в нуждата да ходим до съвместни пространства ще промени и отношението към общественя транспорт

нуващ катаклизъм. От една страна, той ще сложи най-сетне точка на абсурдния темп на увеличение на капиталовите разходи и персонал в колективните спортове. Няма да имаме нужда от още стадиони, нито от още по-скъпи гладиатори. Сегашната криза ще коригира взаимоотношенията между професионалните спортисти и клубовете, но и между спорта и зрителите. Моделите за живо предаване на спортни събития, както и индустрията със залагания ще възкръснат по нов начин. Културните събития също ще преминат в един нов дигитален свят – в който стриймингът на театрална постановка в крайна сметка няма да е безплатен. Моделите за плащане ще се развият по класическия метод на пътуващата театрална трупа, така позната от италианските и френските градове – шапка за подкрепа на артистите, както и такса за посещение на ограденото пространство. По-добрите ще съберат повече в своята „шапка“. Шансът е, че благодарение на общия ни дигитален вход към „сцената“, потенциалът на артистите ще е по-висок от онези 200 или 300 души в театралната зала. За истински добрите публиката ще е наистина десетки хиляди. В музиката и киното процесите на дигитализирана консумация са много напреднали и сегашната криза само ще ускори трансформацията към повече абонаменти за все по-многобройните платформи за филми и музика. Един изцяло нов свят, в който собствениците на кинозалони и концертни зали ще трябва да се адаптират или да умрат.

ПОСТУРИЗЪМ

Забавлението на маса също ще претърпи трансформации. То ще се превърне в сезонно – ресторантите ще могат да сервират само на открито, само с дистанция между масите, само на малки компании. Баровете в мазета, безистени или други вехти пространства също няма да работят в обозримо бъдеще. През зимата социализацията ни ще е възможна вероятно само помежду ни, на гости на приятели. Посещението на туристически атракции ще стане невъзмож-

но за известен период от време. От хотелите и забавленията ще оцелеят всъщност само луксозният сегмент хотели – там пространството изначално е в изобилие, няма толкова групови посещения, а по-скоро семеен тип туристи, като този тип гостилници ще могат да предоставят и тактични забавления със социална дистанция като голф, бiliarд, ски или частен плаж/частен лифт. Масовият туризъм, какъвто го познаваме, с много хора в многоетажни хотели, използващи водни пъралки на морето или лифтове в планините, ще се промени радикално. До степен, в която може би никога няма да бъде същият.

ТЕРМИНАТОР 2020 - УЧИТЕЛЯТ

В производството и земеделието автоматизацията е много по-напреднала, отколкото общественото мнение вярва. Но бъдещата пост-коронна действителност вероятно ще завърши започнатото по-бързо, отколкото сме очаквали – намаляването на хората покрай поточните линии ще бъде нужно, защото няма как да има струпвания. Хора пак ще трябва да наглеждат роботите, да ги поддържат и да ги настройват да вършат точно онова, което е нужно – но ще са нужни още по-малко хора, отколкото в момента. Складовете ще реорганизируют пътеките за дистрибуция така, че човешката намеса да е само контролираща, но не и произвеждаща пакети, пълнеца кашони или лепенки етикетки. Всичко това ще бъде вършено от машини в още по-голяма степен.

Коеито води след себе си и трансформация в потребителските навици. Голяма част от икономическото благоденствие на последните 20-30 години се дължи на повишеното вътрешно потребление на гражданите. Гражданите, поне за кратко, ще разполагат с по-малък разполагаем доход, за да купуват нови и нови вещи или услуги. Това ще се промени след преразпределението на новите роли на хората в новата автоматизирана реалност. В която може би ще се окаже, че имаме нужда не от повече инженери, а от по-добри инженери. Не от повече готвачи, а от по-добри готвачи. От по-добри счетоводители, по-добри юристи, по-добри агрономи. Новата реалност е възможно да породии нарастваща нужда от повече заетост на по-добре платени специалисти в образованието и в медицината. Победният ход на машините вероятно ще ни върне към красотата на хуманитарните науки – често подценявани в последните десетилетия, те може да преживеят ренесанс. Защото ще имаме нужда да бъдем по-добри хора и да се разбираме по-добре помежду си. Ще имаме нужда от нови учители, които да ни покажат по-доброто бъдеще. А то, в крайна сметка, неминуемо ще е по-добро. ■



- EST. 1989 -

DETELINA'S

nuts and dried fruits



*The happy choice
for over 30 years!*

www.detelina.com



THE GAME CHANGER

What could change in our work and lives after the coronavirus

By ALEXANDER BOYTCHEV / Photography SHUTTERSTOCK

The world in quarantine is no happy place with its bans, restrictions and the need to adapt to new circumstances. If until now the modern globalized society was used to deal with asymmetrically passing crises and cataclysms, the current symmetrical blow against the increasingly connected world brought up a feeling of uncertainty about the future. While everyone is currently talking about the quarantine's consequences compared to the past, we should look at the world after the quarantine, in which we are all yet to start living. Let's focus on the positive, however, or as Winston Churchill said: "I am an optimist. It does not seem too much use being anything else."

The last three months changed the attitudes towards labor. We could accept that we're all part of a huge live drill, known in the business world as proof of concept. To what extent are we compatible with the circumstances of joint labor and productivity that do not require face-to-face contact?

HYGIENE AND COMMUNICATION

The attitude towards personal hygiene is sure

to change irreversibly. Every office will be equipped with dozens of sanitizer dispensers, cleaning one's workplace will become part of the employee's mandatory duties, while the social intolerance for people who do not wash their hands after using the bathroom will become extreme - just remember all those times you've seen someone leave a gas station bathroom without even flushing. Physical altercations in certain situations the future will be a real possibility.

The social distance requirement will remain after the coronavirus quarantine. The advisable keeping of distance between people in public places has been a distinctive feature of Western civilization for a while. The lines of people shoving and pushing were a sign of rudeness. Unfortunately, handshakes, pecks on the cheeks between friends and a large part of the techniques for establishing interpersonal closeness will fall victim to the absolute social distance. This is not necessarily a bad thing, but it will drastically change the way people get close to each other and likely lead to a verbal communication renaissance.

OFFICE BUILDINGS BECOME DATA BUILDINGS

Office work will acquire a completely different dimension. It seems that the tendencies from the past five years, including shared office space, buildings with joint accommodations for small teams, or cramming people in open offices, will be dismissed and replaced by a new approach. In this new approach, the companies' shared resources will not include the coffeemaker, the cafeteria or rest space (known in the IT world as "the ping-pong table and the PlayStation"), but will rather consist of cloud resources, software for central management and task assignment, as well as proper equipment to work from anywhere, such as laptops, headphones with mics, monitors, etc. Some software companies have been resorting to this approach for years, known as "distributed business environment". Employees procure their own internet connectivity and work equipment, while the company reimburses them the costs partially or fully. The numbers add up in favor of this approach, instead of the high fixed costs for office buildings, supplies and centralized resources (how many people do you know



become vulnerable in the economic sense. The reduction of human traffic will force people to seek more compact and pragmatic means to commute, like cars, bicycles and motorcycles. The automobile will be restricted by environmental measures, because the current situation illustrates how expensive and senseless it is to keep piles of metal parked in front of the house. Meanwhile, urban transport will have to develop in the direction of more dynamic schedules, with more frequent service by smaller vehicles. The good-old tram will go through a renaissance where the local authorities have common sense and a vision for the much bigger benefits of terrestrial rail transport, especially in the context of the upcoming dwindling importance of the urban high-speed road infrastructure, and the disappearing need for six-lane boulevards.

CULTURE AND SPORTS FOR ALL - AT HOME

The concerns about crowds gathering in public places will change sports, cultural events and shopping. This crisis is an exciting cataclysm for the world of sports. On one hand, it will finally put an end to the absurd growth of capital expenditures and staff in collective sports. There will be no need for more stadiums or even more expensive gladiators. The current crisis will correct the relationships between professional athletes and clubs, as well as between sports and viewers. The models for live broadcasting of sporting events, as well as the whole industry of sports betting, will be resurrected in a new way. Cultural events will also be transformed into a new digital world, where streaming a theatrical performance will not be free of charge after all. The payment models will develop based on the classical method of the touring theatre company, well known from Italian and French cities, where money for supporting the artists is collected in a hat, combined with an entrance fee. The better artists will collect more in their "hat". The opportunity lies in the common digital entrance fee for the "stage", where the artists' potential to reach the audience will exceed the 200-300 people typically found in a theatre hall. The really good ones will attract audiences in the tens of thousands. The digital consumption processes in the music and film industries are very advanced and the current crisis will only serve to speed up their transformation to more subscriptions across the growing number of online platforms offering films and music. A completely new world, where movie theatre and concert hall owners will have to either adapt or die out.

POST-TOURISM

Restaurant visits will undergo certain transformations. They will become seasonal, as restaurants will only be able to serve small

parties of customers outdoors and given that a certain distance between tables is maintained. Bars housed in basements, arcades or other cramped spaces also won't be working in the visible future. Socializing in the winter will likely only be possible between ourselves, like visiting friends. Going to tourist attractions will become impossible for a certain period. Only the luxury segment in the hotel and entertainment business will survive, where room is plentiful by default, group visits are few, and family tourism prevails. This type of accommodation facilities will be able to offer tactical entertainment and games, where physical distance is maintained, such as golf, pool, ski or a private beach/ski lift. Mass tourism, as we know it, with many people in multi-storey hotels with water slides by the sea or lifts in the mountains will undergo radical changes, to such a degree that it will probably never be the same.

TERMINATOR 2020 - THE TEACHER

Automation in agriculture and manufacturing is much more advanced than the public would like to believe. The future post-corona reality, however, will likely finish what was started much faster than expected - reducing the number of people on assembly lines will be necessary in order to avoid crowding. People will still have to supervise the robots, maintain and tune them, so they can do precisely what's needed, but this will require even less people than right now. Warehouses will re-organize their distribution paths in such a way that human intervention will only play a control role, instead of manufacturing packages, filling up boxes or sticking on labels. All of this will be done by machines on an even larger scale.

This, in turn, leads to transformations in consumer habits. A large part of the economic wealth in the past 20-30 years is due to people's increased domestic consumption. People, at least for a short while, will have less disposable income to buy more and more goods and services. This will change after the humans' new roles are redistributed in this new automated reality, in which it may turn out that we do not need more, but better engineers. Not more cooks, but better cooks, better accountants, better lawyers, better agronomists, etc. This new reality could lead to a growing demand for better-paid specialists in the fields of education and medicine. The victorious march of the machines will likely bring us back to the beauty of the humanities - often forgotten in recent decades, this academic discipline might undergo a revival. That's because we need to be better people, who understand each other more. We'll need new teachers to show us the bright future, which will inevitably be a better one. ■

who are NOT complaining about the lack of parking spaces in front of their office?). This "distributed" approach will now be adopted on a large scale by various industries, ranging from services to manufacturing and agriculture. The obstacles until now were the generational difficulties experienced by the older workers, or the technical illiteracy of the younger ones. They, however, will be overcome.

The function of offices will change. The new work processes will require less space to maintain operations. Depending on the company's activities, offices will practically turn into a place for archiving, data centers for centralizing information resources and a place for recruiting staff. Work in its essence will be performed on a computer terminal - a laptop or even a smart phone.

TRANSPORTATION WILL BECOME MORE INDIVIDUALISTIC

The shift in need to go to joint office spaces will change the way public transport is treated. Expensive infrastructure projects, like subways, high-speed trains and large airports will



НОВИТЕ И СТАРИТЕ МЕДИИ

На прежевременните оплаквачи на книгата и вестника трябва да припомним, че някога и азбуката не е въведена с ръкопляскания

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Говорейки от името на герой във "Федър", Платон предрича, че тя „ще доведе до занемаряване на паметта и ще причини забравя в гушите на учещите, понеже уповани на писането, те ще престанат да си припомнят, а ще го правят отвън по знаци, които са им чужди“.

Моментът е исторически: почитателите на устното слово дават последен отпор срещу писменото. Една от последните барикади, които старата медия е издигнала пред новата, носи авторитета на Платон – и странната красота на всяка безсмислена съпротива. Открай време интелектуалците смятат, че ако някоя нова медия измести от върха любимата им стара, ще дойде краят на света. Героят на Евгений Замятин в "Ние" пише дневник, за да не го надвие „радиоалкирията“. В „прекрасния нов свят“ на Хъксли „емоционното“ е равно на забравя и затпяване, а през 1984 по Оруел от „телекрана“ дебне Големият брат. Друга популярна антиутопия ни представя тоталитарна власт, която гори книгите и продуцира „телевизионни стени“: Рей Бредбъри пише "451 градуса по Фаренхайт" през 50-те години на миналия век; възходът на телевизията го плаши, книгата му изглежда свещена.

УСЕЩАТЕ ЛИ КАК СА СЕ ПРОМЕНИЛИ НЕЩАТА? Писаното слово, така вредно за Платон,

е остров на спасението за Бредбъри, Оруел, Хъксли, Замятин. Все пак, ще кажете, днес е друго – виртуалните технологии и интернет не предизвикаха страх и трепет. У потребителите – не, което между впрочем важи и за азбуката, радиото и телевизията. Но записани ще останат критиките на Умберто Еко и Бодрияр; антиутопите на Уилям Гибсън (в романа му "Невромантик" за първи път ще прочетем думата кибер-пространство, при това с отрицателен знак) и особено в "Матрицата" на братя (вече брат и сестра) Уашовски. Един филм критикува виртуалната реалност; киното вече не е „лошото“ емоционно, а различител на лошите. Новата опасност е мрежата. Историята на медиите се е превъртяла с един епизод напред.

ИЗРЕЖДАМ ВСИЧКО ТОВА, ЗА ДА ПОКАЖА колко стар е разговорът за смъртта на вестника. Сам той сочен за „убиец на книгата“ преди 200-300 години, днес хартиеният новинарски свитък на свой ред е застрашен вид. Интелектуалците оплакват вестника от деня, в който първият читател реши, че е по-добре да се информира в мрежата, отколкото да си купува хартия на килограм. Премишната икономическа криза усили паниката и разпространи историите на ужаса: Наистина ли ще закрият "Сан Франциско Кроникъл", за да стане ми-

лионният калифорнийски град на хълмовете първият мегаполис без собствено печатно издание? Ще оцелеят ли тогава "Филаделфия Дейли Нюз" и "Провидънс Джърнал"? Ще продължат ли да падат тиражите на "Ню Йорк Таймс", "Ди Велт" и "Льо Монг"? Пуснала ли се е световната вестникарска индустрия по безмилостна пързалка с единствен изход – интернет?

Вече над десетилетие постоянно сме свидетели на гибелта на едно или друго печатно издание. Криза? Обедняване? Закъснели иновации? Забавен преход към мултимедия и интернет? Да, от всичко това по малко. От едната страна е тревожният звън на камбаните, които бият за новото – интерактивното, визуалното, електронното. От другата – вестникът, който според интелектуалците стои на барикадата в името на всичко свято в журналистиката – обективността, плурализма, дълбочината; подробно разказаната новина и авторитетно написания анализ. Как ще свърши тази битка?

ИСТОРИЯТА НА МЕДИИТЕ ВСЪЩНОСТ ни дава известна представа. Ако погледнем назад, ще видим, че противниците на новите медийни технологии са били камбаната малко по-силничко. Азбуката не е дискредитирала живото слово и паметта. Вестникът е поизместил книгата, но не я е убил; не я уни-



ха и радиото, телевизията, интернет. Радиото не унищожи вестника, телевизията не ликвидира радиото, интернет не фалира телевизията (все още). Старите квартиранти са се посместили и посгъстили, за да гоиде новодошлият. Но не са били изхвърлени през прозореца. Нещо повече, новите медии са реанимирали някои от старите. Радиото и телевизията възкресиха живото слово. Чатовете реабилитираха междуличностното общуване. Блоговете ни припомниха колко хубаво е да си водиш дневник – нещо, което бяхме забравили само няколко десетилетия след "Ние" на Замятин. В интернет могат да се четат вестници и книги, да се слуша радио и да се гледа телевизия. Монолитното се разроява на сегменти: за милиони хора по света това е прогрес. Ако искаме да търсим добрата новина, тя е именно тук. Непрестанната поява на нови и нови медии ни предпазва от свят, в който една-единствена ще бъде доминираща и всесилна. Нали не искаме да се събудим в света на Хъксли или Бредбъри? Може би интернет ни спаси от това.

СЪЗДАТЕЛЯТ НА ТЕРМИНА „ВИРТУАЛНА РЕАЛНОСТ“ и на виртуални технологии Джейрн Лейнър смяташе, че ни избавя от „телевизионния ступор“ на пасивни зрители, които не можеха да си говорят

с телевизора, но днес могат да се превърнат в каквото си искат в кибер-пространството. Никога вече няма да се върнем и в началото на 1990-те, когато на всеки един милион българи се падаха по 75 журналистически издания, докато същото число за САЩ беше около 20. Нито вестникът, нито телевизията, нито интернет ще бъдат последната инстанция, защото единият ще балансира другия. Така е с медиите: бурната им поява усилено произвежда утопиите на щастието и антиутопиите на тоталитарния ужас, за да не може нито едното, нито другото да се сбъдне напълно. Светът може да ни се струва истеричен, но никога няма да бъде еднopolюсен – благодарение на разнообразието от медии.

ВЕСТНИКЪТ НЯМА ДА ИЗЧЕЗНЕ. Да, все повече издания ще стават изцяло електронни. В мрежата те ще напомнят старите вестници – така, както "Хъфингтън поуст" прилича на лъв американски вестник, а "Дръж Рипорт" – на десен. Но много хора ще предпочетат да разгърнат хартията, да усетят звука ѝ, да я прочетат и после да я оставят настрана – така, както столетия свещеноействаме с вестника, списанието, книгата. Така, както правите вие в момента, четейки този текст в самолета. Това няма да бъде „прекрасен нов свят“, разбира се. В

него все повече ще ни затрупват непознати доскоро въпроси: каква стойност има анонимното мнение в интернет? Какво значи „гражданска журналистика“? Журналист ли е блогърът? Обективност и пристрастие ли стимулира интернет – или обективността остава навън, при книжните „динозаври“? И докато си блъскаме главата над тези въпроси и ни се струва, че всички отговори са в мрежата; че интернет става от мощен по-мощен, част от същността ни, интелектуална марка и наше единствено убежище, тогава ... тогава ще се появи новата медия, която ще побута интернет, за да го измести от върха. Бъдещите интелектуалци гръмко ще протестират: чакайте, иде зловещо време, ще затъпеем и онемеем, без интернет ще свърши светът. И понеже нито интернет, нито светът ще свърши, ние (или нашите деца) ще се наслаждаваме на изменчивостта на живота, в който всеки последен спор е предпоследен – и затова всяка вчерашна история си струва да бъде разказана. Тогава, както продължава Платон преди 2400 години: „за много неща (учениците) ще са чували, без да са ги изучили и ще оставят впечатление, че могат да съдят за много работи, а в повечето случаи ще бъдат без свое мнение и ще общуват трудно, защото наместо да са образовани, само ще приличат на образовани.“ ■

NEW AND OLD MEDIA

To the mourners of the newspaper we should remind that the invention of the alphabet was not celebrated either

By BOYKO VASILEV / Photography SHUTTERSTOCK

Speaking on behalf of a character in 'Phaedrus', Plato predicts that „this invention will produce forgetfulness in the minds of those who learn to use it, because they will not practise their memory. Their trust in writing, produced by external characters which are no part of themselves, will discourage the use of their own memory within them“.

THE MOMENT IS HISTORIC: the admirers of the spoken word make a final stand against the written one. One of the last barricades erected by the old media before the new carries Plato's weight – and the strange beauty of any point-less opposition. Intellectuals have always been inclined to believe that if some new media comes to replace their favour-ite old one, it will signal the end of the world. Yevgeny Zamyatin's hero in 'We' keeps a diary to save himself from the 'Radio-Valkyrie'. In Aldous Huxley's 'Brave New World', the 'feelies' are equal to oblivion and stupor, and in George Orwell's '1984', Big Brother watches from the 'telescreen'. Another popular anti-utopia is embodied by totalitarian rule, which burns books and produces 'television walls'. Ray Bradbury penned 'Fahrenheit 451' in the 1950s; the advent of television scared him – and the book seemed sacred.

CAN YOU SEE HOW THINGS HAVE CHANGED? The written word, so harmful for Plato, means

salvation for Bradbury, Orwell, Huxley and Zamyatin. Still, you might say, it's different today – virtual technologies and the Internet did not call forth fear and trembling. Not amongst users anyway, which, incidentally, is true also of the alphabet, radio and television. Remain, however, will the criticisms of Umberto Eco and Jean Baudrillard; the anti-utopias of William Gibson (the word 'cyberspace' is mentioned for the first time in his novel 'Neuromancer', moreover in a negative aspect) and especially the Wachowski Brothers' (now brother and sister) 'The Matrix'. A film criticises virtual reality; the cinema is no longer a 'bad' feelies but exposes the bad. The new danger is the Net. The history of the media

Itself cited as the 'killer of the book' some 200 to 300 years ago, the newspaper is the current hit in the list of species threatened with extinction

has moved ahead one episode.

I mention all this to show how old the talk about the death of the newspaper is. Itself cited as the 'killer of the book' some 200 to 300 years ago, the newspaper is the current hit in the list of species threatened with extinction. Intellectuals have been mourning the newspaper since the day the first reader decided it was better to seek information on the Net than to buy tonnes of paper. The previous economic meltdown fuelled the panic and spread horror stories: Is the San Francisco Chronicle really going to be closed down, leaving the million-strong California city on the hills as the first megapolis without its own printed publication? If so, will the Philadelphia Daily News and the Providence Journal survive? Will the circulation of the New York Times, Die Welt and Le Monde continue to drop? Is the global newspaper industry sliding down an inexorable chute with the Internet as the only way out?

