

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

125 / January 2021

ON  
AIR BULGARIA

## End of Oil?

КРАЯТ НА ПЕТРОЛА Е ОЩЕ ДАЛЕЧ

## Inventions 2020

НАЙ-ИНТЕРЕСНИТЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

## Small Towns

МАЛКИТЕ ГРАДОВЕ НА ЕВРОПА

# THE FUTURE OF COMMUNICATION

Katya Dimitrova, founder and managing partner at Interpartners Group  
Катя Димитрова, управляващ съдружник в Interpartners Group

OVER A  
MILLION  
READERS  
PER YEAR!

**Bulgaria Air**  
National Carrier [www.air.bg](http://www.air.bg)







## КАК Е ДЕЗИНФЕКЦИРАН САМОЛЕТЪТ ВИ?

### „България Еър“ въведе ултрамодерната технология Honeywell UV Cabin System II

Националният превозвач „България Еър“ е първата авиокомпания на нашия пазар, която въведе най-съвременната система за дезинфекция с ултравиолетови лъчи - Honeywell UV Cabin System II. Технологи-  
ята доказано унищожава всички вируси и бактерии от гладките повърхности. От началото на ноември тя се използва преди всеки полет в допълнение към досегашната дезинфекция със сертифицирани препарати, за да осигури на пасажерите най-висока степен на защита и комфорт. Системата разполага с разтегателни UV рамена, които обработват седалките и повърхностите в салона. Труднодостъпните места също могат да бъдат дезинфекцирани благодарение на подвижна лампа. По този начин, след обработка с машината, пътниците се качват в изцяло стерилен салон.

„Приоритет на националния превозвач винаги е било да предлага на клиентите си сигурен и комфортен полет. Затова и от началото на пандемията полагаме изключителни грижи за дезинфекцията на борда на самолетите си. Въвеждането в експлоатация на новата машина е поредната стъпка в тази посока, като по този начин стремежът ни е да предложим най-висока степен на сигурност на пасажерите ни“, обясни изпълнителният директор на „България Еър“ Христо Тодоров. Машината е въведена в експлоатация вече от световния превозвач Qatar Airways, а „България Еър“ е единствената авиокомпания, изпълняваща полети на нашия пазар, която я използва.

*Пожелаваме ви приятен полет*

## HOW IS YOUR PLANE DISINFECTED?

### Bulgaria Air has introduced the Honeywell UV Cabin System II cutting-edge technology

The national carrier Bulgaria Air is the first airline on our market to introduce a brand new ultraviolet disinfection system - Honeywell UV Cabin System II. This technology has been proven to kill all viruses and bacteria from smooth surfaces. Since the beginning of November it has been used before each flight in addition to current disinfection procedures with certified preparations, to ensure passengers the highest level of protection and comfort. The system has extendable UV arms that handle the seats and surfaces in the cabin. Hard-to-reach areas can also be disinfected with a movable lamp. Thus, after processing, passengers enter a completely sterile cabin. "The priority of the national carrier has always been to offer its passengers a safe and comfortable flight. That is why, since the beginning of the pandemic, we have taken great care to disinfect our fleet. The commissioning of the new machine is another step in this direction, and our aim is to offer the highest level of safety to our passengers," Hristo Todorov, CEO of Bulgaria Air, explains. The machine has already been introduced by the Qatar Airways global carrier, and Bulgaria Air is the only Bulgarian airline that uses it

*We wish you a pleasant flight*

# ГЪВКАВИ УСЛОВИЯ ЗА ПРОМЕНЛИВИ ПЛАНОВЕ



Ако плановете ти за пътуване се променят, можеш:

- Да отложиш полета си, като смениш датата му;
- Да промениш дестинацията;
- Да преотстъпиш билета си на друг.

11 | **BUSINESS  
ECONOMY**



26 | **Петрол и други  
срамни думи**

Индустрията, която  
изнесе на гърба си XX век,  
е все по-остро заклеяма-  
вана през XXI

29 | **Oil and Other  
Disgraceful Words**

12 | **Числа и лица  
Figures&Faces**

14 | **Въпрос за 2.5  
милиарда лева**

16 | **A 2.5-Billion Question**

18 | **2021: Седем  
скандални прогнози  
2021: Seven  
Outrageous Predictions**

32 | **Европа и  
електрическите  
митове**

36 | **Europe and the Myths  
of Electricity**

40 | **Теория на  
еволюцията**

44 | **Theory of Evolution**

47 | **ANALYSIS  
POLITICS**



54 | **Технологиите  
не могат да  
заместят  
човека**

Катя Димитрова,  
основател и управляващ  
съдружник в Interpartners  
Grou

58 | **Technology Can Not  
Replace Humans**

48 | **Годината на двата  
страха**

50 | **The Year of Double  
Fear**

51 | **Коментар: Байгън  
и Иран**

52 | **Comment: Biden  
and Iran**

63 | **SCIENCE  
TECHNOLOGY**



66 | **Откритията  
на 2020 година**

Едно от тях вече е  
редом с вас на борда на  
"България Еър"

72 | **The 20 Most Notable  
Discoveries of 2020**

64 | **За какво служат  
сънищата?**

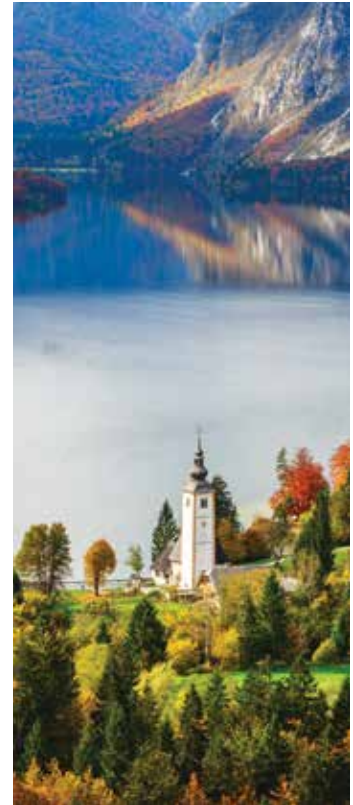
What Are Dreams  
Made For?

76 | **Един свят не стига  
The World is  
Not Enough**

84 | **Сменена  
самоличност**

87 | **A Changed Identity**

89 | **TRAVEL  
LIFESTYLE**



98 | **Пътешествия  
на гребно**

2021 трябва да ни върне  
свободата да пътуваме.  
И да насочи вниманието  
към малките градчета  
на Европа

98 | **Small Scale Travel**

90 | **Афиш  
Poster**

92 | **Забавления на маса**

96 | **Entertainment at the  
Table**

112 | **Зимни удоволствия**

115 | **Winter Delights**



## 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](mailto:ktomov@bulgariaonair.bg)

EDITOR-IN-CHIEF

**Konstantin Tomov**

[ktomov@bulgariaonair.bg](mailto:ktomov@bulgariaonair.bg)

ПРЕВОДАЧИ

**Методи Йорданов**

**Радослав Генчев**

TRANSLATORS

**Metodi Yordanov**

**Radoslav Genchev**

АВТОРИ

**Алтеа Спиноци**

**Андерс Нюстейн**

**Бойко Василев**

**Ивайло Петров**

**Кай Ван-Петерсен**

**Калин Ангелов**

**Калин Николов**

**Кристофър Дембик**

**Маргарита Спасова**

**Петър Хераков**

**Питър Гарнри**

**Радостина Николова**

**Стейн Якобсен**

**Стойан Панчев**

CONTRIBUTORS

**Althea Spinozzi**

**Anders Nysteen**

**Boyko Vassilev**

**Ivaylo Petrov**

**Kalin Nikolov**

**Kalin Angelov**

**Kay Van-Petersen**

**Christopher Dembik**

**Margarita Spasova**

**Peter Herakov**

**Peter Garnry**

**Radostina Nikolova**

**Steen Jakobsen**

**Stoyan Panchev**

ДИЗАЙН

**BRAND NEW** design

DESIGN

**BRAND NEW** design

ИЗДАТЕЛ

**ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП**

PUBLISHER

**INVESTOR MEDIA GROUP**

ИЗПЪАНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

**Виктория Миткова**

CEO

**Victoria Mitkova**

ТЪРГОВСКИ ДИРЕКТОР

**Леа Бакалова**

[lbakalova@bulgariaonair.bg](mailto:lbakalova@bulgariaonair.bg)

MARKETING DIRECTOR

**Lea Bakalova**

[lbakalova@bulgariaonair.bg](mailto:lbakalova@bulgariaonair.bg)

РЕДАКЦИОНЕН АДРЕС

1540 София, бул. Брюксел 1

[office@bulgariaonair.bg](mailto:office@bulgariaonair.bg)

тел.: 02 448 40 70

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

EDITORIAL ADDRESS

1540 Sofia, 1 Brussels Blvd.

[office@bulgariaonair.bg](mailto:office@bulgariaonair.bg)

phone: (+359) 2 448 40 70

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

БАНКОВА СМЕТКА

BANK ACCOUNT

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03

BIC: CECBGB33

Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна

ISSN 1314-2216

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

## CONTRIBUTORS АВТОРИ



**ПРОФ. ВЛАДИМИР ЧУКОВ** е български арабист, университетски преподавател и учен в областта на политиката на Близкия Изток и исляма. Автор е на редица книги, член на Европейската асоциация за блискоизточни изследвания. Поместеният тук коментар е направен през Bloomberg TV Bulgaria.

**PROF. VLADIMIR CHUKOV** is a Bulgarian Arabist, university lecturer and scholar in Middle Eastern and Islamic politics fields. He is a member of the European Association for Middle East Studies. The comment published here was made for Bloomberg TV Bulgaria.



**ПЕТЪР ХЕРАКОВ** е журналист от 1998 година, а играч на настолни игри (виж страница 94) - откак се помни. Автор е на три издадени игри, основател на бар за настолни игри и един от организаторите на Sofia Board Game Weekend. Най-вероятно познавате гласа му от Eurosport, където коментира футбол и колозгене.

**PETAR HERAKOV** has been a journalist since 1998, and a board game player (see page 94) since he can remember. He is the author of three published games, the founder of a board game bar and one of the organizers of the Sofia Board Game Weekend. You probably know his voice from Eurosport, where he comments on football and cycling.



# BMW X6

ВИ ОЧАКВА В ДИЛЪРСТВАТА  
НА М КАР ГРУП.



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

#### **М Кар Варна**

9023 Варна  
бул. Владислав Варненчик 320  
тел.: +359 52 918 208  
[contact@bmw-mcarvarna.bg](mailto:contact@bmw-mcarvarna.bg)  
[www.bmw-mcarvarna.bg](http://www.bmw-mcarvarna.bg)

#### **М Кар Плевен**

5800 Плевен  
кв. Дружба 1  
тел.: +359 64 970 804  
[contact@bmw-mcarpleven.bg](mailto:contact@bmw-mcarpleven.bg)  
[www.bmw-mcarpleven.bg](http://www.bmw-mcarpleven.bg)

#### **М Кар Пловдив**

4003 Пловдив  
бул. Карловско шосе  
тел.: +359 32 571 296  
[contact@bmw-mcar.bg](mailto:contact@bmw-mcar.bg)  
[www.bmw-mcar.bg](http://www.bmw-mcar.bg)

#### **М Кар София**

1407 София  
бул. Черни връх 53  
тел.: +359 2 49 28 335  
[contact@bmw-mcarsofia.bg](mailto:contact@bmw-mcarsofia.bg)  
[www.bmw-mcarsofia.bg](http://www.bmw-mcarsofia.bg)

BMW X6 xDrive40i: Разход на гориво (комбиниран) 8,8 – 10,3 л/100 км; CO<sub>2</sub> емисии (комбинирани) 202 – 236 г/км.





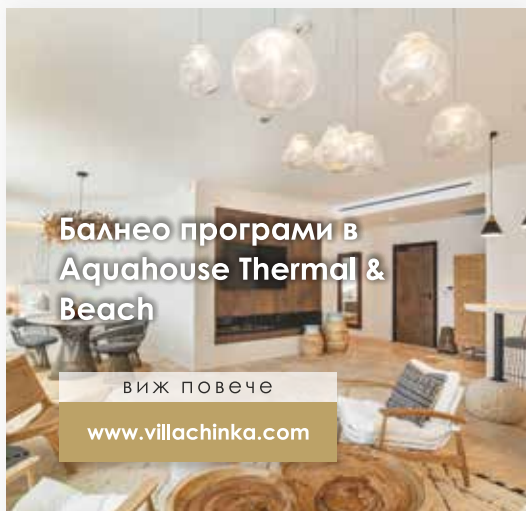
**AQUAHOUSE**  
THERMAL & BEACH

## Здраве и красота чрез силата на минералната вода

📍 к.к. Св. Св. Константин и Елена

**ВИЖ ПОВЕЧЕ**

[www.aquahouse.bg](http://www.aquahouse.bg)



Балнео програми в  
Aquahouse Thermal &  
Beach

ВИЖ ПОВЕЧЕ

[www.villachinka.com](http://www.villachinka.com)

Валидна до: 31 ЯНУАРИ 2021

**Special Medical &  
SPA Programs**



ЦЕНИ  
ОТ **1900 BGN**

Вила Чинка

📍 к.к. Св. Св.  
Константин и Елена



7-дневна  
балнео програма в  
Aquahouse Thermal &  
Beach

ВИЖ ПОВЕЧЕ

[www.graffithotel.com](http://www.graffithotel.com)

Валидна до: 31 ЯНУАРИ 2021

**Balneo Package**  
Graffiti & AQUAHOUSE



ЦЕНИ  
ОТ **1713 BGN**

Хотел-галерия Графит

📍 гр. Варна



**HOTEL  
PRIMORSKI**

7-дневна  
балнео програма в  
Aquahouse Thermal &  
Beach

ВИЖ ПОВЕЧЕ

[www.hotelprimorski.com](http://www.hotelprimorski.com)

Валидна до: 31 ЯНУАРИ 2021

**Таласотерапевтична  
програма**

ЦЕНИ  
ОТ **1047 BGN**

Хотел Приморски

📍 к.к. Св. Св.  
Константин и Елена

## РЕГИСТЪР АРІ се интегрира автоматично с вътрешните информационни системи на потребителите

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

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

### Функционалностите на модула позволяват:

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

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

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

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

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

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

Повече информация за продуктите и услугите на  
АПИС можете да намерите на [www.apis.bg](http://www.apis.bg)

Сертификат по ISO 9001 – 2015



## ГЪВКАВИ УСЛОВИЯ С "БЪЛГАРИЯ ЕЪР"

Националният авиопревозвач на България продължава да изпълнява мисията си да лети и изпълнява полети по всичките си директни линии, по които няма наложени рестрикции, съобразявайки се с търсенето на клиентите. За тяхно спокойствие и удобство, авиокомпанията предлага и изключително гъвкави условия за промяна на вече издадени самолетни билети.

Пътниците, които имат резервация за полет, изпълняван от „България Еър“, могат да направят една безплатна промяна на датата или дестинацията на пътуване. За целта трябва да информират за решението си издателя на билета до 24 ч. преди излитането на полета, а билетът трябва да бъде преиздаден в рамките на валидността му (една година от издаването), и да се използва за пътуване до края на 2021 година.

## FLEXIBLE CONDITIONS WITH BULGARIA AIR

The national air carrier of Bulgaria continues to fulfill its mission to operate flights on all its direct routes, on which no restrictions are imposed, taking into account the demand of customers. For their peace of mind and convenience, the airline also offers extremely flexible conditions for changing already issued airline tickets.

Passengers who have a reservation for a flight operated by Bulgaria Air can make a free change of date or destination of travel.

For this purpose, they must inform the ticket issuer of their decision within 24 hours before the departure of the flight, and the ticket must be reissued within its validity (one year from the date of issue), and be used for travel until the end of 2021.



# СПЕЦИАЛНИ ЦЕНИ ЗА МЛАДЕЖИ

Безплатна промяна на дата  
2 регистрирани багажа

Възможност за членство  
във Fly More Youth с още  
много предимства:



ТРУПАШ ТОЧКИ И ПЕЧЕЛИШ  
ЗА ТЯХ УСЛУГИ



ПОВЕЧЕ ПРОСТРАНСТВО  
И КОМФОРТ



20% ОТСТЪПКА ЗА 4-МА  
ТВОИ БЛИЗКИ И ПРИЯТЕЛИ



25% ОТСТЪПКА ЗА  
РОЖДЕН ДЕН



Резервирай на [www.air.bg](http://www.air.bg)



ЧИСТО ПО ПРИРОДА...





ЗА ЗАЯВКИ И ЗАПИТВАНИЯ ТЕЛЕФОН

**0700 12 144**

**Надеждни  
куриерски услуги  
за страната и чужбина.**

Доставяме пратки навсякъде  
в България на следващия работен ден,  
за по-малките населени места – по график.

Заедно с **GLS** доставяме колетни  
пратки навсякъде в Европа.



office@interlogistica.bg | [www.interlogistica.bg](http://www.interlogistica.bg)





18 | **2021: СЕДЕМ  
СКАНДАЛНИ ПРОГНОЗИ**  
2021: SEVEN OUTRAGEOUS PREDICTIONS

14 | **ВЪПРОС ЗА 2.5 МИЛИАРДА ЛЕВА**  
A 2.5-BILLION QUESTION



40 | **ТЕОРИЯ НА ЕВОЛЮЦИЯТА**  
THEORY OF EVOLUTION



# ЧИСЛА И ЛИЦА FIGURES & FACES

## 56 000 000 000

евро са загубите за авиационната индустрия в Европа от коронавируса и предприетите срещу него мерки, сочат данни на браншовата асоциация Eurocontrol. Трафикът на европейските авиокомпани е намалял с 55% спрямо 2019 година, а превозените пътници са с цели 1.7 милиарда по-малко. Общо 191 000 души, заети в сектора, са загубили работата си. Отделно от това европейските летища отчитат над 33 милиарда евро загуби от коронавируса.

EN

are the losses for the aviation industry in Europe from the coronavirus and the measures taken against it, according to data from the Eurocontrol branch association. The traffic of European airlines has decreased by 55% compared to 2019, and the number of passengers carried is 1.7 billion less. A total of 191,000 people employed in the sector have lost their jobs. In addition, European airports report more than EUR 33 billion coronavirus losses. ■

## 200

лева е максималният размер на новото данъчно облекчение при ремонт на жилището, което влиза в сила от тази година. Хората, които планират домашен ремонт през 2021, трябва да изискат платежен документ от майсторите и да го приложат към данъчната декларация догодина, за да ползват отстъпката.

EN

is the maximum amount of the new tax relief for home repairs, which comes into force this year. People who plan home repairs in 2021 should request a payment document from the repair specialists and attach it to the tax return for the next year in order to use the discount. ■

## 4.772

милиарда лева е дефицитът по външнотърговското салдо на България за първите 11 месеца на 2020 година, показват данни на Националния статистически институт. Дефицитът на практика е намалял чувствително спрямо 2019, когато за 11-те месеца надхвърляше 6.22 милиарда лева.

Българският износ от януари до ноември 2020 е на стойност 50.01 милиарда лева (спад 7.8% на годишна база), а вносът е 54.48 милиарда (спад от 9.9%).

EN

billion is the deficit on the foreign trade balance of Bulgaria for the first 11 months of 2020, according to data from the National Statistical Institute. The deficit has practically decreased significantly compared to 2019, when for the 11 months it exceeded BGN 6.22 billion. Bulgarian export from January to November 2020 amounted to BGN 50.01 billion (down by 7.8% on an annual basis) and import amounted to BGN 54.48 billion (down by 9.9%). ■



## 35.8%

е свиването в пазара на нови автомобили в България през 2020 година, ако се съди по данните на МВР за регистрациите. Общо регистрираните нови коли са 27 428, при 43 378 за 2019 година. Според тази статистика най-популярните нови модели у нас през изминалата година са били Renault Clio (1466), Dacia Dokker (1421), Nissan Qashqai (1408), Skoda Octavia (1237) и Dacia Duster (1025 автомобили).

EN

is the shrinking of the market of new cars in Bulgaria in 2020, judging by the registrations data by the Ministry of Interior. The total number of newly registered cars is 27,428, compared to 43,378 for 2019. According to this statistic, the most popular new models for our country last year were Renault Clio (1466), Dacia Dokker (1421), Nissan Qashqai (1408), Skoda Octavia (1237) and Dacia Duster (1025 cars). ■



С ПОГЛЕД  
към твоето бъдеще!



**Пенсионно осигуряване**  
**Животозастраховане**  
**Общо и здравно застраховане**



# Въпрос за 2.5 милиарда лева

ЕЦБ вече се поддаде на лобизма за банковите дивиденди. За щастие поне в тази област БНБ запазва суверенитета си

ТЕКСТ СТОЯН ПАНЧЕВ / ФОТОГРАФИЯ SHUTTERSTOCK

**Н**а свое заседание в средата на декември, Европейската централна банка практически разреши на банките отново да изплащат дивиденди. Вярно, бяха поставени определени условия, за да може дадена кредитна институция да го прави. Но фактът си е факт – вече я няма пълната забрана, която ЕЦБ беше приела на 27 март, в началото на проблемите с Ковид-19.

**НА МАСАТА СА 30 МЛРД. ЕВРО**, за които според The Financial Times, банките усилено са лобирали да бъдат пуснати към техните акционери. ЕЦБ очевидно се е поддала на специалните интереси - въпреки че

един от аргументите за влизане на България в банковия съюз беше именно, че в него такива неща няма как да се случват. Франкфурт трябваше да бъде недостъпен за лобиране.

Този лежерен ход идва само дни, след като същата ЕЦБ удължи програмата си за покупка на активи във връзка с пандемията (т.нар. РЕПР) най-малко до март 2022. Тогава стана ясно, че централната банка не еврозоната очаква трудностите в икономиката да продължат през цялата 2021 и след нея. Малко преди това Европейският банков орган реши да удължи и срока на мораториумите за плащания по банкови кредити. Основният аргумент беше, че очакват про-

дължителни сътресения в икономиката от новата вълна на заразата и негативните икономически ефекти.

**ДЕЙСТВИЯТА НА ЕЦБ ВЛИЗАТ В СВОЕОБРАЗНО** регулаторно противоречие. С оглед на очакваните проблеми в стопанската конюнктура и на мораториума върху кредитите, логичният ход е печалбите да се капитализират, за да са готови банките да посрещнат натиска от необслужваните кредити. Вместо това за пореден път се създава ситуация на морален риск, при която посланието е - печалбите са частни, докато загубите - публични. Допълнителна причина за капитализирането на печалби-





те е, че това би осигурило ресурс и за онези сектори на икономиката, които не са засегнати от кризата и ще търсят кредитиране за своите операции през 2021 година.

**КАЗУСЪТ Е ОСОБЕНО ВАЖЕН И ЗА БЪЛГАРИЯ.** Да припомним, че в началото на пандемията, БНБ въведе категорична забрана банките да разпределят дивиденди – част от обявения тогава пакет от 9.3 млрд. лева. А неотдавна управителят Димитър Радев и подуправителят Калин Христов заявиха в свои изказвания, че ще запазят ограничението.

Правото на БНБ да ограничава разпределянето на дивиденди от банките е последният

запазен суверенитет на България в областта на банковия надзор. Става въпрос за част от т.нар. макропруденциални правомощия, свързани със защита на банковата система като цяло. Тези права националният орган запазва, въпреки решението на политиките да вкарат България в банковия съюз, отказвайки се доброволно от национална отговорност и суверенитет в тази сфера. Очевидно, в случая, подходът на нашия регулатор отчита по-добре обстоятелствата и не е подвластен на специални влияния, за разлика от този на еврорезоната във Франкфурт.

**СУМАТА, ЗА КОЯТО СТАВА ВЪПРОС,** никак не е малка, предвид факта, че повечето

от основните играчи на българския банков пазар са с чуждестранни собственици. На практика става дума за почти 2.5 млрд. лева, които в резултат на твърдата позиция на БНБ ще останат в нашата икономика, вместо да се оттекат навън. Сумата се формира от печалбата в банковия ни сектор за последните две години (1.675 млрд. лева за 2019 и 796 милиона лева до октомври 2020, по данни на БНБ). Дано да видим запазване и поддържане на този подход от страна на българските централни банкери, защото акционерите могат да почакаат. Няма и нужда да прехвърлят рисковете на своя бизнес върху останалата част от обществото. ■



# A 2.5-Billion-Leva Question

The ECB gives in to lobby demands for bank dividends. Fortunately, the Bulgarian National Bank retains its autonomy at least in this area

By STOYAN PANCHEV / Photography SHUTTERSTOCK

**A**t a meeting in mid-December, the European Central Bank made it practically possible for banks to pay dividends once again. And while it is true that certain conditions were set in place in order for credit institutions to do this, it is a fact that the complete ban that the ECB had adopted on 27 March, when the Covid-19 problems began, is no longer in effect.

**WITH EUR 30 BILLION ON THE TABLE**, the banks fought fiercely to have funds distributed to their shareholders. The ECB has obviously given in to special interest, even though one of

the arguments for Bulgaria entering the bank union was precisely that something like this could never happen. Frankfurt was supposed to be an impenetrable fortress when it came to lobbying. This casual move comes only days after the European Bank extended its Asset Purchase Programme in relation to the pandemic (i.e. APP) until March 2022 at least. It became clear that the Central Bank does not expect the economic crisis to last throughout 2021 or after that. A while earlier, the European bank authority decided to extend the terms of moratoriums on loan repayment to banks. The main argument for this

was that the Bank expects continuous economic turmoil due to the new wave of infection and the related negative effects on economies.

**THE ECB'S ACTIONS ARE A** regulatory contradiction of sorts. Considering the expected problems facing the economy and the loan repayment moratorium, it's the logical move to capitalise profits so that banks can be prepared for the pressure of non-performing loans. Instead, we are seeing yet another situation of ethical risk, where the message is that profits are private, while losses remain public. An additional reason for the capitalisation of profits is that this would provide a resource for the sectors of the economy which remain unaffected by the crisis and which will be looking for loans to ensure their operations during 2021.

**THIS CASE IS ESPECIALLY SIGNIFICANT FOR BULGARIA AS WELL.** It bears reiteration that at the start of the pandemic, the Bulgarian National Bank introduced an official ban for banks to distribute dividends, as part of the announced package of BGN 9.3 billion. And it was not long ago that the Managing Principal Dimitar Radev and the Deputy-Manager Kalin Hristov made statements saying that they would keep this restriction.

The BNB's right to restrict the distribution of dividends by banks is the final prerogative Bulgaria has retained when it comes to banking supervision. We are talking about so called macroprudential authority related to the protection of the bank system as a whole. The national authority retains these rights despite the decision of politicians to put Bulgaria in the banking union, voluntarily waiving their national responsibility and prerogatives in this respect. Obviously, in this case our authority's approach is a much more apt reflection of current circumstances and it is not under any special influence, unlike the Eurozone in Frankfurt.

**THE AMOUNT IN QUESTION** is far from small, considering the fact that most of the main players on the Bulgarian market have foreign owners. It is practically BGN 2.5 billion, which as a result of the BNB's firm position will remain in the Bulgarian economy, as opposed to being transferred abroad. The amount is formed from the profit in the bank sector for the last two years (BGN 1.675 billion for 2019 and BGN 796 million as at October 2020, according to data by the BNB). Hopefully, we will see this approach continued by central Bulgarian banks, and shareholders can wait. There is also no need for them to transfer their business risks onto the rest of society. ■



Българската народна банка ще запази рестрикцията за дивидентите, увери управителят Димитър Радев  
Bulgarian National Bank will keep the restriction on dividend distribution, said the Governor Dimitar Radev



**ЦКБ Сила**  
пенсионноосигурително  
акционерно дружество



**ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:**  
**ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.**  
**КЪМ 30.09.2020 Г. – С 420 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1,5 МЛРД. ЛЕВА УПРАВЛЯВАНИ**  
**НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: [WWW.FSC.BG](http://WWW.FSC.BG)).**  
**ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,**  
**ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.**

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

***С грижа за Вас!***

1113 София, бул. „Цариградско шосе“ 87; Клиентски център - тел.: 0700 11 322; e-mail: [office@ccb-sila.com](mailto:office@ccb-sila.com); [www.ccb-sila.com](http://www.ccb-sila.com)



# 2021: СЕДЕМ НАИСТИНА СКАНДАЛНИ ПРОГНОЗИ

2021:  
SEVEN REALLY  
OUTRAGEOUS PREDICTIONS

Ами ако Германия спаси  
Франция, Amazon купи  
Кипър, а ядреният  
синтез взриви цялата  
енергетика?

What if Germany bails out  
France, Amazon buys Cyprus,  
and nuclear fusion blows  
up the whole energy  
sector?

В началото на всяка година стратегическите анализатори на Saxobank, датската инвестиционна банка, подготвят своите "възмутителни" прогнози. Обикновено те разглеждат сценарии, които не са твърде вероятни, но все пак са възможни, и биха довели до драстични промени в инвестиционната среда, икономиката и живота ни като цяло. А след 2020 вече нито един един сценарий не би ни се сторил твърде невероятен. Нека видим седем от прогнозите на Saxo за 2021.

At the beginning of each year, strategic analysts at Saxobank, the Danish investment bank, prepare their "outrageous" predictions. They usually look at scenarios, which are not very likely, but are still completely possible, and would lead to drastic changes in the investment environment, the economy and our lives in general. And after 2020, no scenario would seem too incredible.

Let's see seven of Saxo's forecasts for 2021.



## ГЕРМАНИЯ СПАСЯВА ФРАНЦИЯ

ОТ КРИСТОФЪР ДЕМБИК

Франция е сред европейските страни, които ще се изправят пред най-висока дългова стена през следващите години. Още преди Covid-19 публичният дълг клонеше към 100% от БВП, а частният набъбна до почти 140% от БВП - много повече от този на Италия (106%) или Испания (119%). А спешните мерки срещу ефектите от пандемията само ускори то ва натрупване, като се очаква публичният дълг да скочи до над 120% през 2021. Частният може да се увеличи с още 20% в най-песимистичния сценарий - по-високо темпо от навсякъде другаде в Европа. В същото време френските компании като цяло имат един от по-рисковите кредитни профили в европейското пространство. Въпреки огромния пакет стимули на стойност

100 милиарда евро и кредитната линия, при която държавата гарантира до 90% от заемите, Франция не е в състояние да избегне вълната от фалити през 2021, тъй като много компании в сектора на услугите не могат да се справят с поредицата "спри и тръгни" локдауни.

Огромните загуби по държавно гарантирани кредити допълнително отслабват френските банки, които в предишните години страдаха от слаб растеж и среда с твърде ниски лихви. Инвеститорите са все по-мрачни за бъдещата възвръщаемост, което отключва масови разпродажби на френските мегабанки.

Провизиите по кредитите растат и пазарната капитализация на френските банки пада до рекордно ниски нива. Като се отчете лошото състояние на публичните финанси и необикновено високите нива на дълг, Франция няма друг избор, освен с шапка в ръка да почука на вратата на Германия и да помоли за разрешение ЕЦБ да напечата достатъчно евро, за да бъде спасена банковата система и да се избегне колапс на системата.

## GERMANY BAILS OUT FRANCE

BY CHRISTOPHER DEMBIK

France is one of the European countries facing the highest wall of debt in the coming years. Before the Covid-19 pandemic outbreak, public debt was flirting with the 100% of GDP threshold and private debt was skyrocketing, reaching nearly 140% of GDP – far more than that of Italy (106%) or Spain (119%). And the emergency pandemic response has only accelerated the piling on of debt, with the level of public debt expected to rise above 120% of GDP in 2021. Private debt, mostly corporate, could increase another 20% in the worst-case scenario, growing faster than anywhere else in Europe.

At the same time, French companies on average have one of riskier credit profiles in the European space, with rapidly widening credit spreads. Despite a massive stimulus package of €100bn and a loan scheme in which the state has guaranteed up to 90% of the loans for companies, France is unable to avoid a wave of bankruptcies as many companies in the services sector are unable to cope with the series of "stop and go" lockdowns. Massive losses on state-guaranteed loans further weaken French banks which have been hit hard in previous years by weak growth and the low interest rate environment and, in some cases, by a slump in profits from their equity business. Investors are getting increasingly gloomy about the future return on equity, which triggers massive selling of French megabanks. Net revenue drops and loan provisions are on the rise, sending French banks' market capitalisation and price-to-tangible book ratio to unprecedented low levels. Given the poor state of public finances and the already extraordinarily high level of debt, France has no other choice but to come begging cap in hand to Germany, in order to allow the ECB to print enough euros to enable a massive bailout of its banking system, to prevent a systemic collapse.



# УСПЕШНАТА ВАКСИНА ЗА COVID-19 УБИВА КОМПАНИИ

ОТ АЛТИЯ СПИНОЦИ

Пандемията яростно засили и без това опасните тенденции в световната икономика, започнали покрай кризата от 2008-2009. Централните банки отпечатаха още повече пари и доведоха лихвените проценти до нулата във всички развити икономики. Политиката на предоставяне на почти безкрайна ликвидност и облекчаване на финансовите условия на всяка цена тласнаха до исторически минимум доходността по глобалните суверенни и корпоративни облигации, и принудиха инвеститорите да се насочат към по-рискови активи.

С напредването на 2021 инвеститорите сега върху все по-голяма купчина от нискодоходен дълг с ужасно съотношение между доходност и риск, докато зомби компаниите се крепят на ръба на банкрута само благодарение на подаянията и рекордно ниските цени за рефинансиране. Позицията на инвеститорите се оправдава с очакването на ефективна ваксина, която да върне икономическия растеж. Но реалността не се оказва толкова добра: успехът на ваксината и отпадането на пандемичните рестрикции водят до остър скок на инфлацията. Оказва се, че икономиката е била прекомерно стимулирана по време на пандемията, и възстановяването след Covid-19 твърде бързо я прегрява. Инфлацията се покачва, а безработицата намалява с такива темпове, че Федералният резерв позволява доходността по съкровищните бонове да се повиши. Стресирани от перспективата за 4-5% годишна инфлация, централната банка обаче допуска грешка, като позволява финансовите условия да се затегнат твърде бързо чрез повишени лихвени проценти. Корпоративните фалити се увеличават до най-високото си равнище от години, и първи си заминават най-уязвимите компании от физическата търговия, които страдаха още в солидната пред-Ковид икономика. За пръв път в икономическата история, мощното възстановяване на икономиката е съпроводено с нарастващи фалити.



## A SUCCESSFUL COVID-19 VACCINE KILLS COMPANIES

By ALTHEA SPINOZZI

The Covid-19 pandemic viciously accelerated the dangerous leveraging up of the global economy that unfolded during the 2008-09 financial crisis. Central banks printed ever more money and took policy rates close to the zero bound in all developed economies. The policy of near infinite liquidity provision and easing financial conditions at all costs has pushed global sovereign and investment-grade corporate yields to historical lows and forced investors to take positions in riskier assets.

As 2021 gets under way, the merciless march of lower yields has left yield-seeking investors sitting on a pile of low-yielding junk debt with terrible reward-to-risk profiles, as zombie corporates teeter on the brink of default, having only survived the pandemic months with hand-

outs and the lower refinancing costs. The investors' risky stance is justified by the prospect of an effective vaccine bringing a new boom in economic growth. But reality doesn't prove so kind, as the vaccine roll-out and the removal of Covid-19 restrictions and normalisation leads to a sharp spike in inflation. In perfect hindsight it turns out the economy was vastly over-stimulated during the pandemic, and the ripping post-vaccine recovery rapidly overheats the economy. Inflation rises and unemployment falls so rapidly that the Fed allows long treasury yields to spike higher, taking the yield on riskier debt with it.

The Fed ends up making a policy mistake by allowing financial conditions to tighten too rapidly via higher longer rates, having never implemented yield curve control as they were too distracted by the sudden spectre of 4-5% annualised inflation and 6-8% annualised wage gains by Q3. Corporate defaults rise to their highest in years, with the first to go the most over-levered companies in the physical retail space that were already struggling in the solid, pre-Covid economy. For the first time in economic history, a strong recovery sees rising defaults.

## БАЗОВИЯТ ДОХОД ОБЕЗЛЮДЯВА ГОЛЕМИТЕ ГРАДОВЕ

От КАЙ ВАН-ПЕТЕРСЕН

Covid-19 само ускорява K-образното възстановяване, което засилваше неравенството и разкъсваше тъканта на обществото още преди пандемията. Години наред младите хора осъзнават, че дори солидното образование и правилната нагласа не са достатъчни да им позволят изкачване по социално-икономическата стълбица по начина, по който това бе възможно през по-голямата част от XX век. Дори младите професионалисти да си намерят работа, финансиранцията на икономиката означава, че единичен доход не е достатъчен за издръжката на семейството, след като се пресметнат разходи за осигуряване, образование, наем или ипотека. Технологиата е друг двигател на тези процеси - растящата и понижаваща реалните доходи роля на софтуера, автоматизацията и изкуствения интелект

унищожава работни места в цели сектори. Рискът обществата изцяло да бъдат разкъсани води до осъзнаването, че мерките срещу Covid-19 не са били само паническа реакция, а начало на една нова реалност - тази на универсалния базов доход. Въвеждането на базовия доход води до сеизмично пренастрояване на силите и структурите в обществото, и как те се разполагат географски. Големите градове от поколения са основните двигатели на растежа. Но в новата ера на базов доход, съкращаване на работни места заради нови технологии, и все по-честа работа от дома, бизнесът с офис площи в градовете изведнъж се оказва с близък до 100% свръхкапацитет. Стойността на комерсиалните площи се срива, както и тази на ресторанти и магазини, предназначени да обслужват големите офиси или пътуващите служители по трасето. Базовият доход води до промени и в самата нагласа за баланс между работата и личния живот, като позволява на много млади хора да останат в общностите, в които са отраснали. Междувременно професионалистите и обслужващият персонал в големите градове също започва да ги напуска, тъй като работните места пресъхват, а качеството на живота в малките, надценени апартаменти в квартали с растяща престъпност вече не е достатъчно привлекателно.

## UNIVERSAL BASIC INCOME DECIMATES BIG CITIES

By KAY VAN-PETERSEN

The Covid-19 pandemic has only accelerated the K-shaped recovery that was driving inequality and tearing at the social fabric before the outbreak. For years, the younger generation has come to realise that even a solid education and the right attitude are not enough to get moving up the socio-economic ladder in a way that was possible for most of the 20th century. Even if younger professionals do get a job, financialisation of the economy has meant that a single income is not nearly enough to support a family, once insurance, education, and rent or mortgage payments are taken into account. And technology is another driver, with the growing, wage-deflationary forces of software, AI and automation eroding a widening swath of jobs across industries. The risk that societies are entirely torn apart results in the realisation that the Covid-19 measures weren't a mere panic response, but the start of a permanent new universal basic income (UBI) reality.

UBI leads to a seismic rebalancing of the forces and structures within society, and how they apply geographically. Big cities have been the chief drivers of job growth for generations. But in the new era of UBI, tech-driven job redundancies, and frequent work from home jaunts made more normal by Covid-19, city office real estate is suddenly faced with 100% or worse overcapacity. Commercial office property values are crushed, together with the commercial real estate containing restaurants and shops aimed at servicing commuting worker drones.

The new UBI also drives changes in the attitude toward work and life balance, allowing many young people to stay in the communities where they grew up. Meanwhile, the professionals and the marginal workers in big cities also begin to leave, as job opportunities dry up and the quality of life in small, over-priced apartments in higher crime neighborhoods loses its appeal.





# БЛОКЧЕЙН ТЕХНОЛОГИЯ УНИЩОЖАВА ФАЛШИВИТЕ НОВИНИ

От АНДРЕС НЮСТЕЙН

Индустрията на фалшивите новини процъфтява повече от всякога, замърсявайки и достоверните източници на новини, на които сме вярвали от десетилетия. Разпространението на дезинформация се ускорява от алгоритми, наблюдаващи на реакциите - което е от полза за крайни, привличащи внимание позиции в блогове и тенденциозни медии. Нещо по-лошо: новите развития в областта на т. нар. deep learning позволяват създаването на изключително убедителни фалшиви снимки и клипове - deep fake. Подобно манипулирано и фалшифицирано съдържание завладява интернет с плашеща скорост, размишайки границите между реалност и измислица. Работейки да спрат това развитие, компании като Verizon и IBM създават технологии за верифициране на новини чрез блокчейн мрежа.

През 2021 растящата заплаха от дезинформация и ерозията на доверието дори в утвърдени медии достигат критични равнища, изискващи отговорна реакция на цялата индустрия. Големите медийни компании и социални платформи са принудени да въведат нови мерки срещу изфабрикувани и погвеждащи новини. Те се осъществяват чрез блокчейн мрежа за новинарско съдържание, която позволява разпространение на новини само след проверка на валидността на съдържанието и източниците. По този начин всяка промяна в съдържанието ще бъде незабавно видима за всички, и всяка новина ще може да се проследи до първоначалния ѝ източник, потискайки дезинформацията, която други източници не могат да потвърдят.

Компании като Twitter и Facebook инвестират мащабно в тази блокчейн технология, гдвижени най-вече от мисли за самозащита, тъй като регулаторният натиск става критичен. Алтернативни сайтове за новини, наблюдаващи на конспиративни теории като QAnon, дезинформация за коронавируса, фалшифицирани доказателства за изборителни измами и прочие изведнъж ще станат недостъпни на големите платформи. Реалността печели, залите с кривите огледала губят.

## BLOCKCHAIN TECH KILLS FAKE NEWS

By ANDERS NYSTEEN

The fake news industry is booming more than ever, polluting reliable news sources we have trusted for decades. The spread of disinformation is accelerated by algorithms that favour engagement, funnelling readers to extreme, attention-grabbing positions on blogs and biased new media outfits. Even worse, new developments in deep learning research have enabled the creation of realistic deep-fake images and videos, able to show politicians and other people in power saying things which they simply never said. This falsified and manipulated content is conquering the internet at a rapid pace, blurring the lines between what seems real and what is not. Working against this development, companies like Verizon and IBM are working on technologies to counter fake news with verification using a blockchain network.

In 2021, the mounting threat of disinformation and the erosion of trust in even well-established news providers reaches a critical level, demanding an industry response. Major media companies and social platforms are forced to impose new countermeasures against fabricated and misleading news. The enabling technology is a massive shared blockchain network for news content, which allows distribution of news in an immutable way with a validity check of both the content and the source. With a shared ledger structure, any content alterations would immediately be visible to everyone, and every news item is always traceable to its original source, suppressing misinformation that other sources can't verify.

Companies like Twitter and Facebook invest heavily in this blockchain tech, motivated first and foremost by self-preservation as the threats of regulatory oversight we've seen in recent years become white hot. Alternative news sites peddling conspiracy theories like QAnon, disinformation about the coronavirus pandemic, falsified evidence of election fraud and more will suddenly become unavailable on major platforms. Reality wins, and echo chambers lose.



# НОВАТА КИТАЙСКА ДИГИНАЛНА ВАЛУТА ПРЕОБРЪЩА КАПИТАЛОВИТЕ ПОТОЦИ

От СТЕЙН ЯКОБСЕН

Китайската народна банка направи един доста напредничав експеримент с дигитална валута през октомври 2020. Наречена Digital Currency Electronic Payment (DCEP), тази валута е базирана върху блокчейн дигитална версия на юана.

През 2019 над 80% от всички разплащания в Китай са извършени електронно чрез WeChat Pay и Alipay. КНБ сега иска да направи следващата крачка, и успоредно да подобри ефективността на монетарната и фискалната си политика чрез едно все по-безкешово общество. Естествена следваща стъпка за китайските дигитални пари ще е да се използват като инструмент за отваряне на капиталовата сметка на страната, понастоящем строго ограничена така, че юанът да е недостъпен за всеки извън Китай. Осигуряването на достъп за чужденци до китайските капиталови пазари ще премахне главната бариера пред инвеститорите за използване на юана: неговата ликвидност и липсата на достъп до техните инвестиции извън Китай. Междувременно стабилността на китайската валута и въградената в блокчейн системата проследимост на практика ще елиминират рисковете за изтичане на капитали и нелегални трансфери извън Китай. Тази идея е съществена част от китайския план за двойна валута. Тя ще повиши прозрачността в самия Китай, докато успоредно разширява употребата на юана навън като привлекателна алтернатива за трансакции на американския долар, използван все повече като оръжие от САЩ. Като подкрепена от правителството централизирана валута, дигиталните пари на Китай все още ще бъдат смятани за фиатни пари, и няма да имат привлекателността на децентрализирани блокчейн валути като Биткойн. Но от гледна точка на Китай това е преимущество за дигиталния юан, а не недостатък.

Отварянето на капиталовата сметка на Китай и създаването на пари, които да конкурират щатския долар за статуса му като предпочитана резервна валута, ще стимулира потреблението в Китай, ще финансира една изцяло нова китайска пенсионна система, и ще даде повече дълбочина на капиталовите пазари в страната.



## CHINA'S NEW DIGITAL CURRENCY INSPIRES TECTONIC SHIFT IN CAPITAL FLOWS

By STEEN JAKOBSEN

The People's Bank of China (PBOC) rolled out an advanced digital currency experiment in October 2020. The Digital Currency Electronic Payment (DCEP) will be a blockchain-based digital version of the Yuan (CNY). In 2019, 80% of all payments in China were through electronic payment via WeChat Pay and Alipay. The PBOC wants to take this one step further and in the process improve the efficacy of monetary and fiscal policy through an increasingly cashless society and with a goal of enhancing financial inclusiveness.

The next natural step for China's digital currency would be as an aid in opening up the country's capital account, which is currently severely re-

stricted, making the CNY essentially unavailable to anyone outside of mainland China. Allowing full access for foreigners into Chinese capital markets will reduce the main barrier of concern for foreign investors for using the CNY in trade and investment: its liquidity and direct access to their investments inside China. Meanwhile, the stability of the Chinese currency and the built-in traceability and oversight that blockchain tech enables would virtually eliminate the risk of capital flight or illegal transfers out of China.

This idea sits well inside China's Dual Circulation framework, improving transparency within China, while growing the CNY's use externally as a compelling alternative to the US dollar in transactions, avoiding the latter's weaponisation by the US. As a government-sponsored centralised currency, it will still be viewed as "fiat currency" and won't have the appeal of decentralised blockchain-based currencies like Bitcoin; but from China's perspective this is a feature of the digital Yuan and not a bug, as it allows negative rates for "cash", and nominal GDP targeting is far easier to achieve as well.

Opening up China's capital account and creating a currency that rivals the US dollar for reserve status will help boost Chinese consumption, fund an entirely new Chinese pension system and deepen the country's capital markets.





## ЯДРЕНИЯТ СИНТЕЗ ДАВА НА ЧОВЕЧЕСТВОТО ЕНЕРГИЙНО ИЗОБИЛИЕ

От ПИТЪР ГАРНРИ

Всяка голяма стъпка от напредъка на човечеството през последните 250 години ставаше възможна чрез овладяването на енергийни източници с все по-висока плътност. От гървата през въглищата до изкопаемите горива, това увеличаване на енергийната плътност направи възможни цели нови индустрии, повиши производителността и благосъстоянието. Енергията с висока плътност и по-ниска цена е основното изискване и за технологиите на бъдещето като хипербързите влакове, производството на водород чрез електролиза и обезсоляването на морската вода. Ако искаме икономиката да продължи да расте с темпове, поне близки до тези от миналото, светът ще се нуждае от много повече енергия. Новите алтернативни и възобновяеми източници в по-голямата си част не могат да ни дадат отговора. Да, те може и да са по-малко вредни за околната среда, но ефектът им върху енергийната система се изразява в понижаване на енергийната

плътност - което всъщност е голяма крачка назад. Светът спешно се нуждае от голям пробив в енергийните технологии.

Това се случва през 2021, когато напредничав алгоритъм с изкуствен интелект най-после решава огромните усложнения на физиката на плазмата, и по този начин разчиства пътя към комерсиална употреба на ядрения синтез. Изкуственият интелект спомага да се усъвършенства експерименталният реактор SPARC, разработен от Масачусетския технологичен институт през 2020. Новите версии на реактора произвеждат 20 пъти повече енергия от вложената, водейки до най-голямата промяна в сектора от раждането на атомната енергетика насам. Обилните инвестиции, държавни и частни, позволяват масовото въвеждане на новата технология само в рамките на две-три години.

Овладяването на евтината енергия води до свят, който вече никога няма да бъде застрашен от недостиг на храна и вода (благодарение на обезсоляването на океаните и вертикалното селско стопанство). Това е свят на евтин транспорт и неограничен възход на роботиката и автоматизацията, което значи, че сегашното младо поколение ще е последното, принудено да работи, за да живее. Евтината енергия ще помогне и срещу промените в климата, защото ще направи технологиите за извличане на CO<sub>2</sub> от атмосферата съвсем достъпни. Всяка страна ще е хранително и енергийно независима, и ще се радва на най-големия скок в стандарта на живот, наблюдаван някога.

## REVOLUTIONARY FUSION DESIGN CATAPULTS HUMANITY INTO ENERGY ABUNDANCE

By PETER GARNRY

The march of human progress over the past 250 years has at every step been made possible by harnessing energy inputs with ever-higher density. From wood to coal to fossil fuels, higher-density energy makes whole new industries possible, as well as higher productivity and more wealth for society. And when we look at tantalising future technologies, from hyperloop trains and AI, to hydrogen production by electrolysis and water desalination, cheaper and higher-density energy is the chief constraint.

The world will need much more energy if our economy is to continue growing at anything approaching historical rates. New alternative and green energy technologies are for the most part not the answer. Yes, they may be less harmful to the environment, but their system-wide effects from lower energy density mean they are really a big step backwards. The world urgently needs a disruption in energy technology.

Enter 2021, in which an advanced AI algorithm solves the super non-linear complexities of plasma physics, clearing the way for commercial fusion energy. The SPARC fusion reactor design from MIT, which has been validated in 2020 as a viable path to less costly fusion energy, is massively improved by this new AI model. Engineers adjust the SPARC design, with new models pointing to an energy gain factor of 20, creating the biggest paradigm shift in energy technology since nuclear power. Even more importantly, a massive investment from public and private sectors would allow the implementation of the new fusion design within a few short years.

The mastery of fusion energy opens up the prospect of a world no longer held back by water or food scarcity, thanks to desalination and vertical farming. It's a world with cheap transportation, fully unleashed robotics and automation tech, making the current young generation the last required to "work" by necessity. And hey, how about a bit of CO<sub>2</sub> sequestration on the side, dialling back the climate change clock in the process? Best of all, fusion energy allows nearly every country to become food- and energy-independent, and sees the most rapid and largest upgrade in living standards ever witnessed.

# AMAZON "КУПУВА" КИПЪР

от АЛТИА СПИНОЦИ

Covid-19 бе най-хубавото нещо, което се е случвало на Amazon. Светът, принуден да си стои у дома, се насочи изцяло към онлайн пазаруването, а повечето компании бяха принудени да увеличат "облачния" си капацитет, за да могат служителите им да работят спокойно от къщи - от което спечелиха компании като Amazon Web Services.

Но през 2021 Amazon и другите онлайн монополисти като Facebook, Google и Microsoft следят все по-загрижено действията на правителствата, които искат да ограничат твърде нарастналата им мощ, и да им попречат да плащат твърде ниски данъци чрез изнасяне на печалбите към данъчни дестинации с ниски ставки.

Разбира се, тези компании от години държат армии от лобисти, и някои от тях се държат почти като правителства. Вземете например Microsoft, която откри офис на своя представител към Обединените нации в Ню Йорк, и нае дипломат да дъжи европейските ѝ дела. А Facebook си създаде собствен "Върховен съд", който да се занимава с потребителските оплаквания и с други въпроси. През 2020 директори от Facebook, Microsoft и Alphabet дори бяха поканени на годишната конференция по сигурност в Мюнхен, редом с президенти и премиер-министри.

През 2021, когато натискът от правителствата се засилва, особено в ЕС, Amazon прави своя ход, като мести европейската си штаб-квартира в Кипър. Островната държава привлича гигантската корпорация и данъчните приходи, които ще ѝ позволят да намали съотношението дълг/БВП от сегашните почти 100%. С брутен продукт от 24 милиарда долара, кипърската икономика е по-малко от една четвърт от приходите на Amazon извън САЩ.

С напредъка на годината консултантите на Amazon "помагат" на Кипър да пренатише данъчното си законодателство така, че то да напомня на ирландското. Лидерите на страната и населението са доволни от финансовото изобилие и ниските данъци.

Но европейските регулатори бързо осъзнават какво се случва и се задвижват срещу Amazon, принуждавайки компанията да промени практиките си, а Кипър и останалите членки на ЕС - да хармонизират данъчните си правила. САЩ и други държави също предприемат действия срещу монополите през 2021, наказвайки тези компании за прекалената им самоувереност.



## AMAZON "BUYS" CYPRUS

By ALTHEA SPINOZZI

The Covid-19 pandemic was the best thing that ever happened to Amazon, as a world forced to stay and even work at home drove soaring growth in online shopping, and companies moved to expand their cloud capacity (with Amazon Web Services, for example) to allow their workforces to work online from home.

But 2021 sees Amazon and other online monopoly and infotech giants from Facebook and Google to Microsoft casting an increasingly wary eye on governments looking to take them down a notch for having become too powerful, and for paying very low tax rates by shifting profits to low-tax jurisdictions.

Of course, these companies have long employed an army of lobbyists, with some of them even taking up quasi-governmental approaches to the situation. Take Microsoft, which has launched a United Nations representation office in New York and hired a diplomat to run European government affairs. At the same time, Facebook has even established a "Supreme Court" to oversee user complaints and

other issues. In 2020, executives of Facebook, Microsoft and Alphabet were even invited as speakers at the annual security conference in Munich, together with presidents and prime ministers.

In 2021, as the heat from official quarters rises, particularly in the EU, Amazon makes its move, redomiciling its EU headquarters to Cyprus. The country welcomes the giant corporation and the tax revenue that will help it reduce its debt-to-GDP ratio of nearly 100%, having chafed at the heavy-handed treatment by the EU during the 2010-12 EU sovereign debt crisis. With a GDP of some \$24 billion, the Cyprus economy equates to less than a quarter of Amazon's non-US revenue.

As 2021 progresses, Amazon consultants "help" Cyprus to rewrite its tax code to mimic Ireland's, but with even lower levels of corporate and other taxes, with the country's leaders and its population happily in its thrall from the financial windfall and lower tax rates.

But EU regulators quickly get wise to what is going on and move against Amazon, forcing the company to change its practices, and forcing Cyprus and other EU countries to harmonise tax rules. The US and other countries also move against monopolies in 2021, as these companies are punished for their hubris.



# ПЕТРОЛ И ДРУГИ СРАМНИ ДУМИ

Индустрията, която изнесе на гърба си XX век, е все по-остро заклеимявана през XXI.  
Невинаги справедливо и със сигурност - доста прибързано

ТЕКСТ РАДОСТИНА НИКОЛОВА / ФОТОГРАФИЯ SHUTTERSTOCK

Понякога истинският живот е по-комичен и от анекдот. В началото на декември например социалните мрежи се забавляваха с историята за щатската петролна и газова компания Innovex Downhole Solutions, която реши да поръча като колежен подарък за служителите си якета от The North Face със своето лого. В типичен пример за недобре прицелен PR (и известно умствено късогледство), производителят на облекла отказа, защото смята петролната индустрия за замърсител на околната среда. Подразненият шеф на Innovex Адам Андерсън отвърна на това с отворено писмо до Стив Рандъл, шефа на VF Corporation, която е собственик на The North Face. "Иронията в тази позиция е, че вашите якета са изработени от петролните и газови продукти, произведени от трудолюбивите мъже и жени в нашата индустрия... Трябва да ценим ползите от нефта и газа, защото те ни позволяват да водим начина на живот, който вашият бранд презгръща. Без петрол и газ нямаше да има възможност да се създават продуктите ви, нито пък щеше да има пазар за тях", подчерта Андерсън. И действително голяма част от спортното облекло и екипировка на The North Face се прави

от найлон, полиестер и полиуретан - все продукти, осигурявани от петролния сектор.

**ТАЗИ ОТНОСИТЕЛНО ДРЕБНА СЛУЧКА ДОБРЕ ИЛЮСТРИРА** до какви крайности може да се стигне, когато толкова нужната борба с промените в климата започне да се базира не върху научни факти, а върху почти религиозни по същността си убеждения. Изкопаемите горива несъмнено са фактор за засилването на парниковия ефект - но заслужават ли подобно демонизиране като това, на което ги подложиха анонимните пиари на The North Face? И означава ли появата на такива обществени нагласи, че тази индустрия, изнесла на гърба си целия XX век, този път наистина е обречена?

Вярата на инвеститорите в петролния и газовия сектор отслабва, това не може да се отрече. Господството на ОПЕК на глобалния пазар изглежда категорично приключило. Сригът на пазара през 2014 и последвалите години показваха колко крехък е вече картелът. През април 2020 дори видяхме небивалия абсурд на отрицателните цени - в един момент притежателите на фючънси върху WTI плащаха на клиентите си по 37 долара на барел, за да ги ►







► отърват от количествата, които нямаше какво да правят. Това бе породен от карантината курioз, разбира се, и едва ли някога ще се повтори. Но той добре символизира защо човечеството изведнъж загуби вяра в доскорошната си най-важна суровина.

**КОЛКО РЯЗЪК ОБАЧЕ ТРЯБВА ДА Е ПРЕХОДЪТ** към алтернативните енергийни източници и какви ще са последиците върху така удобното ни ежедневие? За това се говори по-малко, защото отговорите не са така удобни.

Представите за бъдещето са пълни с електрически автомобили, чиста енергия, предимно растителна храна. Но реалните стъпки на този преход и на скъсването с петролната зависимост още не са очертани ясно. Няма и да бъдат, докато господства реториката на "лошите" замърсители и "добрите" екоактивисти. И докато сами поставяме себе си на високата морална позиция, без да осъзнаваме ефекта от собствените си действия.

**НАИСТИНА ЛИ ПЕТРОЛНАТА ИНДУСТРИЯ Е ТАКЪВ ЗЛОДЕЙ?** Пластмасата за еднократна употреба се оказва жизненоважна в пандемията, тъй като осигури предпазните средства като маски, ръкавици и защитни облекла. COVID-19 ще отминне, но ще има и други пандемии, както предупреждаваха много учени и преди сегашната криза. Така че ако не се измисли алтернатива, при следващите пандемии отново ще трябва да разчитаме на нефтените продукти. Късметливите, чиито доходи се запазиха стабилни през 2020, най-много се оплакват от проваления възможности за пътувания. Но тъкмо туристическите пътувания са сред най-големите замърсители на околната среда - и споменатият Адам Андерсън е прав, че без петрола клиентите на The North Face не биха могли да спизнат от Ню Йорк до екзотичния хайкинг в Гренландия или от София до изкачването на Матерхорн.

**КОЛКО ОТ НАС БИХА ОГРАНИЧИЛИ ДОБРОВОЛНО ПЪТЕШЕСТВИЯТА СИ** само до съседни държави? Колко биха се отказали от командировки на любопитни места, за да свият възлеродния си отпечатък? И знаете ли колко километри е пропътувало адвокатот във вегетарианската ви салата и колко кораба е сменило? Нима някой се е заел да изчислява какъв е възлеродният отпечатък на калъфа за смартфон, който си е поръчал за 5 долара от aliexpress? Търговското корабоплаване все още е ключов потребител на петрол и, поне в близко бъдеще, не се очертава алтернатива. Същото важи и за авиацията. Впрочем често и електрификацията не е решение на проблемите: популярните в градовете "зелени" електрически тротинетки всъщност са

## Плановите на Япония да забрани двигателите с вътрешно горене от 2035 предизвиква острата реакция на Toyota. "Когато политиците казват, че трябва да се отървем от всички автомобили с бензинови двигатели, разбират ли изобщо за какво става дума?", попита Акио Тойода

чисто разхищение, защото в мнозинството случаи заместват не петролния транспорт, а ходенето пеша.

**ТАКИВА ПРАКТИЧНИ РАЗСЪЖДЕНИЯ ОБАЧЕ** не възнуват особено на финансовите пазари. Възнува ги само как да разпознаят отрано компаниите, които ще заместят петролните. Това обяснява небивалия ръст в акциите на Tesla, посъкпнали с почти 750% през 2020 година. Компанията на Илон Мъск дори влезе в индекса S&P500. Това означава, че мнозина институционални инвеститори ще включат акции на Tesla в портфейлите си, тъй като фондове за десетки трилиони долари са обвързани с бенчмарка. Същевременно електромобилите все още разчитат на щедри държавни субсидии на повечето пазари и не е ясно как биха донесли печалба, която да изпрати първоначалната огромна инвестиция на купувачите на ценни книжа. Не е ясно и дали един свят, разчитащ само на електромобили, изобщо е възможен. Плановите на японското правителство да забрани двигателите с вътрешно горене от 2035 година предизвиква острата реакция на най-големия местен автомобилен производител - Toyota. "Когато политиците казват, че трябва да се отървем от всички автомобили с бензинови двигатели, дали изобщо разбират за какво става дума?", попита Акио Тойода, президент на корпорацията. Според него прибрзаната забрана на бензинови автомобили ще доведе до пълен крах на сегашния бизнес-модел на автомобилни-

те производители, както и до загубата на милиони работни места. А високата цена на електромобилите ги прави недостъпни за хората с нормални доходи, твърди Тойода. Според Financial Times Обединеното кралство пък има планове да изтегли напред забраната на двигатели с вътрешно горене и да я въведе през 2030, а не през 2040, каквито бяха първоначалните идеи. Според изчисленията на властите в Лондон това би трябвало да има положителен ефект, включително за трудовия пазар. Браншът във Великобритания обаче твърди, че последиците ще са по-скоро унищожителни. Такава пропаст в позициите подсказва, че някъде туктака бомба.

**ПРОГНОЗИТЕ ЗА ПЕТРОЛНИЯ ПАЗАР И ПРЕДИ 2020** бяха пълни с условности. Международната агенция по енергетиката (МАЕ) в доклада си от ноември отчита възмущението покрай ваксините срещу COVID-19, но същевременно посочва, че е прекалено рано да се каже как и кога имунизациите ще позволят връщане към нормалността. "За сега нашите прогнози не очакват значителен ефект през първото полугодие на 2021", пише в доклада. Безпрецедентните държавни разходи за овладяването на пандемията и за подкрепа на бизнеса, увеличиха бюджетните дефицити и според Международния валутен фонд (МФВ) публичният дълг в много държави ще расте и през 2021 година. Британската банка Standard Chartered предупреждава, че именно затрудненията в публичните финанси може да накарат страните от ОПЕК да обърнат гръб на петролните квоти и да жертват цената в полза на пълната хазна.

**"ОБЯВЕНИТЕ БЛОКАДИ И ДРУГИ МЕРКИ** в много държави ни накараха значително да намалим оценките си за глобалното търсене на петрол", пишат още от МАЕ в последния си месечен доклад. "Ревизирани данни за третото тримесечие на 2020 показват понижено търсене с 400 000 барела дневно. Предварителни данни за последното тримесечие на годината, когато беше и слабото начало на отоплителния сезон в северното полукуълбо, доведоха до ново ревизиране надолу на прогнозите ни за търсенето, при това с 1,2 милиона барела дневно. Все още наличният ефект на пандемията по всяка вероятност ще понижи търсенето със 700 000 барела дневно през първите три месеца на 2021 г.", очаква агенцията. Същевременно от МАЕ прогнозира повишено търсене на възлища през 2021 с 2.6%. В обозримото бъдеще ще дойде времето, когато ще можем да проверим кое изчисление се е оказало правилно. Дотогава обаче от ключово значение е да се намери правилният подход за сбогуване с петрола, така че да няма значение коя прогноза се е сбъднала. ■

# Oil and Other Disgraceful Words

The industry which bore the brunt of the 20th century started to be more strongly condemned in the 21st century. And this is not always fair and certainly - quite impulsive

By RADOSTINA NIKOLOVA / Photography SHUTTERSTOCK

Sometimes real life is more comical than an anecdote. In early December, for example, social media were joking with the story of the US oil and gas company Innovex Downhole Solutions, which decided to order as a Christmas gift for its employees jackets from The North Face with its logo. In a typical example of badly targeted PR (and some mental myopia), the clothing manufacturer refused because it considered the oil industry to be an environmental pollutant. Innovex boss Adam Anderson responded with an open letter to Steve Randall, the boss of VF Corporation owner of The North Face. "The irony in

this position is that your jackets are made from the petroleum and gas products produced by hardworking men and women in our industry ... We must appreciate the benefits of oil and gas because they allow us to lead a lifestyle that your brand embraces. "Without oil and gas, there would be no way to create your products, nor would there be a market for them," Anderson said. And indeed, much of The North Face's sportswear and equipment is made from nylon, polyester and polyurethane - all products provided by the oil sector.

This relatively minor incident illustrates well the

extremes that can be reached when the much-needed fight against climate change begins to be based not on scientific facts but on almost religious in nature beliefs. Fossil fuels are undoubtedly a factor in enhancing the greenhouse effect - but do they deserve such demonization as what the anonymous PR people of The North Face subjected them to? And does the emergence of such public attitudes mean that this industry, which has carried the entire twentieth century on its back, is really doomed this time?

No doubt, investors' faith in the oil and gas sector is weakening. OPEC's dominance of the ►





► global market seems to be over. The collapse of the market in 2014 and the following years showed how fragile the cartel is already. In April 2020, we even saw the unprecedented absurdity of negative prices - at one point, futures holders on WTI paid their customers USD 37 per barrel to get rid of the quantities they had nothing to do with. This was a quarantine-induced curiosity, of course, and it is unlikely to happen again. But it well symbolizes why humanity has suddenly lost faith in its most important raw material until recently.

However, how abrupt should the transition to alternative energy sources be and what will be the consequences for our comfortable everyday life? There is less talk about this because the answers are not so convenient.

Conceptions for the future are full of electric cars, clean energy, mostly plant foods. But the real steps of this transition and the break with oil dependence are not yet clear. They will not be as long as the rhetoric of "bad" pollutants and "good" environmental activists prevails. And also until we put ourselves in a high moral position, without realizing the effect of our own actions.

Is the oil industry really such a villain? Disposable plastic proved vital in the pandemic, as it provided protective equipment such as masks, gloves and protective clothing. COVID-19 will pass, but there will be other pandemics, as many scientists have warned before the current crisis. So if no alternative is devised, we will have to rely on petroleum products again for the next pandemics.

The lucky ones whose income remained stable in 2020, complained the most about the failed travel opportunities. But tourist travelling is one of the biggest polluters of the environment and the above mentioned Adam Anderson is right that without oil, The North Face's customers would not be able to get from New York to exotic hiking in Greenland or from Sofia to the Matterhorn.

How many of us would voluntarily limit our trips to neighboring countries only? How many would give up business trips to curious places to shrink their carbon footprint? And do you know how many miles the avocado traveled in your vegetarian salad and how many ships it changed? Has anyone set out to calculate the carbon footprint of the smartphone case he ordered for USD 5 from aliexpress? Merchant shipping is still a key consumer of oil and, at least in the near future, there is no alternative. The same goes for aviation. By the way, electrification is often not a solution to the problems: the popular "green" electric scooters in the cities are actually a waste, because in most cases they do not replace oil transport, and walking.

However, such practical considerations do not particularly excite the financial markets. They only care about how to recognize the companies that will replace the oil ones early on. This explains the unprecedented growth in shares of Tesla, which rose by almost 750% in 2020. Elon Musk's company even entered the S & P500 index. This means that many institutional investors will include shares of Tesla in their portfolios, as tens of trillions of dollars of funds are tied to the benchmark. At the same time, electric cars still rely on generous government subsidies in most markets, and it is unclear how they would make a profit that would send the initial huge investment to securities buyers.

It is also unclear whether a world that relies solely on electric cars is possible at all. The plans of the Japanese government to ban internal combustion engines from 2035 provoked a sharp reaction from the largest local car manufacturer - Toyota. "When politicians say we need to get rid of all gasoline-powered cars, do they even understand what it's all about?", asked Akio Toyoda, the corporation's president. According to him, the hasty ban on

The plans of the Japanese government to ban internal combustion engines from 2035 provoked a sharp reaction from the largest local car manufacturer - Toyota. "When politicians say we need to get rid of all gasoline-powered cars, do they even understand what it's all about?", asked Akio Toyoda, the corporation's president

petrol cars will lead to the complete collapse of the current business model of car manufacturers, as well as to the loss of millions of jobs. And the high cost of electric cars makes them inaccessible to people with normal incomes, says Toyoda.

According to the Financial Times, the United Kingdom has plans to push forward the ban on internal combustion engines and introduce it in 2030, not in 2040, as was the original idea. According to the calculations of the authorities in London, this should have a positive effect, including on the labor market. However, the industry in the UK claims that the consequences will be rather devastating. Such a gap in positions suggests that a bomb is ticking somewhere.

**FORECASTS FOR THE OIL MARKET BEFORE 2020** were full of conventions. The International Energy Agency (IEA) in its November report noted the excitement over COVID-19 vaccines but stated it was too early to say how and when immunizations would allow a return to normality. "For now, our forecasts do not expect a significant effect in the first half of 2021," the report said.

Unprecedented government spending to control the pandemic and support the business has increased budget deficits, and according to the International Monetary Fund (IMF), public debt in many countries will continue to grow in 2021. The British bank Standard Chartered warns that it is the difficulties in public finance that can make OPEC countries turn their backs on oil quotas and sacrifice the price in favor of the full treasury.

**"THE ANNOUNCED BLOCKADES AND OTHER MEASURES** in many countries have led us to significant decrease of our estimates for global oil demand," the IEA wrote in its latest monthly report. "Revised data for the third quarter of 2020 show reduced demand by 400,000 barrels per day. Preliminary data for the last quarter of the year, when there was a weak start of the heating season in the northern hemisphere, led to a new downward revision of our demand forecasts, by 1.2 million barrels per day. The still-existing pandemic effect is likely to lower demand by 700,000 barrels per day in the first three months of 2021," the agency expects. At the same time, the IEA forecasts an increased demand for coal in 2021 by 2.6%.

In the foreseeable future, time has come for us to be able to check which calculation turned out to be correct. However, until this happens, it is crucial to find the right approach for parting with oil, so that it does not matter which prediction turns out to come true. ■

# Погрижи се за тези, **КОИТО ОБИЧАШ**



СЛЕДЕТЕ НИ, ЗА ПО-ДОБРИ ЦЕНИ



БЕЗПЛАТНА ДОСТАВКА НАД 50 ЛВ. ЗА ЦЯЛАТА СТРАНА



СЪБИРАЙТЕ БОНУС ТОЧКИ

[apteka.puls.bg](https://apteka.puls.bg)





# ЕВРОПА И ЕЛЕКТРИЧЕСКИТЕ МИТОВЕ

Несъмненият успех на автомобилите с "нулеви емисии" през 2020 е стъпил  
върху неготам солидни основи

ТЕКСТ КОНСТАНТИН ТОМОВ / ФОТОГРАФИЯ SHUTTERSTOCK

**Н**яколко от автомобилните производители в Европа ще успеят да покрият новите тавани за парниковите емисии през тази година (95 g/km), а доста от останалите са близо до тези показатели и ще избегнат колосалните глоби. Това е ясно още от септември-октомври, и е основната мотивация на Европейската комисия да предложи още по-строги лимити за следващия стандарт Euro 7. Отговарят ли обаче тези твърдения на истината? Всъщност - не съвсем.

**ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ТРИКОВЕ.** Заг големия "успех" в намаляването на емисиите в ЕС се крият няколко уловки и откровени трикове, за които многократно не се говори. Повечето анализи отдават намалените нива най-вече на бума в продажбите на електромобили и плъг-ин хибриди. Той действително е факт - през първите 10 месеца на тази година те са със 113% повече от същия период на 2019 (875 000 срещу 411 700). Пазарният им дял се е повишил от скромните 3.2% до цели 9.3%.

**ФИНАНСИРАНИ С РЕКОРДЕН НОВ ДЪЛГ.** Но зад това се крият два фактора, които не изглеждат чак толкова привлекателно. Първият е в небивало щедрите държавни субсидии, изсипани от почти всички правителства в ЕС в подкрепа на т.нар. "нискоемисионни автомобили". В страни като Франция и Германия стимулите за електромобили от държавата могат да достигнат 9000 и дори 12 000 евро. И даже страни като Полша, Унгария и Хърватия вече подпомагат покупката им с четирицифрени суми в евро (България, Белгия, Дания, Литва и Латвия са големите изключения).

Но това субсидиране е функция от небивалото по мащаби печатане на пари от ЕЦБ и трупане на нов дълг от правителствата. През 2020 дългът на страните от еврозоната за пръв път ще надхвърли общия размер на икономиките им. Ясно е, че това не може да продължава дълго. Но политици като френския президент Макрон добре осъзнават, че проблемът с дълга не е техен, а на наследниците им. ►







► **ОТ ЕЛЕКТРОМОБИЛИТЕ ВСЕ ОЩЕ НЕ СЕ ПЕЧЕЛИ.** Вторият проблем с електрифицираните модели е, че те не носят печалба. Главната причина е в батериите - тяхната себестойност падна много, но все още остава твърде висока в сравнение с моделите с конвенционални двигатели. При това нито един автомобилен производител няма добре развито собствено производство - батериите идват от китайски, японски и корейски доставчици, у които остава по-голямата част от печалбата.

Още преди три години в разговор с Automedia.bg тогавашният главен изпълнителен директор на BMW Харалд Крюгер каза, че състезанието ще спечели онзи, който успее да направи електромоделите печеливши. Сега, с увеличаването на производствените обеми, възможностите за икономии от мащаба са по-големи, заяви в интервю за нас Жил Норман, шефът по електромоделите на Renault. Но е публична тайна, че нито един производител все още не може да извлече от тях печалбата, която получава от кола с бензинов или дизелов двигател.

**ФИКЦИЯТА "НУЛЕВИ ЕМИСИИ".** Как могава ЕС успява изобщо да убеди производители-

те да налагат електромоделите на пазара? По добрата стара система с тоягата и моркова. От тази година всеки производител, чиито средни емисии на автомобил надхвърлят лимита от 95 грама CO<sub>2</sub> на км, ще плаща глоба - по 95 евро за всеки грам над нормата за ВСЯКА продадена кола. Чиновниците от Брюксел обаче приемат всеки електромодел за кола с нулеви емисии, без да се интересуват какъв произход е електричеството, с което те се зареждат. И освен това приемат плъг-ин хибридите (PHEV) за нискоемисионни превозни средства, въпреки че ниските им емисии са факт, само когато те се зареждат редовно и се карат максимално на ток. Но никой не следи за това. Проучване в Нидерландия преди две години обаче показва, че 87% от купувачите на PHEV ги избират само заради щедрите данъчни отстъпки, и след това никога не ги зареждат, карайки само на бензин.

**ВЪЛШЕБНИТЕ "СУПЕР КРЕДИТИ".** Така или иначе, продажбите на електромодели и плъг-ин хибриди са най-очевидният начин един производител да намали средните си емисии. Но не са непременно най-ефективният. Всъщност миналата година някои компании бяха пресметнали, че ще

им е по-изгодно да платят глобите и да продължат да продават по-доходните си модели, отколкото да налагат електрифицирани коли с ниска печалба или даже на загуба.

Заради тях ЕС въведе още един трик, наречен "супер кредит". Той дава допълнителни предимства за всеки продаден електромодел, като на практика го брои за два. Това вече промени драстично нещата, и накара много производители да предлагат хибридни модели на цени, сравними или по-изгодни от тези за дизеловите аналози. JATO Dynamics наскоро изчисли, че супер кредитите са понижили с 13.3% емисиите на Daimler, с 13% - тези на JLR, с по 12% тези на BMW и FCA.

**ДА ДАДЕМ ЕДНИ ПАРИ НА TESLA.** Брюкселските бюрократи измислиха и още една вратичка за производителите: възможността да се обединяват в т. нар. "пулове" с цел ниските емисии на един да компенсират високите на друг. В реалния живот това е просто търговия с въображаемите "квоти" за емисии - Fiat-Chrysler например плаща няколкостотин милиона долара на Tesla, за да бъде в пул с нея. На практика още едно решение на Брюксел, което води до изтичане на средства от европейската автомобилна индустрия към конкуренти отгругаде. Тъкмо това ще е и главната причина Tesla за пръв път в историята си да излезе на печалба за тази счетоводна година (вероятно).

**И ДА ВДИГНЕМ ЦЕНИТЕ!** Успоредно ЕС прави всичко възможно - не се наемаме да преценим съзнателно или не - да повиши драстично цените на конвенционалните автомобили на Стария континент. От една страна, все по-затегнатите стандарти за емисиите принуждават производителите да правят все повече развойни разходи и да монтират допълнителни системи на колите си - примерно филтри за твърди частици и на бензиновите модели, и по два катализатора и инжектора за урея на дизелите. От друга, Брюксел добавя все нови и нови изисквания за безопасност. Първо задължителни станаха ABS и ESP, после - автоматичният сигнал за авария и датчикът за гумите. В бъдеще задължителни стават системата за разпознаване на знаците, ограничителят на скоростта и дори грегърът за алкохол на шофьорското място. Това са все допълнителни разходи, цената за които плаща клиентът. Разбира се, в стремежа към по-безопасни автомобили няма нищо лошо. Но не и когато цената им е такава, че подтиква все повече хора вместо това да избират употребявани коли - всеобща тенденция в Европа това лято. ■



## КАКВИ СА ИСТИНСКИТЕ ЕМИСИИ?

### 11. JAGUAR LAND ROVER - 160.0 ГРАМА CO<sub>2</sub> НА КМ

Британският производител подцени развitiето на събитията в последните няколко години. Доскорошният шеф Ралф Шпет вярваше, че Дизелгейт ще отшуми и Европа ще се върне към дизеловите двигатели, поне за големите и луксозни модели. Единственият електромобил на компанията - Jaguar I-Pace, спечели доста награди от всякакви журита, но пазарно е пълен провал.