DURING THE LAST DECADE, we had constantly witnessed the dead of this or that print media. Crisis? Impoverishment? Delayed innovations? A slowed transition to multimedia and the Internet? Yes, there's something in all of this. The disturbing tolling of the bells which ring in the new – the interactive, visual, electronic. And the newspaper which, according to the intellectuals, stands at the barricades in the name of all that is sacred in journalism – objectivity, pluralism, depth; the news presented in ▶

ЧСУ „ЦАР СИМЕОН ВЕЛИКИ“



УЧЕНЕ, БАЗИРАНО НА КОМПЕТЕНТНОСТИ

Ние знаем със сигурност, че знанието, което даваме на учениците си, ще бъде важно, но няма да бъде достатъчно. Затова най-голямата ни отговорност сега е да развием у тях такива умения и компетентности, които ще им помогнат да се справят в непозната ситуация и да успяват да намерят съмишленици, с които да вървят напред.

ГЛОБАЛНО МИСЛЕНЕ

Следваме правилата reduce, reuse, recycle всеки ден. Глобално мислене и действия за отговорен начин на живот и опазване на околната среда са в основата на училищните дейности.

ИНОВАЦИИ

“Училище в облака”, Google класна стая, проектно-базирано и проблемно-базирано обучение, Лего за образование, екология, роботика, анкета, която измерва как децата се чувстват в клас и доколко учителят успява да ги подкрепя и предизвиква - това са само част от иновациите в нашето училище, които целят да поставят учениците в центъра на обучителния процес.

ПОЗИТИВНА ОБРАЗОВАТЕЛНА СРЕДА

Вълшебното учебно пространство на ЧСУ „Цар Симеон Велики“ предоставя положителна, творческа обстановка, в която цветните високотехнологични класни стаи и училищни коридори са изпълнени с полезни знания за България и света.

СПОРТ, ЗДРАВΟΣЛОВНА ХРАНА И ЧИСТ ВЪЗДУХ

На разположение на децата са закрит плувен басейн, вътрешно и външно футболно и баскетболно игрище, тенис корт и спортен център. Те могат ежедневно да практикуват плуване, тенис, футбол, йога, зумба и да се наслаждават на просторни зелени пространства, чист въздух и гледка към Витоша и Стара планина. Нямаме лафка и не използваме пластмасови продукти.

Храната ни се приготвя на място от екип от майстори готвачи с пресни продукти.

СТРАХОТНИ УЧИТЕЛИ

Може да разчитате на доказани професионалисти с международен опит и споделени ценности, с които уроците са много интересни. Учителите, които преподават добре, могат да поставят високи критерии; те откриват силните страни на децата и заедно с тях развиват талантите им. Ефективното ръководство е предпоставка за постигане на целите на всеки ученик.

БЪЛГАРИЯ КАТО ВДЪХНОВЕНИЕ

Българската история изобилства от положителни примери за кураж, стремеж и невероятни постижения в света на науката, културата и спорта. Децата научават много за своите бележити сънародници, за да използват тези качества, умения и стремежи днес и да се превърнат в двигател на прогреса.

В двора на училището се намира и първият монумент на Цар Симеон Велики в София.

СВЪРЖЕТЕ СЕ С НАС

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

02/ 99 77 454

+359 879 216 099

office@tzarsimeon.bg

tzarsimeonveliki





► detail and the confidently written analysis. How is this battle going to end?

The history of the media gives us some idea. Looking back, we will see that the opponents of new media technologies rang the bell a bit louder than necessary. The newspaper did push the book aside a little, but it did not kill it, and neither did radio and television or the Internet. The radio did not destroy the newspaper, television did not liquidate the radio, the Internet did not bankrupt television. The old ten-ants have moved closer together to make room for the newcomer. But they were not thrown out the window. Furthermore, new media revived some of the old ones. Radio and television resurrected the living word. Chats rehabilitated interpersonal communication. Blogs reminded us how nice it is to keep a diary – something quite forgot-ten just a few decades after Zamyatin's 'We'. On the Internet you can read papers and books, listen to the radio and watch television. The monolithic is split into segments: for millions of people on this earth this is progress. If we are looking for the good news, this is it. The constant appearance of new and newer media guards us against a world in which a single one will be dominant and universal. Surely we do not want to wake up in the world of Huxley or Bradbury? Perhaps the Internet has saved us from this.

THE CREATOR OF THE TERM 'VIRTUAL REALITY' and of virtual technologies Jaron Lanier believed he was saving us from the 'television stupor' of the passive viewer who could not speak to the television, but today can tune into anything he likes in cyberspace. Nor will we ever again return to the early 1990s when there were 75 journalist publications for every one million Bulgarians, while the respective figure for the US was around 20. Neither the newspaper, television nor the Internet will be the last instance because one will balance out the other. It's the same with the media: their rapid appearance intensely produces the utopias of happiness and the anti-utopias of totalitarian horror, to prevent either one or the other from fully becoming a reality. The world may seem hysterical, but it will never be unipolar – thanks to media diversity. The newspaper will not disappear. True, more and more publications will be going online. On the Net they will remind one of the old newspapers – just as the Huffington Post looks like a leftist American paper, and the Drudge Report resembles a conservative one. Yet many people will still prefer to unfold the paper, to hear its sound, to read it and then put it aside – the way we have been doing for centuries with the newspaper, the magazine, the book. The way you are doing at this very moment, reading this text on the plane. This will, of course, not be a 'brave new world'. In it we will be increasingly

showered with hitherto unknown questions: How valuable is the anonymous opinion on the Internet? What does 'citizen journalism' mean? Is the blogger a journalist? Do objectivity and bias stimulate the Internet – or is objectively left outside, with the paper 'dinosaurs'?

AND WHILE WE PONDER THESE QUESTIONS and feel that all answers are to be had on the Web; that the Internet is growing from powerful to more powerful, a part of our being, an intellectual label and our only refuge, then... then a new media will appear which will squeeze the Internet a little to shift it from the top. The future intellectuals will protest loudly: hey wait, a sinister time is coming, we will grow dumb and dull, without the Internet the world will be doomed. And because neither the Internet nor the world will end, we (or our children) will delight in the fickleness of life in which every last dispute is only the second last – and therefore any of yesterday's stories is worth telling. Then, as Plato went on to say 2400 years ago: "You have invented an elixir not of memory, but of reminding; and you offer your pupils the appearance of wisdom, not true wisdom, for they will read many things without instruction and will therefore seem to know many things, when they are for the most part ignorant and hard to get along with, since they are not wise, but only appear wise". ■

ЗАВРЪЩАНЕ В КОСМОСА BACK TO SPACE



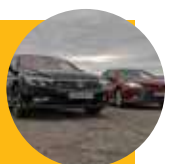
Медиите го провъзгласиха за забележителна нова технология - каквото то не е, и за възраждане на американската космическа програма - което вече със сигурност е. На 30 май SpaceX успешно изведе в орбита първата си пилотирана мисия, което бе и първо изстрелване за NASA от американска земя след края на програмата "Космическа совалка" през 2011 (междувременно Международната космическа станция се обслужваше чрез мисии от Русия). Успехът на компанията, водена от Илон Мъск, бележи и новата епоха на публично-частни партньорства в космоса. Как нуждата да се реализира и печалба ще се отрази на научните изследвания, те първа ще видим. Но тази мисия определено ни възвърна оптимизма за бъдещето на космическите изследвания.

It was hailed as a groundbreaking new technology - which it isn't - and as a revival of the US space program - which it definitely is. On May the 30th, SpaceX successfully launched its first ever crewed spaceflight from Cape Canaveral, marking the first U.S.-based rocket launch since NASA ended its Space Shuttle program in 2011. The success of the company, headed by Elon Musk, also highlights the new era of public-private partnerships in space. How the need to return a profit will impact scientific research, remains to be seen. But this mission definitely signals a renewal of optimism in space exploration.

62 | **ВОДОРОДНИЯТ ЗАЛОГ НА BMW**
THE HYDROGEN BET OF BMW



70 | **ГОСПОДА ДИРЕКТОРИ!**
DEAR MANAGERS!



ВОДОРОДНИЯТ ЗАЛОГ НА BMW

Първото серийно X5 с горивни клетки ще гоиде след по-малко от две години



Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография BMW

В BMW смята водорода за обещаваща технология в сегмента на по-големите автомобили и още през 2022 ще произведе в малка серия BMW X5 с горивна клетка, потвърди г-р Юрген Гулднер, вицепрезидент на германската компания по водородните технологии, във видеоконференция с участието на Automeia.bg.

Много други производители, като например Daimler, се отказаха напоследък от водорода при леките автомобили и го разработват само като решение за товарния и автобусния транспорт.

"Ние вярваме в правото на избор", обяснява Клаус Фрьолих, член на борда на BMW по развойната дейност. "На въпроса кое задвижване ще се наложи днес никой не може

да даде еднакъв отговор за всички региони на света... Очакваме различните задвижвания да съществуват успоредно още дълго време. Трябва ни гъвкавост". Според Фрьолих бъдещето на по-малките, градски автомобили в Европа е в електрическото задвижване чрез батерии. Но при по-големите модели водородът е добро решение.

BMW разработва водородно задвижване още от 1979 година, с първия прототип на 520h, и след това пуна няколко изпитателни модела през 90-те. Те обаче използваха течен водород, изгарян в класически двигател с вътрешно горене. След това компанията рязко промени стратегията и от 2013 насам разработва автомобили с водородни горивни клетки (FCEV) в партньорство с Toyota.

Причините за тази преоценка според г-р Гулднер са две. Първата е, че системата с течен водород продължава да има традиционно ниския коефициент на полезно действие, характерен за двигателите с вътрешно горене - едва 20-30%, докато при горивните клетки КПД е между 50 и 60%. Втората е, че течният водород се съхранява трудно за по-дълъг период и изисква много енергия, за да бъде охлаждан. При горивните клетки се използва газообразен водород под налягане от 700 бара (70 Мра). Бъдещото BMW i Hydrogen Next ще разполага с горивна клетка с мощност 125 kWt и с електромотор. Общата мощност на автомобила ще е 374 конски сили - напълно достатъчно да съхрани обещаваното от марката удоволствие от шофирането.



В същото време тежлото на автомобила с горивна клетка ще е малко над това на предлаганите сега плъг-ин хибриди (PHEV), но под това на чистите електромобили (BEV).

През 2022 тази кола ще се произведе в малка серия и няма да се продава, а вероятно ще се отстъпва на клиенти за изпитания в реални условия. "Все още условията като инфраструктура и производство на водород не са достатъчно благоприятни за големи серии", уточнява Клаус Фрьолих. Еventуално първите водородни BMW ще се появят в шоурумите през 2025, а до 2030 компанията може да има такова задвижване в по-голямата част от гамата си.

Инфраструктурата може би ще се развие по-бързо от очакваното, прогнозира д-р

Гулднер, защото тя ще е нужна за камиони и автобуси, при които използването на батерии за постигане на ниски емисии не е възможно. По-сериозният въпрос засяга производството на водорода. В основата на идеята за "водородна икономика" е той да се произвежда чрез електролиза от възобновяеми източници. Този процес обаче поглъща много енергия - задвижването на голяма флотилия FCEV вероятно ще надвиши целия наличен капацитет на соларните и ветропарковете в Европа. Цената също е фактор: днес производството от електролиза излиза между 4-6 долара на килограм. В същото време водородът, произведен от природен газ чрез т. нар. "парно-метанова конверсия", струва едва около долар за кг. В близките години обаче цените могат да

паднат чувствително, заяви Гулднер в отговор на въпрос на Autotmedia.bg.

"При използването на водорода като енергоносител има съществени загуби на енергия - първо трябва да го произведеш от електричество, после да го съхраниш, транспортираш и отново да го превърнеш в електричество", обяснява вицепрезидентът на BMW. "Но тези недостатъци са в същото време и предимства. Водородът може да се съхранява дългосрочно, в течение на месеци, и лесно може да се транспортира - използвайки дори част от съществуващите тръбопроводи. Не е проблем той да се генерира в райони, където условията за възобновяема енергетика са много добри, например в Северна Африка, и оттам да се внася в Европа". ■

BMW'S BET ON HYDROGEN

The first mass-produced X5 with fuel cells will be released in less than two years

BMW sees hydrogen as a promising technology in the larger cars segment and will produce a small batch of fuel cell BMW X5s in 2022, said Vice President of Hydrogen Fuel Cell Technology and Vehicle Projects at the BMW Group, Jurgen Guldner, during a video conference attended by Automeia.bg.

Many other carmakers, like Daimler for example, recently gave up on hydrogen-fueled passenger cars, and are only developing it as a solution in the sector of heavy cargo trucks and buses.

BMW research and development boss Klaus Froehlich said his company believes in the right to choose. Right now, no one can answer the question which drivetrain will dominate and no one can give the same answer for all regions across the world. He expects all drivetrains to continue existing in parallel for quite some time, stressing on the need of flexibility. According to Froehlich, the future of smaller urban cars in Europe is battery-powered electricity, while hydrogen would be a decent solution in the larger segment.

BMW has been developing hydrogen fuel cell powertrain technology since 1979, with its first prototype 520h, after which it released a few test models in the 1990s. They, however, used liquid hydrogen in classical internal combustion engines. After that, the company drastically changed its strategy and it has been working on fuel cell electric vehicles (FCEV) in partnership with Toyota.

According to Guldner, there are two causes for this reassessment. The first one is the that the liquid hydrogen system continues to have a low energy conversion efficiency (ECE), so typical for the internal combustion engines - just 20-30%, while fuel cells boast an ECE of between 50% and 60%. The second reason is that liquid hydrogen is difficult to store for longer periods of time and requires a lot of energy to be cooled. Fuel cells use gaseous hydrogen under pressure of 700 bars (70 Mpa).

The future BMW i Hydrogen NEXT will have a



125 kWh fuel cell and an electric motor. The overall power of this vehicle will add up to 374 hp, which is more than enough to ensure the driving pleasure, promised by BMW. At the same time, the car's weight, including the fuel cell, will be a little over that of the currently offered plug-in hybrids (PHEV), but less than that of the battery electric vehicles (BEV).

In 2022, this car will be produced on a small scale and will not be sold, but likely leased to customers for tests in real driving conditions. Hydrogen infrastructure and production conditions are still not favorable enough for mass production, according to Klaus Froehlich. Possibly, the first hydrogen-powered BMWs will appear across showrooms in 2025, while by 2030 the company could have such powertrains in the majority of its cars.

According to Guldner, the infrastructure might develop faster than expected, because it will be needed by trucks and busses, which are incapable of achieving low emissions with batteries alone. What's more interesting is the production of hydrogen. The concept of hydrogen economy is embedded in the idea for hydrogen being produced via electrolysis from renew-

able energy sources. This process, however, requires much energy - powering the whole fleet of fuel cell electric vehicles will probably exceed Europe's available capacity of wind power and photovoltaic plants. The price is also a factor to be reckoned with: nowadays electrolysis production costs between USD 4 and 6 per kilogram. Meanwhile, hydrogen produced from natural gas through the so called steam-methane reforming costs just around a dollar per kg. The cost will likely drop significantly over the next years, Guldner told Automeia.bg.

Using hydrogen as an energy carrier involves substantial energy loss - first, one must produce it from electricity, then store it, transport it and turn it into electricity once again, the BMW Vice President said. These shortcomings, however, come with advantages. Hydrogen can be stored for a long time - months, and can be easily transported, even using some of the existing pipeline network. There is no problem if it is generated in regions where renewable energy sources are abundant, like North Africa, and to be imported to Europe from there, Guldner said. ■

представя

ЖЕНЕНИ

С ПОРАСНАЛИ
ДЕЦА



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

ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:

ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.
КЪМ 31.3.2020 Г. - С НАД 420 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1,4 МИЛИАРДА ЛЕВА УПРАВЛЯВАНИ НЕТНИ АКТИВИ
В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: WWW.FSC.BG).

ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.

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

С грижа за Вас!

Когато България бе пионер в електромоделите

Още през 1969 у нас е създадена кола на ток с цели 240 км пробег

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография АРХИВ

България днес далеч не е сред лидерите в прехода към електромоделите: нито политиката на държавата, нито доходите биха спомогнали за обратното. Но беше време, когато нашата страна бе на гребена на вълната в разработките на електрическо задвижване. Гигант като BMW представи първия си електрически прототип - BMW 1602e - през 1972. Първите български машини от този тип се появиха съответно пет и две години по-рано. Нека си ги припомним.

ЕЛЕКТРИЧЕСКОТО ЗАДВИЖВАНЕ е старо почти като самия автомобил. Машини с четири колела и задвижване от батерии се продават още в последните години на XIX век, дори започват да набират скорост в началото на XX, преди разработването на нови петролни полета и драстично спадналата в резултат цена на бензина да дават предимство на двигателя с вътрешно горене.

През 60-те години, благодарение на напредъка в областта на акумулаторите, някои конструктори се връщат към идеята. По нея се работи във Ford и Chrysler отвъд океана, а в Европа - в Германия, Франция... и България. Всъщност България има сериозно предимство в тази област заради развитото в страната производство на електрокари - за неговите нужди в БАН е създаден отделен Научноизследователски и проект-

но-конструкторски институт по електро- и мотокари (НИПКИЕМ).

ТЪКМО НЕГОВИЯТ ЕКИП ПРЕЗ 1967 създава първия български - а и изобщо източноевропейски - електрокар. Наречен "Пионер", той е "лека кола за два пътника", както разказва статията в тогавашното списание "Наука и Техника". Електрическият двигател с мощност 6.3 киловата осигурява скорост до 55 км/ч, а общото тегло на машината е едва 850 километра.

Две години по-късно в пловдивския завод на ДСО "Балканкар" започва работа по наследника на "Пионер" - вече напълно реален и с практична насоченост прототип на основата на Москвич 426. Проектът е наречен "Ел-Мо 70 и се ръководи от инженерите Веселин Монеv, Здравко Стойков и Карекин Хампарцумян.

За да бъде преоборудван в електрокар, оригиналният "Москвич" трябва да понесе госта модификации: диференциалът е отстранен и заменен с електромотор, свързан с планетарен редуктор с предавателно число 1:4.67. Електромоторът е с номинална мощност 9 киловата, работи при напрежение 80 волта и тежи едва 65 кг. Коефициентът му на полезно действие е 85% - близо три пъти над конвенционалния двигател с вътрешно горене, използван от "Москвич".

ИСТИНСКАТА НОВОСТ В ЕЛМО-70 обаче е батерията, създадена в Централната лаборатория по електрохимични източници на ток. По същото време електрическите прототипи на Ford ползват оловни батерии с капацитет 5.75 киловатчаса, в Япония Hitachi разработва никелово-цинкови с капацитет 24.9 кВтч, а българската е цинково-въздушна, с капацитет цели 40 кВтч. На всичкото отгоре тя е значително по-лека от японската разработка - 400 кг срещу 697 за продукта на Hitachi.

Все пак 400 кг са значителен допълнителен товар и това налага основно преработване на задния мост на москвичка. Отзад е добавен допълнителен вентилатор на охлаждане на батерията.

Колата не е особено бърза - развива до 60 км/ч. Но за сметка на това пробегът ѝ напълно съответства дори на днешните стандарти за електромоделите - той е 240 километра в реални условия, както показват изпитанията по столицното Околовръстно шосе ("Наука и Техника" описва как при първите тестове шофьорът бил спрял от любопитен катаджия, защото колата не издавала звук. Оказало се, че шофьорът си е забравил документите в лабораторията).

БЪЛГАРСКАТА ТЕХНОЛОГИЯ Е ЗНАЧИТЕЛНО по-напредничава от тази в съветския електрокар ВАЗ-2801, който се появява през 1975 с никелово-цинкови акумулатори, 40 км/ч максимална скорост и 110 км максимален пробег. Новаторската въздушно-цинкова батерия на БАН има само един недостатък - енергията се получава от изгарянето на цинковия електрод във взаимодействие с кислорода от въздуха. На сравнително кратки интервали скъпият електрод трябва да се подменя. Въпреки това разработката на ЦЛЕХИТ е окачествена като многообещаваща от чужди наблюдатели - но след това проектът е изоставен. И до ден-днешен няма официално обяснение защо. А изследвания върху потенциала на въздушно-цинковите батерии текал и в момента в американския MIT, Университета на Сигни и в японската Sony. ■



Ел-Мо 70 като показател превъзхожда повечето си западни аналози
El-Mo 70 was better than its Western competitors by most indicators

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



GET IT ON
 Google Play

Download on the
 App Store



 Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.

When Bulgaria Was Pioneer in Electric Vehicles

The first mass-produced X5 with fuel cells will be released in less than two years

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ARCHIVE

Nowadays Bulgaria is far from being among the leaders in the transition to electric cars and neither the state's policies, nor people's incomes would help turn the tables. There was a time, however, when this country was riding the crest of the wave with its electric vehicle developments. A giant like BMW presented its first electric prototype - the BMW 1602e, only in 1972. The first Bulgarian cars of this kind appeared a few years prior. Let's take a look back.

ELECTRICALLY DRIVEN VEHICLES are almost as old as the automobile itself. Four-wheeled battery-powered vehicles were sold at the very end of the 19th century. They took off at the start of the 20th century before giving in to the development of new oil fields and the subsequent drastically reduced petrol price, which gave internal combustion engines an advantage. Thanks to the progress made in the development of batteries, certain engineers brought the concept back on the table. While Ford and Chrysler were working on it across the pond, Germany France... and Bulgaria were doing so in the Old World. Quite frankly, Bulgaria had a serious advantage in this field thanks to the highly developed production of electrocars. For that purpose, the Bulgarian Academy of Sciences (BAS) had established a separate research and development institute of electric vehicles.

IT WAS PRECISELY A TEAM OF THIS INSTITUTE that built in 1967 the first Bulgarian-made electric car in the Eastern Bloc - the "Pioneer". "It is a two-passenger car," reads an article of the popular back then Science and Technology magazine. The 6.3 kW electric engine could crank out a top speed of 55 km/h, while the vehicle's curb weight stood at only 850 kg.

Two years later, the Plovdiv-based "DSO Balkancar" started working on "Pioneer's" successor, which was a truly realistic and practical prototype based on the Soviet-made Moskvitch 426. The project was named El-Mo 70 and was headed by engineers Vesselin Monev, Zdravko



"Пионер" - първият български електрически прототип
"Pioneer" - the first Bulgarian electric prototype

Stoykov and Karekin Hampartsoumyan. In order to be revamped, the original Moskvitch had to undergo quite a few modifications- the rear differential was removed and replaced by an electric motor with a planetary gearbox ratio of 1:4:67. The electric motor's nominal capacity was 9 kW, requiring 80 V and weighing just 65 kg. Its efficiency was rated at 85%, which was close to three times better than the conventional internal combustion engine used by Moskvitch.

THE REAL NOVELTY IN THE EL-MO 70, however, was its battery, specially built by the electrochemical electricity sources central laboratory. Meanwhile, Ford's electric prototypes were using lead batteries with a capacity of 5.75 kWh, while in Japan, Hitachi was developing nickel-zinc batteries with a 24.9 kWh capacity. The Bulgarian battery, on the other hand, was a zinc-air battery with a whopping capacity of 40 kWh. To top things off, it was significantly lighter than the Japanese battery - 400 kg, compared to Hitachi's 697 kg battery. Nevertheless, 400 kg posed quite the additional load, which required rebuilding the Moskvitch's rear axle. An additional fan was also installed in the rear to cool the battery. The car was not particularly fast, with a top

speed of 60 km/h. Its range, however, meets even today's electric car standards - 240 km in real driving conditions, as proven by testing it on Sofia's ring road (Science and Technology describes how during one of the first test drives, the driver was pulled over by a traffic cop because the car was not making any noise. It also turned out that he had forgotten his documents back in the lab).

THE BULGARIAN TECHNOLOGY WAS SIGNIFICANTLY more progressive than the one used on the Soviet-made VAZ-2801 electric car, which made its appearance in 1975 with nickel-zinc batteries, a top speed of 40 km/h and a maximum range of 110 km. BAS' innovative zinc-air battery had a single disadvantage - the energy is derived by oxidizing the zinc with oxygen from the air. The expensive zinc electrode had to be replaced at relatively short intervals. Despite of this, the Bulgarian electrochemical electricity sources central laboratory's development was described as very promising by foreign observers. The project was subsequently abandoned, with no official explanation to this day. Research into the potential of zinc-air batteries continues at the Massachusetts Institute of Technology, the University of Sydney and Japan's Sony company. ■



ВЗЕМИ ГИ СЪС СЕБЕ СИ, ПРИ НАС ТЕ ЩЕ СЕ ЧУВСТВАТ КАТО У ДОМА СИ.

Научи повече за услугата „Превоз
на домашни любимци“ на www.air.bg



ГОСПОДА ДИРЕКТОРИ

Дългогодишните врагове Volkswagen Passat и Toyota Camry изведнъж се оказват съюзници в борбата срещу SUV-манията

Японско или германско?

Ако прегледате форумите, примерно нашия в Automedia.bg, ще останете с впечатление, че това е гигантският конфликт, който раздира автомобилния свят.

Но в реалността Германия и Япония по-често са били съюзници, отколкото врагове. Автомобилните им гиганти са си разпределили различните пазари и сегменти, и рядко са преки конкуренти.

Volkswagen бе на косъм от глобален алианс със Suzuki; Toyota все по-активно си сътрудничи с BMW.

И все пак нека за малко влезем в тона на форумните войни, и да изправим една срещу друга най-популярните масови седани от Германия и Япония.

СЪПЕРНИЦИТЕ. Сегментът на бизнес седаните се топи от година на година, подяждан от все по-многобройните SUV модели. Но въпреки това си остава

най-престижният в масовия сегмент. А Volkswagen Passat без съмнение е главният герой в него, с осем поколения от началото на 70-те години до днес, и с 30 милиона продадени бройки. Сега германската машина получава фейслифт за 2020 година. Camry е с десетина години по-млада и с по-скромни продажби. Миналата година японският седан най-после се върна на европейския пазар след госта гълго отсъствие, замествайки спрения от производство Avensis.



ДИЗАЙНЪТ. Passat винаги се е стремил към по-приглушено и дискретно присъствие. Сегашното поколение не прави изключение - с изчистените си линии тази кола е за хора, които не обичат да привличат излишно внимание. Изобилието от хром по предната решетка буди различни оценки, но като цяло Passat ни се струва елегантен и приятен за око.

От Toyota в продължение на десетилетия ни втъпяваха, че външият вид не е най-важното, и сме много щастливи, че

напоследък са се отказали от тази философия. И при Camry не са пестили от хрома, но внушителната предна престилка е в хармония с останалото, пропорциите са добре намерени и в резултат това е една от най-привлекателните машини в сегмента си.

ЗАДВИЖВАНЕТО. Повечето клиенти на Passat традиционно се ориентират към двулитровия турбодизел, който сега е с мощност 150 конски сили. Има също 1.6

TDI със 120 коня, има напомяна бензинова версия с 4x4 и 272 коня, и подсилен дизел с 240 коня. Ние обаче тестваме най-адекватния според нас избор към момента - двулитров турбобензин със 190 конски сили мощност и автоматик с двоен съединител.

При Camry изборът е като при съветската еднопартийна система. В Америка можете да си я вземете и с V6, но в Европа вариантът е само един - хибридно задвижване с електромотор и бензинов ►

Dear Managers

The longstanding rivals Volkswagen Passat and Toyota Camry suddenly found themselves shoulder-to-shoulder in the fight against the SUV-mania

By KONSTANTIN TOMOV / Photography WHEELS

Japanese or German?

If you look at the online forums, like Autotmedia.bg, you'll be left with the impression that this is the big conflict dividing the automotive world.

In the real world, however, Germany and Japan have been allies more often than enemies. Their automotive giants have split among themselves the different markets and segments and are rarely direct competitors. Volkswagen was on the brink of a global alliance with Suzuki; Toyota is ever more actively cooperating with BMW. But let's assume the tone of the online forum wars and compare the most popular mass-produced sedans from Germany and Japan.

THE RIVALS. The mid-size cars segment has been melting away by the year, succumbing

to the numerous SUV models. Nevertheless, it remains the most prestigious segment among mass-produced cars. And the Volkswagen Passat is undoubtedly the biggest player in it, with eight generations since the 1970s, and some 30 million cars sold. The German machine is now getting a facelift for 2020.

The Camry is some ten years younger with smaller sales figures. Last year, the Japanese sedan finally returned to the European market after a long absence, replacing the no longer produced Toyota Avensis.

DESIGN. The Passat has always strived towards a more subtle and discrete presence. The current generation is no exception - with its clean-cut lines, this car is for those who don't like unnecessary attention. The abundance of chrome on the grille gives rise to different opinions, but overall we find the Passat

elegant and pleasing to the eye.

For decades, Toyota were trying to make us believe that the exterior is not what matters most, and we're very happy that recently they abandoned this philosophy. There are generous amounts of chrome on the Camry as well, but the imposing grille is in harmony with all the rest, the proportions are well suited, making the Camry one of the most attractive vehicles in its segment.

ENGINE. Most of Passat's customers are traditionally going for the 2.0 l turbodiesel engine, which for now boasts 150 hp. There are also a 1.6 l TDI with 120 hp, a pumped-up gasoline engine with 272 hp and a 4x4 drive, as well as a souped-up diesel with 240 hp. We tested the most appropriate version for the time being, which is the 2.0 l gasoline engine with 190 hp, automatic transmission and a double clutch.



ДОСИЕТАТА ЗОП

Новата уеб базирана информационно-справочна система на АПИС

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

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

Уникални предимства на системата:

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

Чрез ДОСИЕТАТА ЗОП получавате още:

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

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

възложителите, изпълнителите и консултантите по обществените поръчки.

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

Досиетата ЗОП дава информацията относно:

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

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

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

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

Сертификат по ISO 9001 – 2015

When it comes to the Camry, the choices are comparable to the Soviet one-party system. In the US, one can get it with a V6, but in Europe the only existing option is a hybrid 2.5 l gasoline engine. The combined power between the electric and internal combustion engine adds up to 218 hp, the transmission is continuously variable and electronically controlled. In sports mode, it imitates normal gear shifting and is much more pleasant than the regular CVT.

ON THE ROAD. The Passat's steering is very precise, although the Mondeo or the Mazda 6 will probably offer the driver better feedback. The turbocharged engine is pleasantly flexible and the car feels astoundingly light, albeit being in the same category as the Camry with a weight of one-and-a-half tons.

The Toyota offers tight but not overly engaging steering. Acceleration is not that bad: 0-100 km/h in a little over 8 seconds. The seemingly less powerful Passat's acceleration beats the Camry's by almost a second. Its torque is half as big. Overall, the Camry predisposes the driver to relax and enjoy its most valuable quality - efficiency. The user manual says that the combined fuel consumption is 4.4 l/100 km. Driving it in the harsh reality of Pernik region, we got a little over 5.5 l/100, which is truly impressive. The gasoline powered Passat got around 8 l/100 km on that same route.

The ride in both cars is quite comfortable, although this also depends on the size of the rims you would choose.

PRACTICALITY. The Camry is a little longer and has a bigger wheelbase, but overall the two cars offer plenty of room inside. The seats are comfortable. The Passat's trunk is 586 l, while the Camry's is 524 l, which fully meets normal family needs.

The materials used in both models are of good quality.

The German car, however, has a noticeably more modern information system. Neither the Camry's graphics, nor the controls of its multimedia system are really in line with the third

decade of the 21st century. There is no compatibility with Android Auto and Apple CarPlay either. There is, however, a wireless charging station for mobile phones, while the navigation is one bit more adequate than the Passat's. On the other hand, the Passat already has USB-C ports, unlike the older Camry. There is also partial gesture control and an advanced voice control.

Both cars have all the modern safety systems, including adaptive cruise control. The Passat's, however, is a little more advanced as it can keep the lane and maintain distance from the vehicle in the front at speeds of up to 210 km/h. We wanted to check it ourselves, but a sudden upsurge of respect for the local police stopped us from doing so.

PRICE. The times when one could purchase such a sedan for around 40,000 leva are long gone. The cheapest Passat right now - the one with the 1.5 turbocharged gasoline engine and 150 hp, starts at almost 55,000 leva. The more powerful gasoline engines start at 59,000 leva, while the most souped-up diesel version with AWD sells for 79,000 leva. The lower trim level comes with aluminum rims, LED lights, leather steering wheel, automatic headlights, toned windows, rear and front park assist and a radio with a 6.5-inch display. The additional options include a leather steering wheel for 1,400 leva and a Dynaudio 700 W sound system for 3,100 leva.

The Camry starts at 61,000 leva for its most basic version, which comes with an AC, a radio with a 7-inch display, automatic headlights and wipers, leather steering wheel and a rear-view camera. The highest trim level goes for 74,000 leva.

In summary, these are two very comparable offers. One will appeal to those who are more excited about dynamics and modern technologies, while the other one will suit those seeking

peace and calm combined with fuel efficiency. Both are more affordable and pleasant to drive than the SUV models that the automobile industry is trying to push. ■

VW Passat

190

к. с. максимална мощност
hp max power

320

Нм максимален въртящ момент
Nm max torque

238

км/ч максимална скорост
km/h top speed

7.5

секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

Toyota Camry

218

к. с. максимална мощност
hp max power

221

Нм максимален въртящ момент
Nm max torque

180

км/ч максимална скорост
km/h top speed

8.3

секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

► двигател с обем 2.5 литра. Комбинираната мощност е 218 конски сили, а трансмисията е безстепенна, но не с ремък и конус като в старите вариатори, а с планетарна предавка и два електромотора. В режим спорт тази трансмисия имитира нормална смяна на предавките и е доста по-приятна от обикновеното CVT.

НА ПЪТЯ. Воланът на Passat е много прецизен, макар че може би Mondeo или Mazda 6 ще ви предложат повече обратна връзка. Турбомоторът е приятно еластичен и колата като цяло се усеща удивително лека - нищо, че с тон и половина тегло всъщност е в една и съща категория с Camry.

Toyota-та предлага стегнато, но не особено ангажиращо управление. При нужда ускорението не е чак толкова лошо - малко над 0 секунди 0-100 км/ч. Но уж по-мощният Passat го прави с почти секунда по-бързо. Въртящият му момент е наполовина по-голям.

Като цяло Camry ви подтиква да се отпуснете и да се насладите на най-ценното ѝ качество - пестеливостта. В книжката пише комбиниран разход от 4.4 на сто. В суровата реалност на пернишкия край постигнахме малко над 5 на сто, което е наистина впечатляващо. По същото трасе бензиновият Passat показва около 8 на сто. И двете коли возят доста комфортно, макар че това зависи и от размера джанти, които ще изберете.

ПРАКТИЧНОСТТА. Camry е малко по-дълга и с по-голямо междуосие, но като цяло и двата автомобила предлагат предостатъчно вътрешно пространство. Седалките са комфортни, а багажникът е 586 литра при Volkswagen и 524 литра при Toyota - което напълно покрива нормалните семейни нужди.

Материалите са с добро качество и в двата модела. Германската кола обаче е с подчертано по-съвременната информационна система. Нито графиките, нито управлението на мултимедията в Camry съответстват напълно на третото десетилетие на XXI век. Липсва и съвместимост с Android Auto и Apple CarPlay. Но пък има безжично зарядно за телефони, а навигацията е една степен по-адекватна от тази в Passat.

За сметка на това Passat вече разполага с USB-C портове, за разлика от по-старата Camry. Има също частично управление с жестове и напреднал гласов асистент.

И двете коли имат всички модерни системи за сигурност, включително адаптивен темпомат. Но този на Volkswagen



е малко по-напредничав - той може сам да следва лентата на движение и да поддържа разстояние до предната кола при скорости до 210 километра в час. Искате ли се да го проверим, но внезапно пристъп на уважение към пернишката полиция ни попречи.

ЦЕНАТА. Отдавна отмина времето, когато човек можете да си купи подобен седан за около 40 хиляди лева. Сега най-евтиният Passat, с 1.5 турбобензин и 150 коня, започва от почти 55 000 лева. По-мощният бензин тръгва от 59 хиляди, а най-наточената дизелова версия със задвижване на четирите колела е 79 000.

В по-ниското ниво на оборудване колата има алуминиеви джанти, LED светлини, кожен волан, автоматични светлини, тонирани стъкла, парктроник отпред и отзад и

радио с 6.5-инчов екран.

Допълнителните опции включват кожен салон за 1400 лева и озвучителна система от Dynaudio със 700 вата мощност за 3100 лева.

Camry започва от 61 000 лева в най-ниското ниво на оборудване, което има климатик, радио със 7-инчов екран, автоматични светлини и чистачки, кожен волан и камера за обратно виждане. Най-високото ниво струва 74 000 лева.

Накратко, това са две напълно съизмерими предложения. Едното ще допадне на хората, които се вълнуват от повече динамика и от модерни технологии. Другото е за търсещите спокойствие и икономия.

Но и двете са по-изгодни като цена и по-приятни за ползване от SUV моделите, които автомобилната индустрия се мъчи да ви пробута вместо тях. ■

SPICE MUSIC НА ЖИВО В БУРГАС

SPICE MUSIC LIVE IN BURGAS



Календарът на летните музикални фестивали бе опустошен от карантинните мерки, но все пак не е напълно постен. Второто издание на Spice Music Festival в Бургас ще се състои по план между 7 и 9 август, потвърдиха официално организаторите. Миналата година шоуто, което набляга на популярни поп изпълнители от 90-те години, мина при завиден успех. За тазгодишното издание са предвидени Kosheen, Bomfunk MCs, Corona (леко иронично), En Vogue, Лу Бега, Sonique, Las Ketchup и още доста групи. Повечето са препотвърдили участието си, а вероятно до август ще бъдат добавени и нови имена, обещават организаторите, като се ангажират да вземат всички необходими мерки за безопасност на публиката.

Бургас, 7-9 август

The calendar of summer music festivals has been devastated by the lockdown, but it is still not completely lean. The second edition of the Spice Music Festival in Burgas will take place according to schedule on 7-9 August, the organisers have officially confirmed. Last year, the show, which focuses on famous pop artists from the 90s, was a resounding success. Kosheen, Bomfunk MCs, Corona (with a bit of irony), En Vogue, Lou Bega, Sonique, Las Ketchup and many more are booked for this year's edition. Most of them have confirmed their participation, and new names are likely to be added by August, the organisers promise, pledging to take all necessary measures to protect the public.

Burgas, 7-9 August

90 | **20-ТЕ НАЙ-КРАСИВИ СТРАНИ**
THE MOST BEAUTIFUL COUNTRIES

108 | **ЦВЕТОВЕТЕ НА ЛЯТОТО**
THE COLOURS OF SUMMER



АФИШ



ИЗЛОЖБА

ОРФЕЙ // До средата на юни в столичната Градска градина можете да се насладите на много любопитната изложба на британския фотограф Александър Богдан Томпсън, запечатала миналогодишната постановка на "Орфей и Евридика" от Кристоф Вилбалд Глук в пловдивския Античен театър. Операта бе поставена от Стефано Пода, нашумелия италиански сценограф и театрален режисьор. Пода превръща всичките си спектакли в удивително зрелище, а сега и онези, които са пропуснали събитието, ще могат да го видят.

София, Градска градина

EXHIBITION

ORPHEUS // You can enjoy in the capital's City Garden until mid-June the very curious exhibition of the British photographer Alexander Bogdan Thompson, which captured last year's production of Orpheus and Eurydice by Christoph Willibald Gluck at the Plovdiv Ancient Theatre. The opera was staged by Stefano Poda, the acclaimed Italian set designer and theater director. Poda turns all his performances into an amazing spectacle, and now those who missed the event will be able to see it.

Sofia, City Garden



КИНО

МУЛАН // Май и юни бяха изпъстрени със сочни филмови премиери, преди да гойдат коронавирусът и карантинните мерки. Сега киностудиите постепенно ще се отпусват, като началото ще постави този римейк на старата анимация на Disney. "Мулан" разказва историята на една храбра китаячка, която замества престарелия си баща при обявената обща военна повинност и заминава да отблъсне нашествениците от севера. В главната роля е новата ни любимка Лю Ифей

По кината през юли

CINEMA

MULAN // May and June were full of juicy film premieres before the coronavirus and the lockdown. Now the studios will gradually crawl out, starting with this remake of the old Disney cartoon. Mulan tells the story of a brave Chinese woman who replaces her elderly father in the declared conscription and rushes to repel the invaders from the north. The lead role is played by our new favourite Liu Yifei.

In theatres in July



ИСТОРИЯ

ПЪТИЩАТА НА КОПРИНАТА // Може и да поминете това ново заглавие в книжарницата заради странното решение на издателя да не посочи автор на първа корица. Но това ще е груба грешка, защото този нов прочит на глобалната история от Питър Франкопан е в състояние да преобърне представите ви за света. Франкопан, професор в Оксфорд и директор на Центъра за изследвания на Византия, предлага свеж и болезнено честен поглед към възхода на търговските империи и колониализма, който и днес се оказва в основата на международните отношения.

Издателство A&T Publishing

HISTORY

THE SILK ROADS // You may miss this new title in the bookstore because of the publisher's strange decision not to name an author on the front cover. But this would be a gross mistake, because this new reading of global history by Peter Frankopan is able to change your ideas about the world. Frankopan, a professor at Oxford and director of the Centre for Byzantine Studies, offers a fresh and painfully honest look at the rise of trade empires and colonialism, which is still at the heart of international relations today.

A&T Publishing Publishers

POSTER

КОНЦЕРТ

PEARL JAM // Иконите на сиатълската вълна са главни организатори на благотворителния онлайн концепт All in WA, който трябва да набере средства за пострадалите от мерките срещу коронавируса в щата Вашингтон. Освен Еду Вегър и компания, в концерта ще участват фигури като Дейв Матюс, Sir Mix-a-Lot, Macklemore и още госта познати имена. Шоуто ще се излъчва пряко по Amazon Twitch и след това ще е достъпно по Amazon Prime.

Онлайн, по Amazon Prime

CONCERT

PEARL JAM // The icons of the Seattle wave are the main organisers of the online charity concept All in WA, which should raise funds for the victims of the measures against the coronavirus in the state of Washington. In addition to Eddie Vedder and company, the concert will feature Dave Matthews, Sir Mix-a-Lot, Macklemore and other well-known names. The show will be broadcast live on Amazon Twitch and then available on Amazon Prime.