### 10. DAIMLER - 122.6

Разбираемо е, че производителите в премиум сегмента, където колите са по-големи и мощни, имат и по-високи средни емисии. При Daimler нещата се влошиха от тоталния срив на електрифицираната марка Smart - с над 70% спад в продажбите тази година, и от твърде вялите продажби на електрическия EQC. Компанията успя да навакса с плъг-ин хибриди, особено с PHEV-версията на А-класата.

### 9. BMW GROUP - 115.7

Един от пионерите в електрическия сегмент, след това BMW забави темпото - вероятно и заради оценката на Крюгер, че в тях все още няма печалба. Сега, с новия шеф Ципсе, компанията настъпва педгала и скоро ще има цяла електрическа гама. Междувременно за намаляване на емисиите се разчита на поостарялото вече i3, на електрическото MINI Cooper SE, и на огромния вече избор от зареждащи се хибриди. Догодина към това ще се присъединят още половин дузина чисти електромобили.

### 8. Volkswagen Group - 114.5

Преди година VW бе най-застрашен от глоби - над 9 милиарда евро, по сметки на JATO. Сега ситуацията изглежда овладяна с цената на драстично орязване на модели и двигатели от гамата, и на привличане в пула на китайската MG, която продава в Европа електромобила ZS (в него са още гъщерните Audi, Porsche, Skoda, Seat, Bentley и китайската SAIC). Ефектите от новия ID.3 и другите бъдещи членове на

електрическата гама тепърва ще се губавят.

### 7. GEELY GROUP - 110.5

Китайската група включва собствените си марки - Volvo, Geely, Lynk & Co, Lotus и електрическата Polestar, както и присламчилиия се Ford. Американският гигант закъсня много с електрификацията и едва тази година успя да постигне значими продажби на хибрида Куга - преди проблеми с потенциално самозапалване на батериите да саботират поне временен модел.

### 6. FIAT-CHRYSLER - 109.0

Покойният Серджо Маркионе не вярваше в неща като развойни разходи и разработване на нови технологии. Заради това сега FCA е принудена да прави сложни схеми, за да покрие емисиите. В нейния пул са събрали собствените ѝ марки Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Ram, а така също Honda и Tesla.

### 5. SUZUKI - 108.9

Японската компания винаги е правела нещата по свой начин. Затова и сега не е в пул с никого, и вместо това просто оборудва цялата си гама за Европа с меки хибридни системи. В бъдеще Suzuki ще продава тук под своята емблема и някои хибридни моде-

ли на Toyota.

### 4. HYUNDAI-KIA - 106.7

Корейците също изоставаха заради неготам ефективните си бензинови и дизелови двигатели. Електрическите братовчеди Kia e-Niro и Hyundai Kona EV обаче имат много добри резултати на европейския пазар и спомогнаха проблемът да бъде овладян.

### 3. RENAULT-NISSAN-MITSUBISHI - 105.5

Още един "многозлюден" пул, в който са марки Alpine, Dacia, Infiniti, Lada, Mitsubishi, Nissan и, естествено, Renault. Именно последният бранд има най-голям принос за понижаване на емисиите със своя електрически бестселър Zoe. През новата година се очаква сериозен принос и от Dacia Spring, която ще е най-евтината кола на ток в Европа.

### 2. TOYOTA GROUP - 100.6

Дълги години настояването на Toyota да налага незареждащи се хибриди се отразяваше и на продажбите, и на маржа на печалба в Европа. Но сега, с новите изисквания на Брюксел, инвестицията най-сетне се изплати. На японците обаче все още им липсва чист електромобил, с който да се възползват от "супер кредитите". В пул с тях е и Mazda, която тепърва започва да продава в Европа своя MX-30.

### 1. PSA PEUGEOT-CITROEN - 97.9

Шефът на PSA Карлос Тавареш затвърди репутацията си на най-прозорливия човек в автомобилната индустрия, като още преди четири години започна онава, на което останалите бяха принудени през 2020: да разрежда гамата и да елиминира непечелившите и с високи емисии модели. Днес даже най-луксозните модели на PSA разчитат максимум на 1.6-литрови двигатели - но всички имат хибридни варианти, а с Peugeot e-208 и Opel Corsa-e групата вече сериозно стъпва и при електромобилите. "Чистката" на Тавареш намали леко продажбите, но увеличи чувствително нормата на печалба - и понижи средните емисии.





# Europe and the myths of electricity

The unquestionable success of zero-emission vehicles in 2020 finds itself on shaky ground

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

Several automotive manufacturers in Europe will stay under the new greenhouse emission caps this year (95 g/km), and most of the others are close enough to avoid colossal fines. This became clear as early as September-October and it has been the main argument for the Europe Commission to offer even stricter limits for the forthcoming Euro-7 standard. But are these claims grounded in truth? Actually, not quite.

**ELECTRICAL TRICKS.** The great “success” of reducing emissions in the EU is the result of several tricks and outright ruses, which are not the subject of a lot of discussion. Most analyses attribute the decreased levels to the sales boom of electric cars and plug-in hybrids. And this holds true – during the first ten months of this year, they have increased by 113% compared to the same period in 2019 (875,000 as compared to 411,700). Their market share has grown from the humble 3.2% to the respectable 9.3%.

**THEY RECEIVED FUNDING WITH A RECORD-SETTING NEW LOAN.** However, there are two factors behind this, which don't sound as great

as the stats. The first one is the unprecedentedly generous government funding provided by nearly all EU states in support of the so called “low-emission vehicles”. In countries like France and Germany, the government stimulus packages for electric vehicles can be as high as EUR 9,000 and even 12,000. Even countries like Poland, Hungary and Croatia are now supporting their purchase with four-figure sums in euro (Bulgaria, Belgium, Denmark, Lithuania and Latvia are some of the notable exceptions).

But this funding is a result of money-printing by the ECB on a scale hitherto unseen, as well as an accrual of new debt by the governments. 2020 will see the first instance of obligations of Eurozone states exceeding the total amount of their GDP. Obviously, this cannot continue for long. But politicians such as the French President Macron fully realise that the debt problem is something their successors will have to deal with, and not the politicians currently in power themselves.

**ELECTRIC VEHICLES HAVE YET TO BECOME A PROFITABLE INDUSTRY.** The second problem with electric models is that they fail to bring

in profits. The main reason is the batteries – their cost price has diminished greatly, but it remains far too steep as compared to models with conventional engines. In addition, there isn't a single automotive manufacturer with their own complete production line – batteries are sourced from Chinese, Japanese or Korean suppliers, which retain the better part of the profit.

Three years ago, in a conversation with Autome-dia.bg, the then CEO of BMW Harold Krüger said that the winner of the electric car race will be the company that manages to make electric cars profitable. Now, with the expansion of production volumes, there are better savings opportunities thanks to scaling, said Jill Norman, head of electric cars at Renault. It is an open secret that no manufacturer is currently making the same profits they are making from gasoline- or diesel-powered vehicles.

**THE “ZERO EMISSIONS” FICTION** So how did the EU manage to convince manufacturers to flood the market with electric cars? Well, using the good old carrot and stick, of course. As of this year, every manufacturer with average emissions exceeding the limit of 95 grams of CO<sub>2</sub>





per km, shall pay a fine – EUR 95 for each gram above the limit, PER CAR SOLD. But the Brussels bureaucrats deem every electric vehicle to be a zero-emission vehicle, regardless of the origin of the electricity it uses. In addition, they accept plug-in hybrids (PHEV) as low-emission vehicles, despite the fact that they only create low emissions when fuelled regularly and when run on electricity as much as possible. But there is no one to monitor this. A study conducted in the Netherlands two years ago showed that 87% of PHEV only choose them for the generous tax benefits and then never charge them, driving solely on gasoline.

**THE MAGIC “SUPER LOANS”** One way or another, sales of electric cars and PHEVs are the most obvious way for a manufacturer to lower their average emissions. But they are not necessarily the most effective way. Actually, last year, several companies crunched the numbers and came to the conclusion that it would be more profitable to pay the fines and continue selling their more profitable models, instead of pushing low-profit or no-profit electric cars. This caused the EU to introduce another trick

called the “super loan”. It grants additional advantages for every electric vehicle sold by practically counting it as two vehicles. This introduced a drastic change and caused numerous manufacturers to offer hybrid models at prices comparable or more favourable than those for their diesel counterparts. JATO Dynamics recently calculated that super credits cause Daimler emissions to fall by 13.3%, JLP emissions – by 13% and BWM and FCA emissions by 12% each.

**LET’S THROW SOME MONEY AT TESLA.** The Brussels bureaucrats have thought of another loophole for manufacturers: the opportunity for them to come together in so called “pools” so that one manufacturer’s low emissions can compensate another’s high ones. In reality, this simply translates to trading with imaginary emission “quotas” – for instance, Fiat-Chrysler is paying several million dollars to pool its fleet with that of Tesla. This makes the Brussels decision yet another way for European automotive revenues to leak away to foreign competitors. This is the main reason for Tesla to turn a historic first-time profit for this accounting year (probably).

**AND LET’S RAISE PRICES!** Meanwhile, the EU is doing everything in its power (although we don’t presume to know whether intentionally or not) to drastically raise the prices of conventional vehicles across the Old Continent. On the one hand, the increasingly strict emissions standards are forcing manufacturers to spend more on R&D and to install additional systems in their vehicles, such as filters to remove solid particles in gasoline models, and two catalytic converters and urea injectors for diesel engines.

On the other hand, Brussels keeps adding more and more new safety requirements. First, it was ABS and ESP that became mandatory, then came the automatic emergency signal and the tyre sensor. In the regulatory pipeline are the traffic-sign recognition system, the speed limiter and even the breathalyser stationed at the driver’s seat. These are all additional gadgets the customer will be paying for.

Of course, there is nothing wrong in the pursuit of safer vehicles. But not when this comes at the price of more people purchasing used cars as an alternative, which was a common trend in Europe this summer. ■



# WHAT ARE THE REAL EMISSIONS?

## 11. JAGUAR LAND ROVER – 160.0 GRAMS OF CO2 PER KM

The British manufacturer underestimated the events of the past few years. Ralph Speth, former CEO believed that “Dieselgate” would die down and that Europe would return to diesel engines, at least where large, luxury models were concerned. The company’s sole electric vehicle – the Jaguar I-Pace, won a lot of awards from all kinds of juries, however, it turned out to be an absolute commercial failure.

## 10. DAIMLER – 122.6

It is understandable that manufacturers in the premium segment, where cars are bigger and more powerful, will have higher average emissions. With Daimler, things took a turn for the worse after the total collapse of the Smart electric brand – with an over 70% decrease in sales for the year and very poor sales of the electric EQC model. The company managed to make this up with plug-in hybrids, especially with the PHEV version of the A-Class.

## 9. BMW GROUP – 115.7

Initially one of the pioneers in the electric vehicle industry, at one point BMW decided to slow down – probably due to Krüger’s assessment that it is still too early for them to make a profit. Now, with the new head Cipse, the company has put the pedal to the metal and now has a full range of electric models. Meanwhile, the company is relying on the now out-dated i3, the electric MINI Cooper SE, and on the wide selection of charging hybrids for the reduction of its emissions. Half a dozen purely electric cars are expected to join this range next year.

## 8. Volkswagen Group – 114.5

A year ago, VW was under threat of fines in the amount of over EUR 9 billion, according to JATO calculations. Now, the situation seems to be under control at the price of a drastic number of models and engines being cut from the range, and of bringing in the Chinese MG in their pool, which has launched its electric car ZS on the European market (which includes the

subsidiaries Audi, Porsche, Skoda, Seat, Bentley and the Chinese SAIC). The effects of the new ID.3 and other future members of the electric range are yet to be added.

## 7. GEELY GROUP – 110.5

The Chinese group features its own brands – Volvo, Geely, Lynk & Co, Lotus and the electric Polestar, as well as the adjoining Ford. The American titan was late to the electric car game and only this year managed to achieve substantial sales of the hybrid Kuga – before issues with the potential self-ignition of the batteries sabotages the model at least temporarily.

## 6. FIAT-CHRYSLER – 109.0

The late Sergio Marchionne didn’t believe in things like research and development costs or in developing new technologies. As a result, the FCA is now forced to invent complicated schemes in order to cover emissions. Its pool includes its own brands Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Ram, as well as Honda and Tesla.

## 5. SUZUKI – 108.9

The Japanese company has always done things its own way. That is why it is now pooled with no one and is instead equipping its full European range with mild hybrid systems. In the coming years, Suzuki will be selling several hybrid Toyota models here under its own name.

## 4. HYUNDAI-KIA – 106.7

The Koreans are also somewhat behind due to their insufficiently effective gasoline and diesel engines. But their electric cousins Kia e-Niro and Hyundai Kona EV have shown great results on the European market and have contributed to the containment of this problem.

## 3. RENAULT-NISSAN-MITSUBISHI – 105.5

Another multi-member pool which includes the brands Alpine, Dacia, Infiniti, Lada, Mitsubishi, Nissan and, naturally, Renault. It is precisely the latter brand that has made the greatest contribution to lowering emissions with its electric best-seller Zoe. We are also expecting to see a significant contribution over the coming year from Dacia Spring, which will be the cheapest electric car in Europe.

## 2. TOYOTA GROUP – 100.6

Year after year, Toyota’s insistence on pushing non-plug-in hybrids affected both its sales and its profit margin in Europe. But now, with Brussels’ new requirements, the investment is finally paying off. However, the Japanese have yet to come up with a pure-electric car in order to take advantage of the “super loans”. They have pooled their fleet with Mazda, which has yet to begin sales of its MX-30 in Europe.

## 1. PSA PEUGEOT-CITROEN – 97.9

The PSA CEO Carlos Tavares cemented his reputation as the most insightful person in the automotive industry, when he started what the rest of the manufacturers had to start in 2020, as early as four years ago: spacing out the range and removing unprofitable high-emission models. Today, even the biggest luxury models of PSA rely on 1.6-litre engines at most, but they all have hybrid versions, and with the Peugeot e-208 and the Opel Corsa-e the group has stable footing on the electric vehicle market. Tavares’s “purge” caused a marginal decrease in sales, but it drastically increased the profit quotas and lowered average emissions.



# СЪС СИГУРНОСТ ПАЗАРУВАШ ОНЛАЙН

Е-Secure на ЦКБ ти дава още  
по-високо ниво на сигурност  
при онлайн плащания.



Централна Кооперативна Банка  
Важният си ти.

\*5050  
[www.ccbank.bg](http://www.ccbank.bg)



# ТЕОРИЯ НА ЕВОЛЮЦИЯТА

Обединението на PSA и FCA е най-голямото събитие в автомобилния свят от години.  
Но означава ли то край за легенди като Chrysler, Lancia и дори Alfa Romeo?

ТЕКСТ КОНСТАНТИН ТОМОВ / ФОТОГРАФИЯ SHUTTERSTOCK



**Е**дна от най-големите сделки в историята на автомобилния бранш получи зелена светлина в началото на януари, когато акционерите на PSA Peugeot-Citroen и FCA Fiat-Chrysler одобриха сливането между двата концерна. То ще създаде четвъртия най-голям световен производител, по-голям от General Motors, Hyundai-Kia и Ford.

Но за Карлос Тавареш, който ще оглави бъдещия конгломерат под името Stellantis, работата тепърва започва. Прег португалеца стоят три колосални задачи.

**ПЪРВАТА ОТ ТЕЗИ ЗАДАЧИ** е съживяването на китайския пазар - най-големия в света - където в момента двете групи използват едва 8% от капацитета си.

Втората задача пред Тавареш е да ликвидира колосалния производствен свръхкапацитет на новата група, която по оценка на консултантската компания LMC в момента може да произвежда със 7 милиона автомобили повече на година, отколкото успява да продаде. Това е калкулация за госта слабата 2020 година, но дори и през много силната 2016 свръхкапацитетът на PSA и FCA е надхвърлял 4 милиона автомобила, твърди LMC. До момента двете групи уверяват, че могат да съкратят разходите си с до 5 милиарда евро на година, без да закриват заводи. Но независимите анализатори се съмняват, че всички фабрики ще оцелеят. И понеже новата група ще е под силен правителствен натиск в страните, където са базирани марките ѝ - Франция, Италия, САЩ, Германия - най-застрашени от закриване са заводите другаде, например този на Opel в Елсмир, Великобритания, и този на Fiat в Кразуевац, Сърбия.

**ТРЕТАТА И НАЙ-СЛОЖНА ЗАДАЧА** на Тавареш ще е да направи така, че 14-те му марки да не се конкурират помежду си. Това е наистина огромно предизвикателство, при положение, че в момента някои от тези марки са директни съперници. Португалският мениджър вече е бил принуден да променя дългогодишни планове в името на тази цел - например окончателно е зачеркнал идеята за връщането на Peugeot на северноамериканския пазар, по която работеше усилено от няколко години. "Този план е мъртъв", потвърждава източник от PSA пред агенция Reuters.

Дори и така обаче изглежда невероятно всичките 14 марки на новия конгломерат ►

#### Марките на Stellantis през 2020

1. Jeep - 860 753
2. Peugeot - 764 720
3. Fiat - 760 541
4. Ram - 526 966
5. Citroen - 507 800
6. Opel-Vauxhall - 443 160
7. Dodge - 237 422
8. Chrysler - 79 021
9. Alfa Romeo - 41 116
10. DS - 32 777
11. Lancia - 29 393
12. Maserati - 11 456
- ОБЩО - 4 295 125



► да оцелеят. Нека видим какви са шансовете пред всяка от тях, оценени от анализатори като Филип Ушоа (Jefferies) и Лука Чифери (Automotive News Europe).



**JEEP - 860 753 ПРОДАЖБИ ПРЕЗ 2020.** Американската марка за кросоувъри е най-голямата и най-печелившата в новия конгломерат, въпреки че през миналата година и тя отчете 23% спад в продажбите.

Това бе най-големият успех от плана на покойния Серджо Маркионе за реформиране на FCA: от локален американски бранд Jeep стана глобален, успя да увеличи продажбите си до 1.55 милиона бройки през 2018, и да добави още шест завода към четирите съществуващи.

Компанията планира нов, по-достъпен компактен кросоувър за Европа, който да стои под Renegade в гамата ѝ (той ще е на платформа на PSA и ще се прави в Полша). В САЩ, напротив, Jeep ще възроди най-големия си модел Wagoneer, като конкурент на Cadillac Escalade и Lincoln Navigator.

*Прогноза: непоклатима*



**PEUGEOT - 764 720 ПРОДАЖБИ.** Най-големият успех на Тавареш до момента. Когато пое компанията, Peugeot произвеждаше две дузини неатрактивни модели с нисък марж на печалба. Португалецът оряза безмилостно гамата, а оцелелите модели промени коренно като дизайн и качество на изпълнение, за да ги позиционира в по-високия ценови сегмент. Резултатът от това е, че при намалели като абсолютен брой продажби Peugeot извлича рекордно висока печалба. Под натиска на Тавареш компанията направи госта бързо и прехода към електрификация и днес разполага с гъвкави платформи, позволяващи както конвенционално и хибридно, така и чисто електрическо задвижване. Това понижава осезаемо производствените разходи.

Проблемът на Peugeot си остава все още

високата зависимост от европейския пазар. Както споменахме, Америка е вече затворена врата, плановете в Иран бяха саботирани от политически фактори, така че като възможност за диверсификация остава Китай.

*Прогноза: непоклатима*



**FIAT - 760 541.** Още при предишната глобална криза Серджо Маркионе бе обявил, че няма да инвестира във Fiat, докато пазарът не оправдае подобна инвестиция. Десетилетие по-късно резултатът е една силно ограничена марка, която на практика съществува активно само в топния се А-сегмент, с Panda и 500. И техните продажби обаче са концентрирани основно в Италия. Кросоувърът 500X не е кой знае колко успешен. Много по-добре стоят нещата в лекотоварния сегмент, където марката е сред лидерите в Европа.

Опитът за разрастване в Северна Америка се провали и през 2020 компанията продаде едва 3569 автомобила там. Fiat се отказа и от китайския пазар.

Сега Fiat лесно може да се завърне в В- и С-сегмента с платформите на PSA, но това само ще засили конкуренцията с Peugeot, Citroen и Opel. Очевидно легендарната италианска марка се нуждае от нова концепция, но още не е ясно каква ще е тя. Миналата година изпълнителният директор на FCA Майк Манли обяви, че Fiat ще се оттегли от класа на миниавтомобилите - но това ни се струва твърде невероятно.

*Прогноза: ще оцелее, но доста променена*



**RAM - 526 966.** Вече десетилетие бившите пикапи на Dodge съществуват като отделна марка, и се справят изключително добре, утвърждайки пазарния си дял. В кризисната 2020 тъкмо те бяха главният източник на приходи за FCA, с доста по-нисък спад от останалите марки. Маржът на печалба при

тях е наг 10%.

*Прогноза: непоклатима*



**CITROEN - 507 800.** Дълги години Peugeot не знаеше какво точно да прави с някогашния си конкурент, когото погълна още през 1976. След множество криволичения между опити за премиум и за бюджетни модели, накрая Тавареш твърдо позиционира марката като достъпна и по-младешки ориентирана, с нетрадиционен дизайн. 2020 не бе добра година, просто защото при кризи първо страдат ниските пазарни сегменти, а и защото новите екостандарти в ЕС вдигнаха цените на най-достъпните модели на Citroen. Но като цяло марката се развива стабилно и е печеливша, благодарение най-вече на кросоувъра C5 Aircross.

И тук най-големият проблем е твърде високата зависимост от европейския пазар. Затова Citroen се готви да стъпи в Индия през тази година.

*Прогноза: стабилна*



**OPEL И VAUXHALL - 443 160.** Заедно с британския си клон Vauxhall, Opel е сред най-потърпевшите от коронакризата марки, с 40% спад спрямо 2019. Но основната причина за това бе преходът към платформи на PSA и свързаното с това поскъпване на модели като Corsa, както и временното отпадане от пазара на бестселъра Мокка Х. Ефектът от първото изглежда вече преодолян в последните месеци на 2020, а новото поколение на Мокка също е факт. Към края на тази година чакаме и новата Astra, вече на архитектура на PSA. Така Insignia ще остане като последен спомен от ерата GM. По време на въпросната ера Opel почти неизменно губеше пари и фактът, че само за година и половина Тавареш го изведе на печалба, сега вдъхва увереност за бъдещето.

*Прогноза: стабилна*



**DODGE - 237 422.** Откакто се раздели с пикапите Ram, тази марка залага най-вече на мощни и с големи кубатури автомобили за американския пазар, и по-конкретно за места като Тексас и Средния запад. Но с влизането на Джо Байдън в Белия дом екологичните стандарти и в Америка вероятно ще се затегнат в близките години, което не вещава нищо добро за Charger, Challenger и Durango. А и без друго пазарът на седани продължава да се свива за сметка на кросоувърите.

*Прогноза* застрашена, нужна е нова концепция



**CHRYSLER - 79 021.** Някога един от трите стълба на американското автомобилостроене, днес тази марка е оставена на доизживяване. Гамата ѝ се състои само от три модела: вече твърде остарелия седан 300 и два минивана - Pacifica и Voyager (като миниваните са най-бързо свиващият се пазарен сегмент в САЩ). Когато представи плановете за бъдещето на FCA през юни 2018, Маркионе не обяви никакви нови модели за Chrysler до 2023, и оттогава не се е чувало нищо в тази посока. Нищо чудно марката да бъде сложена в килера поне за известно време.

*Прогноза* силно застрашена



**ALFA ROMEO - 41 116.** Още откакто се озова в ръцете на Fiat през 1986 (а и доста преди това), тази марка е само източник на проблеми. Нито един от множеството опити за възраждането ѝ не даде очакваните пазарни и

финансови резултати. Последният досега гаси от излизането на новите Giulia и Stelvio, с които Маркионе планираше да постигне 500 000 продажби в Америка до 2020 и общо близо милион в световен мащаб, за да се мери най-после с германските конкуренти.

Вместо това продажбите на Alfa за миналата година са едва 40 000. Надеждите са свързани с новите, по-достъпни кросоувър модели, но и те бяха сведени от първоначално планираните седем до едва три. Вече е ясно, че ще са изградени върху архитектура на Peugeot и ще се произвеждат в завода на Fiat в Тухи, Полша.

Славната история и добавената стойност на марката Alfa Romeo вероятно ще я запазят от изчезване, но е ясно, че е нужно преосмисляне на стратегията.

*Прогноза* нуждае се е от нова концепция



**DS AUTOMOBILES - 32 777.** PSA отдели тази марка от Citroen още преди идването на Тавареш, за да има свой представител в премиум сегмента. Продажбите през 2020 изглеждат скромни, но всъщност това е брандът с най-малък спад от всички европейски, освен Porsche. Другата тайна на DS е, че продава със завишен марж на печалба, защото моделите са върху съществуващи архитектури от други брандове, а премиум добавката касае основно дизайна и оборудването.

Гамата се увеличи до три модела - DS 3 Crossback, DS 7 Crossback и DS 9, а тази пролет към тях ще се присъедини и изцяло DS 4. Според Лука Чифери DS може да бъде жертван за сметка на Alfa Romeo, която предлага повече история и добавена стойност като име. Но според нас схемата в DS работи добре и брандът е вън от опасност.

*Прогноза* слабо застрашена



**LANCIA - 29 393.** Създадена от Виченцо Ланча в Торино през 1906, това е една от най-славните автомобилни марки не само в

Италия, но и изобщо.

Ерата "Маркионе" обаче никак не бе добра за нея и днес великото някога име краси единствен модел - суперминито Ypsilon, и се продава на един-единствен пазар - Италия. И макар единствено Fiat Panda да я бие по продажби на Апенините, това не е достатъчно. От друга страна, Lancia не изисква и кой знае какви разходи, освен това бившият рали пилот Тавареш е признавал, че е фен на марката. Изглежда твърде вероятно обаче тя да бъде замразена поне за няколко години и да изчака по-добри времена за възраждането си.

*Прогноза:* силно застрашена



**MASERATI - 11 456.** Откакто Маркионе отдели Ferrari, надеждите на FCA в луксозния сегмент падаха изцяло върху Maserati. Но марката от Болоня не ги оправдава в особена степен, дори и след появата на първия ѝ кросоувър Levante. Затова през септември бе представен план за пълно обновяване на гамата, вече без да се ползва платформата на Alfa Romeo (изключение ще е само загадващият се кросоувър Grescale), и за пълна електрификация до 2024 година. Амбициите са продажбите тогава да достигнат 75 000 годишно - доста оптимистично на фона на скромните 11 000 през 2020. Каквото и да стане обаче, Maserati е единственият луксозен бранд на Stellantis, така че оцеляването му не е под въпрос.

*Прогноза* Тавареш ще направи всичко, за да я наложи



**ABARTH - НЯМА ДАННИ.** Съдбата на някогашната компания за състезателни автомобили и компоненти на Карло Абарт е тясно свързана с бъдещата нова стратегия на Fiat, просто защото в момента Abarth прави единствено доработки на модела 500. Тавареш не крие сантиментите си към старите състезателни брандове, но тези сантименти никога досега не са го спирали да ликвидира недостатъчно печелещи сектори.

*Прогноза:* застрашена. ■



Карлос Таваres  
Carlos Tavares

# THEORY OF EVOLUTION

The merger of PSA and FCA is the biggest event in the automotive world in years.  
Does this mean the end of legends like Chrysler, Lancia and even Alfa Romeo?

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

One of the biggest deals in automotive history got the green light at the start of January when the shareholders from PSA Peugeot-Citroen and FCA Fiat Chrysler approved the merger between the two multinational carmakers. It will result in the fourth largest global car manufacturer, bigger than General Motors, Hyundai-Kia and Ford. The real work is just starting for Carlos Tavares, who will head the future corporation named Stellantis. The Portuguese businessman is faced with three colossal tasks.

**THE FIRST OF THESE TASKS** is to revitalize the Chinese market - the biggest in the world, where the two groups are currently using only 8% of their capacity. The second task facing Tavares is to liquidate the new group's enormous production overcapacity, which according to assessments by LMC Consulting Group, can currently make 7 million more cars annually than it can sell. This calculation is based on 2020, which was a slow year, but even during the very strong 2016, PSA and FCA's overcapacity exceeded 4 million cars, according to LMC. So far, the two groups claim that they can reduce their annual expenditures by up to 5 billion euro without closing any plants. Independent analysts, however, doubt that all plants will survive. Since the new group will be put under serious government pressure in the countries where their brands are based - France, Italy, USA, Germany, the plants at the highest risk of closure are located elsewhere, such as Opel's plant in Ellesmere, UK, and Fiat's plant in Kragujevac, Serbia.

**THE THIRD AND HARDEST TASK** which Tavares will have to accomplish is to make sure that his 14 brands do not compete against each other. That is truly a huge challenge, given the fact that currently some of these brands are direct competitors. The Portuguese manager has already been forced to change long-term plans for that same purpose. For example, he conclusively dropped the idea for Peugeot's comeback on the North American market, which is something he had worked on hard for a few years. That plan is dead, Reuters quotes a source from PSA as saying.

Even so, it seems unlikely that all 14 brands of the new corporation will survive. Let's see what the chances are for each one, as assessed by analysts like Philip Ushua (Jefferies) and Luca Ciferri (Automotive News Europe).

**JEEP - 860 753 SALES IN 2020.** The American crossover maker is the biggest and most profitable one in the new conglomerate, although it, too, reported a 23% drop in sales last year. That was the biggest success of the late Sergio Marchionne's plan for reforming FCA - from a local American brand, Jeep became global and managed to increase its sales up to 1.55 million units in 2018 and add another six plants to the existing four.

The company is planning a new and more affordable compact crossover for Europe, which will be under the Renegade name in its range (it will be based on PSA's platform and will be

made in Poland). In the US, Jeep will revive its biggest model - the Wagoneer - as a competitor to the Cadillac Escalade and Lincoln Navigator. *Forecast: unsinkable*

**PEUGEOT - 764,720 SALES.** Tavares's biggest success so far. When he took over the company, Peugeot was producing two dozen unattractive models with a low profit margin. The Portuguese manager unforgivingly cut down the range, while completely overhauling the existing models in terms of design and build quality, in order to position them in the higher price range. This resulted in Peugeot managing to rake in record-high profits while decreasing sales in absolute terms. Under pressure from Tavares, the company quickly transitioned to electrification and currently has flexible platforms that allow for conventional, hybrid and fully electric means of propulsion. That reduces production costs significantly.

The still high dependency on the European market remains a problem for Peugeot. As we mentioned, America's doors are already closed, the plans for Iran were sabotaged by political factors, therefore leaving China as an opportunity for diversification.

*Forecast: unsinkable*

**FIAT - 760,541.** Already during the previous global crisis, Sergio Marchionne had said that he will not invest in Fiat until the market justifies such a move. A decade later, the result is a seriously limited brand that practically exists actively only in the disappearing A-segment with the Panda and the 500. Their sales, however, are also concentrated mainly in Italy. The 500X crossover is not too successful. Things are much better in the light commercial vehicles segment, where Fiat is among the leaders in Europe.

The attempted growth in North America failed as the company sold only 3,569 cars there in 2020. Fiat gave up on the Chinese market as well. The company can now easily return to the B- and C-segments with PSA's platforms, but this would only increase competition with Peugeot, Citroen and Opel. Obviously, the legendary Italian brand needs a new concept, but it is still to be seen ►

Since the new group will be put under serious government pressure in the countries where their brands are based - France, Italy, USA, Germany, the plants at the highest risk of closure are located elsewhere, such as Opel's plant in Ellesmere, UK, and Fiat's plant in Kragujevac, Serbia



► what that will be. FCA's CEO Mike Manley said last year that Fiat will withdraw from the sub-compact car market, however, that seems very unlikely.

*Forecast: will survive, but quite altered*

**RAM - 526,966.** Dodge's former pickup trucks have existed as a separate brand for a decade now and are faring exceptionally well, tripling their market share. They were the main source of revenue for FCA during the crisis-ridden 2020, since they suffered a much lower drop than the other brands. Their profit margin is over 10%.  
*Forecast: unsinkable*

**CITROEN - 507,800.** For many years, Peugeot did not know what to do exactly with its former competitor, whom it swallowed up back in 1976. After various attempts at premium and budget cars, Tavares finally positioned the brand as affordable, directed at younger consumers and with a non-traditional design. 2020 was not a good year, simply because the lower car segments are the first to suffer in times of crisis, and because the EU's new environmental standards raised the prices of Citroen's most affordable models. Overall, however, the brand is doing well and is profitable thanks to the C5 Aircross crossover, above all. The high dependency on the European market is a problem here as well. That is why Citroen is planning on entering the Indian market this year.

*Forecast: stable*

**OPEL AND VAUXHALL - 443,160.** Together with their British subsidiary Vauxhall, Opel is among the brands most affected by the coronacrisis with a 40% drop compared to 2019. The main reason for that was the transition towards PSA's platforms and the related price increase of models like the Corsa, as well as the bestseller Mokka X's temporary drop from the market. The impact of the former seems to have been overcome in the last months of 2020, while the new generation Mokka is already a fact. The new Astra, which will be based on PSA's architecture, is expected towards the end of this year. Thus, the Insignia will remain the last remnant of the GM era, during which Opel was almost constantly bleeding money, and the fact that in just a year-and-a-half Tavares managed to make it profitable gives hope for the future.

*Forecast: stable*

**DODGE - 237,422.** Since it parted with its Ram pickup trucks, the brand has mostly been focusing on powerful and big-engine cars for the American market, most specifically in places like Texas and the Midwest. Joe Biden's entry into the White House, however, will probably lead to stricter environmental standards in the US in the coming years, which does not foreshadow anything good for the Charger, the Challenger and the Durango. The sedan market is contracting at

## Stellantis's makes in 2020

1. Jeep - 860,753
2. Peugeot - 764,720
3. Fiat - 760,541
4. Ram - 526,966
5. Citroen - 507,800
6. Opel-Vauxhall - 443,160
7. Dodge - 237,422
8. Chrysler - 79,021
9. Alfa Romeo - 41,116
10. DS - 32,777
11. Lancia - 29,393
12. Maserati - 11,456
- TOTAL: 4,295,125**

the expense of crossovers anyway.

*Forecast: at risk, needs new concept*

**CHRYSLER - 79,021.** Once one of the three pillars of American car manufacturing, this brand is nowadays left to its demise. Its range consists of just three models - the already outdated sedan 300 and two minivans - the Pacifica and the Voyager (minivans are the fastest contracting market segment in the US). When presenting his plans for FCA's future back in June of 2018, Marchionne did not announce any new models for Chrysler until 2023, and nothing to that effect has been heard since. It would be no surprise at all if the brand is put on the back burner at least for a while.

*Forecast: at high risk*

**ALFA ROMEO - 41,116.** Ever since it found itself in Fiat's hands back in 1986 (and even before that, this brand had been the source of nothing but problems), not a single attempt at its revitalization yielded the expected market and financial results. The latest one dates to the time the new Giulia and Stelvio were released, with which Marchionne was planning to reach 500,000 sales in America by 2020 and close to a total of 1 million globally, so he can finally catch up to the German competitors.

Instead, Alfa's sales last year merely numbered 40,000. Hope rests with the new and more affordable crossover models, which were also reduced down to three from the initially planned seven. It is already obvious that they will be based on Peugeot's architecture and will be built in Fiat's plant in Tichy, Poland.

The Alfa Romeo brand's glory and added value will likely prevent it from extinction, but the need to reconsider the strategy is clear.

*Forecast: needs new concept*

**DS AUTOMOBILES - 32 777.** PSA separated this brand from Citroen even before Tavares came, so it can be represented in the premium segment. Sales in 2020 seem humble, but that particular brand actually saw the smallest drop

out of all the European ones, except for Porsche. DS's other secret is that its sales come with an enviable profit margin, due to the fact that the models are based on existing architectures from other brands, while the premium addition mainly concerns the design and equipment. The range increased by up to three models - DS 3 Crossback, DS 7 Crossback and DS 9, while a completely new DS 4 is expected to be released this spring.

According to Luca Ciferri, DS could be sacrificed for Alfa Romeo's sake, which comes with a history and more value added as a brand name. We believe, however, that DS's scheme is working and the brand is not at risk.

*Forecast: at low risk*

**LANCIA - 29 393.** Founded by Vincenzo Lancia in Turin in 1906, this is one of the most famous automobile brands not only in Italy, but in general. The "Marchionne era", however, is not at all favorable for it and the once great name is currently used on just a single model - the supermini Ypsilon - and is sold on just a single market - Italy. Although its sales there are only exceeded by the Fiat Panda, that is still insufficient.

On the other hand, Lancia does not incur many costs and Tavares, who is a former race car driver, has admitted to being its fan. It seems plausible, however, that it will be put on hold at least for a few years and wait for better times before it is revived.

*Forecast: at high risk*

**MASERATI - 11 456.** Ever since Marchionne separated Ferrari, FCA's hopes in the high-end segment have been resting solely on Maserati. The Bologna-based brand, however, has not stood up to expectations quite well, even after the release of its first crossover - the Levante. That is why a plan for completely renewing the model range was presented in September, where Alfa Romeo's platform will no longer be used (except for the upcoming Grecale crossover), and which includes a complete electrification by 2024. The ambition is for sales to reach 75,000 annually by then, which is quite optimistic given the humble sales figures in 2020, which stood at 11,000. Whatever the case may be, Maserati remains Stellantis's only luxury brand, so its demise is out of the question.

*Forecast: Tavares will do everything possible to preserve it*

**ABARTH - NO DATA.** The fate of Carlo Abarth's company, which once used to make racing cars and parts, is closely connected Fiat's new strategy for the future, simply because Abarth currently only does customizations on the Fiat 500. Tavares does not hide his sentimental feelings for the old race car makers, but such feelings have never stopped him from liquidating sectors failing to produce sufficient profits.

*Forecast: at risk ■*

48 | **ГОДИНАТА  
НА ДВАТА СТРАХА**  
THE YEAR OF DOUBLE FEAR



54 | **ИНТЕРВЮ: КАТЯ ДИМИТРОВА**  
INTERVIEW: KATYA DIMITROVA



51 | **КОМЕНТАР: БАЙДЪН И ИРАН**  
COMMENT: BIDEN AND IRAN



# Годината на двата страха

2021 ще донесе безброй промени по върховете - от САЩ и Германия до Куба

ТЕКСТ БОЙКО ВАСИЛЕВ / ФОТОГРАФИЯ SHUTTERSTOCK

**В** началото на 2021 ни трябва не прогноза, а молитва. Защото ако новата година се окаже по-лоша от старата, тежко ни.

2020 беше годината на коронавируса, 2021 ще бъде на ваксината. Да я наречем “годината на двата страха”: първият – че ваксините няма да стигнат, вторият – страхът от самата ваксина.

**ТЕЗИ СТРАХОВЕ ВЕЧЕ РАЗДЕЛЯТ ЧОВЕЧЕСТВОТО** на два лагера: антиваксъри и привърженици на ваксинацията. Противниците ще бъдат особено силни в началото на годината и в южната част на Европа: Франция, Италия, Румъния, България. Но моята хипотеза е че двата страха ще се смесят и мнозина ще ги изпитат последователно или даже едновременно.