Online, on Amazon Prime



МЕМОАР

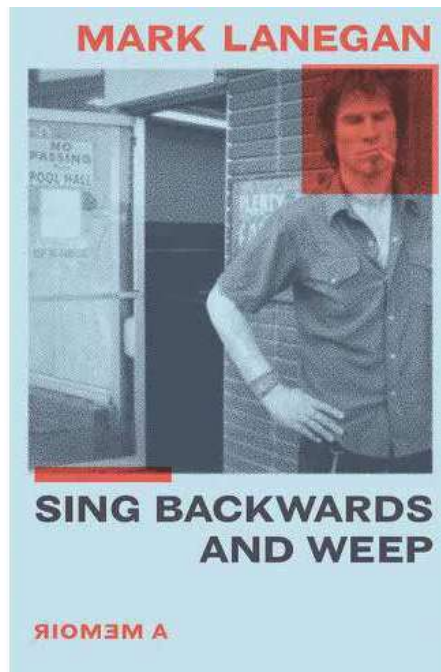
SING BACKWARDS AND WEEP // Това е вероятно най-болезнено откровената биография на рокзвезда до момента. Иконата на сиатълската сцена Марк Ланеган (The Screaming Trees) разголява всичко: как близкият му приятел Кърт Кобеин му звънял няколко пъти, но го домързало да вдигне - и гва часа по-късно Кобеин се самоубил; как с Лиъм Галахър били пред ръкопашен бой, но англичанинът се уплашил; за дружбата си с друг бъдещ самоубиец, Антъни Бурдейн; и преди всичко за небивалата си страст - и последвала тежка битка - с наркотиците.

Издателство White Rabbit (и в Amazon)

MEMOIRS

SING BACKWARDS AND WEEP // This is probably the most painfully candid biography of a rock star to date. Seattle icon Mark Lanegan (The Screaming Trees) exposes everything: how his buddy Kurt Cobain called him several times, but he was tired and did not pick up, and two hours later Cobain committed suicide. How he and Liam Gallagher were facing a hand-to-hand fight, but the Englishman got frightened. He also tells us about his friendship with another future suicide, Anthony Bourdain; and above all about his unprecedented passion - and the ensuing hard battle - with drugs.

White Rabbit Publishers (also on Amazon)



ОПЕРА

ВЪЛШЕБНАТА ФЛЕЙТА // Една от малкото положителни страни на коронавируса е, че имате възможност да видите онлайн и безплатно постановки, за които иначе се чака с месеци и се плащат баснословни скъпи билети. Кралската опера в Лондон организира безплатни онлайн стриймове на "Травиата" с Рене Флеминг, на "Сендрилон" от Масне, а от 19 юни ще е достъпна и легендарната постановка на "Вълшебната флейта" от Моцарт, дело на Дейвид Маквикар.

19 юни, Royal Opera House в YouTube

OPERA

THE MAGIC FLUTE // One of the few positive aspects of the coronavirus is that you have the opportunity to watch online and free productions, for which otherwise you wait for months and buy fabulously expensive tickets. The Royal Opera House in London is organising free online streams of La Traviata with Renée Fleming and Cendrillon by Massenet. The legendary production of Mozart's The Magic Flute will be available from 19 June, staged by David McVicar.

19 June, Royal Opera House on YouTube



Текст КРИСТИНА НИГОХОСЯН / By CRISTINA NIGHOSSIAN

20-ТЕ НАЙ-КРАСИВИ СТРАНИ В СВЕТА

THE 20 MOST BEAUTIFUL COUNTRIES IN THE WORLD

От Италия до Мозамбик и от
Нова Зеландия до България, тези
дестинации никога няма да ви
разочароват

От Италия до Мозамбик и от
Нова Зеландия до България, тези
дестинации никога няма да ви
разочароват

Определянето на най-красивата страна в света малко напомня проклятието на Сизиф: в него няма никакъв смисъл, и въпреки това не можем да спрем да опитваме.

Проблемите са очевидни. Красотата не е нещо, което може да бъде измерено с инструменти. Повечето хора имат различни схващания за нея. Освен това всяка страна е красива по своему - от каменното великолепие на Ватикана до напълно девствената джунгла на Папуа Нова Гвинея.

Determining the most beautiful country in the world is a bit like Sisyphus' curse: it makes no sense, and yet we cannot stop trying.

The problems are obvious. Beauty is not something that can be measured with tools. Most people have different perceptions of it. In addition, each country is beautiful in its own way - from the stone splendour of the Vatican to the pristine jungle of Papua New Guinea.

Мон Сен-Мишел, Франция
Mont Saint-Michel, France



Бихме могли да приложим набор от икономически, политически и социални показатели, както прави Световният икономически форум в своя ежегоден доклад Travel & Tourism Competitiveness. Той отчита качеството и средната продължителност на живота в страната, природните ѝ ресурси, колко безопасна е, колко паметника на ЮНЕСКО има и така нататък. Но резултатът, макар вероятно да отразява уменията на отделните страни в туризма, е много далеч от красотата като понятие (освен ако не смятате, че Германия, Япония и Великобритания са сред шестте най-красиви страни на планетата). По предимно икономическите критерии на СИФ България е 45-а, малко след Индонезия, Коста Рика и Турция, и малко преди Унгария, Перу, Аржентина, Мавриций, Колумбия и Румъния. По нашите представи всяка от тези страни може да претендира за място в Топ 20. Да не говорим за спиращи дъха страни като Мозамбик, класирана от форума на 127-а позиция.

Бихме могли да погледнем данните за броя туристи (1. Франция, 2. Испания, 3. САЩ, 4. Китай, 5. Италия), но той е още по-далеч от естетиката. За жалост, щом влязат в ролята на туристи, повечето хора следват стадния принцип и ходят там, където ходят другите. За мнозина наличието на голям брой туристи всъщност понижава, а не повишава красотата и привлекателността на една страна.

Затова решихме в нашата класация да се ръководим от изцяло субективни преценки, без каквато и да е претенция за научност. За нас най-красиви са онези страни, които имат разнообразна природа (места като Исландия или Малдивите са смайващи, но твърде еднотипни), достатъчно съхранена история, богата култура и, естествено, интересна кухня. Това е класация не за онези, които преследват най-ефективния пост в Instagram, а онези, които смятат пътуването за комплексно и обогатяващо изживяване.

We could apply a set of economic, political and social indicators, as the World Economic Forum (WEF) does in its annual Travel & Tourism Competitiveness Report. It takes into account the country's quality of life and average life expectancy, its natural resources, how safe it is, how many UNESCO monuments there are and so on. But the outcome, while probably reflecting the skills of individual countries in tourism, is far from beauty as a concept (unless you think that Germany, Japan and Britain are among the six most beautiful countries on the planet). According to WEF's predominantly economic criteria, Bulgaria is 45th, shortly after Indonesia, Costa Rica and Turkey, and just above Hungary, Peru, Argentina, Mauritius, Colombia and Romania. In our opinion, each of these countries can claim a place in the Top 20. Not to mention breath-taking countries like Mozambique, ranked 127th by the Forum.

We could look at the number of tourists (1. France, 2. Spain, 3. USA, 4. China, 5. Italy), but it is even further from aesthetics. Unfortunately, once they take on the role of tourists, most people follow the herd principle and tread the steps of others. For many, having a large number of tourists actually lowers, and does not raise, the beauty and attractiveness of a country.

Therefore, in our ranking we decided to be guided by purely subjective judgment, without any claim to scientificity. For us, the most beautiful are those countries that have diverse nature (places such as Iceland or the Maldives are amazing, but very monotonous), well-preserved history, rich culture and, of course, interesting cuisine. This is a ranking not for those who pursue the most spectacular post on Instagram, but for the ones who consider travel a comprehensive and enriching experience. ►

ФРАНЦИЯ FRANCE

В началото се разбрахме, че за прекомерни количества туристи ще отнемеме точки, и по този показател Франция търпи доста критики. Но за щастие има с какво да компенсира. Каквито и забележки да имате към Париж и към безскрупулното скубачество на неговите ресторанти, хотелиери и таксиметрови шофьори, това си остава един от най-прекрасните градове в света, възхищение за много държави.

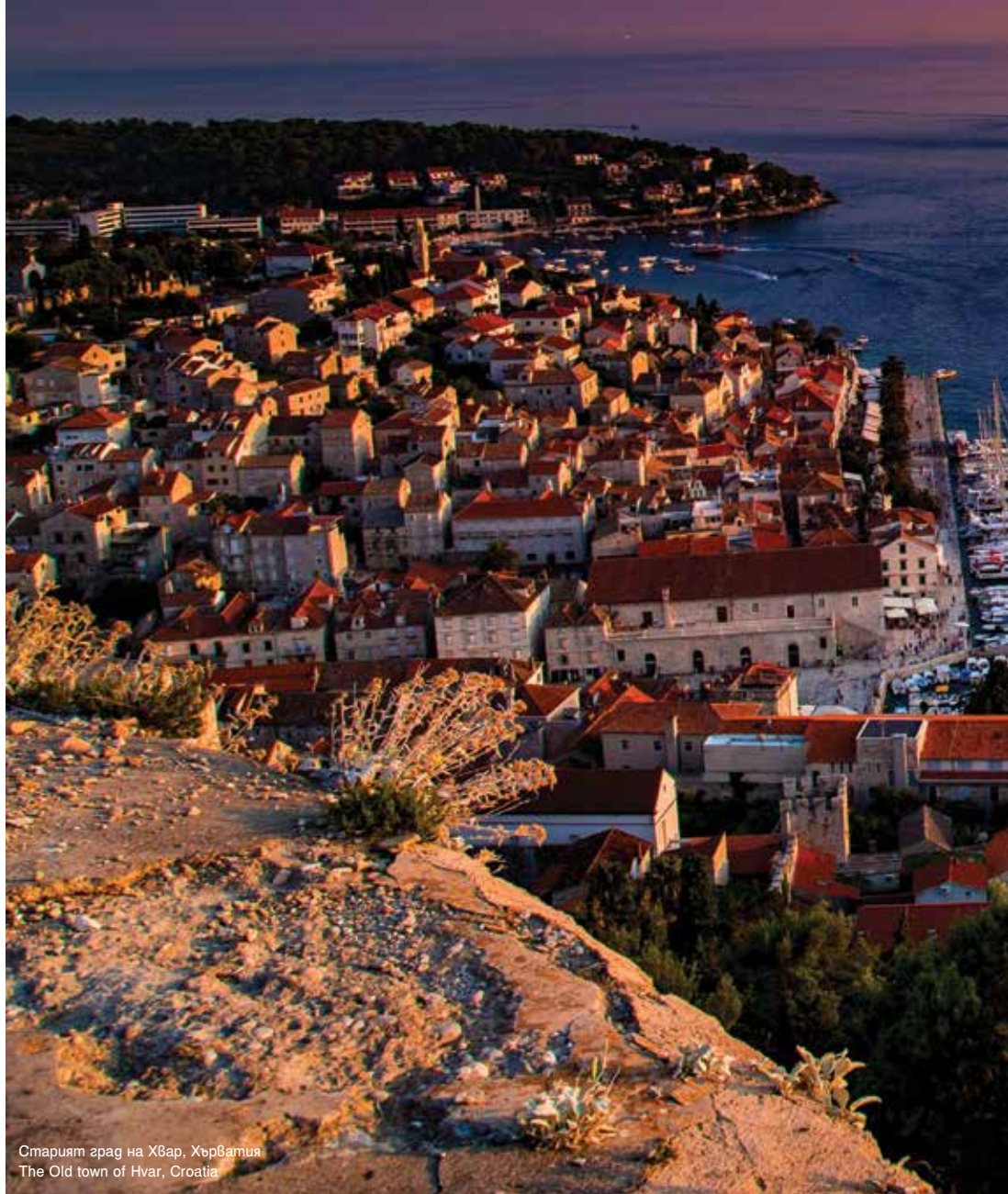
Но Франция не е само Париж: има го и Лазурния бряг, и спиращото гъха ждрело на река Вердон, и алпийските ски-курорти... На североизток Елзас ще ви пренесе на границата между френското и германското културно, архитектурно и кулинарно пространство. На другия полюс е южняшкият чар на Гаскония и Аквитания. Всъщност която и част на страната да изберете, няма да сгрешите - така, както няма да сгрешите и ако посочите нещо напосоки с пръст в менюто и винената листа. И при това дори не споменахме Френска Полинезия.

At the beginning, we agreed that we would take away points for excessive amounts of tourists, and France suffers a lot of criticism on this indicator. But fortunately, it has something to compensate for. Whatever remarks you may have about Paris and the unscrupulous prices of its restaurateurs, hoteliers and taxi drivers, it remains one of the most beautiful cities in the world, an inspiration to many other capitals.

But France is not just Paris: it has the Cote d'Azur, the breath-taking gorge of the Verdon, and the alpine ski resorts... In the northeast, Alsace will take you to the border between French and German cultural, architectural and culinary space. At the other pole is the southern charm of Gascony and Aquitaine. In fact, whichever part of the country you choose, you will not go wrong - just as you will not go wrong if you point something at random on the menu and the wine list. And we didn't even mention French Polynesia.

ХЪРВАТИЯ CROATIA

Словения не е за пропускане със своите Юлиански алпи, зелени ливади и красиви езера като Бледското. Старите босненски градове като Вишеград и Мостар ще ви пренесат в друга епоха и сякаш - на друг континент. Но първенството сред западнобалканските държави се пада на Хърватия. Това е сякаш не една, а две отделни държави: вътрешността, затворена между планините, предлага чудесни гори и паркове, а също и удивителните Плитвички езера. Крайморската Далмация е нещо съвсем друго и като пейзажи, и като начин на живот. Пропуснете Дубровник, който винаги е бил твърде туристически, а след заснетия



Старият град на Хвар, Хърватия
The Old town of Hvar, Croatia



Халшат, Австрия
Halstatt, Austria

тук Game of Thrones е просто непоносим, и вместо това отгуйте гължимото на Трогир, Ровинь, Шибеник и другите старинни далматински грачета. И, естествено, на Сплит, сърцето на този район, където сутрин спокойно можете да си купите едно кафе и да седнете да го изпие в тронната зала на двореца на император Диоклециан. След което идва рег на хърватските острови.

Slovenia is not to be missed with its Julian Alps, green meadows and beautiful lakes like Bled. Old Bosnian cities like Visegrad and Mostar will take you to another age and as if to another continent. But the top place among the Western Balkan countries falls on Croatia. It is as if it is not one, but two separate countries: the interior, closed between the mountains, offers wonderful forests and parks, as well as the amazing Plit-



vice Lakes. Coastal Dalmatia is something completely different both as landscape and as a way of life. Skip Dubrovnik, which has always been very touristy, and after the Game of Thrones was shot here, it is simply unbearable, and instead enjoy Trogir, Rovinj, Šibenik and other ancient Dalmatian towns. And, of course Split, the heart of this area, where in the morning you can buy a coffee and sit down to drink it in the throne

room of the palace of Emperor Diocletian. Then comes the turn of the Croatian islands.

МОЗАМБИК MOZAMBIQUE

Единствената страна в света, която има автомат "Калашников" на флага си - което ви говори достатъчно ясно за мрачните ге-

сетилетия на въоръжена съпротива срещу португалските колонизатори и, след това, на гражданската война между управляващите марксисти и партизаните на Renamo. За щастие тези десетилетия са все по-далечен спомен и от 90-те насам Мозамбик се развива мирно, отбелязвайки един от най-високите темпове на икономически растеж в света. Въпреки това страната си остава ▶

НОРВЕГИЯ NORWAY

Да, знаем - норвежките фиорди са ужасно клише. Но също така са и ужасно красиви. Все пак бихме избегнали Тролтунга, прословутия "тролски език" в Хардангерфиорд - гледката от тази скална козирка е наистина изумителна, но пък половината китайски народ вече си е правил селфи там. Пробвайте вместо това Гайрангерфиорд и Нерьойфиорд в югозападната част на страната - те са още по-живописни, притиснати между острите скали и вековни гъсти гори. Освен че са паметници в списъка на ЮНЕСКО, те са и мястото, където Disney командирова аниматорите си, за да създадат пейзажа за "Замръзналото кралство" (Frozen).

Впрочем царовете на Норвегия не се изчерпват с фиордите: заслужава си да видите и симпатичния стар град на Берген, и скулптурния парк на Осло, и ски курортите, начело с прословутите шанци за ски скок в Холменколен. А за по-авантюристично настроените остава пътешествието до архипелага Свалбард (Шпицберген) - само на 1000 км от Северния полюс, тук е най-северното постоянно човешко селище в света. И е най-добрият ви шанс да видите сред природата полярна мечка.

Yes, we know - Norwegian fjords are a terrible cliché. But they are also stunningly beautiful. However, we would avoid Trolltunga, the famous "troll language" in Hardangerfjord - the view from this rock canopy is truly amazing, but half the Chinese people have already taken selfies there. Try Geirangerfjord and Nærøysundfjord in the southwestern part of the country instead - they are even more picturesque, sandwiched between sharp rocks and centuries-old dense forests. As well as being a UNESCO World Heritage Site, they are also the place where Disney sent its animators to create the Frozen landscape.

By the way, the charms of Norway do not end with the fjords: it is worth seeing the charming old town of Bergen, the sculptural park of Oslo, and the ski resorts, led by the famous ski jumping hills in Holmenkollen. And for the more adventurous ones may try the Svalbard archipelago (the Spitzbergen), only 1,000 km from the North Pole. The northernmost permanent human settlement in the world is located here. It is your best chance to see a polar bear in its natural habitat.



Гаурангерфиорд, Норвегия
Geirangerfjord, Norway

► много бедна - но компенсацията за това е негодоснатата природа.

Мозамбик има някои от най-красивите и девствени плажове на планетата, особено в северната провинция Кабо Делгадо, а архипелагът Базаруто е едно от най-хубавите места за гмуркане, където можете да срещнете всякакви удивителни морски обитатели - от скатове до бели акули. Само побързайте, преди да се е разчуло и Мозамбик да се превърне в новия Занзибар.

The only country in the world that has a Kalashnikov rifle on its flag, which tells you clearly enough about the dark decades of armed resistance against the Portuguese colonisers and, later, the civil war between the ruling Marxists and the Renamo guerrillas.

Luckily, these decades are a distant memory, and since the 1990s, Mozambique has developed peacefully, marking one of the highest rates of economic growth in the world. Still, the country remains very poor - but the compensation for this is the pristine nature.

Mozambique has some of the most beautiful and pristine beaches on the planet, especially in the northern province of Cabo Delgado, while the Bazaruto archipelago is one of the best places to dive, where you can run into all sorts of amazing sea creatures - from stingrays to great white sharks. Just hurry before word gets out and Mozambique becomes the new Zanzibar.

УЗБЕКИСТАН UZBEKISTAN

Средна Азия е една от последните добре пазени тайни: фантастични гледки, хилядолетна култура, градове, които са били световни центрове много преди Александър Македонски, и интересна храна (макар и не много ласкателна към вегетарианците). В същото време бившите съветски републики са достатъчно цивилизовани и приятно евтини. Изборът между тях не е лесен: Киргизстан с Вълшебните му планини и езерото Исик-Кул; Казахстан с необятните му степи... Все пак ако трябва да изберете само една дестинация, богатата история на Узбекистан вероятно ще надделее. Самарканд и Бухара са били културните и търговски столици на света векове преди Рим изобщо да си помисли да става империя. Много от някогашните им архитектурни богатства са запазени до днес - силно реставрирани в случая със Самарканд, малко по-автентични в Бухара. Но и двете места си заслужават. Пустинята Къзълкум и пресъхналото Аралско море също ще ви предложат гледки, каквито трудно ще намерите другаде. Не липсва и зеленина - на западните склонове на планината Тянь-Шан ще намерите природния парк Угам-Чаткал, дом на близо 300 редки



Миконос, Гърция
Mikonos, Greece



Наксос, Гърция
Naxos, Greece

животни и птици - включително снежни леопарди и рисове.

Central Asia is one of the last well-kept secrets: fantastic vistas, millennial culture, cities that had been world centres long before Alexander the Great, and interesting food (though not very vegetarian-friendly). At the same time, the former Soviet republics are sufficiently civilised and pleasantly cheap. The choice between them is not that easy: Kyrgyzstan with its magical mountains and Lake Issyk-Kul, or Kazakhstan with its vast steppes... However, if you have to choose only one destination, the rich history of Uzbekistan will probably prevail. Samarkand and Bukhara had been the cultural and commercial capitals of the world centuries before Rome even considered becoming an empire. Many of the former architectural treasures have been preserved to this day - heavily restored in the case of Samarkand, a little more authentic in Bukhara. But both places are worth it. The Kyzylkum Desert and the drying Aral Sea will also offer you views that are hard to

find elsewhere. There is no lack of greenery - on the western slopes of the Tien Shan Mountains, you will find the Ugam-Chatkal Nature Park, home to nearly 300 rare animal and bird species - including snow leopards and lynxes

АВСТРИЯ AUSTRIA

Когато става дума за алпийски прелести, е трудно да се избере между Австрия и Швейцария. Но в нашата класация австрийците надделяха по три причини. Първо, страната им е мъничко по-евтина. Второ, освен планините имат и приятни, зелени долини по поречието на Дунав. И трето, правят значително по-добро вино.

Виена вече доста години е убедителен лидер в световната класация за градове с най-високо качество на живот - и след една визита в музея "Албертина", последвана от шницел и чаша цвайгелт, бързо ще ви стане ясно защо. ►



Джамията Биби-Хаям, Самарканд, Ўзбекистон
Bibi-Khanum Mosque, Samarkand, Uzbekistan

► Залцбург също не отстъпва много, а езерата в околността му ще донесат много лайкове във вашия Instagram (казахме, че не ни пука особено за него, но да не си кривим гушата - и ние имаме). Инсбрук, домакин на две зимни олимпиади, ще ви предложи чудесни пътеки за походи сред природата. Живописното градче Халщат е друга задължителна спирка, както и легените пещери на Айсризенвелт във Верфен.

When it comes to alpine delights, it is difficult to choose between Austria and Switzerland. But in our ranking, the Austrians prevailed for three reasons. First, their country is a little cheaper. Secondly, in addition to the mountains, they also have pleasant, green valleys along the Danube. Third, they make significantly better wine. For many years, Vienna has been a convincing leader in the world ranking of cities with the highest quality of life - and after a visit to the Albertina Museum, followed by a schnitzel and a glass of Zweigelt, you will quickly understand why. Salzburg is not much behind, and the lakes around it will bring many likes to your Instagram (we said we don't care much about it, but let's not blame our souls - we have one, too). Innsbruck, host of two Winter Olympics, will offer you great hiking trails. The picturesque town of Hallstatt is another must-see stop, as are the ice caves of Eisriesenwelt in Werfen.

ГЪРЦИЯ GREECE

Нито една подобна класация не може да мине без люлката на съвременната цивилизация и страната с най-дългата сумарна плажна ивица в Европа.

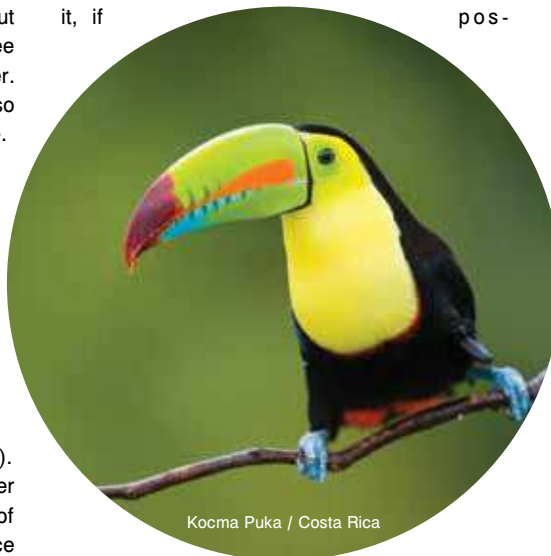
В главите на повечето от нас споменаването на Гърция извиква образа на синя дървена масичка с два стола край брега, по възможност с няколко запотени чаши върху нея. Но всъщност южната съседка на България предлага завидно многообразие. От древните паметници на Атина и Коринт до възрожденския чар на тясно обвързания с българската история Костур (Кастория), континенталната част на страната си заслужава една дълга и обстоятелствена обиколка с автомобил. Като можеше да сте сигурни в качеството на храната и виното, където и да решите да спрете.

И после, разбира се, идва ред на островите. Нашият съвет: пропуснете безспорния, но твърде изтъркан чар на туристически капани като Санторини и Миконос, и обърнете внимание на по-малко популярните имена. Например на живописните селца на Серифос, изумително чистата природа и спокойния живот на Икария (мястото с най-много столетници като дял от населението в света), Водолазия рай на Аморгос,

старинните манастири на Патмос... Гърция има около 6000 острова, от които 166 са постоянно обитаеми, така че няма да ви липсва възможност за избор.

Such a rating can never do without the cradle of modern civilisation and the country with the longest coastline in Europe.

In the minds of most of us, the mention of Greece evokes the image of a blue wooden table with two chairs by the beach, with a few sunglasses on it, if possible.



sible. But in fact, Bulgaria's southern neighbour offers enviable diversity. From the ancient monuments of Athens and Corinth to the Revival charm of Kostur (Kastoria), closely connected with Bulgarian history, the continental part of the country deserves a long and detailed tour by car. As does the quality of food and wine, wherever you decide to stop.

Then, of course, come the islands. Our advice: skip the not-to-be-missed but too worn-out charm of tourist traps like Santorini and Mykonos, and pay attention to the less popular names. For example, the picturesque villages of Serifos, the amazingly clean nature and quiet life of Icaria (the place with the most centenarians as a share of the world's population), the diving paradise of Amorgos, the ancient monasteries of Patmos. Greece has about 6,000 islands, of which 166 are permanently inhabited, so you will not miss a choice.

КОСТА РИКА COSTA RICA

Колумбия и Венесуела имат какво да предложат и като гледки, и като животинско разнообразие. Но все пак изборът ни пада върху по-богатата и госта по-спокойна Коста Рика. Тази централноамериканска гържава е прочута с две неща: а) няма собствена армия, а само полицейски сили, и б) има едно от най-високите съотношения на защитени

ни резервати и местности спрямо обща територия в света. Джунглите ѝ кипят от живот, възможностите за излет включват няколко действащи вулкана, а на Кокосовите острови - също защитена зона - змуркачите могат да поплуват редом с акули-чук, скатове, гигантски костенурки и делфини.

В природния парк Амистаг, поделен със съседна Панама, се срещат пуми, ягуари и оцелоти, 600 вида птици и три туземни племена, почти негоскопани от модерната цивилизация.

Colombia and Venezuela have a lot to offer both as vistas and as wildlife diversity. However, our choice falls on the richer and much calmer Costa Rica. This Central American state is famous for two things: a) it has no army of its own, only a police force; and b) it has one of the highest protected reserves and areas to territory ratio in the world. Its jungle is bustling with life, excursion opportunities include several active volcanoes, and in the Cocos Islands - a protected area - divers can swim alongside hammerhead sharks, stingrays, giant tortoises and dolphins.

In the Amistad Nature Park, shared with neighbouring Panama, there are cougars, jaguars and ocelots, 600 species of birds and three native tribes, almost untouched by modern civilisation.

ЧИЛИ CHILE

Южна Америка също беше преизвикателство, когато трябваше да изберем най-красивата страна в региона. Високопланинските пейзажи на Боливия спират дъха, както и древните градове на инките в Перу. Да не говорим за плажовете на Уругвай, неопуснимо богатите на живот джунгли на Колумбия и тревистите простори на Аржентина. Все пак Чили наггеля заради множеството природни феномени: извънземния пейзаж на Ваие де ла Луна (Лунната долина), рисуваните сякаш от Ван Гог Мраморни пещери (Cavillas de Marmol), гейзерите на Ел Татмо и, разбира се, прословутия природен парк Торес дел Пайне, който е комбинация от всички най-красиви съставки на Патагония - острозъби върхове, глетчери, ослепително сини езера и разсеяно скитащи се из този пейзаж ламы.

Latin America was also a challenge when we had to choose the most beautiful country in the region. The high mountain landscapes of Bolivia are breath taking, as are the ancient Inca cities of Peru. Not to mention the beaches of Uruguay, the indescribably rich jungles of Colombia and the grassy expanses of Argentina.

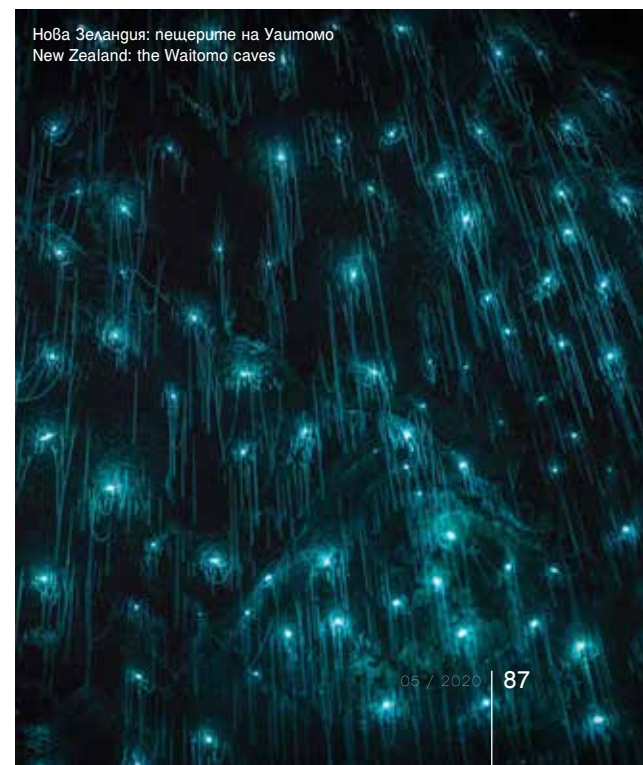
However, Chile prevailed because of the many natural phenomena: the alien landscape of the ►



Паркът Торес дел Паїне, Чили
Torres del Paine Park, Chile



Нова Зеландия: уаснал вулкан
New Zealand: a dormant volcano



Нова Зеландия: пещерите на Уаитомо
New Zealand: the Waitomo caves



ИТАЛИЯ ITALY

Ако ни принудят под дулото на пистолет да посочим най-красивата страна на планетата, може би след дълго умуване бихме казали: Италия.

Тази страна отговаря напълно на изискването ни за многообразие. Природните ѝ красоти се простират в целия спектър: от острите върхове и зелените ливади на Долмитите, през снежните писти на Червин, неповторимо стилните хълмисти пейзажи на Тоскана, увенчани с неизменните кипариси, и накрая плажовете и живописните крайбрежия на Пулия, Сицилия и Сардиния.

От гледна точка на историята също няма от какво да се оплачете: оставеното в наследство от древните гърци и римляни е в огромно изобилие; почти няма градче без романтичен средновековен замък; красотата на ренесансовите паметници може, както ни уверява Стендал, да накара човек да припадне от претоварване на сетивата.

Ако трябва да обобщим, онова, което кара Италия да изпъква, е една необикновена жажда за красивото, която тукашните хора са засвидетелствали още от древността. И която е създала наследство като никое друго.

If we were forced at gun point to point out the loveliest country, perhaps after a long deliberation we would say: Italy.

This country fully meets our demand for diversity. Its natural beauty stretches across the spectrum: from the sharp peaks and green meadows of the Dolomites, through the snowy slopes of Cervino, the uniquely hilly landscapes of Tuscany, crowned with the everlasting cypresses, and finally the beaches and picturesque coasts of Apulia, Sicily and Sardinia.

From the point of view of history, there is also nothing to complain about. What is left of the legacy of the ancient Greeks and Romans is in great abundance; there is almost no town without a romantic medieval castle. The beauty of Renaissance monuments can - as Stendhal assures us - make one faint from an overload of the senses.

To summarise, what makes Italy stand out is an extraordinary thirst for beauty that the people here have cherished since ancient times. And which has created a legacy like no other.



Езерото Комо, Италия
Como lake, Italy

ГРУЗИЯ GEORGIA

В Европа любителите на планините с основание се захласват по алпийските пейзажи. Но Кавказ предлага от същото в много по-внушителен мащаб. Армения също е много привлекателна дестинация, но след известно умуване решихме да заложим на Грузия - страна с хилядолетна история. Възприела православието още през IV век. Катедралата в Мцхета, на трийсетина километра от Тбилиси, е завършена век и половина преди да започне строителството на парижката "Света Богородица", и е просто задължителна спирка. Столицата Тбилиси съчетава очарователен стар град с някои модерни шедеври, дело на архитекти от калибъра на Норман Фостър. Освен това предлага забележителна кулинарна сцена, божествени вина и "чача" - гроздова ракия, която българското небе ще намери за възхитителна. А цените въпреки туристическия наплив напоследък си остават госта по-ниски от българските.

Грузия е и завидно разнообразна: изолцираните високопланински местности на север ще ви пренесат сякаш в средните векове, докато морските курорти около Батуми са свръхмодерни. Топлата долина на Телави, в източната част на страната, е приютила повечето винарни.

In Europe, mountain fans are rightly fascinated by alpine landscapes. But the Caucasus offers the same on a much more impressive scale. Armenia is also a very attractive destination, but after some thought we decided to bet on Georgia - a country with a thousand-year history, which adopted Orthodoxy in the fourth century. The cathedral in Mtskheta, some thirty kilometres from Tbilisi, had been completed a century and a half before the construction of the Holy Virgin in Paris began, and is simply a must stop. The capital, Tbilisi, combines a charming old town with some modern masterpieces by architects of the calibre of Norman Foster. In addition, it offers a remarkable culinary scene, divine wines and the chacha grape brandy, which the Bulgarian palate will find delicious. The prices, despite the tourist influx, have recently remained much lower than the Bulgarian ones.

Georgia is also enviably diverse: the isolated highlands of the north will take you to the Middle Ages, while the seaside resorts around Batumi are ultra-modern. The warm valley of Telavi, in the eastern part of the country, is home to most wineries.

Църква на фона на връх Казбек, Грузия
A church against the backdrop of Kazbek peak, Georgia

► Valle de la Luna (the Valley of the Moon), the almost Van Gogh-painted Marble Caves (Capillas de Mármol), the geysers of El Tatio and, of course, the famous Torres del Paine National Park, which is a combination of all the most beautiful ingredients of Patagonia - sharp-toothed peaks, glaciers, dazzling blue lakes and llamas wandering around this landscape.

НОВА ЗЕЛАНДИЯ NEW ZEALAND

За нещастие очарованието на двата тихоокеански острова отдавна не е тайна за никого благодарение на Питър Джаксън, който снима там "Властелинът на пръстените". За щастие обаче самата отдалеченост на Нова Зеландия ограничава туристическия наплив до умерено поносим.

Тази завидно богата страна с около пет милиона обитатели притежава всичко: модерни градове като Окленд и Уелингтън, където ще откриете ресторанти с всички възможни световни кухни; идилични ливади, изпълнени с кротко пасящи овце; безкрайни километри от пясъчни плажове; действащи вулкани и приказно красиви планински езера. Има също десетки видове животни, които не се срещат никъде по света. Ако и това не ви стига, разходете се до пещерите на Уаитомо с техните светещи в тъмното червеи от вида *Arachnocampa luminosa* - гледката е фантастична.

Unfortunately, the charm of the two Pacific islands has long been no secret to anyone thanks to Peter Jackson, who filmed *The Lord of the Rings* there. Fortunately, however, New Zealand's remoteness limits tourist influx to moderately tolerable.

This enviably rich country with about five million inhabitants has everything: modern cities like Auckland and Wellington, where you will find restaurants with all possible world cuisines; bucolic meadows filled with meekly grazing sheep; endless miles of sandy beaches; active volcanoes and fabulously beautiful mountain lakes. There are also dozens of species of animals that are not to be found anywhere else in the world. If that is not enough for you, take a walk to the caves of Waitomo with their worms of the *Arachnocampa luminosa* species glowing in the dark - the view is fantastic

ШОТЛАНДИЯ SCOTLAND

Четири страни в състава на Обединеното кралство са толкова различни, че предпочитаме да ги разглеждаме поотделно в тази класация. И няма никакво съмнение коя от тях бихме класирали първа като красота.

Шотландия има всичко: ефектни планини, живописни заливи с романтични развалини, приказни езера (дори и в тях да не живеят митични чудовища), отдалечени острови, интересни градове с богата история. Единбург е естествената отправна точка - очарователен град с безброй паметници, опушени каменни фасади и с безсрамно богат културен календар. Оттук се отправяте на север към прословутите шотландски Highlands, изпълнени с китни селца, замъци и езера, начело с Лох Нес и Лох Ломонд. Остров Скай също се слави с драматичните си пейзажи (да не отваряме дума за дистилериите за уиски), а и повечето останали Хебридски острови не му отстъпват много. А ако и те не са достатъчно тихи и отдалечени ►





Лагуна на остров Сиаргао, Филипините
A lagoon on Siargao Island, Philippines

► за Вашите Вкусове, оставам Ви още два архипелага - Шетландските и Оркнейските острови, изпълнени с множество каменни селища още от Бронзовата епоха.

The four countries in the United Kingdom are so different that we prefer to look at them separately in this ranking. And there is no doubt which of them we would rank top.

Scotland has it all: spectacular mountains, picturesque bays with romantic ruins, fabulous lakes (even if they are not inhabited by mythical monsters), remote islands, and interesting cities with a rich history. Edinburgh is the natural starting point - a charming city with countless monuments, smoky stone facades and a shamelessly rich cultural calendar. From here, head north to the famous Scottish Highlands, dotted with pretty villages, castles and lakes, led by Loch Ness and Loch Lomond. The Isle of Skye is also famous for its dramatic scenery (not to mention whiskey distilleries), and most of the other Hebrides are not far behind.

And if they are not quiet and remote enough for your taste, you have two more archipelagos - the Shetland and Orkney Islands, dotted with many stone settlements from the Bronze Age.

ФИЛИПИНИТЕ PHILIPPINES

Тук гори и гърците биха завидели: Филипините се състоят от над 7000 относително големи острова и безброй по-малки, а тропическият климат гарантира средна годишна температура от 27 градуса по Целзий. Само не забравяйте, че от юни до ноември е гъждовният сезон. Най-доброто време за посещение е през зимните месеци, от декември до февруари, когато е сухо и относително прохладно (наистина относително - средната дневна температура в Манила е 24-25 градуса).

Най-големият проблем при това многообразие е къде точно да отидете. На

остров Бохол Ви очакват Шоколадовите хълмове - цели 1776 загадъчно еднотипни конусовидни издатини, обрасли с трева, които наистина са рай за фотографите. На остров Палауан се намира огромният речен парк Пуерто-Принсеса - над 80 км мангрови гори, пещери и мечаша под земята река. Тук е и легендарно красивият плаж Ел Нуго. Другите забележителни филипински дестинации за по бански включват Райския плаж на Бантаян, Белия плаж на Боракай и, на практика, целия остров Панглао.

Even the Greeks would be envious: The Philippines consist of over 7,000 relatively large islands and innumerable smaller ones, and the tropical climate guarantees an average annual temperature of 27 degrees Celsius. Just remember that the rainy season lasts from June to November. The best time to visit is during the winter months, from December to February, when it is dry and relatively 'cool' - the



Казабланка, Мароко
Casablanca, Morocco

average daily temperature in Manila is 24-25 degrees).

The biggest problem with this diversity is exactly where to go. On the island of Bohol you will find the Chocolate Hills - as many as 1,776 mysteriously uniform cone-shaped protrusions overgrown with grass, which are truly a paradise for photographers. On the island of Palauan is the huge Puerto Princesa River Park - over 80 km of mangrove forests, caves and an underground river. The legendary beautiful beach of El Nido is also located here. Other notable Philippine swimwear destinations include Bantayan Paradise Beach, Boracay White Beach, and virtually the entire island of Panglao.

МАРОКО MOROCCO

Маракеш, Фес и Казабланка са сред най-изпълнените с живот и колоритни градове в Африка. Но повечето посетители спират

готук - и правят груба грешка, защото тази страна може да предложи много, много повече.

Старата столица Мекнес е далеч по-спокойна, и с повече и по-гребни паметници. Шефшауен, с неговото изобилие от цветове и форми, привлича фотографи и художници от цял свят. Кирпиченото укрепено селце Аит Бен-Хагу датира от XI век и е било локация за снимките на десетки филми, като "Последното изкушение на Христа", "Небесно кралство", "Гладиатор" и "Александър".

Агадир, на атлантическото крайбрежие, предлага пълноценни морски почивки дори през европейската зима. А ако искате поактивен отпочиване, спокойно можете да изкачите Джебел Тубкал, най-високия връх в Северна Африка (4 167 метра) и да се насладите на особения пейзаж на Атласките планини. А също и на една от най-добрите - без всякакво преувеличение - световни кухни.

Marrakech, Fes and Casablanca are among the most vibrant and colourful cities in Africa. But most visitors stop there - and make a gross mistake, because this country has much more to offer.

The ancient capital Meknes is far calmer, and with more and more ancient monuments. Chefchaouen, with its abundance of colours and shapes, attracts photographers and artists from all over the world. The fortified brick village of Ait-Ben-Haddou dates back to the 11th century and has been the location for dozens of films, such as The Last Temptation of Christ, Kingdom of Heaven, Gladiator and Alexander.

Agadir, on the Atlantic coast, offers sea holidays even during winter in Europe. And if you want more active recreation, you can easily climb Jebel Toubkal, the highest peak in North Africa (4,167 meters) and enjoy the unique landscape of the Atlas Mountains, and also one of the best - without exaggeration - world cuisines. ▶



Меандрите на Арда при село Стар читак, България
The meanders of Arda river near Star Chitak, Bulgaria

**БЪЛГАРИЯ
BULGARIA**

За посетителите в бетонните джунгли на Слънчев бряг ще е трудно да възприемат България като една от най-красивите страни в света. Но онези, които са отделили време да излязат от дискотеките и да я пообиколят, охотно ще се съгласят. Малко страни могат да предложат толкова многообразна природа: от златистите плажове по Черно море до заснежните върхове и ослепителните високопланински езера на Рила и Пирин; от по-мекия хълмист релеф и невероятното усещане за простор на Родопите до сънния покой на лонгозните гори по Камчия и Ропотамо. Добавете към това безброй исторически паметници - по този показател в Европа страната отстъпва единствено на Италия и Гърция. При това в повечето случаи говорим за много автентични паметници, а не за безвкусни възстановки като за туристи, макар в последните години да се появиха и такива. В софийския Археологически музей и във Варненския музей можете да видите някои от най-древните образци на обработено злато в света. И накрая стигаме до храната - позанемарена при социализма покрай стандартизираните менюта на "Балкантурист", но сега преоткрита и вплела в себе си влиянието на множество култури.

Visitors to the concrete jungles of Sunny Beach will find it difficult to perceive Bulgaria as one of the most beautiful countries in the world. But those who have taken the time to walk out of the discos and go around it will gladly agree. Few countries can offer such natural diversity: from the golden beaches of the Black Sea to the snow-capped peaks and dazzling alpine lakes of Rila and Pirin, from the softer hilly relief and the incredible feeling of vastness of the Rhodopes to the sleepy peace of the longose groves of the Kamchia and the Ropotamo.