Звучи шантаво, затова ще поясня. Помните ли как напролет мнозина твърдяха, че “няма коронавирус”, защото “не познават никои болен”? И как няколко месеца по-късно същите хора се паникьосаха пред

лицето на нарастващата смъртност и препълнените болници? Напразно ще търсим логика в бегството и страха. Страх страха покрива, паника върху паника се трупа. И преди вируса живеехме в свят на ирационални емоции и параной, раздухвани от социалните мрежи. Пандемията се оказа клечката кибрит в тубата с бензина. Лесно можем да предвидим пожара.

**ЗАГОВОРИХ ЗА “ПРЕДВИДИМОСТ” И СЕ СЕТИХ**, че уж най-сигурните събития за 2020 – Олимпиадата, Евровизия, Експо 2020 и Европейското първенство по футбол – се отложиха. Дано да е за 2021, но не бих се обзаложил на нещо крайно скъпо. Можем, също така предпазливо, да предвидим още няколко края и начала. В Куба Раул Кастро Рус ще слезе от поста първи секретар на партията и с това ще свърши 62-годишната ера на братята Кастро. В Япония 9-годишната ера “Шиндзо Абe” вече свърши, но изборите през октомври

ще покажат новата посока. В Германия, също през октомври, ще свърши 16-годишната ера “Ангела Меркел”.

**НАЙ-МЛАДИТЕ ГЕРМАНСКИ ИЗБИРАТЕЛИ** нямат друг политически спомен, освен спокойната и предвидима дама на върха в Берлин. Още по-малко са тези, които помнят Куба без Фидел и Раул. Братята създадоха една от най-големите легенди на световната левица – и я превърнаха в един от последните музеи на комунизма, опашките и празните магазини. Япония пък ще запомни Абe като икономически и политически реформатор и от неговите наследници се очаква много.

Джо Байдън ще поеме САЩ. Ще опита да овладее вируса и да върне Америка в глобалните споразумения, включително в диалога за климата (конференцията в Глазгоу също бе отложена за 2021). Не по-малко интересно обаче ще бъде какво ще направи Доналд Тръмп.



**ТОЙ НЕ ПРИЗНА ЗАГУБАТА И ЩЕ ОПИТА РЕВАНШ** през 2024. Засега само един американски президент – Гроувър Кливланд – се е връщал на поста, след като е прескочил мандат. Интригата е как Тръмп ще запази интереса към себе си. Една от хипотезите е особено любопитна: бившият президент, фанатичен телевизионен зрител и звезда от реалити шоуто “Стажантът”, ще си направи телевизия. Така ще държи в шах Републиканската партия, ще нагрява напрежението, ще държи връзка с избирателите – и не на последно място, ще помпа своята марка със свеж финансов ресурс.

Но голямата новина е, че Америка, Япония и Германия ще имат нови лидери. И като добавим Брексит (най-накрая) и факта, че във Франция Еманюел Макрон влиза в последната година от мандата си, усещането е за сигурен край и неясно начало.

**ВИЖТЕ БЪЛГАРИЯ. ТЯ ЩЕ ИМА ИЗБОРИ** с предизвестена интрига: отдавна обя-

В Германия през октомври ще свърши 16-годишната ера “Ангела Меркел”. Най-младите германски избиратели нямат друг политически спомен, освен спокойната и предвидима дама на върха в Берлин. Още по-малко са тези, които помнят Куба без Фигел и Раул

Веното оттегляне на Бойко Борисов след десет години на власт. Но ще свърши ли времето на ГЕРБ? Чие време ще започне? Ще променят ли антиваксерите политическата карта, както сториха в Румъния през декември 2020? И как това ще прелее в президентските избори през есента? Не вярвайте на онзи, който ще ви каже, че знае.

Можем да предскажем обаче българската реакция към страховете на 2021. Скептичен и рационален, българинът първо няма да прояви ентузиазъм за ваксините. Но когато се появят, ще потърси връзки, за да си намери. За всеки случай, току-виж му поискали ваксинация – я за море в Гърция, я за работа във Великобритания. В “годината на двата страха” ще видим много необясними, нелогични и парадоксални събития. Дано ни споходи и типичният български здрав разум. Казват, че се явявал тъгява. Не знам, не съм сигурен. Явно ще трябва молитва. ■



# The Year of Double Fear

2021 will bring countless changes at the top – from the USA and Germany to Cuba

By BOYKO VASILEV / Photography SHUTTERSTOCK

**W**hat we need at the start of 2021 is not so much a forecast, as a prayer. Because if this year turns out worse than the previous one, God help us!

2020 was the year of the virus; 2021 will be the year of the vaccine. Let's call it "the year of double fear": the first one – that there won't be enough vaccines, and the second one is the fear of the vaccine itself.

**THESE FEARS HAVE ALREADY DIVIDED MANKIND** into two camps: anti-vaxxers and vaccine supporters. Anti-vaxxers will gain a lot of momentum at the start of the year, especially in the southern parts of Europe: France, Italy, Romania and Bulgaria. But it is my hypothesis that the two fears will merge together and that people will experience them consecutively or even simultaneously.

This may sound weird, but let me explain. Do you remember how many people were claiming there was no coronavirus in the spring, because they didn't know anyone who had the disease? And how a few months later those same people were panicking when faced with the increasing death rate and the overcrowded hospitals? There is no use looking for logic when it comes to disaster and fear. Fear and panic are both things that just get piled on top of each other. Before the virus, we were still living in a world of irrational emotions and paranoias blown out of proportion by social media. The pandemic simply provided the spark that lit the fire. And we can easily see the fire coming.

**TALKING ABOUT FORESEEABLE EVENTS, WE RECALL THAT** some of the most sue-fire events of 2020 – the Olympic Games, Eurovision, Expo 2020 and the European Football Championship, were postponed. Let's hope they will only be moved to 2021, but I would not wager on that. We can also predict several more beginnings

and endings with some caution. In Cuba, Raúl Castro Ruz is going to retire from his post as First Secretary of the Communist Party and put an end to the 62-year-long era of the Castro brothers. In Japan, the nine-year era of Shinzo Abe has come to an end, but the elections won't show what new path the country will take until October. In Germany, the months of October will also mark the end of the 16-year-long age of Angela Merkel.

**TODAY, YOUNGER GERMAN VOTERS** will have no political memories other than those of the collected and predictable lady at the top in

In Germany, the months of October will also mark the end of the 16-year-long age of Angela Merkel. Today, younger german voters will have no political memories other than those of the collected and predictable lady at the top in Berlin. And there are even fewer people who remember a Cuba without Fidel and Raul

Berlin. And there are even fewer people who remember a Cuba without Fidel and Raúl. The brothers created one of the greatest legends of the global left wing and turned it into one of the last monuments of communism, endless queues and empty stores. Japan, on the other hand, will remember Abe as a political and economic reformist and his successors will definitely have some large shoes to fill.

Joe Biden takes over the USA. He will attempt to contain the virus and restore America's place in international agreements, including in the climate debate (the Glasgow conference was also postponed for 2021). But it will be just as intriguing to see Donald Trump's next move.

**HE REFUSED TO ADMIT HIS DEFEAT AND IS INTENT ON A REMATCH** in 2024. So far, there has only been one American president to skip a term as Commander In Chief – Grover Cleveland. It will be intriguing to see how Trump intends to keep the public eye on himself. One hypothesis is particularly fascinating: the former president, fanatic TV viewer and The Apprentice reality show star will create his own television channel. This will help Trump keep the Republican Party on its toes, keep him stirring the pot, maintain his connection with his demographic and last but not least, pump some fresh funds into his brand.

But the big news is that the USA, Japan and Germany are all going to be under new leadership. And when we (finally) add Brexit to the mix and the fact that in France, Emmanuel Macron is going into his final year in office, we are left with the feeling that both a clear ending and an unclear beginning are coming.

**LOOK AT BULGARIA. IT IS APPROACHING ELECTIONS** with anticipated intrigue: Boyko Borisov stepping down after ten years of power – an event announced long ago. But is GERB's time also running out? And whose time is yet to come? Are anti-vaxxers about to change the political map, like they did in Romania in December 2020? And is this going to spill over into the presidential elections in the fall? Don't believe anyone who tells you they know exactly what's coming.

But one thing we can predict is what the Bulgarian people's reaction will be to the fears of 2021. Sceptic and rational, the average Bulgarian will show no enthusiasm for vaccines at first. But when they finally arrive, they will start trying to get one using any connections they have. Just in case someone somewhere requires mandatory vaccination – whether for a summer vacation on the Greek coast, or for a job in the UK.

The "year of double fear" definitely has many inexplicable, irrational and contradictory events in store for us. Let's hope that typical Bulgarian common sense is not far behind. Some say they've seen it around these parts. But I'm not so sure. Prayer it is, I guess. ■

# БАЙДЪН И ИРАН: КАКВО МОЖЕ ДА СЕ СЛУЧИ?

Текст: ВЛАДИМИР ЧУКОВ

Какво ще се промени за света с влизането на Джо Байдън в Белия дом? Вече е ясно, че той се обгражда от хора, които имат същата философия като по времето на Барак Обама - само че при коренно променена ситуация в света.

Според мен Байдън въобще не смята да прави никакви корекции в политиката на Обама, запазвайки основните формули от по-предшния мандат във външната и вътрешната политика.

Какво означава това? Конфронтацията с Китай няма да бъде вече толкова остра. В същото време Съединените щати ще започнат да влизат в някои войни, за които ще плащат американските данъкоплатци. И това ще разтвори американската икономика за най-пратежоспособния клиент - Китай. Байдън многократно е предупреждаван, че тези войни имат ефекта на бумеранга, те са войни против самата американска икономика.

За съжаление самата Америка е много разделена, с всякакви кръгове и интереси в двете основни партии. Но мнозина смятат, че ако философията на Обама се приложи отново, това ще е още една крачка към края на американската мощ. А с нея - и на мощта на европейските съюзници, сред които е България.

Видяхте, че в края на миналата година Европейският съюз подписа едно споразумение за инвестиции с Китай. Има най-различни тълкувания кой печели от него - дали Европа, или само Китай. Моето лично усещане е, че това, което готвят китайците на света, няма да е най-доброто. Защото политическият модел, който те изнасят покрай икономическата си мощ, няма как да бъде приет от много държави в Европа и Северна Америка.

**ЩЕ СЕ ПРОМЕНЯТ ЛИ ОТНОШЕНИЯТА С ИРАН?** Видяхте как през януари иранският парламент гласува проектозакон за заличаването на Израел като държава. Разбира се, това е просто обличане в политическа форма на нещо, което се върши от десетилетия, ако не и по-дълго. В момента пиша една книга, част от която е за шиитското месианство. Няма да повярвате колко страници - стотици хиляди - са изписани за месията: как ще дойде, какви са белезите, за да бъде разпознат, какви ще са характеристиките на държавата, която той ще създаде... Всичко това е на антисемитска основа и корените му водят чак до Х век.

Естествено, в наши дни то се прелива в по-съвременни идеологии и концепции, като най-съвременни са тези на Хизбула - "модерното" лице на Иран в Близкия изток и пред света. Така се стигна до този последен акт. Аз лично за пръв път виждам държава да позира проектозакон, който иска да заличи друга държава - и то с определен краен срок, до март 2041 година. В това време всички ирански правителства са длъжни да работят за заличаването на държавата Израел. Американските войски трябва да бъдат изведени от региона, и всеки, който ги подпомага, става легитимна цел на иранската военна мощ. И нещо още по-любопитно: проектозаконът завършва, че никой няма право да преговаря за боеспособността и военния потенциал на Иран. Така формулирано, това окончателно слага край на Иранската сделка на Обама.

**НАПРАВИ МИ ВПЕЧАТЛЕНИЕ, ЧЕ ОКОЛО ПЪРВАТА ГОДИШНИНА** от ликвидирането на генерал Касем Солемайни, лидера на иран-

ската Революционна гвардия, излязоха подробности от неговата военностратегическа концепция. Защото, нека не се заблуждаваме, тъкмо Солеймани бе мозъкът, човекът, създава цялата тази мрежа, геостратегия и тактика. Един човек, който не е стъпвал във военно училище - не знам дали изобщо има някакво образование - но е създавал една напълно завършена концепция. Солеймани добре си дава сметка, че ако Иран или Хизбула нанесат удар първи, ще бъдат смазани. Затова вкарва компонентите на т. нар. асиметрична война. Изучил е добре опита на Ал Каида и Ислямска държава, и го прилага спрямо САЩ и Израел. Като добавя фанатизма и месианските формулировки, подобно нещо много трудно може да бъде победено. Тези хора не бива да бъдат подценявани.

**КАК ДА СИ ОБЯСНИМ АКТИВИЗИЦИЯТА** около Катар? Тази последна среща дори не бе среща на върха, а само катарско-саудитска, с Кувейт като последник. И с присъствието на Джаред Кушнър като символ на силния натиск на Вашингтон да изолира Иран.

Катар е на практика каналът, който позволява на иранците да пивотират в целия регион. И още нещо: Катар е от основните логистични центрове на Мюсюлмански братя. Там е Юсуф ал-Кардауи, идеологът на организацията. Там живее Халед Машаал, бившият лидер на "Хамас". Изобщо Катар е едно хубаво, лъскаво местенце с много пари, което обаче генерира заплаха за националната сигурност на целия Персийски залив.

Затова и на тази среща го нямаше Мохамед бин Заид, престолонаследника на Абу Даби. Не присъстваше и египетският президент ал-Сиси, въпреки че беше поканен. Те са скептично настроени, защото добре знаят, че големият залог в момента са Мюсюлмански братя.

**ИРАН ЗАЛАГА ТАЗИ ОРГАНИЗАЦИЯ ДА БЪДЕ ПУШКАТА**, която ще изстреля нова вълна като онази през 1979, или, респективно, 2011. С което ще помете Египет. Мюсюлмански братя имат сериозни амбиции и в Тунис, най-близката географски държава до Европа, и вероятно най-демократичната - с конституция, по-стара от нашата Търновска. Под презумпцията за демокрация обаче всякакви фракции, партии и идеологии могат да проникнат там - като например партията на Рашид Гануши, Мюсюлмански брат.

Тунис и Египет са двете ключови държави, през които може да бъде дестабилизиран арабският свят. Но основната е Египет. Навремето, малко преди да се оттегли, египетският президент Мубарак получи телефонно обаждане от Обама със съвет в тази посока. Тогава Мубарак му каза: нищо не разбираш от тази част на света. След което дойдоха Мюсюлманските братя.

Би било огромна грешка на следващата американска администрация, ако тръгне отново по линия на правата на човека. Защото в арабския свят, а и не само, загуби понятието "права на човека" могат да се крият всякакви идеологии, в които няма нищо демократично. Това трябва да бъде ясно разбрано и усетено от страни като тези в ЕС, където демокрацията наистина е нещо свещено. ■



# BIDEN AND IRAN: WHAT COULD HAPPEN?

By VLADIMIR CHUKOV

What will change for the world with Joe Biden's entry into the White House? It is already clear that he is surrounded by people who have the same philosophy as in the time of Barack Obama - only in a radically changed global situation.

In my opinion, Biden does not intend to make any adjustments in Obama's policy at all, keeping the basic formulas from the pre-Trump term in foreign and domestic policy.

What does that mean? The confrontation with China will no longer be so sharp. At the same time, the United States will begin to enter into some kind of war for which the American taxpayer will pay. And that will open up the US economy to China, its most viable customer. Biden has been repeatedly warned that such wars have a boomerang effect; they are wars against the American economy itself.

Unfortunately, America is deeply divided, with all sorts of circles and interests in both main parties. However, many believe that if Obama's philosophy is applied again, it will be another step toward the end of American might. And with it - the power of the European allies, including Bulgaria.

Late last year, the European Union signed an investment agreement with China. There are all sorts of interpretations of who benefits from it - whether Europe or China. My personal feeling is that what the Chinese are preparing for the world will not be the best. Because the political model they export alongside their economic power cannot be accepted by many countries in Europe and North America.

**WILL RELATIONS WITH IRAN CHANGE?** The Iranian parliament tabled a bill in January to delete Israel as a state. Of course, this is just dressing in a political form of something that has been done for decades, if not longer. I am currently writing a book, part of which is about Shiite messianism. It is unbelievable how many pages - hundreds of thousands - are written about the Messiah: how he will descend, by what features he will be recognised, what will be the characteristics of the state he will create. All this is anti-Semitic and its roots go back to the tenth century.

Naturally, nowadays it spills over into more modern ideologies and concepts, the most recent being those of Hezbollah - the 'new look' of Iran in the Middle East and in the world. This is how this last act came about. I have never known of a country that has ever tabled a bill that wants to wipe out another country - and with a deadline set for March 2041. Until then, all Iranian governments are obliged to work for the abolition of the state of Israel. US troops must be expelled from the region, and anyone supporting them becomes a legitimate target of Iranian military power. Here is something even more curious: the bill concludes that nobody has the right to bargain over the fighting capacity and military potential of Iran. Thus formulated, this is the last nail in Obama's Iranian deal coffin.

**I HAVE NOTICED THAT AROUND THE FIRST ANNIVERSARY** of the

assassination of General Qasem Soleimani, leader of the Iranian Revolutionary Guards, there emerged details of his military strategy. Because, let's face it, it was Soleimani who was the mastermind, the man who created this whole network, geostrategy and tactics. A man who had never been to a military school - I don't know if he had any education at all - but who created a fully complete concept. Soleimani was perfectly aware that if Iran or Hezbollah strike first, they would be crushed. That is why he introduced the components of the so-called asymmetric war. He studied well the experience of Al-Qaeda and the Islamic State, and applied it to the United States and Israel. Add fanaticism and messianic wording, and such a thing will be very difficult to defeat. These people should not be underestimated.

**HOW TO EXPLAIN ACTIVITIES** around Qatar? This last meeting was not even a summit, but only a Qatari-Saudi one, with Kuwait as an intermediary. And with the presence of Jared Kushner as a symbol of Washington's strong pressure to isolate Iran.

Qatar is practically the channel that allows Iranians to pivot throughout the region. One more thing: Qatar is one of the main logistics centres of the Muslim Brotherhood, where Yusuf al-Qaradawi, the ideologue of the organisation, is based. As is Khaled Mashal, the former leader of Hamas. In general, Qatar is a nice, shiny place with a lot of money, but it generates a threat to the national security of the entire Persian Gulf.

That is why Sheikh Mohammed bin Zayed, the heir to the throne of Abu Dhabi, was not present at this meeting. Egyptian President el-Sisi was not there either, although he had been invited. They are sceptical because they know very well that the Muslim Brotherhood is the big bet now.

**IRAN IS STAKING ON THIS ORGANISATION** to be the gun that will fire a new volley like the one in 1979, or 2011. Which will sweep Egypt. Muslim Brotherhood has serious ambitions in Tunisia, geographically the nearest country to Europe, and probably the most democratic one - its Constitution is older than our own Tarnovo one. However, under the presumption of democracy, all factions, parties and ideologies can infiltrate there - such as Muslim Brotherhood, the party of Rached Ghannouchi.

Tunisia and Egypt are two key countries through which the Arab world can be destabilised. But Egypt is the main one.

Just before he retired years ago, Egyptian President Mubarak received a phone call from Obama with advice in that direction. Then Mubarak told him: you understand nothing of this part of the world. Then came the Muslim Brotherhood.

It would be a huge mistake of the next US administration if it presses again with the human rights issue. Because in the Arab world, and not only, the notion of 'human rights' can shelter any ideologies in which there is nothing democratic. This must be clearly understood and felt by countries like those of the EU, where democracy is truly sacred. ■

# Алтернативни инвестиции 2021: уиски, музикални права, насекоми



Търсейки достойни възможности по света, Bloomberg Wealth събра идеи за активи с потенциал да издържат на превратностите на икономиката на 21-ви век. Изкуство, вино, бижута, класически автомобили... Това са алтернативните активи, които богатите инвеститори често купуват, когато искат да разнообразят притежанията си или да колекционират красиви предмети.

Следете бизнес трендовете онлайн:

[bloombergtv.bg](http://bloombergtv.bg)

[facebook.com/BloombergTVBG](https://facebook.com/BloombergTVBG)

**Bloomberg  
TV Bulgaria**

# ТЕХНОЛОГИИТЕ НЕ МОГАТ ДА ЗАМЕСТИЯТ ЧОВЕКА

Катя Димитрова, основател и управляващ съдружник в Interpartners Group,  
прег Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

**Г-жо Димитрова, в какво здравословно състояние е PR секторът днес, след новата вълна социални мрежи и след Covid-19? И в глобален мащаб, и конкретно в България?**

В последните години PR-секторът, и секторът на комуникациите изобщо, страшно много се промениха. Тази промяна започна много преди пандемията: с развитието на технологиите, навлизането на изкуствения интелект, борбата с фалшивите новини... Тази пандемия някак си дойде като капак на всичко останало.

Промените се случват навсякъде по света и са процес, в който трябва да се адаптираме и да се трансформираме. Свикнахме с факта, че тази реалност ще продължи, животът ни няма да бъде същият, какъвто беше, и ще трябва да се приспособим.

Има обаче голяма разлика в поведението на сектора на комуникациите при първата карантина и сега. През пролетта объркването и паниката взеха връх. Бизнесът не знаеше какво да прави - това се отнасяше и до нас, и до нашите клиенти. Вярно е, че изключително бързо се адаптирахме технологично. Но не знаехме какво ни предстои. На общия фон обаче българският бизнес, в това число и нашият сектор, се адаптира относително бързо.

Виждам и сериозна разлика с днешната ситуация. Компаниите вече знаят какво да очакват, какво да направят и какъв тон на комуникация да приемат. Това вече не е адаптация, а трансформация. Компаниите промениха ритъма си на комуникация. Видяха, че в тази ситуация без общуване няма как да стане.

Бих казала, че PR секторът в момента е в една идея по-добра позиция от рекламата, защото пиарите са партньори на управленско ниво, докато рекламата е партньор на ниво маркетинг.

**Обичайно е във времена на трудности и неизвестност първо да страдат комуникационните бюджети. Претърпяха ли брановете като цяло репута-**

**ционни щети покрай коронакризата? И очаквате ли секторът да се възстанови бързо през 2021?**

Спадът в бюджетите и репутационните кризи са две различни неща. Докато свиването на бюджетите е факт, и то не само в комуникационния сектор, смятам, че в тази криза бизнесите осъзнаха с още по-голяма острота значението на репутацията си. Разбраха, че ако не работят за нея и за връзката с потребителя - дори в моментите, когато не могат да оперират или продават, както беше през първата карантина - тогава ще загубят контакт със своята публика в дългосрочен план, и това вече ще е голяма пречка за развитието им.

**А и публиката сякаш помни все по-кратко в наши дни...**

Аз имам чувството, че публиката е по-скоро злопамятна. Потребителят е все по-взискателен. И бизнесите се надпреварват да му осигурят по-интересно потребителско преживяване. В тази криза всъщност бизнесът обърна повече внимание на своята репутация.

**"Интерпартнърс" е от емблематичните примери за независим, местен играч в света на маркетинга и PR-а. Какви са предимствата на подобен играч срещу големите, глобални компании?**

Ние сме изградили собствените си брандове сами. Пораснали сме заедно с пазара. Нашата комуникационна група е създадена като рекламна агенция преди 28 години. Бяхме едни от първите комуникатори на пазара - и единствените български.

Българският пазар е специфичен, също като останалите пазари в региона.

Фактът, че за толкова години сме успели - по метода на пробата и грешката, падането и ставането, и успоредно с развитието на пазара - да развием своите брандове, означава, че можем да постигнем същото и за своите клиенти. ►





**КАТЯ ДИМИТРОВА** е основател и управляващ съдружник на групата „Интерпартнерс“, включваща агенциите „Интерпартнерс“ (реклама), „ИнтерИмидж“ (ПР и корпоративни комуникации) и „Медиа Камп“ (медиа агенция). Групата работи не само у нас, но покрива и още 7 пазара на Балканите със собствената регионална верига SEEthesis, на която Катя е инициатор и действащ президент. Председател е на БАПРА за периода 2016-2018, член на Борда на директорите на инициативата „Успехът тук“, която работи с мисия да задържа младите таланти в България, и член на Борда на директорите на Българо-Белгийски Бизнес Клуб.

► Това, което ни отличава, е именно тази опитност, изградена със спецификите на нашия пазар, и индивидуалното отношение към всеки клиент. Защото ние нямаме друг избор - нямаме глобалните договори и гарантираните бюджети на международните компании, които споменахте. Трябва да се борим за всеки клиент на местна почва. В последните две години си харесаме една такава концепция за нашия бизнес: че ние търсим и откриваме харизмата на всеки бранд. Ние сме агенция, при която на първо място е егото на клиента, а не нашето собствено. Това е от изключително значение. За нас не е важно да спечелим награда с името на групата, а с името на клиента. И не е случайно, че голяма част от новия бизнес при нас идва по препоръка от други доволни клиенти. Сравнен с бизнеса, който идва от конкурси, този по препоръка е над 60%.

#### Като стана дума за спецификите на българския пазар, кои са всъщност те?

Аз съм голям оптимист, но ще започна с една особеност, която не е много позитивна - това е относително ниското национално самочувствие на българина. Мисля, че това е специфика както на България, така и на региона като цяло. Повечето държави в него са със самосъзнанието на малки държави. Тази специфика кара брандовете да правят много повече усилия потребителят да се почувства ценен. Да повдигнат самочувствието му. Това е нещото, което ни липсва, и трябва да се работи в тази посока - както на национално, така и на бизнес ниво.

Иначе България е страна като всяка група в Европа. В много отношения дори сме по-напредничави - да погледнем сектора на технологиите, да погледнем интелектуалния потенциал на нашия пазар. Дори и в тази криза виждаме да се отварят производства, да се разраства аутсорсингът - и то аутсорсинг не заради ниски цени на труда, а аутсорсинг с висока добавена стойност. Проблемът ни като нация е, че не вярваме достатъчно в нашия интелектуален потенциал. А той е много голям. Българите заслужаваме да влизаме през парадния вход, но самите ние не излъчваме такова самочувствие. Именно заради ниското си национално самосъзнание излъчваме и такива новини навън... Впечатленията на чужденците, когато дойдат в страната и опознаят хората и бизнеса, са съвсем различни.

**Работихте по вече отминалото българско председателство в ЕС. Смятате ли, че националната репутация на България се нуждае от по-активно и фокусирано внимание, от създаване на национален брандинг? Все още в 90% от случаите страната се споменава в европейските**



**медиц, съпроводена от дежурни пояснения от типа на "най-бедната държава" и прочие. И като казвате "малки държави", България е всъщност доста по-голяма от Белгия, Нидерландия и Люксембург, взети заедно...**

Точно така. Колкото до "най-бедната държава", смятам, че българският бизнес отдавна работи по въпроса. Забогатяването на една страна е процес, който не зависи само от действията на едно или друго правителство. Бизнесът също има съществена роля в това. То е процес, и ние вървим по него.

Имаме ли нужда от национален брандинг? На първо място имаме нужда от повече национално самочувствие и национално самосъзнание. Заслужаваме го и в исторически план, а ако погледнем бизнес климата към момента, и той го доказва.

Националният ни брандинг за съжаление не зависи само от волята на управляващите, които и да са те. Той зависи най-вече от това какво ние самите излъчваме за себе си. А какво е то? Когато отидем в чужбина, обикновено първото, което казваме за страната си, е свързано с корупцията, бедността и така нататък. Аз съм приела като лична мисия винаги да казвам хубавите страни на България. Моите деца избрах да останат и да учат в България. Мисля, че никога няма да се оправим, ако всички тръгнем към Терминал 2. Националното

ни самосъзнание може да стане по-високо благодарение на българските предприемачи - малки или големи, няма значение.

**Наскоро издигнахте дългогодишното си партньорство с агенции от съседните балкански държави на ново ниво, като създадохте общ бранд. Нарастнал клиентски интерес ли ви подтикна към това? Виждате ли тенденция към заблъбчаване на икономическите връзки в региона, към една "балканизация" вече в положителен смисъл?**

Всъщност ние брандирахме нашата верига, много след като тя вече функционираше. Нашият балкански стратегически алианс работи вече от пет години. Появи се, защото ние самите осъзнахме необходимостта компании от България да се развиват и на съседни пазари. Същото важи и за компаниите от другите шест пазара, които обхващаме, разбира се.

Докато преди живеехме в реалност, в която по-скоро компании от Западна Европа искаха да навлязат на балканските пазари, сега сме свидетели на обратните тенденции - местни компании искат да се развиват в региона. А това е регион с 52 милиона потребители, със сходни културни особености, сходни потребителски реакции. И също регион, който ние познаваме изключително добре. Разпознахме потенциала и после той се доказва на практика, превърна се в работещ



алианс в продължение на пет години и логично доведе до решението да го брандираме. Под бранда SEEnthesis покриваме 8 пазара – България, Румъния, Албания, Гърция, Сърбия, Република Северна Македония, Хърватия и, отскоро, Словения. Първоначално обединението се казваше "Балкански хъб". На някои пазари обаче, като Хърватия, понятието Балкани все още има основно негативна конотация, затова избрахме името SEEnthesis. Интерпатнерс вече има седем локални проекта, които се превърнаха в регионални: университет, верига сладкарници, продукти за строителството, спортно оборудване, храни...

**От какви конкретни нови умения се нуждае един PR експерт, за да остане на гребена на вълната в наши дни? Джон Онода, светило в този бизнес, смята, че на първо място е умението да се анализират данни. Но не преувеличаваме ли**

**Преди две години слушах един холандски рекламен гуру, който обяснява, че днес не само всеки човек, но и всеки бранд може да бъде медия. Но "медия" означава посредник - някой, който взема информацията, отсява я и тогава я предава нататък. Как тогава един бранд може да бъде медия?**

Технологичната възможност я има: всеки може да излъчва съдържание. Въпросът е доколко това съдържание е интересно за публиката. Ако в един разговор говориш само за себе си, интересът ще спадне рязко. Същото се случва с брандовете, които се опитват да бъдат медии. Те могат да говорят за себе си, разбира се, но трябва да говорят и за теми, които са важни за обществото. Затова много ме радва, че темата за корпоративната социална отговорност например вече започва да бъде присъща не само на големи, но и на по-малки бизнеси. Те започват да разбират, че за да постигнат качествен контакт, трябва да дават полезност, а не

Това, заедно с потенциала на българските творци, е много печеливша комбинация.

Друга видима промяна е, че медийният пазар се регулира и стана изключително прозрачен. Да, ние, агенциите, печелим по-малко от реклама в медиите, отколкото преди 15-20 години, но пазарът е много по-зрял и клиентът получава по-висока ефективност от инвестицията си.

Мисля, че вече никой не гледа на рекламата и комуникацията като на правене на услуга. Живеем в консуматорско общество, преситено от стоки и услуги, и често единственият начин продукт да се открие е чрез емоционална привързаност - и точно тук идва ролята на рекламата и PR-а.

**В тази епоха на достъпна и често претоварваща сетивата информация, продължава ли да функционира класическата реклама? Или се налага все повече да се мисли върху нови форми?**

Определено инструментите стават все по-иновативни. Но онова, което има истинско влияние върху публиката, е съдържанието, а то не се е променило. Езикът, на който общуваме с публиката, трябва да е такъв, че да отговори точно на нейната нужда.

Инструментите стават все по-разнообразни и интересното е, че са все по-сегментирани спрямо възрастовите групи. От една страна, това ни дава възможност да таргетираме много по-точно. От друга, ни задължава много повече да познаваме всеки от тези инструменти. Ежедневно и ежечасно има какво да научим за новите медии. Аз например нямам TikTok, но добре знам какво е, защото ни се налага да работим и с него.

**Не крие ли това риск от изпадането в така наречения "синдром на лъскавия обект" - фокусирането върху нещо, само защото е ново и модерно? Какво мислите за феномени като инфлуенсърството?**

Марките и бизнесите се опитват да хванат момента - и ако успеят, значи имат добри комуникации. Няма нищо лошо да хванеш "лъскавия обект", докато той все още продължава да е лъскав. Но трябва и да си достатъчно съобразителен да се пренасочиш, когато интересът към него започне да спада.

Има много "за" и "против" така наречените инфлуенсери. Сред тях има изключително качествени създатели на съдържание, които дават полезна информация на своите последователи. Разбира се, като във всяка сфера, има и такива, които само се назовават инфлуенсери и очакват това да им донесе бърз успех. Но те не са устойчиви. Аз лично предпочитам инфлуенсери, които са по-скоро близо до т. нар. opinion makers, лидери на мнение. А те стават такива, когато са по-съществували достатъчно дълго време. ►►

## "В професията на комуникатора "не зная" и "ще проверя" също са правилни отговори - но хората ги дават изключително трудно"

**Вече малко значението на данните?**

Ключовите умения, за да може един комуникатор да се задържи в бизнеса, не са свързани единствено с технологиите. Технологиите са само инструмент. Жизненоважно е да се познават добре, разбира се. Но нашата професия, както и тази на рекламистите, е свързана със създаване на съдържание. Съдържанието се създава от човека.

Така че уменията на добрия PR са свързани най-вече с общуването - ясно, открито и честно общуване, защото в днешно време точно заради технологиите трудно можеш да заблудиш потребителя.

В професията на комуникатора "не зная" и "ще проверя" също са правилни отговори - но хората ги дават изключително трудно. Много по-добре е да си гадеш време и да осигуриш на публиката коректната информация, отколкото да я заблудиш.

Технологиите не могат да заменят чисто човешкото общуване, съдържанието, създадено от човешкия интелект, емоция, емпатия.

**Все пак настъпиха ли основни, структурни промени в PR сектора с появата на неща като Facebook и останалите социални мрежи?**

Настъпиха колосални промени, свързани с това, че всеки от нас може да излъчва съдържание - на практика може да бъде медия. Разми се отговорността за това съдържание...

само да говорят за себе си.

Възможността всеки да излъчва съдържание доведе и до феномена "фалшиви новини", с които всички се борим. Надяваме се технологиите да ни помогнат, но отсяването на стойностната информация е двустранен процес, и зависи и от самия потребител. Отговорност на всеки бранд е да образува потребителя си така, че той да може да отсява истинската информация.

**Вие имате вече 28-годишен опит на българския рекламен пазар, от годините на самото му зараждане, когато за повечето "мениджъри" да гадеш на някого реклама беше почти равнозначно на това да му направиш услуга. Доколко разбиранията на бизнеса за рекламата успяха да еволюират за тези три десетилетия?**

Българският рекламен пазар порасна изключително много. Нека си спомним, че в началото оригинално съдържание в България не се създаваше. Всички рекламни кампании се създаваха в чужбина. Имаше дори български брандове, които търсеха чуждестранен творчески потенциал. Днес не е така, и трябва да сме горди, че сме обърнали тенденцията. В днешно време има много чуждестранни компании, които идват да създават креативна реклама у нас.

Технологиите за производство на реклами у нас е на много високо ниво - често по-високо от това в западноевропейски страни.



# TECHNOLOGY CAN NOT REPLACE HUMANS

Katya Dimitrova, founder and managing partner in Interpartners Group, on Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

**M**s Dimitrova, what is the health status of the PR sector today, after the new wave of social networks and amidst the Covid-19 pandemic? Both on a global scale, and specifically in Bulgaria?

In recent years, the PR sector, and the communications sector in general, have changed a lot. This change began long before the pandemic: with the development of technology, the advent of artificial intelligence, the fight against fake news. This pandemic somehow came as a cover for everything else.

Changes are happening all over the world and are a process in which we need to adapt and transform. We are used to the fact that this reality will linger on; our life will not be the same as it used to be, and we will have to adapt.

However, there is a big difference in the behaviour of the communications sector during the first lockdown and now. In the spring, confusion and panic peaked. Businesses did not know what to do - this also affected our customers

and us. It is true that technology-wise we adapted very quickly, but we did not know what lay ahead. Against the general background, however, Bulgarian business, including our sector, is adapting relatively quickly.

I also see a serious difference with what is going on today. Companies already know what to expect, what to do and what line of communication to accept. This is no longer an adaptation, but a transformation. Companies have changed their rhythm of communication. They realised that in this situation there is no way ahead without communication.

I would say that the PR sector is currently an inch ahead of advertising, because PR is a partner at the management level, while advertising is a partner at the marketing level.

**It is common in times of hardship and uncertainty for communication budgets to be slashed first. Did brands as a whole suffer reputational damage during the Covid-19 crisis? Do you expect the sector to recover**

**quickly in 2021?**

Shrinking budgets and reputational crises are two different things. While the decline in budgets is a fact and not just in the communications sector, I believe that in this crisis, businesses have become even more acutely aware of the importance of their reputation. They realised that if they did not work for it and the customer relationship - even when they couldn't operate or sell the way they did in the first lockdown - then they would eventually lose touch with their audience, and that would be a big hurdle for their development.

**In addition, the audience seems to remember less and less nowadays.**

The audience is rather spiteful, I guess. The consumer is increasingly demanding. Businesses in turn are vying to provide a more interesting user experience. In this crisis, businesses have actually paid more attention to their reputation.

**Interpartners is one of the iconic examples**



KATYA DIMITROVA is the founder and managing partner at the Interpartners group, which includes the agencies Interpartners (advertising), InterImage (PR and corporate communications) and Media Camp (media agency). The group operates not only in Bulgaria but in 7 more markets in the Balkans under its own regional chain SEEnthesis, of which Katya is the initiator and current president. She was the chairperson of BAPRA for the period 2016-2018, a member of the Board of Directors of the Success Here initiative, and a member of the Board of Directors of the Bulgarian-Belgian Business Club.

preneurs, whether small or large.

**You have recently taken your long-standing partnership with agencies from neighbouring Balkan countries to a new level by creating a common brand. Has growing customer interest prompted you to do this? Do you see a tendency to deepen economic ties in the region, to a 'Balkanisation' already in a positive sense?**

Actually, we branded our chain long after it had been up and running. Our Balkan Strategic Alliance has been operating for five years. It emerged because we ourselves realised the need for Bulgarian companies to develop in neighbouring markets. The same goes for the companies from the other six markets we cover, of course.

Whereas before we lived in a reality in which companies from Western Europe wanted to enter the Balkan markets, now we are witnessing the reverse trend - local companies want to develop in the region. This is a region with 52 million users, with similar cultural characteristics, similar consumer reactions. Not least, it is a region that we know extremely well.

We recognised the potential and then it proved itself in practice, became a working alliance for five years and logically led to the decision to brand it. Under the SEEnthesis brand we cover 8 markets - Bulgaria, Romania, Albania, Greece, Serbia, North Macedonia, Croatia and, more recently, Slovenia.

Initially, this alliance was called the Balkan Hub. However, in some markets, such as Croatia, the term Balkans still has a mainly negative connotation, so we chose the name SEEnthesis.

We already have seven projects operating in all these markets.

**What specific new skills does a PR expert need to stay on the crest of the wave these days? John Onoda, a luminary in this business, believes that the ability to analyse data comes first. Aren't we exaggerating the significance of the data a bit?**

The key skills for communicators to stay in business are not associated with technology alone. Technology is just a tool. It is vital that they know each other well, of course. However, our profession, like that of advertisers, is about creating content. Content is created by man. Therefore, the skills of good PR require communication - clear, open and honest communication, because nowadays, it is precisely because of technology that you can hardly deceive the user.