Add to this countless historical monuments - on this indicator in Europe, the country is second only to Italy and Greece. In most cases, we are talking about very authentic monuments, and not about tasteless reconstructions for tourists, although in recent years there have been some. In the Sofia Archaeological Museum and in the Varna Museum you can see some of the most ancient samples of processed gold in the world. Finally, we come to the food - neglected under socialism along the standardised menus of Balkan-tourist, but now rediscovered and incorporating the influence of many



Пантанал, Бразилия
Pantanal, Brazil

► САЩ USA

Съединените щати се промъкват в класацията ни тихомълком - и те са твърде обширни, за да ги разглеждаме като една дестинация, но пък от друга страна са изпълнени с твърде много природни чудеса, за да ги пропуснем. Дори и само един поглед към националните паркове дава представа за огромното разнообразие на тази страна: те се простират от суровата северна красота на Денали в Аляска до влажната горещина на блатата в Евърглейдс, Флорида.

В задължителния списък са Гранд Кенйън, разбира се, но също и Секвоя парк в Кали-

форния, където можете да видите най-високите дървета, живели някога на тази планета; не са за пропускане звездните нощи в пустинята на парка "Джошуа Триу", нито гейзерите на Йелоустоун, нито Глейшър парк в Скалистите планини с неговите ледници... Единственият проблем е, че за да видите всичко това, ще ви трябва много време - не толкова, колкото биха ви отнели красотите на Русия например, но все пак доста повече, отколкото стандартно проължава една отпускарка.

The United States is sneaking into our rankings, and it is too extensive to be considered a destination, but on the other hand, it is full of too

many natural wonders to miss. Even a single glance at the national parks gives an idea of the vast diversity of this country: they range from the harsh northern beauty of Denali in Alaska to the humid heat of the swamps in the Everglades, Florida.

The must-see list includes the Grand Canyon, of course, but also the Redwood Park in California, where you can see the tallest trees that have ever grown on this planet. The starry nights in the desert of Joshua Tree Park should not be missed, or the geysers of Yellowstone, and the Glacier Park in the Rocky Mountains with its glaciers. The only problem is that to see all this, you will need a lot of time - not as much as the beauties of Russia, for example, but still a lot



Олудениз, Турция
Oludeniz, Turkey



Убидуш, Португалия
Obidos, Portugal

more than a vacation lasts as usual.

БРАЗИЛИЯ **BRAZIL**

Колкото по-голяма е една страна, толкова повече разнообразие може да предложи - но и толкова по-трудно е човек да види всичко, което си заслужава. Русия например е пребогата на природни чудеса, но се простира на над 9000 км открай до край. Въпреки всичко обаче човек просто не може да пропусне някои от най-големите гържави. Например Бразилия: от недокоснатия от човешко влияние архипелаг Фернандо де Нороня, през пясъчните дюни и лазурните води

на парка Ленсоис Маранензис, до преливащите от живот блатата и езера на Пантанал, покриващи площ колкото две Българи. А когато се наситите на природа, отгелете достатъчно време на Рио де Жанейро с неговите плажове, клубове за боса нова и чудесна кухня.

The bigger a country is, the more diversity it has to offer - but it is also harder to see everything that is worth seeing. Russia, for example, is very rich in natural wonders, but stretches over 9,000 km from end to end. However, one simply cannot miss some of the largest countries. For example, Brazil: from the human-untouched Fernando de Noronha archipelago, through the sand dunes

and azure waters of Lensois Maranensis Park, to the life-swarmed swamps and lakes of the Pantanal, covering an area of two Bulgarias. And when you are fed up with nature, spend enough time in Rio de Janeiro with its beaches, bossa nova clubs and wonderful cuisine.

ПОРТУГАЛИЯ **PORTUGAL**

Вероятно вече сте чували, че "Лисабон е новият Париж". Португалската столица привлича посетители (и преселници) с такова темпо, че дори новопостроеният трети терминал на летището няма да може да се справи с потока. Но повечето туристи ▶

► стигат само дотук и до близките околности - Синтра, Кашкаш, Ещорил. И пропускат истинския чар на Португалия. Това е страна като никоя друга в Европа. Чисто географските бариери винаги са я отделяли от съседите ѝ и са ѝ отреждали ролята на затънтено ъгълче - докато не идва епохата на Великите географски открития, и затънтеното кътче не се превръща в една от първите две глобални империи. Културните влияния и богатствата на онази епоха си личат и до днес. Но извън тях Португалия е скромна, непринудена и сравнително евтина страна. Горещо препоръчваме плажовете и крайбрежните природни резервати на Алгарве на юг, посещенията във винарните на Порто и очарователните старинни градчета на север, като Брага и Гимараеш (целият център на последното е обявен за паметник на културата на ЮНЕСКО).

You have probably heard that 'Lisbon is the new Paris'. The Portuguese capital is attracting visitors (and migrants) at such a pace that even the newly built third terminal at the airport will not be able to cope with the flow. But most tourists only get this far and to the surrounding area - Sintra, Cascais, Estoril, thus missing the real charm of Portugal.

This is a country like no other in Europe. Purely geographical barriers have always separated it from its neighbours and assigned it the role of a remote corner. Then came the age of the Great Geographical Discoveries, and the remote corner became one of the first two global empires. The cultural influences and riches of that age are still visible today. But outside of them, Portugal is a modest, easy-going and relatively cheap country. We highly recommend the beaches and coastal nature reserves of the Algarve to the south, a visit to the wineries of Porto and the charming ancient towns to the north, such as Braga and Guimaraes (the whole centre of the latter has been declared a UNESCO cultural monument).

ТУРЦИЯ TURKEY

Дълги години за мнозинството българи Турция бе синоним на евтин морски туризъм с щедър all-inclusive. Но докато циркулирате по маршрута от хотела през ресторанта до плажа и обратно, не подозирате какво изпускате. Турция има необикновено разнообразна природа - от сякаш замръзналите водопадани на Памук-кале до извънземните пейзажи на Кападокия. И, което е още по-привлекателно, Турция има необикновено богато културно наследство. В цялата история на homo sapiens това е бил основен кръстопът, и следите от безброй цивилизации си личат и до днес. Истанбул е съхранил много от няко-



Природните паркове Гранд Тетън и Секвоя, САЩ
The Grand Teton and Sequoia National Parks, US

В задължителния списък са Гранд Кениън, разбира се, но също и Секвоя парк в Калифорния, където можете да видите най-високите дървета, живели някога на тази планета; не са за пропускане звездните нощи в пустинята на парка "Джошуа Трий", нито гейзерите на Йелоустоун...

гашното великолепие на Източната римска империя; другите находките са с несравнимо по-дълбока древност, като например каменният град на Гьобекли тепе, край гнешния Шанлиурфа, който археолозите с изумление датират от края на десетото хилядолетие преди Христа - 120 века назад във времето.

For many years, for the majority of Bulgarians, Turkey was synonymous with cheap sea tourism with a generous all-inclusive. But as you circulate the route from the hotel through the restaurant to the beach and back, you have no idea what you're missing. Turkey has an unusually diverse nature - from the seemingly frozen waterfalls of Pamukkale to the alien landscapes of Cappadocia. And, what is even more attractive, Turkey has an extremely rich cultural heritage. Throughout the history of Homo sapiens, its territory has been a major crossroads, and traces of countless civilisations can be seen to this day. Istanbul has preserved much of the former splendour of the Eastern Roman Empire. Other finds are of incomparably deeper antiquity, such as the stone city of Göbekli Tepe, near present-day Sanliurfa, which archaeologists have been amazed to date from the late tenth millennium BC, 120 centuries ago ■

ФЕМИЛИ ГАРДЪН – ЗЕЛЕНОТО НА ГРАД ВАРНА



Комплекс ФЕМИЛИ ГАРДЪН е един от най-мощабните проекти в морската ни столица, създаден да предложи нова концепция за живот на съвременното семейство. Дом, където децата играят безгрижно на чист въздух, а родителите се наслаждават на спокойствие сред разкошна паркова среда. И тази красива реалност - съчетана с удобствата на големия град. Комплексът се намира в широкия център на Варна и разполага с парк от 10 га, в който няма достъп на автомобили - само зеленина, пешеходни и велоалеи, детски площадки, открит фитнес, зона за разходка на кучета, полянки, алпинеуми и е в близост до молове, училища, детски градини, магазини и медицински център.

Проектирането и строителството на ФЕМИЛИ ГАРДЪН се осъществява в два етапа. Комплексът предизвика небивал интерес сред клиентите като към момента 92% от апартаментите от първия етап вече са продадени, а скоро ще стартират продажбите от втория етап.

В строителството на комплекса ще се използват иновативни решения, като уникална система с поливен резервоар от дренажни блокчета, която събира съждовните води в специално хранилище. Водата ще се използва за напояване на растителността, което драстично съкращава разходите за поддръжката на парка. Секция „Кипарис“, част от втория етап на проекта, ще се отличава с по-люксово изпълне-



ние и подбор на най-висок клас материали. Всичко това на достъпна цена с превес на качеството.

„Явор“ АД и неговият собственик „Интерком Груп“ ООД са едни от утвърдените и надеждни инвеститори в

град Варна, доказали се с дългогодишен опит, качествено изградени проекти, коректност и внимание към всеки клиент. Повече информация за проекта на „Явор“ АД може да намерите на www.yavorad.com.

FAMILY GARDEN - THE GREEN OF THE CITY OF VARNA

The FAMILY GARDEN Complex is one of the larger projects in Bulgaria's 'maritime capital' created to propose a new life concept to the modern family. A home where children play carefree in the fresh air and parents enjoy the tranquillity of a lush park environment. And this beautiful reality is combined with the amenities of the big city.

The complex is located in the centre of Varna and has a park of one hectare, banned for cars - only greenery, pedestrian and bike lanes, playgrounds, an outdoor gym, a dog walking area, meadows, and rock gardens. It is in close proximity to shopping malls, schools, kindergartens, shops and a medical centre.

The design and construction of FAMILY GARDEN is carried out in two stages. The complex stirred unprecedented interest among customers at the time: 92 % of the apartments of the first phase have already been sold and the sales of the second stage will start soon.

Innovative solutions will be used in the construction of the complex, such as a unique system of an irrigation reservoir made of drain-

age blocks, which collects rainwater in a special repository. The water is subsequently used for irrigation of the vegetation, which drastically reduces the park maintenance costs. The Cypress section, part of the second phase of the project, will be more luxurious and top-quality materials will be applied. All this will be moderately priced, with quality coming first.

Yavor AD and its owner, Intercom Group OOD, are among the established and reliable investors in the city of Varna, proven by many years of experience, quality projects, honesty and attention to each client. You can find more information about Yavor AD projects at www.yavorad.com.



ЕДИН СВЯТ НЕ СТИГА

Прелестни барокови дворци; внушителни катедрали; един от най-старите природонаучни музеи в света; галерии, приютили шедеври на Дюрер, Рафаело, Леонардо, Реноар, Ван Гог (и вероятно най-представителната колекция на Рубенс), зоопарк с над 4000 животни... Всъщност няма нищо чудно, че Мюнхен, основан през 1158 година и в продължение на столетия един от най-богатите градове в Европа, има какво да покаже на посетителите си. Чудното е само, че при това невероятно многообразие туристите предпочитат един музей, който всъщност излага мотопилки, лагери, бутала и маслени филтри. BMW Museum, създаден през 70-те години и основно преустроен през 2008, обикновено е втората най-посещавана атракция в Бавария. Все още отстъпва на Съвременната пинакотека и на платната на Пикасо, Матис, Клее, Брак и Дали. Но разликата е толкова малка, че в някои години отстъпват Пикасо и Матис.

ВСЯКА ГОДИНА НАД ЧЕТВЪРТ МИЛИОН ДУШИ изминават еднокилометровото разстояние между експонатите в този храм на най-модерната религия – автомобилизма. Разбира се, BMW Museum е много повече от експозиция на гуми и машинни части. Показва го още първият поглед отвън. Музеят се помещава в прословутата Купа в подножието на също толкова знаменитите Четири цилиндъра – щабквартирата на единия от двата най-големи производители на луксозни автомобили в света. И двете сгради носят характерния почерк на гениалния австрийски архитект Карл Шванцер и не е чудно, че при преустройството през 2004-2008 германският му колега Уве Брюкнер предпочете да не докосва нищо в екстериора. ▶

Малолитражки и Formula 1, тенекия и хром, маслени филтри и Рой Лихтенщайн – Музеят на BMW в Мюнхен съчетава всичко това на едно място

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография АРХИВ, BMW

Кола от колекцията BMW Art Cars, дело на Анди Уорхол
A BMW Art Car by Andy Warhol



► Отвън музеят изглежда точно така, както при откриването си през 1973. Отвътре е като видение за бъдещето: говорещи скамейки, намигащи стени, движещи се скулптури... И, естествено, автомобили.

ОЩЕ В ПЪРВИТЕ МИНУТИ ВЪТРЕ човек осъзнава докъде се простира пословичното германско внимание към детайла: всяка стъпка на посетителя е всъщност резултат от внимателно, всестранно обмисляне. Няма опасност да усетите обичайната за музеите монотонност – маршрутът е замислен така, че да е максимално разнообразен. Любезната екскурзоводка задължително ще подчертае това, но истината е, че всъщност нямате нужда от нея. Самият музей е един огромен високотехнологичен гиз. Смъкваш прибраната в стената седалка – и веднага мек глас започва да ти разказва историята на това, което гледаш; само доближаваш монтираните в стената монитори, и те започват да показват някое от безбройните филмчета за историята на BMW. Понякога и самата стена, уж невинна на вид, оживява и се превръща в огромен светодиоден екран.

ВПРОЧЕМ И БЕЗ ТЕХНОЛОГИЧНИТЕ ЧУДЕСА експозицията е достатъчно интересна – просто защото историята на BMW е изпълнена с превратности и контрасти. Тук са самолетните двигатели, с които компанията е започнала. Тук са мотоциклетите, към които е била принудена да се пренасочи след Версайския мир през 1919 – неописуемо елегантни машини (в онзи период подходът на BMW към външния вид се е изчерпвал с фразата "Какъвто цвят поискате, стига да е черен"). Тук са скромните следвоенни модели, начело с Isetta, и съвсем близо до тях – луксозната линия, увенчана от съвременната Серия 7. Тук е цялата богата история на баварците в моторните спортове: като се започне от клаустрофобичните тенекиени черупки, с които през 20-те години на миналия век Ернст Хене е чупел световните рекорди за скорост, мине се през мотоциклетите, господствали в Париж-Дакар, през машината, с която Нелсон Пикет стана шампион във Formula 1 през 1983, и се приключи с болида на Ник Хайдфелд и електрическата машина на Александър Симс от последния сезон във Formula E.

ТОВА Е ВЕРОЯТНО И ЕДИНСТВЕНИЯТ музей в света, който излага в съседство малолитражки и творби на Анди Уорхол и Роу Лихтенщайн. BMW Art Car Collection се ражда като екстравагантна идея в главата на Ерве Пулен през 70-те, но оттогава



Най-популярният архитектурен символ на Мюнхен: Четирите цилиндъра и Купата на Карл Шванцер
Munich's most popular architectural symbol: Karl Schwanzer's Four Cylinders and Bowl



Прочутата Кинетична скулптура: 714 висящи метални топчета, които се движат в 8 седемминутен цикъл показват контурите на всички по-значими модели в историята на BMW
The famous BMW Kinetic Sculpture: 714 hanging metal balls, moving in a seven-minute cycle, show the outlines of all major models in BMW's history

Това е единственият музей в света, който излага в съседство малолитражки и творби на Анди Уорхол и Роу Лихтенщайн. BMW Art Car Collection се ражда като екстравагантна идея в главата на Ерве Пулен през 70-те, но оттогава процъфтява и днес включва 17 автомобили

и днес включва 17 автомобили, минали през ръцете на творци като Уорхол, Лихтенщайн, Франк Скела, Дейвид Хокни, Олафур Елиасон, Джеф Куунс... След като сме се наситили на миналото, идва ред и на бъдещето – тоест на концептуалните модели, чийто венец несъмнено е меняцията формата си BMW Gina. Някои от тях никога няма да стигнат до намиращата се буквално отпътък улицата фабрика на BMW (присъствието ѝ се усеща непрекъснато, защото гигантските преси за стомана предизвикват по два микроземетръса в минута). Но повечето от технологиите, показани за пръв път тук, в съвсем близко бъдеще ще са по пътищата. Накрая, леко зашеметени от толкова впечатления, слизаме към изхода и хвърляме по един прощален поглед към главната зала. Покрай другото там е и прословутото BMW Z8, карано от Джеймс Бонд в "Един свят не стига". Един следобед също не стига, когато става гума за BMW Museum.

BMW Museum (Am Olympiapark 2) е отворен всеки ден без понеделник от 10 до 18 часа. ■



Два емблематични модела: малолитражката по италиански лиценз Isetta 250, която изпраща компанията на крака след войната, и спортното 507 (голу Вляво), което едва не я банкрутира
Two emblematic models: the Isetta 250 bubble car, made under Italian licence, which put the company back on its feet after the war, and the 507 that almost sent BMW into bankruptcy



The World Is Not Enough

Bubble cars and Formula 1, tin and chrome, oil filters and Roy Lichtenstein – the BMW Museum in Munich gathers all this in one place. Understandably, it is one of the two most popular attractions in all of Bavaria

By KONSTANTIN TOMOV / Photography KOLELA, BMW

Splendid baroque palaces, impressive cathedrals, one of the oldest natural science museums in the world, galleries featuring masterpieces of Durer, Raphael, Leonardo, Renoir, Van Gogh (and probably the most representative collection of Rubens), a zoo with over 4,000 animals... Actually, it is not surprising that Munich, founded in 1158 and for centuries one of the richest cities in Europe, has a lot to offer its visitors. Oddly enough though, given this incredible diversity, tourists prefer a museum which actually exhibits shanks, bearings, pistons and oil filters.

THE BMW MUSEUM, established in the 1970s and thoroughly revamped in 2008, is the second most frequented attraction in Bavaria. Usually, it is second to the Modern Pinakothek and the paintings of Picasso, Matisse, Klee, Braque and Dali. But in some years BMW manages to outstrip the artists. Every year over 250,000 people walk the one km distance between the exhibits in this temple of the most modern of religions – motoring.

Of course, the BMW Museum is much more than an exposition of tyres and engine parts. This is readily apparent even from the outside. The museum is housed in the famous Bowlat the base of the equally famous Four Cylinders – the headquarters of the world's biggest manufacturer of luxury cars. Both buildings were designed by the brilliant Austrian architect Karl Schwanzner and it is no wonder that, during the reconstruction in 2004-2008, his German colleague, Uwe Brueckner, opted to leave the exterior untouched.

ON THE OUTSIDE, the museum looks exactly as it did when it opened in 1973. On the inside it is like a vision from the future: speaking benches, winking walls, moving sculptures...

And, of course, cars.

As soon as you are inside you become aware of the extent of the proverbial German attention to detail: every step the visitor makes is actually the result of careful, first-to-last thinking. There's no danger of the usual monotony of museums – the itinerary is designed in a way that makes it as diverse as possible. The nice female guide is bound to emphasise this, but the truth is that you don't really need her. The museum itself is a huge high-tech guide. As soon as you pull one of the flip down benches from the wall, a soft voice begins to tell the story of what you're looking at; as soon as you approach the wall-mounted monitors, they start running one of the countless film shorts about the history of BMW. Sometimes even an innocent looking wall comes to life and turns into a huge LED screen. In fact, even without the technological wonders, the exposition is more than interesting – simply because the history of BMW abounds in vicissitudes and contrasts.

ONE CAN SEE THE AIRCRAFT ENGINES

with which the company started, or the motorcycles, to which it was forced to switch after the Treaty of Versailles in 1919 – incredibly elegant machines (at the time BMW's approach to external appearance was summed up in the



phrase "Any colour you want, as long as it's black"). Here are the modest post-war models, headed by the Isetta, and, very close to them, the ultra luxury line – crowned by the present BMW 7 Series. Here is the whole, rich history of Bavarians in motor sports: starting with the claustrophobic tin shells in which Ernst Henne broke the world speed records in the 1920s, through the motorcycles, which ruled the Paris-Dakar rally, and the machine in which Nelson Piquet won the Formula 1 title in 1983.

THIS IS PROBABLY ALSO the only museum in the world to show bubble cars and works by Andy Warhol and Roy Lichtenstein side-by-side. The BMW Art Car Collection, born as an extravagant idea in the head of Herve Poulain in the 1970s, has evolved and, today, includes 20 cars transformed into masterpieces by artists such as Warhol, Lichtenstein, Frank Stella, David Hockney, Olafur Eliasson and Jeff Koons. After you've had your fill of the past, it is the turn of the future - i.e. the concept models, whose crowning glory is undoubtedly the shape-shifting BMW Gina. Some of them will never reach the BMW plant that is literally located right across the street (its presence is constantly felt because the giant steel presses cause two micro-quakes per minute). But most of the technologies, displayed here for the first time, will be on the roads in the very near future. Finally, slightly dazed by so many impressions, we head toward the exit and throw a parting glance at the main hall. Along with everything else, it houses the famous BMW Z8 driven by James Bond in *The World Is Not Enough*. One afternoon is not enough either when it comes to the BMW Museum.