In the profession of communicator, 'I don't know' and 'I will check' are also correct answers, but people give them not that often. It is much better to give yourself time and provide the public with the correct information than to

"Whereas before we lived in a reality in which companies from Western Europe wanted to enter the Balkan markets, now we are witnessing the reverse trend - local companies want to develop in the region. This is a region with 52 million users, with similar cultural characteristics, similar consumer reactions. Not least, it is a region that we know extremely well"

mislead it.

Technology cannot replace purely human communication, the content created by human intellect, the emotion and the empathy.

**Nonetheless, have there been major, structural changes in the PR sector with the advent of things like Facebook and other social networks?**

There have been colossal changes related to the fact that each of us can post content - in fact, we can be a media. The responsibility for this content was blurred.

**Two years ago, I listened to a Dutch advertising guru explain that today not only everyone, but every brand can be a medium. Yet 'media' implies an intermediary - someone who takes the information, sifts it out and then passes it on. How then can a brand be a medium?**

This is technologically feasible: everyone can post content. The point is how interesting this

content is for the audience. If in a conversation you talk only about yourself, the interest will drop sharply. It is the same with brands that try to be media. They can talk about themselves, of course, but they also need to talk about topics that are important to society. That is why I am very glad that the topic of corporate social responsibility, for example, is already beginning to be inherent not only in large but also in smaller businesses. They begin to understand that, in order to achieve quality contact, they need to give usefulness, not just brag about themselves.

The ability for everyone to post content has also led to the 'fake news' phenomenon that we are all struggling with. We hope that technology will help us, but screening out valuable information is a two-way process, and it depends on the user as well. It is the responsibility of each brand to educate its user so that he could pick out the real information.

**You already have 28 years of experience on the Bulgarian advertising market, from the years of its inception, when for most 'managers' advertising someone was almost equivalent to doing him a favour. To what extent has the business understanding of advertising managed to evolve over these three decades?**

The Bulgarian advertising market has grown tremendously. Let us remember that in the beginning original content was not created in Bulgaria. All advertising campaigns were created abroad. There were even Bulgarian brands that were looking for foreign creative potential. This is not the case today, and we should be proud that we have reversed the trend. Nowadays, many foreign companies come to create good advertising in this country.

The technology for production of advertisements in Bulgaria is at a very high level - often higher than in Western European countries. This, together with the potential of Bulgarian artists, is a winning combination.

Another visible change is that the media market is regulated and has become extremely transparent. Yes, we, the agencies, earn less from advertising in the media than 15-20 years ago, but the market is much more mature and the client gets higher efficiency from his investment.

I don't think anyone sees advertising and communication as a service anymore. We live in a consumer society, replete with goods and services, and often the only way a product can stand out is through emotional attachment - and here comes the role of advertising and PR.

**In this age of accessible and often overwhelming information, does conventional advertising continue to function? Or do we ►**



# НОВИНИТЕ ONAIR

темите в баланс



централна  
емисия

18:30

късна  
емисия

21:30

ON  
AIR



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

► **have to think more and more about new forms?**

The tools are definitely becoming more innovative. But what has a real impact on the audience is the content, and it hasn't changed. The language in which we communicate with the audience must be such that it meets exactly their need.

The tools are becoming more diverse and they are increasingly segmented by age groups. On the one hand, this allows us to target much more accurately. On the other hand, it obliges us to know much more about each of these tools. Every day and every hour there is something to learn about the new media. For example, I don't have TikTok, but I know what it is, because we have to work with it.

**Isn't this a risk of falling into the 'shiny object syndrome', focusing on something just because it is new and modern? What do you think about phenomena like influencing?**

Brands and businesses are trying to capture the moment, and if they succeed, then they communicate well. There is nothing wrong with catching a 'shiny object' while it is still shiny. But you also have to be smart enough to switch off when interest in it starts to wane. There are many pros and cons with regard to influencers. Among them are high-quality content creators who give useful information to their followers. Of course, as in any field, there are those who only call themselves influencers and expect this to bring them quick success. However, they are not sustainable. I for one prefer influencers, who are rather close to the opinion makers. And they achieve this when they have existed long enough. This means that they really have an impact on their audience, that they retain and develop it.

**You like to say that success visits those who do not sleep. However, do we have to lose more and more sleep in order to catch up with the technologies and the constant changes caused by them nowadays? Is the moment set when technology will finally outrun man?**

Rather, I mean that success comes to the curious, those who are constantly looking for new knowledge. In our group, our success came gradually, and that is what makes it sustainable. I am not impressed by know-it-alls. I myself study every day, and we have turned this into a corporate philosophy. Will technology outpace man? Never. It will help us. But it will need the empathetic and touching content that only the human brain can create. That is why both our profession and the media will continue to be created by people. ■



"Дали технологиите ще надбягат човека? Категорично не. Те ще ни помагат. Но ще имат нужда от такова емпатично и докосващо съдържание, каквото може да създаде само човешкият мозък"

► ► Това означава, че наистина имат влияние над своята аудитория, че я задържат и развиват.

**Обичате да казвате, че успехът навестява онези, които не спят. Налага ли се обаче все повече да се лишаваме от сън, за да успеем да догоним технологиите и предизвикваните от тях непрестанни промени в наши дни? Задава ли се моментът, в който технологията окончателно ще надбяга човека?**

По-скоро имам предвид, че успехът спомогва любопитните, онези, които непре-

къснато търсят ново познание. В нашата група успехът ни спомогна постепенно, и точно това го прави устойчив. Правят ми лошо впечатление хората, които смятат, че знаят всичко. Аз самата уча всеки ден, и сме превърнали това в корпоративна философия.

Дали технологиите ще надбягат човека? Категорично не. Те ще ни помагат. Но ще имат нужда от такова емпатично и докосващо съдържание, каквото може да създаде само човешкият мозък. Затова и нашата професия, и медийната ще продължат да се създават от хора. ■



Джау Фишър, Прелитане  
Jie Fischer, Flyover



76 | **ЕДИН СВЯТ НЕ СТИГА**  
**THE WORLD IS NOT ENOUGH**

66 | **ОТКРИТИЯТА НА 2020**  
**THE WORLD IS NOT ENOUGH**



84 | **СМЕНЕНА САМОЛИЧНОСТ**  
**A CHANGED IDENTITY**







## ЗА КАКВО СЛУЖАТ СЪНИЩАТА?

Сънят - и сънищата - са нещо, което е интригувало човека още от зората на времето. Но едва в последните няколко години учените започват да осъзнават колко важен е сънят, и колко различни роли изпълняват сънищата за функционирането на мозъка.

Вече е общоприето схващането, че за всеки два часа будно взаимодействие със света, мозъкът се нуждае от един час сън, за да обработи и контекстуализира преживяванията си. Сънят подобрява координацията, уменията ни да научаваме нови неща, и особено паметта ни.

Но каква е ролята на сънищата? Робърт Стикголд и Антонио Садра, професори съответно в Харвардския и Монреалския университет, се готвят да дадат своите отговори в книга, озаглавена *When Brains Dream*.

Според тях сънищата, свързани с т. нар. REM фаза на съня (от Rapid Eye Movement

- бързо движение на очите), изпълняват множество различни функции. Те улесняват отсяването на емоционалните спомени или емоционалните компоненти на дадена сцена, и позволяват на по-незначителните компоненти да изледнеят. Освен това подпомагат решаването на задачи с множество възможности, улесняват интеграцията на новата информация към съществуващите познания и, не на последно място, засилват много езиковите умения при децата. Прекъсванията в нормалния сън забележимо нарушават тези процеси.

Според невролога Хосе Ортис, сънищата са средството на мозъка да тества колко силни са асоциациите между нови и по-стари спомени. За целта той конструира въображени истории насън и следи кога комбинацията предизвиква по-силна емоционална реакция. Тези асоциации се заздравяват и по-лесно се извикват в будно състояние.

## WHAT ARE DREAMS MADE FOR?

Sleep - and dreams are things that have intrigued man since the dawn of time. But it is only in the last few years that scientists began to realize how important sleep is and how many different roles dreams play for the functioning of the brain.

It is now widely believed that for every two hours of awake interaction with the world, the brain needs one hour of sleep to process and contextualize its experiences. Sleep improves coordination, our ability to learn new things, and especially our memory.

But what is the role of dreams? Robert Stickgold and Antonio Sadra, professors at Harvard and Montreal universities, respectively, are preparing to give their answers in a book called *When Brains Dream*.

According to them, dreams associated with the so-called REM phase of sleep (from Rapid Eye Movement), perform many different functions. They make it easier to highlight the emotional memories or emotional components of a scene, and allow the minor components to fade. In addition, they help to solve problems with many possibilities, facilitate the integration of new information into existing knowledge and, last but not least, greatly enhance children's language skills. Interruptions of normal sleep noticeably disrupt these processes.

According to neurologist Jose Ortiz, dreams are a means for the brain to test how strong the associations between new and older memories are. To do this, he constructs imaginary stories in a dream and watches when the combination provokes a stronger emotional reaction. These associations become stronger and are easier to recall when . ■

Ипотечен кредит

# ДОМ

## за теб

От Вкъщи  
по-хубаво няма

- Изключително промоционална лихва
- Безплатна имуществена застраховка



Централна Кооперативна Банка  
Важният си ти.

\*5050  
[www.ccbank.bg](http://www.ccbank.bg)

# ОТКРИТИЯТА НА 2020 ГОДИНА

Едно от тях вече е редом с вас на борда на "България Еър"

ТЕКСТ КОНСТАНТИН ТОМОВ / ФОТОГРАФИЯ SHUTTERSTOCK

**У**мнозинството от нас 2020 вероятно е оставила впечатлението, че някой е натиснал паузата. Но истината е, че карантинните мерки, блокираните пътувания и всички останали особености на отминалата година ни най-малко не възпрепятстваха науката.

От космоса до собствените ни бани и тоалетни, 2020 донесе множество важни или просто любопитни открития и изобретения. Тук сме подбрали 20 от тях. Потен-

циално най-важното - ваксините срещу Covid-19 - засега остава извън него. Те бяха създадени за необикновено кратък срок: броени месеци, докато досегашният рекорд за най-бързо създадена ваксина, тази срещу заушка, бе над четири години. Някои от тях ползват изумителни нови технологии, като т.нар. "информационна РНК". Но все пак ще се въздържим от окончателна оценка, докато не видим как ще се справят на практика с изпращането на грамите от 2020 в историята. ►





### ► БЕЗОПАСНА САМОЛЕТНА КАБИНА

Докато седите в кабината на самолета на "България Еър", се намирате в пряк контакт с ефекта от едно от най-забележителните изобретения на 2020 година, включено и прословутия списък на списание Time.

GermFalcon има размерите на стандартната бордова количка за напитки, но с две дълги рамена, с които достига с лекота всички седалки и повърхности в самолета и ги дезинфекцира с ултравиолетови лъчи. Това е доказано ефективно срещу коронавируси и други патогени. Разликата с домашните ултравиолетови лампи е, че GermFalcon използва дължини на вълната от около 200 нанометра, вместо 500-700, колкото е обичайно при тях.

Съзателят на технологията Dimer се съюзи с гиганта Honeywell за серийното производство на такива апарати и с удоволствие искаме да подчертаем, че "България Еър" бе първата авиокомпания от ЕС, която се снабди с тях.

### ВОДА ОТ ВЪЗДУХА

Още в рамките на сегашното десетилетие - най-късно до 2030 - се очаква човечеството да набъбне до над 9 милиарда души. Тогава светът ще се нуждае от поне 30% повече питейна вода, отколкото ползва днес - а даже и днес има райони по планетата, които страдат от жесток недостиг на прясна вода.

Компанията Exaeris Water Innovations се е заела да реши този проблем, като посегне към най-достъпния източник. Водата в земната атмосфера надхвърля 140 квадриона литра. Тя лесно може да се извлече чрез кондензация - само че обикновено този процес изисква доста енергия.

През 2020 Exaeris представи технология за извличане на атмосферната влага, която се нуждае от нищожно количество енергия. Първият ѝ готов апарат, чиято премиера е този януари на CES в Лас Вегас, ще консумира колкото три енергоспективящи крушки, и ще добива по 15 литра чиста вода на ден.

### ХРАНА ОТ ВЪЗДУХА

Неудържимо растящото световно население ще се нуждае не само от повече вода, но и от повече храна. Оказва се, че и нея можем да извлечем... от въздуха. Финландската Solar Foods произвежда протеини, като захранва специални бактерии с водород и възглероден диоксид, извлечени от атмосферата чрез енергия от възобновяеми източници. Бактериите произвеждат високохранителен протеин без вкус, който обаче може да се овкуси и да се добавя към всякакви ястия. Масовизацията на подобна технология ще е добра новина и за околната среда, защото понастоящем на селското стопанство се падат над две трети от потреблението на



Exaeris Water Innovation

NASA Ingenuity



питейна вода и точно една четвърт от отгеляните парниковите емисии.

### ПО-ЕВТИНА ГЕННА ТЕРАПИЯ

Генната терапия е единствената надежда за милиони хора, страдащи от редки генетични заболявания. Но до момента тя е твърде скъпа и недостъпна: една-единствена доза от първата одобрена в ЕС такава терапия може да струва милион евро. Генната терапия разчита на т. нар. агеноасоциирани вируси (AAV) - малки вируси, които не разболяват хората и съответно

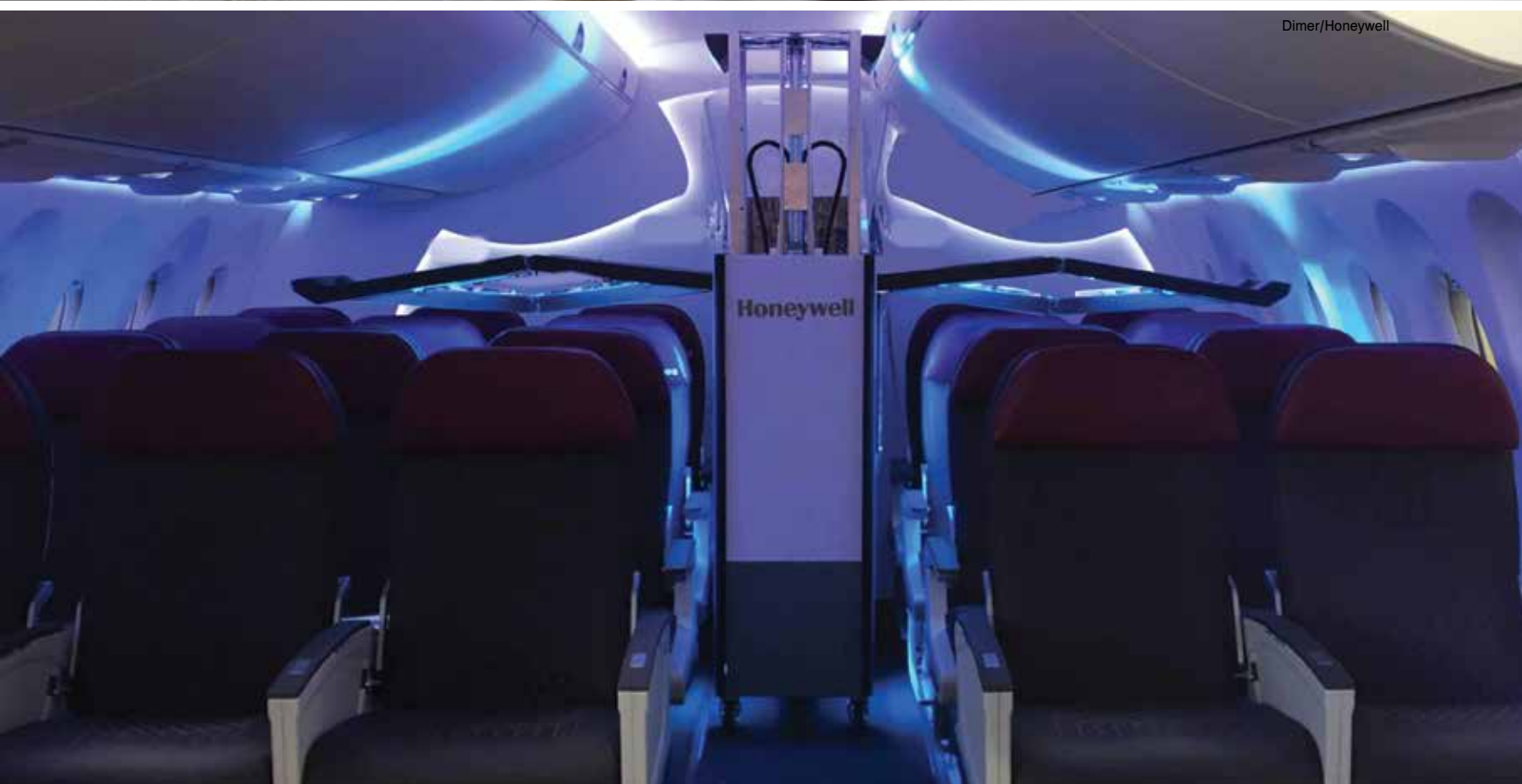
не задействат имунната система. Но сегашната технология за получаването на AAV е скъпа и много неефективна. Заразяването на клетките с обикновени агеновируси би ги накарало да произвеждат AAV в по-големи количества, но проблемът е, че и гамите агеновируси се размножават и замърсяват произведените AAV.

Британската Oxford Genetics е измислила начин да блокира възпроизводството на агеновирусите в клетката - и даже вече продава технологията на пазара. Това ще смъкне цената на генната терапия до едва





Solar Foods



Dimer/Honeywell

няколко хиляди евро за доза - грастично подобрение.

### СБОГОМ НА КОМАРИТЕ?

За щастие дори и най-яроостните природозащитници не са намерили аргументи в полза на това да оставим комарите да ни тормозят безнаказано. За сметка на това една холандска компания настоява, че е открила начина да се предпазим от досадните насекоми, без да използваме отрови и други опасни методи. Уредът, наречен Mosquitron, е преносим и може да се зарежда през USB

порт. Той излъчва слаба ултравиолетова светлина, която не смущава хора и животни, но привлича неустоимо комарите. После малък и напълно безшумен вентилатор ги засмуква във вътрешността на машината, където ги оставя да изсъхнат.

### ИЗВЪНЗЕМЕН ХЕЛИКОПТЕР

В идеята да се издигнеш във въздуха чрез витлови перки няма нищо ново: подобни играчки съществуват в Китай още преди Христа, Леонардо рисува детайлни чертежи на хеликоптер, а през юли 1901 Херман

Гансвинд извършва и първия полет с такъв апарат край Берлин. Оттогава човечеството е създадо хиляди модели на вертолети - но нито един като Ingenuity, с който NASA снабди своя марсоход Perseverance. Тази миниатюрна машина има две роторни перки, всяка от които се върти с 2400 оборота в минута - няколко пъти по-бързо от познатите ни хеликоптери. И за това има много добра причина: на Ingenuity се пада честта да е първият създаден от човека апарат, полетял на другата планета. В разредената марсианска атмосфера ще му трябват ▶



► много повече усилия за целта. Но пък ще може да се движи много по-бързо и на по-големи дистанции от мислите марсоходи.

## ОТКРИВАНЕТО НА АМЕРИКА

Конвенционалната теория гласи, че Северна и Южна Америка са заселени за пръв път от хора някъде между 13 000 и 18 000 години назад във времето, като тези първи заселници са били сибирски жители, преминали по замръзвания тогава Берингов проток, който сега разделя Аляска от най-източните райони на Русия.

Но тази конвенционална теория бе разбита на пух и прах от археолозите, които в една отдалечена пещера в мексиканския щат Сакатекас откриха човешки артефакти, датирани отпреди около 32 000 години.

В онзи период, в сърцето на последната Ледникова епоха, Беринговият "мост" е бил напълно непроходим. Предположенията са, че първите "американци" всъщност са дошли на континента от Азия с лодки - подобно на начина, по който са заселени Меланезия и Полинезия.

## СПАСЕНИЕ ОТ ПЛАСТМАСАТА

Замърсяването с пластмаса става все по-тревожно - тази година големи количества неразградими отпадъци бяха открити даже под ледовете на Арктика. В същото време, както и Covid-19 ни доказва, човечеството още не е готово да се откаже от удобствата и огромните предимства на синтетичните материали.

Потенциално решение на проблема са разработили учени от британския Център за ензимни иновации и американската Национална лаборатория по възобновяема енергия в Колорадо. Създадените от тях ензими могат само за няколко дни да разграждат някои от най-популярните пластмаси, като полиетилен терефталат (PET) до съставните му компоненти, така че те да могат да се използват повторно.

## ЧАСТЕН КОСМОС

Няколко години могат да претендират да са поставили началото на частната инициатива в космическите изследвания. Но 2020 окончателно подгрява напредъка в тази област с успешните мисии на SpaceX, компанията на Илон Мъск, до Международната космическа станция. Благодарение на тях САЩ отново могат самостоятелно да извеждат космонавти в орбита, след като госта години след пенсионирането на совалките трябваше да разчитат на руска помощ за целта.

Мъск смята да използва SpaceX и за създаването на флотилия от комуникационни сателити Starlink, с които планира да осигури достъп до интернет навсякъде по света.

## НАЙ-ДРЕВНАТА МАТЕРИЯ НА ЗЕМЯТА

Открита в останките от един разбил се в Австралия метеорит, тази материя всъщност е госта по-стара от самата планета, на която живеем. През 2020 учени изследваха детайлно т. нар. метеорит на Мърчисън, паднал през 1969, и установиха, че възрастта на част от материя в него е до 7 милиарда години (според общоприетата теория Земята е възникнала като планета преди 4.54 милиарда години).

Според космолозите този древен прах е бил разпръснат в пространството от умираща звезда госта преди образуването на нашето Слънце (преди 4.6 милиарда години). Надеждите са тази и други подобни находки да хвърлят повече светлина върху по-ранната история на Млечния път.

## ЛЕЧЕНИЕ НА ВРОДЕНА СЛЕПОТА

През март медици от Орегонския университет извършиха първата в историята генна корекция върху жив организъм чрез технологията CRISPR (Clustered regularly interspaced short palindromic repeats). Целта им бе да коригират генетична мутация, предизвикваща слепота. Става дума за състоянието, познато като вродена амавроза на Лебер. При него дефектен ген пречи на тялото да произвежда протеина, нужен за превръщането на светлината в сигнали до мозъка. Макар и рядко, заболяването все пак засяга близо 100 000 души по света.

Опитите на учените се оказаха успешни: при лабораторните мишки и маймуни генната корекция възстанови около половината засегнати клетки - много повече от нужното, за да се възстанови зрението.

## СПАСЕНИЕ ЗА ПЧЕЛИТЕ?

Ролята на пчелите далеч не се изчерпва с това да ни дават мед: от тях в огромна степен зависи опрашването на растенията. Затова тревожните вести, че популацията от пчели в Северна Америка се топи с рекордни темпове, роди откровено апокалиптични прогнози. А междувременно явлението се пренесе и в Европа и Азия.



Lexon Oblio

Причините още не са напълно изяснени, но повечето експерти свързват измирането на пчелите с пестициди, замърсяване и климатични промени. Beeewise Beehome е високотехнологичен кошер с изкуствен интелект, който може да приюти до 2 милиона пчели, постоянно ги наблюдава и прави измервания на средата им, и може да се намесва при нужда, предпазвайки ги от вредители или екстремни температури.

## ОТКРИВАНЕ НА РАКА СЪС СВЕТЛИНА

Ранното откриване на раковите заболявания е ключово за лечението им. Но за целта се налагат скъпи или неприятни за човека тестове - биопсии, ядрено-магнитен резонанс, компютърна томография.

Това може да се промени, ако "умната игла", разработена в Ексетърския университет, издържи успешно клиничните изпитания. Тя измерва как светлината от нисковолтов лазер се разпръсква в тъканите и на баца на това може да засече ракови клетки. Технологията се нарича "спектроскопия на Раман" и, за разлика от споменатите по-сложни изследвания, дава резултати не за дни или седмици, а за броени секунди.

## ГРИМ ПО ПОРЪЧКА

Не бихме наредили комплект гримове сред животоспасяващите изобретения, но половината човечество вероятно няма да се съгласи с нас, затова ще премълчим.

При всички случаи Perso, разработен от L'Oreal, е много любопитна идея: той е в състояние да ви забърка червило и сенки, индивидуално създадени за особеностите на лицето, устните и кожата ви.

Трябва само да качите едно-две свои селфита в специалното приложение, което върви заедно с гжаджата, и вече ще си имате персонален майстор на гримове като Катерина Медичи.

## ДЕЗИНФЕКЦИЯ ЗА ТЕЛЕФОНА

Една от най-смущаващите статистики на 2019 година бе онази, според която по смартфоните ни обичайно се събират цели 10 пъти повече бактерии, отколкото по обществена тоалетна чиния.

Lexon Oblio е госта елегантно решение на този проблем: това устройство с форма на ваза е безжично зарядно, което обаче, докато попълва батерията ви, ще дезинфекцира смартфона с ултравиолетова светлина, убивайки 99% от бактериите по него. А не е чувствително по-скъпо от обикновено безжично зарядно.

## УПРАВЛЕНИЕ С МИСЪЛ

В последните години свикнахме с интелигентните асистенти, чрез които можем да управляваме какво ли не с гласови команди. Представете си обаче, че можете



AlterEgo

да дават такива команди, без да си отваряте устата и без никои около вас да ви чува. Точно така функционира AlterEgo, компютърният интерфейс от ново поколение, разработен в MIT Media Lab.

Той е предвиден първоначално за хора със заболявания от типа на амиотропна латерална склероза или множествена склероза, но създателите му смятат, че ползите и за здрави хора ще са значителни.

Системата не чете мислите ни, слава Богу, а вместо това засича сигналите, които мозъкът подава към говорния апарат. Тоест достатъчно е да формулирате думите наум, и сензорите ще ги уловят в 92% от случаите, както показаха изпитанията с първия прототип. Изследователите се надяват да вдигнат още процента в готовата за крайния потребител версия.

### ПОЛЕЗНИ ОТПАДЪЦИ

Дори и в Америка, където компостирането на битовите отпадъци започва още през 30-те години, това не е достатъчно разпространена практика, а в България е абсолютна рядкост. Причината е, че домашните системи за компостиране (тоест превръщане на отпадъците в торове) са скъпи, шумни и неудобни за ползване.

Всичко това може да се промени благодарение на Serira - дело на канадския изобрета-

тел от български произход Виктор Николов, което вече бе включено в най-значимите новости на 2020 година от списание Time. То се монтира под кухненската мивка, така че отпадъците от масата директно попадат в него. За разлика от традиционните машинки за смилане на отпадъците, Serira ги сепарира и съхранява твърдите в специален съд, който гарантира, че никакви миризми няма да се появят навън. Накрая просто изпразвате съда върху купчината с компост в двора, или в специален контейнер на улицата.

### ИНСТРУКТОР ЗА ПИЛОТИ

Много любопитна джаджа за почитателите на бързото шофиране на писта - в Калояново или някъде другаде. Garmin Catalyст е нещо като електронен инструктор за пилоти - той записва всичките ви данни и може да ви дава гласови съвети като "повече газ", "по-леко със спирачката" и "отлична траектория". Ползва данни не само от GPS, но и от въградените си акселерометри и от свързаната с него камера, която монтира на предното стъкло. След няколко навъртени обиколки ще направи анализ на шофирането ви и ще посочи как да отстраните слабостите в него.

### ПОГЛЕД В СЛЪНЦЕТО

През февруари, още преди светът да

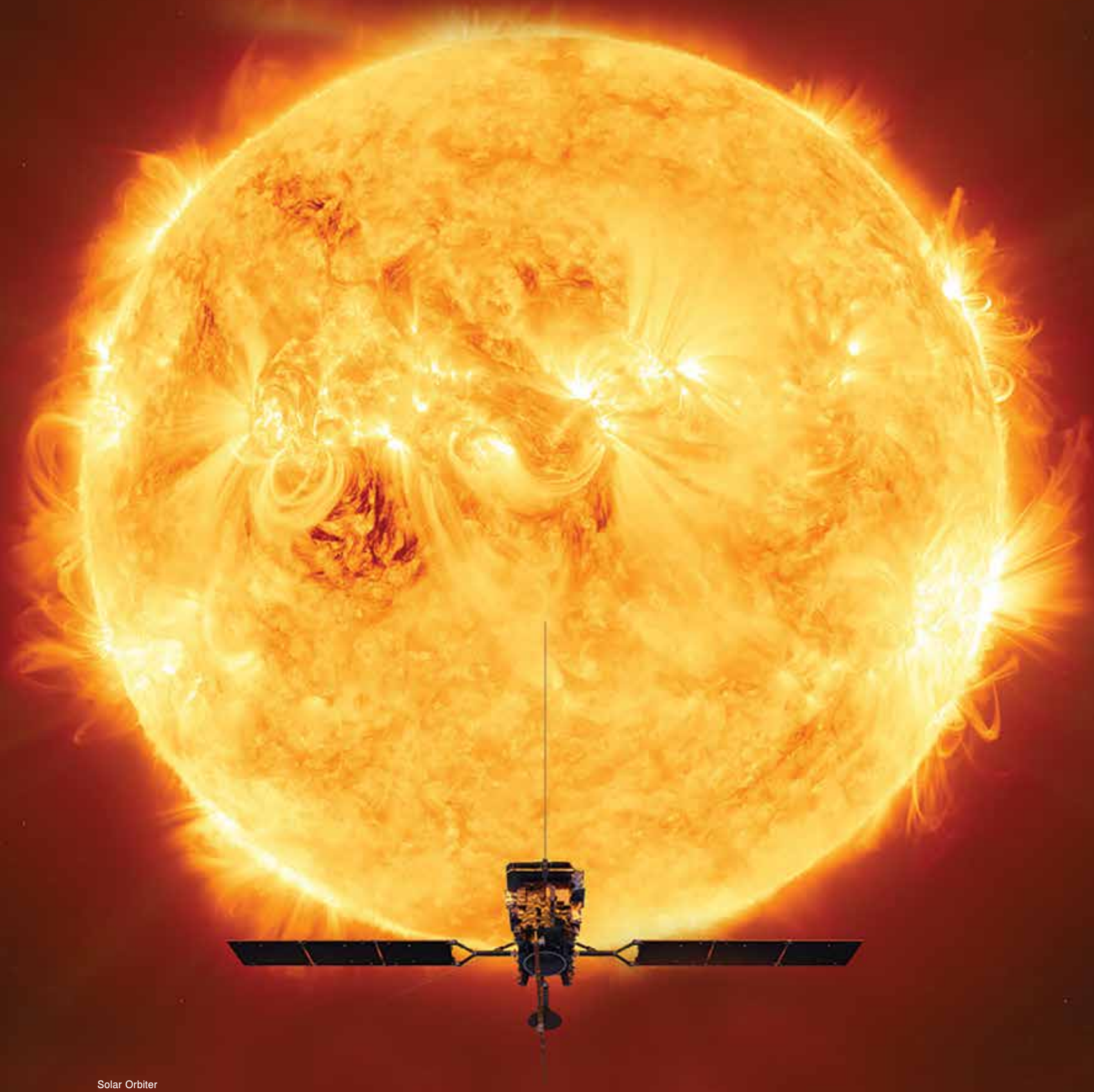
бъде парализиран, NASA и ESA изстреляха своя дългоочакван апарат Solar Orbiter, който през юни им се отплати с най-близките и детайлни кадри на слънчевата повърхност. Мисията му ще продължи седем години, през които той ще се доближи на само 42 млн. км до звездата, ще заснеме за пръв път нейните полюси и ще се опита подобри разбирането ни как действат слънчевите ветрове и бури - явления, които имат пряк ефект върху комуникациите и енергийните системи на Земята.

### ИЗМИТИ РЪЦЕ

В скалата за сложност на изобретенията на единия край са космическите апарати на NASA и реакторите за ядрен синтез. На другия полюс е Sato Tap, дело на японската LIXIL - по същество просто миниатюрна пластмасова мивка. Но тя е много добре обмислена: пригодена е да ползва всякакви пластмасови бутилки, може да се пуска и спира с едно побутване, и пропуска точно толкова вода, колкото да си измиете ръцете, и нито капка повече. За близо милиард души по света, лишени от течаща вода в домовете си, това е начинът да поддържат хигиена на добро равнище. И е съвсем достъпен начин: цените тръгват от 3 долара. ■



# THE 20 MOST NOTABLE DISCOVERIES OF 2020



Solar Orbiter



## One of them is already with you onboard Bulgaria Air

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

**T**he year 2020 left most of us with the impression that someone had pressed the pause button. The truth is, however, that the quarantine measures, the suspended travel and all other peculiarities of the past year did not hinder scientific progress even the least.

Ranging from space to our own bathrooms, 2020 brought many important or plain curious discoveries and inventions. We have picked 20 of them. The Covid-19 vaccines, which are probably the main one, are left out of the list for now. They were developed at a record speed - mere months, while the previous record for the fastest developed vaccine was held by the one against the mumps, which took over four years. Some of the vaccines use mind-boggling new technologies, such as the so-called messenger RNA. After all, we will refrain from delivering a final verdict, until we see how they deal with the drama 2020 brought and left behind.

### SAFE AIRCRAFT CABIN

While you are sitting onboard Bulgaria Air's aircraft, you are directly exposed to the effect of one of the most notable discoveries of 2020, even included in Time magazine's famous list. GermFalcon is the size of a standard airline galley cart, which serves you drinks and snacks. It has two long extensions that can easily reach all seats and surfaces onboard the aircraft and disinfect them with ultraviolet (UV) light. This has proven effective against coronaviruses and other pathogens. The difference between this one and the conventional UV lights is that GermFalcon uses wavelengths of around 200 nm, instead of the 500-700 nm used by the latter.

The technology's creator, Dimer, joined forces with the giant Honeywell to put these devices into mass production and we are pleased to inform you that Bulgaria Air was the first EU airline

to get this new equipment.

### WATER FROM THE AIR

The total human population is expected to exceed nine billion within the current decade or by 2030 at the latest. The world will then need at least 30% more potable water than it currently uses. That is given the fact that there are currently regions across the planet plagued by severe freshwater shortages.

The Exaeris Water Innovations company has taken on the task of solving this problem by turning to the most accessible source. Water in the Earth's atmosphere exceeds 140 million billion liters. It could easily be extracted through condensation - a process that requires quite a lot of energy.

In 2020, Exaeris presented a technology for gen-

erating water from the atmosphere, which uses a negligible amount of energy. The first such water generating machine, which will be unveiled this January at CES in Las Vegas, will consume about the same amount of energy as three energy-efficient light bulbs and will produce 15 liters of pure water a day.

### FOOD FROM THE AIR

In addition to water, the uncontrolled global population growth will require much more food. It turned out that that, too, can be generated ... from the air. The Finnish company, Solar Foods, produces proteins by feeding special bacteria with hydrogen and hydrogen dioxide, extracted from the atmosphere via renewable energy sources. The bacteria in turn produce a tasteless, but highly nutritious protein, that can be seasoned and added to any dish. Introducing such a technology on a wide scale would be good news for the environment, because currently agriculture consumes around two-thirds of all the drinkable water and is responsible for exactly a quarter of greenhouse gas emissions.

### CHEAPER GENE THERAPY

Gene therapy is the only hope for millions of people suffering from rare genetic disorders. It is still quite expensive and prohibitively expensive for many - a single dose of the first gene therapy course approved by the EU could cost a million euro.

Gene therapy utilizes the so-called adeno-associated viruses (AAVs) - small viruses that are not pathogenic and do not cause an immune response. The current technology for making AAVs is expensive and very inefficient. Delivering regular adenoviruses into the cells would make them produce AAVs in higher quantities, but the problem is that the adenoviruses themselves reproduce and contaminate the AAVs already made. ▶



Mosquitron

► The British company Oxford Genetics has come up with a way to block the reproduction of adenoviruses in the cell and is even already selling this technology on the market. That would reduce the cost of gene therapy down to just a few thousand euro per dose, which is a drastic improvement.

### GOODBYE MOSQUITOES?

Fortunately, even the fiercest environmentalists have not found any arguments in favor of leaving mosquitoes to harass us unchecked. In view of this, a Dutch company claims to have discovered a way to protect us from the annoying insects without the use of pesticides or other hazardous means. The device, called Mosquitron, is portable and can be charged through a USB port. It emits weak ultraviolet light, which does not bother people or animals, but is irresistible for the mosquitoes, which are attracted to it. A small fan then sucks them into the device's interior, where they are left to dry.

### EXTRATERRESTRIAL HELICOPTER

The idea of rising in the air via rotor blades is nothing new - similar toys have existed in China before Christ, Leonardo drew various designs of helicopters, while Hermann Ganswindt's maiden flight with such a device took place near Berlin in 1901. Ever since then, humans have created thousands of helicopter models, not a single one of which can be compared to Ingenuity, with which NASA equipped its Perseverance Mars Rover. This miniature machine has two rotor blades, each of which can rotate at 2,400 rpm - a few times faster than conventional helicopters here on Earth. There is a very good reason for that - Ingenuity has the honor of being the first manmade machine to fly on another planet. Mars's atmosphere is less dense than Earth's, meaning it would take much more effort for the drone helicopter to fly on Mars. On the other hand, it will be able to cover much larger distances quicker than the slow Mars rovers.

### AMERICA'S DISCOVERY

Conventional theory says that North and South America were first settled by humans sometime between 13,000 and 18,000 years ago. These first settlers were believed to have come from Siberia by crossing the then-frozen Bering Strait, which now separates Alaska and Russia's easternmost regions. This conventional theory was debunked by archeologists, who found human artifacts dating back to around 32,000 years ago in a remote cave in the Mexican state of Zacatecas.

The Bering Strait was completely impassable back in those times in the middle of the last ice age. The hypothesis is that the first "Americans" had actually come to the continent by boats, similar to the way Melanesia and Polynesia were settled.

### GOOD RIDDANCE TO PLASTIC

Plastic pollution is becoming ever more concerning - this year, large quantities of nondegradable waste were discovered even in the Arctic ice. Meanwhile, as Covid-19 came to show, humans are not yet ready to part with the convenience and huge advantages offered by synthetic materials. Scientists from the British Centre for Enzyme Innovation and the National Renewable Energy Laboratory in Colorado have developed a possible solution to the problem. They have created enzymes capable of breaking down over the course of just a few days some of the most widely used plastics, such as polyethylene terephthalate (PET), into its main components, which can be reused.

### PRIVATE OUTER SPACE

The last few years could claim to have set the beginning of the private initiative in space exploration, but 2020 was conclusively marked by progress in that realm with the successful missions of Elon Musk's company SpaceX to the International Space Station. Thanks to these missions, the US can once again autonomously send astronauts into orbit, after having had to rely on Russia for many years since the space shuttle's retirement.

Musk plans on using SpaceX to create a flotilla of Starlink communication satellites, which will provide internet access across the whole planet.

### THE OLDEST MATERIAL ON EARTH

Discovered in the debris of a meteorite that crashed in Australia, this material is actually much older than our planet. In 2020, scientists studied in detail the so-called Murchison meteorite, which crashed in 1969, and found out that some of the materials in it are at least 7 billion years old (according to the widely accepted theory, Earth was formed as a planet some 4.54 billion years ago).

According to cosmologists, this ancient dust was scattered in space by a dying star a while before our own Sun was formed (around 4.6 billion years ago). The hope is that this and other similar finds will shed more light on the Milky Way's earlier history.

### TREATMENT OF CONGENITAL BLINDNESS

In March, medical experts from the Oregon Health & Science University performed the first genetic correction on a living organism using the CRISPR (Clustered regularly interspaced short palindromic repeats). Their objective was to correct a genetic mutation that causes blindness. The condition in question is known as Leber congenital amaurosis, where a defective gene prevents the body from producing a protein needed to turn light into signals transmitted to the brain. Although rare, the condition affects close to 100,000 people across the world. The scientists' research was marked by success - around half of the affected cells of the lab mice and monkeys that had undergone the genetic correction were recovered, which is more than enough to restore vision.

### SALVATION FOR THE BEES?

The role bees play goes far beyond the production of honey, as they are largely responsible for the pollination of plants. That is why the worrying news that bee populations are melting away in North America at record rates gave rise to straightforward apocalyptic projections. Meanwhile, the phenomenon spread to Europe and Asia. The causes for this are still not clear, but most experts see a link between the dying out of bees and pesticides, environmental pollution, and climate change. Beewise Beehome is a high-tech beehive that uses artificial intelligence, which can accommodate up to 2 million bees, constantly monitor and keep track of their environment, and even intervene to protect them from pests or extreme temperatures.

### FINDING CANCER WITH LIGHT

The early diagnosis of cancer is crucial for its treatment. This, however, requires an array of expensive and unpleasant tests and medical procedures, such as biopsies, magnetic resonance imaging (MRI), computer tomography, etc.

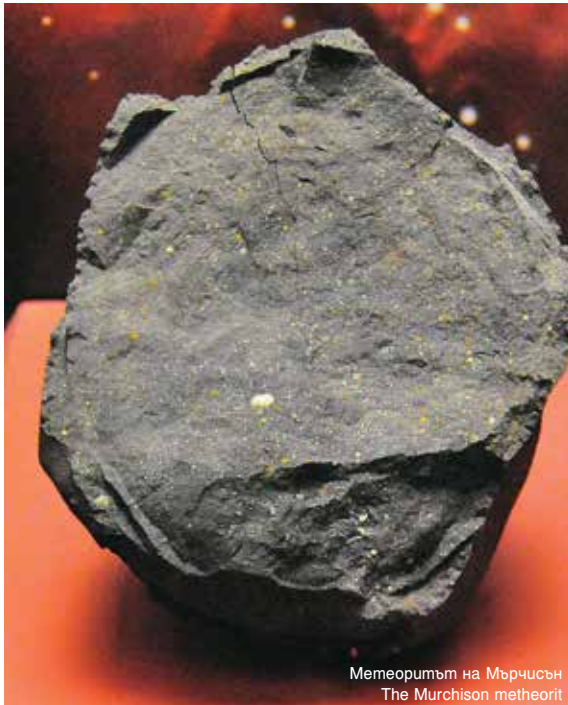
This can all change if the "smart needle", developed at the University of Exeter, successfully passes its clinical trials. It measures how light emitted from a low-voltage laser is scattered inside tissues, and based on that, cancer cells can be pinpointed. The technology is called Raman spectroscopy and unlike the above-mentioned complicated procedures, it yields results almost instantaneously - in mere seconds.

### CUSTOM-MADE MAKEUP

We wouldn't typically list makeup among the



Sato Tap



Метеоритът на Мърчисън  
The Murchison meteorite



Beewise Beehome

life-saving inventions, but half of the world's population would probably beg to differ, which is why we wouldn't dwell on this any further. In any case, Perso, developed by L'Oreal, is a very interesting idea - it is capable of mixing individually created lipstick and eyeshadow based on someone's unique facial features, lips and skin. The only thing required is a couple of selfies to be submitted to a special app, which comes together with the gadget, and voila - you have your personal makeup artist, just like Catherine de' Medici.

#### DISINFECTING THE PHONE

One of the most shocking statistics of 2019 was that our smartphones usually have ten times more bacteria on them than there are on the surface of a public toilet seat. Lexon Oblio is quite an elegant solution to this problem - this device, shaped like a vase, is a wireless charger that, in addition to filling up your batteries, also disinfects your smartphone with UV light, killing 99% of the bacteria on it. What's even better is that it is not much more expensive than a regular wireless charger.

#### MIND READER

In recent years, we got used to the intelligent assistants through which we can control many things with voice commands. Imagine, however, that you could give such commands without ever opening your mind or even uttering a sound. That is exactly how AlterEgo functions. It is a computer interface of a new generation, developed by MIT Media Lab. The device was initially planned for people suffering from amyotrophic lateral sclerosis or multiple sclerosis, but its

creators believe it could greatly benefit healthy individuals as well.

The system does not read our minds, thank God, but instead detects the signals transmitted by our brains to produce speech. Simply said, it is enough for you to formulate the words in your head and the sensors will detect them with a 92% accuracy, which is what the tests of the first prototype showed. The researchers are hoping to further increase this figure in the final version of the device before it is released.

#### USEFUL WASTE

Even in America, where composting household waste started back in the 1930s, this practice is still not widespread. The reason is that home composting systems (for turning waste into manure) are expensive, noisy and inconvenient to use. All of this could change thanks to Sepura - the work of Canadian inventor of Bulgarian heritage, Victor Nicolov, which was included in Time magazine's list of the best inventions of 2020. The device is installed underneath the kitchen sink, so that waste from the table can directly go there. Unlike the traditional garbage disposal units, Sepura separates and sorts out solid waste in a special container, while guaranteeing that no odors will be emitted. At the end, you simply empty out the contents on the pile of compost in your backyard or in a special container out on the street.

#### RACE CAR DRIVER INSTRUCTOR

A very interesting gadget for the fans of car racing, be it on a track or elsewhere. Garmin Catalyst is something like an electronic race car driver instructor - it records all your data and

can give you voice advice, such as "more gas", or "easy on the brakes" and "excellent trajectory". It uses not only data from the GPS, but also extracts information from the built-in accelerometers and from the connected camera, which you would mount on your windscreen. After a few laps, the device will analyze your driving and give you pointers on how to improve it.

#### A GLANCE AT THE SUN

In February, before the world was paralyzed, NASA and ESA launched their long-awaited satellite, Solar Orbiter, which paid them back in June with the most close-up and detailed images of the Sun's surface. Its mission will continue for seven years, during which it will get as close as 42 million km to the star and capture its poles for the first time, while attempting to contribute to our understanding of how the solar winds and storms work - phenomena that have a direct impact on the communication and energy systems here on Earth.

#### CLEAN HANDS

The scale of complexity of inventions ranges from NASA's space satellites and nuclear synthesis reactors to Sato Tap - the work of Japan's LIXIL, which is in its essence a miniature plastic sink. It is very well conceived, however, because it has been designed to use all types of plastic bottles and can be turned on and off with a simple push. It also dispenses just enough water to wash your hands and not a single drop more. That is an opportunity to provide decent hygiene to close to a billion people on the planet who do not have access to running water at home. And it is quite affordable with a starting price of USD 3. ■



# ЕДИН СВЯТ НЕ СТИГА

## THE WORLD IS NOT ENOUGH

Nature Photographer of The Year е конкурс за снимки на природата, който през 2020 се провежда за пети път. Конкурсът е отворен за всички фотографи на възраст над 10 години – професионалисти и любители, и е разделен в десет различни категории. Скронната такса за участие се дарява директно на фондацията Nature Talks, която финансира проекти за опазване на природата.

Nature Photographer of The Year is a contest for photos of nature, which was held for the fifth time in 2020. The competition is open to all photographers over the age of 10 – professionals and amateurs, and is divided into ten different categories. The modest participation fee is donated directly to the Nature Talks Foundation, which funds nature conservation projects.

Снимки: Nature Photographer of the Year 2020

All images courtesy by Nature Photographer of the Year 2020



Роберто Маркеджани - Джурасик парк. Носител на голямата награда  
Roberto Marchegiani - Jurassic Park. First prize winner



Адриана Клаудия Санс - Мога ли да премина?  
Adriana Claudia Sanz - I can pass?



Юан Минхуи - Гора в шушулка  
Yuan Minghui - Woods in a Pod



Дејвид Гибън - Хванат от виелицата  
David Gibbon - Caught In A Blizzard



Джо-Ан Макартър - Надежда в изгорялата гора  
Jo-Anne McArthur - Hope in a Burned Forest





Артур Станкiewicz - Златна светлина с импала  
Artur Stankiewicz - Golden light with Impala



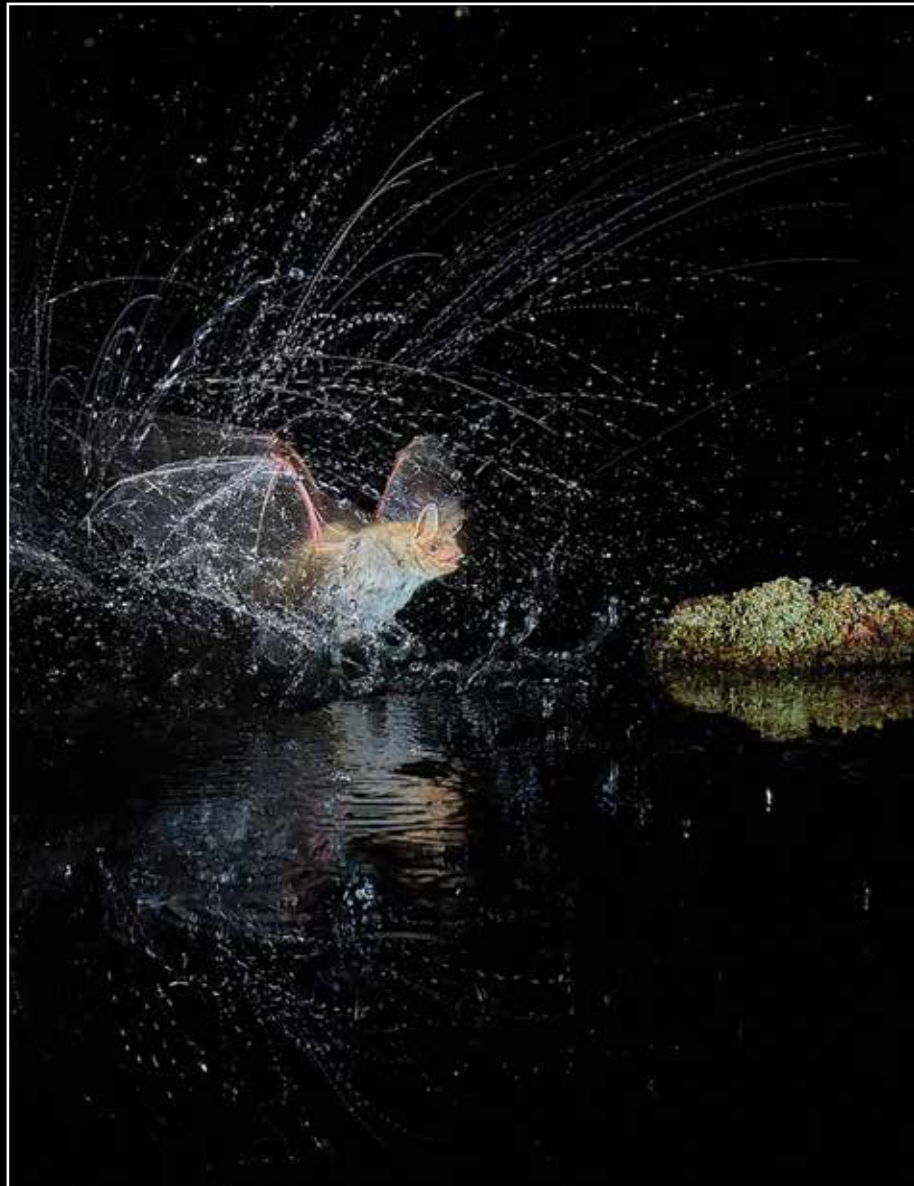
Оскар Диез - Задава се буря  
Oscar Diez - Storm brewing



Рубен Перес Ново - Ново потапяне  
Ruben Perez Novo - A new immersion



Антонио Леива Санчес - Пляс!!!  
Antonio Leiva Sanchez - Splash!!!



Кирси Макензи - Брезови колони  
Kirsi MacKenzie - Birch Columns



Дмитрий Кох - Ледено озъбване  
Dmitry Kokh - The Ice Grin





Алехандро Прието - Няма стена на границата  
Alejandro Prieto - No Border Wall



Карим Илия - Рауран хищник  
Karim Iliya - Striped Hunter



Томас Вуджаян - Светът се обръща наопак  
Thomas Vijayan - The World Is Going Upside Down





Нийлутпол Баруа - Божествен дъжд  
Neelutpaul Barua - Heavenly Showers



Мануел Енрике Гонсалес Кармона - Голямо и малко  
Manuel Enrique Gonzalez Carmona - Big Small

Амит Ешел - Да живееш за момента  
Amit Eshel - Living in the moment







Радомир Якубовски, Мъртва гора  
Radomir Jakubowski, Dead Forest



Пол Голдстейн, Голямата синева  
Paul Goldstein, Big Blue



Пал Хермансен, Тимотеика разпръсква полена си  
Pal Hermansen, Timothy pollen spread



Кевин ДеВрей, Омагьосана гора  
Kevin DeVree, Enchanted Forest



## STS. CONSTANTINE AND HELENA RESORT VARNA



## BALCHIK



ДИРЕКТНО ОТ  
ИНВЕСТИТОР

**MY-HOME.BG**

**+359 888 323 432**



**Graffit** Gallery Hotel

RED CANAPE BY THE BAY  
Е ОТВОРЕН  
ВСЕКИ ДЕН ДО 22:00  
ЗА ГОСТИТЕ НА  
ХОТЕЛ-ГАЛЕРИЯ ГРАФИТ



*Red Canape*

#NewMenu #NewConcept  
#RedCanapeIsDifferentJustLikeYou



ВИЖ ПОВЕЧЕ НА

[www.graffithotel.com](http://www.graffithotel.com)

[reservations@graffithotel.com](mailto:reservations@graffithotel.com)  
+359 52 989 900



бул. „Княз Борис I-ви“ 65  
гр. Варна



# СМЕНЕНА САМОЛИЧНОСТ

ID.3 е точно онова, което подсказваше името му - пълно преобразяване за Volkswagen. И въпреки това ни се стори много познат

ТЕКСТ КОНСТАНТИН ТОМОВ / ФОТОГРАФИЯ КОЛЕЛА, VW





**П**рез последните три години чухме какво ли не за ID.3, първия чист електромобил на Volkswagen. Колата, която ще спаси европейската автомобилна индустрия. Колата, която ще препъне Tesla. Колата, която ще промени правилата на играта.

**КОГАТО АНАЛИЗАТОРИТЕ КАЖАТ ЗА НЕЩО**, че ще промени правилата на играта, това почти винаги означава, че то е обречено на бърз и тотален провал. За всеки продукт като първия iPhone, който наистина е преобърнал пазара, има 99 други смели опита, установили, че хората като цяло предпочитат да се придържат към познатите правила, вместо да приемат нови. За късмет на Volkswagen те не са се опитали да направят това с ID.3. Тази кола е тяхната електрическа алтернатива на Golf, и също като него предпочита по-скоро да е практична и лесна за ползване, отколкото оригинална и различна. С едно малко изключение.

**НАЙ-ГОЛЕМИЯТ КОЗ НА GOLF ВИНАГИ Е БИЛ**, че в което и поколение да седнете, неизменно знаете кое къде е и как действа. Сякаш една дузина инженери са седнали и по една седмица са мислили къде да бъде всеки бутон.

Тук вече не е така.

Опитите ID да бъде максимално модерен и максимално изчистен означават адски много сензорни екрани и бутони, всеки от които има повече от една функция. Даже този за стъклата е един и същи за предните и за задните.

Отнема известно време, докато човек схване логиката. След това може да бъде и доста удобно. Но като цяло управлението с тъч-скрийн, докато карате, не е от най-блестящите идеи. За щастие Volkswagen ви оставя и друга опция. ID е получил гласов асистент, който най-сетне наистина работи, и разбира даже английски с шопски акцент.

**ВЪВ ВСИЧКИ ДРУГИ ОТНОШЕНИЯ ОБАЧЕ ID** е наистина роднина на Golf. Той е прилизително със същите размери, което го прави удобен в града. Но е доста по-просторен отвътре. От една страна, липсата на мотор и охладителна система ►





► под предния капак прави въпросния капак доста по-къс, и позволява по-голямо межуосие. От друга, ID е с цели 10 сантиметра по-висок - и позицията на шофьора е по-скоро като в кросоувър, отколкото в нормален хечбек.

Багажникът побира 385 литра, което също е почти идентично със способностите на Golf.

**САМО ЧЕ ТОЗИ ID.3 Е НЕЩО, КОЕТО** нито един обикновен Golf досега не е бил - автомобил със задно предаване.

Електромоторът е на задната ос, батерията е вградена в пода. Базовата версия на ID.3 има 45 киловатчаса капацитет и 320 километра пробег с едно зареждане. Скоро ще се появи и върховата, която със 78 киловатчаса и 550 километра обхват явно ще се мери с Tesla Model 3. Но ние очакваме най-търсена да бъде версията по средата.

Това, което тестваме, е версията First Edition - първото издание. То има 58-киловатчасова батерия, 204 коня (доста повече от някои Golf GTI в миналото), и 7.3 секунди от 0 до 100 км/ч. Което не е никак лошо, но не и чак изумително.

Изумително е обаче ускорението от 0 до 50 км/ч - точно това, което най-често ви се налага да използвате в места като София, Варна, Пловдив. Това ускорение, в съчетание със задното предаване и ниския център на тежестта, прави от ID удивително пърга

градски автомобил. Управлението е приятно прецизно. Но при спиране ще усетите ясно, че теглото не е като на Golf. Ако бром и шофьора, то надхвърля 1800 килограма. Окачването е комфортно и колата вози доста меко. Но масата се чувства, когато минавате през неравности.

**ДОСТА НЕЩА В ИЗЧИСТЕНИЯ И ПРОСТО-**  
**РЕН ИНТЕРИОР** ни напомнят за BMW i3 - включително и превключвателят за предавките, качен вдясно зад волана. Той е доста удобен, щом посвикнете. Но не ви подтиква да привключвате твърде често в режим В - тоест рекуперация. При други модели можете непрекъснато да си играете с него. Тук идеята явно е да го ползвате само при по-стръмни спускания. От друга страна, колата е способна и сама да го задейства, без да ви пита. Компютърът получава постоянно информация от навигационната система и ще засили рекупериранието всеки път, когато приближите входа на населено място или друго ограничение на скоростта. Пробегът е 420 километра по новия тестов цикъл WLTP. Но зависи много от това къде и кога карате. В студения сезон може да се задоволите и с триста.

Оставете настрана мита, че батериите работят по-зле на студено - всъщност е точно обратното. Проблемът е, че вие работите по-зле на студено. За да ви стопли, един нормален автомобил ползва основно остатъчна топлина от двигателя

с вътрешно горене. ID.3 може да разчита само на батерията си.

**В ПЪРВОТО ЕСЕННО УТРО СЪС СЛАНА** още със самото натискане на старт бутона пробегът ни се стапя от 303 на 201 километра. И после отново скача на 250, щом изключваме парното.

Когато не е нужно отопление, ID.3 спокойно ще направи и 400 километра градско каране. Той е от малкото все още електромобили, които могат да се зареждат скоростно при цели 100 киловата. Само че ви пожелаем късмет в намирането на такава станция в България. Колата е идеална за хора с гараж или двор. Тогава можете да я зареждате нощем от стенното зарядно и изминаването на 100 километра ще ви струва само около 1.40 лева. А и можете вечерта да ѝ загадете в колко часа да се затопли на сутринта, докато още е включена в мрежата. Цената за България е 70 885 лева, с включен климатроник, парктроник, LED светлини и радио с два USB порта. Навигацията, отоплението на седалките и алуминиевите джанти са допълнителни екстри. Това е малко над Renault Zoe и точно колкото Peugeot e208 - но и двата френски модела отстъпват по размери. Най-достъпната Tesla Model 3 е с 8 000 евро отгоре в Европа.

Но главният коз на ID.3 не е цената, а фактът, че той си остава типичен Volkswagen. Тоест разумен, практичен и познат. ■

# A Changed Identity

ID.3 is precisely what its name implies - a completely transformed Volkswagen. Nevertheless, it seems strikingly familiar

By KONSTANTIN TOMOV / Photography WHEELS, VW

**M**any things were said over the past three years about the ID.3 - Volkswagen's first all-electric car. The vehicle, which will save the European automotive industry. The car which will trip up Tesla. The gamechanger car.

**WHEN ANALYSTS SAY THAT SOMETHING** is a gamechanger, it almost always means that it is doomed to a quick and utmost failure. For each product, like the first iPhone, that has managed to turn the market upside down, there are 99 other brave attempts that have merely found out that people generally prefer to stick to the familiar rules rather than accept new ones. Luckily for Volkswagen, they have not attempted such a thing with the ID.3. This car is their electric

alternative to the Golf, and just like it, it is rather practical and easy to use, than it is original and unique. There is one small exception, however.

**THE GOLF'S BIGGEST ADVANTAGE WAS THAT** regardless of which generation you sit in, you would always know where things are and how they work. It seems that a dozen engineers had sat down and thought about for a week where to place each button. That is not the case here anymore. The attempts at making the ID as modern and clean-cut as possible means there is a plethora of touch-sensitive screens and buttons, each of which has more than one function. Even the power windows button is the same for both the front and rear. It takes a while to get used to the logic behind it. After that, things can

get quite easy though. Navigating through the touch-screen controls, however, is generally not the best idea while driving. Fortunately, Volkswagen leaves you with another option - the ID is equipped with voice control, which finally works and even understands English spoken with a West Bulgarian accent.

**WHEN IT COMES TO EVERYTHING ELSE, THE ID** is a close relative of the Golf. It is about the same size, which makes it suitable as a city car, but at the same time it boasts a roomier interior. On the one hand, the lack of an engine and a cooling system under the hood makes it quite shorter and allows for a longer wheelbase. On the other, the ID is 10 cm taller and the driver's position is more like that of a cross-over than ►





► a normal hatchback. The trunk fits 385 liters, which is almost the same as the Golf's.

**HOWEVER, THIS ID.3 HAS SOMETHING** not a single Golf has ever had - a rear-wheel drive car. The electric motor is at the rear axle, the battery is built into the floor. The ID.3's base version has a 45-kWh capacity and a range of 320 km on a single charge. The high-end version will be released soon, which will have a 78-kWh capacity and a 550-km range, meaning it will clearly compete with the Tesla Model 3. The mid-level version is expected to be the most sought after. We tested the First Edition version. It has a 58-kWh battery, 204 hp (much more than some Golf GTIs from the past) and an acceleration of 0 to 100 km/h in 7.3 seconds. That is not bad at all, but nothing spectacular either. What is spectacular here is the acceleration from 0-50 km/h, which is what most people would use in the city. This acceleration, combined with the rear-wheel

drive and the low center of gravity make the ID an astonishingly agile city car. The handling is precise and pleasant. When coming to a stop, one would immediately notice this car's weight is not like a Golf. It can exceed 1800 kg with the driver included. The suspension is smooth and the ride is relatively soft. The car's mass, however, is felt when driving on rougher roads.

**MANY THINGS IN THE CLEAN AND ROOMY INTERIOR** remind us of the BMW i3 - including the gear shift, placed to the right of the steering wheel. It is pretty convenient when you get used to it. It doesn't push you to switch to B (braking) mode too often. In other models you can constantly play with this. The idea here is clearly to use it only on steeper inclines. The car is also capable of turning it on by itself without asking you. The computer gets constant feed from the navigation system and will increase energy recuperation every time you approach the entrance

of a city or town, or a speed limit reduction. The range is 420 km according to the new WLTP testing cycle. This, however, largely depends on where and when you drive. During the cold season, this range could easily drop down to 300 km. Dismiss the myth that batteries function worse in the cold - actually, it is quite the opposite. The problem is that you function worse in the cold. In order to keep you warm, a normal car mainly uses the left-over heat from the internal combustion engine. The ID.3 can only count on its battery for that.

**THE FIRST AUTUMN MORNING WITH A FROST** melted our range from 303 km to 201 km with the push of the start button. It went up again to 250 km once the heating was turned off. When no heating is needed, the ID.3 can easily pull off a 400 km range in the city. It is still one of very few cars that can fast-charge at 100 kW. Good luck finding such a charging station in Bulgaria, however. The car is perfect for people with a garage or a yard, as it can be charged at night from a regular wall outlet and driving the distance of 100 km would cost you just around 1.40 leva. You can also program the car in the evening to warm up at a set time in the morning, while it is still plugged in.

The price in Bulgaria is 70,885 leva, which includes climate control, park assist, LED lights and a radio with two USB ports. The navigation, heated seats and aluminum wheels would cost you more. This is a little more than the Renault Zoe, and exactly the same as the Peugeot e208. Both French cars, however, lack in size. The most affordable Tesla Model 3 costs 8,000 euro more in Europe. The ID.3's main advantage is not the price, but the fact that it remains a typical Volkswagen, meaning it is smart, practical and familiar. ■



## VW ID.3 First Edition

# 204

к. с. максимална мощност  
hp max power

# 310

Нм максимален въртящ момент  
Nm max torque

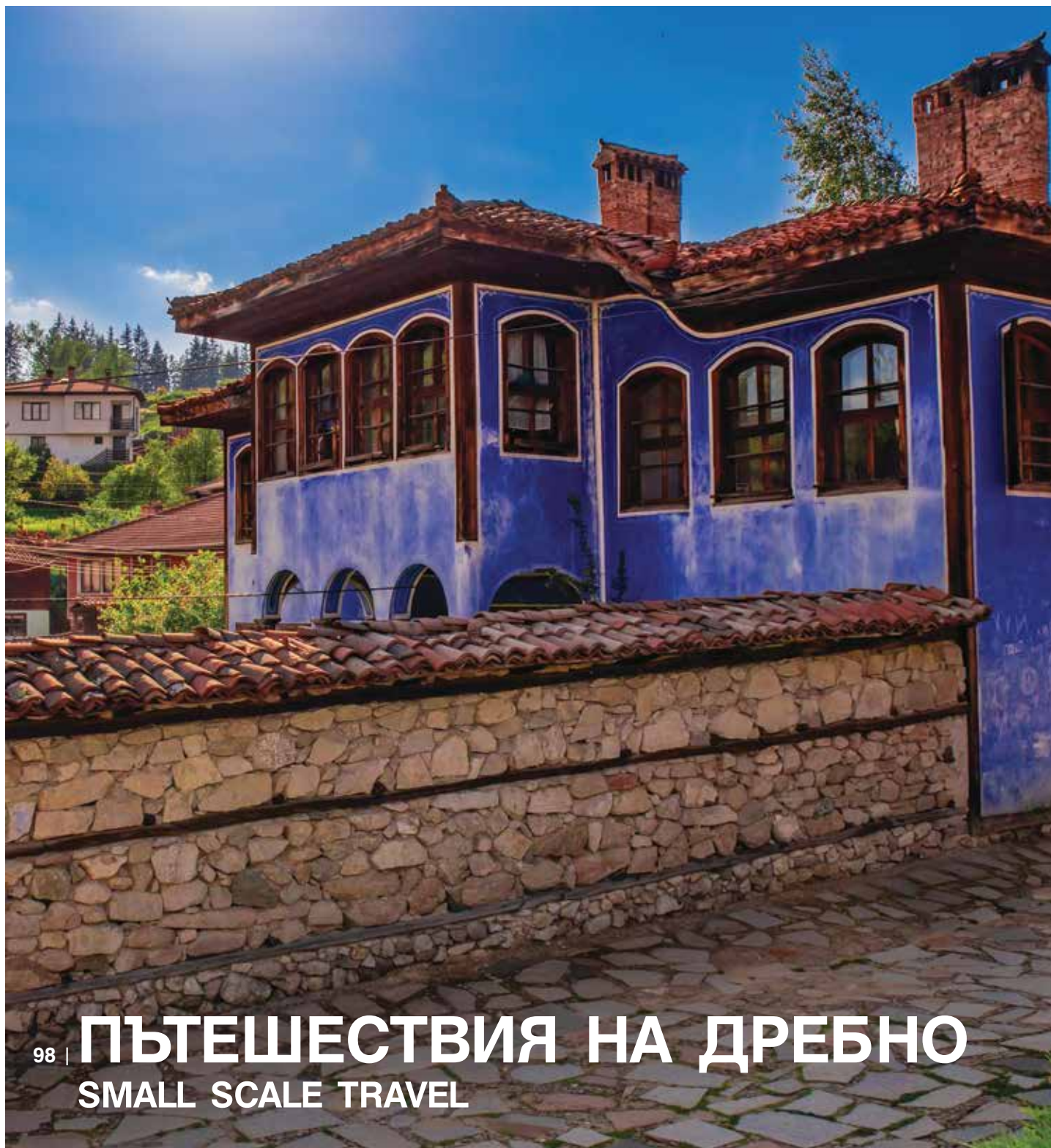
# 3.4

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

# 160

км/ч максимална скорост  
Top speed





98 | **ПЪТЕШЕСТВИЯ НА ДРЕБНО**  
SMALL SCALE TRAVEL

92 | **ЗАБАВЛЕНИЯ НА МАСА**  
SMALL SCALE TRAVEL



112 | **ЗИМНИ УДОВОЛСТВИЯ**  
WINTER DELIGHTS





# АФИШ



## ОПЕРА

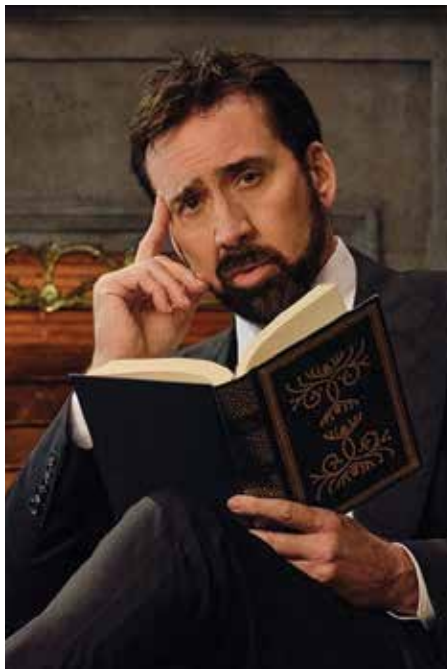
ХУАН ДИЕГО ФЛОРЕС // Павароти го посочи като своя наследник, а Пласидо Доминго преди време го обяви за най-добрия тенор в момента. Софийската публика ще може да се убеди лично в качествата на перуанския майстор Хуан Диего Флорес на 14 януари в зала 1 на НДК, в съпровода на Софийската филхармония (за щастие по смисъла на карантинните мерки филхармонията се води... театър и може да изнася представления при намален капацитет). В програмата са арии от Масне, Россини, Доницети, Белини, Пучини и други.

14 януари, НДК

## OPERA

JUAN DIEGO FLORES // Pavarotti named him as his successor, and Placido Domingo declared him the best tenor at the moment some time ago. The Sofia audience will be able to appreciate personally the qualities of the Peruvian master Juan Diego Flores on 14 January in Hall 1 of the National Palace of Culture, accompanied by the Sofia Philharmonic (fortunately under the quarantine measures, the Philharmonic is regarded as ..... theatre and can perform at reduced capacity). The program includes arias by Massenet, Rossini, Donizetti, Bellini, Puccini and others.

14 January, National Palace of Culture



## ДОКУМЕНТАЛНО КИНО

ИСТОРИЯ НА РУГАТНИТЕ // Тези думи са забранени по класическата телевизия и ако случайно се прокраднат, трябва да се заглушават с тромба. Но традиционните забрани никога не са засягали Netflix, която в най-новата си документална поредица ще се посвети именно на шест от най-популярните ругатни в английски език, изследвайки произхода, историята и социалните им ефекти (както казва водещият Никълъс Кейдж, "лайно е големият изразител").

По Netflix през януари

## DOCUMENTARIES

HISTORY OF SWEAR WORDS // These words are forbidden on classic television and if they accidentally sneak in, they must be silenced by a honk. But traditional bans have never affected Netflix, which in its latest documentary series will focus on six of the most popular swear words in English, exploring their origin, history and social effects (as host Nicholas Cage says, "shit is the big equalizer").

On Netflix in January



## ДЕТСКИ КНИГИ

ПРИКАЗКИ НА ПИШЕЩА МАШИНА // Разбира се, първо ще се наложи да обясните на детето си какво е това "пишеща машина". Но ви уверяваме, че извън това в кратките истории на Джани Родари няма нищо архаично. *Novelle fatte a macchina* е нещо като продължение на прекрасните "Приказки по телефона", които със сигурност помните от детството си. А ако случайно сте ги забравили, прочетете ги още веднъж: тези истории ни правят по-добри хора. Българското издание е илюстрирано от Дамян Дамянов.

Издателство "Сиела"

## CHILDREN'S BOOKS

TYPEWRITER TALES // First, you will of course, need to explain to your child what a "typewriter" is. But we assure you that there is nothing archaic in Gianni Rodari's short stories. *Novelle fatte a macchina* is something like a continuation of the wonderful "Tales on the phone", which you certainly remember from your childhood. And if you have accidentally forgotten them, read them again: these stories make us better people. The Bulgarian edition is illustrated by Damyan Damyanov.

Ciela Publishing House

# POSTER

## ТЕАТЪР

НЯМА ДА ПЛАТИМ! НЯМА ДА ПЛАТИМ! // Някои от по-скорошните опити на българските театрали да представят западни автори като Стайнбек или Уайлд ни оставиха със смесени чувства (сред които доминираше агресията). Но тук риск от подобно нещо няма: постановката е на Теди Москов, а и политическият фарс на нобеловия лауреат Дарио Фо е близо и до българската душевност, и до актуалните събития напоследък. В ролите са Мила Банчева, Михаил Милчев, Невена Калудова, Негда Спасова и други.

26 януари, Театър София

## THEATRE

CAN'T PAY! WON'T PAY! // Some of the more recent attempts of Bulgarian theatre-makers to present Western authors such as Steinbeck or Wilde left us with mixed feelings (among which aggression dominated). But there is no risk of such a thing here: the production is by Teddy Moskov, and the political farce of the Nobel laureate Dario Fo is close to both the Bulgarian mentality and the recent events. The cast includes Mila Bancheva, Mihail Milchev, Nevena Kaludova, Neda Spasova and others.

26 January, Sofia Theatre



## КНИГИ

МИТОЛОГИЯ. БЕЗСМЪРТНИ ПРЕДАНИЯ ЗА БОГОВЕ И ГЕРОИ // В тази забързана електронна епоха малцина биха намерили време и търпение да се запознаят с основните световни митологии. Увлекателната книга на Едит Хамилтън ще коригира това: тя преразказва гръцките, римските и скандинавските митове на разбираем, съвременен език (нищо, че е писана през 1942), и ще попълни празнотите в познанията на мнозина за онова, което е легнало в основите на съвременната западна култура.

Издателство "Изток-Запад"

## BOOKS

MYTHOLOGY. IMMORTAL LEGENDS ABOUT GODS AND HEROES // In this fast-paced electronic age, few would find the time and patience to get acquainted with the basic world mythologies. Edith Hamilton's fascinating book will correct this: it retells Greek, Roman, and Scandinavian myths in an understandable, modern language (no matter that it was written in 1942), and will fill in the gaps in the knowledge of many about what underlies modern western culture.

East-West Publishing House



## КИНО

МАЛКИТЕ ДЕТАЙЛИ // Оригиналният сценарий на The Little Things е написан за Стийвън Спилбърг, но той се отказал от него, защото го намерил твърде мрачен. Затова авторът Джон Лиу Хенкок си го режисира сам, и е привлякъл доста сериозни имена да му помагат: Дензъл Уошингтън, Рами Малек и Джаред Лето за главните роли, и самия Томас Нюман ("Изкуплението Шоушенк", "Американски прелести", "Търсенето на Немо") за музиката. Премиерата на мрачния криминален трилър ще е вероятно първо по HBO Max.

Премиера на 29 януари

## MOVIES

THE LITTLE THINGS // The original script for The Little Things was written for Steven Spielberg, but he gave it up because he found it too grim. That's why the author John Lee Hancock directed it himself, and has attracted quite serious names to help him: Denzel Washington, Rami Malek and Jared Leto for the lead roles, and Thomas Newman himself ("The Shawshank Redemption", "American Charms", "The Search for Nemo") for the music. The premiere of the grim crime thriller will probably be the first on HBO Max.

Premiere on 29 January





# ЗАБАВЛЕНИЯ НА МАСА

В епохата на интернет и виртуална реалност настолните игри не само не отмират, но и стават все по-популярни

ТЕКСТ ПЕТЪР ХЕРАКОВ / ФОТОГРАФИЯ SHUTTERSTOCK

**В**сяка игра ни учи на нещо. Децата го знаят най-добре - за тях всичко е игра. Пагането, ставането, яденето, пеенето, как да плачеш така, че да получиш нещо, къде са различните граници... При настолните игри не е по-различно. Да, няма толкова физическа активност, но за сметка на това мозъкът гори калории, като работи усилено - и то в няколко различни плана едновременно. Освен това тези игри са забавление, а всяко забавление намалява стреса. Игрите те учат на модели и ти разкриват неща, които иначе хората крият, но забравят да го правят на масата. Игрите заздравяват и връзките - защото никои

не играе сам. Съответно те развиват умения за социализация и събират хората заедно. В добавка игрите ни учат да си поставяме цели и да бъдем търпеливи в постигането им. Кое е много важно в днешния "бърз" свят на моментални неща.

И все пак - защо настолните игри са толкова голямо нещо? Причините са няколко.

**ПЪРВАТА ПРИЧИНА.** И също най-важната: в Европа вече 75 години няма големи войни. Съответно, вместо да се избиват, хората търсят начин да се забавляват. Освен това - има вече няколко поколения, които могат да играят. И то заедно. ►





► Връзката между войните и игрите всъщност е много сериозна. Първата модерна игра - "Не се сърди, човече!" е направена за германските войници през Първата световна война. Освен това някои от най-популярните игри в миналото - като "Risk" например - са свързани с военни действия и завладяване. Сега игрите са доста по-миролюбиви и забавни, но има цял огромен сегмент, който е посветен на военните игри (лидер там е Warhammer). Любопитно е, че "Risk", създадена през 1957, не се продава добре в Германия - хората там не искат да си играят на война. И създават цял нов жанр - игри, в които никои не е елиминиран, почти няма директни конфликти и елементът на късмет е много намален.

**ВТОРАТА ПРИЧИНА** - игрите са бизнес. Общият пазар на игри и пъзели е около 20 млрд. долара и се очаква да достигне \$30 млрд. след пет години. Това стимулира все повече хора да се занимават с тях сериозно. Това обяснява и днешното огромно разнообразие на идеи, механики и дизайн (все повече от тези концепции изключват зарчетата - защото игрите със зарове най-често завършват с обърнати гръски и скандали). Бизнесът се развива и в България. През 2020 вече има над 10 издадени български игри и сигурно щяха да са повече, ако Sofia Board Game Weekend - родният фестивал за настолни игри се беше провел, а не беше отложен заради пандемията. Освен това издателите и вносителите на игри също се увеличават, както и продажбите им. Всъщност почти всички световни фестивали за игра бяха отложени, включително най-големият - този в Есен, Германия. През 2019 през неговите зали за четири дни минаха близо 400 000 души.