BMW Museum (Am Olympiapark 2) open daily from 10 am – 6 pm. Closed Mondays. ■



Още две "арт коли" - от Джеф Куунс и Дейвид Хокни
Art cars by Jeff Koons and David Hockney



ЦВЕТОВЕТЕ НА ЛЯТОТО

THE COLOURS OF SUMMER



Шест коктейла, които ще ви помогнат да запомните и с нещо добро 2020

Знаете ли кой е най-големият принос на Америка към цивилизацията? Царевичката? Тютюнът? Електрическата крушка? Не, ние твърдо залагаме на коктейлите – нещото, без което приятното ни лято е немислимо. Класически и революционни, простици и изискващи цяла лаборатория – най-актуалните коктейли на лято 2020 според Bulgaria On Air.

БРАЗИЛСКА САНГРИЯ. Испанската - вино с плодове и бренди - отдавна ни е поомръзнала. Но бразилската версия е много повече от това - тук към виното (33 мл) добавяте глътка абсент, 33 мл кашаса (бразилска тръстикова ракия, вече се продава навсякъде и в България), 15 мл бренди, 15 мл портокалов ликьор, и каквито пресни плодове ви хрумнат - от ягоди през праскови до киви. Разбийте в шейкър с лед и сервирайте във винена чаша.

БОСИЛЕКОВ ГИМЛЕТ. Нов прочит на любимия коктейл на Филип Марлоу.

Към стандартните съставки (50 мл джин, 15 мл сок от лайм) добавете няколко листенца босилек и 15 мл сок от кактус (или от личи, и двата са достъпни в големите супермаркети). Разбийте ожесточено в шейкър с много лед и сервирайте в чаша за мартини, с листенце босилек за украса.

ЗАКАЧЛИВА МАРГАРИТА. Класическата рецепта изисква 50 мл текила, 30 мл коантро (или груг ликьор с портокалов вкус) и 20 мл сок от лайм, плюс сол по ръба на чашата. Пожертвайте солта, добавете пресни резени праскова и няколко бучки лед, смесете всичко в блендера и сервирайте веднага.

КОКТЕЙЛ ОТ БЪЧВАТА. На собственика на бар Clyde Common в Портланд принадлежи оригиналната идея да остави коктейлите (примерно Negroni - джин, вермут и кампари) да отлежават в дъбови бъчви. Някои смеси стоят със седмици, груги - по пет месеца. Както отбеляза списание GQ, резултатът може и да ни накара да простим на Америка за последния ѝ коктейлен експорт на Америка - комбинацията водка с Red Bull.

ТЮТЮН В ЧАШАТА. Къде гругаде, ако не в тютюневата столица Вирджиния, биха измислили начин да свържат в свещен съюз двата най-устойчиви порока на човечеството? В бар PX в градчето Александрия предлагат The Smoker's Delight - бърбън с лед, сода и есенция от любимия ви сорт тютюн - който и да е той.

ЧАС ПО ХИМИЯ. "Молекулярните" коктейли вече не са новост, но в места като чикагския бар The Aviary са доведени до съвършенство. Ако си поръчате класическия Old Fashioned например, получавате чаша с нещо като яйце от лед, пълно с кехлибарена течност (бърбън, битер, захар и вода, инжектирани в лега със спринцовка). Само трябва да издърпате канелката на яйцето. Това е да превърнеш коктейла в театрална форма.



Six original cocktails that will help you forgive 2020 a bit

Do you know what the biggest contribution of America is to civilization? Corn? Tobacco? Electric bulbs? None of the above! We firmly bet on cocktails – something without which a pleasant summer is unthinkable. Classic or revolutionary, simple or requiring a fully equipped chemistry lab – here are the top summer of 2020 cocktails as suggested by Bulgaria On Air.

BRAZILIAN SANGRIA. We have grown tired of the Spanish version – wine with fruit and brandy. The Brazilian version is all this and much more – a 33 ml splash of absinthe is added to the wine, plus 33 ml of cachaca (a Brazilian sugar cane brandy, now available in Bulgarian stores), 15 ml of brandy, 15 ml of orange liqueur and whatever kind of fresh fruit comes to mind, such as strawberries, peaches or kiwi. Muddle the fruit with the liqueur in a shaker, add ice and pour into a wine glass.

BASIL GIMLET. Rediscovering Philip Marlowe's favorite cocktail. To the standard ingredients (50 ml of gin and 15 ml of lime juice) add a few basil leaves and 15 ml of cactus juice (or lichee juice, both of which are sold in large supermarkets). Stir vigorously in a shaker with lots of ice and serve in a martini glass decorated with basil leaves.

PLAYFUL MARGARITA. The classic recipe requires 50 ml of tequila, 30 ml of Cointreau (or any other orange flavored liqueur) and 20 ml of lime juice, plus a pinch of salt on the rim of the glass. Save the salt, add a few freshly sliced peaches and ice, and blend everything together; serve immediately.

BARREL AGED. The idea to let cocktails such as Negroni mix of gin, vermouth and Campari age in oak casks came from the owner of the Clyde Common bar in Portland. The aging time varies from a couple of weeks to as long as five months. As GQ Magazine points out, hopefully this will be accepted as a sufficient apology for America's last cocktail export, the Red Bull and vodka.

TOBACCO IN A GLASS. Where else if not in the tobacco capital of Virginia could a way to combine the two most persistent human frailties be conjured up? The PX bar in Alexandria serves The Smoker's Delight cocktail – bourbon on the rocks, soda and a gist of your favorite tobacco, whatever brand it is.

CHEMISTRY CLASS. The 'molecular' mixology is no longer a novelty, but in places such as Chicago's The Aviary it has been brought to perfection. If you order a classic Old Fashioned, for example, you would receive a glass with something like an iced egg in it, into which has been injected an amber liquid of bourbon, bitter, sugar and water. You only have to pull the tap of the egg and watch the liquid explode out. This is how you transform a cocktail into a theatrical event. ■

денят се познава по _____   www.bgonair.bg

БЪЛГАРИЯ СУТРИН



с Гургана Венкова и Златимир Йочев

ВСЕКИ ДЕЛНИК
07:00 - 09:00





RESTAURANT & BBQ | BAR & BEACH +359 882 90 90 90 BEACH ALLEY, VARNA RAPPONGIBEACH.COM



Carpe Vita
complex

STS. CONSTANTINE AND HELENA

Oazis enoikoïembria u groma
300 M OT BEPEGA MOPJA

Oasis of peace and comfort
300 M TO THE SEASIDE

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

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

MY-HOME.BG

+359 888 323432

ЦЮРИХ: 12 ВКУСА ЗА 12 ЧАСА

От изобретените тук мюсли до прослаvenото фондю, най-големият град на Швейцария има с какво да ви съблазни

Текст МАРГАРИТА СПАСОВА / Фотография SHUTTERSTOCK

Каква прекрасна репутация – аристократизъм и охолство, ред и безопасност, модерно изкуство и вкусни изкушения. Не, това не е сън, а Цюрих! Събуждайте се и поглеждате през прозореца – езерото Цюрих на фона на Алпите... Преглеждате набеязаната с прецизността на швейцарски часовник програма, вземате неизменния арсенал (пътеводител, фотоапарат, гъждобран, слънчеви очила) и поемате смело напред!

8:45 ЧАСА. Озовавате се на Банхофштрассе - най-скъпата улица в Европа, олицетворяваща финансовото могъщество на Швейцария и Цюрих - точно навреме за закуска. Тук работният ден започва в осем часа, а един час по-късно се прави петнайсетминутна почивка за закуска (наричана znüni - цнюни). Кафенетата, градинките и

пейките се напълват с елегантни чиновници, които похапват кроасани, кифлички и местната класика - мюсли с йогурт или с настързана ябълка, което в началото на миналия век швейцарският доктор Бирхер-Беннер провъзгласява за най-питателната закуска. Влизате в близката буланжерия и си вземате си хрупкав „нусгипфел“, щедро поръсен с ядки и бяла захарна глазура, който би хвърлил френските кроасани в дълбока депресия.

Малко по-нагоду по улицата се намира култовият ресторант Zeughauskeller, един от най-старите в Цюрих и разположен в някогашната оръжейна. Ресторантът предлага наденички от всички кантони и регионални кухни в Швейцария, включително превъзходните специалитети Schübliг (сурова телешка или свинска наденица) и Neuchatelois Saucisson (рецептата включ-

ва две трети чисто свинско и една трета бекон, омесени с черен пипер, чесън и сол. Резултатът се поднася леко препечен, с гарнитура от зеленчуци). Ако останате за обяд, непременно опитайте невероятната швейцарска бира (примерно Quollfrisch или Vollmond), която се приготвя на ръка, от пресни суровини и по традиционните методи. Но за достойнствата на швейцарската гастрономия по-късно, сега е време за разходка.

10:30. Подкрепени, поемате наляво към църквата Свети Петър, колкото да хвърлите един поглед на импозантната часовникова кула, и се насочвате се към Линденхоф в историческото сърце на Цюрих. Някога тук имало римски замък, а по-късно дворец на каролингите и палат на внука на Карл Велики, Шарлеман. На площада има





фонтан, посветен на събитията от 1291 година, когато при обсадата на града от австрийския херцог Алберто Първи жените на Цюрих излезли да се сражават, облечени във военни униформи. Открива се фантастична гледка към целия град, църквата Гросмюнстер, Цюрихското езеро и Алпите, и река Лимат. Накрая влизате в църквата Фраумюнстер, за да разгледате витражите на Шагал и Джакомети. Навремето изуменката на този женски манастир за аристократични особи притежавала огромно влияние върху съдбата на града и дори имала привилегията да сече монети.

14:45. Дали интуитивно или по указанията на пътеводителя, по обяд се озовавате на Марктгасе. Калдъръмените улици на гатирания от XII век стар град блестят от чистота, а синият ретро трамвай се

Местната класика е мюсли с йогурт или с настъргана ябълка, което в началото на миналия век швейцарският доктор Бирхер-Беннер провъзгласява за най-питателната закуска

носи безшумно като романтичен полъх от миналото. Ресторантите вече мамят туристите с подробно описание на менюто за деня – традиционното цюрихско ястие *Zurigschnatzlets* (късчета телешко в сос от сметана и вино), което се поднася с хрупкави картофени палачинки *Rosti* (най-вкусни са тези с лук, бяло вино и сметана) или малките кнедли *Chnorfli*. Уверявате се, че фондюто, ракетът и братвурстът прогължават да са гръбнакът на швейцарската диета. Изгладнели колежани похапват братвурст на скара край близката улична лавка, а миниатюрни японки гризат препечени брецели. От другата страна на улицата има кафене, където сервират прекрасен горещ шоколад. Изпийте чашка пълтна амброзия, докато четете брошура за историята на шоколада в Швейцария. Страната се слави с най-високата консумация на шоколад ▶

► в света (11.6 кг на глава от населението годишно). В края на XIX век швейцарският шоколад се ползва с отлична репутация в Европа, благодарение на създателите на млечния шоколад Даниел Петер и Роголф Линд. Оказва се, че картографите на шоколада в Европа са швейцарци - братята Йости завладяват Берлин, Саломон Волф и Тобиас Беранже отварят знаменитото Cafe Chinois в Санкт Петербург, братята Клоета откриват фабрики в Скандинавия, а Карл Фазер отваря магазин в Хелзинки. Дори белгийският шоколад има швейцарски корени, благодарение на Жан Нойхаус и неговия син Фредерик, които през 1912 създава първите пралини в Брюксел...

15:30. Пътъом хапвате един скромнен брецел от спретнатата лавка (Brezel König) и близате в музея Кунстхаус, който за ваш късмет в сряда работи безплатно. Освен колекцията от класическо и съвременно изобразително изкуство с платна на Салвадор Дали, Моне, Пикасо и Шагал, както и произведения на швейцарския скулптор Алберто Джакомети. Минавате покрай легендарното Cafe Odeon, открито на 1 юли 1911 година, за да се превърне в притегателен център на интелектуалци и бохеми (достатъчно е да споменем Стефан Цвайг, Съмърсет Моъм, Ерих Мария Ремарк, Джеймс Джойс и Алберт Айнщайн). В съседство се намира още едно ключово място в Цюрих - Белвю, любимата сцена за концерти и атракции.

18:45. Свечерява се, вече нямате сили, но имате свиреп апетит. Можете да хлътнете в някой от десетките ресторанти на Нидердорфгасе, най-туристическата улица в Цюрих, примерно в традиционния Adler Swiss Chuchi. Идеята да вечеряте в Blinde Kuh („Сляпата крава“), където готвачите и келнерите са незрящи, а салонът е обгърнат в непрогледен мрак, отпада поради липса на резервация.

Накрая избирате историческия ресторант „zum Kropf“ (In Gassen 16), прочуто място още от средните векове. Името на къщата се споменава за пръв път в далечната 1444 година. Била е оръжейница, дом на кмета и магазин за погравки, преди през 1909 да се превърне в ресторант. Тук се предлагат традиционни специалитети – хрупкав хляб, раklet (разтопено сирене, серввирано с картофи, кисели красчавички и лукчета), озретен Alplermagroen (питателно блюдо от картофи, макарони, сирене, сметана и лук, с гарнитурата от печена ябълка) и най-сетне... свещеният Граал на



швейцарската кухня, божественото апетитно фондю!

Поръчвате си, свободни от угризения за количества и калории. Кратък обяснителен текст в менюто разказва, че фондюто се появило през XVIII век като изобретение, позволяващо на хората да използват засъхналите сирене и стария хляб през зимата. Глинен съд, няколко пар-

чета ементал, грюйер или фрибуржоа, няколко скилидки чесън, щипка уханни алпийски погравки, малко вино – и калдерата от разтопена златиста лава, в която да топиш корави залчета хляб, е готова! Набождате първото къшеиче на дългия шиш, загребвате от разтопеното лакомство и отпивате глътка тръпчиво вино. Това е швейцарската версия на нирвана. ■

Az-jenata.bg

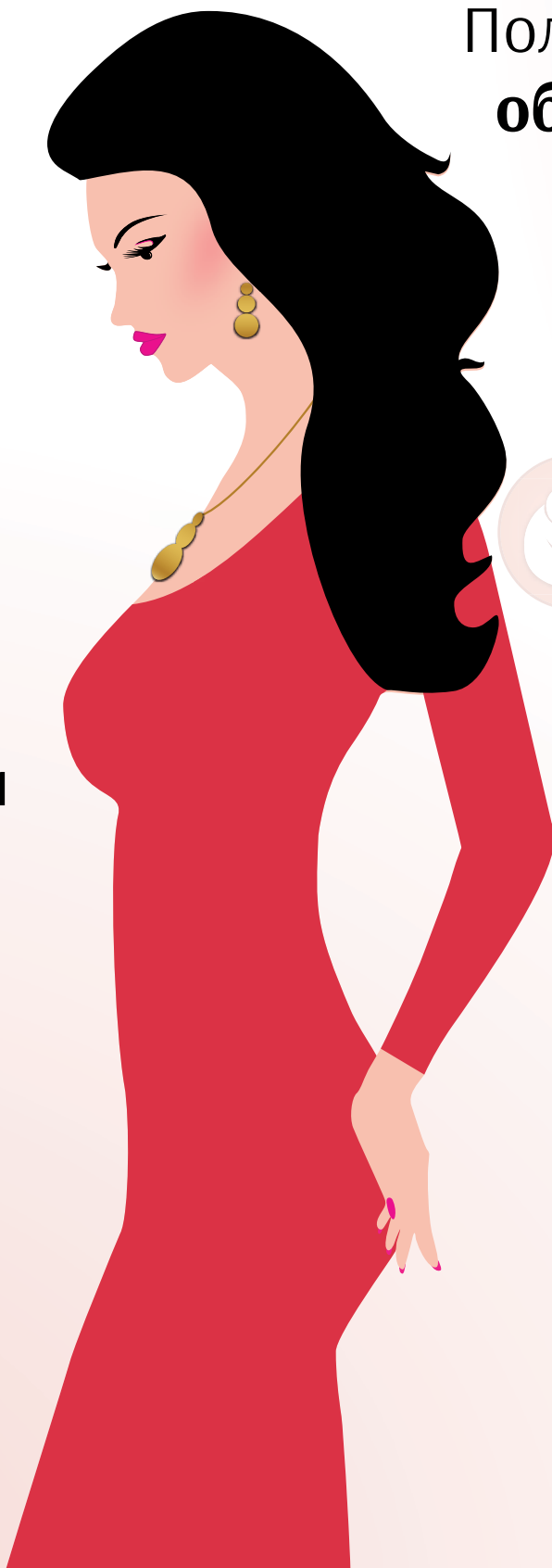
18 години



Богата
кулинарна
рубрика с над
4000 рецепти



Интервюта с
известни дами и
вдъхновяващи
личности в
рубриката
Тя, звездата



Полезни съвети за
**обзавеждането
на дома**



Астро рубрика
**Всичко за
зодиите**



Съвети за
**здраве и
красота**





We deliver!




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





ZURICH: 12 TASTES IN 12 HOURS

From the locally-invented muesli to the famous fondue, Switzerland's biggest city offers temptations galore

By MARGARITA SPASOVA / Photography SHUTTERSTOCK

What splendid reputation: aristocratism and affluence, order and safety, modern art and mouth-watering temptations. No, this is not a dream, this is Zurich! Wake up in the morning and look out the window to a spectacular view of Lake Zurich set against the background of the Alps... Leaf through the programme compiled with the accuracy of a Swiss clock, grab the indispensable essentials (guidebook, camera, umbrella, sunglasses) and be on your way!

8:45 hours. You are on Bahnhofstrasse - the most expensive street in Europe, symbolizing the financial power of Switzerland and Zurich - just in time for breakfast. The working day here starts at 8 am, and one hour later there is a 15 minute break for a light snack, known here as Znuni. The cafés, gardens and park benches are filled with smart-dressed officials enjoying croissants, buns or the traditional muesli with yoghurt or grated apple, which in the beginning of the 20th century was declared the most nourishing breakfast by Swiss doctor Bircher-Benner. Pop

into the nearest bakery for a crunchy Nussgipfel (nut croissant), generously sprinkled with nuts and sugar glazed, enough to throw the French croissants into a deep depression.

A little further down the street is the iconic Zeughauskeller, one of Zurich's oldest restaurants, located in a former armoury. It serves sausages from all Swiss cantons and regional cuisines, including the superb speciality Schübli (raw beef or pork sausage) and Neuchatelois Saucisson (the recipe includes two thirds of lean pork and one third of bacon, mingled with pepper, garlic and salt. The cooked sausage is served on a bed of vegetables). If you decide to stay for lunch, be sure to try the amazing Swiss beer (for example Quollfrisch of Vollmond), that is prepared manually from fresh ingredients in the traditional way. But let's forget about the merits of Swiss gastronomy for a while, now it is time for a walk.

10:30. Refreshed, you turn left to St. Peter Church for a quick look at the impressive clock tower, and head for Lindenhof hill in the histor-

ic centre of Zurich. A Roman castle and later a Carolingian palace of the grandson of Charles the Great, Charlemagne, once rose here. The square's fountain recalls the events of 1291 when during the siege of the city by the Austrian Duke Albrecht the women of Zurich came out to fight dressed in military uniforms. It commands a fantastic view of the whole city, the Grossmünster church, Lake Zurich and the Alps, and the Limmat river. Finally you enter Fraumünster Abbey to marvel at the stained glass windows by Chagall and Giacometti. In its time the Mother Superior of this convent for ladies of the aristocracy had an enormous influence on the fate of the city and even enjoyed the privilege of minting coins.

14:45. Whether intuitively or following the guidebook directions, around lunchtime you find yourself on Marktgasse. The cobbled streets dating from the 12th century are spick and span, and the blue retro tram glides noiselessly like a romantic waft from the past. The restaurants are already tempting tourists with details of the day's menu: ▶

► the traditional Zurigschnatzlets (pieces of veal in cream sauce and wine), served with crispy potato pancakes Rosti (the ones with onions, white wine and cream are tastiest), or the small dumplings Chnopfli. You are assured that fondue, raclette and Bratwurst are still the backbone of Swiss diet. Famished college boys munch grilled bratwurst at the nearby outdoor stall, and tiny Japanese girls nibble crisp pretzels.

Across the street there is a café that serves delicious hot chocolate. Enjoy a cup of the thick ambrosia while reading a brochure on the history of chocolate in Switzerland. The country boasts the highest consumption of chocolate in the world (11.6 kg per capita annually). At the end of the 19th century Swiss chocolate enjoyed an excellent reputation in Europe thanks to the creators of milk chocolate Daniel Peter and Rodolphe Lindt. It turns out that the cartographer of chocolate in Europe are Swiss: the Josty brothers conquered Berlin, Salomon Wolf and Tobias Béranger opened the famous Café Chinois in St Petersburg, the Cloetta brothers ran chocolate factories in Scandinavia, and Karl Fazer established a patisserie in Helsinki. Even Belgian chocolate has Swiss roots thanks to Jean Neuhaus and his son Frederic, who in 1912 created the first pralines in Brussels...

15:30. Along the way you get a modest pretzel from the Brezelkönig and enter the Kunsthau, Zurich's museum of fine arts where, as luck would have it, admission is free on Wednesdays. Besides the collection of classical and modern art with paintings by Salvador Dali, Monet, Picasso and Chagall, you can also see works of Swiss sculptor Alberto Giacometti. You pass by the legendary Café Odeon, opened on 1 July 1911, which became a magnet for intellectuals and bohemians (it suffices to mention Stefan Zweig, Somerset Maugham, Erich Maria Remarque, James Joyce and Albert Einstein). Nearby is yet another key location in Zurich – Bellevue, a favourite stage for concerts and attractions.