**ТРЕТАТА ПРИЧИНА** - т. нар. crowdfunding платформите. Тоест място, където хора предварително ти дават пари за нещо, което си обещал да произведеш. В края на 2020 беше пусната специализирана такава платформа само за игри - Gamefound. Иначе през kickstarter и indiegogo всеки може да финансира играта си. Най-добрият пример за това е Exploding Kittens - игра, разработена от дизайнер-дебютант, която въпреки това събра осем милиона долара.

**ЧЕТВЪРТАТА ПРИЧИНА** е от съвсем различни естество. Съзнателно или не, ние се противопоставяме на все по-електронната среда, която ни заобикаля. Търсим начин да дадем почивка на мозъка от всички устройства, които изискват вниманието му. И игрите са идеален начин - без значение дали са с приятели, с непознати в клубове за настолни игри, или със семейството. ■

## 12 КЛАСИЧЕСКИ ИГРИ

### "Монополи"

За повечето хора над 40 години в България тъкмо тази игра беше ключов елемент от запознанството с капитализма. При това в серия нелегални варианти. Сега има стотици различни версии, така че най-добре е да се обзавете с някоя с любими филмови герои или групи. Така, дори и да фалирате, усещането ще е по-добро.

### "Катан"

Пак отнема дълго време, пак има две зарчета и пак има недоволни. Най-вече защото имат овце, които няма какво да правят. Вариантът "Рицари и градове" всъщност е по-интересен и добър от оригиналната игра.

### "Каркасон"

Обръщате плочки, строите градове, пътища, манастири и за всичко печелите точки. Лесни правила, а и лесно можете да се въздържите от това да прецаквате по-слабите си съперници. Тоест, децата няма да разберат, че леко им помагате. Разбира се, в далеч по-бруталния вид, който се играе на големи турнири, "Каркасон" изглежда съвсем различно. До момента има над 10 разширения и още толкова мини добавки.

### Double

Идеална игра дори за по-малки деца. При нея няма тактика или стратегия, но за сметка на това всичко зависи от наблюдателността и бързината, защото се търсят еднакви символи. Плюс това не се нуждаете от много пространство - може да играе и на глан.

### Patchwork

Строите поредици от килими и черги. Много красива игра за двама, която не отнема много време и има достатъчно добър потенциал да се преиграва много пъти, без да омръзне.

### Dixit

Френска игра на асоциации за повече хора. В основата ѝ са забавни и странни картинки - и трябва да отгатнете какво виждат в тях другите. Понякога не се получава добре с непознати, защото в Dixit начинът на мислене е много важен, но пак е идеален вариант за отпускане в дългите зимни вечери.

### Ticket to Ride

Строите влакчета из различни части на света. Има много карти, включително



българска, макар и тя да не е официална. Всеки има маршрути, които трябва да изпълни и да мине по различни пътища за тях. Те носят точки и който има най-много - печели.

Играта е лесна и забавна, но в същото време е оценена като една от най-комплексните. Трябва ви само голяма маса и повече приятели.

### "Скрабъл"

Малко буквички, гръска с бонус полета и задължително речник наблизо. И борбата за това кой е по-хитър и кой знае повече може да започне. Идеална е и за смесване на различни поколения, тъй като трудно



ще се стигне до конфликтни ситуации (речникът ще ви предпази от изобретяване на "нови" думи).

#### D&D

Dungeons & Dragons е истински феномен. Нуждаете се от господар, който да ви тормози, няколко листа, химикалки, много въображение и много свободно време. Благодарение на D&D вече има и цял жанр "разказвачески игри", повечето с великолепен дизайн.

#### "Puck"

Игра от 1957 година, чиито по-късни версии са по-балансиран и равностойни. Но идея-

та не се променя - трябва да завладеете света. Печелите битки с повече късмет при хвърляне на зарчета. Коемо може да е ужасно гразнещо, когато съперникът хвърля шестлица след шестлица.

#### "Пандемия"

Най-продаваната модерна настолна игра в света. И лидер в жанра на т. нар. кооперативни игри - тези, в които заедно се борите срещу играта. Темата ѝ е още по-модерна през 2020 година, но все пак тя е доста по-стара. И да, играта често печели.

#### Gloomhaven

От три години тя е неизменен лидер сред

игрите за отгадени геймъри. За нея преди всичко имате нужда от време - много време. Вашите решения определят как ще се развие приключението ви. Но работите заедно с другите играчи, за да прочистите подземия и руини от гадни чудовища.

#### Wingspan

Много красива игра с над 170 различни вида птици, които трябва да привлечете във вашия резерват. Излезе през 2019 и оттогава вече има 7 (!) допечатки. Най-известната и добра игра с дизайнер жена - Елизабет Харгрейв. В добавка вече има допълнителни файлове с нови птици от Европа и Океания.





# Entertainment at the Table

In the age of the Internet and virtual reality, board games are not dying out but are more popular now than ever

By PETAR HERAKOV / Photography WHEELS, VW

**E**ach game teaches us something. Kids know this best - everything is just a game for them. Falling, getting up, eating, singing, crying in the way to get what you want, finding the boundaries ... It is not much different with board games. There is not much physical activity but on the other hand, the brain burns calories by working hard - and in several different ways all at once. Besides, these are games for fun and fun reduces stress. Games teach you patterns and reveal things that people normally hide but forget to do so on the table. Games also strengthen relationships - after all no one plays alone. They also develop socialisation skills and gather people together. In addition, games teach us how to set goals and be patient in achieving them. Which is very important in today's "fast" world of instant things.

And yet - why are board games such a big deal? There are several reasons.

**THE FIRST REASON.** And also the most important one: there have been no big wars in Europe for 75 years. And instead of killing each other, people are looking for a way to have fun. Besides, there are several generations which can already play. And also together.

The connection between wars and games is actually quite serious. The first modern "Ludo" game was actually designed for the German soldiers during the First World War. Also some of the most popular games in the past - such as "Risk" - are associated with warfare and conquest. Now games are much more peaceful and funny, however, there is a whole huge segment dedicated to war games (the leading one

is Warhammer). Curiously enough, the "Risk" game, designed in 1957, was not selling well in Germany - people there did not want to play war games. And so they created a whole new genre - games in which no one is eliminated, there are almost no direct conflicts and the element of luck is greatly reduced.

**THE SECOND REASON** - games are business. The total market for games and puzzles is about USD 20 billion and is expected to reach USD 30 billion in five years. This encourages more and more people to take them seriously. This also explains today's huge variety of ideas, mechanics and design (more and more of these concepts exclude dice - because dice games often end in turned over boards and quarrelling. This business is developing in Bulgaria as well.



## 12 CLASSICAL GAMES

### "Monopoly"

For most people over 40 in Bulgaria this game was a key element of getting acquainted with capitalism. By a set of illegal versions, though. Currently there are hundreds of different versions, so it's best to get one with your favourite movie characters or bands. So, even if you go bankrupt, the feeling will be much better.

### "Catan"

It is also a long game, there are two dice too here and there are still dissatisfied players after all. Mostly because they have sheep which they have nothing to do with. The "Knights and Cities" version is actually more interesting and better than the original game.

### "Carcassonne"

You turn over tiles, build cities, roads, monasteries and earn points for everything. Easy rules, and you can easily refrain from screwing up your weaker opponents. Meaning that kids won't understand that you are helping them a little. Of course, the far more rough version of "Carcassonne" played on big tournaments looks very different. So far there are more than 10 extensions and as many mini spin-offs.

### Double

An ideal game even for small kids. There are no tactics or strategy here but it all depends on the talent of observation and speed because you search for the same symbols. And also you don't need a lot of space - it can be played even on the palm of your hand.

### Patchwork

Here you have to design a series of carpets and rugs. A very beautiful game for two, which does not take much time and has good enough potential to be played many times without getting bored.

### Dixit

A French game of associations for more people. It is based on funny and strange pictures for which you have to guess what the others see in them. Sometimes it doesn't go well with strangers because in Dixit the way of thinking is very important, however, it is an ideal option for relaxing during long winter evenings.

### Ticket to Ride

Here you have to build trains across different parts of the world. There are many maps, including one of Bulgaria, although it is not official. Everyone has routes which they have to complete passing through different paths to reach them. They bring points and who has the

most is the winner.

The game is easy and funny but at the same time it is rated as one of the most complex ones. You just need a bigger table and a lot of friends.

### "Scrabble"

Some letters, a board with bonus fields and a dictionary nearby. And the struggle for who is smarter and who knows more can begin. It is also ideal for mixing different generations, as it will be difficult to reach conflict situations (the dictionary will prevent you from inventing "new" words).

### D&D

Dungeons & Dragons is a real phenomenon. You need a master who is bullying you, some sheets of paper, pens, a lot of imagination and a lot of free time. Thanks to D&D, there is now a whole genre of "storytelling games", most with great design.

### "Risk"

A game dating back to 1957 whose later versions are more balanced and coordinated. But the idea does not change - you have to conquer the world. You win battles with more luck when rolling the dice. Which could be terribly annoying when the opponent throws six after six.

### "Pandemic"

The best selling modern board game in the world. And the leader in the genre of so-called cooperative games - those in which you fight against the game together. Its subject matter is even more topical in 2020, but actually the game is much older. And yes, the game often wins.

### Gloomhaven

For three years it has been the undisputed leader among games for dedicated gamers. Above all, you need time for it - a lot of time. Your decisions determine how your adventures are going to develop. You work together with the other players in order to clean up dungeons and ruins of nasty monsters.

### Wingspan

A very beautiful game with more than 170 different types of birds which you have to attract to your wildlife reserve. It was released in 2019 and there have been seven extensions (!) since then. The most famous and nice game created by a woman designer - Elizabeth Hargrave. In addition, there are extra files with new birds from Europe and Oceania already.

In 2020, there are already more than 10 Bulgarian games released and there would probably be more if Sofia Board Game Weekend - the home board game festival had taken place and was not postponed due to the pandemic. Moreover, publishers and game importers are also increasing, as are their sales. In fact almost all world game festivals were postponed, including the biggest one - in Essen, Germany. In 2019, nearly 400,000 people passed through its halls in four days.

**THE THIRD REASON** - the so called crowdfunding platform. Actually, a place where people give you money in advance for something you promised to produce. At the end of 2020, Gamefound - a specialised platform for games only was launched. Otherwise, anyone can fund their game using kickstarter and indiegogo. The best example for this is Exploding Kittens - a game developed by a starting designer which managed to raise eight million dollars.

**THE FOURTH REASON** is of a completely different type. Consciously or not, we oppose to the getting increasingly electronic environment that surrounds us. We are looking for a way to give the brain a break from all the devices that require its attention. And games are the ideal means to do so - no matter whether with friends, strangers in board game clubs, or with the family. ■



# ПЪТЕШЕСТВИЯ НА ДРЕБНО

## SMALL SCALE TRAVELS

2021 би трябвало най-сетне да ни върне свободата да пътуваме. И да насочи вниманието ни към малките грачета на Европа

2021 should finally give us back the freedom to travel. And also to draw our attention to the small towns in Europe

Бохинь / Bohinj







Само преди година изглеждаше, че нищо не може да сложи прът в колелата на най-голямата ни съвременна придобивка: свободата да пътуваме. И после дойде март 2020. Сега нещата изглеждат далеч по-оптимистично и можем смело да се надяваме, че тази свобода ще се върне през 2021. Но ни се струва, че никой от нас няма да бърза да се втурне към тълпите и суматохата на дестинации като Барселона, Париж или Рим. Коемо може и да е за добро, защото ще ни позволи да сменим мащаба, да започнем да изследваме малките букви по картите, и да открием очарователните малки градчета на Европа, които досега сме пропускали. Ето 12 примера, които ще са особено примамливи през новата година, но в никакъв случай не се ограничавайте само с тях.

Only a year ago, it seemed that nothing could put a rod in the wheels of our greatest modern asset: the freedom to travel. And then came March 2020. Now things look far more optimistic and we can safely hope that this freedom will return in 2021. But it seems to us that none of us will rush to the crowds and bustle of destinations such as Barcelona, Paris or Rome. This might be a good thing, because it will allow us to change the scale, start exploring the small print on the maps, and discover the charming little towns of Europe that we have missed so far. Here are 12 examples that will be especially tempting in the new year, but by no means do not limit yourself only to them.

## ВЕХЕР ДЕ ЛА ФРОНТЕРА VEJER DE LA FRONTERA

Севиля, Гранада и Ронда са класическите атракции за туристите в Андалусия, най-южната и най-интересна испанска провинция. Но понякога е по-приятно просто да зареете поглед из пейзажа и да се отбиете от пътя, когато видите нещо любопитно. Точно така постъпихме и ние преди десетина години, при вида на едно ослепително бяло градче, кацнало над един хълм над морето по пътя от Малага към Кадис.

Вехер де ла Фронтера (с население 12 000 души) е старинно градче, процъфтявало още под властта на маврите и повторно завладяно от християните при Фердинанд Кастилски през XIII век. В архитектурата се усеща ислямското влияние; в местната кухня пък, която можете да опитате в гузину приветливи и спокойни ресторанчета, се усеща близостта на морето. Както навсякъде в Испания, и тук седмицата на Великден е специално преживяване, а в 13:00

следобег на самото Възкресение по тесните улички се пускат два бика за голям телни емоции. Във всички останали дни от годината това е спокойно, идилично градче.

Seville, Granada and Ronda are the classic tourist attractions in Andalusia, the southernmost and most interesting Spanish province. But sometimes it's more enjoyable to just take a look around the landscape and turn off the road when you see something curious. This is exactly what we did ten years ago, at the sight of a dazzling white town perched on a hill above the sea on the way from Malaga to Cadiz. Vejer de la Frontera (with a population of 12,000 people) is an ancient town that flourished under Moorish rule and was re-conquered by Christians under Ferdinand of Castile in the 13th century. Islamic influence is felt in architecture; in the local cuisine, which you can try in a dozen of friendly and relaxed restaurants, you can also feel the proximity of the sea. As everywhere in Spain, Easter week is a special experience, and at 1:00 p.m.



on Easter day, two bulls are released in the narrow streets for additional emotions. On all other days of the year it is a quiet and idyllic town.

## ПРИМОЩЕН PRIMOSTEN

Сплит, с неговото оживление и с неповторимата възможност да изпиете супрешното си кафе в двора на император Диоклециан, определено си заслужава да му се отдели време. Но повечето посетители на Далмация го правят за сметка на груги, не по-малко очарователни градчета - като например Примощен, горе-долу по средата между Трогир и Шибеник. Днес тук живеят под три хиляди души, но някога е бил богат търговски град, разположен на остров и свързан със сушата с подвижен мост. През XVI век мостът е заменен с насип, окончателно свързал градчето с материка.

Над живописния хълм днес доминира построената през 1485 година църква "Свети Георги". Но най-голяма слава на съвремен-





Раѝ / Rye

ния Примостен дават неговите лозя, от които се прави госта приятно бяло вино. През лятото може да улучите и друга прочута местна традиция: надпревара с магарета. Като канак градът разполага и с два чудесни плажа, единият от които, Мала Рагуца, беше обявен за един от десетте най-красиви на Адриатическо море.

Split, with its liveliness and the unique opportunity to drink your morning coffee in the palace of Emperor Diocletian, is definitely worth taking the time. But most visitors of Dalmatia do so at the expense of other, no less charming towns - such as Primosten, more or less halfway between Trogir and Sibenik. Today, less than three thousand people live here, but it was once a rich trading town, located on an island and connected to the mainland by a drawbridge. In the 16th century the bridge was replaced by an embankment, which finally connected the town with the mainland. Today, the picturesque hill is dominated by the church of St. George, built in 1485. But the greatest glory of

modern Primosten is due to its vineyards which are used for the production of a quite pleasant white wine. In the summer you can hit another famous local tradition: the donkey racing. And last but not least, the city has two wonderful beaches, one of which, Mala Radutsa, was pronounced as one of the ten most beautiful ones on the Adriatic Sea.

## РАЙ RYE

Това кокетно градче с 4 000 жители (9000 с околните селца) е съществувало още през XI век, а една от все още работещите странноприемници в него, The Mermaid Inn, е датирана от 1156 година. Разположено е в Източен Съсекс, на 2 км от морето при сливането на три реки, и на около стотина километра югоизточно от Лондон.

Някога е било богато търговско градче. Днес се издържа най-вече от туризъм - но не се тревожете, макар и оживено, мястото не привлича чак тълпи. Раѝ си има неговията риболовна флотилия, която задоволява

нуждите на посетителите, и един госта приятен за небцето едноседмичен Фестивал на стригите, провеждан обикновено през март. През останалото време можете просто да се лутате из старинните му, неизразимо очарователни улички.

This neat town of 4,000 inhabitants (9,000 with the surrounding villages) has existed since the 11th century, and one of the still working inns in it, The Mermaid Inn, dates back to 1156. It is located in East Sussex, 2 km away from the sea at the confluence of three rivers, and about a hundred kilometers southeast of London. It used to be a rich trading town in the past. Today it is mostly supported by tourism - but do not worry, although lively, the place does not attract crowds. Rye has a small fishing flotilla that meets the needs of visitors, and a very pleasant for the palate one-week Oyster Festival, usually held in March. The rest of the time you can just wander through its ancient, inexpressibly charming streets.









## КАЛТАБЕЛОТА CALTABELLOTA

Бляскавата Таормина, в полите на вулкана Етна, е голямата атракция на Сицилия, и любимо място на няколко поколения холивудски звезди от Грета Гарбо до Джордж Клууни.

И макар да не отричаме несъмнения чар на мястото, ни се струва, че мъничко му липсва автентичност. Която пък е в изобилие в Калтабелота - планинско селце в южната част на острова, излязло сякаш от "Кръстникът". Тук може и изобщо да не срещнете други туристи, но пък ще опознаете много интересни местни хора, ще опитате островната кухня в цялото ѝ богатство и, ако уцелите сезона, може да опитате най-добрия прясно пресован зехтин в цяла южна Италия.

Glamorous Taormina, at the foot of Mount Etna, is the great attraction of Sicily, and a favorite place of several generations of Hollywood stars from Greta Garbo to George Clooney. And while we don't deny the undoubted charm of the place, it seems to us that it lacks a bit of authenticity. Which is abundant in Caltabellota - a mountain village in the southern part of the island, as if coming out of the "Godfather". Here you may not meet other tourists at all, but you will see many interesting locals, try the island cuisine in all its richness and, if you hit the season, you can try the best freshly pressed olive oil in the whole southern Italy.





## НАФЛИО NAFPLIO

Това градче на полуостров Пелопонис, разположено изключително живописно на Арголическия залив, всъщност има пълното право да се мери с Атина, защото тъкмо то е първата столица на независима Гърция след освобождението от османска власт. В същото време то си остава приятно малко и уютно, наброявайки не повече от 35 000 души заедно с околните селца. Надвисналата над него венецианска крепост Паламиди и укреплението на сред самия залив му придават особен чар. Освен това Нафплио, благодарение на усилията на един местен архитект, е от съвсем малкото гръцки селища, избегнали масовото събаряне на стари къщи през 50-те и 60-те години. Съвсем наблизо са някои от най-големите атракции на Древна Гърция, като останките от град Микена и внушителния амфитеатър в Епидавър. От венецианското присъствие са останали няколко местни специалитета, базирани на необичайни видове паста, а околностите на градчето са безкрайни портокалови градини.

This town on the Peloponnese peninsula, located stunningly picturesque on the Gulf of Argolis, in fact has every right to compete with Athens, because it is the first capital of independent Greece after the liberation from Ottoman rule. At the same time, it remains pleasantly small and cozy, numbering no more than 35,000 people along with the surrounding villages. The Venetian fortress of Palamidi overlooking it and the fortification in the middle of the bay gives it a special charm. In addition, Nafplio, thanks to the efforts of a local architect, is one of the very few Greek settlements which avoided the mass demolition of old houses in the 1950s and 1960s. Nearby are some of the biggest attractions of ancient Greece, such as the remains of the city of Mycenae and the impressive amphitheater in Epidaurus. The Venetian presence left several local specialties based on unusual types of pasta, and the surroundings of the town are actually endless orange orchards.









## БОХИНЬ BOHINJ

За да сме честни, нито едното от двете не е "малко европейско градче". Бохинь и Блед са котловини с живописни езера на сред Юлианските Алпи, в Словения. Разликата между двете е, че Блед е световноизвестна, бъркаща от туристи и омръзнала на всички Instagram забележителност. Бохинь е също толкова красиво и ефектно, но несравнимо по-спокойно.

Мъчнодостъпната планинска долина приютивя двайсестина села, най-голямото от които е Бохинска бистрица, и е спомогнала да се образува много специфичен местен диалект.

Мястото е прекрасна отправна точка за разходки из планините, за велосипеден туризъм, както и за риболов и каяк по река Бохинка Сава.

To be honest, neither is a "small European town". Bohinj and Bled are valleys with picturesque lakes in the middle of the Julian Alps, in Slovenia. The difference between the two is that Bled is a world-famous, crowded with tourists Instagram show place which has become boring for everyone. Bohinj is just as beautiful and spectacular, but incomparably calmer. The hard-to-reach mountain valley is the home of about twenty villages, the largest of which is Bohinska Bistritsa, which has helped a very specific local dialect to be formed. The place is a wonderful starting point for walks in the mountains, for cycling, as well as for fishing and kayaking on the Bohinka Sava river.

## ДИНАН DINANT

Повечето посетители на Белгия с основане пренебрегват скучния и безсрамно скъп Брюксел в полза на запазени средновековни градчета като Брюж и Гент. Но ако искате още по-голямо спокойствие, можете да се насочите към Динан във Валония. Това градче с 13 000 жители се е сгушило по особено ефектен начин в подножието на един хълм и на брега на река Мьоза. Готическите замъци и катедрали ще напълнят Instagram профила ви за дни напред, а легендарните местни вафли Couque de Dinant и прочутата пивоварна Leffe ще се позрижат и за стомаха ви. Впрочем Динан е и родното място на Адолф Сакс, изобретателя на саксофона, който е почетен с малък, но любопитен музей

Most visitors of Belgium rightly ignore the boring and shamelessly expensive Brussels in favor of preserved medieval towns such as Bruges and Ghent. But if you want even more peace, you can head to Dinant in Wallonia. This town of 13,000 inhabitants is nestled in a particularly



spectacular way at the foot of a hill and on the banks of the Meuse River. Gothic castles and cathedrals will fill your Instagram account for days to come, and the legendary local waffles Couque de Dinant and the famous Leffe brewery will take care of your stomach. By the way, Dinant is also the birthplace of Adolf Sachs, the inventor of the saxophone, which is honored with a small but curious museum.

## ГИМАРАЕШ GUIMARAES

За повечето туристи Португалия се изчерпва с толкова модерния напоследък Лисабон ("новият Париж", според Vanity Fair) и околностите му. По-просветените посетители отделят време и на Порто с неговия непринуден чар. Но за истинската, автентична Португалия трябва да изминете още петдесетина километра на север, и да видите Гимараеш.

Други градове имат отделни сгради или площи, които са паметници на световното културно наследство на UNESCO. В Гимараеш паметник е целият стар град - съвършено запазен, и в същото време обитаем и жив. Каменните му улички и старите къщи имат неопишимо отпускато въздействие върху сетивата, а ако и те не ви отърват от натрупания през 2020 стрес, тук сте в областта, в която се прави легендарното португалско vinho verde, или "зелено вино".

For most tourists, Portugal is limited to the so modern Lisbon (the "new Paris", according to Vanity Fair) and its surroundings. More curious visitors also spend time in Porto with its casual charm. But for the real, authentic Portugal, you have to travel another fifty kilometers to the North, and visit Guimaraes. Other cities have separate buildings or squares that are UNESCO World Heritage Sites. In Guimaraes, the whole old town is a monument - perfectly preserved, and at the same time inhabited and alive. Its cobbled streets and old houses have an indescribably relaxing effect on the senses, and if they do not save you from the stress accumulated in 2020, here you are in the area where the legendary Portuguese vinho verde, or "green wine" is produced.

## ЕГЕР EGER

Унгария има три прочути винени региона. Вилани, на юг до границата с Хърватия, се слави с червени вина, напояващи борго; В Токай, на североизток, се произвеждат несравними десертни вина. Новнай-интересната дестинация за винените туристи е Егер, на около

140 км източно от Будапеща. Тукашната средновековна крепост е сцена на една от най-значимите битки срещу османските нашественици. Според легендата мало-





Динан / Dinant



Гимараеш / Guimarães







## АНСИ ANNECY

Анси не е точно малко градче: столицата на департамента Савоя в югоизточна Франция е дом за над 125 000 души. Но някак си тук липсват напрежението и изнервеността на големите градове. Анси е разположен на брега на едноименното - и поразително красиво - езеро, а течашката през стария град река се разделя на няколко живописни канала и обяснява сравненията с Венеция (другата прилика между двата града е пролетният фестивал с маски). Романтичната атмосфера малко контрастира с местната кухня, която набляга на питателни и калорични ястия. Но пък тъкмо Анси е единственото място извън Швейцария, където можете да опитате истинско фондю.

Annecy is not exactly a small town: the capital of the department of Savoy in southeastern France is home of more than 125,000 people. But somehow the tension and nervousness of the big cities are missing here. Annecy is located on the shores of the strikingly beautiful lake with the same name and the river flowing through the old town splitting into several picturesque canals explains the comparisons with Venice (the other similarity between the two cities is the spring festival with masks). The romantic atmosphere contrasts slightly with the local cuisine, which emphasizes on nutritious and high-calorie dishes. But Annecy is the only place outside Switzerland where you can try real fondue.





бройните защитници на стените честичко се подкрепяли с по глътка червено вино, а нападателите, незнаещи какво е това, сметнали, че пият бича кръв. Оттогава най-прочутото местно вино, купаж на основаната на сорта кекфранкош (blaufrankisch), се нарича именно Bikaver - бича кръв. Крепостта, както и обширните подземни изби на архиепископския дворец, са задължителни за посетителите, но още по-задължително е да отскочите до намиращата се в близост Долина на хубавите жени, където в пещери в самия хълм се подслоняват цели 45 различни изби.

Hungary has three famous wine regions. Vilani, to the South of the border with Croatia, is famous for its red wines, reminding of burgundy; and in Tokay, in the northeast, incomparable dessert wines are produced. The newest most interesting destination for wine tourists is Eger, about 140 km East of Budapest. The local medieval fortress is the scene of one of the most significant battles against the Ottoman invaders. According to the legend, the few defenders of the walls were partially supported by a sip of red wine, and the attackers, not knowing what it was, thought they were drinking bull's blood. Since then, the most famous local wine, a blend of the blaufrankisch variety, has been called Bikaver (bull's blood). The fortress, as well as the extensive underground cellars of the archbishop's palace, are a must for visitors, but it is even more mandatory to head down to the nearby Valley of the Beautiful Women, where 45 different cellars are housed in caves on the hill.

## ПИСТОЯ PISTOIA

Флоренция е толкова пословично богата на културни забележителности, че Стендал бе припаднал от претоварване на сетивата при първата си обиколка из нея. Но в наши дни Флоренция е също една от най-натоварените туристически дестинации в света, с всички негативи, произлизащи от това. Пистоя, разположена на 30 км в северозападна посока, изглежда като умалено копие на Флоренция - със същия централен площад, същата катедрала и баптистерий, но без помен от пълчищата фотографиращи се посетители. Това означава нормални цени, чудесна храна и любезни ресторантьори и хотелиери. А през лятото площадът пред катедралата приютава много приятния фестивал Pistoia Blues, на който са свирили легенди като Боб Дилън, Дейвид Боуи и Би Би Кинг.

Florence is so famously rich in cultural attractions that Stendhal had fainted from overloading his senses on his first tour there. But nowa-



Пистоя / Pistoia



Рюдесхайм / Rudesheim

days Florence is also one of the busiest tourist destinations in the world, with all the negatives that come with it. Pistoia, located 30 km to the northwest, looks like a miniature copy of Florence - with the same central square, the same cathedral and baptistery, but without a sign of the hordes of visitors taking pictures of themselves. This means normal prices, great food and friendly restaurateurs and hoteliers. And in the summer, the square in front of the cathedral becomes the home of the very pleasant Pistoia Blues festival, at which legends such as Bob Dylan, David Bowie and the BBC King have played.

## РЮДЕСХАЙМ RÜDESHEIM

Финансовата столица на Европа си има своите гобри страни. Но мози път охотно

бихме ги пропуснали в полза на симпатичните винарски градчета по поречието на Рейн, сред които най-любопитно несъмнено е Рюдесхайм. Част от цял район, обявен за културно наследство на UNESCO, това място може да се похвали с над две хилядолетия история. А също и с фантастичен ризлинг. Германските туристи не пропускат патриотичния монумент Niederwalddenkmal, до който се стига със специална гондола. Но ние лично предпочехме Siegfrieds Mechanisches Musikkabinett - удивителен музей за механични музикални инструменти, и също местния музей на виното, подслонен от датиращия от X век замък Брьомзербург.

The financial capital of Europe has its good





Коприштица / Koprivshtitsa

sides. But this time we would gladly miss them in favor of the nice wine towns along the Rhine, among which the most curious is undoubtedly Rudesheim. Part of an entire UNESCO World Heritage area, this place boasts over two millennia of history. And also with a fantastic Riesling. German tourists do not miss the patriotic monument Niederwalddenkmal, which can be reached by a special gondola. But we personally preferred the Siegfrieds Mechanisches Musik-kabinett, an amazing museum of mechanical musical instruments, and also the local wine museum, housed in the 10th-century castle of Bromserburg.

## КОПРИВЦИЦА KOPRIVSHITSA

Пловдив, културна столица на Европа за

2019 и, по всяка вероятност, най-старият все още обитаван град на континента, несъмнено заслужава внимание. Но ако искате да си починете от оживлението, можете да отскочите до Коприштица, на около 90 км в северозападна посока.

Това градче с едва 2500 жители е съхранило прекрасно атмосферата от българското Възраждане (XVIII-XIX век) и има цели 383 сгради, обявени за паметници на културата. Няколко интересни музея ще ви покажат какъв е бил животът на Балканите в онази епоха. Другото, което Коприштица е съхранила добре, е автентичната възрожденска кухня. А ако прекалите с нея, околностите на градчето предлагат няколко изумително красиви пешеходни маршрути, включително и до Богдан, най-висока връх в Средна гора.

Plovdiv, the cultural capital of Europe for 2019 and, most probably, the oldest still inhabited city on the continent, undoubtedly deserves attention. But if you want to take a break from the bustle, you can head down to Koprivshtitsa, about 90 km to the northwest. This town with only 2,500 inhabitants preserved perfectly the atmosphere of the Bulgarian Revival (XVIII-XIX centuries) and has as many as 383 buildings pronounced as cultural monuments. Several interesting museums will show you what life was like in the Balkans at that time. The other thing that Koprivshtitsa has preserved well is the authentic Revival cuisine. And if you overdo with the food, the surroundings of the town offer several amazingly beautiful hiking trails, including to Mt. Bogdan, the highest peak in Sredna Gora. ■





# ЗИМНИ УДОВОЛСТВИЯ

Германската кухня може и да е лишена от изисканост, но компенсира с качество

ТЕКСТ МАРГАРИТА СПАСОВА / ФОТОГРАФИЯ ISTOCK

**П**арадоксално нещо е немската кухня: хем е прозаична и понякога - презряна, хем е успявала да вдъхнови гении като Хегел, Ницше, Гьоте, Хайне, Бетовен и Вагнер... А обяснението е всъщност много просто. И в кулинарията германците си остават германци: невинаги изискани, но направо обсебени от мисълта за качеството.

**ВСЪЩНОСТ НАЙ-ХАРАКТЕРНАТА ОСОБЕНОСТ** на немската кухня е нейното многообразие, изобилието от регионални специа-

литети и обичаи с корени в имперската история на Германия. Но където и да се озовете, непременно опитайтевайсвурст, свинския джолан айсбан, берлинско руло (препечен бекон с плънка от свинско филе и сини сливи), хамбургски бифтек, зауербра-тен (телешко месо, мариновано във вино и оцет)...

Разбира се, всеки регион си има своя запазена кулинарна марка. В Бавария това са белите вурстчета със сладка горчица, кнедлите, солените брецели и киселото зеле. Във Франкония – нюрнбергските на-

генички, джнджифиловите курабии и тес-тените изделия (шпатцле, шулфнуделн и маулхашен). В Шварцвалд опитайте лучник (Zwiebelkuchen) и пушена шунка, в Кьолн – благоуханни бадемови сладки, в Хамбург – пържен морски език, пушена риба, супа от змиорка и скариди. Прочутите специали-тети на Саксония са ястията със скариди и зеленчуци и Дрезденския колеген кейк, в Тюрингия – печената гъска с кнедли. На за-куска (Fruehstuck) се хваща сирене, вурсто-ве, яйца, мюсли, хляб, масло и конфитюр. На обег (Mittagessen) се поднася топла храна.





Вечерята (Abendbrot) е в 19 часа и както показва името („вечерен хляб“), обикновено се състои от салата, хляб, сирене и колбаси.

**И ВСЕ ПАК, КОЙ Е ПРОТАГОНИСТЪТ?** Наденичките? Киселото зеле? Бирата? Според англичаните това е зелето, затова те понякога наричат германците krauts. Да, зелето е важен актьор, но не само. В пивниците и кафенетата на Берлин, недалеч от Арко-наплац, непременно опитайте традиционния берлински котлет (Kotelett) или кюфтенца (Klops) с картофена салата, къривурст и

една халба бира. Дамите могат да предпочетат комбинацията от ябълково-бадемов шрудел или кайсиев шройзел и халба бяла бира (Berliner Weisse) с малинов сироп.

**ИСТИНСКАТА ВЪЛШЕБНА ДУМИЧКА** обаче е "вурст". Днес в Германия се продават над 1500 вида колбаси и наденички: варени, пушени, кървавица, колбаси от черен дроб, шунка, вурстове и вурстчета... Нито едно семейно тържество, пикник, базар или изложение не минават без печени на скара наденички, уникални за всеки регион на

страната, със строго разписана рецептура и регламентирани размери. До днес рецептите на много колбаси се пазят в тайна, както позволява народната поговорка „Ако щеш да умреш, пак няма да разбереш какво има в наденичката“. Например в тюрингските наденички освен риган, сол и пипер се добавя кимион, белите баварски (или мюнхенски) наденички се ядат с кифличка и сладка горчица, кобургските вурстове могат да достигат на дължина 32 см, докато нюрнбергските не бива да превишават 8-9 см. ►

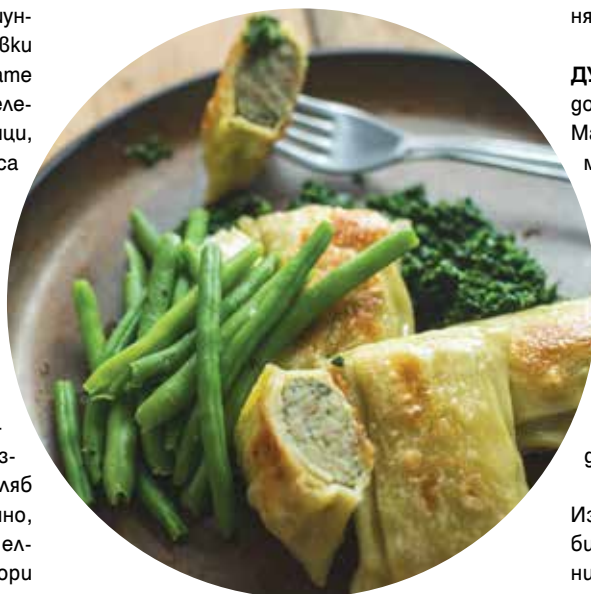
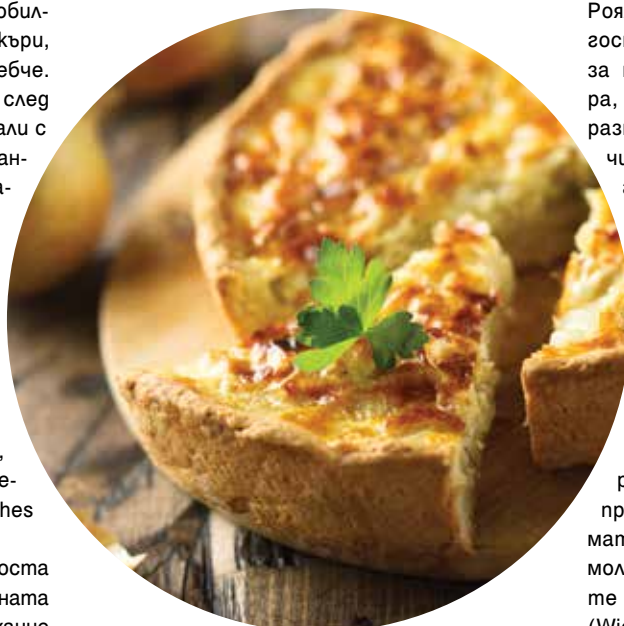


► **ПО НЕОБЯСНИМИ ПРИЧИНИ** най-популярен е берлинският къривурст (Currywurst) - нарязана наденичка от свинско месо, обилно гарнирана със сос от кетчуп и кърри, поднесена с картофена салата или хлебче. Този "деликатес" е роден в лишенията след войната, когато берлинчани разполагали с изобилие от кетчуп и кърри от американските и британските помощи. „Майката“ на къривурста е Херта Хоувер, собственичка на улична закувалня в западноберлинския район Шарлотенбург. Тя започнала да го предлага през 1949, за да нахрани потока от строителни работници, а през 1959 патентовала пикантния сос под името чилиуп (Chiliup). Закусвалнята на Херта Хоувер работи до 1974, а находчивата дама днес са увековечени с мемориална плоча и музей (Deutsches Currywurst Museum).

От чисто кулинарна гледна точка госта повече си струва да опитате пушената вестфалска шунка с кокал (с леко ухание на плодчета хвойна, която още римляните оценявали по достойнство), франкфуртерите от Ной-Изенбург, швабвалдската шунка... Къде? На някоя от безбройните лавки по улиците, особено ако наоколо виждате клиенти от всякакъв вид и калибър – елегантни чиновници, строителни работници, дори политици... пред вурста всички са равни.

„В АМЕРИКА НЯМА ИСТИНСКИ ХЛЯБ, а аз толкова обичам хляб“, пише в своя дневник емигрираният в САЩ Бертолт Брехт. В Германия се произвеждат над 300 различни вида хляб и 1200 вида кифлички и хлебчета, повечето от тях пълнозърнени, от „душата“ на зърното, както поетично се изразяват немците. Типичният немски хляб се приготвя от ръжено-пшенично брашно, често в комбинация с овес, ечемик, шпелта, семена и подправки, лук, орехи, гори грах и моркови. Колкото по-на югозапад отивате, тоест колкото повече се доближавате до Франция, толкова по-бели и бухнали стават самуните. Затова пък във Вестфалия можете да опитате пумперникел, най-черният черен хляб, замесен почти изключително от грубо ръжено брашно и трици, който не се пече, а се приготвя на пара. Така четвъртият калъп остава сбит, влажен и издръжлив, с леко сладникав вкус.

Непременно пробвайте и автентичния баварски брецел с кафява, хрупкава солена коричка и нежна млечнобяла плът, пухкав в средата и с тънки, но не пресушени „ръце“. Легендата разказва, че рецептата на оригиналния брецел (Laugenbrezel) е плод на грешката на баварски майстор



## РЕНЕСАНСЪТ НА РИЗЛИНГА

Знаете ли, че през XIX век добрите ризлинги от Рейнхау били сред най-скъпите вина в света? Търговците в Лондон продавали буталка качествен ризлинг по-скъпо от френското бордо. Последвал глъб и мрачен упадък. Но от началото на 90-те години в Германия се наблюдава възраждане на винената традиция. Така че ако обичате леки бели вина, непременно опитайте вино от водещите региони Рейнхау (Weil, Kuenstler, Bzeuer), от Мозел-Саар-Рувел (Haag, Loosen, Pruem) или Пфалц (Doenhoff, Knipser, Mueller-Catoir).

пекар. На 11 февруари 1839 Антон Непомук Пфаненбрер, пекарят от мюнхенското Роял Кафе, приготвял сладки брецели за гостите. Канел се да намаже готовите за печене кравайчета със сладка глазура, но погрешно взел купичката със слаб разтвор на натриево основа, с който почиствали плотовете. Макар да осъзнал грешката, майсторът решил все пак да изпече брецелите, които излезли от фурната с невиждана дотогава кафява коричка, мека вътрешност и невероятен вкус. Гостите останали много доволни, а майсторът се сдобил с неочаквана слава. Формата на брецела също е обвита в тайнственост. Според някои източници, тя произлиза от формата на римските кръгли хлябове, други ни изпращат към манастирите, където формата на брецела трябвало да напомня за молец се монах, с кръстосани на раменете ръце. Знаменити са големите брецели (Wieszeit), които се пекаха специално за Октоберфест, със светлокафява коричка и бяла вътрешност, която по вкус напомня на селски бял хляб.

**ДУМАТА "ОКТОБЕРФЕСТ" НИ ОТВЕЖДА** до другия стълб в местната кулинария. Макар да не са изобретили бирата (любима напитка още в древна Месопотамия), германците почти са я "осиновили": днес в страната има над 5000 марки и официален Ден на немската бира, който се отбелязва на 23 април (на годишнината от знаменития Закон за чистотата на бирата от 1516, най-старото предписание в света в областта на хранителната индустрия, според което се позволяват само четири съставки: вода, хмел, грожди и мали).

Изброяването на всички стилове немска бира е непосилна задача, но най-основните категории са алт, бок (силна бира, която може да бъде допел бок, айс бок и хелер бок), дункел (опитайте Мюнхенер дункел), едел (от специални сортове хмел), хел, къолш (от района на Кьолн, прието е да се сервира в чашки от 0.2 милилитра, което кара келнерите да търчат като луду), келер („бира от избата“), лагер, малибир, мерцен („мартенска“ бира), раух (опушена бира), пилс и пшеничната вайцен. Те се различават по съотношението на съставките, температурата на варене, алкохолното съдържание, степента на отлежаване и на вкус. Приличат си обаче по едно: отлично аккомпанират класическите германски ястия. И създават онова особено чувство на уют и топлота, което трудно ще откриете другаде в Европа. ■

# Winter Delights

German cuisine may be lacking in refinement, but makes up with quality

By MARGARITA SPASOVA / Photography ISTOCK

German cuisine is a baffling thing: boring at times and disliked at others, it still managed to inspire geniuses such as Hegel, Nietzsche, Goethe, Heine, Beethoven and Wagner... The explanation is really quite simple. In cuisine too, the Germans are true to themselves: not always refined, but obsessed with quality.

**IN FACT, THE HALLMARK** of German cuisine is its diversity, the abundance of regional specialties and traditions rooted in the country's imperial history. But no matter where you go, be sure to try Weisswurst, Eisbein (pickled ham hock), Berlin rolls (fried bacon wrapped around pork and plums), Hamburger beefsteak, Sauerbraten (beef, marinated in wine and vinegar)...

Of course, each region has its own culinary trademark. In Bavaria it's white sausages with sweet mustard, dumplings, salty pretzels and

sauerkraut. In Franconia – Nuremberg sausages, gingerbread and pasta dough (Spaetzle, Schupfnudeln and Maultaschen. In Black Forest (Schwarzwald), try Zwiebelkuchen (onion pastry) and smoked ham, in Cologne – fragrant almond cookies, in Hamburg – fried sole, smoked fish, eel and prawn soup. Saxony's famous specialties are shrimp and vegetable dishes and the Dresden Stollen (Christmas cake), in Thuringia enjoy roast goose with dumplings. Cheese, sausages, eggs, muesli, bread, butter and jam are eaten at breakfast (Fruehstuck). Hot food is served for lunch (Mittagessen). Dinner (Abendbrot) is at 7 pm and as the name tells us ("evening bread") usually consists of a salad, bread, cheese and cold cuts.

**YET WHO IS THE PROTAGONIST?** Sausages? Sauerkraut? Beer? The English say it is sauer-

kraut, that's why they sometimes call the Germans krauts. Yes, sauerkraut is an important actor, but not only. In Berlin's pubs and cafés, not far from Arkonaplatz, you just must try the Berlin cutlet (Kotelett) or meatballs (Klops) with potato salad, currywurst and a pint of beer. The ladies may prefer a combination of apple-almond strudel or apricot streusel cake and a white beer (Berliner Weisse) with raspberry syrup.

**BUT THE MAGIC WORD** is "wurst". Over 1,500 types of sausages and cold meats are sold in Germany today: boiled or smoked, black pudding, black liver sausage, ham, etc. Not a single family celebration, picnic, bazaar or exhibition passes without grilled sausages, unique for each country region, with a strict recipe and size. Even today many sausage recipes of are kept secret, as the popular saying goes: "Even ►







► if you die, you still won't know what's in the sausage". For example, besides marjoram, salt and pepper, Thuringian sausages also contain caraway, the white Bavarian (or Munich) sausages are eaten with a bun and sweet mustard, Coburg sausages can be up to 32 cm long, while Nuremberg sausages must not exceed 8-9 cm.

**FOR INEXPLICABLE REASONS**, most popular is the Berlin currywurst – a pork sausage cut into slices, generously seasoned with curry ketchup and served with potato salad or a bread roll. This "delicacy" was born during the lean post-war years, when Berliners had an abundance of ketchup and curry powder left from the American and British soldiers. The "mother" of the currywurst is Herta Heuwer, owner of a street stand in the Charlottenburg district of Berlin. She began selling it in 1949, providing food for the many construction workers, and in 1951 patented her piquant sauce, called Chilliup. Herta Heuwer's small restaurant operated until 1974, and the resourceful lady is now commemorated with a memorial plaque and a museum (Deutsches Currywurst Museum).

From a purely culinary point of view, it's more worth trying the smoked Westphalian ham on the bone (with a slight scent of juniper berries, valued highly even by the Romans), Neu-Isenburg frankfurters, Black Forest ham... Where? At one of the countless street stands, especially if they're surrounded by customers of every kind and description – smartly-dressed office workers, construction workers, even politicians... everyone is equal before the wurst.

**"YOU CAN'T GET PROPER BREAD IN THE STATES**, and I love eating bread," Bertolt Brecht complained in his diary during his American exile. Germany produces over 300 different types of bread and 1,200 types of buns and bread rolls, mostly full-grain, from the "soul" of the grain, as the Germans like to put it. The typical

German bread is made of rye-wheat flour, often in combination with oats, barley, spelt flour, seeds and spices, onions, walnuts, even peas and carrots. The further southwest you go, i.e. the closer you get to France, the whiter and fluffier the bread. But in Westphalia you can try Pumpernickel, the blackest bread of them all, made almost entirely of coarsely ground rye and bran, that is not baked, but steamed. This helps to retain the square shape firm, moist and durable, with a slightly sweet taste.

Be sure to also try the authentic Bavarian pretzel with its brown, crispy, salty crust and soft white dough inside. It has a plump "body", and thin, but not dry, crossed "arms." Legend has it that the original pretzel recipe (Laugenbrezel) was the unintended creation of a Bavarian baker. On 11 February 1839, Anton Nepomuk Pfannenbrenner, employed at the Munich Royal Café, was preparing some sweet pretzels for the guests. He wanted to brush the pretzels with sugar-water, but accidentally used the sodium hydroxide solution used to clean and disinfect the bakery countertops. Despite realizing his mistake, he decided to bake the pretzels anyway, which came out of the oven with a

unique brown crust, soft centre and delicious taste. His guests were very pleased and he became the "pretzel hero". The shape of the pretzel is also shrouded in mystery. Some say that it derives from the shape of the Roman ring-bread, others say that it originated in a monastery where the pretzel shape was designed to resemble a praying monk, with arms crossed with the hands on the shoulders. Famous are the huge pretzels (Wiesnbrezn) that are baked especially for the Oktoberfest (Wieszeit), with a light brown crust and soft white inside, whose taste resembles a rustic white bread.

**THE WORD OKTOBERFEST TAKES US** to the other pillar of local cuisine. Although they did not invent beer (a popular drink even in ancient Mesopotamia), the Germans almost "adopted" it: today the country boasts more than 5,000 brands and an official Day of German Beer, marked on 23 April (the anniversary of the famous Reinheitsgebot or German Beer Purity Law of 1516, the oldest prescription in the world in the food industry, according to which only four ingredients can be used in the production of beer: water, hops, yeast and barley).

Listing all German beer styles is an impossible task, but the main categories are Altbier, Bock (a strong beer that also comes as Doppelbock, Eisbock and Heller bock), Dunkel (try the Munich Dunkel), Edel (made of special varieties of hops), Helles, Kölsch (from the Cologne region, traditionally served in 0.2 millilitre glasses, keeping waiters real busy), Kellerbier (cellar beer), lager, Malzbier, Märzen (March beer), Rauchbier (smoked beer), Pilsner and Weizenbier. They differ in the proportion of ingredients, boiling temperature, alcohol content, degree of ageing and taste. They have one thing in common though: they go perfectly with classical German dishes. And create that special feeling of warmth and cosiness you will be hard put to find anywhere else in Europe. ■

## THE RENAISSANCE OF RIESLING

Did you know that in the 19th century good Riesling wines from Rheingau were among the most expensive ones in the world? Merchants in London sold a bottle of quality Riesling at a higher price than French Bordeaux. This was followed by a long and sad decline. But since the early 1990s Germany has experienced a revival of the wine tradition. So if you like light white wines, be sure to try wine from the leading wine regions: Rheingau (Weil, Kuenstler, Bzeuer), Mosel-Saar-Ruwer (Haag, Loosen, Pruem), and Pfalz (Doenhoff, Knipser, Mueller-Catoir).

# ЗА ТВОЕТО СПОКОЙНО ПЪТУВАНЕ – UV СИСТЕМА ЗА ДЕЗИНФЕКЦИЯ НА БОРДА



## Ултра иновативната технология Honeywell UV Cabin System II:

- Унищожава всички вируси и бактерии от гладките повърхности;
- Гарантира безупречност по отношение на безопасността и опазването на здравето на нашите пътници;
- Номинирана е за изобретение на 2020 г. в класацията на TIME.



# ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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

## BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

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



### ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

#### ИКОНОМИЧНА КЛАСА

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

#### ТАКСИ ЗА РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

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

- > В случай на по-тежък, по-обемен или допълнителен чекиран багаж, се прилагат стандартните условия на „България Ер“.
- > Регистриран багаж може да бъде закупен преди полет на летище или чрез издателя на билета.
- > Притежанието на карти CCB Club, карта Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и „България Ер“, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен чекиран багаж по тарифа без багаж.

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

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

### ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

#### По международни и вътрешни линии:

##### БИЗНЕС КЛАСА

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

##### ИКОНОМИЧНА КЛАСА

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

#### Изключения

- **ЗЛАТНА КАРТА FLY MORE**
- **БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КАРТА VISA PLATINUM ОТ ЦКБ**
- **БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КОБРАНДИРАНА КАРТА „БЪЛГАРИЯ ЕЪР И ЦКБ“**
- **ЧЛЕНОВЕ НА ПРОГРАМАТА CCB CLUB**
- **МОЛЯЩИ\*\*\***

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

#### • БЕБЕТА ОТ 0-2 ГОДИНИ

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

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

- 2 pieces hand baggage with a total weight up to 15 kg (dimensions 55x40x23cm each) and 1 personal item/laptop bag;
- 2 pieces of checked baggage up to 32 kg and 158 cm\* each.

##### ECONOMY CLASS

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

#### Exceptions

- **GOLD CARD FLY MORE**
- **TICKETS PAID WITH VISA PLATINUM CARD BY CCBANK**
- **TICKETS PAID WITH CO-BRANDED CARD BULGARIA AIR / CCBANK**
- **MEMBERS OF THE CCB CLUB PROGRAM**
- **SEAMEN\*\*\***

2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each\* for flights operated by Bulgaria Air.

#### • INFANTS 0-2 YEARS OF AGE

If the fare of the ticket of the adult who is accompanying the baby allows 1 piece checked baggage up to 23 kg, the baby is entitled to 1 piece checked baggage up to 10 kg.

Transportation of baby carriages is free of charge, but it is mandatory to hand them over / to receive them immediately before embarkation / disembarkation of the aircraft. The aviation company shall not be responsible for damages resulting from transportation on baggage belts, in case the carriage has not been handed over / received at the aircraft.

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

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

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

\*\*\* За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци, е необходимо билетът да бъде издаден в по-специална моряшка тарифа. За повече информация и резервация можете да се обвърнете към Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +359 2 4020 400 или на e-mail [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), бюрата на авиокомпанията в страната и чужбина, както и чрез агентската мрежа.

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

**Такси за свръхбагаж**

**МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ**

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг \* – 50 евро;  
За големина на багажа между 158 см и 203 см – 70 евро;  
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 кг до и 158 см – 50 евро;  
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до и 158 см – 100 евро.

За пътуване от Лондон посочените тарифи са съответно 50/70/100 GBP, от Цюрих 50/70/100 CHF, от Тел Авив 50/70/100 USD.

**ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ**

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг \* – 20 евро;  
За големина на багажа между 158 см и 203 см – 30 евро;  
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 кг до и 158 см – 20 евро;  
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до и 158 см – 50 евро;  
\*Багаж с тегло над 32 кг може да се превозва само като карго.

**Специални категории багаж**

**СПОРТНА ЕКИПИРОВКА**

Превозът на спортна екипировка не влиза в нормата на безплатния чекиран багаж. Таксува се 50 евро в посока, като допълнително парче чекиран багаж. Максимални размери до 23 кг и до 203 см сумарна дължина.

**Изключение:** За всички директни полети, оперирани от „България Еър“:  
• Безплатен превоз на един чифт ски/сноуборд екипировка

**ВЕЛОСИПЕДИ**

Приемат се за превоз в специална опаковка (картон или специален калъф). Максимални размери на опаковката 160 x 90 x 25 см. Изисква се предварително потвърждение на услугата в резервацията.

**Международни линии:** 70 евро в посока. **Вътрешни линии:** 30 евро в посока.

**ОРЪЖИЕ**

Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси се извършва съгласно изискванията на Международната асоциация за въздушен транспорт /IATA/. Не се потвърждава на codeshare полетите на „България Еър“. Превозът на огнестрелни оръжия не може да бъде потвърден в случаите, когато авиокомпания „България Еър“ е партньор по полет. Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси, различни от спортно оръжие и боеприпаси, е забранен. В някои случаи превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси за ловни и спортни цели може да бъде разрешен. Пътникът трябва да се свърже с „България Еър“ и да предостави информация за вида на оръжието, серийния му номер и припасите, които се внасят в резервационната система. Всички огнестрелни оръжия и боеприпаси се приемат само като багаж за транспортиране в багажниците на самолета и в никакъв случай в салона с пътниците. Трябва да са разделни и подходящо опаковани, като теглото на мунициите не бива да надвишава 5 кг. Пътникът трябва да има всички документи, изисквани от закона и подзаконовите актове, приложими за превоз за съответната държава. „България Еър“ си запазва правото да откаже превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси.

- Ловни пушки и патрони – комплект до 15 кг: макс 50 евро в посока;
- Ловни пушки и патрони – при общо тегло над 15 кг: макс 70 евро в посока;
- Късо огнестрелно оръжие (пистолет): макс 20 евро в посока.

Ловната пушка и патроните се считат за едно парче регистриран багаж и се таксуват с еднократна такса за обслужване. Този вид багаж не се включва в безплатната норма и максата се прилага независимо от това дали пътникът има друг чекиран багаж.

**ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В ПЪТНИЧЕСКАТА КАБИНА /PETC/**

- Максимално тегло на животното и клетката – до 8 кг\*;
- Максимални размери на клетката – 48 x 35 x 22 см;
- Не се включва в безплатната норма багаж и се заплаща такса от 60 евро в посока.

**ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В БАГАЖНИКА /AVIH/**

- Без ограничение в теглото на животното;
  - Максимални размери на клетката – 110 x 65 x 70 см;
  - Не се включва в безплатната норма багаж, заплаща се такса:
- при тегло на животното и контейнера до 32 кг - 100 евро в посока  
при тегло на животното и контейнера над 32 кг - 140 евро в посока\*\*

**Важни уточнения за превоза на домашни любимци:**

- Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията. За потвърждение е необходимо да се свържете с Центъра ни за обслужване на клиенти на телефон: +359 2 402 0400 или по e-mail [callfb@air.bg](mailto: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 пибъл 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](mailto:callfb@air.bg), any of the Bulgaria Air offices or through the travel agent network.

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

**Excess baggage fees**

**INTERNATIONAL FLIGHTS**

Baggage weight between 23 kg and 32 kg\* – EUR 50;  
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 70;  
Extra piece – second bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 50;  
Extra piece – third bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 100.

For travel from London the indicated fares are respectively 50/70/100 GBP, from Zurich 50/70/100 CHF, from Tel Aviv 50/70/100 USD

**DOMESTIC FLIGHTS**

Baggage weight between 23 kg and 32 kg\* – EUR 20;  
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 30;  
Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 20;  
Extra piece – third bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 50;  
\* Baggage with weight over 32 kg may only be carried as cargo.

**Special categories of baggage**

**SPORT EQUIPMENT**

Transportation of sport equipment is not included in the quota of checked baggage. It is charged as an extra piece of checked baggage – EUR 50 in direction.

The equipment must be of maximum weight and total dimensions 23 kg and 203 cm.

**Exception:** for all flights operated by Bulgaria Air:

- Free carriage of 1 piece of ski / snowboard equipment.

**BICYCLES**

Accepted for carriage in special packaging (cardboard or a special case). Maximum size of package 160 x 90 x 25 cm. This service requires pre-confirmation in the reservation.

**International flights:** EUR 70 per direction. **Domestic flights:** EUR 30 per direction.

**FIREARMS**

Carriage of firearms and ammunition is carried out according to the requirements of the International Air Transport Association /IATA/. It is not confirmed on codeshare flights of Bulgaria Air. Carriage of firearms and ammunition other than sport weapons and ammunition is prohibited. In some cases, carriage of firearms and ammunition for hunting and sporting purposes may be permitted. The passenger should contact Bulgaria Air and provide information on the type of weapon, its serial number and the ammunition, which will be entered into the reservation system. All firearms and ammunition will be accepted only as baggage and must be transported in the luggage compartment of the airplane and under no circumstances in the passenger cabin. They must be suitably packed separately and the weight of the ammunition should not exceed 5 kg. The passenger should have all documents required by law and regulations applicable to carriage for the particular state. Bulgaria Air reserves the right to deny carriage of firearms and ammunition.

- Hunting rifles and cartridges – total weight up to 15 kg: fee EUR 50 per direction;
- Hunting rifles and cartridges – total weight over 15 kg: fee EUR 70 per direction;
- Short-barrel firearms (pistol): fee EUR 20 per direction.

Hunting rifles and cartridges are regarded as one piece of registered baggage and are charged with one-time fee for service. This type of baggage is not included in the free allowance and the fee is applied regardless of whether the passenger has other checked-in baggage.

**PETS IN THE PASSENGER CABIN /PETC/**

- Maximum weight of the animal and the cage – up to 8 kg\*;
- Maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and a fee of EUR 60 per direction applies.

**PETS IN THE HOLD /AVIH/**

- No limitation in the weight of the animal;
- Maximum dimensions of the container – 110 x 65 x 70 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and the following fees apply:

At the weight of the animal and container up to 32 kg – EUR 100 per direction;

At the weight of the animal and container over 32 kg – EUR 140 per direction.

**Important information for live animal transportation:**

- Pets transportation (both PETC and AVIH) is a subject to compulsory confirmation from the Airline. For confirmation please contact our Customer Service Centre at +359 2 402 0400 or by e-mail: [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg);
- Only dogs and cats are accepted for transport;
- Bulgaria Air does not accept animals to and from Great Britain;
- Fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo (example: American Pit Bull Terrier, American Staffordshire Terrier, Staffordshire Bull Terrier, Bull Terrier, American Bulldog, Dogo Argentino, Karabash (Kangal), Anatolian Shepherd Dog, Caucasian Ovcharka (Caucasian Shepherd Dog), Rottweiler, Rhodesian Ridgeback, Doberman, Cane Corso, etc.).

\* For flights FB1431/1432 to and from Paris where operating carrier is Air France, the maximum weight of PETC is 6 kg.

\*\* Animals weighing over 32 kg together with the container are not accepted for carriage to / from Brussels.

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

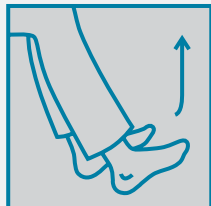


## ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

## FIT TO FLY

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



### ХОДИЛА

10 пъти

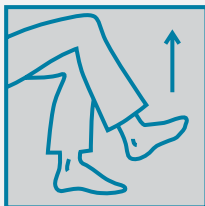
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



### ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



### КОЛЕНЕ

30 пъти

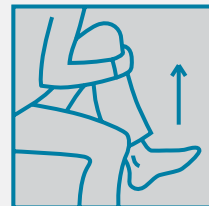
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



### РАМЕНЕ

5 пъти

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



### КРАКА

10 пъти

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



### ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

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

### FEET

10 times

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

### ANKLES

15 times

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

### KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

### SHOULDERS

5 times

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

### LEGS

10 times

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

### BACK AND ARMS

15 times

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

## ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

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

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

## RELAX!

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

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

## ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

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

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

## DURING THE FLIGHT

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

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

## КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

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

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

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

## REDUCING JETLAG

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

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

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

# УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

„България Ер“ Ви желае безопасен и удобен полет. Висококвалифицираните ни летци, стюардеси и стюарди са обучени да осигурят безопасността Ви. Ето някои основни моменти от безопасността, с които може да се запознаете, докато почивате и се наслаждавате на полета с „България Ер“.

## ВАШЕТО ЗДРАВЕ

Ако имате притеснения за здравето си, свързани с пътуването, и особено ако страдате от дихателни или сърдечно-съдови заболявания, посетете лекаря си преди заминаване. Аптеките могат да Ви предложат лекар- ства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар кои са най-подходящи за Вас

## ВАШИЯТ БАГАЖ

Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма Ви. Да седнеш в креслото уморен и изтощен, означава да започнеш пътуването си зле. В ръчния багаж носете само основното, което ще Ви трябва по време на полета.

## СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

Опитайте се да пристигнете на летището рано. Оставете си достатъчно време за формалности, пазаруване и отвеждане към самолета. Времето за регистриране на пътниците е различно на различните летища и може да варира според дестинацията. Добре е да се информирате предварително за часа, в който трябва да сте на летището.

## ВАШАТА СИГУРНОСТ

Запознайте се с изискванията за сигурност и ги спазвайте. Не се съгласявайте да пренасяте чужд багаж. Не оставяйте багажа си без надзор. Слагайте ножове, ножици и остри предмети в куфара, който предавате за транспортиране в багажника на самолета. Ако са в ръчния Ви багаж, летищните служби за сигурност ще Ви забранят да ги качите в самолета.

## ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

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

## ПУШЕНЕТО

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

## УПЪТВАНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

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

## КАБИНЕН ЕКИПАЖ

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

## ПРИ ПРИСТИГАНЕ

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

# YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

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

## YOUR HEALTH

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

## YOUR LUGGAGE

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

## YOUR CHECK IN DEADLINE

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

## YOUR SECURITY

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

## YOUR HAND LUGGAGE

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

## SMOKING

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

## THE SAFETY BRIEFING

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

## YOUR CABIN CREW

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

## AT THE DESTINATION AIRPORT

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

От 6 ноември 2006 г. в Европейския съюз са в сила нови мерки за сигурност, които ограничават количеството течности в ръчния багаж. Те трябва да са в самостоятелни опаковки до 100 мл всяка и общо до 1 л, поставени в самозапечатващ се прозрачен плик, който подлежи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: вода, напитки, супи, сиропи, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, лъна за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подлежат на проверка.

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

### Уважаеми пътници,

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

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брагви, секири, сатъри, томахапки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кнки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тоязи / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, съзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

From November 6, 2006 the European Union adopted new security rules that restrict the amount of liquids you can take through security checkpoints, in addition to other prohibited articles. These liquids must be in individual containers with a maximum capacity of 100 ml each, packed in one transparent, resealable plastic bag (with a capacity of no more than one litre). The restrictions apply to liquids such as water, drinks, soups, syrups, make-up, creams, lotions, gels, perfumes, deodorants, sprays, tooth paste and shaving foam. Liquid foods for babies and any medication a passenger may need during a flight are exempt from the above restrictions but must be presented at security checkpoints.

**This is not an exhaustive list. If in doubt, please, consult the airport staff who will be happy to provide you with more detailed information.**

### Dear passengers,

In keeping with European Commission Regulation № 68/2004 of 15 January 2004, any object capable, or appearing capable of causing injury should not be carried into the security restricted areas of the airports and into the aircraft's cabins. These include, but are not limited to:

all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, hatchets, meat cleavers; machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers, crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators / gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas / turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.





## Защото знаем, че те са част от Вашето семейство – възползвайте се от услугата ни за превоз на домашни любимци!

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг, а размерите на клетката 48 x 35 x 22 cm. За услугата се заплаща такса от 60 евро в посока.

При превоз на домашни любимци в багажното отделение /AVIH/ няма ограничение в теглото

на животното, а максималните размери на клетката са 110 x 65 x 70 cm. При общо тегло до 32 кг се заплаща такса 100 евро, а над 32 кг – 140 евро в посока. Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията.

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки, като единствено до и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

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

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

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

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

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

container are 110 x 65 x 70 cm.

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

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

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

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

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

## Upgrade до бизнес класа, за да е перфектно

„България Еър“ Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade до бизнес класа.

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

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

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

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

Можете да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиентите на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на [callfb@air.bg](mailto: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](mailto:callfb@air.bg), and also in the Bulgaria Air offices, through the ticket issuer or at the airport before the flight.



## Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Сега можете с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и авиарен изход, а тези на 4

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

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

**\* За Тел АвиВ таксата е в щатски долара, за Лондон в паунда, за Цюрих в швейцарски франка.**

## Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to guarantee more in-flight comfort!

How? Just book your seat with extra space and more comfort for 20 EUR per flight or book your preferred seat near the exit f for 10 EUR per flight. The service is available for all direct flights operated by Bulgaria Air. Seats with extra space are located on the 3rd row and emergency exit, while those at 4th row can be booked as a

preferred due to their proximity to the exit point and the availability they provide for the passenger to head straight to his final destination or transfer point.

You can request and prepay your seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat

for you and to save time at the airport. It should be considered that here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

**\* For Tel Aviv the fee is in USD, for London in GBP, for Zurich in CHF**



## Пътуване на деца без придружител

Доверете се на услугата на „България Еър“ за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете по време на полет!

• За деца на възраст между 3 и 5 г. осигуряваме ескорт – стюард, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

от еднопосочната тарифа в М класа и двупосочни летищни такси за стюарда-придружител.

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс УМ такса в размер на 50 евро на отсечка за международни полети и 30 евро за вътрешни полети. За София – Лондон таксата е 60 евро, а за Лондон – София е 60 паунда.

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от услугата

срещу заплащане на УМ 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](mailto:callfb@air.bg).

Детето Ви задължително трябва да носи със себе си валиден паспорт.

Една стюаргеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една УМ такса.

## Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 60 and for London – Sofia is GBP 60.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior the flight at [callfb@air.bg](mailto: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  
/ PISA / VENICE / BOLOGNA / TRIEST / VERONA /  
CATANIA / BARI / PALERMO / LAMECIA TERME /  
BRINDISI / REGGIO CALABRIA / MADRID / BARCELONA /  
AMSTERDAM / LONDON / PARIS / BRUSSELS / PRAGUE /  
GENEVA / MALTA



SOFIA – MADRID  
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE



SOFIA – AMSTERDAM



SOFIA – PRAGUE  
PRAGUE – BUDAPEST / COPENHAGEN / DUSSELDORF /  
HAMBURG / GÖTEBORG / REYKJAVIK



SOFIA – ATHENS / LARNACA / VARNA / BURGAS  
ATHENS – BEIRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI  
LARNACA – TEL AVIV



SOFIA – LARNACA / PRAGUE / ZÜRICH / VARNA /  
BURGAS  
LARNACA – BEIRUT / TEL AVIV



SOFIA – BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNA  
BELGRADE – KIEV / NICE / HELSINKI



VARNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST



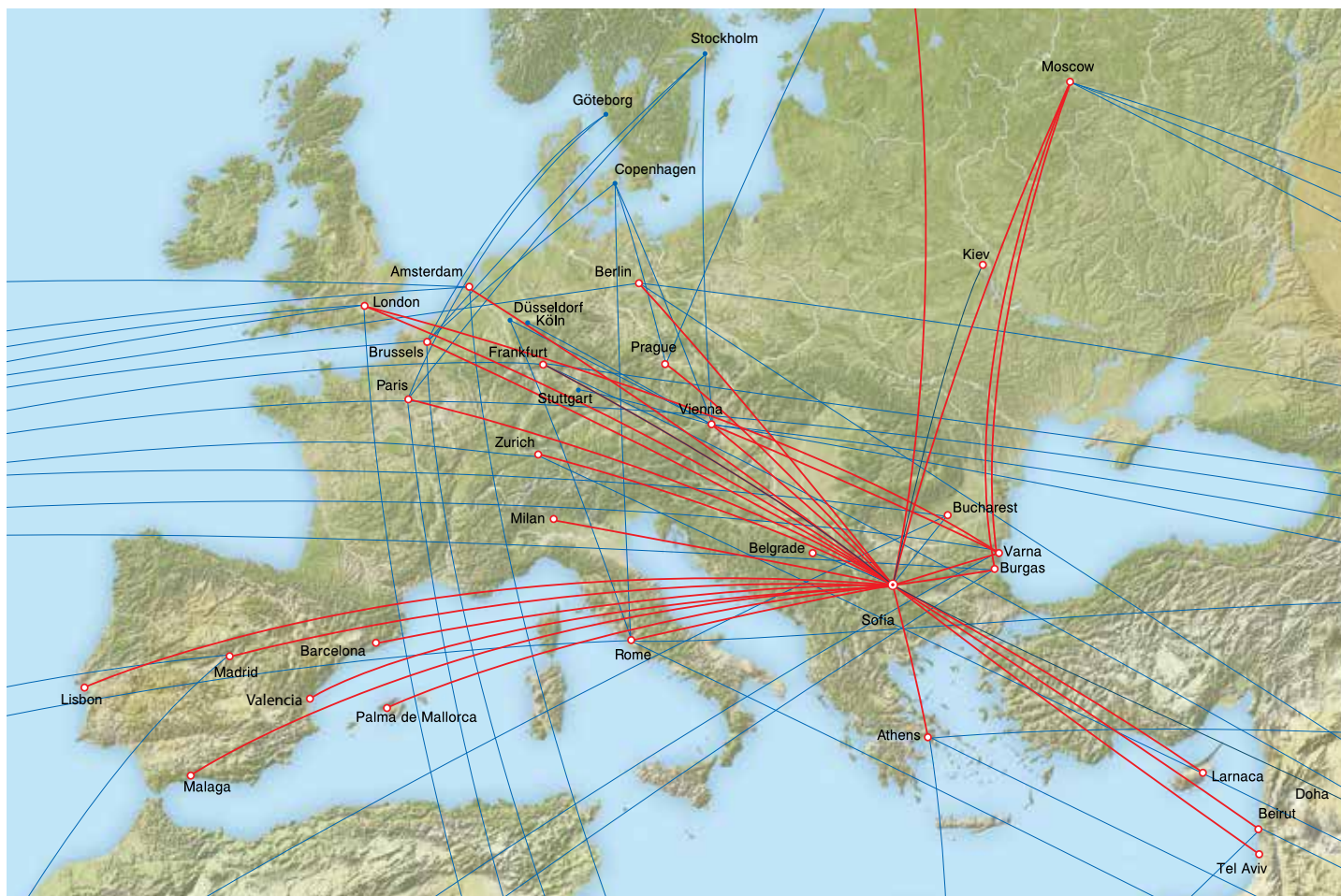
SOFIA – DOHA / VARNA / BURGAS



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, предоставящи 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.



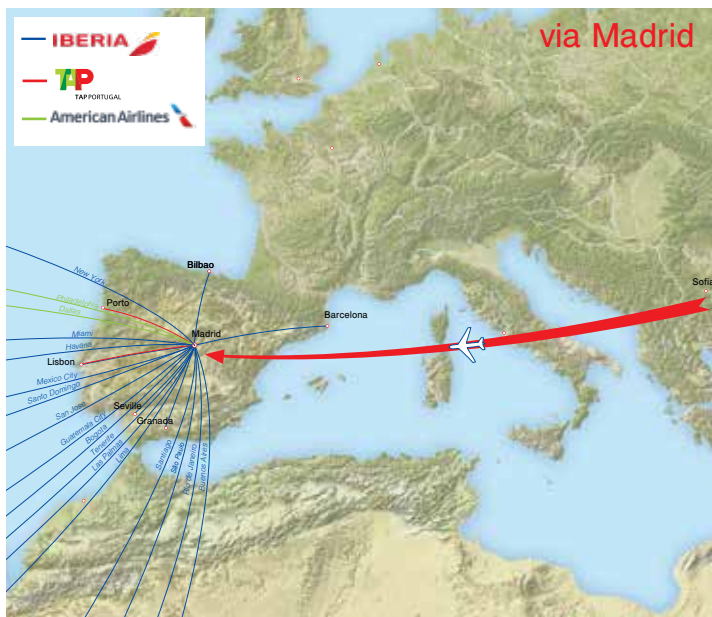
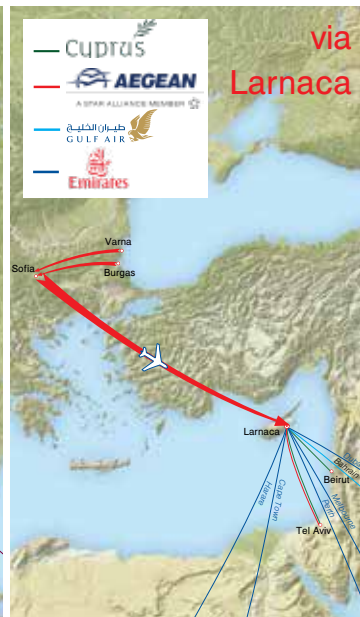


Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.  
Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



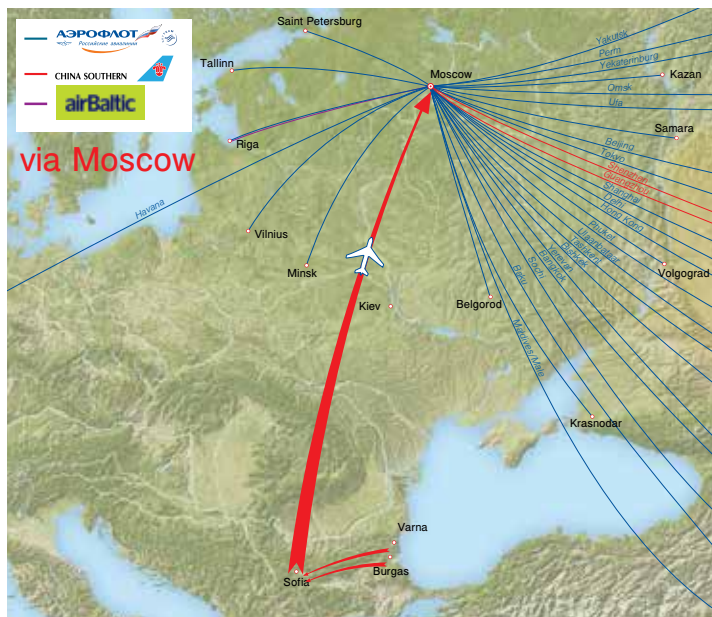


*Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.*





*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><b>Customer Service Center</b></p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Every day 08:00-22:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>Head office</b></p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i></p>	<p>fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>Sofia City Office</b></p> <p>2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> <i>Monday - Sunday</i> <i>Opens 2 hours prior to scheduled departure</i></p>	<p>phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>FLY MORE Office</b></p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working hours:</i> <i>Every day: 10:00 - 19:00</i> <i>Lunch time: 13:00 - 14:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>Varna Airport Office</b></p> <p>Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Monday - Friday and Sunday:</i> <i>07:00-21:00 Local Time</i> <i>Saturday:</i> <i>03:00-18:00 Local Time</i> <i>Opens 2 hours prior to scheduled departure</i></p>	<p>phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>Varna City Office</b></p> <p>55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 09:00-17:00 Local Time</i> <i>Saturday 10:00-16:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>Bourgas Airport Office</b></p> <p>Bourgas airport, Terminal 2 Departures, floor 2 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>(between June and September)</i></p>	<p>phone: +359 56 900 155 fax: +359 56 870 132 e-mail: boj@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>Shumen City office</b></p> <p>Shumen, Patleyna 10 str. <i>Monday-Friday: 09:00-17:00</i></p>	<p>phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg</p>
<p>BRU</p> 	<p><b>Belgium, Brussels</b></p> <p><i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>10:00-19:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg</p>

<p>LCA</p> 	<p><b>Cyprus, Nicosia</b></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><b>Germany, Berlin</b></p> <p>Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-18:00 Local Time</i></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><b>United Kingdom, London</b></p> <p>Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:30 - 17:30 Local Time</i></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><b>Russia, Moscow</b></p> <p><b>City Office</b> 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and September)</i></p>	<p>phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> <i>Opens 2 hours before flight</i></p>	<p>e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg</p>
<p>TLV</p> 	<p><b>Israel - Tel Aviv</b></p> <p>Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> <i>Sunday - Thursday:</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i></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> <i>Monday - Friday 9am - 5pm,</i> <i>Saturday - Sunday 9am - 1pm (EST)</i></p>	<p>phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg</p>
<p>VIE</p> 	<p><b>Austria, Vienna</b></p> <p>Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Thursday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>Friday</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i></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>