18:45. Dusk is falling, you are exhausted but famished. Pop into one of the many restaurants on Niederdorfasse, Zurich's most touristy street, for example into the traditional Adler Swiss Chuchi. The idea to dine at Blinde Kuh (Blind Man's Bluff), where the chefs and waiters are blind and the dining room pitch-dark, fails due to the lack of reservations.

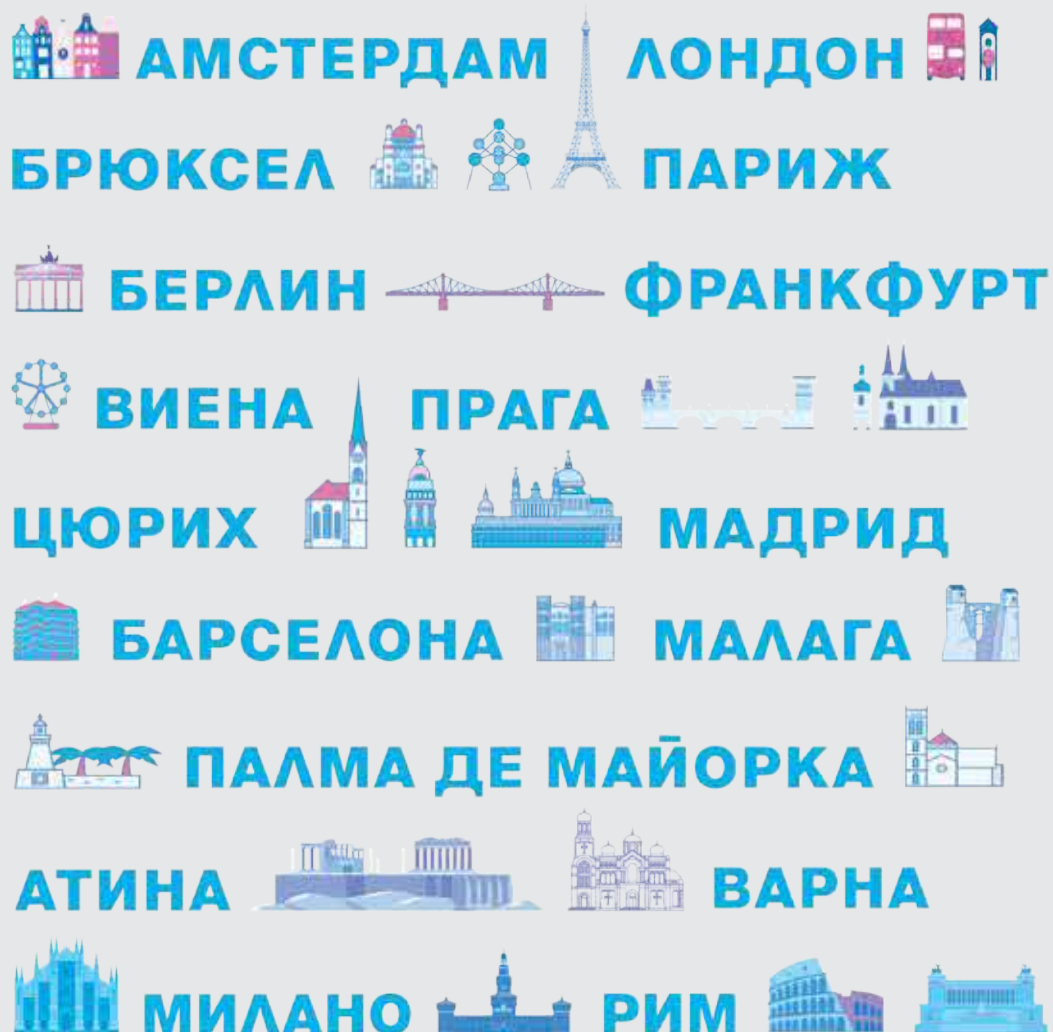
In the end you opt for the historic restaurant Zum Kropf (In Gassen 16), a famous place ever since the Middle Ages. The name of the house is mentioned for the first time in the distant 1444. It has been an armoury, the mayor's residence and a spice shop, before turning into a restaurant in 1909. It offers traditional specialities: crisp bread, raclette (melted cheese, served with potatoes, gherkins and pickled onions), au gratin



A brief explanation in the menu tells you that fondue appeared in the 18th century as an invention enabling people to use the dried cheese and stale bread in winter.

Aelplermagronen (a nourishing dish of potatoes, macaroni, cheese, cream and onions, served with a baked apple) and finally... the holy grail of Swiss cuisine, the divine delicious fondue! You order without any qualms about quantity or calories. A brief explanation in the menu tells you that fondue appeared in the 18th century as an invention enabling people to use the dried cheese and stale bread in winter. An earthenware pot, several pieces of emmental, gruyere or fribourgeois, a few cloves of garlic, a pinch of fragrant alpine spices, some wine – and the caldera of molten golden lava is ready! Spear the first piece of bread on the long-stemmed fondue fork, dip into the melted cheese and take a sip of wine. This is the Swiss version of nirvana. ■

ЛЕТИ СПОКОЙНО ДО СВОИТЕ ЛЮБИМИ ДЕСТИНАЦИИ!



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

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

ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

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



ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

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

ТАКСИ ЗА РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

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

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

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

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

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

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

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

По международни и вътрешни линии:

БИЗНЕС КЛАСА

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

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

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

Изключения

- **ЗЛАТНА КАРТА FLY MORE**
- **БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КАРТА VISA PLATINUM ОТ ЦКБ**
- **БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КОБРАНДИРАНА КАРТА „БЪЛГАРИЯ ЕЪР“ И ЦКБ***
- **ЧЛЕНОВЕ НА ПРОГРАМАТА CCB CLUB**
- **МОЛЯЩИ*****

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

• БЕБЕТА ОТ 0-2 ГОДИНИ

В случай че тарифата, по която е издаден билетът на възрастник, 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 Еър“, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен допълнителен чекиран багаж по тарифа без багаж.

*** За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци, е необходимо билетът да бъде издаден в по-специална моряшка тарифа. За повече информация и резервация можете да се 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 Еър“:
• Безплатен превоз на един чифт ски/сноуборд екипировка

ВЕЛОСИПЕДИ

Приемат се за превоз в специална опаковка (картон или специален калъф). Максимални размери на опаковката 160 x 90 x 25 см. Изисква се предварително потвърждение на услугата в резервацията.

Международни линии: 70 евро в посока. **Вътрешни линии:** 30 евро в посока.

ОРЪЖИЕ

Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси се извършва съгласно изискванията на Международната асоциация за въздушен транспорт /IATA/. Не се потвърждава на codeshare полетите на „България Еър“. Превозът на огнестрелни оръжия не може да бъде потвърден в случаите, когато авиокомпания „България Еър“ е партньор по полет. Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси, различни от спортно оръжие и боеприпаси, е забранен. В някои случаи превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси за ловни и спортни цели може да бъде разрешен. Пътникът трябва да се свърже с „България Еър“ и да предостави информация за вида на оръжието, серийния му номер и припасите, които се внасят в резервационната система. Всички огнестрелни оръжия и боеприпаси се приемат само като багаж за транспортиране в багажниците на самолета и в никакъв случай в салона с пътниците. Трябва да са разделени и подходящо опаковани, като теглото наmunitionите не бива да надвишава 5 кг. Пътникът трябва да има всички документи, изисквани от закона и подзаконовите актове, приложими за превоз за съответната държава. „България Еър“ си запазва правото да откаже превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси.

- Ловни пушки и патрони – комплект до 15 кг; 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 Еър“ не приема за превоз животни до и от Великобритания;
- Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго (напр. Американски питбул териер, Стафордширски бултериер, Американски стафордширски териер, Бултериер, Американски булдог, Дого Аржентино, Кангал (Анатолийска овчарка), Кавказка овчарка, Ротвайлер, Родезийски риджбек, Доберман, Кане Корсо и др.)

*за полети FB1431/1432 до и от Париж, където опериращ превозвач е Air France, максималното тегло за превоз на PETC е 6 кг.

** Животни с тегло с контейнера над 32 кг не се приемат за превоз до/от Брюксел.

* За смесени превози с участието на „България Еър“ и други партньорски авиокомпани в маршрута могат да бъдат прилагани други условия за багаж

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

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

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

Excess baggage fees

INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* – EUR 50;
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 70;
Extra piece – second bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 50;
Extra piece – third bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 100.

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.

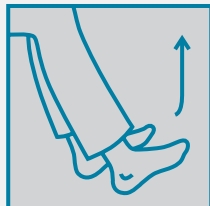
* For partner flights involving Bulgaria Air and other partner airlines, other luggage conditions may apply.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

FIT TO FLY

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



ХОДИЛА

10 пъти

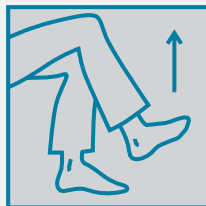
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



КОЛЕНЕ

30 пъти

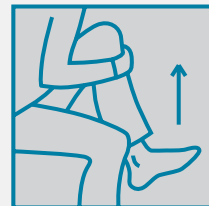
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



РАМЕНЕ

5 пъти

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



КРАКА

10 пъти

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



ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

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

FEET

10 times

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

ANKLES

15 times

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

KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

SHOULDERS

5 times

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

LEGS

10 times

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

BACK AND ARMS

15 times

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

ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

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

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

RELAX!

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

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

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

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

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

DURING THE FLIGHT

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

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

КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

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

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

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

REDUCING JETLAG

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

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

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

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

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

ВАШЕТО ЗДРАВЕ

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

ВАШИЯТ БАГАЖ

Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма Ви. Да седнеш в креслото уморен и 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 отиване 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 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 съвържанието им е разместено по време на полета, при отваряне от тях може да паднат предмети.

ПУШЕНЕТО

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

УПЪТВЕНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

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

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

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

ПРИ ПРИСТИГАНЕ

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

YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

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

YOUR HEALTH

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

YOUR LUGGAGE

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

YOUR CHECK IN DEADLINE

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

YOUR SECURITY

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

YOUR HAND LUGGAGE

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

SMOKING

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

THE SAFETY BRIEFING

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

YOUR CABIN CREW

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

AT THE DESTINATION AIRPORT

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

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

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

Уважаеми пътници,

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

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брагви, секири, сатъри, томахавки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръснари, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кънки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тояги / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, съзотворен газ / терпентин, 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.

Защото знаем, че вие сте част от семейството – възползвайте се от услугата ни за превоз на домашни любимци!

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг,

а размерите на клетката 48 x 35 x 22 см. За услугата се заплаща такса от 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 см. При общо тегло до 32 кг се заплаща такса 80 евро, а над 32 кг – 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 услуга 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/ the maximum weight of the animal and the cage is up to 8 kg and the maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm. A fee of EUR 50 per direction applies.

When transporting pets in the luggage compartment /AVIH/ there are no limitations in the weight of the animal. The maximum dimensions of the container are 110 x 65 x 70 cm.

At the weight of the animal and container up to 32 kg, a fee of EUR 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, за да е перфектно

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

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

като приоритетни чекиране и качване в самолета, допълнителен багаж, достъп до бизнес салоните на летищата и бизнес класа кетъринг. Ако сте член на 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 грузия превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от

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

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

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

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

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

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

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

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

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

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

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

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 брандирани 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.

Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или запазете своето предпочитано място, близо до изхода за всички типове самолети на България Еър срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за всички директни полети, изпълнявани от авиокомпанията! Можете да заявите и

заплащане своето предпочитано място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си гарантирате налично място и да спестите време на летището. Следва да се има предвид, че има пътници, които не могат да бъдат настанявани на аварийни изходи (някои от

местата с повече пространство се намират до 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 в 6 щатски долара, за Лондон в паунда, за Цюрих в швейцарски франка.**

Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to guarantee more in-flight comfort!

How? Just book your seat with extra leg space and more comfort for the price of 20 EUR per flight or book your preferred seat near the exit for all types of Bulgaria Air airplanes for the price of 10 EUR per flight. The service is available for all direct flights operated by the

airline!

You can request and prepay your preferred seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior to the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat for you and to save time at the airport. It should be considered that

here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

* For Tel Aviv the fee is in USD, for London in GBP, for Zurich in CHF

Пътуване на деца без придружител

Доверете се на услугата на „България Еър“ за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете по време на полет!

• За деца на възраст между 3 и 5 г. осигуряваме ескорт – стюард, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

от еднопосочната тарифа в М класа и вбулосочни 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 възползвате от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на callfb@air.bg.

Детето Ви задължително трябва да носи със себе си валиден паспорт.

Една стюардеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една UM такса.

Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 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



Boeing 737-300



Embraer 190-100

CODESHARE PARTNERS

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



SOFIA - MOSCOW
VARNA / BURGAS - MOSCOW



SOFIA - PARIS / VARNA
PARIS - NICE / LYON / BORDEAUX



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



SOFIA - MADRID
MADRID - LAS PALMAS / TENERIFE



SOFIA - AMSTERDAM



SOFIA - PRAGUE
PRAGUE - BUDAPEST / COPENHAGEN / DUSSELDORF /
HAMBURG / GOTEBORG / REYKJAVIK



SOFIA - ATHENS / LARNACA / VARNA / BURGAS
ATHENS - BEYRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI
LARNACA - TEL AVIV



SOFIA - LARNACA / PRAGUE / ZURICH / VARNA /
BURGAS
LARNACA - BEIRUT / TEL AVIV



SOFIA - BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNA
BELGRADE - KIEV / NICE / HELSINKI



SOFIA - BUCHAREST



SOFIA - DOHA / VARNA / BURGAS



SOFIA - KIEV / VARNA

Дестинации Destinations



CODESHARE PARTNERS

Code share партньорството позволява на авиокомпаниите да предлагат на своите пътници повече полети до дадената дестинация при облекчена процедура за резервация, както на собствените полети, така и на полетите на партньора по маршрута.

The Code share partnership enables airlines to provide for their valuable customers more frequencies to each particular destination at facilitating booking procedure, on every own operated or marketing flight en route.

SPA PARTNERS

Special prorate agreement е сред основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговорят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.

INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

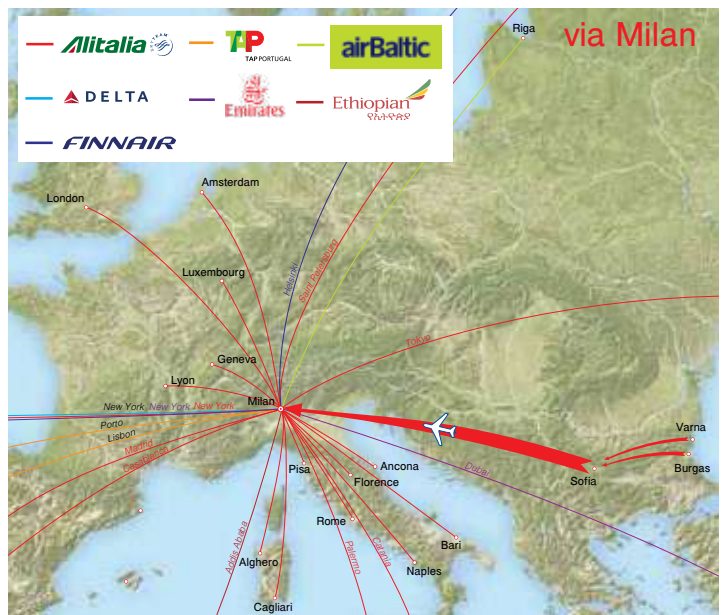
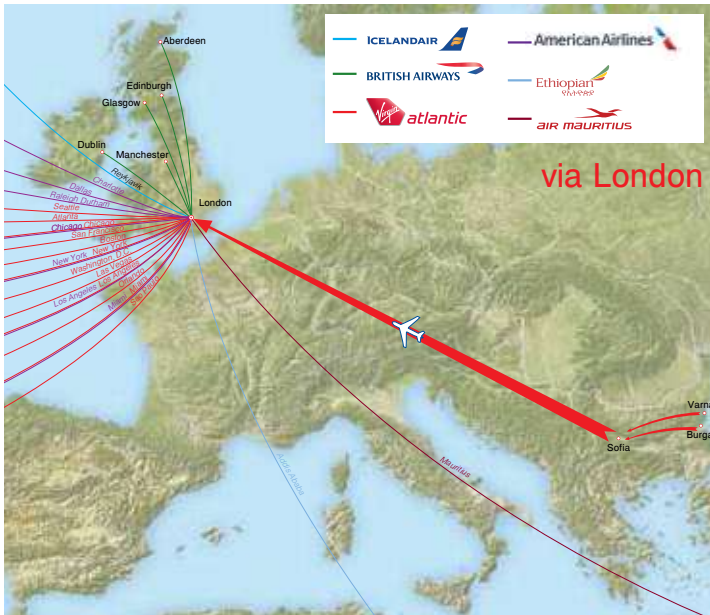
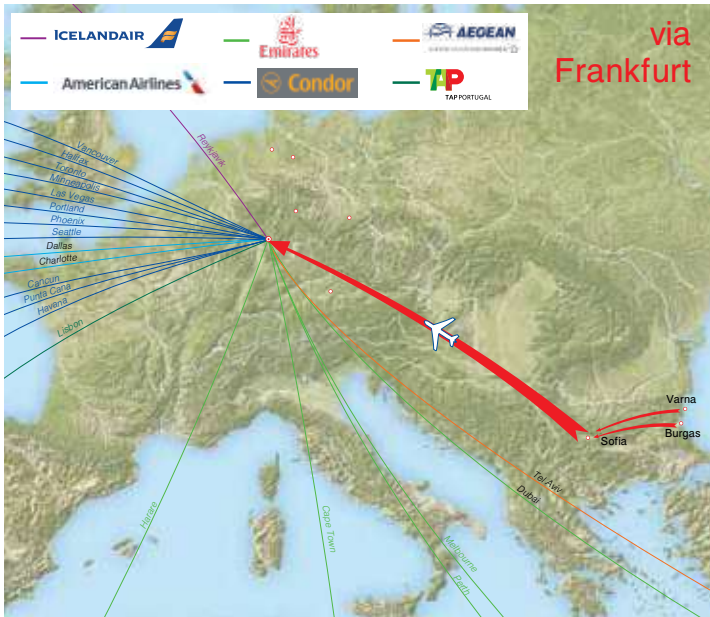
The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.
 Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до Всяка точка на света с България Еър и партньори.




Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде га ни намерите?

BULGARIA AIR: Where to find us?

<p>SOF BOJ VAR</p> 	<p>Customer Service Center</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> Every day 08:00-22:00 Local Time</p>	<p>phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg</p>	
	<p>Head office</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> Monday - Friday 09:00-17:30 Local Time</p>	<p>fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg</p>	
	<p>Sofia City Office</p> <p>2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> Monday - Friday 9:00-12:00/12:30-17:30 Local Time</p>	<p>e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg</p>	
	<p>FLY MORE Office</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working hours:</i> Every day: 10:00 - 19:00 Lunch time: 13:00 - 14:00 Local Time</p>	<p>phone.: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg</p>	
	<p>Varna Airport Office</p> <p>Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Monday - Friday and Sunday:</i> 07:00-21:00 Local Time <i>Saturday:</i> 03:00-18:00 Local Time</p>	<p>phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg</p>	
	<p>Varna City Office</p> <p>55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> Monday - Friday 09:00-20:00 Local Time Saturday 10:00-18:00 Local Time</p>	<p>phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg</p>	
	<p>Bourgas Airport Office</p> <p>Bourgas airport, Terminal 2 Departures, floor 2 <i>Working Hours:</i> Monday - Friday 09:00-17:30 Local Time (between June and September)</p>	<p>phone: +359 56 900 155 fax: +359 56 870 132 e-mail: boj@air.bg www.air.bg</p>	
	<p>BRU</p> 	<p>Belgium, Brussels</p> <p><i>Working hours:</i> Monday - Friday 10:00-19:00 Local Time</p>	<p>phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg</p>

<p>LCA</p> 	<p>Cyprus, Nicosia</p> <p>"Louis Aviation" - 11 Lemesos Avenue, 2112 Nicosia, P.O. Box 21301, 1506 Nicosia, Cyprus.</p>	<p>phone: +357 225 88 182 fax: +357 223 76 606 e-mail: bulgariaair@louisgroup.com www.air.bg</p>
<p>BER</p> 	<p>Germany, Berlin</p> <p>Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> Monday - Friday 09:00-18:00 Local Time</p>	<p>phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg</p>
<p>LON</p> 	<p>United Kingdom, London</p> <p>Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> Monday - Friday 09:30 - 17:30 Local Time</p>	<p>phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg</p>
<p>MOW</p> 	<p>Russia, Moscow</p> <p>City Office 3 Kuznetzkij Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> Monday - Friday: 09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time Saturday: 10:00-14:00 (between June and September)</p> <p>Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> Opens 2 hours before flight</p>	<p>phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg</p> <p>e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg</p>
<p>TLV</p> 	<p>Israel - Tel Aviv</p> <p>Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> Sunday - Thursday: 09:00-17:00 Local Time</p>	<p>phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg</p>
<p>USA</p> 	<p>Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 <i>Working Hours:</i> Monday - Friday 9am - 5pm, Saturday - Sunday 9am - 1pm (EST)</p>	<p>phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg</p>
<p>VIE</p> 	<p>Austria, Vienna</p> <p>Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> Monday - Thursday 09:00-17:30 Local Time Friday 09:00-17:00 Local Time</p>	<p>phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg</p>